

BIBLIOTEKA GŁÓWNA
MAGAZYN
KOWALE

~~A 426~~
kl

A 426 I



ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN

HERAUSGEGEBEN
IM REICHsverkehrsministerium BERLIN

DREIUNDSECHZIGSTER JAHRGANG

1940



BERLIN
VERLAG VON JULIUS SPRINGER
1940

1939.1121

BIBLIOTHEK d. TECHNISCHEN
HOCHSCHULE
BRESLAU
ABT. d. ST. u. UNIV.-BIBL.

Druck der Ernst Steiner Druck- und Verlagsanstalt Berlin SW 68



INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

	Seite
Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung. Von Richard Haas	369
1. Norddeutschland (374). — 2. Mittleres Norddeutschland (376). — 3. Südostdeutschland (383). — 4. Mitteldeutschland (387). — 5. Schleswig-Holstein und Mecklenburg (389). — 6. Nordwestdeutschland (395). — 7. Westdeutschland (404). — 8. Südwestdeutschland (410). — 9. Schwaben und Oberrhein (421). — 10. Bayern und Franken (424). — 11. Österreich. Böhmen-Mähren (426).	
Afrika. Die Verkehrsentwicklung in den deutsch-afrikanischen Kolonien unter der Mandats Herrschaft. Von Dr. Remy	185
Amerika. Die Besteuerung der amerikanischen Eisenbahnen. Von Wernekke	877
— Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1939. Von Wernekke	1027
— Die Gliederung der Erfolgsrechnung bei den nordamerikanischen Eisenbahnen. Von Dr. Heinz Gutsche	577
— Die New York New Haven u Hartford Eisenbahn. Von Ernst G. Rademaker	107
— Verkehrs- und Wirtschaftsfragen Argentiniens. Von W. Paschen	429, 615
Arbeitsrecht des Reichsbahnarbeiters. Von W. Theobald	5
Argentinien. Verkehrs- und Wirtschaftsfragen. Von W. Paschen	429, 615
Asien. Die Eisenbahnen in Japan in den Jahren 1935/36 und 1936/37. Von W. Paschen	849
Badische Staatsbahn. Säkularfeier. Von Albert Kuntzemüller	673
Belgien. Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1937 und 1938. Von Dr. von Renesse	653
Die Besteuerung der amerikanischen Eisenbahnen. Von Wernekke	877
Deutsche Eisenbahn-Gestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19. Jahrhundert (1815—1914). Von Wiedenfeld	733
I. Die Aufgabe (733). — II. Die Aufbauzeit (1815—1866) und ihre privaten Gestalter (743). — III. Die staatlichen Gestalter der Aufbauzeit (772). — IV. Die Zeit der Staatsbahnen (1866—1914) (791). — V. Das Ergebnis (820).	
Deutsches Reich. Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung. Von Haas	369
— Deutsche Eisenbahn-Gestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19. Jahrhundert (1815—1914). Von Wiedenfeld	733

Deutsches Reich. Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung. Von Dr. Kittel	557
— Haftung der Eisenbahnen für ohne Umladung in Wagenladungen beförderte Güter nach internationalem und deutschem Recht. Von R. Küchler	85
— Die Königlich Westfälische Eisenbahn (1850—1880). Von Dr. Overmann	825
— Die Verwaltung der Eisenbahnen in den östlichen Gebieten. Von Dr. Kittel	1
Der Eintritt der englischen Eisenbahnen in den Kriegsbetrieb. Von Wernecke	147
Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1939. Von Wernecke	1027
Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien in den Jahren 1938 und 1939. Von Dr. Overmann	1015
1. Die Staatsbahnen auf Java und Sumatra (1015). — 2. Die Privatbahnen auf Java, Sumatra und Madoera (1020).	
Die Eisenbahnen in Japan in den Jahren 1935/36 und 1936/37. Von W. Paschen	849
Die Staatsbahnen (849). — Einfluß der Wirtschaftslage auf den Bahnbetrieb (856). — Der Stand der Elektrifizierung bei den Staatsbahnen (858). — Kraftverkehr der Staatsbahnen (860). — Die Schifffahrtsbetriebe der Staatsbahnen (862). — Ärztliche Fürsorge, Krankenhäuser. Soziale Einrichtungen für Beamte, Angestellte und Arbeiter der Staatsbahnen (864). — Soziale Einrichtungen (865). — Die Lokalbahnen (Privatbahnen) (868). — Die Kolonialbahnen (871). — Eisenbahnen in Taiwan (Formosa) (874).	
England. Der Eintritt der englischen Eisenbahnen in den Kriegsbetrieb. Von Wernecke	147
— Kriegsvorbereitungen im englischen Eisenbahnwesen. Von Wernecke	133
— Schifffahrt, Hafen- und Kanalbetriebe der englischen Eisenbahnen. Von Wernecke	469
Flugzeug, Eisenbahn und Schifffahrt. Wechselbeziehungen bei der Verkehrsbedienung. Von Dr. Feindler	909
Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung. Von Dr. Kittel	557
Die Gliederung der Erfolgsrechnung bei den nordamerikanischen Eisenbahnen. Von Dr. Heinz Gutsche	577
Die Betriebsrechnung (578). — Die Gewinn- und Verlustrechnung (585). — Betriebsertrag und -aufwand (588). — Aufgliederung des Kontos „Güterverkehr“ (589). — I. Unterhaltung des festen Materials (594). — II. Unterhaltung des Ausrüstungsmaterials (595).	
Haftung der Eisenbahnen für ohne Umladung in Wagenladungen beförderte Güter nach internationalem und deutschem Recht. Von R. Küchler	85
I. Die Rechtslage vor dem 1. Oktober 1938 (85). — II. Die Neugestaltung der Haftungsregelung auf Grund der Ergebnisse der Konferenz von Rom (87). — III. Kritische Würdigung der Neuregelung (99).	
Japan. Die Eisenbahnen in Japan in den Jahren 1935/36 und 1936/37. Von W. Paschen	849

	Seite
Die Königlich Westfälische Eisenbahn (1850—1880). Von Dr. Overmann	825
Kriegsvorbereitungen im englischen Eisenbahnwesen. Von Wernecke	133
Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1937 und 1938. Von Dr. von Renesse	653
Allgemeiner Überblick (653). — I. Finanzen (653). — II. Das Personal (660). — III. Betrieb und Verkehr (661). — IV. Tarife (666). — V. Das rollende Material (667). — VI. Werkstätten (668). — VII. Bahnanlagen (669). — VIII. Betriebsstoffe (670). — IX. Schlußfolgerungen (671).	
Die New York New Haven & Hartford Eisenbahn. Von Ernst G. Rademaker	107
Geschichte der Bahn (107). — J. P. Morgan und die New Haven (110). — Das Streckennetz (113). — Sanierung der Bahn (114). — Die Flutkatastrophe im September 1938 (115). — Gewinn- und Verlustrechnung (116). — Bemerkungen zum Geschäftsbericht (124). — Bauten und Veränderungen; Arbeiter und Verwaltung (125). — Tochtergesellschaften (126). — Statistische Einzelheiten (128). — Schlußbetrachtungen (131).	
Niederlande. Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien in den Jahren 1938 und 1939. Von Dr. Overmann	1015
— Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1939. Von Dr. Overmann	999
Säkularfeier der badischen Staatsbahn. Von Albert Kuntzemüller . .	673
Schiffahrt, Eisenbahn und Flugzeug. Wechselbeziehungen bei der Verkehrsbedienung. Von Dr. Feindler	909
Schiffahrt, Hafen- und Kanalbetriebe der englischen Eisenbahnen. Von Wernecke	469
Die Verkehrsentwicklung in den deutsch-afrikanischen Kolonien unter der Mandats Herrschaft. Von Dr. Remy	185
I. Die Quellen (185). — II. Togo (189). — III. Kamerun (218). — IV. Deutsch-Südwestafrika (248). — V. Deutsch-Ostafrika (274). — VI. Zusammenfassung (312). — VII. Karten (314). — VIII. Bilder (314).	
Verkehrs- und Wirtschaftsfragen Argentiniens. Von W. Paschen . . .	429, 615
I. Die Verkehrslage (429). — II. Die Grundlagen der Wirtschaft und des Verkehrs (431). — A. Landwirtschaft (431). — B. Die industrielle Entwicklung (436). — III. Argentinien und die Weltwirtschaftskrise (442). — IV. Die Eisenbahnen (444). — V. Die Staatsbahnen (615). — VI. Die großen Privatbahnen (629). — VII. Straßenbau und Kraftverkehr (641). — Der Luftverkehr (650).	
Verschuldenshaftung und Gefährdungshaftung. Von Dr. Kittel . . .	557
Die Verwaltung der Eisenbahnen in den östlichen Gebieten. Von Dr. Kittel	1
Vom Arbeitsrecht des Reichsbahnarbeiters. Von W. Theobald	5
I. Einleitung (5). — II. Tarifordnungen und Dienst- und Lohnordnung (8). — III. Wesen und Wirkung der Dienst- und Lohnordnung (13). — IV. Arbeitsverfassung; Vertrauensräte (16). — V. Deutsche Reichsbahn und Deutsche Arbeitsfront (20). — VI. Persönlicher Geltungsbereich (20). — VII. Einstellung des Arbeiters (22). — VIII. Dienstzeitberechnung (25). — IX. Allgemeine Dienstpflichten; Schadenhaftung (26). — X. Arbeitszeit (28). — XI. Entlohnung (38). — XII. Lohnzahlung und Lohnabzüge (54). — XIII. Treugeld (57). — XIV. Wechsel der Beschäftigung oder der Reichsbahnstelle (58). — XV. Urlaub (61). — XVI. Arbeitsversäumnis; Dienstbefreiung (68). — XVII. Ende des Arbeitsverhältnisses (70). — XVIII. Sonderrecht der Kraftfahrer im Güterfernverkehr (79).	

Wechselbeziehungen bei der Verkehrsbedienung zwischen Flugzeug, Eisenbahn und Schifffahrt. Von Dr. Feindler	909
I. Besondere Eigenschaften des Flugzeuges im Vergleich zu Eisenbahn und Schifffahrt (910). — II. Neuverkehr und Verkehrsabwanderung im Luftreiseverkehr (933). — III. Neuverkehr und Verkehrsabwanderung durch Luftgüterverkehr (961). — IV. Neuverkehr und Verkehrsabwanderung durch Luftpostverkehr (978). — V. Gegenüberstellung von Neuverkehr und Verkehrsabwanderung (989).	
Die Westfälische Eisenbahn (1850—1880). Von Dr. Overmann	825
Zur Säkularfeier der badischen Staatsbahn. Von Albert Kuntzemüller	673

B. Kleine Mitteilungen.

Afrika. Die Verkehrsverhältnisse in Nigeria (nach einem Gutachten von Frederick Smith). Von Dr. Remy	883
Amerika. Neues mexikanisches Gesetz über allgemeine Verkehrswege. Von Pausin	1041
Asien. Die Burmastraße. Von Kandaouroff	1037
Bau der Bahn Sivas—Erzurum und der Anschlußstrecke nach Malatya. Von Dieckmann	155
Belgien. Ein Projekt für die Elektrisierung der Strecke Brüssel—Charleroi. Von Pausin	689
Die Burmastraße. Von Kandaouroff	1037
Ein Projekt für die Elektrisierung der Strecke Brüssel—Charleroi. Von Pausin	689
Die Eisenbahnen Finnlands in den Jahren 1937 und 1938. Von Dr. Paszkowski	152
Die Eisenbahnen der westlichen Ukraine und Weißrußlands. Von Dr. Wehde-Textor	485
Elektrisierungsprojekt für die Strecke Brüssel—Charleroi. Von Pausin	689
England. Der Hafen Southampton. Von Wernekke	325
Finnland. Die Eisenbahnen Finnlands in den Jahren 1937 und 1938. Von Dr. Paszkowski	152
Der Hafen Southampton. Von Wernekke	325
Mexiko. Neues mexikanisches Gesetz über allgemeine Verkehrswege. Von Pausin	1041
Rumänien. 70-Jahr-Feier der Rumänischen Eisenbahnen. Von Pausin	489
Rußland. Die Eisenbahnen der westlichen Ukraine und Weißrußlands. Von Dr. Wehde-Textor	485
— Die an die Sowjetunion zurückgekehrten Bahnen Bessarabiens, Litauens, Lettlands und Estlands. Von Dr. Wehde-Textor	1039
Schweden. Die Verstaatlichung der schwedischen Privatbahnen. Von Dr. Paszkowski	317
Schweiz. Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1938. Von Nitschke	332

Türkei. Bau der Bahn Sivas—Erzurum und der Anschlußstrecke nach Malatya. Von Dieckmann	155
Die Verkehrsverhältnisse in Nigeria (nach einem Gutachten von Frederick Smith). Von Dr. Remy	883
Die Verstaatlichung der schwedischen Privatbahnen. Von Dr. Paszkowski	317

C. Verzeichnis der Verfasser,

mit deren Namen Abhandlungen und kleine Mitteilungen versehen sind.

Dieckmann 155	Paschen 429 615 849
Feindler 909	Paszkowski 152 317
Gutsche 577	Pausin 489 689 1041
Haas 369	Rademaker 107
Kandaouroff 1037	Remy 185 883
Kittel 1 557	Renesse 653
Küchler 85	Theobald 5
Kuntzemüller 673	Wehde-Textor 485 1039
Nitschke 332	Wernecke 133 147 325 469 877 1027
Overmann 825 999 1015	Wiedenfeld 733

D. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht. 1. Ausschließliche Zuständigkeit der Landgerichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes für Ansprüche der Reichsbahnbeamten gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.	
2. Ausschluß von Ansprüchen aus Fürsorgepflichtverletzung durch Artikel 1 der 12. Ergänzung zum Besoldungsgesetz vom 12. Dezember 1923.	
3. Nichtzahlung von Gehalt, daß einem Beamten geschuldet wird, ist nicht ohne weiteres schuldhaftes Amtspflichtverletzung.	
Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 13. März 1936	345
— Hat die Witwe eines Beamten, die sich wiederverheiratet hat, deren Ehe aber durch Verschulden für nichtig erklärt worden ist, Anspruch auf Witwengeld, wenn auch die Ehe mit dem Beamten von diesem angefochten, dieser aber vor der rechtskräftigen Entscheidung gestorben war? Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 26. November 1937	347
Bergrecht. Bei Teilung eines Grubenfeldes setzt sich das alte Bergwerkseigentum in dem neuen fort. Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 19. Juni 1937	340
Bürgerliches Recht. Nebengebühren im zwischenstaatlichen Eisenbahngüterverkehr. Zulässigkeit der Berechnung einer „Verschubnebengebühr“ auf den österreichischen Bundesbahnen für Gütersendungen zwischen Deutschland und Italien. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924. Erkenntnis des Reichsgerichts, I. Zivilsenats, vom 26. Februar 1936	336
— Haftung für Brandgefahr durch Kurzschluß auf elektrisch betriebener Strecke bei Beförderung von Möbelwagen auf offenen Wagen. Erkenntnis des Reichsgerichts, I. Zivilsenats, vom 29. Mai 1937	337

Enteignungsrecht. Im Streit über die Höhe der Enteignungsentschädigung kann berücksichtigt werden, daß die durch die Enteignung herbeigeführte Beschränkung einer Grunddienstbarkeit nachträglich von dem Unternehmer zum Teil wieder aufgehoben worden ist. Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 4. Mai 1937	343
Haftpflichtrecht. Erhöhte Betriebsgefahr bei unbeschränktem Bahnübergang trotz dessen Gestaltung durch staatshoheitliche Planfeststellung. Abschätzung der Höhe dieser Gefahr und ihrer Ursächlichkeit gegenüber der Betriebsgefahr ist Sache des Tatrichters. Das Gericht prüft nicht, ob der unbeschränkte Übergang mit Recht genehmigt ist, oder ob etwa die Reichsbahn trotz solcher Genehmigung Schranken hätte anbringen müssen. Es prüft nur, in welchem Maße die Betriebsgefahr, die bei der Art der Anlagen, ihrer Benutzung, der örtlichen Verhältnisse und Sicherungseinrichtungen verschieden ist, für den Unfall ursächlich gewesen ist. Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 6. Mai 1939	158
— Kein Schadenersatzanspruch der Witwe eines tödlich verunglückten Beamten wegen geringeren Witwengeldes, daß sie infolge seines vorzeitigen Ablebens erhält. Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 4. März 1937	339
— Nicht die Bedienung von Schranken ist eine bahnpolizeiliche Maßnahme, sondern erst die Verhinderung einer etwaigen Zuwiderhandlung Dritter gegen das an das Schließen der Schranke anknüpfende Verbot des Betretens des Bahnkörpers. Der Schrankenwärter ist daher, soweit er nicht als Eisenbahnpolizeibeamter tätig zu werden hat, Eisenbahnbetriebsbeamter, also Betriebsgehilfe des Personen- und Güterbeförderungsunternehmens der Eisenbahn. Urteil des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 19. Januar 1940	491
— Der Fahrdienstleiter ist nicht Organ im Sinne von § 31 BGB. Urteil des Oberlandesgerichts Köln vom 28. März 1940	889
Sozialversicherungsrecht. Die Vorschrift des § 898 RVO. steht der Ausgleichspflicht eines Unternehmers gegenüber dem Besteller nicht entgegen, wenn durch zusammenwirkendes Verschulden beider ein bei dem Unternehmer Beschäftigter getötet wird. Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 26. April 1938	344
Steuerrecht. Gestattungsverträge, deren Nutzungsvergütung ein angemessenes Entgelt ist, sind urkundensteuerrechtlich Mietverträge und unter den Voraussetzungen des § 13 (6) 1 UrkStG. steuerfrei. Angemessen ist eine nach dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung vereinbarte Vergütung von jährlich 3,— RM (10 Rpf. je m Leitungszug) für eine unterirdische Gasrohrleitung von 50 mm Stärke auf 30 m Länge. Erkenntnis des Reichsfinanzhofes München vom 22. Dezember 1939	495
— Die persönliche Befreiung der Deutschen Reichsbahn von der Körperschaftsteuer auf Grund des § 4 Abs. 1 des Körperschaftssteuergesetzes vom 16. 10. 1934 findet keine Anwendung auf inländische Einkünfte, die dem Steuerabzug unterliegen (§ 4 Abs. 2 Körperschaftssteuergesetz). Urteil des Reichsfinanzhofes München vom 12. März 1940	1044

Strafrecht. Zusammenstoß eines Arbeitszuges mit einem Lastkraftwagen auf einem mit Schranken versehenen Bahnübergang, weil die Einlegung des Arbeitszuges den beteiligten Stellen nicht vorgemeldet worden war. Verurteilung der schuldigen Bediensteten wegen fahrlässiger Tötung unter Verletzung einer Amtspflicht (§ 222 Abs. 1 und 2 StGB.) in Tateinheit mit fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung (§§ 316 Abs. 1, 315 Abs. 1 StGB.).	
Mitverschulden des Lastkraftwagenführers würde vorliegen, wenn er bei der Fahrt an und über den mit Schranken versehenen Bahnübergang die ihm nach der RStVerkO. und nach § 79 BO. obliegende Sorgfaltspflicht verletzt hat, das heißt, wenn er bei Anwendung der Aufmerksamkeit, die ihm unter den gegebenen Umständen hätte zugemutet werden können, von seinem Fahrzeug aus rechtzeitig bemerken konnte, daß ein Zug sich näherte. Erkenntnis des Strafsenats des Reichsgerichts vom 18. Juli 1938	690
Wasserrecht. Öffentlicher Verkehr auf dem Wasserweg zu einer von einer Kleinbahngesellschaft ausgebauten Umschlagstelle. Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 9. Februar 1937	342
Zivilprozeßrecht. Ein als Streitgenosse nach § 60 ZPO. Beklagter, der dem Grunde nach rechtskräftig verurteilt ist, kann nicht dem Kläger als Streitgehilfe im Sinne des § 66 ZPO. in dem gleichen Rechtsstreit für das gegen seinen eigenen Streitgenossen weiterlaufende Verfahren über den Grund des Anspruchs beitreten. Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 5. Mai 1936	341

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen und Verfügungen aus „Die Reichsbahn“	160. 348. 496. 694. 892.	1046
— Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940		706
— Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr. Vom 19. September 1939		708
— Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr. Vom 22. Juni 1940		709
Italien. Gesetz vom 10. Juni 1939, Nr. 915, über den Familienstand des Staatsbahnpersonals bei Beförderungen. (Gazz Nr. 155; Boll. Nr. 28, I, S. 308)		167
— Gesetz vom 23. Juni 1939, Nr. 878, über den Haushaltsvoranschlag des Verkehrsministeriums für das Rechnungsjahr 1939/40 (Gazz. Nr. 150; Boll Nr. 33, I, S. 363)		168
— Gesetz vom 16. April 1940, Nr. 237. Erhöhung der Bezüge der Angestellten des Staates und öffentlicher Unternehmungen sowie der zu Lasten des Staates oder des Pensionsfonds der Staatsbahnen Pensionierten (Gazz Nr. 93; Boll Nr. 17, I, S. 151)		1050

	Seite
Italien. Gesetz vom 23. Mai 1940. Haushaltsvoranschlag des Verkehrsministeriums für das Rechnungsjahr 1940/41 (1. Juli 1940 bis 30. Juni 1941) (Gazz Nr. 137; Boll Nr. 30, I, S. 269)	1051
— Gesetz vom 30. Mai 1940, Nr. 728. Elektrizierung einer 3. Gruppe von Staatsbahnstrecken und Dauer der Verträge über die Lieferung von Elektrizität für die Zugbeförderung (Gazz Nr. 156; Boll Nr. 29, I, S. 255)	1050
— Gesetz vom 6. Juli 1940, Nr. 1168. Genehmigung der Vereinbarung, die am 30. April 1940 in Rom zwischen Italien und der Schweiz wegen der Verlängerung der Personen- und Gepäcktarife auf der Gotthardbahn abgeschlossen wurde (Gazz Nr. 198; Boll Nr. 36, I, S. 357)	1051
— Verordnung vom 20. Februar 1939, Nr. 318, über die Förderung und Verwertung von Erdgas (Gazz Nr. 49; Boll Nr. 12, I, S. 162)	167
— Verordnung vom 23. Februar 1939, Nr. 309, über die Aufstellung von Listen von Firmen, die zu Lieferungen für die Staatsbahnen und die Post- und Telegraphenverwaltung zugelassen sind (Gazz Nr. 49; Boll Nr. 12, I, S. 154)	166
— Verordnung vom 18. August 1939, Nr. 1338, über die Entnahme aus dem Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben der Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1939/40 (Gazz Nr. 220; Boll Nr. 40, I, S. 479)	167
— Verordnung vom 25. Januar 1940. Neue Bedingungen und Tarife für den Güterverkehr auf den Staatsbahnen (Gazz Nr. 25; Boll Nr. 6, I, S. 28)	1049
Rumänien. Darstellung der Gründe für das Gesetz über die Einrichtung der Selbständigen Verwaltung der Rumänischen Eisenbahnen	531
— Gesetz über die Einrichtung der Selbständigen Verwaltung der Rumänischen Staatseisenbahnen	503

E. Bücherschau.

Amtliches Deutsches Ortsbuch für das Protektorat Böhmen und Mähren. (Genest)	897
Besser, Friedrich. Technische Einheit im Eisenbahnwesen. (Luther)	720
Bingmann, W., Dr.-Ing. Betrachtungen zur Oberbaustoffwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der wiederholten Verwendung der Gleisstoffe. (Halank)	548
Boerner, Franz. Statische Tabellen, Amtliche Vorschriften, Belastungsangaben und Formeln zur Aufstellung von Berechnungen für Baukonstruktionen. (Kuhnke)	900
Breithaupt, Dr. W. Führer durch das Deutsche Beamtengesetz. (Theobald)	544
Deutscher Reichsbahn-Kalender 1940. (Kittel)	174
Drost, Heinrich, Prof. Die Vertragshilfe des Richters aus Anlaß des Krieges und das Kriegsausgleichsverfahren. (Genest)	543
Elsners Taschen-Jahrbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst. (Bingmann)	898

Elsners Taschen-Jahrbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn. (Witte)	1059
Emperger, Fritz. Stahlbeton mit vorgespannten Zulagen aus höherwertigem Stahl. (Ernst)	172
Fellenius, W., Dr.-Ing. Erdstatische Berechnungen mit Reibung und Kohäsion (Adhäsion) und unter der Annahme kreiszylindrischer Gleitflächen. (Ernst)	723
Floegel, Johannes. Straßenverkehrsrecht. Straßenverkehrsordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Verordnung gegen unbefugten Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern, nebst ergänzenden Vorschriften. (Booß)	1054
Frese, Reinhard. Die Maßnahmen des Werberates der deutschen Wirtschaft und ihre Bedeutung für den Richter. (Zwipf)	541
Fritz, Bernhard, Dr.-Ing. Berechnung von Kreisgewölben. Gebrauchsfertige Tabellen zur statischen Berechnung von Gewölben mit kreisbogenförmiger Achse. (Ernst)	547
Garbe, Wasserbaudirektor. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der westdeutschen Kanäle. (Hoebel)	169
Geigel, Dr. Reinhart. Der Haftpflichtprozeß mit Einschluß des materiellen Haftpflichtrechts. (Zietzschmann)	536
Gewerbeordnung. Nachtrag zur 3. Auflage der Textausgabe der Gewerbeordnung. (Genest)	545
Hartmann, Reichsbahndirektor. Reichsbahnweichen und Reichsbahnbogenweichen. (Kümmell)	1057
Herrmann, Dr. Walter. Die Industrialisierung des Verkehrs (dargestellt an der mittelrheinischen Wirtschaftsentfaltung). (Kittel)	715
Hildebrand, Dr.-Ing. Wilhelm. Die Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei den europäischen Vollbahnen. (Schröder)	357
Höfer, Max. Absteck-Tafel für gleichmäßige Kreisbogen. (Zimmermann)	1059
Holzschutzmittel, Prüfung und Forschung. Wissenschaftliche Abhandlungen der Deutschen Materialprüfungsanstalten. (Schulz) . . .	1058
Kayser, Georg. Die baupolizeilichen Vorschriften des Deutschen Reiches und Preußens. Ergänzungsblätter Mai 1940. 1. Lieferung zur 2. Auflage, 2. Lieferung zur 1. Auflage. (Genest)	897
Klausing-Paul. Häuser- und Grundstücksschäden durch künstliche Veränderung des Grundwasserspiegels. (Wachtel)	539
Kommentar zur Reichsverteidigungsgesetzgebung. (Genest)	542. 719. 1056
Kommerell, O., Dr.-Ing. Erläuterungen zu den Vorschriften für geschweißte Stahlbauten mit Beispielen für die Berechnung und bauliche Durchbildung. (Ernst)	722
Kluge-Krüger. Verfassung und Verwaltung im Großdeutschen Reich. (Kruchen)	171
Köst, Ewald. Kriegsschädenrecht. (Schlütter)	1055

Leonhardt, Fritz, Dr.-Ing. Anleitung für die vereinfachte Trägerrostberechnung mit Hilfstafeln, Formeln und Beispielen. (Ernst)	359
Martzsch, Dr. Ursula. Moderne Verkehrswege im tropischen Negerafrika. (Remy)	710
Müller, Wilhelm. Die Fahrdynamik der Verkehrsmittel, eine Berechnungsgrundlage für das Wirtschaften. (Richard)	354
Most, Otto. Grundlagen und Entwicklungsrichtungen der deutschen Verkehrswirtschaft. (Spiess)	169
Pabst-v. Steinwehr-Burandt. Reichsleistungsgesetz. Gesetz über Sachleistungen für Reichsaufgaben vom 1. September 1939. (Genest).	171
Preß, Heinrich, Dr.-Ing. Der Boden als Baugrund. (Kuhnke)	361, 900
Reuß, Hermann. Kommentar zum Erstattungsgesetz. (Theobald)	544
Rieger-Hemmersbach. Kriegswirtschaftsgesetze. (v. Hamm)	716
Schardt, Fr. Lehr- und Nachschlagebuch über den Eisenbahn-Verkehrs- und Kassendienst. (Erhardt)	546
Schau, A. Eisenbahnbau, Band II. Bahnhofsanlagen und Grundzüge des Signal- und Sicherungswesens. (Jaehn)	899
Schlegelberger-Vogels. Erläuterungswerk zum Bürgerlichen Gesetzbuch und zum neuen Volksrecht. (Genest)	170, 718
Schmidt, Dr. Friedrich. Die neue Grundsteuer. (Genest)	545
Schulz-Kiesow, Dr. Paul. Eisenbahngütertarifpolitik und Raumordnung, entwickelt am Beispiel Thüringens. (Spiess)	713
Seiler, Robert, Dr.-Ing. Über die Berechnung schiefer Eisenbetonbalkenbrücken. (Ernst)	358
Sprachpflege für den Reichsbahner. (Eisheuer)	1056
Stahlbau-Kalender 1940. (Ernst)	362
Swrakoff, Dr. Georgi. Wirtschaftsstruktur und Außenhandel Bulgariens. (Spiess)	896
Treibe, Paul. Dringende Probleme der Verkehrsbedienung. (Ahrens).	1052
Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1940. (Genest)	717
Volquardts, G. und H. Das Feldmessen, Teil I und II. (Meier)	724
Wehner, Bruno. Die Leistungsfähigkeit von Straßen. (Kümmell)	721
Wiedemann, Karl, Dr.-Ing. Neuere Anwendung der Unterfangungsbauweise im Tunnel- und Stollenbau. (Grabski)	1057
Wieland-Stöcke. Merkbuch für den Straßenbau. Ein Ratgeber für Straßenbaufachleute, technische Offiziere und Führer des Arbeitsdienstes. (Börner)	901
Zetzsche, Dr. Harald. Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete. (Spiess)	897
Zeitschriften.	175. 364. 549. 725. 902. 1060

Die Verwaltung der Eisenbahnen in den östlichen Gebieten¹.

Der Abschluß der Besetzung Polens durch die deutsche Wehrmacht brachte es mit sich, daß Ende Oktober 1939 die Verwaltung des militärischen Oberbefehlshabers durch eine Zivilverwaltung abgelöst wurde. Das hat sich unmittelbar auch auf die Verwaltung der Eisenbahnen in den Ostgebieten ausgewirkt.

Die Organisation der Zivilverwaltung in den „eingegliederten Ostgebieten“ einerseits und in den „besetzten polnischen Gebieten“ andererseits ist niedergelegt in zwei grundlegenden Erlassen des Führers und Reichskanzlers vom 8. und vom 12. Oktober 1939, die im Reichsgesetzblatt veröffentlicht worden sind². Der erste Erlaß enthält die Bildung der beiden Reichsgaue Danzig-Westpreußen und Posen und die Eingliederung angrenzender, bisher polnischer Gebiete in die Provinzen Ostpreußen und Schlesien. Der zweite Erlaß begründet die Verwaltung des besetzten Gebiets — zwischen diesen neuen Reichsgauen (bzw. den erweiterten Provinzen Schlesien und Ostpreußen) und der deutsch-russischen Interessengrenze³ — durch einen Generalgouverneur mit dem Sitz in Krakau.

Der Organisation der Zivilverwaltung ist alsbald die Organisation der Eisenbahnen in den eingegliederten und in den besetzten polnischen Gebieten gefolgt. In beiden Reichsgauen Danzig-West-

¹ Nachdruck nur mit Genehmigung gestattet.

² Erlaß des Führers und Reichskanzlers über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete vom 8. Oktober 1939 (RGBl. I, S. 2042) und Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Verwaltung der besetzten Gebiete vom 12. Oktober 1939 (RGBl. I, S. 2077).

³ Diese Interessengrenze ist festgelegt durch den deutsch-russischen Grenz- und Freundschaftsvertrag vom 28. September 1939 (veröffentlicht im „Archiv“ Nr. 66, September 1939). Die Beschreibung der Grenzziehung lautet: „Die Grenzlinie beginnt an der Südspitze Litauens, verläuft von da in allgemein westlicher Richtung nördlich von Augustowo bis in die deutsche Reichsgrenze und folgt dieser Reichsgrenze bis zum Flusse Pisia. Von da an folgt sie dem Flußlauf der Pisia bis Ostrolenka, sodann verläuft sie in südöstlicher Richtung, bis sie den Bug bei Nur trifft. Sie verläuft weiter den Bug entlang bis Krystnopol, biegt dann nach Westen und verläuft nördlich Rawaruska und Lubaczow bis zum San. Von hier an folgt sie dem Flußlauf des San bis zu seiner Quelle.“

preußen und Posen sind Reichsbahndirektionen (Sitz: Danzig und Posen) errichtet worden, deren Bezirke sich bei der Reichsbahndirektion Posen ziemlich genau, bei der Reichsbahndirektion Danzig im wesentlichen¹ mit den Gaugrenzen decken. Entsprechend der Erweiterung der Provinzen Schlesien (Eingliederung Oberschlesiens und des Teschener Gebiets) und Ostpreußen (Eingliederung des Suwalki-Gebiets und des Regierungsbezirks Zichenau) sind auch die Reichsbahndirektionen Oppeln und Königsberg¹ erweitert worden. In diesen Bezirken ist die Reichsbahnorganisation genau so wie im übrigen Reichsgebiet durchgeführt, d. h. unter der Reichsbahndirektion arbeiten die Dienststellen der verschiedenen Dienstzweige, beaufsichtigt von den Reichsbahn-Ämtern (Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämtern); die Ausbesserungswerke sind den Geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen Berlin, Breslau und Königsberg zugeteilt; auch die Oberbetriebsleitung Ost und die beiden Reichsbahn-Zentralämter Berlin und München haben den Reichsbahndirektionen Danzig und Posen gegenüber die gleichen Aufgaben und Zuständigkeiten wie gegenüber den anderen Reichsbahndirektionen. Den Bestand der Ämter zeigt die folgende Übersicht:

Reichsbahndirektion	Betriebsämter		Verkehrsämter	Maschinenämter
Danzig	Berent	Konitz 1	Bromberg	Bromberg
	Bromberg	Konitz 2	Danzig	Danzig
	Danzig 1	Marienburg	Deutsch Eylau	Konitz
	Danzig 2	Strasburg	Konitz	Soldau
	(-Gotenhafen) Thorn		Marienburg	Thorn
	Deutsch Eylau	Zichenau	Thorn	
	Graudenz			
Königsberg . .	Allenstein 1	Außerdem	Allenstein	Allenstein
	Allenstein 2	3 Bahnämter in	Insterburg	Insterburg
	Bartenstein	Lötzen, Lyck,	Königsberg	Königsberg
	Goldap	Ortelsburg		
	Insterburg	(nur noch vor-		
	Königsberg 1	übergehend)		
	Königsberg 2			
Ostrolenka				
Tilsit				

¹ Die Strecke Danzig—Deutsch Eylau—Mlawa—Zichenau—Modlin liegt ganz im Bezirk der Reichsbahndirektion Danzig, obwohl der südliche Teil dieser Strecke zur Provinz Ostpreußen gehört.

Reichsbahndirektion	Betriebsämter		Verkehrsämter	Maschinenämter
Oppeln	Beuthen	Oppeln 2	Gleiwitz	Gleiwitz
	Bielitz	Ratibor	Jägerndorf	Jägerndorf
	Freiwalddau	Rybnik	Kattowitz	Kattowitz
	Gleiwitz	Tarnowitz	Neiße	Kreuzburg
	Jägerndorf	Teschen	Oppeln	Neiße
	Kattowitz 1	Troppau	Ratibor	Ratibor
	Kattowitz 2		Teschen	Teschen
	Kattowitz 3	Außerdem		
	Kattowitz 4	1 Schmalspur-		
	Kreuzburg	bahnamt in		
	Neiße	Beuthen		
Oppeln 1				
Posen	Gnesen	Lodsch	Gnesen	Gnesen
	Hohensalza	Ostrowo	Hohensalza	Lodsch
	Jarotschin	Posen	Lissa	Ostrowo
	Kempen	Samter	Lodsch	Posen
	Kutno	Wongrowitz	Ostrowo	
	Lissa	Wloclawek	Posen	

Die Eisenbahnen in den besetzten polnischen Gebieten („Generalgouvernement“) sind als ein in sich geschlossenes Netz, die „O s t b a h n“, zusammengefaßt, das zur Verwaltung des Generalgouvernements gehört. Die Eingliederung der Ostbahn in diese Verwaltung entspricht der Art, wie die Deutsche Reichsbahn in die Reichsverwaltung eingegliedert ist: auch die Ostbahn ist ein Sondervermögen mit eigenem Haushalt, aber in unmittelbarer Verwaltung der Staatsbehörden. Der finanzielle Jahresabschluß der Ostbahn bildet einen Teil des Haushalts des Generalgouvernements; mit der Reichsbahn hängt die Ostbahn also finanziell nicht zusammen.

Die Verfassung der Ostbahn ist niedergelegt in einer Verordnung des Generalgouverneurs vom 9. November 1939, veröffentlicht im Verordnungsblatt des Generalgouverneurs für die besetzten polnischen Gebiete (Nr. 5, S. 29).

Entsprechend den besonderen Verhältnissen, in denen die Ostbahn entstanden ist, und entsprechend ihren besonderen Aufgaben ist der Aufbau der Verwaltung der Ostbahn in manchem anders gestaltet als der der Deutschen Reichsbahn. Die Verwaltung wird geführt in einer „Generaldirektion der Ostbahn“ mit dem Sitz in Krakau; an ihrer Spitze

steht der Präsident der Generaldirektion; er gehört für seine Person zugleich dem engeren Stab des Generalgouverneurs an und leitet in der Behörde des Generalgouverneurs die Abteilung Eisenbahnen.

Unter der Generaldirektion der Ostbahn stehen als Bezirksbehörden vier Eisenbahn-Betriebsdirektionen (mit dem Sitz in Krakau, Warschau, Radom und Lublin). Bei diesen Betriebsdirektionen ist die Leitung des Betriebs-, des Verkehrs-, des Bau- und des Maschinendienstes ihres Bezirks zusammengefaßt. Ämter, wie bei der Reichsbahn, gibt es im Bereich der Ostbahn nicht. Die Dienststellen des Außendienstes arbeiten also (von wenigen Ausnahmen abgesehen) unmittelbar unter den Betriebsdirektionen.

Es ist selbstverständlich, daß die Ostbahn in ihrer Betriebsführung und verwaltungsmäßig aufs engste mit der Reichsbahn zusammenarbeiten muß. Diese Richtlinie ist der Ostbahn auch schon durch die grundlegende Verordnung des Generalgouverneurs vom 9. November 1939 gegeben worden. Gewährleistet ist diese enge Zusammenarbeit vor allem durch die Tatsache, daß die deutschen Beamten der Ostbahn sämtlich Reichsbahnbeamte sind, ferner aber auch dadurch, daß der Reichsverkehrsminister die Reichsbahn leitet und die Ostbahn beaufsichtigt.

K.

Vom Arbeitsrecht des Reichsbahnarbeiters.

Von

W. Theobald in Hannover.

I. Einleitung.

Wie das Deutsche Reich die Rechtsverhältnisse aller deutschen Beamten vereinheitlicht hat, so war es natürlich auch wünschenswert, die Rechtstellung aller übrigen, also der nichtbeamteten Gefolgschaftsmitglieder der öffentlichen Verwaltungen, gleichzugestalten. Die wichtigsten Grundsätze nationalsozialistischen Arbeitsrechts sind schon durch das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben (AOGÖ.) vom 23. März 1934 in den gesamten öffentlichen Dienst eingeführt worden, wobei die Besonderheiten dieses Dienstes eine Ausgestaltung der Arbeitsverfassung geboten, die im einzelnen von der im privaten Dienst abweicht. Wenn auch Zweifelsfragen und Wünsche offen geblieben sind, so hat dies Gesetz doch seinen Zweck erreicht; es hat das Arbeitsverhältnis mit dem nationalsozialistischen Gedankengut erfüllt. Trotz mancher Anläufe ist das Gesetz bis heute fast unverändert geblieben. Aber bei einheitlicher Arbeitsverfassung und gleichen Grundgedanken gingen die öffentlichen Verwaltungen doch in der materiellen Ausgestaltung ihrer Arbeitsverhältnisse auch nach 1934 weiter eigene Wege, die von ihren besonderen dienstlichen Bedürfnissen, ihrem Personalbedarf und ihrer Finanzkraft bestimmt waren. Alte Tarifverträge blieben vielfach jahrelang als Tarifordnungen weiter in Geltung.

Als erste öffentliche Verwaltung schuf die Deutsche Reichsbahn zum 1. Mai 1934, zugleich mit dem Inkrafttreten des Arbeitsordnungsgesetzes, eine auf diesem Gesetz aufbauende nationalsozialistisch ausgerichtete Dienstordnung, die „Dienst- und Lohnordnung“¹. Seitdem bemühte sich der Reichsfinanzminister als federführender Minister für die Angelegenheiten der Reichsarbeiter und -angestellten, später auch der für die Neuordnung eingesetzte Sondertruhänder für den öffentlichen Dienst, unausgesetzt um eine

¹ Dazu Kleinmann, Die neue Dienst- und Lohnordnung der Deutschen Reichsbahn, „Reichsbahn“ 1934, 465; Lange, Die neue Dienst- und Lohnordnung usw., Deutsche Verwaltung 1935, 102 ff.; Haustein-Stumpf, Hundert Jahre deutsche Eisenbahner, 1935, 326 ff.

Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen im gesamten öffentlichen Dienst. Das Ergebnis dieser Arbeit, an der alle Ministerien und die Deutsche Arbeitsfront teilnahmen, ist das umfassende Tarifordnungswerk von 1938. Es unterstellt nicht alle Angestellten und Arbeiter der öffentlichen Verwaltungen und Betriebe einer einzigen Tarifordnung — dies Ziel war unerreichbar; aber die Grundzüge der verschiedenen Tarifordnungen sind die gleichen. Das Dienstrecht der Arbeiter — von den Angestellten soll hier nicht gesprochen werden — der zahlreichen öffentlichen Körperschaften und ihrer Betriebe kann nicht so einfach aussehen wie etwa die Tarifordnung für die Gastwirtsangestellten eines Treuhänderbezirks. Denn der öffentliche Dienst umfaßt Arbeiten und Arbeiter aller denkbaren Arten. Wie im Privatdienst Kohlenkarrer, Kraftwagenführer, Laboratoriumsdiener, Transportarbeiter, Handwerker aller Berufe unter ganz verschiedenen Bedingungen arbeiten, so müssen sie, auch wenn sie durch gemeinsame Tätigkeit im öffentlichen Dienst in grundsätzlich gleichen Arbeitsverhältnissen stehen, doch den unterschiedlichen Bedingungen ihres Arbeitsplatzes unterliegen. Es leuchtet ein, daß es sehr schwierig war, in Jahren und Jahrzehnten aufgebaute und ausgefeilte Arbeitsrechtssysteme der einzelnen großen Verwaltungen, die je für sich eine Vielzahl verschiedenster Tätigkeiten und Arbeiter umfassen, aufeinander abzustimmen und miteinander zu vereinigen, ohne daß dabei die Einheit, Straffheit und Schlagkraft der einzelnen Verwaltung litt — und ohne daß das „Verwalten“ der Personalangelegenheiten selbst unnütz erschwert wurde.

Bei dem Aufbau des Tarifordnungswerks mußten naturgemäß die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Deutschen Reichsbahn, der größten Reichsverwaltung und des größten Unternehmens der Welt mit jetzt (Juli 1939) 972 000 Mann Gefolgschaft, darunter 605 000 Arbeitern, besonders schwer wiegen. Die Dienstverhältnisse der Reichsbahn, die sich über das ganze Reichsgebiet erstreckt und bei der die einzelne Dienststelle einen Mikrokosmos mit den verschiedensten Tätigkeiten und Arbeitsposten bildet, müssen notwendig straff einheitlich bleiben, wie sie es seit jeher sind. Und die Eigenart des Eisenbahndienstes erforderte es manchmal, wo die Gesamtregelung sich den Bedürfnissen der Deutschen Reichsbahn nicht anpassen konnte, ihr eine Sonderstellung einzuräumen. Charakteristisch für die Arbeit bei der Reichsbahn ist einmal die stärker als in anderen Verwaltungen ausgeprägte dauernde engste Zusammenarbeit von Arbeitern und Beamten, erfordert durch das notwendige exakte Ineinandergreifen aller Verrichtungen. Charakteristisch ist ferner die Vielfalt der Tätigkeiten und der ununterbrochene Betrieb, die dazu führen, daß der einzelne Mann auf verschiedenen

Posten als ständige Kraft oder als Ablöser einsetzbar, also vielseitig verwendbar sein muß und deshalb einem weitwirkenden „Direktionsrecht“ der Verwaltung unterliegt. Das alles hat bewirkt, daß das Dienstverhältnis der Arbeiter schon bei den Staatsbahnen seit langem stark beamtenähnlich war. Die mit der Novemberrevolte abgebrochene Entwicklung eines „Arbeiterbeamtentums“¹ setzt das heutige Arbeitsrecht des öffentlichen Dienstes fort; es macht, wie im einzelnen zu zeigen sein wird, das Arbeitsverhältnis dem Beamtenverhältnis in vielem ähnlich². Diese Angleichung hat im Bereich der Deutschen Reichsbahn ihren besonderen Sinn, weil die Reichsbahnverwaltung die ganz überwiegend große Zahl der Beamten für den einfachen nichttechnischen und technischen Dienst aus ihrem bewährten Arbeiterstamm entnimmt.

Trotz der besonderen Eigenart ihrer Arbeitsverhältnisse und ihrer Wirtschaftslage hat sich die DRB. den allgemeinen, durch die Tarifordnungen von 1938 geschaffenen Arbeitsbedingungen für den öffentlichen Dienst fast durchweg angeschlossen. Seit dem Erlaß der Tarifordnungen haben neue Arbeitsanforderungen und neue Lebensbedingungen das Arbeitsrecht und die Lohnpolitik des öffentlichen Dienstes in steter Bewegung gehalten. Aber der Staat selbst, als „der berufene Treuhänder aller Schaffenden“, hat inzwischen nicht mehr nur durch die Gestaltung der einzelnen Tarifordnung, sondern unter größeren Gesichtspunkten mit der Preispolitik auch die Lohnpolitik und die gesamte Arbeitslenkung stärker in die Hand genommen. Der Weg, der mit der Lohngestaltungsverordnung vom 25. Juni 1938 begann, wird fortgesetzt, die Lohninitiative der Privatwirtschaft wird gezügelt, es tritt „neben den Schutz des Gefolgsmanns auch der des Unternehmers“. Das Arbeitsrecht wird „vom Schutzrecht für den Gefolgsmann zum Schutzrecht der Arbeit schlechthin“³. Der Kriegsausbruch hat die Staatsnotwendigkeiten ganz stark in den Vordergrund gestellt. Die Entwicklung hat das deutsche Arbeitsrecht schwieriger und unübersichtlicher gemacht. Aber auch das Recht des Arbeitsverhältnisses kann, wie anderes Recht, nicht einfach ein Niederschlag von in einer Gemeinschaft geübten Gewohnheiten sein, die, aus dem „gesunden Volksempfinden“ stammend, sich von selbst verstehen. Der moderne durchorganisierte Führerstaat muß sich zur Erfüllung seiner Aufgaben, wie auf anderen Gebieten, z. B. im Devisen- oder Preisbildungsrecht, so auch im Arbeitsrecht eine Fülle von „technischem Recht“ schaffen.

¹ Vgl. Hauste in - Stump f, a. a. O. S. 300 ff.

² Vgl. Wacke, Öffentliches Dienstrecht, 1939, S. 19 ff.

³ Rhode, Zum Akademie-Entwurf eines Gesetzes über das Arbeitsverhältnis, DR. 1938, 488; vgl. auch Mansfeld, Drei Lohnthesen, Deutscher Volkswirt 1939, 2313 ff.

Einige wichtige Teile des geltenden Arbeitsrechts der Reichsbahnarbeiter sollen im folgenden besprochen werden. Es kann dabei weder wissenschaftliche Durchdringung noch auch nur annähernd vollständige Darstellung des überaus umfangreichen Stoffs angestrebt werden. Einmal war Beschränkung auf das Recht des Arbeitsverhältnisses, wie es die Dienst- und Lohnordnung der Reichsbahn im Anschluß an die Tarifordnungen regelt, notwendig; das ganze ungeheure Gebiet der sonstigen sozialen Betreuung und Förderung der Reichsbahnarbeiter, die Sozialversicherung und andere Fürsorge der Verwaltung, Unterstützungs- und Unterrichtswesen, Wohlfahrtsanstalten, Gesundheitsförderung, die umfassende Wohnungsfürsorge, Sportförderung, Berufswettkampf, Aufstiegswesen (Überführung ins Beamtenverhältnis) einschließlich Förderung der Frontkämpfer und der Kämpfer für die nationale Erhebung kann hier nicht gestreift werden. Ferner beschränkt sich die Darstellung auf das Recht im Altreich unter Ausschluß des Übergangsrechts in der Ostmark, im Sudetenland und anderen zurückgewonnenen Gebieten oder bei übernommenen Privatbahnen. Sie gibt schließlich nur das Friedensrecht wieder und berücksichtigt nicht augenblicklich geltendes Kriegerrecht.

II. Tarifordnungen und „Dienst- und Lohnordnung.“

Das Gerippe für das heutige Recht der Arbeitsverhältnisse der Angestellten und Arbeiter im öffentlichen Dienst bilden die drei Tarifordnungen, die der Reichstreuhand für den öffentlichen Dienst auf Grund von § 18 Abs. 2 AOGÖ. unter dem 1. April 1938 erlassen hat (veröffentlicht in Nr. 12 des Reichsarbeitsblatts Teil VI vom 25. April 1938). Der Geltungsbereich der drei Tarifordnungen ist verschieden: die „Allgemeine Tarifordnung für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst (A.T.O.)“ gilt in vollem Umfang fast für alle öffentlichen Verwaltungen und Betriebe, auch für die DRB. Die Tarifordnung A (T.O. A) gilt für die Angestellten, aber mit sehr zahlreichen Ausnahmen. Ihr unterstehen die eigentlichen Angestellten der DRB., vgl. unten. Von der Tarifordnung B (T.O. B), die die besonderen Arbeitsbedingungen der invalidenversicherungspflichtigen Gefolgschaftsmitglieder, also der Arbeiter, enthält, sind wiederum eine erhebliche Anzahl von Verwaltungen und Betrieben ausgeschlossen, darunter auch die Reichsbahn. Im ganzen gesehen, ist die versuchte Vereinheitlichung also unter dem Zwange der Verhältnisse ziemlich durchlöchert.

Der Reichstreuhand für den öffentlichen Dienst kann nach § 4 der sein Amt und seine Befugnisse begründenden 4. Verordnung zur

Durchführung des AOGÖ. vom 26. Februar 1938 (RGBl. I 228) durch eine Tarifordnung „für die öffentlichen Verwaltungen und Betriebe oder für einzelne Gruppen oder Bezirke das Arbeitsverhältnis“ (§ 18 Abs. 2 AOGÖ., sonst inhaltlich gleich, nennt es besser charakterisierend „Dienstverhältnis“) „der ... Angestellten und Arbeiter ... regeln.“ „Die Bestimmungen der Tarifordnungen sind für die von ihr¹ erfaßten Arbeitsverhältnisse als Mindestbedingungen rechtsverbindlich.“ Eine Tarifordnung genügte aber für den öffentlichen Dienst nicht. Einmal waren über die eigentlichen Arbeitsbedingungen im engeren Sinne hinaus noch zahlreiche andere Leistungen der Verwaltungen und sonstige Rechte und Pflichten zu regeln; ferner mußte es aber der für den Reichshaushalt verantwortliche Reichsfinanzminister auch in der Hand haben, der unteren Grenze gegenüber, die die „Mindestbedingungen“ der Tarifordnung bilden, eine obere Grenze zur Wahrung einheitlicher Haushaltsgebarung zu halten. Da das AOGÖ. eine Dienstordnung für s ä m t l i c h e öffentlichen Verwaltungen und Betriebe nicht kennt und da die notwendige Regelung der Einzelheiten durch Gesetze — also Ergänzung der schwächeren Rechtsquelle (Tarifordnung) durch eine stärkere² — sich nicht empfahl, so mußte der Reichsfinanzminister selbst zu der Ergänzung besonders ermächtigt werden. Die Ermächtigung schafft das Gesetz über die ergänzende Regelung der Dienstverhältnisse bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben vom 17. Februar 1938 (RGBl. I 206). Danach kann der Reichsfinanzminister im Einvernehmen mit dem etwa sonst zuständigen Reichsminister „Vorschriften durch Rechtsverordnung erlassen, in denen er Abweichungen von den geltenden Vorschriften zugunsten der Beschäftigten zulassen kann, wenn dienstliche Bedürfnisse dies zwingend erfordern. Die Abweichung kann an die Zustimmung des Reichsfinanzministers und des sonst zuständigen Reichsministers gebunden werden.“ Hierin liegen mehrere Möglichkeiten: über die Mindestbedingungen der Tarifordnung (TO.) selbst zugunsten der Gefolgsmänner eines oder mehrerer Ressorts unmittelbar durch Rechtsverordnung hinauszugehen, ein Überschreiten der Mindestbedingungen durch Dienstordnungen zu gestatten und derartigen Dienstordnungsbestimmungen eine obere Grenze zu setzen. Diese Maßnahme, die eine gleichmäßige kontrollierbare Lohnpolitik der Ressorts und die Erhaltung des im höheren Interesse des Reichs und Volks erwünschten Lohnstandes gewährleistet, ist Schrittmacher gewesen für die Verordnung des Ministerpräsidenten Göring über die Lohngestaltung vom

¹ Redaktionsfehler, beim Abschreiben des § 18 AOGÖ. entstanden.

² Die Rangunterschiede der Rechtsquellen verwischen sich freilich allmählich; vgl. H u b e r, Der Führer als Gesetzgeber, DR. 1939, 275 ff.

25. Juni 1938 (RGBl. I 691), nach der die Reichstrehänder der Arbeit in der Privatwirtschaft sogar unter Abänderung von Betriebsordnungen Löhne mit bindender Wirkung nach oben festzusetzen ermächtigt sind¹.

Auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 17. Februar 1938 hat der Reichsfinanzminister im Einvernehmen mit den Reichsministern usw. am 30. April 1938 drei „Allgemeine Dienstordnungen“ (ADO.) zu den drei TO.en veröffentlicht (RGBl. I 461, 476, 491). Schon ihre Veröffentlichungsform drückt aus, daß sie Rechtsverordnungen sind. Sie enthalten zahlreiche ergänzende Regelungen, die in die TO.en nicht hineingehörten, und bestimmen, inwieweit über die Mindestbedingungen der TO.en hinausgegangen werden muß oder kann². Die ADO.en gelten, soweit sie ihren Bereich nicht selbst einschränken, höchstens so weit, wie die TO.en reichen. Für die Verwaltungen und Betriebe, die den TO.en nicht unterstehen, können natürlich auch die ADO.en nicht gelten³. Da die Deutsche Reichsbahn der TO.B nicht unterliegt, so gilt der für sich allein lebensunfähige Appendix der ADO. zur TO. B auch nicht für sie. Selbstverständlich ist es aber, daß jede der TO. nicht unterstellte Verwaltung, auch wenn sie haushaltsrechtlich vollkommen selbständig ist, dem Reich gegenüber auch ohne die Bindungen der ADO. Finanzdisziplin zu wahren hat.

Zu den TO.en und den ADO.en sind nun aber weitere ergänzende Regelungen getreten. Es sind Gemeinsame Dienstordnungen (GDO.) für unterschiedliche Geltungsbereiche erlassen worden. Am wichtigsten sind die als „GDO. sämtlicher Reichsminister und des Präsidenten des Rechnungshofs des Deutschen Reichs“ erlassenen Bestimmungen der „GDO. für die Verwaltungen und Betriebe des Reichs über die zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung nichtbeamteter Gefolgschaftsmitglieder“ vom 30. April 1938 (RBB. 140). Daneben sind bemerkenswert die vier GDO.en des Reichsministers des Innern, die für Gemeinden, Gemeindeverbände und gemeindliche Sparkassen gelten. Diese letzteren und ähnliche GDO.en (z. B. für die staatlichen Verwaltungen und Betriebe Preußens, die alle dem Preußischen Finanzminister unterstehen) sind echte Gemeinsame Dienstordnungen im Sinne des § 16 Abs. 2 AOGÖ., weil die von der GDO. erfaßte Gruppe von Verwaltungen jeweils einer gemeinsamen Verwaltung oder einer gemeinsamen Dienstaufsicht (z. B. des Reichsinnenministers) untersteht. Jene vom

¹ Verstärkte Befugnisse der Reichstrehänder hinsichtlich der Lohnfestlegung jetzt in der Ergänzungsverordnung vom 1. September 1939 und Kriegswirtschaftsverordnung vom 4. September 1939 (RGBl. I 1609, 1688).

² Einführungsersaß des Reichsfinanzministers vom 2. Mai 1938 (RBB. 117).

³ a. A. Wacke, S. 4, 29, 188.

Reichsfinanzminister erlassene „GDO. sämtlicher Reichsminister“ dagegen erfüllt diese Bedingung nicht, sie ist eine *u n e c h t e* GDO. Aber sie kann als Niederschlag von lauter gleichlautenden GDO.en der einzelnen Reichsminister und des Präsidenten des Rechnungshofs aufgefaßt werden¹.

Schließlich haben die einzelnen Verwaltungsführer für ihren Geschäftsbereich noch *b e s o n d e r e* Dienstordnungen erlassen müssen. Soweit sie die reinen Arbeitsbedingungen regeln, mit denen sich die TO.en schon befassen, sind diese DO.en durch die Mindestbedingungen der TO. und der ADO. einerseits, durch die Begrenzungsklauseln der ADO.en andererseits gebunden; die letzteren Grenzen können sie nur mit der vorgesehenen Zustimmung des Reichsfinanzministers überschreiten. Außerdem aber können die DO.en, da ja das AOGÖ. keine Dienstordnungspflicht und deshalb auch keinen bestimmten Dienstordnungsinhalt kennt, über reine Arbeitsbedingungen hinaus auch Abschlußnormen, nämlich Abschlußgebote, -verbote und Formvorschriften, insbesondere für die Begründung des Arbeitsverhältnisses enthalten und natürlich in den TO.en ungerichtete Dinge behandeln, wie Bußen usw. Die besonderen DO.en sind meist gemeinsame DO.en im Sinne von § 16 Abs. 2 AOGÖ., weil sie durch den Reichsminister oder sonstigen Verwaltungschef für eine Gruppe von Verwaltungen oder Verwaltungsstellen oder Betrieben ergehen. Die Dienst- und Lohnordnungen der Deutschen Reichsbahn von 1934 und 1938 sind solche Gemeinsame Dienstordnungen.

So beruht nun das Arbeitsrecht des Angestellten und Arbeiters des öffentlichen Dienstes auf einer großen Anzahl verschiedener, sich ergänzender und begrenzender Normen von dem Laien kaum erkennbarem unterschiedlichem Grade. Es ist zwar nicht so, daß es bei den umfassenden Regelungen mit Gesetzeswirksamkeit, den TO.en und ADO.en, „in beiden Fällen in Wirklichkeit der Dienstherr“ ist, der die Vorschriften gesetzt hat². Dann wäre der Umweg des Reichs, des Dienstherrn, über TO., Ergänzungsgesetz und ADO. besonders bedauerlich, und es wären die Gestaltungsformen, die das AOGÖ. für die Arbeitsbedingungen im öffentlichen Bereich bietet, offensichtlich reformbedürftig. Tatsächlich ist der Reichstreuhandler für den öffentlichen Dienst zwar Reichsbeamter, untersteht der Aufsicht des Reichsarbeitsministers und ist nach § 19 Abs. 1 AOGÖ. „an Richtlinien und Weisungen der Reichsregierung gebunden“. Er setzt aber innerhalb dieser Richtlinien unabhängig Recht und zwar nach Beratung in einem Sachverständigenausschuß. Die Sachverständigen werden auf Vorschlag der beteiligten Reichsminister und

¹ So Wacke a. a. O. S. 7.

² Wacke, a. a. O. S. 7.

der Deutschen Arbeitsfront vom Reichsarbeitsminister bestellt; der Reichstreuhandler kann im Einzelfall weitere Sachverständige hinzuziehen. Diese Sachverständigen haben also zumindest durch ihren Rat einen erheblichen Einfluß auf die Rechtsgestaltung, so daß die TO. schließlich doch nicht nur „vom Dienstherrn gesetztes“ Recht enthält. Aber es bleibt mißlich, daß nicht nur der ungeheure Umfang des zu Regelnden, sondern auch das heutige Arbeitsverfassungsrecht zu so umständlicher und schwer übersehbarer Kodifikation zwang.

In der Tat hat das — notwendige — Vereinheitlichungsstreben dazu geführt, daß nun das Gewirr von Tarifordnungen, Allgemeinen und Gemeinsamen Dienstordnungen, die noch dazu an verschiedenen Stellen amtlich veröffentlicht werden mußten und zusammengefaßt dickleibige Bände füllen, kaum überschaubar und nach Hinzutreten der Besonderen Dienstordnung des einzelnen Ressorts für den einfachen Gefolgsmann nicht mehr verständlich ist. Dazu hat auch beigetragen die Vorwegnahme der für beide Gruppen (Angestellte und Arbeiter) gemeinsam geltenden Normen in der ATO. Diese Vorwegnahme einzelner Vorschriften wirkt dann unorganisch, wenn für eine Verwaltung die TO. A oder die TO. B nicht gilt. Die Deutsche Reichsbahn, die der TO. B nicht untersteht, für deren Arbeiter also das Tarifordnungswerk ein unbrauchbarer Torso bleibt, mußte sich deshalb entschließen, das komplizierte Arbeitsrecht ihrer Arbeiter wie bisher in einer einzigen Ordnung übersichtlich zusammenzufassen, und zwar so, daß es dem Arbeiter, dem Lohnrechner und dem Dienststellenvorsteher der kleinsten Dienststelle verständlich ist. Sie regelt auch jetzt, wie bisher, ihre Arbeitsverhältnisse durch ihre „Dienst- und Lohnordnung“, die eine echte gemeinsame Dienstordnung nach § 16 AOGÖ. ist. „Dienst- und Lohnordnung“ (Dilo) heißt sie im Anklang an die bisherige von 1934, die damals zunächst in eine Dienstordnung und eine Lohnordnung (eine solche gab es in Preußen schon vor dem Weltkriege) hatte geteilt werden sollen und schließlich den zusammenfassenden Namen bekam. Die Dilo übernimmt die rechtsverbindlichen Mindestbedingungen der TO. und ADO., soweit diese für die DRB. gelten, und überschreitet die Grenzen der ADO. nicht. Die Arbeitsbedingungen, die die Reichsbahn an Stelle der nicht geltenden TO. B nebst ADO. selbst regeln mußte, passen sich den dortigen Normen an, soweit es der DRB. nach ihrer traditionellen Dienstgestaltung und ihrer Finanzkraft möglich war. Darüber hinaus hat die Dilo sogar tunlichst den Wortlaut der TO.en und ADO.en übernommen, mit Einschluß zahlreicher unschöner und unpraktischer Wendungen. Wo der alte Dilo-Wortlaut sich aber bei der Auslegung bewährt hat oder wo Verdeutlichung notwendig war, hat sie ihr eigenes Eisenbahnerdeutsch geprägt

oder beibehalten. Außerdem hat sie Verweisungen von einer auf die andere Stelle möglichst vermieden, die die TO.en zahlreich enthalten. Wie bisher ist die Dilo nur die „magna charta“ des Reichsbahn-Arbeitsrechts, ergänzungsbedürftig nicht nur durch die allgemeinen arbeitsrechtlichen Gesetze, sondern auch durch Spezialregelungen, zahlreiche Erlasse und sonstige Verwaltungsanordnungen. Nur durch vorsichtige Beschränkung und sinnvolle Anordnung des sehr umfangreichen Stoffs konnte der Umfang der Dilo auf 79 Druckseiten Din A 5 beschränkt werden, von denen 27 Seiten allein auf die Lohngruppeneinteilung und andere Anlagen entfallen. Der Einföhrungserlaß des Reichsverkehrsministers enthält Übergangsbestimmungen und Hinweise auf weitergeltende Erlasse. Für besondere örtliche Dienstordnungen läßt die Dilo Raum.

III. Wesen und Wirkung der Dienst- und Lohnordnung.

Der Reichsverkehrsminister hat die Dilo nach sorgfältiger Vorbereitung am 27. Mai 1938, mit Wirkung vom 1. April ab, erlassen. Soweit die Verwaltung in der Ausgestaltung der Arbeitsbedingungen frei war, ist die Dilo mit Praktikern des Arbeitsrechts aus den Reichsbahndirektionen, mit den Vertrauensmännern des Hauptvertrauensrats und mit dem zuständigen Fachamt der DAF. eingehend beraten worden.

Die Dilo ist, wie das Tarifordnungswerk des Reichstreuhänders, von den Grundsätzen der neuen Arbeitsordnung beherrscht, der Fürsorge- und der Treuepflicht. Der Kerngedanke des AOGö.: „Der Führer (der öffentlichen Verwaltung) sorgt für das Wohl der Beschäftigten. Diese haben ihm die in der Dienstgemeinschaft begründete Treue zu halten . . .“ durchdringt nicht nur die Arbeitsordnung im allgemeinen, sondern auch das einzelne Arbeitsverhältnis im öffentlichen Dienst¹. Von diesen Kernprinzipien der Dienstverbundenheit hat sich also der einzelne Betriebsführer bei der Auslegung der Dilo im Einzelfall leiten zu lassen. Das ändert aber nichts an seiner Bindung an die Bestimmungen der Dilo. Sie stellt zwar unabdingbare Mindestbedingungen auf, aber praktisch zugleich Höchstgrenzen für die Gefolgschaftsführer, wie in einer großen Verwaltung nicht anders möglich. Das ist dadurch gewährleistet, daß „Abweichungen ohne vorherige Zu-

¹ Unmittelbare Bedeutung des § 2 Abs. 2 AOG. (und AOGö.) für das einzelne Arbeitsverhältnis erkennt auch das Reichsarbeitsgericht an, u. a. RAG. 19. Januar 1938, ZAkDR. 1938, 670 mit Anm. Hueck. Zu der Eingliederungstheorie Sieberts, „Das Arbeitsverhältnis in der Ordnung der nationalen Arbeit“, 1935, und in zahlreichen Aufsätzen, braucht hier nicht Stellung genommen zu werden. Übersicht bei Schrag, Grundlegende Begriffe und Bestimmungen des Deutschen Arbeitsrechts usw., Reichsbahn 1938, 563/4.

stimmung des Reichsverkehrsministers unzulässig“ sind. Daß der Minister selbst im Rahmen seiner Befugnisse die Grundgedanken des AOGÖ. befolgt, setzt das Gesetz mit Recht voraus. Die Berechtigung des Vertrauens in den staatlichen Dienstherrn beweist u. a. die Tatsache, daß die DRB. seit 1934 ganz unverhältnismäßig wenige und keinerlei bedeutende, weitwirkende Arbeitsrechtsstreitigkeiten zu führen hatte¹.

Während die Tarifordnung allgemein als Rechtsverordnung gilt², die „formelles Gesetzrecht“ enthält, aber freilich dem zwingenden — nicht dem dispositiven — staatlichen Gesetz im Range und in der Wirkung nachsteht, wird die Dienstordnung als „autonomes Satzungsrecht“ der Dienstgemeinschaft in der öffentlichen Verwaltung bezeichnet³. Die DO. schafft objektive Rechtsnormen, die für die Angehörigen der Verwaltung „als Mindestbedingungen rechtsverbindlich“, also unabdingbar sind (§ 17 AOGÖ.). Diese zwingenden Rechtsnormen werden nicht im einzelnen Arbeitsvertrag neu vereinbart, sondern sie wirken unmittelbar auf die Vertragsbeziehungen ein⁴, beherrschen sie (soweit sie nicht einem Gesetz entgegenstehen oder einer TO. mit höheren Mindestbedingungen, denen sie nach § 18 Abs. 2 AOGÖ. weichen müssen). Praktisch ist die Wirkung einer DO. der einer TO. gleich. Deshalb müssen für sie auch die gleichen Auslegungsregeln gelten wie für die TO. Im Rechtsstreit ist der in der DO. zum Ausdruck gebrachte, der „erklärte Wille“ des Dienstherrn für die Auslegung maßgebend. Daher hat der Richter diesen erklärten Willen mit allen Hilfsmitteln der Rechtswissenschaft zu erforschen, wie bei formellem Gesetzesrecht⁵. Der Wille des Schöpfers der Satzung, des Dienstherrn, wird aber nicht nur in der Dilo selbst und durch ihre förmlichen Änderungen erklärt, sondern auch durch sie maßgeblich auslegende Erlasse des RVM., die in der Regel im Hauptvertrauensrat beraten werden. Gewolltes, aber nicht Erklärtes ist für die Auslegung ebenso bedeutungslos wie eine längere unbeanstandete unrichtige Handhabung⁶. Der Richter braucht übrigens die Dilo als

¹ Wacke, a. a. O. S. 13, schließt völlig verfehlt aus der angeblich großen Zahl veröffentlichter Arbeitsgerichtsurteile aus dem öffentlichen Dienst, es mangle wohl manchmal an der sozialen Gesinnung des Dienstherrn. Hat er auch die Fälle gezählt, in denen der öffentliche Dienstherr obgesiegt hat? Und kennt er das Verhältnis der veröffentlichten Urteile zu den wirklich geführten Prozessen?

² Vgl. RAG. 27. Januar 1937, ARSlg. 29, 136 mit Anm. Dersch.

³ U. a. Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 1 zu § 16 AOGÖ.

⁴ Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 168 zu § 32 AOG.

⁵ Vgl. RAG. 27. Januar 1937, ARSlg. 29, 136; RAG. 5. Oktober 1938, JW. 3194.

⁶ Vgl. RAG. 2. November 1938, JW. 1939, 505.

statutarisches Recht im Sinne von § 293 ZPO. nicht zu kennen; Dienstordnungsrecht muß ihm nachgewiesen werden, unbeschadet seiner Pflicht zur Ermittlung und Auslegung der für den Rechtsstreit einschlägigen Normen¹. Die Dienstordnung ist nach § 73 ArbGG. revisibel².

Weil die Bestimmungen der DO. nicht in das einzelne Arbeitsverhältnis eingehen, nicht zu Vertragsabmachungen werden, sondern das Arbeitsverhältnis beherrschen, gibt es auch keine Nachwirkung der DO.³. Bei Änderung der DO. ändert sich der Inhalt des Arbeitsverhältnisses vielmehr ohne weiteres ohne Kündigung. Bei der Einstellung eines Reichsbahnarbeiters wird deshalb in dem auch von ihm zu unterzeichnenden Aktenvermerk festgestellt, daß für das Arbeitsverhältnis „die jeweiligen Bestimmungen der Dilo mit Ausführungsbestimmungen sowie die Bestimmungen der örtlichen Dienstordnung gelten“. Das allgemein anerkannte Fehlen der Nachwirkung wurde bedeutsam beim Übergang aus der Dilo von 1934 in die von 1938 und bei der Übernahme von Arbeitern verreichlichter Privatbahnen in den Reichsbahndienst. Dabei ist jedoch den Arbeitern in den wenigen Fällen der Verschlechterung der bisherigen Besitzstand durch Ausgleichs- und Übergangsmaßnahmen gesichert worden (vgl. u. a. die AusfBest. zu § 15 Dilo).

Noch ein weiterer allgemeiner Grundsatz des Tarifrechts gilt für die Reichsbahn: die „Tarifeinheit“. Alle Reichsbahnbediensteten im Arbeiterverhältnis, die nicht ausdrücklich von der Dilo ausgeschlossen sind, unterstehen ihr und nur ihr. Soweit Arbeiter gleicher Art auch in anderen Verwaltungen oder öffentlichen oder privaten Betrieben vorhanden sind, wirkt die für solche Arbeiter etwa geltende TO. nicht für die entsprechenden Arbeiter der DRB. Es gibt also im Bereich der DRB. keine „Tarifkonkurrenz“, keine Konkurrenz zwischen Fachtarifen und der Dilo der DRB. Der Reichstarif für das Buchdruckgewerbe z. B. gilt nicht für die Druckereiarbeiter in der Reichsbahnverwaltung⁴. Denn die Arbeiter der Reichsbahndruckereien leisten keine betriebsfremde Arbeit; die Druckereien dienen unmittelbar und nur dem Verwaltungszweck.

¹ Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 40 zu § 26 AOG.

² Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 42 zu § 26 AOG.

³ Mansfeld-Pohl-Steinmann-Krause (II), Anm. 2a zu § 30 AOG. (für die Betriebsordnung). Wegen der Frage einer Nachwirkung früherer tarifvertraglicher Regelungen vgl. Dickertmann, DR. 1939, 907 ff.

⁴ Vgl. RAG. 27. April 1938, JW. 2057 mit Anm. Nipperdey (Drucker einer Kriegsschiffwerft).

IV. Arbeitsverfassung; Vertrauensräte.

Die Grundgedanken des AOGÖ.: Entscheidung des Führers der Verwaltung oder des Betriebs in allen betrieblichen Angelegenheiten, Beratung des Führers durch Vertrauensmänner, Betriebsgemeinschaft zwischen Führer und Gefolgschaft, gegründet auf Fürsorge- und beiderseitige Treuepflicht, prägen sich auch in der Arbeitsverfassung der DRB. aus¹. Von der verwickelten Terminologie des AOGÖ. und der TO.en hat sich aber die Reichsbahn ziemlich losgelöst. Die Unterscheidung zwischen Verwaltung und Betrieb im AOGÖ., die für die Gemeinden z. B. wichtig ist², ist für die Reichsbahn fast belanglos. Im AOGÖ. ist das Wort „Verwaltung“ einmal für einen ganzen Zweig der öffentlichen Verwaltung, eine Verwaltungsorganisation, sodann aber auch für die einzelne Verwaltungsstelle gebraucht³. Die DRB. ist als Ganzes eine Verwaltung, sie unterhält Verwaltungs- und Betriebsstellen im natürlichen Sinn dieser Worte. In der Terminologie der TO.en für den öffentlichen Dienst ist „Führer der Verwaltung oder des Betriebs“ der, der die letzte maßgebliche Entscheidung in Gefolgschaftsangelegenheiten nach dem AOGÖ. trifft, d. h. der Reichsminister als Verwaltungschef⁴. Er ist zugleich oberster „Gefolgschaftsführer“. „Gefolgschaftsführer“ sind im übrigen auch alle Leiter von Verwaltungs- und Betriebsstellen. Die Unterscheidungen nimmt die Dilo nicht auf. Sie hat sich auch nicht auf die Bezeichnung „Betriebsführer“ oder „Verwaltungsführer“ für die Leiter der verschiedenen „Reichsbahnstellen“, wie sie ihre Geschäftsstellen in der Dilo sämtlich nennt, festgelegt. Jeder Leiter einer Reichsbahnstelle, bis zur kleinsten hinab, ist Betriebsführer im Sinne des AOGÖ., nicht etwa nur „stellvertretender Betriebsführer“.

Nach § 3 Abs. 1 AOGÖ. treten in öffentlichen Verwaltungen, die nicht Hoheitsbefugnisse ausüben, und in öffentlichen Betrieben mit in der Regel mindestens 20 Beschäftigten dem Führer der Verwaltung oder des Betriebes Vertrauensmänner aus der Gefolgschaft beratend zur Seite und bilden mit ihm und unter seiner Leitung den Vertrauensrat. Bei der DRB. konnte nach § 3 Abs. 3 AOGÖ. „die Bildung der Vertrauensräte und die Abgrenzung ihrer Befugnisse gegeneinander in Anlehnung an den Aufbau der Verwaltung“ selbständig geregelt werden. Das ist

¹ Dazu ausführlich Fromm, Das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben, Reichsbahn 1935, S. 90 ff.

² Vgl. Mangel, Probleme aus der Arbeitsverfassung des öffentlichen Dienstes, Deutsche Verwaltung 1937, 301 ff.

³ Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 7 zu § 1 AOGÖ.

⁴ Schilling-Bergau, Das Tarif- und Dienstordnungsrecht der invalidenversicherungspflichtigen Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst, 1938, S. 19.

durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 10. April 1934 (RMinBl. S. 319) geschehen. Obwohl die DRB. eine Hoheitsverwaltung ist und durch ihre Reichsbahnstellen Hoheitsbefugnisse ausübt, hat die Verordnung nur die damalige Hauptverwaltung (jetzt Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums), die Reichsbahndirektionen und ihnen gleichstehende Stellen, also z. B. die Reichsbahnzentralämter, sowie die Ämter als Hoheitsbehörden bezeichnet, bei denen keine örtlichen Vertrauensräte für die in ihnen beschäftigte Gefolgschaft gebildet werden. Dagegen werden in einigen Versuchsämtern, den Reichsbahnausbesserungswerken und in sämtlichen übrigen Reichsstellen mit in der Regel mindestens 20 Beschäftigten¹ Vertrauensräte gebildet. Dazu werden bei den RBD.en für deren Gesamtbereich sogenannte „Bezirksvertrauensräte“ zur Beratung des Präsidenten gebildet, in die dieser zwei Vertrauensmänner aus den örtlichen Vertrauensmännern beruft; desgleichen beim RVM. ein „Hauptvertrauensrat“, in den der Reichsverkehrsminister vier Vertrauensmänner in gleicher Weise beruft. Den Vorsitz im Hauptvertrauensrat hat der Reichsverkehrsminister seinem ständigen Stellvertreter (Staatssekretär) übertragen. Bezirks- und Hauptvertrauensrat haben die Pflichten und Aufgaben eines Vertrauensrats für über die einzelne Reichsbahnstelle hinausreichende Angelegenheiten im Rahmen der Zuständigkeit der Behörde, bei der diese überörtlichen VR. errichtet sind. Die Vertrauensmänner, die in diese VR. berufen werden, sind für die Zeit dieser Berufung an der Ausübung ihres Amtes im örtlichen VR. „zeitweilig verhindert“ im Sinne von § 13 AOGÖ. und werden dort durch ihre Stellvertreter ersetzt.

Auf Grund der VO. vom 10. April 1934 hat der damalige Generaldirektor der DRB. umfangreiche Anordnungen getroffen, die die Bestimmungen des AOGÖ. erläutern und Aufgaben, Zuständigkeit und Geschäftsführung der VR., die etwa notwendige Dienstbefreiung und Entschädigung der Vertrauensmänner regeln. Von der im AOGÖ. und in der 2. Durchführungsverordnung zum AOG. vom 10. März 1934 (RGBl. I S. 187) geregelten Bestellung der Vertrauensmänner (Aufstellung einer Liste und Abstimmung der Gefolgschaft) braucht hier nicht gesprochen zu werden. Auf die vom Gesetz vorgesehene Weise sind nur 1934 und 1935 die VR. zustande gekommen. Seit 1936 ist die Amtsdauer der VR. durch die Gesetze vom 31. März 1936 und 9. März 1937 jeweils um ein Jahr und durch Gesetz vom 1. April 1938 (RGBl. I S. 358) „bis auf weiteres“ verlängert worden. Auch wenn Vertrauensmänner

¹ Zu den „Beschäftigten“ im Sinne von §§ 3, 5 AOGÖ. und der „Gefolgschaft“ im Sinne von § 2 AOGÖ. zählen nicht Beamte, aber außer den Angestellten und Arbeitern auch Lehrlinge und Jungheifer.

im Laufe des Jahres neu zu bestellen sind, entweder weil eine Reichsbahnstation neu vertrauensratspflichtig wird (Neuerichtung einer Dienststation oder Überschreitung der 20-Mann-Grenze) oder weil die Zahl der Vertrauensmänner nach § 5 AOGÖ. vermehrt werden muß, so wird z. Z. keine Abstimmung veranstaltet, sondern der Reichstreuhandler für den öffentlichen Dienst oder sein bezirklicher Sachbearbeiter beruft die nötigen Vertrauensmänner, nachdem ihm der Betriebsführer im Einvernehmen mit dem NSBO.-Obmann oder dem Betriebswalter der DAF. Vorschläge dafür gemacht hat¹. Sind nach Ausscheiden der bisherigen Vertrauensmänner und Nachrücken der Stellvertreter keine Ersatzmänner mehr vorhanden, so beruft der Reichstreuhandler neue Vertrauensmänner ohnehin schon nach § 13 AOGÖ. Dabei sollte er zweckmäßig auch stets gleich die Zahl der notwendigen Stellvertreter wieder auffüllen, damit nicht bei erneutem Wegfall eines Vertrauensmanns das Ersatzberufungsverfahren wieder beginnen muß².

Durch die vertikale Stufung der VR. hat die DRB. bis in die Spitze ihrer Organisation hinein engste Fühlung mit der Gefolgschaft. Alle VR. haben die Pflicht, „das gegenseitige Vertrauen innerhalb der Gemeinschaft aller Angehörigen der Verwaltung oder des Betriebes zu vertiefen und für vorbildliche Pflichterfüllung im Dienste der Volksgemeinschaft zu sorgen“ (§ 4 AOGÖ). Die Vertrauensmänner (VM.) beraten den Betriebsführer — der allein entscheidet, wobei er aber als Beamter freilich an die Befehle seiner Vorgesetzten und nicht zuletzt an die Dilo gebunden ist. Die Beratung erstreckt sich auf alle sozialpolitischen Fragen des Betriebs. Die im § 4 Abs. 2 AOGÖ. genannten Gebiete sind nur Beispiele. Der Vorspruch der Dilo nennt selbst weitere: Verteilung der Arbeitszeit, Kündigungen (wichtig wegen der Mitwirkung des VR. bei der Kündigungswiderrufsklage), Bestrafungen (obwohl das AOGÖ. im Gegensatz zum AOG. hier keine vorhergehende Beratung im VR. verlangt). Die Beratung findet in möglichst regelmäßig wiederkehrenden Sitzungen statt, die nicht öffentlich sind, zu denen aber der Betriebsobmann, auch der Gaufachgruppenwalter der DAF. und für das Beratungsgebiet sachverständige Beamte zugezogen werden können. Selbstverständlich sind eilige Sachen auch außerhalb von Sitzungen jederzeit zu besprechen. Einzelne VM. können vom Betriebsführer mit der Beratung auf bestimmten Einzelgebieten (z. B. Unfallschutz) betraut werden. Über die Zuständigkeit der Reichsbahnstation hinausgehende Dinge sind unter gewissen Voraussetzungen vom Leiter des VR. der

¹ Erlaß des Reichsarbeitsministers vom 24. Juni 1937, Arbeitsrechtskartei, Vertrauensrat XIII, Einzelfragen 32.

² Dafür auch Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 8 zu § 15 AOG.

vorgesetzten Stelle zur Entscheidung vorzulegen. Der Reichstreuhandler kann nicht durch die VM. angerufen werden, anders als in der Privatwirtschaft. Die VM. in den höheren VR. sollen möglichst häufig zu ihren Heimatstellen zurückkehren, um die Fühlung mit ihren Kameraden aufrechtzuerhalten. Die Arbeiterdezernenten der RBD.en sollen in Zusammenkünften mit den örtlichen Betriebsführern und VM. das Vertrauensverhältnis vertiefen und aufklärend wirken.

Eine Freistellung der VM. von der Arbeit ist unerwünscht, weil das Amt ein Ehrenamt ist und keine Vorteile einbringen soll¹. Die VM. im Bezirks- und Hauptvertrauensrat sind aber wegen der besonderen Verhältnisse nahezu sämtlich vom Dienst befreit. Sie erhalten nach § 11 AOGÖ. ihren Lohn fortgezahlt und auskömmliche Aufwandsentschädigungen.

Das Amt des VM. erlischt, solange das Verlängerungsgesetz gilt, durch freiwillige Amtsniederlegung, durch Auflösung der Reichsbahnstelle, durch Abberufung seitens des Treuhänders wegen sachlicher oder persönlicher Ungeeignetheit, durch Entscheidung des sozialen Ehrengerichts, schließlich auch durch Ausscheiden aus der Reichsbahnstelle (Heimatstelle) infolge Überweisung oder Kündigung. Zu einer Überweisung muß aber nach § 18 der 17. Durchführungsverordnung zum AOG. vom 5. Mai 1937 (RGBl. I 581) von der RBD. die Zustimmung des Reichstreuhandlers für den öffentlichen Dienst eingeholt werden, wenn der VM. nicht mit ihr einverstanden ist; ebenso zur Kündigung (§ 12 Abs. 1 AOGÖ.)², falls nicht fristlose Entlassung notwendig und gerechtfertigt ist. Zur fristlosen Entlassung berechtigen aber nur Verstöße des VM. gegen seine Dienstpflichten, d. h. Verstöße, wegen deren auch jedes andere Gefolgschaftsmitglied fristlos entlassen werden könnte; nicht auch Verstöße gegen seine besonderen Amtspflichten als VM. Der VM. ist gegen Kündigung erst geschützt, wenn er verpflichtet ist und infolgedessen sein Amt angetreten hat. Aber es ist natürlich völlig unzulässig, einen unbequemen Vertrauensmannskandidaten kurz vor seiner Berufung oder Verpflichtung zu entlassen. Sittenwidrig wäre es insbesondere, die Verpflichtung absichtlich hinauszuzögern, um den schon berufenen VM. noch entlassen zu können. In einem solchen Falle würde der VM. Kündigungsschutz genießen, wie wenn er schon verpflichtet gewesen wäre³.

¹ Siehe u. a. die Auslassung des Treuhänders für Brandenburg, Arbeitsrechtskartei, Tagesfragen 181.

² Nach Mansfeld-Pohl usw. (II) S. 230 auch zur Abänderungskündigung.

³ RAG. 25. Januar 1939, DR. 1939, 391.

V. Deutsche Reichsbahn und Deutsche Arbeitsfront.

Es ist selbstverständlich, daß zwischen der DRB. und dem größten der NSDAP. angeschlossenen Verband, der Deutschen Arbeitsfront, mannigfache Beziehungen bestehen. Die DAF. ist nach der programmatischen Verordnung des Führers vom 24. Oktober / 11. November 1934 „die Organisation der schaffenden Deutschen der Stirn und der Faust“. Sie hat „den Arbeitsfrieden dadurch zu sichern, daß bei den Betriebsführern das Verständnis für die berechtigten Ansprüche ihrer Gefolgschaft, bei den Gefolgschaften das Verständnis für die Lage und die Möglichkeiten ihres Betriebs geschaffen wird“. Eine gesetzliche Festlegung der Aufgaben und Wirkungsformen der DAF. im einzelnen steht noch aus; über ihre Rechtsgestalt gibt es viele akademische Erörterungen. Ihre tatsächliche Einwirkung auch auf das Arbeitsrecht des öffentlichen Dienstes ist groß. Der Leiter des Fachamts Energie-Verkehr-Verwaltung der DAF., dem die nichtbeamteten Gefolgschaftsmitglieder der öffentlichen Verwaltungen angehören, ist Mitglied des Beirats der DRB. Die DAF. setzt sich nicht nur, durch ihre Mitwirkung im Sachverständigenausschuß des Reichstreuhanders für den öffentlichen Dienst und durch dauernde enge Fühlung mit den Reichsministerien, für die soziale Ausgestaltung der Arbeitsverhältnisse ein, sie wirkt auch bei allen wichtigen Maßnahmen zur Leistungsförderung und zur Berufserziehung mit. Sie betreibt freiwillige außerbetriebliche Berufsschulung, die die DRB. weitgehend unterstützt, sie führt den Reichsberufswettkampf und den Leistungskampf der Betriebe durch, sie kämpft für die Verschönerung des Arbeitsplatzes. Für ihre Schulungslehrgänge wird besondere Dienstbefreiung gewährt, in Zusammenarbeit mit ihr werden Betriebsappelle abgehalten, bei Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsgemeinschaft werden ihre Amtswalter herangezogen. Beamte, die nicht Mitglieder der DAF. sein können, arbeiten in den Beiräten des Fachamts mit. Alle diese und weitere Maßnahmen, auch die Form der Zusammenarbeit, sind in zahlreichen Erlassen des RVM. geordnet.

VI. Persönlicher Geltungsbereich.

Die Dilo gilt für die bei der DRB. auf Privatdienstvertrag beschäftigten Gefolgschaftsmitglieder, die nach altem Sprachgebrauch unter der Bezeichnung „Arbeiter“ zusammengefaßt sind. Diesen Ehrennamen hat die Dilo in der Gesamtheit ihrer Bestimmungen wieder übernommen an Stelle der von den TO.en verwandten umständlichen — und übrigens umfassenderen — Bezeichnung „Gefolgschaftsmitglieder“.

Zu den Arbeitern im Sinne der Dilo zählen nicht: die Lehrlinge¹, Junghelfer, Hoch- und Mittelschulpraktikanten, die Bahnagenten, Vertragsschrankenwärter und Schiffsgüterbestätter (zu den drei letzten Gruppen vgl. § 21 ATO.), ferner die auf Privatdienstvertrag Beschäftigten, die als Angestellte unter die TO.A fallen. Angestellte hat die DRB. nur in geringer Zahl; erst in den letzten Jahren sind sie hauptsächlich durch die für die Reichsautobahnen eingestellten technischen Angestellten auf 8000 im Jahre 1938 angewachsen. Die Staatsbahnen und die DRB. haben seit alter Zeit nur die Zweiteilung Beamte — Arbeiter gekannt, besonders weil auf größte Beweglichkeit und vielseitige Verwendbarkeit der Arbeiter im Hinblick auf ihre spätere Übernahme ins Beamtenverhältnis gesehen wurde und weil die besondere eisenbahnmäßige Schulung der Bediensteten eine Vorbildung entbehrlich machte, wie sie die soziale Schicht der „Angestellten“ hat. Es fehlen also zwar die Angestellten im arbeitsrechtlichen, tariflichen Sinne im Reichsbahnbetrieb; aber unter den Arbeitern im Sinne der Dilo sind neben invalidenversicherungspflichtigen auch angestelltenversicherungspflichtige in großer Anzahl². Denen, welche einmal infolge ihrer Tätigkeit in die Angestelltenversicherung eingerückt sind, wird in bestimmter Weise eine angestelltenversicherungspflichtige Tätigkeit garantiert, damit ihnen nicht nur ihre Versicherungsansprüche erhalten bleiben, sondern auch ihre auf reichsrechtlichen Vorschriften beruhende arbeitsrechtliche Sonderstellung auf einigen Gebieten (Lohn in Krankheitsfällen, Kündigungsschutz).

Sonderbestimmungen, die die Dilo teils ergänzen, teils ersetzen, gelten für die für Zwecke der Reichsautobahnen beschäftigten Reichsbahnarbeiter, für die Arbeiter der in Wohnzügen oder beweglichen Baracken untergebrachten Bahnunterhaltungstrupps (jetzt Bautrupps-Dilo vom 1. März 1939) und für die Arbeiter im Kraftwagengüterfernverkehr („Kradilo“, siehe unten XVIII); ferner teilweise für die Reichsbahnstellen im Ausland, wohin ja die Wirkung der TO.en nicht reicht.

Alle Reichsbahnarbeiter sind entweder vollbeschäftigte oder nicht vollbeschäftigte, entweder ständige oder vorübergehend beschäftigte (Aushilfs-) Arbeiter. Als Aushilfsarbeiter kommen besonders die Saisonkräfte in der Bahnunterhaltung und im Güterladedienst in Betracht, als nicht vollbeschäftigte die Scheuerfrauen. Für nicht vollbeschäftigte und für Aushilfsarbeiter läßt die TO. gewisse Abweichungen in den

¹ Darüber Theobald, Lehrlingsrecht bei der Deutschen Reichsbahn, „Reichsbahn“ 1938, S. 469 ff.

² Übersicht der Angestelltenversicherungspflichtigen: § 109 der allen Reichsbahnstellen zugänglichen Versicherungsvorschrift der DRB.

Arbeitsbedingungen zu (§ 19 ATO.), die unten erwähnt sind. Wer neun Monate lang ununterbrochen bei der DRB. beschäftigt worden ist, wird ständiger Arbeiter (§ 2 Abs. 5 Dilo).

VII. Einstellung des Arbeiters.

Das materielle und das formelle Einstellungsrecht ist seit dem Umbruch immer umfangreicher geworden. Das materielle infolge der Arbeitseinsatzmaßnahmen, besonders im Rahmen des Vierjahresplans, das formelle infolge der stärkeren Durchleuchtung des einzelnen Mannes, der in den öffentlichen Dienst aufgenommen werden will. Der einzelne Einstellungsvorgang stellt die Dienststellen gerade in einer Zeit großen Mangels an Arbeitskräften vor oft schwierige Aufgaben.

Es ist selbstverständlich, daß Juden, Mischlinge oder jüdisch Versippte ebensowenig Arbeiter im öffentlichen Dienst werden können wie Beamte; der Einzustellende muß auch die Gewähr dafür bieten, daß er rückhaltlos für den nationalsozialistischen Staat eintritt. Er muß ferner die nötige Vorbildung (insbesondere der Handwerker), berufliche Eignung, die erforderlichen körperlichen und charakterlichen Eigenschaften besitzen.

In ganz besonderem Maß verpflichten die Arbeitseinsatzmaßnahmen im weitesten Sinne die öffentlichen Verwaltungen, in jedem Einzelfall zu prüfen, ob ein Bewerber eingestellt werden darf oder muß. Eine — gern erfüllte — Pflicht zur Einstellung legt u. a. die Sonderaktion für die bewährten Kämpfer der nationalen Erhebung und die Verordnung über Fürsorge für Soldaten und Arbeitsmänner vom 30. September 1936 in der Fassung vom 29. Dezember 1937 (RGBl. I 1417) auf, ferner das Schwerbeschädigtengesetz von 1923. Ehrenpflicht ist ferner die Einstellung ehemaliger (abgebauter) Eisenbahner — ausgenommen fristlos entlassene —, auch solcher, denen eine Invalidenrente wieder entzogen ist. Weitgehende Beschränkungen der Einstellbarkeit haben die neuen Arbeitseinsatzbestimmungen seit 1934 gebracht. Sie dienen zunächst noch der Beseitigung der Arbeitslosigkeit (so die Beschränkung der Einstellung jugendlicher Kräfte und der Arbeitsplatzaustausch in der Anordnung über die Verteilung von Arbeitskräften vom 28. August 1934), dann immer stärker der Arbeitslenkung und der Beseitigung des Facharbeitermangels, schließlich vor allem der vordringlichen Versorgung der staatspolitisch wichtigen Betriebe und der Landwirtschaft mit den nötigen Kräften. Diese staatliche Lenkung der Arbeitskraft des deutschen Volkes erfordert eine häufige und schnelle Umstellung der gesetzgeberischen Maßnahmen. Auf die Besprechung der Entwicklung vom Gesetz zur Regelung des Arbeitseinsatzes vom 15. Mai 1934 über die

Vierjahresplananordnungen vom 7. November 1936, die Metallarbeiteranordnung vom 11. Februar 1937 und zahlreiche Zwischenstufen bis zur Dienstpflichtverordnung vom 13. Februar/2. März 1939 (RGBl. I 206, 403) und zur Verordnung über die Beschränkung des Arbeitsplatzwechsels vom 1. September 1939 (RGBl. I 1685) und auf Darstellung des jetzt geltenden Rechts soll hier verzichtet werden¹. Die Schilderung würde wahrscheinlich schnell überholt sein. Der Reichsverkehrsminister hat den einzelnen Phasen des Arbeitseinsatzes durch Anordnungen zur Befriedigung des Kräftebedarfs der DRB. folgen und auch, wie andere Verwaltungen und Betriebe, den Ersatz männlicher Arbeitskräfte durch weibliche in erheblichem Umfange anordnen müssen.

Der Vorgang der Einstellung des Arbeiters ist auf Grund der TO.-Vorschriften teils in der Dilo, teils in der Dienstvorschrift über die Behandlung der Personalangelegenheiten der Arbeiter (Bepa.) vom 1. April 1939 eingehend geregelt. Enge Zusammenarbeit mit den Arbeitsämtern ist den Reichsbahnstellen seit jeher zur Pflicht gemacht worden. Dem Arbeitsamt sind die leistungsmäßigen Anforderungen der Reichsbahn bekannt. Es vermittelt alle Einstellungen; ausnahmsweise können bestimmte Arbeiter bei ihm namentlich angefordert werden. Der sich bei der Reichsbahnstelle bewerbende Arbeiter hat wahren Aufschluß über seine persönlichen Verhältnisse zu geben. Dazu sind umfangreiche Personalfragebogen durch die ADO. zur ATO. eingeführt worden. In letzter Zeit hat der Reichsfinanzminister erfreulicherweise wegen der Schwierigkeiten der Arbeiterbeschaffung die Anforderungen (Abstammungsfragebogen) etwas erleichtert.

Im Personalfragebogen muß der Arbeiter auch seine gerichtlichen Strafen angeben, und zwar auch solche, über die nur noch beschränkte Auskunft erteilt wird, nicht aber getilgte Strafen². Diese — nicht überspannten — Fragen nach Vorstrafen erfordern die Verhältnisse im Reichsdienst, und ihre Berechtigung ist auch in der in letzter Zeit lebhaften Erörterung der Neugestaltung des Vorstrafenrechts anerkannt worden³. Bei der Einstellung ständiger Arbeiter und solcher Aushilfsarbeiter, die voraussichtlich ständig übernommen werden sollen, oder bei beabsichtigter Befassung mit Gütern, Geld oder Lagervorräten hat das Amt auf

¹ Über die Entwicklung siehe *Theobald*, Ein Jahr Arbeitseinsatz unter dem Vierjahresplan, Reichsbahn 1937, 1015 ff.

² Die neueren Straffreiheitsgesetze sehen eine Tilgung erlassener Strafen nicht vor; siehe u. a. *Schäfer*, JW. 1938, 1369 ff, 1376. Anders die Revolutionsamnestien von 1918—1922.

³ U. a. *Gürtner*, Das Problem der Vorstrafenregistrierung, DJ. 1939, 816 ff. Vgl. die Verordnung zur Änderung des Straftilgungsgesetzes vom 17. November 1939 (RGBl. I 2254).

Grund der Angaben der Dienststelle einen Strafregisterauszug anzufordern. Das Amt erfährt (anders als der Reichsverkehrsminister) nur die Strafen, die unbeschränkter Auskunft unterliegen¹. Strafverfahren und Bestrafungen während bestehenden Dienstverhältnisses des Arbeiters haben die Strafverfolgungsbehörden den Reichsbahnstellen nach § 21 der AV. des Reichsjustizministers über Mitteilungen in Strafsachen vom 21. Mai 1935 (mit Ergänzung vom 21. November 1936) mitzuteilen. Bei Strafen, die sich bei der Einstellung herausstellen, hat die RBD. zu prüfen, ob Art und Schwere der Straftat es zuläßt, den Bewerber ausnahmsweise doch im öffentlichen Dienst zu beschäftigen. Erschleichen der Einstellung durch falsche Angaben über die Vorstrafen — wie auch durch falsche Urkunden — rechtfertigt fristlose Entlassung (§ 17 ATO., AusfBest. 4 a zu § 31 Dilo)².

Unter den Urkunden, die der Arbeiter bei der Einstellung vorlegen muß, ist das Arbeitsbuch wichtig. Es verbleibt bei der Reichsbahnstelle. Die umfangreichen Pflichten der Reichsbahnstellen bei der Führung der Arbeitsbücher, den Eintragungen und Anzeigen an die Arbeitsämter regelt jetzt neben der Verordnung über das Arbeitsbuch vom 22. April 1939 (RGBl. I 824) eine besondere Vereinbarung der DRB. mit der früheren Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung³.

Besondere Vorschriften regeln die Eignungsuntersuchung; für die bahnärztliche Untersuchung, die bei dem schweren und gefährvollen Reichsbahndienst unumgänglich ist, gilt die Dienstvorschrift über die Ermittlung der körperlichen Tauglichkeit der Gefolgschaftsmitglieder vom 1. Januar 1939. Die Kosten der Einstellungsuntersuchung und aller besonders von der DRB. angeordneten Untersuchungen der Gefolgschaftsmitglieder trägt die Verwaltung.

Sind die Voraussetzungen für die Einstellung erfüllt — soweit sie heute überhaupt vor der Einstellung festgestellt werden können —, so wird der Arbeitsvertrag mündlich abgeschlossen und ein formuliertes Anerkenntnis über den Vertragschluß ausgefertigt. Der Arbeiter ist als Handwerker oder als Nichthandwerker einzustellen. Das hat seine besondere Bedeutung für das unten erörterte Direktionsrecht und die Lohnsicherung. Der Arbeiter hat — als Aushilfsarbeiter spätestens nach acht

¹ Über die Verwertung beschränkt auskunftsfähiger Strafen vgl. RG. 22. Januar 1937, HRR. Nr. 552; auch LAG. Leipzig, ARSlg 29, 190.

² Vgl. auch RAG. 7. März 1936, ARSlg. 26, 273. Darüber, daß der Staat nicht für Zuweisung unzuverlässiger Arbeiter durch das Arbeitsamt haftet, vgl. KG. 11. August 1936, ARKartei Tagesfragen 358.

³ Dazu, im wesentlichen noch jetzt zutreffend: Theobald, Das Arbeitsbuch, Reichsbahn 1936, 899 ff.

Wochen — das Treuegelöbnis auf den Führer abzulegen (§ 2 ATO., § 3 Dilo). Alle für die dienstordnungsmäßige Betreuung des Arbeiters wichtigen Angaben werden, möglichst aus amtlichen Unterlagen, in einen Personalbogen eingetragen, der den Arbeiter, stets ergänzt, während seines gesamten Dienstes bei der DRB. begleitet und das Kernstück der Personalpapiere bildet.

VIII. Dienstzeitberechnung.

1. Eine wesentliche Grundlage für die richtige arbeitsrechtliche Einordnung des neu eingestellten Arbeiters ist die Berechnung seiner Dienstzeit oder seines Dienstalters, die beim ständigen Arbeiter sofort, beim vollbeschäftigten Aushilfsarbeiter nach 3 Monaten vorzunehmen ist. Diese Berechnung ist um vieles schwieriger geworden, weil die TO.en von 1938 anders als die Dilo von 1934, die nur ein einheitliches Dienstalter kannte, nun für jede Verbesserung in den Arbeitsbedingungen (für die Dienstzeitzulagen, den Zeitpunkt der Treuegeldzahlung, Urlaub, verlängerte Kündigungsfristen) einen verschieden langen Zeitraum wirklicher oder fiktiver Dienstzeiten als maßgeblich gelten läßt. Diese unerfreuliche Erschwerung soll ein von der DRB. eingeführter Berechnungsbogen ausgleichen helfen; er kann aber bei Änderung der TO. seinen Wert verlieren.

2. Als anzurechnende Dienstzeit des ständigen Arbeiters gilt die Zeit, die der Arbeiter nach Vollendung des 18. Lebensjahrs im öffentlichen Dienst (§ 1 AOGÖ.) einschließlich Wehrmachtdienststellen, Partei, Gliederungen und angeschlossenen Verbänden in einem (hauptberuflichen) Beschäftigungsverhältnis zurückgelegt hat. Was zum „öffentlichen Dienst“ gehört, ist besonders für die Zeit vor dem AOGÖ. nicht immer leicht festzustellen. Neuerdings werden auch Zeiten im österreichischen, Danziger und tschecho-slowakischen öffentlichen Dienst und im litauischen Eisenbahndienst angerechnet. Zugerechnet werden der Dienstzeit Kriegsdienst-, Wehrdienst- und Arbeitsdienstzeit (auch die in den wiedergewonnenen Gebieten abgeleistete, sowie Kriegsdienstzeit in verbündeten Heeren), und zwar auch vor dem 18. Lebensjahr. Bei freiwilligem — beim Wehrdienst vorzeitigem — Ausscheiden oder verschuldeter Entlassung besteht kein Anspruch auf Anrechnung, die RBD. kann jedoch aus Billigkeit einen Teil oder die ganze Dienstzeit anrechnen.

Alten Kämpfern der NSDAP. wird die tatsächliche Dienstzeit im öffentlichen Dienst unter bestimmten Voraussetzungen um 5 Jahre erhöht — eine Förderungsmaßnahme, die vor allem für die Arbeiter wertvoll ist, die nicht mehr Beamte werden können.

3. Dies letztere gilt nicht für den vollbeschäftigten Aushilfsarbeiter, dem im übrigen anrechenbare Dienstzeiten nach 3 Monaten ununterbrochener Beschäftigung bei der Reichsbahn, also nach einer gewissen Bewährung, anzurechnen sind. Nichtvollbeschäftigten Aushilfsarbeitern werden frühere Dienstzeiten überhaupt nicht angerechnet.

4. Die Dienstzeitberechnung ist wegen ihrer Wichtigkeit und Kompliziertheit sehr eingehend geregelt. Dieser Abschnitt ist auch seit Inkrafttreten der TO.en schon am meisten geändert worden. Einer genauen Feststellung der Dienstzeit oder richtiger einer genauen Festlegung des Dienstzeitbeginns ist hoher Wert beizumessen, weil für den Arbeiter viel davon abhängt. Der Einfluß der Dienstzeit auf die Erlangung der verschiedenen Vergünstigungen wird später bei deren Besprechung erwähnt werden.

IX. Allgemeine Dienstpflichten; Schadenhaftung.

1. Die allgemeinen Dienstpflichten des Arbeiters, über die die ATO. sich eingehend verbreitet und die die Dilo nach den Bedürfnissen der DRB. ergänzt, können hier kurz behandelt werden. Ihre Formulierung ist stark der im Deutschen Beamtengesetz nachgebildet. Besonders sind die Gehorsams- und Schweigepflicht, die Pflicht zur Kameradschaftlichkeit und zur Höflichkeit im Verkehr mit dem Publikum sowie das Bestechungsverbot erwähnt und die Nebentätigkeit geregelt. Über Recht und Pflicht zum Tragen von Dienstkleidung bestimmt die Dienstkleidungsordnung vom 12. November 1938. Einzelheiten der Dienstpflichten können und sollen die örtlichen Dienstordnungen regeln, die der Leiter der einzelnen Reichsbahnstelle nach Richtlinien des RVM. aufzustellen hat.

2. Unter den allgemeinen Dienstpflichten ist auch die Schadenhaftung erwähnt, auf die hier eingegangen werden soll, weil sie der Reichsbahn eigentümlich ist. Verletzt der Arbeiter vorsätzlich oder fahrlässig seine Dienstpflichten, so haftet er nach § 6 ATO. dem Dienstherrn gegenüber für den daraus entstehenden Schaden „nach Maßgabe der geltenden Bestimmungen“. Das gleiche sagt, etwas eingehender, § 5 Abs. 6 Dilo. Für die materielle Haftung eines Arbeiters für unmittelbar oder mittelbar dem Dienstherrn zugefügten Schaden gilt heute noch das Haftungsrecht des BGB. Die grundsätzlich volle Haftung des Arbeiters für Verschulden hat aber zwei Einschränkungen erfahren. Einmal durch § 23 Abs. 4 des Deutschen Beamtengesetzes (DBG.), das hiermit über seinen eigentlichen persönlichen Geltungsbereich hinausgreift. Danach haftet auch der Nichtbeamte, der in

Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt seine Amtspflicht verletzt hat, für den dadurch dem Dienstherrn zugefügten mittelbaren Schaden nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Die zweite Einschränkung hat die DRB. selbst zugunsten des Arbeiters über die ATO. hinaus geschaffen oder vielmehr beibehalten. Dem Umfang der Haftung nach kennt ja das BGB., wie auch das DBG., nur den Grundsatz „Alles oder nichts!“. Haftet jemand überhaupt, so muß er, von dem Fall eines Mitverschuldens des Geschädigten abgesehen, den ganzen Schaden ersetzen. Die DRB. beschränkt aber in der „Vorschrift über die Heranziehung der Reichsbahnbediensteten zum Schadensersatz“ (Ersa), die 1938 in neuer Fassung herausgegeben worden ist, den Umfang des Schadensersatzes bei den dem Eisenbahn-Betriebs-, Verkehrs- und Werkstätten dienst besonders eigentümlichen Schäden dadurch, daß sie den Bediensteten (Beamten oder Arbeiter) bei Fahrlässigkeit „in der Regel nur zu einem Teilbetrage des Schadens“ heranzieht. Dieser Betrag soll, von Ausnahmen abgesehen, höchstens 50 RM betragen und nach den Umständen der Tat, dem Schuldgrad und den Verhältnissen des Täters abgestuft werden. Auf Beträge, die über die im Einzelfall festgesetzten Ersatzbeträge hinausgehen, verzichtet die DRB. Die Ersa ist aus dem früheren Recht des Reichsverkehrsministers zur Ermäßigung und zum Erlaß von durch Versehen der Eisenbahnbediensteten entstandenen Schäden im Eisenbahnbetrieb und -verkehr entwickelt worden und trägt der Tatsache Rechnung, daß gering entlohnnten Eisenbahnbediensteten Reisende und oft gewaltige Werte an rollendem und stehendem Material und an Frachtgütern anvertraut sind, für deren Verletzung und Beschädigung in vollem Umfang aufkommen zu müssen für sie finanziellen Ruin und starke Einbuße an Dienstfreudigkeit bedeuten würde. Mit dieser Mäßigung im Rückgriff auf das Personal hat die DRB. seit langer Zeit eine sozialpolitische Forderung erfüllt, die heute die Rechtsprechung in Abweichung von der Gesetzeslage, vorerst nicht immer glücklich, zu verwirklichen sucht¹.

Auf Grund der Ermächtigung durch die Ersa handhaben die Reichsbahnstellen die Schadensersatzansprüche gegen die Gefolgschaftsmitglieder äußerst milde. Aber das Entgegenkommen darf nicht zu leichtsinnigem Umgehen mit anvertrautem öffentlichem oder privatem Gut verführen. Durch Unvorsichtigkeit werden oft Schäden am Volks-

¹ Vgl. die Kraftfahrerfälle: ArbG. Plauen, ARSlg. 29 Nr. 1; RAG. 12. Juni 1937, ARSlg. 30, 3; auch RAG. 23. November 1938, JW. 1939, 584. Beachtlich Herschel, JW. 1939, 454 ff. Verfehlt Pröhl, DR. 1939, 346 ff., der ohne Berücksichtigung der Folgen eine Schadensersatzpflicht des Beschäftigten bei Fahrlässigkeit überhaupt verneinen will. Eine neue Lösung für Kraftfahrerfälle im Bereich der Polizei: RMBliV. 1939, 1366.

vermögen verursacht, die heute durch die dem Eigentümer von der DRB. zu gewährende Geldentschädigung keineswegs immer voll ausgeglichen werden können. Sind übrigens Bedienstete gegen Haftpflicht versichert, so ist der Schadensersatzanspruch richtigerweise in vollem Umfang durchzusetzen, da andernfalls die Versicherung einen ungerechtfertigten Vorteil hätte¹. Versicherungsunternehmer können sich auf die innerdienstlichen Vorschriften, die dem Schädiger keinen Rechtsanspruch auf Ermäßigung geben, nicht berufen. Die DRB. versichert übrigens ihrerseits ihre Kraftfahrer nicht gegen Haftpflichtansprüche Dritter oder gegen ihren eigenen Rückgriff.

Die Ersa gilt nur für die ausdrücklich in ihr aufgeführten Dienstzweige, in denen die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Eile und Gefährlichkeit fahrlässige schadenstiftende Handlungen verzeihlich erscheinen lassen. Im übrigen gelten für die materielle Haftung die allgemeinen Bestimmungen. Ersatzansprüche auf Grund von F e h l b e s t ä n d e n werden nach dem Erstattungsgesetz vom 18. April 1937 — mit Durchführungsverordnung vom 29. Juni 1937 und Zusatzbestimmungen des RVM. — geltend gemacht. Fehlbestände im Sinne des Erstattungsgesetzes sind Kassen-, Bestands- und Rechnungsverluste sowie die durch vorsätzliche strafbare Handlung verursachten Vermögensschäden aller Art. Auf Einzelheiten ist hier nicht einzugehen².

X. Arbeitszeit.

1. Die große Vielgestaltigkeit des Reichsbahndienstes zeigt sich besonders in den umfangreichen und schwierigen Bestimmungen der Dilo über die Arbeitszeit. Beamte und Arbeiter sind im Dienste dieses großen Unternehmens so miteinander verwachsen, daß man meinen möchte, es müßte eine gemeinsame Regelung der „Arbeitszeit der Reichsbahner“ möglich sein. Aber die DRB. kann die Arbeitszeit ihrer Bediensteten nicht isoliert vom allgemeinen Arbeitszeitrecht regeln. Trotz aller Eigenart des Reichsbahndienstes fußt die Arbeitszeit der verschiedenen Personalgruppen der Reichsbahn auf der allgemeinen reichsrechtlichen Regelung, also für die B e a m t e n auf der Verordnung über die Arbeitszeit der Beamten vom 13. Mai 1938 (RGBl. I 593), für die A r b e i t e r auf der Arbeitszeitordnung (AZO.) vom 30. April 1938 (RGBl. I 446) nebst Ausführungsverordnung vom 12. Dezember 1938 (RGBl. I 1799) und dem Jugendschutzgesetz (JSG.) vom 30. April 1938 (RGBl. I 437) nebst Ausführungsverordnung vom 12. Dezember 1938 (RGBl. I

¹ So mit Recht H e r s c h e l, a. a. O. S. 456.

² Vgl. zu dem ganzen Abschnitt T h e o b a l d, Die Haftung der Reichsbahnbediensteten gegenüber der Verwaltung, Reichsbahn 1939, 799 ff.

1777). Die letztgenannten Normen bilden die Grundlage der Arbeitszeitbestimmungen sowohl der TO.en des Reichstreuhanders für den öffentlichen Dienst als auch der Dilo.

Aber die Reichsbahn kommt mit diesen Normen nicht aus; die Verschiedenheit ihrer Dienstzweige erfordert eingehendere Regelung. Deshalb umfassen in der Dilo schon die Bestimmungen über die regelmäßige Arbeitszeit des Reichsbahnarbeiters allein fast 5 Seiten. Und damit ist das Gebiet nicht erschöpft. Verweisungen im § 6, dem Arbeitszeitparagrafen der Dilo, deuten auf die z.T. enge Verbindung der Arbeiter mit den Beamten in arbeitszeitlicher Beziehung hin. Die Arbeitszeit der Reichsbahnarbeiter muß, wie diese vielgestaltige Regelung zeigt, stark abhängig sein einmal von dem Charakter des einzelnen Dienstzweigs, der seine ihm eigentümliche Arbeitseinteilung fordert, und sodann von dem unterschiedlichen Grade der Zusammenarbeit mit den im gleichen Dienstzweige tätigen Beamten.

Um vom Letzten auszugehen: die Abhängigkeit der Arbeitszeiten beider Personalgruppen voneinander ist am wenigsten stark noch in den fabrikartigen Betrieben mit großer Arbeiterzahl (Ausbesserungsbetriebe und Bahnunterhaltung), wo eine kürzere Arbeitszeit der Arbeiter es dem länger beschäftigten Beamten ermöglicht, notwendige Vorbereitungs-, Abschluß- und Verwaltungsarbeiten zu erledigen. Auch im reinen Verwaltungsdienst (inneren Dienst) kann die Arbeitszeit der Arbeiter, wenn sie nur das Ausmaß der regelmäßigen Beamtenarbeitszeit erreicht, im Einzelfall von der der Beamten unabhängig bleiben. Unerläßlich ist aber eine gleiche Arbeitszeit beider Gruppen im äußeren Betriebs- und Verkehrsdienst im weitesten Sinne, weil hier Beamte und Arbeiter aufs engste aufeinander angewiesen sind und einander häufig im gleichen Dienste abwechseln müssen.

2. Welche Arbeitszeitregelung erfordert nun aber der Charakter der einzelnen Dienstzweige? Für den normalen Fabrikbetrieb, in dem der einzelne Mann mit fortlaufender Arbeit ausgelastet wird und die an einem Tage nicht fertiggestellte Arbeit ohne Schaden auf den nächsten Tag verschoben werden kann, kann der Gesetzgeber eine regelmäßige, u. U. täglich gleichliegende, von gleichen Pausen unterbrochene, nach den geltenden Anschauungen von Arbeitshygiene und Freizeitschutz zeitlich begrenzte Arbeitszeit anordnen: also z. B. den Achtstundentag. Das gilt in gewissem Umfang auch für den Verwaltungsdienst, weshalb es unbeschadet der Forderung des DBG., daß der Beamte seine ganze Arbeitskraft dem Reiche zur Verfügung zu stellen hat, doch eine gesetzliche Regelung der normalen Beamtenarbeitszeit gibt. Außergewöhnlicher Mehranfall an Arbeit kann in solchen

Dienstzweigen auf mehrere Schultern verteilt oder durch einzelne Überstunden, notfalls durch Personalverstärkung ausgeglichen werden.

Anders im Eisenbahnbetrieb und -verkehr¹. Hier ist eine fortlaufende gleichmäßige Auslastung des einzelnen Mannes überwiegend nicht möglich. Die Arbeit fällt zu bestimmten, durch mehr oder weniger große Zeiträume unterbrochenen Zeitpunkten an, durch Zugverspätungen usw. veränderlich, jedenfalls aber vom Willen des Arbeiters unabhängig. Der Arbeitsanfall ist von allerlei Bindungen abhängig, vor allem vom Fahrplan, d. h. von den Verkehrsbedürfnissen der Öffentlichkeit. Der Gefolgsmann hat keinen Einfluß auf das Tempo und den Rhythmus seiner Arbeitsleistung, er kann nicht durch willkürliche Beschleunigung der Arbeit die Arbeitszeit selbst abkürzen. Beispiele: der Lokomotivführer, der Schrankenwärter, der Fahrkartenverkäufer oder Sperreschaffner. Die Arbeitszeit kann auch meist nicht dadurch abgekürzt werden, daß man die Zahl der Arbeitenden vermehrt. Denn oft muß und kann der Dienstposten nur von einem Manne ausgefüllt werden; Personalverstärkung in Form einer Ablösung des Posteninhabers zur Verkürzung der Dienstschicht würde aber dort zu ganz unwirtschaftlichen Leistungen führen, wo die Dienstschicht gerade nur deshalb so lang ist, weil die darin anfallende Arbeit die Arbeitskraft des einzelnen Mannes nicht ausfüllt.

Die Eigenart eines jeden Verkehrsdienstes, schwächer hervortretend bei Straßenbahnen², stärker bei den nicht in starrem Fahrplan verkehrenden Eisenbahnen, besteht also in dem Vorhandensein unterschiedlicher Pausen und Bereitschaftszeiten in der Dienstschicht, in dem Auseinanderklaffen von Dienstschicht und wirklicher Arbeitszeit. Freilich können auf anstrengenden Dienstposten Arbeitszeit und Dienstschicht völlig zusammenfallen, weil jede Minute der Anwesenheit mit Arbeit ausgefüllt ist. Dagegen muß schwache Auslastung der Schicht mit wirklicher Arbeit — z. B. auf Dienstposten an schwach befahrenen Nebenstrecken — schichtverlängernd wirken. Deswegen und wegen der Unmöglichkeit, auf den einzelnen Posten jeweils nach einer bestimmten Zeit Ablösung vorzunehmen, müssen Arbeitszeit und damit Dienstschicht der einzelnen Männer verschieden lang sein; ja, bei Kupplung verschiedener Dienste, z. B. bei 16tägigem Umlauf eines Lokführers auf verschiedenen Zügen und Strecken, sind auch die Dienstschichten und Ar-

¹ Dazu Fromm, Die Arbeitszeit im Betriebs- und Verkehrsdienst der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahn 1926, 112 ff.

² Über die Arbeitszeit bei Straßenbahnen vgl. Lademann in Verkehrstechnik 1936, S. 1 ff.; jetzt gilt die TO. für Gefolgschaftsmitglieder der Straßenbahnen (SBT.) vom 1. April 1938. Für die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privatbahnen gilt die TO. vom 25. November 1936.

beitszeiten des gleichen Mannes ganz verschieden lang. Der Betriebs- und Verkehrsdienst ist deshalb nicht wie der Fabrikbetrieb mit schematischen Arbeitsregelungen zu erfassen. Seit Jahrzehnten haben deshalb die Staatseisenbahnen und die DRB. — wie übrigens auch alle Bahnen des Auslandes — für diesen Dienst ihre besondere Arbeitszeitregelung gehabt; diese „Dienstdauer Vorschriften“, deren Geschichte hier nicht zu verfolgen ist¹, gelten auch jetzt noch, öfters sozial verbessert, für Beamte und Arbeiter des Betriebs- und Verkehrsdienstes. Sonderregelungen wiederum beanspruchen wegen ihrer Eigenart zwei Dienstzweige: die Hochseeschifffahrt und der Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen.

Die ATO. (§ 8) spricht im wesentlichen nur von der 48stündigen als der regelmäßigen Wochenarbeitszeit. Die Festsetzung von Arbeitszeit an Sonntagen und Bestimmungen einer abweichenden regelmäßigen Arbeitszeit sowie die Bewertung von Arbeitsbereitschaft überläßt sie der DO. Die Dilo füllt diesen Rahmen aus. Grundsatz der Regelung für den Reichsbahnarbeiter ist: seine Arbeitszeit richtet sich nach dem Dienstzweig, in dem er jeweils beschäftigt ist. Sie kann deshalb wechseln, und mit ihr ändert sich der Lohn und verschiedene andere Arbeitsbedingungen. Viele umständliche Regelungen der Dilo sind also geboten durch die Unterschiede in der Arbeitszeit. Schon die Lohnfrage verhindert aber willkürliche Änderungen der Arbeitszeit; bei jeder Änderung muß gewissenhaft erwogen werden, ob der dienstlich erwünschte Wechsel und notwendige Nachschub von einem Dienstzweig in den anderen dann noch möglich ist.

3. In den, kurz gesagt fabrikähnlichen Dienstzweigen außerhalb des eigentlichen Betriebs- und Verkehrsdienstes beträgt die Regelarbeitszeit 48 Stunden in der Woche unter Ausschluß der Pausen. Sie stimmt damit mit dem Grundsatz der AZO. überein und ist von der Arbeitszeit der Beamten in den gleichen Dienstzweigen unabhängig. Diese Arbeitszeit von 48 Wochenstunden gilt für die Arbeiter in einigen Versuchsämtern, in den Ausbesserungswerken, in den Signal- und Telegraphenwerkstätten, in der gesamten Bahnunterhaltung, in den Lagern für Oberbaustoffe und Weichen, in den Holztränkanstalten, für die Unterhaltungs- und Werkstättenarbeiter der Fahrleitungsmeistereien und für Arbeiter im eigentlichen Güterladedienst auf Güterböden (auch Umladehallen und Werfthallen) mit in der Regel mehr als 25 derartigen Arbeitern. Ausgenommen sind in allen diesen Dienstzweigen und Dienststellen die Arbeiter des Rechnungs-, Schreib- und Hausdienstes und die Personenkraftfahrer; ihre Arbeitszeit ist die der Beamten. Für

¹ Dazu die Darstellung bei Hauste in - Stumpf a.a.O., S. 90 ff.

nicht vollbeschäftigte Arbeiter setzt — wie in allen Dienstzweigen — der Leiter der Reichsbahnstelle die Arbeitszeit fest.

In den Dienstzweigen mit 48stündiger Wochenarbeitszeit ist geteilte Arbeit mit einer angemessenen Ruhepause zwischen den beiden Dienstabschnitten üblich. Regelmäßig durchgehende Arbeitszeit darf, wo erforderlich, nur mit Genehmigung der RBD. angeordnet werden. Die von der AZO. geforderten Ruhezeiten zwischen den Schichten sind gewahrt. Die Arbeitszeit kann auf die einzelnen Arbeitstage ungleichmäßig verteilt werden (kürzere Sonnabendarbeit!), darf jedoch am einzelnen Arbeitstag 10 Stunden nicht übersteigen (§ 11 AZO.). Das Letztere gilt auch bei regelmäßiger Überzeitarbeit, wie sie auf Grund von § 7 Abs. 3 AZO. für gewisse Saisonbetriebe (hauptsächlich Bahnunterhaltung und Fahrleitungsmeistereien) für die Zeit von März bis Oktober in Höhe von einer Stunde täglich angeordnet ist (AusfBest. 1 zu § 20 Dilo), und bei aller sonstigen, von Fall zu Fall bestimmten Überzeitarbeit (§ 20 Abs. 2 b Dilo). Die Begrenzung auf 10 Stunden gilt ferner auch dann, wenn in Verbindung mit Feiertagen Werktagsarbeit ausfällt, um eine längere zusammenhängende Freizeit für die Gefolgschaft zu erzielen (§ 4 Abs. 2 AZO.), und dafür vor- oder nachgearbeitet wird. Eine solche Arbeitsverschiebung kann die RBD. zugunsten des Tages vor oder nach Ostern, Pfingsten und Weihnachten und eines Arbeitstages, der zwischen einem Sonntag und einem Wochenfeiertag liegt, in den genannten Versuchsämtern und den Reichsbahn-Ausbesserungswerken eintreten lassen, beschränkt auch in Signal- und Telegraphenwerkstätten. Dabei wird in den Ausbesserungswerken in der Regel Vorarbeit gewählt werden müssen, um die Fahrzeuge für den Festverkehr fertigmachen zu können. Hier muß sich einmal ausnahmsweise die Arbeitszeitregelung der Beamten der für die (an Zahl weit überwiegenden) Arbeiter anpassen. Denn in der VO. über die Arbeitszeit der Beamten ist derartiges nicht bestimmt; die einzige entsprechende Bestimmung der VO., der § 7 Satz 2, der Dienstfreiheit am Ostersonnabend anordnet, ist auf Grund von § 11 der VO. vom RVM. für die Dienststellen des äußeren Dienstes ausgeschlossen. Nur über die Anordnung der RBD. für die Arbeiter kann also die Dienstfreiheit am Ostersonnabend für die Beamten in einzelnen Dienstzweigen wieder eingeführt werden.

Eine Besonderheit, die nur noch wegen ihrer geschichtlichen Entwicklung in den Bestimmungen über die Arbeitszeit zu finden ist, gilt für die Bahnmeistereien. Für deren Rotten wird eine „Sammelstrecke“ gebildet. Arbeiten die der Rotte zugeteilten Arbeiter außerhalb der Sammelstrecke, so erhalten sie eine Entschädigung für den Weg vom Endpunkt der Sammelstrecke zum Arbeitsplatz. In der Zeit des starren

Achtstundentages wurde im gleichen Falle die Arbeitszeit um 10 Minuten je km gekürzt, was natürlich einer guten Gemeinschaftsarbeit sehr abträglich war. Später konnte an Stelle der Arbeitszeitverkürzung ein Wegzuschuß vereinbart werden. Die jetzt allein zugelassene „Wegentschädigung“ ist nur traditionsgemäß an dieser Stelle wieder aufgenommen worden.

4. Im eigentlichen Betriebs- und Verkehrsdienst gelten für die Arbeitszeit die „Dienstauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal der Deutschen Reichsbahn“ (DDV.), die nach verschiedenen Verbesserungen im Laufe ihrer Geltungsdauer zum 1. Januar 1939 neu herausgegeben sind. Rechtlich sind sie als Arbeitszeitvorschriften für Beamte aufzufassen, die sich auf die Ermächtigung in § 11 der VO. über die Arbeitszeit der Beamten vom 13. Mai 1938 (RGBl. I 593) gründen. Dieser § 11 lautet: „Die Arbeitszeit der Betriebsverwaltungen wird, soweit es sich nicht um die eigentliche Verwaltung handelt, durch die obersten Dienstbehörden besonders geregelt. Dasselbe gilt für die Deutsche Reichsbahn...“. Die DDV. müssen naturgemäß von dem ganzen System dieser VO., die nur den regelmäßigen Bürodienst im Auge hat, vollständig abweichen. Auf die Arbeiter des Betriebs- und Verkehrsdienstes — mit Ausnahmen — sind die DDV. vom RVM. auf Grund von § 13 Abs. 1 AZO. übertragen (Erlaß vom 29. Dezember 1938 — 50.534 Pz. —). Das entspricht dem schon lange geltenden Rechtszustand. Die DDV. waren auch in den Lohntarifverträgen niemals zwischen den Tarifpartnern vereinbart¹), sie waren im Rahmen der Tarifverträge eine „neutrale Norm“. Jetzt nimmt die Dilo, die Privatrecht schafft, auf diese öffentlich-rechtliche Regelung für die Beamten, die kraft öffentlichen Rechts auf die Arbeiter übertragen ist, Bezug.

Die DDV. gelten im großen Ganzen für Arbeiter in folgenden Dienstzweigen und Dienststellen: Bahnbewachungsdienst, Bahnhof- und Abfertigungsdienst (mit der oben zu 3 genannten Ausnahme auf den größeren Güterböden), im Zugdienst und Verschiebelokomotivdienst, Schiffsdienst außer der Hochseeschifffahrt, im Betriebs- und Ausbesserungsteil der Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke, Kraftwagenbetriebswerke und Kraftwerke, im sonstigen örtlichen elektrotechnischen Dienst, der der elektrischen Zugförderung dient (nicht für die Unterhaltungs- und Werkstättenarbeiter der Fahrleitungsmeistereien usw.), im öffentlichen — nicht innerdienstlichen — Kraftwagendienst mit Ausnahme des Güterfernverkehrs (siehe unten XVIII, 3). Auch wer nur vor-

¹ Vgl. Röhling, Die Arbeitszeit im Lohntarifvertrag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Archiv für Eisenbahnwesen 1928, S. 887 ff.

übergehend in einen dieser Dienstzweige eintritt, untersteht damit den DDV., soweit sie auf eine kürzere, etwa eintägige (z. B. Ablöser-) Tätigkeit überhaupt anwendbar sind. Die Eigenart dieser Dienste erfordert ja eine Dienstplanung und -einteilung für längere Zeit mit in der Regel kürzeren und längeren und in der zeitlichen Lage wechselnden Schichten. Deshalb sind die Bestimmungen der DDV. auf längere Zeiträume abgestellt. Sie sind überwiegend Rahmenbestimmungen. Der einzelne Dienstplan, der diesen Rahmen ausfüllen und den Dienst auf einem bestimmten Posten im Betrieb oder Verkehr im voraus regeln muß, ist erst nach Anhörung der Vertreter der beteiligten Personalgruppen (Beamten- und Arbeiterdienst) aufzustellen und muß entweder vom Amt oder sogar von der RBD. genehmigt werden. Dadurch wird jede Willkür ausgeschaltet.

Auf den Unterschied zwischen Arbeitszeit und Dienstschicht im Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrsdienst ist schon hingewiesen worden. Beide sind Elemente, die die Dienstdauer des Einzelnen bestimmen — deshalb „Dienstdauervorschriften“. Die Dienstschicht umfaßt neben der Zeit wirklicher körperlicher oder geistiger Tätigkeit auch Zeiten, in denen der Posteninhaber ohne Arbeitsleistung lediglich anwesend zu sein hat (die Dienstbereitschaft), sowie kleinere Pausen, in denen er seinen Arbeitsplatz verlassen darf. Die Länge der Dienstschicht richtet sich nach dem Grade der dienstlichen Beanspruchung; sie ist also um so kürzer, je anstrengender der Dienst ist und je weniger er durch Dienstbereitschaft und Pausen unterbrochen ist. Auch die zeitliche Lage des Dienstes, insbesondere Häufigkeit und Art des Nachtdienstes werden berücksichtigt. Die Dienstschicht darf bei besonders anstrengender Beschäftigung (z. B. im Fahrdienstleiter- oder Rangierdienst) nicht mehr als 9 Stunden betragen und soll sonst 12 Stunden nicht überschreiten. Sie kann aber beim stationären Personal bei einfachen Verhältnissen über 12 bis zu höchstens 16 Stunden verlängert werden, wenn sie 1 bis 4 Stunden Arbeitsunterbrechungen (Pausen oder Dienstbereitschaft) enthält. Beim Fahrpersonal darf die Dienstschicht bei wenig anstrengendem Gesamtdienst bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden, insbesondere wenn darin eine mindestens zweistündige Pause vorhanden ist oder eine größere Ruhezeit vorangeht oder folgt. Ein Beispiel für eine solche lange Dienstschicht: Ein Zubegleitpersonal (Zugführer und Schaffner) mag an einem Tage dienstplanmäßig 15 Stunden 14 Minuten im Dienst sein. Davon sind 7 Stunden 24 Minuten Fahrzeit auf Personenzügen, 2 Stunden Vorbereitungs- und Abschlußdienst und 5 Stunden 50 Minuten Pausen (Wendzeiten der Züge).

Zur *Arbeitszeit*, die günstigstenfalls sich mit der Dienstschicht deckt, meist aber nur einen Teil von ihr umfaßt, gehören auch der Vorbereitungs- und Abschlußdienst, dienstliche Gänge, Unterricht und Dienstbesprechungen. Die aus der Eigenart des Eisenbahndienstes sich zwangsläufig ergebenden Zeiträume bloßer Dienstbereitschaft — bei denen, anders als in den Pausen, der Arbeitsplatz nicht verlassen werden kann — können billigerweise nicht voll auf die Arbeitszeit angerechnet werden. Zeiten solcher *Dienstbereitschaft* werden mit 50 %, bei Beaufsichtigung einer Lokomotive oder eines Kraftwagens mit 80 % als Arbeitszeit gerechnet. Ferner werden *Fahrgastfahrten*, d. s. die dienstlichen Fahrten, die die Bediensteten zur Übernahme oder nach Beendigung der Dienstgeschäfte ohne Arbeitsleistung auf der Eisenbahn zurücklegen, mit 60 % auf die Arbeitszeit angerechnet. Die hiernach für den einzelnen Posten zu berechnende Arbeitszeit darf 48 bis 57 Stunden im siebentägigen Durchschnitt betragen, je nachdem es sich um besonders anstrengenden, minder schwierigen oder leichten Dienst handelt. Bei Aufstellung jedes einzelnen Dienstplans ist die körperliche und geistige Beanspruchung des Posteninhabers zu beachten. Beim Zugbegleit- und Lokpersonal liegt die durchschnittliche planmäßige Arbeitszeit insgesamt z. B. unter 54 Stunden, bei Schnell- und Eilzügen unter 51 Stunden.

Beim Fahrpersonal spielt innerhalb der Arbeitszeit noch die *Fahrzeit* eine besondere Rolle. Aus Gründen der Betriebssicherheit darf die planmäßige Fahrzeit auf der Lokomotive in einer Dienstschicht nie über 9 Stunden, bei Personen- und Durchgangsgüterzügen nicht über 8, bei Schnell- und Eilzügen nicht über 7 Stunden betragen. Sie liegt tatsächlich bei Schnell- und Eilzügen erheblich unter 5 Stunden im Durchschnitt.

Nachdienstschichten, die in die Zeit von 1 bis 3 Uhr hineinreichen, sollen nicht mehr als viermal und dürfen keinesfalls mehr als siebenmal aufeinander folgen.

Bei der unregelmäßigen Länge und Lage der Dienstschichten, besonders des fahrenden Personals, sind besondere Anordnungen für die Ruhezeiten und Ruhetage erforderlich. Die *Ruhezeit* zwischen je zwei Dienstschichten muß beim stationären Personal mindestens 8 Stunden, beim Zugpersonal in der Heimat 10 und auswärts 8 Stunden umfassen. Die auswärtige Ruhezeit kann ausnahmsweise auf 6 oder 5 Stunden beschränkt werden, wenn Dauer und Schwere der vorangegangenen und folgenden Schicht das zulassen. Diese Herabsetzung der auswärtigen Ruhezeiten kommt dem Wunsch des Personals entgegen, das lieber längere Ruhezeiten in der Heimat dafür eintauscht.

Zu den Ruhezeiten treten die *R u h e t a g e*. Dies sind leider für den Eisenbahner häufig nicht die Sonntage und Feiertage, denn gerade sie fordern immer stärkere Verkehrs- und Betriebsleistungen: für den Ausflugsverkehr, für Aufmärsche, Sportgroßveranstaltungen, Arbeiterheimfahrten, KdF.-Fahrten. Jede weitere verkehrliche Belastung des Wochenendes, z. B. der eine Zeitlang erstrebte Sonnabendfrühschluß der Einzelhandelsgeschäfte, benachteiligt naturgemäß den Eisenbahner mehr. Immerhin sollen noch, wenn irgend möglich, 17 Ruhetage auf Sonn- und Feiertage gelegt werden, und mindestens einer der sechs hohen Feiertage muß dienstfrei sein. Im ganzen sind jährlich mindestens 52 Ruhetage vorgeschrieben, deren jeder durchschnittlich 32 Stunden umfassen muß. Ausnahmsweise kann die Zahl der Ruhetage auf jährlich mindestens 39 herabgesetzt werden, wenn der Dienstplan eine wesentlich geringere als die zulässige Arbeitszeit aufweist.

Alle diese Grundsätze sind in den DDV. noch bis ins einzelne hinein erläutert, auch durch Beispiele; hier müssen diese Ausführungen genügen. Neben den festen Diensten, die durch Dienstpläne von vornherein regelbar sind, oder an ihrer Stelle können sich natürlich bei außergewöhnlichen Ereignissen (Betriebsstörungen, Unfällen, Truppeneufmärschen) außerordentliche Leistungen ergeben, die mit keinem Plan zu erfassen sind. Auch dann sind aber die Bestimmungen über die Höchstdauer der Dienstsichten und die Mindestruhezeiten nach Möglichkeit einzuhalten.

5. Neben den beiden bisher genannten Gruppen von Arbeitern steht die dritte, die die Arbeiter umfaßt, die weder in fabrikähnlichen Betrieben noch im eigentlichen äußeren Betriebs- und Verkehrsdienst tätig sind oder die von der Arbeitszeitregelung für jene beiden Gruppen ausdrücklich ausgeschlossen sind. Es handelt sich hier im wesentlichen um die Arbeiter des sog. inneren Dienstes: Hilfsamtsgelhilfen, Drucker, Arbeiter im innerdienstlichen (nicht öffentlichen) Personen- und Lastkraftwagendienst; ferner um die Arbeiter gewisser einzelner Versuchsämter und -anstalten in München, Berlin und Brandenburg-West und, auch bei den Außendienststellen, sämtliche Arbeiter im Rechnungs-, Schreib- und Hausdienst einschließlich der Pförtner, Wächter und Badewärter. Diese ganze Gruppe von Arbeitern hat gleichfalls die Arbeitszeit, die jeweils für die Beamten in ihrer Dienststelle gilt, ungeachtet dessen, welche Arbeitszeit etwa die anderen Arbeiter in ihrer Dienststelle haben.

Die Arbeitszeit des einzelnen Mannes dieser dritten Gruppe ist also wiederum nach § 13 AZO. übertragene Beamtenarbeitszeit und daher in der Verordnung vom 13. Mai 1938 und in den Zusatzbestimmungen des RVM. dazu zu suchen. Soweit es sich um die „eigentliche Verwaltung“

handelt (§ 11 der VO.), ist die Arbeitszeit in der VO. selbst unabänderlich geregelt, und zwar örtlich verschieden. Sie beträgt grundsätzlich 51 Stunden und nur in Berlin, Hamburg, München, Köln und Dresden, solange dort durchgehende Arbeitszeit herrscht, 48½ Stunden. „Eigentliche Verwaltung“ ist bei der DRB. der sog. „innere Dienst“, nämlich im Reichsverkehrsministerium, den Reichsbahndirektionen, Baudirektionen, Zentralämtern, Oberbetriebsleitungen und Ämtern. In diesen Verwaltungsstellen ist die Arbeitszeit des Arbeiters der des Beamten vollkommen angeglichen, mit der Folge freilich, daß die Kürzung der Arbeitszeit in den fünf großen Städten, die für den Beamten eine Wohltat ist, dem Arbeiter einen Lohnverlust einträgt. Bei den Reichsbahnstellen, die nicht zur „eigentlichen Verwaltung“ gehören, hat der RVM. die Arbeitszeit der Beamten, soweit sie nicht überhaupt als Beamte des Betriebs- und Verkehrsdienstes den DDV. unterstehen, auf Grund des § 11 nach Dienstzweigen verschieden hoch festgesetzt: auf 51 oder 54 Stunden. In diesen Stellen richten sich die Arbeiter der „dritten Gruppe“ nach der Arbeitszeit der Beamten, während die Arbeiter in fabrikähnlicher Tätigkeit wie oben zu 3 erwähnt, ihre 48stündige Normalarbeitszeit haben.

6. Es kann also — alles in allem — ein ganzer Dienstzweig (z. B. der Bahnhofsdienst, der Zugbegleitungsdienst) oder die einzelne Stelle mit sämtlichen Beamten und Arbeitern (z. B. die Reichsbahndirektion) einheitlichen Arbeitszeitbestimmungen unterstehen; aber es kann bei den Außendienststellen auch ein Schnitt derart durch das Personal gehen, daß die Beamten und die Arbeiter des Rechnungs-, Schreib- und Hausdienstes die eine, die übrigen Arbeiter die andere (kürzere) Arbeitszeit haben (z. B. bei den Ausbesserungswerken). Über die besondere Arbeitszeit in der Hochseeschifffahrt (Trajektendienst) braucht hier nicht gesprochen zu werden. Über die Kraftfahrer im Güterfernverkehr siehe unten XVIII.

7. Die AZO. vom 30. April 1938 hat den erhöhten Arbeitsschutz für Frauen verschärft. Das Verbot der Nachtarbeit und die kurze Arbeitszeit und der Frühschluß am Wochenende gelten aber nach § 17 Abs. 4 und § 19 Abs. 3 AZO. nicht für das Verkehrswesen. Es können also z. B. besonders die D-Zug-Wartefrauen, häufig ältere Witwen, die nicht durch ein Hauswesen in Anspruch genommen sind, in der bisherigen Weise weiterbeschäftigt werden. Soweit ihre Diensterteilung nicht die Innehaltung der in § 18 AZO. vorgeschriebenen Ruhepausen erlaubt, hat der RVM. nach § 20 Abs. 3 und § 27 Abs. 6 AZO. Ausnahmen zugelassen.

8. Nach § 22 des Jugendschutzgesetzes hat der RVM. im Einvernehmen mit dem Reichsarbeitsminister die für Beamte geltenden Dienstvorschriften über die Arbeitszeit auf die über 16 Jahre alten

Jugendlichen bei der DRB. übertragen, außer auf die in den fabriktähnlichen Betrieben (oben zu 3) beschäftigten. Bei diesen letzteren und bei sämtlichen unter 16 Jahre alten Jugendlichen — Reichsbahnarbeiter in diesem Alter gibt es nur ganz vereinzelt; hauptsächlich sind es die Lehrlinge und Junghelfer — gilt das JSG. uneingeschränkt. Die Unterscheidung beruht darauf: die über 16 Jahre alten Jugendlichen müssen im Verkehrsdienst zum Zwecke ihrer Anlernung und selbständigen Verwendung oft die Schichten der Erwachsenen mitmachen; deshalb können bei ihnen die Bestimmungen des JSG. über ununterbrochene Ruhezeiten, Ruhepausen, beschränkte Abend- und Frühbeschäftigung, und wegen der besonderen Belastung des Verkehrsdienstes am Wochenende und an Feiertagen auch die für diese Tage geltenden Arbeitszeitvorschriften nicht immer eingehalten werden. Dagegen ist das durchweg möglich und auch bisher schon üblich gewesen bei den anderen Gruppen der Jugendlichen.

XI. Entlohnung.

1. Eine auch nur annähernd vollständige Übersicht über die vielfach verästelten Lohnbestimmungen im Reichsbahnbereich kann hier nicht gegeben werden; denn der tägliche Fortgang des Lebens und der Arbeit erfordert ihre dauernde Ergänzung, nicht nur durch die Dilo selbst, sondern auch in Verwaltungsanordnungen, vielfach nur für einzelne Arbeitergruppen und für Einzelfälle. Diese fortdauernde Entwicklung und Ausfeilung der Dilo schildern zu wollen, wäre ein aussichtsloses Unterfangen. Die Darstellung muß sich deshalb auf Grundsätzliches beschränken.

Die Entlohnung des Reichsbahnarbeiters muß nicht nur dem Leistungsprinzip gerecht werden, das § 16 Abs. 1 AOGÖ. mit dem lapidaren Satz andeutet, daß „auf die Möglichkeit einer angemessenen Belohnung der Sonderleistungen Bedacht zu nehmen“ ist; sie muß auch im übrigen sozialen Grundforderungen entsprechen. An der Spitze der Lohnregelung steht deshalb der Satz (§ 8 Dilo): „Die Löhne werden nach der Art und den besonderen Umständen der Arbeitsleistung, nach den örtlichen Verhältnissen, nach dem Lebensalter, der Dienstzeit und dem Familienstande bemessen. Die Betriebsverbundenheit wird durch Treugeld anerkannt.“ Zu den „besonderen Umständen der Arbeitsleistung“ gehört außer Erschwernissen auf dem einzelnen Arbeitsposten usw. insbesondere die Arbeitszeit.

Die Dilo ist unmittelbar an die Treuhänderregelung nur wenig gebunden, denn die Entgeltvorschriften sind für Arbeiter im wesentlichen in der (für die Reichsbahn nicht geltenden) TO. B enthalten. Die ATO. selbst regelt nur die Kinderzuschläge — den Kreis der

dazu berechtigenden Kinder und die Dauer, nicht Höhe, der Zahlung — und die Entlohnung nicht voll beschäftigter Gefolgschaftsmitglieder nach dem Verhältnis ihrer Arbeitsleistung zu der der voll beschäftigten; ferner gestattet sie gewisse Abweichungen bei der Entlohnung der Hilfs- und nicht vollbeschäftigten Arbeiter. Die Dilo hält sich aber auch ohne formelle Bindung bis auf verschwindende Ausnahmen an die in der TO. B für den sonstigen öffentlichen Dienst geschaffene Lohnregelung.

2. Die Art der Arbeitsleistung.

a) Nach dem Wert ihrer Leistung werden die Arbeiter in 3 Hauptlohngruppen eingeteilt:

- Lohngruppe C: Arbeiter in einfachen Tätigkeiten,
 „ B: angelernte Arbeiter,
 „ A: Handwerker.

Der Lohn in B ist 5 %, der in A ist 20 % höher als der in der Lohngruppe C. Da mit diesen Hauptlohngruppen jedoch nicht alle Formen der Arbeitsleistung gerecht erfaßt werden können, gibt es für verschiedene Arbeiter Lohnzuschläge in bestimmter prozentualer Höhe, sämtlich von der Lohngruppe C aus berechnet (Zwischengruppen). Die Lohngruppeneinteilung, die die Einstufung der einzelnen Tätigkeiten festlegt, ist eine sehr umfangreiche Anlage zur Dilo. Aus ihr sei folgendes hervorgehoben:

b) In die Lohngruppe A gehören Handwerker (mit Gesellenprüfungszeugnis, Facharbeiterbrief oder Lehrzeugnis über dreijährige ordnungsmäßige Lehrzeit). Sie müssen aber als Handwerker eingestellt sein und in ihrem Handwerk oder in einem verwandten Fach beschäftigt werden. Solche handwerksmäßig ausgebildeten Arbeiter, die nicht als Handwerker eingestellt sind (überschüssige Handwerker, die bei der Auskämmung auf Grund der Vierjahresplan-Anordnungen fast völlig verschwunden sind), erhalten den Lohn A an den Tagen ihrer überwiegenden Beschäftigung in ihrem Handwerk oder einem verwandten Fach. Den Lohn A erhalten ferner folgende Nichthandwerker: Arbeiter, die im Beamten dienst als Reichsbahn-Betriebsassistenten beschäftigt werden, Arbeiter im Funk- und Springschreiberdienst, Fernsprechbediener an schwierigen Selbstanschlußanlagen sowie unter gewissen Voraussetzungen angelernte Handschweißer, Filmvorführer, Reichsbahngehilfen im Rechnungs- und Schreibdienst mit mehr als halber Beamtenarbeit, und einige weitere Gruppen. Handwerker, die besonders hochwertige Arbeiten verrichten, erhalten den Lohn A + 10 % von C (= C + 30 %). Vorhandwerker, Arbeitsprüfer und Lehrgesellen, hochwertige Telegraphenmechaniker und Handwerker in

einem Beamtendienst, der handwerksmäßige Vorbildung erfordert, erhalten den Lohn A + 20 % (= C + 40 %).

c) Die Arbeiter in einfachen Tätigkeiten, die die Entlohnung nach Lohngruppe C erhalten, sind abschließend aufgezählt. Zu ihnen gehören u. a.: Bahnhofsarbeiter, Arbeiter auf Güterböden bei Nebenarbeiten wie Bezetteln, Plombieren usw., Wagen-, Straßen-, Bahnsteig-, Abortreiniger und Arbeiter in sonstigem Haus- und Botendienst, Schrankenwärter bei einfachen Verhältnissen. Vorarbeiter einer Gruppe von mindestens drei solchen Arbeitern erhalten den Lohn B.

d) Die übrigen großen Gruppen der Arbeiter, die zur Lohngruppe B gehören, sind in der Dilo nicht abschließend aufgeführt, es sind also die, nicht nach A oder höher oder nach C entlohnt werden. Dazu gehören beispielsweise folgende angelernte Arbeiter (Nichthandwerker): Rangierarbeiter, Arbeiter der Bahn-, Telegraphen- und Fahrleitungsunterhaltung, Schrankenwärter auf schwierigeren Posten, Güterboden- und Gepäckarbeiter, Werkhelfer, Maschinenarbeiter und -putzer, Schiebebühnenführer und Drehscheibenwärter, Druckereiarbeiter, Arbeiter im einfachen Rechnungs- und Schreibdienst aller Dienstzweige. Einen Lohnzuschlag von 5 % zum B-Lohn (= C + 10 %) erhalten Vorarbeiter von mindestens drei angelernten Arbeitern, ferner u. a. angelernte Arbeiter in gewissen Beamtendiensten (z. B. als Rangieraufseher, Rottenführer), Rangierarbeiter bei besonders schwierigem Dienst.

e) Kraftwagenführer, die Nichthandwerker sind, gehören zwar zur Lohngruppe B, erhalten aber nach einer gewissen Dienstzeit und bei bestimmten Tätigkeiten (besonders als Personenkraftfahrer) Zuschläge, die sie bis auf den A-Lohn bringen. Zuschläge bis zu 10 % zum B-Lohn (also bis C + 15 %) können mit Genehmigung der RBD. auch Arbeiter im Rechnungs- und Schreibdienst (Reichsbahngehilfen) in verantwortungsreicheren Tätigkeiten erhalten.

f) Der Lohn der weiblichen Arbeiter ist, seitdem sie in größerer Zahl eingestellt werden, neu geregelt. Dienstfrauen in D-Zügen erhalten wie bisher den C-Lohn, alle Frauen bei Reinigungsarbeiten 75 % davon. Reichsbahngehilfinnen haben den Lohn der männlichen Arbeiter, alle sonstigen weiblichen Arbeiter, z. B. die Zug- und Bahnsteigschaffnerinnen, Wagenputzerinnen und Schrankenwärterinnen, können von 80 % bis zum vollen männlichen Lohn aufrücken, wenn sie einen männlichen Arbeiter voll ersetzen. Die Reinigungsfrauen können den C-Lohn bekommen, wenn sie Kriegerwitwen oder Witwen von infolge Betriebsunfalls gestorbenen Eisenbahnern sind und eine Familie ernähren müssen.

3. Örtliche Lohnhöhe.

Die örtlichen Verschiedenheiten der Lebensverhältnisse werden durch eine Einteilung sämtlicher Dienstorte in Ortslohnstaffeln erfaßt. Die Einteilung hat sich historisch aus der Einteilung des Reichs in Lohngebiete und in die Ortsklassen des Reichsbesoldungsrechts entwickelt, ist vielfachen Einflüssen der Gewerkschaften und der Schlichtungsausschüsse ausgesetzt gewesen und jetzt infolge der wirtschaftlichen Entwicklung und der starken Industrieumlagerung seit 1933 in erheblicher Umwälzung begriffen. Neben der schwierigen Neueinstufung der Orte in den neugewonnenen Gebieten hat der Reichstreuhand für den öffentlichen Dienst mit den Reichsressorts zahlreiche Orte des Altreichs seit Erlaß der TO.en überprüft und anders, meist höher eingestuft. Die daraus folgenden Lohnverbesserungen sind sehr kostspielig, aber bei der Entwicklung der örtlichen Lebensverhältnisse unbedingt notwendig, auch zur Erhaltung eines Arbeiterstamms im öffentlichen Dienst angesichts der fortgesetzt gestiegenen Industrielöhne.

Die Dilo, wie die TO. B, hatte bisher 28 Ortslohnstaffeln, dadurch gekennzeichnet, daß der sog. Vollohn des C-Arbeiters von 0,50 RM für die Stunde in Ortslohnstaffel 28 um je 1 Rpf. bis auf 0,77 RM in Ortslohnstaffel 1 anstieg. Neuerdings sind die Stufen auf 18 vermindert und sollen, wie ihre Bezeichnung erkennen läßt, wohl noch auf 16 verringert werden. Aber die Spanne zwischen 0,50 und 0,77 RM ist geblieben; nur ist bei den oberen Stufen der Unterschied jetzt durchweg jeweils 2 Rpf., so daß die Arbeiter in den ausgefallenen Zwischenstufen um je 1 Rpf. emporgerückt sind.

Jeder Arbeiter erhält grundsätzlich den Lohn nach der Ortslohnstaffel seines Dienstortes. Für Arbeiter der Bahnmeistereien, der Fahrleitungsmeistereien und sonstiger Baukolonnen, deren Arbeitsplatz örtlich wechselt, muß aber von der RBD. ein besonderer Ortslohn bestimmt werden. Die Ortslohnstaffel dieses „Bahnmeistereilohns“ ist in der Regel ein Mittel zwischen den Lohnstaffeln der einzelnen Dienstorte des Bezirks; sie darf nicht höher als die des höchstingestuften Dienstorts sein. Die Lohnverhältnisse des Bezirks, die Lage der Hauptarbeitsplätze und die Dauer der Arbeit bei diesen sind bei der Zuteilung zu berücksichtigen. Den „Bahnmeistereilohn“ erhalten auch ständig den Dienstort innerhalb des Bezirks wechselnde, auf Bahn- oder Schrankenwärterposten beschäftigte Arbeiter der Bahnmeistereien. Dagegen erhalten das ortsgebundene Personal der Bahnmeistereien und auch die Hand- und Scharwerker den Lohn nach der Ortslohnstaffel des Sitzes der Dienststelle.

4. Lebensalter und Dienstzeitzulagen.

a) Der Wert des Arbeiters für die Betriebsgemeinschaft steigert sich sowohl mit seinem körperlichen und seelischen Ausreifen als auch mit der Dauer der Zugehörigkeit zu dieser Gemeinschaft, die je länger desto mehr eine erhöhte Erfahrung und Fertigkeit in den von ihm verlangten Leistungen mit sich bringt. Der Lohn ist also richtigerweise sowohl nach dem Lebensalter wie auch nach dem Dienstalter abzustufen, und zwar so, daß bei Erreichen der allgemeinen körperlichen Reife und der normalen Berufsfertigkeit, also in einem bestimmten Lebensalter, der Normallohn (Vollohn) gezahlt und sodann nach Erwerben höherer arbeitstechnischer Vollendung im Betrieb, also nach gewissen Dienstjahren, stufenweise ein Höchstlohn erreicht wird. Der Normallohn soll aber aus bevölkerungspolitischen Gründen schon in jüngerem Lebensalter als bisher erreicht werden können. Er wird daher seit dem Juli 1937 schon vom vollendeten 21. Lebensjahr an (den verheirateten Arbeitern schon früher) gezahlt. Jüngere Arbeiter erhalten im Alter von 16 Jahren 60 % dieses Lohns und steigen im Alter von 17, 19 und 20 Jahren um je 10 %.

b) Zum Vollohn treten sodann die Dienstzeitzulagen. Sie wurden nach der Dilo von 1934 erst bei höherem Dienstalter (nach 15, 20 und 25 Dienstjahren) gewährt. Jetzt treten die Dienstzeitzulagen bereits ein, wenn seit Vollendung des 21. Lebensjahres 3, 5 und 7 Jahre nicht nur bei der Reichsbahn, sondern irgendwo im öffentlichen Dienst (s. oben) zurückgelegt sind. Die Zulage zum Vollohn beträgt

nach 3 Jahren	2 %,	mindestens aber	2 Rpf. je Stunde,
„ 5 „	4 %,	„ „	4 „ „ „ „
„ 7 „	6 %,	„ „	5 „ „ „ „

Bei einem Arbeiter, dem nach § 7 Abs. 4 Dilo die Dienstzeit um 5 Jahre erhöht worden ist (alter Kämpfer), werden die Dienstzeitzulagen bereits um diese 5 Jahre früher fällig, so daß er möglicherweise schon vor dem 21. Lebensjahr eine solche Zulage erhalten kann.

c) Auch nach Erreichen der höchsten Dienstzeitstufe ist natürlich noch ein Steigen im Lohn möglich durch Einrücken in eine lohngruppenmäßig höher gewertete Tätigkeit. Wird der Arbeiter Beamter, so wird er u. U. wegen der hinter dem Ansteigen der Löhne zurückgebliebenen Beamtengehälter zunächst eine Einkommenseinbuße erleiden, dafür gewinnt er aber die besonderen Sicherungen des Beamtenverhältnisses.

d) Die Lohnerhöhung auf Grund eines erreichten höheren Lebensalters oder einer höheren Dienstzeit wirkt vom Beginn des Kalendermonats ab, in dem der maßgebende Zeitpunkt (Geburtstag, erster Tag

des neuen Dienstjahrs) liegt. Beim vollbeschäftigten Aushilfsarbeiter tritt die etwaige Dienstzeitzulage erst vom Beginn des Kalendermonats ab ein, in dem er 3 Monate ununterbrochen bei der Reichsbahn beschäftigt ist, weil ihm erst dann frühere Dienstzeiten angerechnet werden dürfen (§ 7 Abs. 6 Dilo, vgl. oben VIII, 3).

e) Wie sich das frühere Gewähren der Dienstzeitzulagen auswirkt, zeigt folgende Aufstellung:

Nach der Lohnstatistik vom 31. Dezember 1936 betrug das durchschnittliche Dienstalter der Reichsbahnarbeiter 15,70 Jahre. Es bezogen

keine Dienstalterszulage	43,30 %	aller Arbeiter,
die erste	„	13,79 % „ „ ,
„ zweite	„	25,47 % „ „ ,
„ dritte	„	17,44 % „ „ .

Diese letzteren Arbeiter waren über 25 Jahre im öffentlichen Dienst, also schon unkündbar. Bei Zugrundelegung der gleichen Lebens- und Dienstaltersstruktur erhalten beim Inkrafttreten der Dilo von 1938 nur noch 4,2 % keine, dagegen 86,5 % schon die höchste Dienstzeitzulage. Ein bemerkenswerter Fortschritt in der Entlohnung.

5. Kinderzuschläge.

a) Ein Lohnbestandteil, der wie die frühzeitig gewährten Dienstzeitzulagen ein bevölkerungspolitischer Ansporn sein soll, sind die Kinderzuschläge. Sie versuchen, den erhöhten Aufwand, der dem Arbeiter durch das Aufziehen von Kindern entsteht, auszugleichen. Während der Kreis der zuschlagberechtigenden Kinder — bisher waren es nur solche bis zum 16. Lebensjahr — nach den für die Beamten geltenden Grundsätzen ganz erheblich erweitert worden ist, so daß insoweit eine Angleichung an die Beamtenregelung erzielt ist, sind jedoch die Zuschlagsbeträge anders als bei den Beamten zum weitaus größten Teil keine festen Sätze, sondern als Lohnprozente ausgebildet. Es war durchaus zu überlegen, ob nicht jeder Arbeiter — wie im früheren Lohntarifvertrag — einen bestimmten gleichen Pfennigsatz je Arbeitsstunde und Kind erhalten sollte, damit der ungelernte Arbeiter für sein Kind genau soviel aufwenden konnte wie der Vorhandwerker. Die DRB. ist aber bei dem System der Dilo von 1934 geblieben, die dem Arbeiter den Kinderzuschlag als bestimmten Anteil vom Lohn bewilligte; nur so kann der Unterschied der Ernährungs- und Erziehungskosten im Dorf und in der Großstadt gerecht berücksichtigt werden. Die Regelung ist aber — im Anschluß an das Vorgehen des Reichs — schon seit Januar 1937 dadurch verwickelter geworden, daß vom 5. Kinde an feste Mindestsätze gewährt werden. Der Kinderzuschlag beträgt jetzt für jedes zuschlagberechtigende Kind und

für jede mit Lohn entgeltene Arbeitsstunde 6 % des Lohns der kinderlosen Arbeiter, für das 5. und jedes weitere Kind aber bei der Normalarbeitsleistung (also ohne Arbeitsausfall) mindestens je 10 RM für den Monat. Das Abweichen vom reinen prozentualen Kinderzuschlag hat für die Dienststellen gewisse rechnerische Schwierigkeiten gebracht.

Auch der, wie gesagt, im Anschluß an die Regelung für Beamte wesentlich erweiterte Kreis der Kinder, die teils allgemein, teils unter bestimmten Voraussetzungen zum Kinderzuschlag berechtigen, stellt die Reichsbahnstellen vor viele schwierige Fragen. Deshalb ist die Bewilligung der Kinderzuschläge außer in ganz einfachen Fällen in die Hand der RBD. gelegt. Sie hat insbesondere die Zuschläge über das 16. Jahr hinaus zu bewilligen — wobei es wie bei den Beamtenkindern auf das eigene Einkommen des Kindes ankommt —, ferner kann sie unter bestimmten Voraussetzungen Kinderzuschläge für Pflegekinder und Enkel und in solchen Fällen gewähren, in denen der Beamte Kinderbeihilfen erhalten kann. Wegen der Regelung im einzelnen muß auf § 13 Dilo verwiesen werden, der durch Erlasse erläutert worden ist.

b) Am vorletzten Lohnzahlungstag vor dem Weihnachtsfest erhält der Arbeiter für jedes kinderzuschlagberechtigende Kind (für ein uneheliches unter gewissen Voraussetzungen) einen kleinen Sonderkinderzuschlag, falls er in dem Jahre mindestens 12 Wochen im öffentlichen Dienst beschäftigt gewesen ist — die einzige Form einer Weihnachtsgratifikation bei der Reichsbahn.

c) Hinzuweisen ist hier aber auch auf die erweiterten laufenden Kinderbeihilfen nach der VO. über die Gewährung von Kinderbeihilfen an kinderreiche Familien und den Durchführungsbestimmungen dazu. Auch die Reichsbahnarbeiter können diese Kinderbeihilfen erhalten, die nicht von der einzelnen öffentlichen Verwaltung, sondern vom Reich durch die Finanzkassen gezahlt werden. Die Beihilfen ergänzen den Kinderzuschlag der Dilo derart, daß der Arbeiter für das 3. und jedes weitere Kind je 10 RM monatlich als Reichsbeihilfe erhalten kann. Kinderzuschlag und -beihilfe dürfen zusammen den einem Beamten für das gleiche Kind zustehenden Kinderzuschlag nicht übersteigen.

6. Lohnform.

Der Lohn wird in zwei Formen berechnet: als Stunden- oder Schichtlohn. Stundenlohn wird den Arbeitern gezahlt, die oben X, 3 als Fabrikarbeitern ähnlich tätig bezeichnet sind, also den Arbeitern in Dienstzweigen und Reichsbahnstellen mit regelmäßiger 48stündiger Arbeitszeit (§ 6 Abs. 3 Dilo) — auch wenn diese regelmäßige Arbeitszeit durch vereinzelte oder für längere Zeit angeordnete Überzeit-

arbeit überschritten wird. Diese Tätigkeiten können, wie bereits bei Besprechung der Arbeitszeit gesehen, genau stundenmäßig eingeteilt werden, so daß stundenweise Entlohnung, auch für die Überzeitarbeit, möglich ist. Eine andere Entlohnungsform war notwendig für die Dienstzweige, in denen mehr als 48stündige Arbeitszeit herrscht oder die ununterbrochenen und deshalb vom einzelnen Mann unregelmäßigen, die Feiertage mit beanspruchenden Dienst verlangen. Diese Arbeiter mußten, um eine gleichmäßige Entlohnung zu gewährleisten und die minutiöse Ausrechnung von Lohn für längere oder kürzere Dienstsichten und von Sonntagszuschlägen zu vermeiden, einen Tagelohn erhalten, der Schichtlohn genannt wird. Alle Arbeiter also, deren regelmäßige Arbeitszeit nicht 48, sondern $48\frac{1}{2}$, 51 oder 54 Stunden beträgt oder sich nach den DDV. bestimmt, erhalten Schichtlöhne. Wegen dieser entscheidenden Wirkung der Arbeitszeit auf die Lohnform werden die Arbeiter mit 48 Stunden Regelarbeitszeit im Sprachgebrauch der Dilo allgemein „Stundenlöhner“, die anderen „Schichtlöhner“ genannt. Es gibt Schichtlöhne in verschiedener Höhe, je nach der Dauer der als regelmäßig angesetzten Arbeitszeit. Der Schichtlohn setzt sich zusammen

bei regelmäßiger Arbeitszeit	aus Stundenlöhnen	und einem Schichtlohnzuschlag von
von		
a) $48\frac{1}{2}$ Stunden	$8\frac{1}{12}$	0,15 RM
b) 51 „	$8\frac{1}{2}$	0,18 RM
c) 54 „	9	0,24 RM.

Zur Gruppe c) gehören außer den Arbeitern mit regelmäßiger 54-Stunden-Arbeitszeit auch die in der Hochseeschifffahrt tätigen und alle, die den DDV. unterstehen, und zwar diese ohne Rücksicht auf die Unterschiede in ihrer planmäßigen Arbeitszeit, die ja dem Grade der dienstlichen Beanspruchung angepaßt ist. Wegen der Fernkraftfahrer siehe aber unten XVIII, 4.

Der Schichtlohnzuschlag gilt, wie schon angedeutet, die Mehrarbeit über 48 Stunden und den Sonn- und Feiertagszuschlag ab, die der Stundenlöhner genau abgerechnet erhält (näheres unten 11 c, 12 a). Die Arbeit, die der Schichtlöhner, z. B. der DDV-Arbeiter, wöchentlich über 48 Stunden hinaus leistet, ist keine Überzeitarbeit, sondern regelmäßige Arbeit, und die Sonn- und Feiertagsarbeit muß er, der typische Eisenbahner, ebenso als notwendig hinnehmen wie die ungleiche zeitliche Lage seiner Arbeit. Aber für diese Mehrarbeit und Erschwernis soll er pauschal entschädigt werden, und das geschieht durch den Schichtlohnzuschlag, der mehr ergibt als der Überzeit- und Sonntagszuschlag, den

der gleiche Mann verdienen könnte. Überdies ist der Lohn des Schichtlöhners besonders stabil dadurch, daß ihm bei Erfüllung des dienstplanmäßigen Solls an Arbeitszeit wöchentlich ohne Rücksicht auf den wechselnden Anfall von Ruhetagen je 6 Schichtlöhne gezahlt werden.

Die Lohnform richtet sich stets — auch bei Abordnung und Überweisung, wobei andere Lohnbildungsfaktoren unverändert bleiben können — nach dem Dienstzweig, in dem der Arbeiter jeweils tätig ist; eine Folge der engen Verknüpfung von Lohnform und Arbeitszeit. Selbst in ein und derselben Arbeitsschicht kann also Lohn in zwei Lohnformen anfallen: je nachdem, wie lange der Arbeiter in ihr als Stunden- oder Schichtlöhner beschäftigt ist, ist der Lohn für die geleisteten Stunden und die Teilschicht spitz zu berechnen.

7. Lohnbildung.

Nach diesem Abriss über die Lohnbildungsfaktoren soll noch kurz die Art der Lohnbildung selbst gezeigt werden. Um beispielsweise den Lohn zu ermitteln, der einem Handwerker (Lohngruppe A) von 40 Jahren, mit über 8 Dienstjahren und 3 zuschlagberechtigenden Kindern, in Ortslohnstaffel 2 a (früher 4) im Stundenlohn tätig, zusteht, muß folgende Berechnung angestellt werden:

Stundenlohn des 21jährigen Arbeiters in Lohngruppe C ohne Kinderzuschläge, Ortslohnstaffel 2 a, 1.—3. Dienstjahr (Grundlohn)	74 Rpf.
dazu: Kinderzuschläge 3mal 6 % von 74 = 3mal 4,44	= 13,32 „
	87,32 Rpf.
dazu: Dienstzeitzulage 6 % von 87,32	= 5,24 „
	92,56 Rpf.
dazu: Handwerkerlohn (Lohngruppe A) 20 %	= 18,51 „
	111,07 Rpf.

abgerundeter Stundenlohn also 111 Rpf.

Einfacher kommt man zu diesem Ergebnis mit Hilfe der der Dilo als Anlage 3 beigegebenen „Prozenttafel“. Sie gibt für jede Ortslohnstaffel die Spanne zwischen dem Vollohn des 21jährigen Arbeiters in Lohngruppe C ohne Kinder im 1. Dienstjahr (= 100 gesetzt) und dem zu errechnenden Lohn eines Arbeiters in höherem Dienstalter, in höherer Lohngruppe und mit bis zu 15 Kindern an. Die „Prozenttafel“ zeigt für unser Beispiel die Zahl 150,1 an, d. h. unser Handwerker bekommt 150,1 % vom Lohn des Normalmannes (Grundlohn), von dem die Lohnrechnung ausgeht. Ergebnis:

$$\frac{150,1 \cdot 74}{100} = 111,074 = 111 \text{ Rpf.}$$

Es leuchtet ein, daß bei den Schwierigkeiten des Lohnaufbaus der Lohn in Fällen, die nicht so einfach liegen wie unser Beispielfall, wesentlich schwerer zu errechnen ist. Den lohnrechnenden Reichsbahnstellen werden die für ihre Ortslohnstaffel geltenden Stunden- und Schichtlöhne deshalb in Lohn tafeln fertig ausgerechnet an die Hand gegeben. Anweisungen, auch für das Nachprüfen und Feststellen der Löhne, und viele Beispiele enthält die Lohnrechnungsvorschrift, eine besondere Dienstvorschrift.

8. Lohn besonderer Arbeitergruppen.

a) Die Aushilfsarbeiter, die früher einen von der einzelnen Reichsbahndirektion jeweils nach Angebot und Nachfrage und den örtlichen Bedürfnissen festgesetzten Lohn erhielten, erhalten jetzt, da § 19 ATO. insofern keine Ausnahme mehr vorsieht, den gleichen Lohn wie die ständigen Arbeiter. Kleine Abweichungen ergeben sich daraus, daß dem Aushilfsarbeiter eine frühere Dienstzeit erst nach dreimonatiger Beschäftigung bei der DRB. angerechnet wird (§ 7 Abs. 6 Dilo), dem nicht vollbeschäftigten Aushilfsarbeiter überhaupt nicht.

b) Die nicht vollbeschäftigten Arbeiter, bei denen früher die RBD. ebenso freie Hand hatte, erhalten nach ATO. § 19 Abs. 1 nunmehr einen Lohn, der dem Maß ihrer Arbeitsleistung im Verhältnis zu der des vollbeschäftigten Arbeiters entspricht.

9. Gedinge.

Der Erfüllung des Leistungsprinzips dienen auch noch weitere Lohnmaßnahmen, die in der Dilo vorgesehen sind, nämlich der Gedingelohn, die Lohnzulagen für besondere Leistungen und in gewisser Weise auch die Entlohnung von sog. „außergewöhnlichen Arbeiten“.

§ 16 Dilo ordnet an, daß in allen Dienstzweigen, in denen ein Gedinge- oder Prämienverfahren möglich und wirtschaftlich ist, nach diesen Verfahren gearbeitet wird. Nur das Gedingeverfahren soll hier kurz erwähnt werden.

In der Industrie, wo Gedingearbeit in großem Umfange üblich ist, herrscht das Stückpreisverfahren. Bei der DRB., die kein industrieller Fertigungsbetrieb ist, ist dies Verfahren ausgeschlossen. Der Reichsbahndienst kennt keine Herstellung immer gleicher neuer Produkte, bei der die Schaffung einer übernormalen Zahl prämiert werden kann. Die Gedinge sind vielmehr, wie § 16 Dilo sagt, „nach Zeit zu bemessen“. Es wird für einen wiederkehrenden, wenn auch in Einzelheiten verschiedenen Arbeitsgang oder Teilarbeitsgang (z. B. Ausladen einer Tonne Stückgut mit allen dazugehörigen Arbeiten, Nachdrehen von Wagenrad-

sätzen) die Zeit ermittelt, die ein Arbeiter von durchschnittlicher Leistungsfähigkeit bei normaler Anstrengung zur ordnungsmäßigen Ausführung der Arbeitseinheit einschließlich der Verlustzeiten braucht. Dabei wird der Arbeitsgang nicht mehr wie früher in kleinste Elemente zerlegt, was den beharrlichen und oft berechtigten „Kampf gegen die Stoppuhr“ auslöste, sondern ein ganzer zusammenhängender Arbeitsgang beobachtet, beim Gruppengedinge — das die Regel bildet — die Tätigkeit aller dazu zusammengefaßten Arbeiter. Während der Beobachtungszeit wird mit besonderem Fleiß (Gedingefleiß) — d. h. nicht Überanstrengung! — gearbeitet. Dieser besondere Fleiß wird mit einem Zuschlag von 20 % bewertet. Aus der in dieser Form von mehreren beobachteten Gruppen verbrauchten durchschnittlichen Zeit wird rückwärts die normale Stückzeit ermittelt.

Diese **Stückzeit** ist die Grundlage des Gedinges. Die im Gedinge geleisteten Arbeitsstunden (**Gedingestunden**) und der zeitliche Unterschied zwischen den angesetzten Stückzeit- und den wirklichen Gedingestunden (die **Zeitgewinnstunden**) werden je für sich vergütet. Die Arbeiter werden, wie sich aus den Beobachtungsgrundlagen ergibt, bei Gedingefleiß etwa 20 % Gedingeüberverdienst erzielen. Tüchtige und gewandte Arbeiter oder Gruppen erzielen aber durchaus höhere Überverdienste. Dabei wird einer dem Arbeiter schädlichen Überanstrengung durch aufmerksame Beobachtung entgegengewirkt. Ein großer Vorteil der Gedingeregelung bei der DRB. ist es, daß der Arbeiter auch bei unterdurchschnittlicher Leistung — auch seiner Gruppenkameraden — nicht unter den Zeitlohn sinken kann. Während in der Industrie noch vielfach die Entlohnung des Akkordarbeiters nach unten nicht durch den tarifmäßigen Zeitlohn gebunden ist¹, die Entlohnung also ausschließlich von der Leistungsfähigkeit des einzelnen Mannes abhängt, ist dem Reichsbahnarbeiter der Zeitlohn bei der Gedingearbeit immer garantiert.

Selbstverständlich sind nicht alle Arbeiten in allen Dienstzweigen gedingefähig. Nur **gedingefähige** Arbeiten sollen aber nach dem vorangestellten Grundsatz im Gedinge geleistet werden. Das erfordert sorgfältige Durchleuchtung aller mit gewisser Regelmäßigkeit anfallenden Arbeiten auf ihre Gedingefähigkeit. Für die Dienstzweige, in denen das Gedinge möglich und wirtschaftlich ist, sind besondere Gedingeordnungen ergangen. Es bestehen solche für die Bahnunterhaltung, für die Ausbesserungsarbeiten in Ausbesserungswerken und Bahnbetriebswerken, für die Betriebsteile der Bahnbetriebswerke, für Sicherungs- und Fernmeldeanlagen und für Güterabfertigungen. In diesen

¹ Vgl. RAG. 3. März 1937, ARSlg. 30, 94.

Dienstzweigen werden große Teile der Arbeit im Gedinge geschafft. Den Arbeitern, die nicht am Gedinge beteiligt werden können, werden Zeitlohnzulagen gewährt, soweit ihre Leistung in engem Zusammenhang mit der Gedingearbeit steht und diese fördert, ihre Arbeiten also „gedingeverkettet“ sind (z. B. Arbeiter als Werkführer, Kran- oder Elektrokarrenführer u. a.).

Die Grundlagen eines gerechten Gedinges bei der DRB. sind in enger Anlehnung an die Arbeiten des Reichsausschusses für Arbeitszeitermittlung (Refa) geschaffen worden. Um das Gedinge zu einer für Arbeiter und Verwaltung vorteilhaften, leistungssteigernden Arbeitsform und den Gedingelohn zu einem echten Leistungslohn zu machen, ist besonders vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Betriebsführer, Vertrauensmännern und Gefolgschaft notwendig.

10. Lohnzulagen und -zuschläge für besondere Leistungen.

a) Für ganz besondere Leistungen können — ohne daß ein Rechtsanspruch bestände — den Arbeitern entweder einmalige oder laufende Lohnzulagen bewilligt werden. Einmalige Lohnzulagen bewilligen die Reichsbahndirektionen auf Vorschlag der Dienststellen nach Richtlinien des RVM. und in der Höhe der dafür besonders zugewiesenen Mittel. Für die Gewährung von laufenden außertariflichen Lohnzulagen für besondere Leistungen, die stets widerruflich sind, hat der RVM. mit Erlaß vom 17. Juni 1938 — 56.532 Plteb — Bestimmungen getroffen.

b) Eine Gruppe von „außergewöhnlichen Arbeiten“, für die Lohnzuschläge gezahlt werden, ist dagegen in der Dilo selbst aufgeführt. Es sind dies Arbeiten, die der Behebung von Betriebsstörungen dienen und schnellste Erledigung und äußerste Kraftanstrengung erfordern: nämlich aus Anlaß von Betriebsunfällen oder gleichwertigen betriebsstörenden, insbesondere Naturereignissen notwendige Aufräumungs- und Einhebungsarbeiten, Ausbesserung von zerstörten Fahrleitungen oder Hochspannungsfernleitungen und Räumungsarbeiten bei außergewöhnlich starken Schneeverwehungen auf betriebswichtigen Gleisen. Für solche Arbeiten werden 80 %, an bezahlten Wochenfeiertagen 110 %, bei Arbeiten außerhalb der Reichsbahnstelle sogar 155 % Zuschlag zum Lohn bezahlt. Dafür fallen Überzeit-, Nacht-, Sonn- und Feiertagszuschläge und Auswärtszulagen fort. Mit den besonders hohen Zuschlägen wird nicht nur die gesteigerte Leistung, sondern auch der besondere Einsatz zu jeder Tages- und Nachtzeit und bei ungünstigsten Wetterbedingungen entgolten.

Die Zuschläge für außergewöhnliche Arbeiten sind — wie übrigens auch die Zuschläge für Überzeitarbeit, für Sonn- und Feiertagsarbeit und für Nachtarbeit — nicht lediglich als Entlohnung besonderer Leistung, sondern auch als Entschädigung für besondere Arbeiterschwereniss zu bewerten. Der Nachtarbeitszuschlag von 0,50 RM für Arbeit zwischen 0 und 4 Uhr ist ausgesprochenermaßen eine reine Aufwandsentschädigung.

11. Überzeitarbeit.

a) Besonders überwiegt der Gesichtspunkt des Leistungslohns noch in der Sonderentlohnung der Überzeitarbeit. Wer über die Regelarbeitszeit, die seiner normalen Leistungsfähigkeit angepaßt ist, hinaus schafft, soll für die erhöhte Anstrengung, aber auch für den erhöhten Aufwand und für die erschwerte Verfügung über seine Freizeit besonders entschädigt werden. Die TO.B entscheidet in einer an die AZO. angelehnten Regelung Mehrarbeit und Überzeitarbeit. Sie überläßt den Zuschlag für Mehrarbeit den Dienstordnungen und regelt selbst nur den Überstundenzuschlag. Die Dilo nennt die gesamte, aber auch nur die über die regelmäßige Arbeitszeit hinausgehende Arbeit Überzeitarbeit; den Begriff der „Mehrarbeit“ kennt sie nicht. Sie entlohnt aber schon jede über 48 Stunden wöchentlich hinausgehende Arbeit besonders, auch wenn sie noch zur regelmäßigen Arbeit gehört, also „Mehrarbeit“ im Sinne der TO. ist.

b) Grundsätzlich soll Überzeitarbeit auf dringende Fälle beschränkt, gleichmäßig auf die Arbeiter verteilt und durch Freizeit ausgeglichen werden. Der letzte Grundsatz läßt sich freilich zur Zeit schwer durchführen. Angeordnete Überzeitarbeit ist in jedem Falle zu leisten. Für die Bahnunterhaltung im weiteren Sinne ist sogar dienstordnungsmäßig Überzeitarbeit von 6 Stunden wöchentlich für die Zeit vom 1. März bis zum 31. Oktober allgemein angeordnet. (Für jugendliche Arbeiter hat sich aber der RVM. die Genehmigung hierzu vorbehalten.) Überstunden dürfen nur notwendigen dienstlichen Zwecken dienen. Sie zu leisten, nur um den Entgelt dafür an Stiftungen o. ä. abzuführen, ist untersagt¹.

c) Bei den Stundenlöhnern (s. oben XI, 6) mit regelmäßiger 48stündiger Wochenarbeitszeit ist die darüber hinaus geleistete Arbeit Überzeitarbeit, wenn sie nicht innerhalb zweier aufeinanderfolgender Wochen durch Freizeit ausgeglichen wird. Die hiernach verbleibende Überzeitarbeit wird mit einem Zuschlag von 25 % des Stundenlohns vergütet.

¹ Erlaß des Reichsfinanzministers vom 3. Februar 1938, RBB. 74.

d) Der mindestens eine Kalenderwoche hintereinander gegen Schichtlohn beschäftigte Arbeiter, also z. B. der, der ständig im Betriebs- und Verkehrsdienst tätig ist und dessen Arbeitszeit sich deshalb nach den DDV. bemißt (s. oben XI,6), leistet in seiner regelmäßigen Arbeitszeit keine Überzeitarbeit im Sinne der TO. und der Dilo. Seine über 48 Wochenstunden hinausgehende Arbeit ist durch den abgestuften Schichtlohn abgegolten. Leistet er mehr als das dienstplanmäßige Wochensoll, so erhält er, wenn nicht Ausgleich durch Freizeit nach den DDV. erfolgt, für die überschießende Zeit einen Schicht- oder Teilschichtlohn.

e) Verwickelte Sonderbestimmungen waren nötig für die Überzeitarbeit der Arbeiter, die in der Woche teils als Schicht-, teils als Stundenlöhner beschäftigt sind. Die Regelung begünstigt diese Arbeiter, die zwischen verschiedenen Dienstformen und Tätigkeiten wechseln, also in der Hauptsache die sog. Ablöser. Besonderer Behandlung bedurfte auch der Fall, daß zwar Überzeitarbeit geleistet, aber auch Arbeitszeit mit oder ohne Lohnfortzahlung ausgefallen ist.

12. Sonn- und Feiertagsarbeit.

a) Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sind nach § 21 Abs. 1 Dilo auf das notwendigste zu beschränken. Deshalb werden aufschiebbare Arbeiten, wie z. B. in den Ausbesserungswerken, an solchen Tagen nicht vorgenommen. Der Betriebs- und Verkehrsdienst hat aber Sonntags in der Regel gerade eine besonders starke Belastung zu bewältigen. Da die Arbeiter in diesem Dienstzweig aber mit einer häufigen Beschäftigung an Sonn- und Feiertagen rechnen müssen, so beziehen sie keinen für den Einzelfall besonders auszurechnenden Zuschlag dafür. Der Zuschlag ist vielmehr, wie bereits oben XI, 6 erwähnt, durch den Schichtlohnzuschlag mit abgegolten. Der Stundenlöhner dagegen und der weniger als eine volle Kalenderwoche im Schichtlohn beschäftigte Arbeiter (Ablöser) erhält für ausnahmsweise Arbeit am Sonntag einen Sonntagszuschlag von 10 % und an einem sog. bezahlten Wochenfeiertag einen Zuschlag von 80 % zum Lohn. Neben dem Wochenfeiertagszuschlag wird Überzeitzuschlag nicht gezahlt.

b) Auch ohne Arbeitsleistung fortgezahlt wird der Lohn an folgenden Feiertagen, wenn sie auf Wochentage fallen (sog. bezahlte Wochenfeiertage): 1. Mai, Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Himmelfahrt, Pfingstmontag, Bußtag, an beiden Weihnachtsfeiertagen, ferner am Fronleichnamstag und am Reformationsfest dort, wo sie gesetzliche Feiertage sind (Gesetz über die Feiertage vom 27. Februar 1934, RGBl. I 129, und Durchführungsverordnung vom 18. Mai 1934, RGBl. I 394); schließlich an den vom Reichsinnenminister aus besonderem Anlaß

angeordneten staatlichen Feiertagen (Gesetz über einmalige Sonderfeiertage vom 17. April 1939, RGBl. I 763). Diese bereits seit längerem bestehende Bezahlung der Wochenfeiertage — sie bedeutet Sicherung des Lohns für den Tag, an dem der Arbeiter nicht schaffen darf — ist infolge der Anordnung des Beauftragten für den Vierjahresplan über die Lohnzahlung an Feiertagen vom 3. Dezember 1937 (Reichsanzeiger Nr. 280) lediglich noch auf die nicht vollbeschäftigten Aushilfsarbeiter ausgedehnt worden, die früher an Wochenfeiertagen keinen Lohn bezogen. Leistet ein Arbeiter den für einen bezahlten Wochenfeiertag angeordneten Dienst nicht, so hat er keinen Anspruch auf den Feiertagslohn. Das gleiche gilt, wenn der Arbeiter unbefugt vor oder nach einem Wochenfeiertag die Arbeit versäumt, weil dann zu unterstellen ist, daß er auch am Wochenfeiertag nicht gearbeitet hätte.

c) Um den an sich arbeitsfreien Arbeiter dafür zu entschädigen, daß er seine Freizeit opfert, wird ihm für eine besondere — unvorhergesehene und nicht mit der letzten oder der folgenden Schicht zusammenhängende — Schicht am Sonntag mindestens der Lohn für vier Stunden gezahlt, wenn die Sonderschicht kürzer ist. Für mindestens vier Stunden bekommt er dann auch den Sonntags-, an bezahlten Wochenfeiertagen den Feiertagszuschlag, falls diese Zuschläge überhaupt in Betracht kommen.

13. Lohnanspruch.

Die Dilo hat, wie die TO. B (in § 14), am Schluß der Lohnbestimmungen einige allgemeine Vorschriften über den Lohnanspruch. Sie besagen, wann der Anspruch auf den der Höhe nach anderswo geregelten Lohn wegfällt und unter welchen Voraussetzungen der Lohn sich vermehrt oder vermindert; sie sind aber stets nur im Zusammenhalt mit anderen Vorschriften zu verstehen. § 17 Dilo beginnt (wie § 14 TO. B) mit dem in vielen Arbeitsregelungen wiederkehrenden Satz, daß Lohn nur für angeordnete und geleistete Arbeit gezahlt wird, soweit nicht Ausnahmen zugelassen sind. Dieser Satz wird meist als Abdingung des § 616 Satz 1 BGB. betrachtet, und es wird die Möglichkeit dieser Abdingung manchmal bezweifelt¹. Dieser Versuch muß aber an der Macht der Tatsachen scheitern. Die umstrittene Vorschrift des BGB., dessen praktische Geltung für das moderne Arbeitsrecht man sonst so stark verneint, ist unzweifelhaft dispositiv gedacht gewesen. Übrigens sind die Ausnahmen, die der Satz der Dilo selbst vorsieht, — also Fälle der Lohnzahlung ohne Arbeitsleistung — recht umfangreich. Der genannte Satz der Dilo soll in der Hauptsache die verschuldeten Arbeitsversäumnisse treffen, bei denen § 616 BGB. selbst die Vergütung ausschließt.

¹ Z. B. von Dersch, Monatshefte für NS.-Sozialpolitik 1937, S. 270 ff.

Auf die Einzelregelungen für den Lohn bei Überschreitung, Versäumnis und Teilversäumnis der Arbeitszeit, für den Teilschichtlohn von Ablösern usw., die den Verhältnissen entsprechend zum Teil schwierig sind, kann hier nicht eingegangen werden. Im Krankheitsfall bekommt der invalidenversicherungspflichtige Arbeiter keinen Lohn; die Überwindung der drei Karenztage der Krankenversicherung ist ihm jetzt aber dadurch erleichtert, daß ihm für die ersten drei Tage der Arbeitsunfähigkeit aus Verwaltungsmitteln ein Zuschuß in Höhe der satzungsgemäßen Barleistungen der Reichsbahnbetriebskrankenkassen (Kranken-, Haus- oder Taschengeld) gewährt wird. Die Entlohnung des angestelltenversicherungspflichtigen Arbeiters im Krankheitsfall (bis zu sechs Wochen) regelt sich nach § 616 Abs. 2 BGB, der unabdingbar ist und nur die Bestimmung darüber, was als „verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit“ anzusehen ist, der tariflichen Regelung freistellt. Von anderen Arbeitsversäumnissen ist der Erholungsurlaub der wichtigste Fall; zu seinem Wesen gehört die Bezahlung der Urlaubszeit. Der Urlaub ist unten zu XV, die zahlreichen bezahlten Arbeitsversäumnisse zu politischen, staatsbürgerlichen und persönlichen Zwecken sind unten zu XVI besprochen.

Wichtig ist, daß der Arbeiter, wenn er für Versäumniszeiten Lohn erhält, in der Regel den Zeitlohn für die ausgefallene regelmäßige Arbeit bekommt. Gedingeüberverdienst, Zeitlohnzulagen und Zuschläge, die nicht Lohnbestandteile sind, fallen weg, sofern nicht ausdrücklich Ausnahmen angeordnet sind (z. B. für Krankheitszeiten angestelltenversicherungspflichtiger Arbeiter). Ebenso kommen dem fehlenden Arbeiter nicht die Überstunden der übrigen Gefolgschaft zugute¹. Bei dem Überstundenverdienst gilt aber eine Ausnahme zugunsten der Bahnunterhaltungsarbeiter, die im Sommer regelmäßig sechs Stunden Überzeitarbeit wöchentlich leisten (vgl. oben XI, 11 b) und für andere Arbeiter mit längerer regelmäßiger Überzeitarbeit. Die Kürzung des Urlaubslohns um die Sonderentlohnungen ist umstritten². Auf der einen Seite steht die Ansicht, daß es die Fürsorgepflicht gebiete, dem Arbeiter auch bei Arbeitsversäumnis, besonders im Erholungsurlaub, den vollen sonst verdienten Lohn (einschl. aller Zulagen, sogar reiner Aufwandsentschädigungen, wie Schmutz- und Nachtzulagen!) weiterzuzahlen. Für die dies verneinende positive Regelung der TO. und der Dilo spricht aber, abge-

¹ So auch TO. B § 14 Abs. 3; Erlasse des Reichsfinanzministers vom 26. August/9. September 1939 (RBB. S. 212 und 238) über die Löhne der zum Kriegsdienst Einberufenen.

² Vgl. u. a. RAG. 7. März 1931, ARSlg. 11, 499; RAG. 19. Dezember 1936, ARSlg. 29, 39 mit Anm. Dersch; RAG. 28. September 1938, ARSlg. 34, 128.

sehen von der schwierigen Berechnung des etwa in Betracht kommenden Gedingeübertverdienstes und den hohen Summen, die für das Reich bei der Länge des Urlaubs, der Wehrmachtsübungen usw. in Frage stehen, der Grundsatz des Leistungslohns und der Lohngerechtigkeit: der Gedingeübertverdienst, auf den die mit gedingeunfähigen Arbeiten beschäftigten Arbeitskameraden sowieso immer verzichten müssen, soll wirklich nur durch besondere Kraftanspannung erworben werden können; und mehr oder minder zufällige Überstunden der Arbeitskameraden sollen nicht auch dem zugute kommen, der sie versäumt und wegen dessen Abwesenheit die Überstunden vielleicht gerade notwendig geworden sind.

XII. Lohnzahlung und Lohnabzüge.

1. Löhnungszeitraum ist der Kalendermonat. An seinem Schlusse werden der in ihm verdiente Lohn mit den Nebenbezügen und die Abzüge genau berechnet. Am Freitag jeder Woche erhalten aber die Arbeiter eine Abschlagszahlung in ungefährender Höhe des seit dem vorigen Freitag verdienten Lohns in runder Summe. Ist der Sonnabend oder der Freitag ein Feiertag, so wird die Abschlagszahlung so vorverlegt, daß sie zwei Tage vor dem Feiertag stattfindet. Der genaue Restbetrag wird dann nach dem Ende des Löhnungszeitraumes, möglichst zusammen mit der ersten Abschlagszahlung des neuen Monats ausgezahlt und dem Arbeiter dabei ein Abrechnungszettel ausgehändigt. Versuche (z. B. bei den Siemenswerken), die wöchentliche Lohnzahlung durch eine Dekaden- oder Monatszahlung zu ersetzen, sind nicht geglückt. Die Deutsche Arbeitsfront hat dann offiziell von weiteren Versuchen in dieser Richtung abgeraten. Der Wochenlohn erzieht zum Haushalten, kann vom Arbeiter leichter nachgeprüft werden und setzt ihn auch bei zahlungsschwachen Arbeitgebern weniger einer Verlustgefahr aus. Der Freitag bleibt der geeignetste Zahltag wegen der Einkäufe und des sonstigen Geldbedarfs am Wochenende¹.

Bei Urlaub wird dem Arbeiter auf Antrag der Lohn für die Urlaubszeit im voraus gezahlt, bei längerer Dienstbefreiung der ihm etwa zustehende Lohn für höchstens zwölf Arbeitstage.

Lohnschulden sind Holschulden². Der Lohn ist bei der zuständigen Kasse in den Kassenstunden abzuholen. Er soll möglichst während der Arbeitszeit ausgezahlt werden. Wenn das aber nicht möglich ist, z. B. bei Spät- oder Nachtschicht, so kann kein Lohn für die zum Abholen auf-

¹ G u s k o, Monatshefte für NS.-Sozialpolitik 1936, S. 376 ff.

² Gesetz über Zahlungen aus öffentlichen Kassen vom 21. Dezember 1938, RGBl. I 1899; aml. Erläuterung in DJ. 1939, 45; DurchfAnordng. des RFM. vom 9. Januar 1939, RBB. 9; Zusatzbest. des RVM. in „Reichsbahn“ 1939, 142.

gewendete Zeit gefordert werden. Vielfach wird der Lohn auch bei der Beschäftigungsstelle selbst ausgezahlt. Über die Form der Zahlung (Vor-zählen oder Tütenzahlung) trifft Anhang XII der Kassenvorschriften Teil I eingehende Bestimmungen; in Anhang X der gleichen Vorschrift ist das Verfahren der Lohnüberweisung auf das Sparkonto des Arbeiters geregelt.

Der Arbeiter hat eine etwaige Nichtübereinstimmung des gezahlten Betrags mit der Abrechnung sofort zu beanstanden. Andere Beanstan-dungen des ausgezahlten Betrags, also im wesentlichen Beanstandungen der rechnerischen Richtigkeit müssen spätestens binnen drei Monaten nach der Auszahlung vorgebracht werden. Spätere Beanstan-dungen werden nach § 27 Abs. 6 Dilo „nicht mehr berücksichtigt“. Diese Abkürzung der Verjährungsfrist durch dienstordnungsmäßige Festsetzung einer Verwirkungsklausel¹, der Dilo von 1934 unbekannt, ist durch § 14 Abs. 4 TO. B eingeführt worden, um umständliche Nachprü-fungen nach längerer Zeit zu verhüten.

2. Die Abzüge vom Bruttolohn sind leider zahlreich und erheblich. Wie die Lohn-, Wehr- und Bürgersteuerbeträge — von dem Kriegszuschlag zur Lohnsteuer werden nur wenige Arbeiter betroffen — so sind auch die Beiträge zu den Sozialversicherungseinrichtungen und sonstige satzungsgemäße Forderungen dieser Einrichtungen nach gesetzlicher Vorschrift abzuziehen, und zwar ohne Rücksicht auf die Pfändungs-grenze. Die Pfändungsgrenze bleibt auch außer Betracht beim Abzug der Geldbußen (Ordnungsstrafen) nach § 30 Dilo². Denn mit der Geld-buße wird nicht gegen den Lohnanspruch aufgerechnet; die DRB. ist hier nur Durchgangsstelle, Treuhänder für die NS.-Volkswohlfahrt, an die sie die Geldbuße gemäß § 20 der 2. DurchfVO. zum AOG. in der Fasung der VO. über die Verwendung von Geldbußen vom 14. November 1934 (RGBl. I 1164) abführt.

Auch für den Abzug der Beträge, die der Arbeiter der Reichsbahn aus Miete, Pacht, Lieferung von Feuerung oder Beleuchtung, oder die er der Reichsbahn-Kleiderkasse aus Lieferung von Dienstkleidung schuldet, gilt die Pfändungsgrenze nicht. Hier handelt es sich nämlich nicht um Aufrechnung im Sinne von § 394 BGB., sondern um zulässige Anrechnung im Sinne von § 115 Abs. 2 Gewerbeordnung³. Die Gewerbeordnung gilt zwar

¹ Zulässig: RAG. 5. September 1936, ARSlg. 28, 263; RAG. 11. Juni 1938, ZAkDR. 1939, 207.

² So Hueck-Nipperdey-Dietz Anm. 30 zu § 28 AOG. mit Recht gegen Dersch und Mansfeld-Pohl; richtig auch Eten, DJZ. 1935, 1099.

³ Vgl. Landmann-Rohmer (1932), Anm. 2 zu § 118 und Anm. 4 zu § 115 GewO.

für die DRB. nicht; aber ihre Grundsätze werden auch von der DRB. angewandt, und so ist auch § 115 GewO., der in der Hauptsache Schutzbestimmungen für den Arbeiter, nämlich das Truckverbot, enthält, entsprechend anzuwenden. Die Abzugsfähigkeit der Kleiderkassenforderungen ist durch § 117 Abs. 2 GewO. gedeckt. Der Dienstherr, der dem Arbeiter erlaubterweise und zu seinem Besten einen Teil seiner Lebensbedürfnisse zur Verfügung stellt, kann nicht bei Verschuldung des Arbeiters gezwungen sein, entweder ihn unentgeltlich weiter zu versorgen oder auf jedesmaliges Einverständnis des Arbeiters mit dem Abzug oder auf Klage und Vollstreckung angewiesen zu werden.

Schadensersatzansprüche gegen den Arbeiter, die auf Verletzung von Dienstpflichten beruhen (vgl. oben IX, 2), werden gegen den Lohnanspruch aufgerechnet¹. Hier gilt § 394 BGB. Über die Pfändungsgrenze hinaus wird der Schadensbetrag aber mindestens bei vorsätzlicher Verletzung der Dienstpflichten abziehbar sein, weil hier gegenüber dem Aufrechnungsverbot die Einrede der unzulässigen Rechtsausübung durchgreift². Die gesetzliche Regelung im Beamtenrecht: § 39 Abs. 2 DBG., wonach zur Überschreitung der Pfändungsgrenze ein Vollstreckungstitel wegen vorsätzlicher unerlaubter Handlung notwendig ist, hat im Arbeitsrecht noch keinen entsprechenden Niederschlag gefunden.

Schließlich sind gepfändete Lohnbeträge nach Maßgabe des Pfändungsbeschlusses einzubehalten. Die Pfändbarkeit des Arbeitslohns ist in § 850 b ZPO. geregelt. Auf Einzelheiten ist hier nicht einzugehen³. Es sei nur darauf hingewiesen, daß der pfandfreie Betrag in der Regel vom Bruttolohn zu errechnen ist, denn nach § 850 b Abs. 1 letzter Satz, § 850 Abs. 1 Satz 3 dürfen „Beträge, die auf Grund steuerrechtlicher oder sonstiger gesetzlicher Vorschriften zugunsten des Schuldners unmittelbar an eine dritte Stelle abzuführen sind, bei der Ermittlung des pfändbaren Betrags nicht in Abzug gebracht werden“. Anders ist es bei dem erweiterten Pfändungszugriff von Unterhaltsgläubigern, § 850 b Abs. 4, § 850 Abs. 3 ZPO. Die Berechnung im einzelnen ist, zumal wenn der Pfändungsbeschluß nicht klar gefaßt ist, recht schwierig⁴, weshalb auch die Anweisung zur Durchführung des Beschlusses von der RBD. ausgeht, die die Reichsbahn als Drittschuldner vertritt.

¹ RGZ. 85, 108 ff. und die weitere umstrittene Rechtsprechung.

² Weitergehend Hochreuther, DAR. 1937, 344 ff.

³ Ausführlich dazu Finger, Pfändung und Abtretung von Lohn- und Gehaltsansprüchen usw., ZVMEV. 1937, 214 ff. Zur Pfändung von Nebenbezügen u. a. Rühling, JW. 1938, 86 ff.; Z a w e r, JW. 1938, 432 ff.; K r a u s e, JW. 1937, 3012.

⁴ Vgl. (recht gut) Rühling, Die praktische Durchführung des Lohnpfändungsabzugs, JW. 1939, 681 ff.

Sache des gepfändeten Arbeiters ist es, etwa den besonderen Vollstreckungsschutz (Gesetz vom 13. Dezember 1934 oder VO. zur Ergänzung der Vorschriften über die Pfändung der Arbeitsvergütung vom 7. April 1938, RGBl. I 378) beim Vollstreckungsgericht zu beantragen. Wird auf Grund der letztgenannten VO. der pfandfreie Betrag vom Gericht erhöht, so bleibt doch nach ausdrücklicher Vorschrift der VO. für eine etwaige Aufrechnung der Verwaltung gegen den Lohnanspruch die gesetzliche Pfändungsgrenze unverändert maßgebend.

XIII. Treugeld.

1. Die Betriebsverbundenheit des Arbeiters nicht nur durch Lohnsteigerung bei mit den Jahren wertvoller werdender Leistung, sondern auch durch ein besonderes Geldgeschenk bei einem Arbeitsjubiläum zu belohnen, war schon vor dem Weltkrieg bei den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen üblich¹. In der Zeit der Gewerkschaften wurde dieser gute Brauch abgeschafft. 1934 hat die DRB. in der ersten Dilo wieder Treugelder eingeführt. Sie wurden nach 25 Jahren Dienstzeit und dann alle fünf Jahre bis zum 50jährigen Arbeitsjubiläum in steigenden Beträgen von 50 bis 300 RM gezahlt. Die TO. B hat die Einrichtung für das Reich übernommen, läßt aber eine Treugeldzahlung nur noch zweimal, nach einer Dienstzeit von 25 und 40 Jahren, und zwar mit Beträgen von 100 und 200 RM zu. Da hier wegen der Zusammenrechnung aller Dienstzeiten im öffentlichen Dienst Einheitlichkeit bestehen muß, hat sich die DRB. der Regelung angeschlossen. Zur Überführung der alten Regelung in die neue mußten wegen der schon gezahlten Treugelder und entstandener Anwartschaften in den Zwischenstufen Ausgleichsordnungen erlassen werden.

2. Das Treugeld ist nicht mehr eigentlich eine Belohnung für Betriebsverbundenheit, sondern für Staatsverbundenheit, nämlich lange Verbundenheit mit dem öffentlichen Dienst. Denn es wird die Dienstzeit nach § 7 Dilo zugrundegelegt, die sich aus Dienstzeiten bei verschiedenen öffentlichen Verwaltungen und Betrieben, als Soldat und Arbeitsmann und aus den der Dienstzeit zugeschlagenen fünf Jahren des alten Kämpfers zusammensetzen kann. Der Tag der Treugeldzahlung kann daher von dem wirklichen 25- oder 40jährigen Jubiläum der Tätigkeit bei der Reichsbahn oder auch im gesamten öffentlichen Dienst durchaus abweichen, auch deshalb, weil bei zwischenzeitlichem Ausscheiden die früheren Dienstzeiten nach § 7 Abs. 3 Dilo nicht voll angerechnet zu werden brauchen (s. oben VIII, 2). Dazu überschneidet sich die nach § 7 berechnete Dienstzeit mit den anders berechneten Zeiten, die für die Aus-

¹ Haustein-Stumpf, a. a. O., S. 303.

zeichnung des Arbeiters mit dem vom Führer gestifteten T r e u d i e n s t - E h r e n z e i c h e n zählen (Erlaß vom 30. Januar 1938 und Durchführungsbest., RGBl. I 48, 49 ff.). Um das — überaus häufige — Auseinanderfallen der beiden Ehrentage zu verhindern, an denen ja doch die Auszeichnungen dem Arbeiter im Kreise seiner näheren Arbeitskameraden ausgehändigt werden sollen, mußte die Dilo bestimmen: In der Regel ist das Treugeld mit der Überreichung des Treudienst-Ehrenzeichens für die entsprechende Dienstzeit auszuzahlen. Dies geschieht auch, wenn es erst nach dem Ehrenzeichen fällig wäre. Das Treugeld wird aber vor Überreichung des Ehrenzeichens ausgehändigt, wenn die 25- oder 40jährige Dienstzeit nach § 7 Dilo schon längere Zeit (etwa mehr als einen Monat) vor dem für das Ehrenzeichen maßgeblichen Tage vollendet ist. Dies kommt hauptsächlich bei alten Kämpfern mit der um fünf Jahre erhöhten Dienstzeit vor.

3. Ein Gericht hat die Pfändbarkeit des Treugelds verneint¹, weil der Anspruch des Arbeiters auf Zahlung des Treugelds ein höchstpersönlicher, nicht übertragbarer Anspruch sei (§ 851 ZPO.). Der Beschluß stellt besonders auf die von der Dilo bestimmte feierliche Form der Überreichung ab, die das Treugeld von anderen dienstordnungsgemäß gewährten Bezügen unterscheide. Früher, bei sechsmaliger Zahlung in gleichen Zeitabständen hätte man wohl noch zweifeln können, ob das Treugeld eine derart zweckgebundene Leistung sei. Heute ist die Entscheidung als richtig anzusehen.

XIV. Wechsel der Beschäftigung oder der Reichsbahnstelle.

1. Wünschen der Arbeiter, die auf einen Wechsel des Arbeitsplatzes bei der Reichsbahn zielen, wird nach Möglichkeit entsprochen. Dies gilt besonders, wenn der Arbeiter seine Eignung für einen höher bewerteten Arbeitsplatz bewiesen hat oder wenn er aus triftigen persönlichen Gründen einen Ortswechsel anstrebt.

2. a) Diesem Entgegenkommen des Dienstherrn entspricht aber auf der anderen Seite die Pflicht des Arbeiters, „soweit es der Dienst erfordert, jede ihm übertragene Arbeit zu leisten, die ihm nach seiner Befähigung, Ausbildung und körperlichen Eignung zugemutet werden kann“ (§ 20 TO. B., § 18 Abs. 1 Dilo). Die TO. B. betont, daß dies auch bei einer Zuteilung zu einer Beschäftigungsstelle auf unbestimmte Dauer (Überweisung) oder auf vorübergehende Zeit (Abordnung) gelte. Damit hat sie zwei Begriffsbestimmungen aus der alten Dilo der Reichsbahn übernommen, die wegen ihrer Unklarheit zu Schwierigkeiten geführt haben. „Vorübergehende Zeit“ und „unbestimmte Dauer“ sind keine Gegensätze.

¹ OLG. Düsseldorf 27. März 1936, ZVMEV. 1936, 663.

Selbst wenn im Zeitpunkt der Zuteilung deren Dauer unbestimmt ist, kann sie durchaus „vorübergehend“ bleiben. Die Folgen der verschiedenen Zuteilungsformen lassen sich bei solcher Unterscheidung nicht von vornherein übersehen. Eine ganz zweifelsfreie Lösung läßt sich nicht finden. Die neue Dilo hat sie auf folgende Weise versucht: Der Arbeiter hat, weil er für Verwendung im ganzen Reichsbahnbereich und in jeder ihm zumutbaren Tätigkeit eingestellt ist, ohne Lösung und Neuabschluß des Arbeitsvertrags einer Abordnung oder Überweisung zu einer anderen Reichsbahnstelle am gleichen oder einem anderen Dienstort zu folgen. „In der Regel ist der Arbeiter *a b z u o r d n e n*, wenn er nur auf kürzere, absehbare Zeit bei einer anderen Reichsbahnstelle verwendet werden und dann wieder zurückkehren soll, dagegen zu *ü b e r w e i s e n*, wenn er längere Zeit oder dauernd bei einer oder mehreren anderen Reichsbahnstellen beschäftigt werden soll und ihm die Überweisung nach seinen persönlichen Verhältnissen billigerweise zugemutet werden kann.“ Die Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse des Einzelnen bei einer Verpflanzung auf lange Sicht, also bei der Überweisung, wird im Einführungserlaß noch besonders unterstrichen. Zuteilung zur einmaligen Aushilfe (auch Urlaubs- und Krankenvertretung) oder zur dienstplanmäßig sich wiederholenden Ablösung ist immer Abordnung.

b) Nicht vollbeschäftigte Aushilfsarbeiter werden nicht abgeordnet oder überwiesen, weil sie nur für vorübergehende Arbeitsleistungen in einer Reichsbahnstelle angenommen werden. Arbeiter, die Hoheitsträger der Partei vom Ortsgruppenleiter aufwärts oder Standarten- oder höhere Führer einer Gliederung der Partei sind, sind nur mit Zustimmung des Stellvertreters des Führers an einen anderen Dienstort zu überweisen.

3. Das Recht der Verwendung des Arbeiters in jeder ihm zumutbaren Tätigkeit (sog. *D i r e k t i o n s r e c h t*) schließt das Recht ein, ihm eine höher oder niedriger entlohnte Beschäftigung zu übertragen ohne Abschluß eines neuen Arbeitsvertrages. Das kann innerhalb seiner Heimatstelle — durch längerdauernden Beschäftigungswechsel oder in Form von Ablöser- oder Vertretertätigkeit — oder im Falle der Abordnung oder Überweisung geschehen. Selbstverständlich wird in Ausübung dieses Rechts eine Herabstufung des Arbeiters nur im äußersten Notfall, in der Regel nur bei seiner völligen Nichteignung für seinen Arbeitsplatz, vorgenommen. Zwei besondere Sicherungen des Arbeitsplatzes hat die Dilo überdies ausdrücklich vorgesehen:

a) der als *H a n d w e r k e r* eingestellte oder ihm lohnmäßig gleich zu behandelnde Arbeiter soll mindestens in einer Tätigkeit der Lohngruppe A (Handwerkerlohn) beschäftigt werden. Muß er ausnahmsweise für längere Zeit als Nichthandwerker beschäftigt werden, so daß ihm

dieser Lohn verloren gehen würde, so ist das nur nach Änderungskündigung mit 14tägiger Frist möglich (§ 21 Abs. 1 TO. B, § 18 Abs. 3 Dilo). Bei kürzerer Verwendung als Nighthandwerker ist keine Änderungskündigung nötig. Bis zur Lösung des Handwerkervertrags wird stets Lohn mindestens nach Lohngruppe A gezahlt (§ 19 Abs. 2 Dilo).

b) Arbeiter, die infolge Betriebsunfalls oder eines auf der Dienstausführung beruhenden Gebrechens in ihrer bisherigen Beschäftigung nicht mehr verwendet werden können, sind in ihrem Einkommen besonders zu schonen. Das ist Ehrenpflicht des Betriebsführers. Sie sollen also in einer gleichwertigen und nur, wenn das nicht möglich ist, in einer niedriger gewerteten Tätigkeit weiterverwendet werden (§ 18 Abs. 4 Dilo). Der Lohn wird diesen Arbeitsofern insofern gesichert, als ihnen die bisherige Lohngruppe während der niedriger gewerteten Tätigkeit erhalten bleibt (§ 19 Abs. 5 Dilo). Deshalb ist auch einem Handwerker gegenüber in diesen Fällen keine Änderungskündigung auszusprechen. Die besondere Lohnsicherung gilt nicht für Arbeiter, die aus anderen in ihrer Person liegenden Gründen herabgestuft werden müssen. Im übrigen ist in allen genannten Fällen baldige Wiederrückführung in die frühere oder eine gleichwertige Tätigkeit anzustreben.

4. Der Beschäftigungs- und der Ortswechsel kann im übrigen nicht unerhebliche Lohnänderungen bringen. Die Dilo versucht, unter Aufrechterhaltung des Grundsatzes, daß jede Tätigkeit mit dem ihr zukommenden Lohn zu entgelten ist, Lohnverluste durch verschiedene Sicherungen möglichst zu verhindern. Die verwickelte Regelung kann hier nur angedeutet werden.

a) Grundsätzlich gilt „Spitzabrechnung“ (§ 19 Abs. 1 a Dilo): Lohngruppe, Lohnform (Schicht- oder Stundenlohn) und Ortslohnstaffel richten sich nach der Tätigkeit, die der Arbeiter jeweils verrichtet. Das besagt besonders, daß ein höherer Lohn stets sofort beim Beschäftigungswechsel eintritt.

b) Die häufigste Form des Beschäftigungswechsels ist die Beschäftigung eines Arbeiters (besonders bei kleinen Stellen) in einer Arbeitsschicht mit verschiedenen hoch (lohngruppenmäßig) bewerteten Tätigkeiten. Bleibt hierbei die Lohnform gleich, so gilt für die ganze Schicht folgende Pauschalabrechnung: grundsätzlich Lohngruppe der am längsten verrichteten Tätigkeit; bei zwei gleich langen Beschäftigungen Lohngruppe der höher bewerteten Tätigkeit; bei drei gleich langen verschiedenen Beschäftigungen Lohngruppe der mittelbewerteten Tätigkeit. Bleibt die Lohnform nicht gleich, so wird jede Tätigkeit spitz abgerechnet (§ 14 Abs. 1 Dilo), also ein Teilschichtlohn und die anfallenden Stundenlöhne zusammengestoßen.

c) Bei **A b o r d n u n g** bleibt dem Arbeiter die bisherige Ortslohnstaffel und — bei Übertritt aus ständiger Tätigkeit in einer höheren Lohngruppe in eine lohngruppenmäßig niedriger gewertete Tätigkeit — die bisherige Lohngruppe für die ganze Dauer der Abordnung erhalten. Die Lohnform wird durch die neue Tätigkeit bestimmt.

d) Bei **Ü b e r w e i s u n g** gilt sofort die Ortslohnstaffel des neuen Dienstortes und ebenso die Lohnform der neuen Tätigkeit; es bleibt aber unter der Voraussetzung des vorigen Absatzes der bisherige Lohngruppenlohn für 14 Kalendertage gesichert.

e) Bei Übertritt in eine niedriger gelohnte Tätigkeit in der gleichen Reichsbahnstelle behält jeder Arbeiter gleichfalls für 14 Kalendertage den Lohn der höheren Lohngruppe. Die oben besprochene Lohnsicherung des Handwerkers und des Arbeitsoffiziers geht insofern weiter, als beim Handwerker der Lohn bis zur Lösung des Handwerksverhältnisses, beim Arbeitsoffizier für die ganze Dauer der geringeren Beschäftigung gesichert ist.

f) Bahnunterhaltungsarbeiter müssen auf vielen Posten dienstplanmäßig ablösen. Lösen sie auf niedriger gewerteten Schrankenwärterposten ab, so behalten sie den Lohn ihrer Lohngruppe auch während der Ablösung, es sei denn, daß sie überhaupt ausschließlich als Ablöser (sog. Springer) beschäftigt werden. Auch die etwa höhere Ortslohnstaffel des ständigen Dienstortes bleibt dem Ablöser erhalten. Er soll durch die gelegentliche Ablösung, die eine Diensterschwerung bedeutet, nicht geschädigt werden.

g) Wer für einen anderen Dienst ausgebildet wird, behält während der Ausbildung die Lohngruppe seiner ständigen Tätigkeit.

XV. Urlaub.

1. Das Urlaubsrecht ist auch in den neueren deutschen Normen für das Arbeitsverhältnis (Tarif- und Betriebsordnungen) noch recht uneinheitlich behandelt. Selbst bei grundsätzlich gleich langem Urlaub kann man doch verschiedene Urlaubssysteme aufbauen; da in den Urlaubsbestimmungen aber vielfach nicht das eine oder andere System folgerichtig durchgeführt ist, so sind Zweifel häufig und ist die Rechtsprechung zum Urlaubsrecht reichhaltig.

Die Dilo von 1934 hatte, außer für die Arbeiter unter 21 Jahren, einen Urlaub, der sich nur nach der **D i e n s t z e i t** richtete, die der Arbeiter im öffentlichen Dienst zurückgelegt hatte. Das war ein einfaches System, aber ungerecht gegenüber den Arbeitern, die etwa erst in höherem Lebensalter ohne anrechenbare Vordienstzeiten bei der DRB. eintraten, wie es bei der großen Gefolgschaftsvermehrung nach der

Machtübernahme vielfach geschah. Die Dilo von 1938 ist deshalb, obwohl von der TO.B unabhängig, dieser gefolgt, indem sie den Urlaub der erwachsenen Arbeiter im wesentlichen mit dem Lebensalter ansteigen läßt. Jedoch werden nach 5, 10 und 15 Dienstjahren — hier von Vollendung des 18. Lebensjahres an gerechnet — Zusatztage zu dem nach dem Lebensalter berechneten Urlaub gewährt. Der Normalurlaub kann auch bei diesem gemischten System, wie früher, von 6 auf 18 Arbeitstage steigen.

Die TO.B. hatte in Anlehnung an die schon früher für den öffentlichen Dienst bestehende Regelung auch den Urlaub der Jugendlichen mit geregelt, aber das hier angewandte System eines reinen Altersurlaubs mit absteigender Urlaubsdauer bei zunehmendem Lebensalter bis zu dem 21jährigen Arbeiter ausgedehnt. Das Jugendschutzgesetz vom 30. April 1938 (RGBl. I, 437), das gleich nach den TO.en erschien, beschränkt sich nun nicht darauf, den Urlaubsanspruch der Jugendlichen — und damit zum ersten Male überhaupt einen Urlaubsanspruch von Beschäftigten — und eine Mindestdauer des jährlichen Urlaubs festzulegen, sondern es greift in die verschiedenen bestehenden Urlaubssysteme ein, indem es die Einzelheiten der Urlaubsgewährung (Urlaubsjahr, Wartezeit, Wegfall der Pflicht zur Urlaubserteilung usw.) selbst regelt. Zur Klärung einer zunächst umstrittenen Frage greift die Ausführungsverordnung zum JSG. vom 12. Dezember 1938 (RGBl. I, 1777) in ihrer Ziff. 54 über den Geltungsbereich des Gesetzes hinaus, indem sie dem zu Anfang des Kalenderjahres noch 17 Jahre alt gewesenen Jugendlichen den Urlaub des Siebzehnjährigen unter gewissen Voraussetzungen noch für das ganze Jahr zugesichert, also ihn auch nach Vollendung des 18. Jahres urlaubsrechtlich noch als Jugendlichen gelten läßt. Danach war die Regelung der TO.B und der ihr folgenden Dilo in ihrer bisherigen Form nicht mehr zu halten; denn sie sah zwar für den 14-, 15-, 16jährigen Jugendlichen einen höheren Urlaub vor als das Gesetz, erreichte aber die vom Gesetz beim Übergang aus dem 18. ins 19. Lebensjahr nunmehr geforderte Urlaubsdauer nicht ganz¹.

2. So ist nun aus dem zweiteiligen Urlaubssystem (absteigender Urlaub nach Lebensjahren bis zum 21. Lebensjahr, aufsteigender Urlaub nach Lebens- und Dienstjahren vom 22. Lebensjahr ab) ein recht verwickeltes dreiteiliges System geworden:

- a) für den Jugendlichen Urlaub nach JSG.;
- b) darauf weiter absteigender Urlaub bis zum Ende des Urlaubsjahrs, in dem das 21. Lebensjahr vollendet wird;

¹ Irrig insoweit Wacke a. a. O. S. 220 zu § 18 TO.B.

- c) schließlich von dem Urlaubsjahr an, in dem das 22. Lebensjahr vollendet wird, ansteigender Urlaub nach Lebens- und Dienstalter.

Dabei ist im Falle b das wirkliche Lebensalter am ersten Urlaubstage maßgebend; im Falle c richtet sich der Urlaub schon im Laufe des Jahres nach dem am Jahresende erreichten Lebens- und Dienstalter.

3. Der Urlaub des Reichsbahnarbeiters wird, anders als der des Beamten, nach *Arbeits-tagen* berechnet (das JSG. spricht von Werktagen). Arbeitstage in diesem Sinne sind für die Arbeiter, die mindestens eine Woche hintereinander den DDV. unterfallen, also für die Arbeiter des Betriebs- und Verkehrsdienstes mit wechselndem Dienst, alle Tage mit Ausnahme der im Dienstplan vorgesehenen Ruhetage. Da der wirkliche Dienst vor und nach dem Urlaub in verschiedene Tageszeiten fallen kann, so können die Urlaubstage nicht stets wie beim Büropersonal von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet werden. Es ist darauf zu halten, daß der Urlaub nicht durch ungünstige Dienstlage gekürzt wird. Die im Urlaub ausfallenden Dienste können u. U. nach dem Dienstplan so zusammengedrängt sein, daß sich mehrere abgekürzte Ruhezeiten und dafür mehr Ruhetage als gewöhnlich ergeben. Das darf nicht — durch Nichtanrechnung dieser Ruhetage — zu übermäßiger Urlaubsausdehnung führen. Ohne Rücksicht auf die dienstplanmäßige Lage der Schichten müssen vielmehr dann so viel Urlaubstage angerechnet werden, wie Schichten ausfallen. Für die übrigen Arbeiter — die nicht den DDV. unterstehen — sind Arbeitstage im Sinne der Urlaubsbestimmungen alle Werk-tage mit Ausnahme der ohnehin durchweg bezahlten Wochenfeiertage.

4. Das *Urlaubsjahr* der Dilo stimmt mit dem des JSG. überein; es ist das Kalenderjahr (anders die TO.B in § 18 Abs. 1). Von der TO.B weicht die Dilo auch in einem weiteren bedeutsamen Punkte ab: sie gewährt — wie das Jugendschutzgesetz — den Urlaub ausdrücklich für das laufende Beschäftigungsjahr, während die TO.B auf die Dauer der Tätigkeit des Arbeiters im öffentlichen Dienst „im abgelaufenen Urlaubsjahr“ abstellt (§ 18 Abs. 4). Dies letztere System läßt den frisch eingetretenen Arbeiter später zum vollen Urlaubsgenuß kommen und erfordert umständliche Berechnungen. Die Dilo läßt statt dessen den Urlaubsanspruch von der Betriebszugehörigkeit des Arbeiters insofern abhängen, als sie bei den Arbeitern, die nicht Jugendliche sind, den Urlaubsanspruch erst nach einer *Sperrzeit* von drei Monaten nach der Einstellung entstehen läßt. Die Urlaubsdauer bemißt sich dann nach den im Urlaubsjahr nach Ablauf der Sperrzeit zurückgelegten Arbeitsmonaten anteilig im Verhältnis zum Jahresurlaub. Im zweiten Urlaubs-

jahr erhält also der Arbeiter, falls er bis zum 30. September des Vorjahrs eingetreten war, bereits den vollen Urlaub. Nur anteiliger Urlaub wird auch dem Arbeiter gewährt, der innerhalb des Urlaubsjahrs ausscheidet, sowie dem Arbeiter, der länger als einen Monat zu anderen Zwecken ohne Lohn beurlaubt ist. Der Arbeiter, der im Laufe des Jahres wegen Erreichung der Altersgrenze ausscheidet, erhält noch den vollen Urlaub.

Der jugendliche Arbeiter hat nicht die einmalige Sperrzeit zu überwinden. Er hat nach § 21 JSG. für jedes Urlaubsjahr (Kalenderjahr), in dem er länger als drei Monate ohne Unterbrechung bei der DRB. tätig gewesen ist (Wartezeit), Anspruch auf den vollen Jahresurlaub, der ihm nach seinem Alter bei Beginn des Kalenderjahrs zukommt. Der Jugendliehenurlaub gilt, wie bereits oben angedeutet, auch für den Arbeiter, der am 1. Januar noch 17 Jahre alt gewesen ist, wenn er das 18. Lebensjahr erst nach Ablauf der Wartezeit vollendet, d. h. wenn er, wie die AusfVO. Ziff. 54 zu § 21 JSG. sagt, „in diesem Jahre länger als drei Monate als Jugendlicher in dem Betriebe tätig war“. Der von der DRB. voll zu gewährende Jahresurlaub kann nur um die Urlaubstage gekürzt werden, die dem jugendlichen Arbeiter etwa im gleichen Kalenderjahr schon in einem anderen Arbeitsverhältnis gewährt worden sind¹.

5. Für verschiedene Fälle ist in der Dilo Zusatzurlaub zum ordentlichen Erholungsurlaub vorgesehen:

a) Wie bei Beamten werden bei Urlaub in den Wintermonaten vom 1. November bis zum 31. März, der oft dienstlich notwendig ist, Zusatztage bewilligt, und zwar bis zu drei Urlaubstagen im Urlaubsjahr. Wird der Jahresurlaub nur zum Teil in diesen Wintermonaten genommen, so wird ein entsprechender Anteil der drei Tage — auf einen vollen Tag aufgerundet — gewährt. Ist weniger als ein halber Tag Zusatzurlaub fällig, so wird er nicht gewährt.

b) Schwerverbeschädigte Arbeiter erhalten, wenn sie Anspruch auf den vollen Jahresurlaub haben, einen Zusatzurlaub von sechs Arbeitstagen. Sind Arbeiter aus den Ursachen, die ihnen bei 50proz. Erwerbsbeschränkung den Schutz des Schwerverbeschädigtengesetzes oder des Gesetzes über die Versorgung der Kämpfer für die nationale Erhebung vom 27. Februar 1934 (RGBl. I 133) sicherten, zu 40 % oder mehr erwerbsbeschränkt, so beträgt der Zusatzurlaub vier Arbeitstage, bei mindestens 30proz. Erwerbsbeschränkung beträgt er zwei Arbeitstage. Der Zusatzurlaub vermindert sich entsprechend, wenn der Arbeiter nicht den vollen, sondern nur einen anteiligen Jahresurlaub zu erhalten hat.

¹ Zu den beim Betriebswechsel auftretenden Fragen vgl. u. a. Siebert, Monatshefte für NS-Sozialpolitik 1939, 310.

c) Einen Zusatzurlaub zugunsten einer Betätigung in der Hitlerjugend hat unter Übernahme der im öffentlichen Dienst schon bestehenden Handhabung das JSG. festgelegt. Jugendliche erhalten an Stelle der 15 oder 12 Arbeitstage 18 Tage Urlaub, wenn sie mindestens zehn Tage an einem Lager oder einer Fahrt der HJ. teilnehmen. Die gleiche Urlaubsverlängerung erhalten auf Grund der Dilo erwachsene Arbeiter, denen sonst ein kürzerer Urlaub zustände, wenn sie als Führer einer HJ.-Einheit mindestens die gleiche Zeit für den gleichen Zweck verwenden.

6. Alles bisher Gesagte gilt für die vollbeschäftigten ständigen Arbeiter. Bei nicht voll beschäftigten und bei Aushilfsarbeitern läßt § 19 ATO. Ausnahmen durch die DO. zu. Nicht vollbeschäftigte ständige Reichsbahnarbeiter erhalten zwar einen gekürzten, aber doch nicht im Verhältnis ihrer Teilarbeitszeit zur vollen Arbeitszeit gekürzten Urlaub. Diese Arbeiter (hauptsächlich Scheuerfrauen) sollen nicht auch beim Urlaub spüren, daß sie etwa nur halbtagsweise beschäftigt werden können.

Nicht vollbeschäftigte Aushilfsarbeiter (stundenweise Aushilfen) erhalten keinen Urlaub. Der Urlaub der vollbeschäftigten Aushilfsarbeiter entspricht dagegen sowohl bei den Jugendlichen wie bei den Erwachsenen vollständig dem des ständigen Arbeiters. Wegen dieser günstigen Stellung der Aushilfsarbeiter gilt bei der DRB. auch nicht das für das Baugewerbe geschaffene Urlaubsmarkensystem. Die auf Grund der 16. DurchfVO. zum AOG. vom 20. Mai 1936 (RGBl. I 454) vom Sondertreuhänder für den öffentlichen Dienst erlassene TO. über den Urlaub für nichtständige Gefolgschaftsmitglieder öffentlicher Verwaltungen und Betriebe bei im Eigenbetrieb ausgeführten Bauten nimmt ausdrücklich die DRB. aus. Es ist anzunehmen, daß auch bei einer Erweiterung des Anwendungsbereichs der Urlaubsmarken auf Grund der VO. vom 28. April 1939 (RGBl. I 870) die Reichsbahn nicht einbezogen werden wird. Wenn ein Bauarbeiter aus einem markenpflichtigen Betrieb zur DRB. übergehen sollte, so genießt er hier den Urlaub nach der Dilo und kann sich das angesammelte Urlaubsgeld auszahlen lassen.

Wegen weiterer Einzelheiten muß auf § 29 Dilo verwiesen werden.

7. Die Urlaubsgewährung ist nach neuerer Auffassung nicht ein zusätzliches Entgelt für geleistete Dienste, sondern Ausfluß der Fürsorgepflicht des Betriebsführers. Die durch den bezahlten Urlaub sichergestellte Erhaltung und Stärkung der Arbeitskraft des Beschäftigten ist aber nicht nur in seinem eigenen Interesse geboten, sondern auch im Interesse des Betriebs und vor allem der Volksgesamtheit,

für die der Betrieb und der Arbeiter schafft¹. Der Urlaubsanspruch ist ein einheitlicher, auf Gewährung von bezahlter Freizeit zur Erholung gerichtet. Nur wenn diese Freizeitgewährung aus bestimmten Gründen, besonders beim Ausscheiden des Gefolgschaftsmitglieds, nicht mehr möglich ist, kann sich aus der allgemeinen Fürsorgepflicht, die insofern über das Arbeitsverhältnis zeitlich hinauswirken kann, die Pflicht zur Geldentschädigung für entgangenen Urlaub (also bei bereits erworbenem Urlaubsanspruch) ergeben.

Diesen Grundgedanken entspricht die Dilo. Der Urlaub soll im Urlaubsjahr und nur, wenn das aus dringenden dienstlichen Gründen oder wegen Krankheit des Arbeiters nicht möglich war, noch bis zum 31. März des folgenden Jahres gewährt werden. Der Leiter der Reichsbahnstation hat den Urlaub vernünftig nach den berechtigten Bedürfnissen des Dienstes und der Gefolgschaft zu verteilen. In mehr als zwei Teile soll der Urlaub nicht zerlegt werden, um die Erholung nicht zu gefährden. Kann der Urlaub ausnahmsweise aus dringenden dienstlichen Gründen oder wegen Krankheit des Arbeiters auch nicht bis zum 31. März des dem Urlaubsjahr folgenden Jahres gegeben werden, so ist Entschädigung in Höhe des für die entgangenen Urlaubstage zuständigen Lohns zu zahlen, und zwar auch für die Zusatztage, die etwa dem beschädigten Arbeiter zustanden, nicht aber für Winterzusatztage, die nur in natura gewährt und bei Urlaubsausfall nicht fingiert werden können.

8. Nach einer befristeten Kündigung (von einer der beiden Seiten) erhält der Arbeiter den ihm noch zustehenden Urlaub während der Kündigungsfrist. Reicht diese nicht dazu aus — was kaum vorkommen kann —, so erhält der Arbeiter für die ihm entgangenen Urlaubstage gleichfalls Lohn als Urlaubsentschädigung, außer wenn ihm aus eigenem Verschulden gekündigt worden ist. In diesem letzten Falle verfällt der nicht während der Kündigungsfrist zu verwirklichende Urlaubsanspruch. Völlig erlischt der Anspruch, wenn der Arbeiter aus einem wichtigen Grunde fristlos entlassen wird oder wenn er vertragsbrüchig wird, d. h. ohne wichtigen Grund vor Ablauf der ordentlichen Kündigungsfrist den Dienst verläßt².

9. Der Urlaubsanspruch, der auf Freizeitgewährung für die körperliche Erholung des Arbeiters geht, ist natürlicherweise nicht vererblich³. Dagegen dürfte es der Auffassung von der Einheitlichkeit des Urlaubs-

¹ Vgl. RAG. 16. März 1938, ARSlg. 32, 316 mit Anm. Dersch; RAG. 26. Oktober 1938, DR. 1939, 390.

² So auch § 21 Abs. 1 JSG.

³ LAG. Dortmund 18. Juni 1937, ARSlg. 30, 29 ff.; dazu Beine, DAR. 1938, 25.

anspruchs nicht entgegenstehen, wenn man sagt, daß der bereits an Stelle des Anspruchs auf Freizeit getretene Abgeltungsanspruch (z. B. wenn dem Arbeiter der Urlaub bis zum 31. März nach dem Urlaubsjahr wegen Krankheit nicht in natura gewährt werden konnte) auf die Erben übergehe.

10. Dem Zweck des Urlaubs, dem Arbeiter Erholung und Kräftigung für die kommende Arbeit zu ermöglichen, tragen auch noch folgende Bestimmungen der Dilo Rechnung. Ist ein im Laufe des Urlaubsjahrs ausscheidender Arbeiter schon vom Jahresbeginn an dauernd arbeitsunfähig, so hat er keinen Urlaubsanspruch, also auch keinen Anspruch auf Entschädigung¹. Der Urlaub soll richtig verwendet werden; deshalb verliert der vollbeschäftigte Arbeiter — nach TO. B § 18 Abs. 8: alle Arbeiter —, der ohne Erlaubnis während des Urlaubs anderweit gegen Entgelt arbeitet, den Lohnanspruch für die Urlaubszeit. Der Erholungszweck wird nur erreicht, wenn der Arbeiter bei Erkrankung den Erholungsurlaub abbrechen und später nachnehmen kann. Deshalb hat die Dilo die Bestimmung in TO. B § 18 Abs. 5 und 10 nicht übernommen, wonach gewährter Urlaub durch eine Erkrankung nicht unterbrochen wird und Urlaub auch während einer Krankheit genommen werden kann.

11. Alles in allem ist der Erholungsurlaub des Reichsbahnarbeiters günstig und sozial geregelt. Dem Arbeiter braucht also nicht noch ein erhöhter Urlaub dadurch ermöglicht zu werden, daß etwa Beamte zeitweise ohne Entgelt für ihn einspringen. Auch sie brauchen in einer Zeit der Anspannung aller Kräfte ihren Erholungsurlaub dringend. Der Reichsminister des Innern hat deshalb — auch in Würdigung der Schwierigkeiten, die der Unfallschutz ungeschulter Ersatzmänner an den Arbeitsplätzen erfahrener Arbeiter bereitet — im Mai 1938 den Urlaubsverzicht von Beamten zur Ermöglichung eines längeren Arbeiterurlaubs für unerwünscht erklärt. Der RVM. hat seinerseits zugelassen, daß Studentinnen in den Semesterferien Arbeiterinnen auf geeigneten Arbeitsplätzen ohne Vergütung ablösen, um den Arbeiterinnen einen zusätzlichen bezahlten Erholungsurlaub zu verschaffen². Auch kann, wenn ein hauptamtlicher Amtswalter der DAF. auf deren Wunsch gelegentlich durch (vergütungslose) Ableistung eines praktischen Werkdienstes die unmittelbare Verbindung mit der Arbeit im Betriebe und den Arbeitskameraden wieder herstellt, für diese Zeit ein besonders erholungsbedürftiger Arbeiter zusätzlichen bezahlten Erholungsurlaub erhalten.

¹ So auch RAG. 27. April 1938, JW. 1938, 2308.

² Zu den bei dieser Ablösung entstehenden Rechtsfragen vgl. Haug Soziale Praxis 1937, 1042; Eichel, ebenda S. 1466; Herschel, DAR. 1938, 8 ff.

XVI. Arbeitsversäumnis; Dienstbefreiung.

1. Außer dem Erholungsurlaub gibt es viele andere Fälle von Arbeitsversäumnis. Soweit ohne Erlaubnis des Dienstvorgesetzten Arbeit versäumt wird, die Versäumnis also unzulässig ist, hat der Arbeiter für die versäumte Zeit keinen Lohnanspruch, da Lohn ja grundsätzlich nur für geleistete Arbeit gezahlt wird (§ 28 Abs. 4 Dilo). Bei zulässigem Fernbleiben fordert verschiedentlich entweder die — dispositive — Vorschrift des § 616 BGB. oder die Fürsorgepflicht des Betriebsführers oder eine besondere positive Anordnung eine andere Regelung.

Voraussetzung für ein zulässiges Fernbleiben von der Arbeit ist es, daß vorher der Leiter der Reichsbahnstelle dem Arbeiter Dienstbefreiung erteilt hat; es sei denn, daß nach der Art des Falles eine ausdrückliche Dienstbefreiung überflüssig ist — z. B. bei Krankheit — oder nicht rechtzeitig eingeholt werden kann, etwa bei Todesfall in der Familie oder plötzlicher Vorladung vor eine Behörde. In diesen Fällen hat der Arbeiter seinen Dienstvorgesetzten aber unverzüglich nachträglich über den Grund seines Fernbleibens zu unterrichten.

2. Vom Krankheitsfall ist schon oben XI, 13 gesprochen worden. Im übrigen ordnet § 28 Dilo, wie es § 9 ATO. vorsieht, für zahlreiche Fälle zulässiger Arbeitsversäumnis Lohnfortzahlung an. Für weitere Fälle dieser Art verweist die Dilo, ohne erschöpfend sein zu wollen, auf die besondere reichsrechtliche Regelung.

a) Hindert ein Unfall bei der Arbeit den Arbeiter am Weiter-schaffen, so wird der Lohn für den Rest der Schicht fortgezahlt. Sucht der Arbeiter während der Arbeitszeit den Arzt auf und setzt er dann, ohne krankgeschrieben zu sein, die Arbeit fort, so hat der Leiter der Reichsbahnstelle zu entscheiden, ob der Lohn durchzuzahlen oder, weil der Arztbesuch (nach Befragung des Arztes) sich als überflüssig erweist, zu kürzen ist. Unter den kasuistisch aufgezählten Fällen zulässiger Arbeitsversäumnis mit Lohnfortzahlung auf Grund von persönlichen, familiären oder staatsbürgerlichen Pflichten oder Pflichten gegenüber der Volksgesamtheit sind hervorzuheben: Wohnungswechsel des Arbeiters, Eheschließung, Niederkunft der Ehefrau, Krankheit in der Familie, insbesondere ansteckende Krankheit, Todesfälle in der engeren Familie, Prüfungen, Ausübung des Wahl- oder Stimmrechts und der Funktionen als Reichstags-, Gemeinderatsmitglied usw., Wahrnehmung amtlicher Termine (soweit nicht vom Arbeiter selbst verschuldet), wozu u. a. auch Musterung, Wehrversammlung usw. gehören; schließlich ärztliche Untersuchungen, soweit nicht der Ersatz des Lohnausfalls Sache der Sozialversicherungsorgane ist. Voraussetzung für die Lohnfortzahlung ist stets, daß die Angelegenheit nicht außerhalb der Arbeitszeit, gegebenenfalls nach Dienstofftausch, erledigt werden konnte.

b) Reichsrechtliche Anordnungen von Lohnfortzahlung bei Arbeitsversäumnis gibt es in großem Umfang. Es gehören hierher u. a. die Beurlaubung zu Wehrmachtsübungen auf Grund der VO. vom 15. März 1939 (RGBl. I 609), für Zwecke der NSDAP. (Reichsparteitag, Dienstleistungen bei Aufmärschen, Kundgebungen usw., Teilnahme an Lehrgängen der Partei, der Gliederungen und des NSFK.), die Dienstbefreiung für Zwecke des zivilen Luftschutzes, der Freiwilligen Feuerwehren, der Technischen Nothilfe und des Roten Kreuzes auf Grund der einschlägigen Gesetze und des Erlasses des Reichsministers des Innern vom 20. Mai 1939 (RMBliV. 1102) mit Nachträgen, die Beurlaubung zu Lehrgängen für Leibbeserziehung auf Grund des Gesetzes vom 15. Februar 1935 (RGBl. I, 197) und der DurchfVO. vom 19. März 1935 (RGBl. I, 382). Die Wehrmachtübungsverordnung und die anderen Regelungen sehen in Verbindung mit der Lohnfortzahlung für die meisten Fälle längerer Beurlaubung eine gewisse Kürzung des Erholungsurlaubes vor. Die zum Kriegsdienst einberufenen Arbeiter erhalten ihren Friedenslohn weiter, es werden aber, da sie außerdem den Wehrsold erhalten, gewisse, nach dem Familienstand abgestufte Lohnteile abgezogen.

c) Von den übrigen zahlreichen Fällen der Dienstbefreiung mit Lohnfortzahlung seien noch genannt: Erholungsreisen mit Hilfe der Hitler-Freiplatz-Spende oder des Hilfswerks „Mutter und Kind“ (zusätzliche bezahlte Urlaubstage, wenn der Erholungsurlaub nicht ausreicht); Dienstbefreiung für den Reichsberufswettkampf. Für Erholungsreisen mit „Kraft durch Freude“ muß der Erholungsurlaub verwendet werden; wenn er nicht ausreicht, ist Dienstbefreiung ohne Lohn für einige Tage möglich.

d) Im Gemeinschaftsinteresse liegen die vom RVM. für den Bereich der Reichsbahn besonders genehmigten Dienstbefreiungen: zur Betätigung in Selbsthilfeeinrichtungen der Gefolgschaft, als Turn- und Sportleiter, als Schulungsleiter in der Reichsbahn-Kleinlandwirtschaft, zur Teilnahme an Tagungen der Organisation Reichsbahn-Kameradschaftswerk usw.

e) Die Entscheidung über die Zulassung sonstiger Dienstbefreiungen und über etwaige Lohnfortzahlung, auch über die Fälle der ADO. Nr. 2 ff. zu § 9 ATO., insbesondere über allgemeine oder teilweise Arbeitsruhe hat sich der RVM. vorbehalten. Denn auch bei einer allgemeinen, u. U. sehr kurzfristig ausgesprochenen Ermächtigung des Reichsministers des Innern oder des Reichspropagandaministers zur Arbeitsruhe im öffentlichen Dienst aus besonderem Anlaß (Führerreden usw.) sind ergänzende Anordnungen des RVM. nötig, weil der notwendig

fortlaufende Eisenbahnbetrieb eine wirkliche durchgängige Arbeitsruhe nicht zuläßt. Dienstbefreiung ohne Lohn können die nachgeordneten Stellen bis zum Amtsvorstand hinab in Einzelfällen bis zu einem Monat erteilen. Für die Dienstbefreiung ohne Lohn zur Verwaltung von Ämtern in der NSDAP. und Führerstellen in Gliederungen und angeschlossenen Verbänden gilt der oben genannte Erlaß des Reichsinnenministers vom 20. Mai 1939.

3. In diesen Bereich der Arbeitsversäumnisse gehören auch noch zwei Fälle, deren Regelung durch den Betriebsrisiko-Gedanken bestimmt ist.

a) Muß angeordneter Dienst wegen Störung von Betriebseinrichtungen oder bei der Bahnunterhaltung infolge von Frost, Regenfällen oder ähnlichen Gründen ausfallen, so erhält der zum Dienst erschienene Arbeiter seinen Lohn für diese Schicht, auch wenn ihm keine andere Arbeit zugewiesen werden kann. Bei voraussehbarer Unmöglichkeit einer schnellen Wiederaufnahme der Arbeit wird der Arbeiter vom Dienst befreit und die ausfallende Arbeitszeit innerhalb von zwei Wochen nachgeholt, soweit möglich und nach Arbeitszeitrecht zulässig. Sollte auch dies nicht möglich sein, so wird ausfallende Arbeitszeit vom zweiten Tage an mit halbem Lohn vergütet (vgl. die Schlechtwetterregelung im privaten Baugewerbe).

b) Bei Arbeitsversäumnis infolge Zugverspätung kann vom Lohnabzug abgesehen werden, wenn der Arbeiter seine Arbeitsstelle nur mit bestimmten Zügen erreichen kann.

XVII. Ende des Arbeitsverhältnisses.

1. In den Tarifordnungen für den öffentlichen Dienst ist die Beendigung des Arbeitsverhältnisses des Arbeiters an verschiedenen Stellen geregelt: das „Erlöschen des Dienstverhältnisses“ in § 18 ATO., die „fristlose Entlassung“ in § 17 ATO., die „Beendigung des Dienstverhältnisses bei den auf unbestimmte Zeit beschäftigten Gefolgschaftsmitgliedern“ in § 21 TO.B. Die DRB. hat alle Bestimmungen im § 32 Dilo unter der Überschrift „Beendigung des Arbeitsverhältnisses“ zusammengefaßt, sachlich aber die Regelung im ganzen nahezu unverändert übernommen. Dies konnte sie, weil das Kündigungsrecht der TO. sich im wesentlichen auf dem Recht der Dilo von 1934 aufbaut. Schon in dieser war die Ordnung der Lösung des Arbeitsverhältnisses von dem Fürsorgegedanken beherrscht. Die Zeiten der notwendigen Personaleinschränkung waren schon damals überwunden. Die Dilo verlängerte deshalb 1934 die Kündigungsfristen erheblich und führte die Unkündbarkeit nach 25 Dienstjahren ein. Inzwischen haben sich, wie bekannt,

die Verhältnisse so grundlegend geändert, daß zwar die Unkündbarkeit als Schutzmaßnahme für den älteren Arbeiter voll ihren Wert behalten hat, daß aber die verlängerten Kündigungsfristen, die naturgemäß für beide Teile gelten, oft dem Arbeiter lästig sind, der den Arbeitsplatz wechseln will.

2. Für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Kündigung — also bei einer Beschäftigung auf unbestimmte Dauer, die ja die Regel bildet, gilt folgendes:

a) Das Arbeitsverhältnis des ständigen Arbeiters ist während der ersten zwei Wochen nach jeder Einstellung (Probezeit) von beiden Seiten an jedem Tage zum Schluß der Arbeitsschicht auflösbar. Nach Ablauf der Probezeit ist die Dienstzeit nach § 7 für die Kündigungsfrist maßgebend. Die Frist beträgt¹:

im ersten Dienstjahr	2 Wochen,
nach einer Dienstzeit von 1 Jahr	4 „ ,
„ „ „ „ 10 Jahren	6 „ ,
„ „ „ „ 15 „	3 Monate,
„ „ „ „ 20 „	6 „

(nach einer Dienstzeit von 10 Jahren jeweils nur zum Schluß eines Kalendermonats).

Nach einer Dienstzeit von 25 Jahren ist der vollbeschäftigte ständige Arbeiter unkündbar, während er seinerseits auch weiterhin kündigen kann. Die Zulässigkeit der fristlosen Entlassung bleibt unberührt. Der Eintritt der Unkündbarkeit wird von der Vollendung der nach § 7 Dilo ordnungsgemäß berechneten Dienstzeit von 25 Jahren bestimmt, auch wenn gelegentlich einmal das Treudienst-Ehrenzeichen kurz vorher überreicht und deshalb auch das Treugeld verfrüht ausgezahlt sein sollte (vgl. oben XIII, 2). Den nicht vollbeschäftigten ständigen Arbeitern, d. h. solchen, die in der Regel auch noch eine andere Tätigkeit ausüben, konnte entgegen der Dilo von 1934 die Unkündbarkeit nicht zugesichert werden, weil sich daraus Unzuträglichkeiten ergeben hatten. Soweit solche Arbeiter aber am 1. April 1938 schon unkündbar geworden waren, bleiben sie es.

b) Für vollbeschäftigte Aushilfsarbeiter ist auf Grund der Ausnahmeermächtigung in § 19 Abs. 1 ATO. bestimmt: das Arbeitsverhältnis ist während des ersten Monats einer Beschäftigung täglich zum Schluß der Arbeitsschicht, später mit einer Frist von sieben Tagen auflösbar. Das gilt auch dann, wenn der Arbeiter früher schon einmal

¹ Ist der letztmögliche Kündigungstag ein Sonn- oder Feiertag, so genügt Kündigung am nächsten Werktag: RAG. 18. Januar 1936. ARSlg. 26, 185.

längere Zeit ständiger Reichsbahnarbeiter gewesen ist¹. Nicht vollbeschäftigte Aushilfsarbeiter werden in der Regel nur für bestimmte kurze Zeit angenommen. Andernfalls regeln die Reichsbahndirektionen ihre Kündigungsbedingungen.

3. Sonderbestimmungen für bestimmte Gruppen:

a) Den in der Angestelltenversicherung versicherten Arbeitern bleibt der Schutz des Angestellten-Kündigungsschutzgesetzes vom 9. Juli 1926 erhalten. Ihnen darf also nach fünfjähriger Beschäftigung bei der Reichsbahn oder ihren Rechtsvorgängern nur mit drei Monaten Frist, nach 8 Jahren mit 4 Monaten, nach 10 Jahren mit 5 Monaten und nach 12 Jahren mit 6 Monaten Frist, jeweils nur zum Schluß eines Kalendervierteljahres, gekündigt werden; sie selbst können nach dem Recht der Dilo kündigen (anders wohl § 16 TO. A). Dienstjahre, die vor Vollendung des 25. Lebensjahrs liegen, werden bei Berechnung der Beschäftigungsdauer nicht mitgezählt.

b) Schwerbeschädigte Arbeiter genießen den Kündigungsschutz des Gesetzes über die Beschäftigung Schwerbeschädigter vom 12. Januar 1923. Danach beträgt die Kündigungsfrist ihnen gegenüber mindestens 4 Wochen; die Dilo hat aber überwiegend längere Kündigungsfristen. Zur Kündigung ist die vorher zu beantragende Zustimmung der Hauptfürsorgestelle notwendig. Beschwerde gegen deren Entscheidung ist, wenn es sich um Reichsbahnarbeiter handelt, nach § 21 Abs. 3 des Gesetzes an den Reichsverkehrsminister zu richten. Schwerbeschädigte im Sinne des Gesetzes sind infolge Dienstbeschädigung oder durch Unfall um wenigstens 50 % in ihrer Erwerbsfähigkeit Beschränkte, die auf Grund von Versorgungsgesetzen oder der reichsgesetzlichen Unfallversicherung Pension oder Rente beziehen. Die Hauptfürsorgestelle kann aber auch anderen Schwererwerbsbeschränkten (über 50 %) sowie Kriegs- und Unfallbeschädigten mit weniger als 50 %, aber mindestens 30 % Erwerbsbeschränkung (Minderbeschädigten) den Schutz des Gesetzes im Einzelfall zuerkennen, wenn sie sich „ohne Hilfe dieses Gesetzes einen geeigneten Arbeitsplatz nicht zu verschaffen oder zu erhalten“ vermögen. Allgemein angeordnet ist das z. B. durch Art. 5 § 2 des Gesetzes über Änderungen auf dem Gebiete der Reichsversorgung vom 3. Juli 1934 (RGBl. I 541) zugunsten der Kriegsbeschädigten mit wenigstens 40 % Erwerbsbeschränkung. Diesen kommt also der Kündigungsschutz des Schwerbeschädigtengesetzes zu. Was für Schwerbeschädigte gilt, gilt nach § 4 des Gesetzes vom 27. Februar 1934 (RGBl. I

¹ Unveröffentlichtes Urteil des LAG. Gleiwitz vom 10. März 1936, Woischnik/RBD. Oppeln.

133) auch für die nach diesem Gesetz versorgungsberechtigten Kämpfer für die nationale Erhebung.

c) Wegen der Kündigung von Vertrauensmännern vgl. oben IV a. E.

4. **Fristloses Ausscheiden.** a) Auch das modernste und sozialste Arbeitsrecht kann die Möglichkeit nicht ausräumen, ein Arbeitsverhältnis aus besonders triftigen Gründen ohne Kündigungsfrist sofort aufzulösen, wenn es unhaltbar geworden ist¹. Das AOG. rechnet mit der fristlosen Kündigung, wie aus § 27 Abs. 1 und § 61 hervorgeht. Das AOGÖ. sagt nur deshalb nichts dem § 27 Abs. 1 AOG. Entsprechendes, weil es keine obligatorische Dienstordnung kennt und deshalb deren Inhalt nicht vorschreibt. Der Akademieentwurf eines Gesetzes über das Arbeitsverhältnis läßt in § 103 die fristlose Kündigung „aus wichtigem Grunde“ für beide Teile zu. Ein solcher Grund soll vorliegen, „wenn dem Kündigenden die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses nach dem Sinn und Wesen der Arbeits- und Betriebsgemeinschaft und der Art des Arbeitsverhältnisses unter Berücksichtigung der beiderseitigen Treupflicht nicht zugemutet werden kann“². Was das Gesetz bringen wird, steht dahin. Zunächst muß man sich an das gegebene, für verschiedene Beschäftigtengruppen in der Gewerbeordnung und im Handelsgesetzbuch verstreute Recht halten, wobei natürlich im Einzelfall zu prüfen ist, ob nationalsozialistische Rechtsauffassung die fristlose Kündigung erlaubt.

b) Die ATO. nennt die üblichen Gründe für eine fristlose Entlassung, wie sie die GewO. enthält, gar nicht, sondern erklärt nur in § 17 eine fristlose Entlassung aus wichtigem Grunde bei allen Gefolgschaftsmitgliedern *insbesondere* für zulässig in sechs Fällen, die vorwiegend politischen und rassischen Einschlag haben. Die Dilo von 1938 mußte, an die ATO. gebunden, diesen — übrigens nicht gerade glücklich formulierten — Katalog von sechs Fällen übernehmen, hat aber noch einige häufigere und wichtige Kardinalfälle der fristlosen Entlassung hinzugefügt: Diebstahl, Unterschlagung, Betrug, vorsätzliche Sachbeschädigung, Tötlichkeiten und grobe Beleidigungen gegen Vorgesetzte und Arbeitskameraden, unbefugtes Verlassen der Arbeit³ oder sonstige beharrliche Weigerung, die Dienstpflichten zu erfüllen. Der ATO. steht

¹ Das Abhängigmachen auch der fristlosen Kündigung von der Zustimmung des Arbeitsamts durch die VO. vom 1. September 1939 (RGBI. I 1685) — vgl. Vogels, DJ. 1939, 1809 — ist durch die Kriegsverhältnisse gerechtfertigt.

² Bedenken gegen diese subjektivistische Wendung bei Herschel: Die Gründe zu außerordentlicher Kündigung usw., DJ. 1939, 410.

³ Auch nach berechtigter Überweisung an eine andere Reichsbahnstelle: LAG. Frankfurt (Main) 18. Januar 1937, ARSlg. 29, 36.

diese Aufzählung, die für die Leiter kleinerer Außendienststellen unerläßlich schien, nicht entgegen, auch nicht die Möglichkeit einer fristlosen Entlassung, wenn der Arbeiter „mit einer abschreckenden Krankheit behaftet oder wenn er zur Fortsetzung der Arbeit an seinem bisherigen oder an einem anderen verfügbaren, ihm angebotenen und zumutbaren Arbeitsplatz unfähig ist“¹. Die Dilo von 1934 hatte hier noch einfach den Wortlaut aus § 123 GewO. stehen. Durch die neue Fassung sind wohl die gewichtigsten Bedenken gegen die fristlose Entlassung wegen Arbeitsunfähigkeit² beseitigt. Denn wie bisher schon die DRB. diese dienstordnungsmäßige Befugnis nur mit äußerster Vorsicht und stets nur zum Besten der Gemeinschaft — Betriebssicherheit! — oder des Arbeiters selbst — Unfallverhütung! — gehandhabt hat, so wird sie auch künftig das Arbeitsverhältnis nur nach Erschöpfung aller Möglichkeiten, also nach Ausschuchen und Anbieten aller geeigneten und verfügbaren Arbeitsplätze aufheben. In der Regel schleppt sie den Arbeitsveteranen durch; er muß sich aber natürlich eine Überweisung an einen anderen Dienstort zumuten lassen, wenn ihm nur so ein Arbeitsplatz erhalten werden kann (§ 18 Abs. 4 c Dilo). Arbeitern, die bereits längere Zeit krank und voraussichtlich zur Wiederaufnahme der Arbeit unfähig sind und bei denen deshalb mit der Möglichkeit der Invalidisierung gerechnet werden muß, darf nicht vor Ablauf der 26. Woche ihrer Krankheit gekündigt werden. Hat ein Arbeiter seine Invalidisierung beantragt, so soll ihm nicht vor Abschluß des Invalidisierungsverfahrens gekündigt werden. Falls also dann nicht die Invalidisierung ein automatisches Ausscheiden herbeiführt (vgl. unten 5 c), ist immer noch zwischen fristgemäßem und fristlosem Kündigen zu wählen. Bei einem unkündbaren Arbeiter bleibt freilich — eine bedauerliche Folge dieser schönen sozialen Errungenschaft — nur fristlose Kündigung übrig. Einer Willkür unterer Stellen ist dadurch vorgebeugt, daß jeder fristlosen Entlassung — wie übrigens auch der fristgemäßen Kündigung — eines ständigen Arbeiters mit mindestens zehn Dienstjahren oder mit mindestens vier zuschlagberechtigenden Kindern die RBD. vorher zustimmen muß.

c) Zwei Fälle fristlosen Ausscheidens seien hier noch besonders erwähnt: Eine fristlose Entlassung ist zulässig, wenn der Arbeiter politisch unzuverlässig ist. Dies muß aber bei einem Reichsbahnarbeiter vorher vom RVM. in einem förmlichen Untersuchungsverfahren festgestellt worden sein. Mit diesem Verfahren wird eine einheitliche

¹ Über die Pflicht zum Anbieten leichterer Arbeit vgl. LAG. Dortmund 30. Oktober 1936, ARSlg. 28, 96 mit Anm. Hueck.

² Vgl. Herschel a.a.O. S. 411.

Verwaltungsübung erreicht, und die Arbeitsgerichte werden von solchen heiklen und unerfreulichen Entscheidungen befreit¹.

d) Bei **V e r t r a g s b r u c h** (unberechtigter vorzeitiger Lösung des Arbeitsverhältnisses) durch einen Arbeiter der Eisen- und Metallwirtschaft — und anderer Wirtschaftszweige, die bei der DRB. nicht in Betracht kommen — kann der Unternehmer nach der 7. Anordnung zur Durchführung des Vierjahresplanes vom 22. Dezember 1936 (Reichsanzeiger Nr. 299) das Arbeitsbuch zurückbehalten bis zum ordnungsgemäßen Ende des Arbeitsverhältnisses. Dies gilt, wie der Reichsarbeitsminister in einem Erlaß vom 23. Februar 1939 festgestellt hat, auch dann, wenn der Arbeiter durch gewollt vertragswidriges Verhalten absichtlich seine Entlassung herbeiführt.

5. **A u t o m a t i s c h e s A u s s c h e i d e n.** a) Ohne Kündigung endet das Arbeitsverhältnis mit Ablauf des Monats, in dem der Arbeiter das 65. Lebensjahr vollendet (§ 18 Abs. 1 ATO., § 31 Abs. 7a Dilo). Diese Regelung paßt sich der Altersgrenze für die Beamten an, die noch im DBG. vom 26. Januar 1937 aufrechterhalten ist. Diese Altersgrenze ist aber letzthin durch verschiedene Erlasse des Reichsinnen- und -finanzministers schon zu Friedenszeiten und sodann durch Kriegsmaßnahmen gelockert worden. Bei dem steigenden Arbeitermangel waren entsprechende Lockerungen im Arbeitsrecht notwendig. Aber darüber hinaus fordert die Eigenart der Altersversorgung des Arbeiters Ausnahmen von der starren Begrenzung des Arbeitsverhältnisses.

b) Der Arbeiter soll deshalb bei voller Leistungsfähigkeit über 65 Jahre hinaus weiterbeschäftigt werden, wenn er beim Erreichen der normalen Altersgrenze noch keinen Anspruch auf laufende Bezüge aus der Reichsbahn-Versicherungsanstalt Abt. A (Träger der Invalidenversicherung) oder auf Ruhegeld aus der Angestelltenversicherung oder aus der Sozialversicherung in der Ostmark oder einer anderen Altersversorgung einer öffentlichen Verwaltung hat. Sind zwar laufende Bezüge aus der **P f l i c h t v e r s i c h e r u n g** schon fällig, hat der Arbeiter aber noch keinen Anspruch auf **z u s ä t z l i c h e** Altersversorgung, so kann er weiterbeschäftigt werden, wenn und solange er für zuschlagberechtigende Kinder zu sorgen hat.

Außerdem kann der Arbeiter über die Altersgrenze hinaus beschäftigt werden, wenn der Personalbedarf es erfordert, der Arbeiter körperlich und geistig dazu geeignet und einverstanden ist.

¹ W a c k e a.a.O. S. 92—94.

Jede Beschäftigung über die 65-Jahr-Grenze hinaus bedarf der vorherigen Zustimmung der RBD. Das kündigungsslose Ausscheiden aus Altersgründen wird mit der Weiterbeschäftigung um höchstens drei Jahre hinausgeschoben. Das Arbeitsverhältnis endet aber vorher kündigungslos, sobald die oben bezeichneten Voraussetzungen für die Weiterbeschäftigung wegfallen. Schließlich bleibt in allen Fällen beiden Teilen die Möglichkeit einer früheren Kündigung, notfalls auch der fristlosen Beendigung des Arbeitsverhältnisses unter den dafür geltenden Voraussetzungen.

c) Wie die Altersgrenze zur Überbrückung einer Lücke zwischen Arbeitslohn und Altersrente heraufgesetzt werden kann, so endet andererseits das Arbeitsverhältnis schon vor der Altersgrenze kündigungslos mit Zustellung des Bescheids, durch den für den Arbeiter eine Invalidenrente festgesetzt ist, oder — bei späterem Beginn des Rentenlaufs — mit Beginn dieses Laufs. Schwebt zu dieser Zeit gerade ein Heilverfahren, so endet das Arbeitsverhältnis erst mit dessen Abschluß, falls nicht überhaupt der Arbeiter dadurch wieder dienstfähig und deshalb die Rente ihm wieder entzogen wird. Bereits als Invalidenrentenempfänger ausgeschiedene Arbeiter werden überdies, wenn ihnen auf Grund einer Nachuntersuchung die Rente wieder entzogen wird, unter bestimmten Voraussetzungen wieder eingestellt.

d) Neben den Fällen der Dilo gibt es weitere Fälle kündigungslosen Ausscheidens: Nach § 7 der VO. über Fürsorge für Soldaten und Arbeitsmänner in der Fassung vom 29. Dezember 1937 (RGBl. I 1417) endet das Beschäftigungsverhältnis der Arbeiter im öffentlichen Dienst mit Ablauf des Tages, der dem Tage des Eintritts in die Wehrmacht zum Erfüllen der aktiven Dienstpflicht (§ 8 des Wehrgesetzes) vorangeht. Das Gleiche gilt beim Eintritt in den Reichsarbeitsdienst als Arbeitsmann. Einer Kündigung bedarf es nicht. Wird der Einberufene vor dem Gestellungstag krank und dadurch am Einrücken verhindert, so endet das Arbeitsverhältnis zunächst nicht¹. Auf das Ende des Arbeitsverhältnisses ist es dagegen ohne Einfluß, wenn der Arbeiter nach dem Ausscheiden auf Grund einer negativ auslaufenden wehrmachtsärztlichen Untersuchung nicht als Soldat eingestellt wird (§ 11 der VO.)². Dann muß gegebenenfalls ein neues Arbeitsverhältnis begründet werden. Ein auf Grund der VO. zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung vom 13. Februar 1939 (RGBl. I 206) zeitlich u n b e g r e n z t zur Dienstleistung verpflichteter Arbeiter

¹ ArbG. Berlin 14. Januar 1937, ARKartei „Wehrdienst V; Einzelfälle 1“.

² LAG. Berlin 17. April 1937, ARSlg. 30, 87.

scheidet gleichfalls aus dem bisherigen Beschäftigungsverhältnis kündigungsgelöst aus, nicht dagegen der zeitlich begrenzt Verpflichtete. Durch die Einberufung zum Kriegsdienst wird ein bestehendes Beschäftigungsverhältnis nicht gelöst (VO. vom 1. September 1939, RGBl. I 1683).

6. Bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses kann der Arbeiter eine Bescheinigung über die Art und Dauer seiner Beschäftigung und über die Zahlung der Versicherungsbeiträge fordern. Auf Verlangen ist ihm ein regelrechtes Zeugnis über Führung und Leistungen zu geben. Auch die Anforderungen an den Inhalt des Zeugnisses bestimmen sich aus dem Treuegedanken und der Fürsorgepflicht des Dienstherrn; das Zeugnis muß also ein objektives wahrheitsgetreues Gesamtbild des Ausscheidenden geben¹. Ein subjektiver, unbegründeter Verdacht der Unehrlichkeit z. B. darf sich nicht im Zeugnis ausprägen². Andererseits muß ein „Wegloben“ durch ein übertrieben gutes Zeugnis vermieden werden, damit die DRB. nicht dafür haftbar gemacht werden kann. Schließlich ist dem Arbeiter auf Antrag die nach § 170 AVAVG. zur Geltendmachung der Arbeitslosenunterstützung nötige Bescheinigung auszustellen.

Ausscheidenden vollbeschäftigten ständigen Arbeitern wird unter gewissen Bedingungen ein Übergangsgeld gewährt, sofern sie das Ausscheiden nicht selbst verschuldet oder selbst gekündigt haben.

7. Mit der Zahl der Entlassungen haben auch die Entlassungsstreitigkeiten bei der Reichsbahn seit der Machtübernahme sich derart vermindert, daß die DRB. umfangreiche Erfahrungen mit den Kündigungsschutzbestimmungen des AOG., die nach § 22 AOGÖ. im öffentlichen Dienst entsprechende Anwendung finden, glücklicherweise noch nicht gemacht hat. Auf die Bestimmungen der §§ 56—62 AOG. soll hier nicht näher eingegangen werden³. In der ständig anwachsenden Rechtsprechung und Literatur dazu haben sich verschiedene Stufen der sozialen Unerwünschtheit von Kündigungen herausgeschält, die in ihren Voraussetzungen und Folgen nicht immer leicht zu unterscheiden sind. Es sei hier nur erwähnt, daß die Kündigungswiderrufsklage eine rechtswirksame Kündigung voraussetzt. Das ist auch jetzt noch so, nachdem durch Änderungsgesetz vom 30. November 1934 der § 58 AOG. dahin geändert ist, daß bei Nichtwiderruf der Kündigung die vom Unternehmer zu zahlende Entschädigung nicht mehr nur bis zu $\frac{6}{12}$, sondern bis zur vollen Höhe des letzten Jahresarbeitsverdienstes dann festgesetzt

¹ Vgl. RAG. 12. Oktober 1935, DJ. 1935, 1888; auch Laue, Die nachträgliche Berichtigung des Dienstzeugnisses usw., DAR. 1939, 215.

² RAG. 9. Februar 1938, JW. 1938, 2424.

³ Dazu Schrag a.a.O. (oben zu III), S. 563 ff.

werden kann, wenn „die Kündigung offensichtlich willkürlich oder aus nichtigen Gründen unter Mißbrauch der Machtstellung im Betriebe“ vorgenommen ist. Eine derartige Kündigung ist, wenn auch eine sehr unerwünschte, so doch keine nichtige Kündigung. Nichtig ist die Kündigung dann, wenn sie nach ihren Gesamtumständen gegen die guten Sitten verstößt (§ 138 BGB.), so daß nach den Grundgedanken des AOG. der Fortbestand des Arbeitsverhältnisses unerläßlich ist¹. Die Nichtigkeit wird nicht im Widerrufsverfahren, sondern mit der Lohnklage oder Feststellungsklage geltend gemacht.

Schadensersatzansprüche des Gekündigten auf Grund der Kündigung sind in der Regel neben dem Anspruch auf Entlassungsentschädigung aus §§ 57, 58 AOG. nicht zuzulassen, weil das AOG. die Folgen einer unbillig harten und nicht durch die Betriebsverhältnisse bedingten, also die Treupflicht verletzenden Kündigung erschöpfend regeln wollte. Aber in Fällen, in denen darüber hinaus die Kündigung sittenwidrig ist und der Unternehmer durch sie dem Arbeiter vorsätzlich Schaden zufügt, ist ein Schadensersatzanspruch aus § 826 BGB. gegeben².

Die Klage auf Feststellung der Unwirksamkeit einer fristlosen Kündigung kann nach § 61 AOG. mit der Kündigungswiderrufsklage verbunden werden für den Fall, daß die Kündigung als befristete für wirksam angesehen werden sollte. Im allgemeinen ist eine fristlose Entlassung in eine befristete umdeutbar, wenn nämlich aus der Kündigung der Wille des Betriebsführers zu entnehmen ist, das Arbeitsverhältnis unter allen Umständen aufzulösen, auch wenn der Kündigungsgrund für eine fristlose Entlassung nicht „wichtig“ genug ist, und wenn dieser Wille auch dem Kündigungsempfänger erkennbar war. Eine Umdeutung ist nur dann unzulässig, wenn es sich herausstellt, daß der Grund, aus dem allein gekündigt ist, gar nicht vorliegt³. Auch die Klage auf Feststellung der Nichtigkeit einer fristgemäßen Kündigung wird mit der Widerrufsklage gelegentlich verbunden, um für den Fall, daß sich die Kündigung doch als rechtswirksam erweist, ihren Widerruf oder die Entschädigung zu erreichen.

8. Entschließt sich eine beklagte RBD. zum Widerruf der Kündigung, so hat die Reichsbahn nach § 59 AOG. dem Arbeiter für die Zeit zwischen Entlassung und Weiterbeschäftigung als Lohn den Betrag zu

¹ Vgl. RAG. 7. März 1936, ARSlg. 26, 125; Schrag a.a.O. S. 567; Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 2e zu § 58 AOG.

² Vgl. Hueck, Anm. zu RAG. 16. Dezember 1936, ARSlg. 28, 343; RAG. 7. Dezember 1938, JW. 1939, 775.

³ Vgl. Hueck, Anm. zu RAG. 21. Juli 1937, ARSlg. 30, 283.

zahlen, den er bei Fortsetzung der Arbeit mutmaßlich verdient haben würde. Hier ist der volle entgangene Lohn zu zahlen, die Beschränkung auf den reinen Zeitlohn bei Belassung des Lohns für Zeiten, in denen der Arbeiter keine Arbeit leistet (vgl. oben XI, 13) gilt hier nicht. Von dem nachzuzahlenden Lohn könnte (entsprechend § 615 Abs. 2 BGB.) der Betrag abgezogen werden, den der Arbeiter in der Zwischenzeit anderweit verdient oder zu verdienen böswillig unterlassen hat. Böswilliges Ausschlagen einer anderen Verdienstmöglichkeit wird man aber nicht behaupten können, solange die Widerrufsklage schwebt. Jedenfalls aber muß die DRB. von dem Nachzahlungsbetrag die von dem Entlassenen inzwischen bezogene Arbeitslosenunterstützung abziehen, da in Höhe dieser Unterstützung der Lohn nach § 113 AVAVG. von der DRB. an das Arbeitsamt zu zahlen ist. Die Aufrechnung dieser Beträge ist schon im Prozeß geltend zu machen. Was hiernach für den Zwischenlohn gilt, gilt ebenso für die Entlassungsentschädigung nach §§ 57, 58 AOG.¹ Diese Entschädigung hat übrigens den Charakter einer Abfindung, sie ist nicht Lohn. Sie genießt also nicht den besonderen Lohnschutz und ist daher unbeschränkt abtretbar, pfändbar und aufrechenbar².

XVIII. Sonderrecht der Kraftfahrer im Güterfernverkehr.

1. Die mächtige Aufwärtsentwicklung des Güterfernverkehrs mit Kraftwagen, an dem auch die Deutsche Reichsbahn Anteil hat, hat besondere arbeitsrechtliche Maßnahmen notwendig gemacht. Bis zum Jahre 1936 waren bei der Verwendung der Fahrer und Begleiter im privaten Güterfernverkehr starke Mißstände aufgetreten. Die Fernfahrer waren arbeitszeitlich so ausgenutzt worden, daß sie zwar auf weite Strecken ihre Güter sehr schnell ans Ziel bringen konnten, aber dadurch auch häufig erheblich überanstrengt wurden und sich und andere Straßenbenutzer Unfallgefahren aussetzten. Der vom Reichsarbeitsminister bestellte Sondertreuhänder der Arbeit für den gewerblichen Güterfernverkehr regelte deshalb die Arbeitsbedingungen der in diesem Verkehr tätigen Gefolgschaftsmitglieder durch eine TO. vom 15. Oktober 1936 (RABl. VI, 1171) gleichmäßig für das ganze Reich. Die Festsetzung der Löhne wurde den bezirklichen Treuhändern überlassen; der Schwerpunkt der TO. des Sondertreuhänders liegt in der Regelung der Arbeitszeit, zu deren Kontrolle auch ein von jedem Fahrer und Beifahrer zu führendes Arbeitsschichtenbuch geschaffen wurde. Der RVM. hat durch VO. vom 9. November 1936 (Reichsverkehrsblatt B Nr. 43 vom

¹ Vgl. RAG. 11. November 1936, ARSlg. 28, 202. Dazu Wiedemann, DAR. 1938, 53 ff.

² Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 3 zu § 58 AOG.

24. November 1936) die Arbeitszeitbestimmungen der TO. auch für die U n t e r n e h m e r im Güterfernverkehr und die von ihnen nicht im Arbeitsverhältnis beschäftigten Personen verbindlich gemacht.

Durch die TO. wurden zwar vom 1. Januar 1937 ab die ärgsten Mißstände bei der arbeitszeitlichen Beanspruchung der Fernkraftfahrer abgestellt. Die Grenzen dieser Beanspruchung sind aber immer noch sehr weit gesteckt. Mit der Arbeitszeit der TO. lassen sich Ferntransporte noch sehr wirtschaftlich auf weiteste Strecken im Deutschen Reich durchführen. War der gewerbliche Güterfernverkehr vorher bei völlig unkontrollierten Arbeitszeiten dem Kraftwagengüterfernverkehr der DRB. gegenüber auf weite Entfernungen ganz erheblich im Vorteil, so blieb er es auch noch mit den durch die TO. zugelassenen Arbeitszeiten. Die Fernkraftfahrer der DRB. standen wie das Zugpersonal im Schienenverkehr unter den DDV., die ihre Verwendbarkeit in der einzelnen Schicht und in der Woche viel enger begrenzten. Die Arbeitszeit des Kraftfahrers bei der Reichsbahn durfte danach bis zu 53 Stunden wöchentlich betragen, die einzelne Dienstschrift unter Einrechnung der Dienstbereitschaften usw. bis zu 12 Stunden und nur bei darin liegender zweistündiger Pause 14 Stunden. Das schon aus anderen Gründen notwendige Mitnehmen eines zweiten Fahrers verbesserte die Leistung des Lastzuges kaum, weil es die Dauer der für beide Fahrer gleich liegenden Dienstschrift nicht verlängern konnte. Auch die Zahl der Nachtschichten war begrenzt.

2. Diese Arbeitszeitregelung, die sich an die für den Schienenverkehr anlehnte, in dessen Schatten der Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen bei der Reichsbahn lange gestanden hatte, war unhaltbar, wenn die Reichsbahn die ihr zur Pflicht gemachte Motorisierung energisch betreiben und wettbewerbsfähig bleiben wollte. Der RVM. hat deshalb für die im Güterfernverkehr (Kraftwagenladungsverkehr) beschäftigten Kraftfahrzeugführer und Kraftwagenbegleiter der DRB. (Arbeiter) im Juli 1938 eine besondere Dienstordnung erlassen. Diese DO., „K r a d i l o“ genannt, gilt seit dem 1. August 1938 und enthält Bestimmungen über die A r b e i t s z e i t und die E n t l o h n u n g der Fernkraftfahrer. Außer diesen Sonderbestimmungen gilt für sämtliche anderen Arbeitsbedingungen die Dilo. Die Kradilo, deren Arbeitszeitbestimmungen durch Nr. 53 der Ausführungsverordnung zur AZO. vom 12. Dezember 1938 gedeckt sind, übernimmt im wesentlichen die Regelung der TO. für den gewerblichen Güterfernverkehr, paßt sie aber den Bedürfnissen der DRB. an und gestaltet sie in verschiedener Richtung sozialer aus. Sie ermöglicht es, Ferntransporte schneller an den Empfangsort zu bringen, verpflichtet aber auch zu einer verstärkten Betreuung der Fahrer, die

während ihres schweren Dienstes anders als der sonstige Eisenbahner überwiegend auf sich selbst angewiesen sind. Besonders müssen die Ruhegelegenheiten pfleglich behandelt werden, um ansehnliche und ungefährdete Fahrleistungen in der Nacht zu erzielen, die im Kraftwagenfernverkehr wegen der am Tage stattfindenden Be- und Entladung das Naturgegebene sind. Die Eigenart des Reichsbahn-Kraftwagendienstes bringt es mit sich, daß die Fernkraftfahrer zwischendurch auch in anderen Güterverkehren, im Nahverkehr, im Linien- und Schienenersatzverkehr, oder sogar auf Personenomnibussen oder im örtlichen technischen Dienst eingesetzt werden müssen. Das machte verwickelte Regelungen notwendig, um den Übergang von der Arbeitszeit- und Lohnregelung für Fernkraftfahrer zu den für die anderen Dienste geltenden Arbeitsbedingungen und umgekehrt reibungslos zu ermöglichen. Zunächst sollen die Fernfahrer nur nach Ablauf eines Zweiwochenzeitraums aus ihrem Dienst herausgenommen werden, um die Abrechnung zu erleichtern.

Im Schienenverkehr richtet sich die Arbeitszeit und die Dienst-einteilung auch des ortsgebundenen Personals letzten Endes immer nach dem Fahrplan und den darauf eingestellten Bedürfnissen des Eisenbahnkunden, ist also für das gesamte Betriebs- und Verkehrspersonal einschließlich der Dienstbereitschaften, Pausen und Ruhezeiten planmäßig festlegbar. Das gilt auch für den örtlich und zeitlich gebundenen öffentlichen Kraftwagenverkehr, also für den Personen- und Güter-Linienverkehr. Im Güterfernverkehr mit Kraftwagen sind dagegen der Zeitpunkt der Anforderung des Wagens, Lade- und Entladezeiten beim Kunden, Fahrzeit, Pausen und Verwendung der Fahrer außerhalb der Heimatstelle vorher unbekannt, nicht planbar und nicht überwachbar. Eine Arbeitszeitregelung für diese Fahrer kann also im wesentlichen nur Rahmenbestimmungen zum Schutze der Arbeitskraft geben, deren Einhaltung der Verantwortung des Fahrers und auch den von ihm angelaufenen fremden Reichsbahnstellen überlassen ist.

3. Sobald das Gefolgschaftsmitglied die Heimatstelle verläßt, gilt die Kradilo bis zu seiner Rückkehr, also auch dann, wenn eine angelaufene auswärtige Stelle den Fahrer inzwischen für eine Nahfahrt verwendet. Die Arbeitszeit darf alsdann einschließlich Dienstbereitschaften, Vorbereitungs- und Abschlußdienst zusammen 132 Stunden in zwei Kalenderwochen nicht überschreiten; innerhalb einer Woche darf sie (unter Ausgleich in der vorigen oder nächsten) bis zu 72 Stunden betragen. Überstunden dürfen keinesfalls entstehen, es sei denn durch Unfall am letzten Tage der zwei Wochen. Indem die vorher nicht abschätzbaren Dienstbereitschaften usw. voll in die Arbeits-

zeit einbezogen sind — anders als in den DDV. —, entspricht die Arbeitszeit begrifflich der der AZO. (§ 2 Abs. 1). Eine Ausnahme macht die *Fahrgastfahrt ohne Dienst* — wohl zu unterscheiden von der Dienstbereitschaft des neben dem Steuernden sitzenden Beifahrers —, die zu 60 % auf die Arbeitszeit angerechnet wird. Die Fahrgastfahrt dürfte im privaten Güterfernverkehr kaum eine Rolle spielen. Durch Zurechnung der etwaigen Fahrgastfahrten (in ihrer vollen zeitlichen Dauer) und der Pausen zur Arbeitszeit ergibt sich die *Dienstschicht*. Die Dienstschicht darf nur bei 2-Mann-Besetzung über 12 Stunden, und zwar dann höchstens 24 Stunden, betragen. Die *Pausen* müssen sich die Fahrer selbst einlegen, und zwar mit der Länge der Dienstschicht ansteigend 1—5 Stunden Pause. Jeder Fahrer darf innerhalb einer Dienstschicht höchstens 10 Stunden Dienst am Steuer leisten. Diese Höchstleistung kommt praktisch wegen der Schichtbegrenzung und der langen Be- und Entladezeiten, die ein Lastzug braucht, kaum vor. Nach jeder Dienstschicht muß eine ununterbrochene *Ruhezeit* gewährt werden, deren Mindestdauer nach der Länge der Schicht abgestuft ist und die mindestens 8 Stunden, bei einer Dienstschicht von mehr als 18 Stunden aber mindestens 10 Stunden betragen muß. Innerhalb von zwei Wochen sind zwei *Ruhetage* von je mindestens 24 Stunden zu gewähren. Erfordert es der Dienst, so können vier Ruhetage zusammenhängend beim Übergang aus dem einen in den nächsten Zweiwochenzeitraum gegeben werden. Mindestens zwei Ruhetage im Monat sollen in der Heimat gewährt werden. Im übrigen stehen aber Ruhezeiten und Ruhetage außerhalb denen in der Heimat gleich. Bei kurzer Entfernung zur Heimat, guter Verbindung, ausreichender Zeit und dienstlicher Möglichkeit sollen die Fahrer für die Ruhezeit oder den Ruhetag nach Haus geschickt werden. Bei den Ruhetagen wird davon starker Gebrauch gemacht.

4. Das *Lohneinkommen* der Fernfahrer soll nicht entsprechend der unterschiedlichen Arbeitszeit schwanken, sondern wie das der übrigen Reichsbahnarbeiter stetig bleiben. Daß es auch zu Recht verdient wird, dafür muß in der Hauptsache die geschickte Verfügung der Verkehrsstellen über Wagen und Personal sorgen. Die Schichten, die nach der *Kradilo* abgeleistet werden, werden sämtlich mit einem Schichtlohn abgegolten, der gleich 10 Stundenlöhnen zuzüglich 0,30 RM Schichtlohnzuschlag ist. Es wird also unterstellt, daß in der im Durchschnitt je Schicht 11stündigen Arbeitszeit nur eine Stunde unproduktiver Anwesenheit (Dienstbereitschaft, hauptsächlich beim Laden) und umgerechneten Fahrgastfahrzeit enthalten ist. Mit dem Schichtlohn für

60 Stunden stehen also die Fernkraftfahrer, ihrer erhöhten Beanspruchung entsprechend, besser als ihre Arbeitskameraden. Dieser Lohn wirkt auch in den Erholungsurlaub und sonstige Dienstbefreiungen mit Lohnfortzahlung hinein, wenn der Fahrer in den letzten vier Wochen vor dem Urlaub usw. überwiegend nach der Kradilo entlohnt worden ist.

5. Die übrigen Arbeitsbedingungen der Fernkraftfahrer sind, wie gesagt, unmittelbar aus der Dilo zu entnehmen. Ihre Aufwandsentschädigung ist besonders geregelt.

Verzeichnis der Abkürzungen.

ADO.	Allgemeine Dienstordnung
AOG.	Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934
AOGö.	Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben vom 23. März 1934
ArbG.	Arbeitsgericht
ArbGG.	Arbeitsgerichtsgesetz vom 10. April 1934
ARKartei	Stuttgarter Arbeitsrechtskartei
ARSlg.	Arbeitsrechtssammlung
ATO.	Allgemeine Tarifordnung für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst
AV.	Allgemeine Verfügung
AVAVG.	Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung
AZO.	Arbeitszeitordnung vom 30. April 1938
Bepa.	Dienstvorschrift über die Behandlung der Personalangelegenheiten der Arbeiter
DAR.	Deutsches Arbeitsrecht
DBG.	Deutsches Beamten-gesetz vom 26. Januar 1937
DDV.	Dienst-dauervorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal der Deutschen Reichsbahn
Dilo	Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn
DJ.	Deutsche Justiz
DJZ.	Deutsche Juristenzeitung
DO.	Dienstordnung
DR.	Deutsches Recht
DRB.	Deutsche Reichsbahn
Ersa	Vorschrift über die Heranziehung der Reichsbahnbediensteten zum Schadensersatz
GDO.	Gemeinsame Dienstordnung
HRR.	Höchstrichterliche Rechtsprechung
JSG.	Gesetz über Kinderarbeit und über die Arbeitszeit der Jugendlichen (Jugendschutzgesetz) vom 30. April 1938
JW.	Juristische Wochenschrift
KG.	Kammergericht

Kradilo	Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter im Kraftwagengüterfernverkehr der Deutschen Reichsbahn
LAG.	Landesarbeitsgericht
RABl.	Reichsarbeitsblatt (Teil I usw.)
RAG.	Reichsarbeitsgericht
RBB.	Reichshaushalts- und Besoldungsblatt
RBD.	Reichsbahndirektion
RGZ.	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RMBliV.	Ministerialblatt des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern
RMinBl.	Reichsministerialblatt
RVM.	Reichsverkehrsminister
TO.	Tarifordnung
TO. A	Tarifordnung A
TO. B	Tarifordnung B
VM.	Vertrauensmänner
VR.	Vertrauensrat, -räte
ZAkDR.	Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht
ZPO.	Zivilprozeßordnung
ZVMEV.	Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.



Haftung der Eisenbahnen für ohne Umladung in Wagenladungen beförderte Güter nach internationalem und deutschem Recht.

Von

Reichsbahnrat Rolf Küchler in Köln.

I. Die Rechtslage vor dem 1. Oktober 1938.

Die Weiterabfertigung von Gütern (vielfach auch ungenau Reexpedition genannt) hat von jeher eine große Rolle im deutschen und internationalen Eisenbahnverkehr gespielt. Es entspricht der kaufmännischen Gepflogenheit, daß der Großhändler Güter, die er in Wagenladungen bezogen hat und die an seine Käufer, die Kleinhändler, unmittelbar weiterversandt werden, nicht erst in andere Wagen umladen, sondern in den gleichen Wagen nach dem endgültigen Bestimmungsbahnhof weiterlaufen läßt. Demgemäß werden auch die in den Wagen verladene Güter auf dem Zwischenbahnhof nicht auf ihre Beschaffenheit und Unversehrtheit nachgeprüft. Dieses Verfahren bringt für den Groß(Zwischen-)händler den wirtschaftlichen Vorteil mit sich, daß die Herkunft der Ware dem Kleinhändler unbekannt bleibt. Die Weitersendung vom Zwischenbahnhof bis zum endgültigen Bestimmungsbahnhof geschieht durch Abschluß eines neuen Frachtvertrages mittels besonderen Frachtbriefs. Hiernach ist im rechtlichen Sinne der zweite Frachtvertrag keine Fortsetzung des ersten, sondern beide Frachtverträge stehen völlig selbständig nebeneinander.

Legt man das bis zum 1. Oktober 1938 in Kraft gewesene Eisenbahnverkehrsrecht — die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) vom 16. Mai 1928 und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) vom 23. Oktober 1924 — zugrunde, so war die Rechtsstellung der Verfrachter mit gewissen Nachteilen verknüpft, wenn sie von der geschilderten Möglichkeit der Weiterabfertigung von Wagen-

ladungen ohne Umladung Gebrauch machten. Die Nachteile traten bei der Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen wegen Beschädigung oder teilweisen Verlusts der Sendung in Erscheinung. Sie beruhen auf dem bereits erwähnten Umstand, daß das Gut auf dem Zwischenbahnhof nicht umgeladen und demgemäß auch nicht untersucht wird. Die während der Beförderung eingetretenen Schäden werden vielmehr in der Regel erst auf dem endgültigen Bestimmungsbahnhof entdeckt und der Eisenbahn angezeigt. In einem solchen Fall ist die Eisenbahn des ersten Frachtvertrages auf Grund von § 82 (1) EVO. und Art. 27 § 1 IÜG. berechtigt, von dem am zweiten Frachtvertrag beteiligten Verfrachter den Nachweis zu verlangen, daß das Gut bei Annahme zur Beförderung nach diesem Vertrag, d. h. bei der Neuaufgabe auf dem Zwischenbahnhof unversehrt war. Dieser Beweis kann aber nicht geführt werden, weil das Gut auf dem Zwischenbahnhof nicht untersucht, sondern ohne Umladung weiterbefördert worden ist. Der Entschädigungsanspruch aus dem zweiten Frachtvertrag ist deshalb aus diesem Grunde in der Regel abgelehnt worden. Das gleiche Schicksal mußte auch ein etwaiger Entschädigungsanspruch aus dem ersten Frachtvertrag erleiden, weil Entschädigungsansprüche aus diesem Frachtvertrag mit der Ablieferung des Guts erloschen sind. Wenn in den geschilderten Fällen der Weiteraufgabe von Wagenladungen das Gut zwar nicht dem Empfänger aus dem ersten Frachtvertrag körperlich übergeben wird, so liegt doch in der Weitersendung des Guts ein Tatbestand, welcher der tatsächlichen Ablieferung des Guts gleichsteht. Denn der Empfänger des ersten Frachtvertrags erhält auf dem Zwischenbahnhof die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit, über das Gut zu verfügen. Wenn er es nicht in seinen Besitz nimmt, sondern weiteraufgibt, so kommt darin sein Wille zum Ausdruck, die zum Abschluß gekommene Beförderung der Eisenbahn gegenüber als Erfüllung dieses Frachtvertrags zu billigen. Die Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag sind deshalb erloschen und verfielen nach dem vor dem 1. Oktober bestehenden Rechtszustand der Ablehnung. Wenn auch die Eisenbahnen in einzelnen Fällen aus Billigkeitsgründen sich über diese Schwierigkeiten hinweggesetzt und trotzdem in begründeten Fällen Entschädigungen gezahlt haben, so bleibt demgegenüber doch die Tatsache bestehen, daß die Verfrachter bei der Weiteraufgabe von Gütern ohne Umladung in rechtlicher Hinsicht kaum eine Möglichkeit hatten, Entschädigungsansprüche wegen Beschädigung oder teilweisen Verlusts der Sendung mit Erfolg geltend zu machen.

II. Die Neugestaltung der Haftungsregelung auf Grund der Ergebnisse der Konferenz von Rom.

1. Die in Rom nicht zur Annahme gelangten Vorschläge.

Bei der im ersten Abschnitt geschilderten Rechtslage nimmt es kein Wunder, wenn die Eisenbahnbenutzer in fast allen Staaten Europas die bestehende Regelung als unbefriedigend angesehen und mit Nachdruck eine Änderung dieses Rechtszustandes verlangt haben. Eine Reihe von Vertragsstaaten der Internationalen Übereinkommen haben sich diesen Anregungen nicht verschlossen. Für die in Rom im Herbst 1933 zur Revision des IÜG. zusammengetretene Konferenz lagen nach den Protokollen (Band I) Abänderungsanträge folgender Länder vor: Schweiz (Nr. 332), Deutschland (338), Österreich (339) und (415), Saargebiet (341) und (414), Tschechoslowakei (416) und Belgien (419). Die Lösung der Haftungsfrage wurde von diesen Anträgen auf drei verschiedenen Wegen gesucht, die sich nach den Protokollen Bd. II S. 148 folgendermaßen umreißen lassen:

„1. Anträge Nr. 338 (Deutschland) und 339 (Österreich).

Sämtliche aufeinanderfolgende Frachtverträge bleiben nach diesen Anträgen als selbständige Frachtverträge erhalten. Es wird lediglich vermutet, daß der auf der letzten Bestimmungsstation festgestellte Schaden auf dem letzten Transport entstanden ist.

2. Anträge Nr. 332 (Schweiz) und 341 (Saargebiet).

Diese Anträge wollen die aufeinanderfolgenden Frachtverträge so zusammenfassen, daß die Eisenbahn der letzten Beförderungsstrecke für den ganzen Transport von der ersten Versandstation bis zur letzten Bestimmungsstation haftet.

3. Antrag Nr. 419 (Belgien).

Dieser Antrag sucht die Lösung nur darin, daß die Ansprüche bei teilweisem Verlust und Beschädigung nicht erlöschen sollen, wenn das Gut ohne Umladung weiter aufgegeben und dem neuen Empfänger nicht ausgeliefert worden ist. In ähnlicher Richtung bewegt sich auch der Antrag Nr. 416 (Tschechoslowakei).“

Die Anträge zu 1. gelangten schließlich in Verbindung mit dem Antrag zu 3. zur Annahme. Zunächst sei die der Ablehnung verfallene Antragsgruppe 2. behandelt.

Die Schweiz schlug Einführung eines neuen § 4 zu Art. 26 mit folgendem Wortlaut vor:

„Bleibt jedoch das Gut bei der Weiterbeförderung im ununterbrochenen Gewahrsam der Bahn und wäre bei Verwendung des durchgehenden Frachtbriefes das vorliegende Übereinkommen anwendbar, so haftet die Eisenbahn nach den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für den ganzen oder teilweisen Verlust und Beschädigung des Guts in der Zeit von der Annahme auf der ersten Versandstation bis zur Ablieferung auf der letzten Bestimmungsstation.“

Noch ausführlicher ist der Vorschlag des Saargebiets, das einen neuen Artikel 27 a einführen wollte mit weiteren Vergünstigungen für die Verfrachter bezüglich Berechnung der Lieferfrist, der Feststellung des Gewichts und der Haftung für die Stellung von Wagen mit heimlichen Schäden. Allerdings sollte sich die Haftung anders als im Schweizer Vorschlag auf Wagenladungen beschränken und die Bestimmungen dieses Artikels sollten nicht gelten, wenn auf der Weiterabfertigungsstation eine Beschädigung oder Minderung des Guts oder Verlust einzelner Stücke festgestellt wird.

Der Schweizer Vorschlag geht schon insoweit über das erstrebenswerte Ziel hinaus, als ein Bedürfnis für die Gesetzesänderung nur bei Wagenladungen anerkannt werden kann. Eine Weiterabfertigung ohne Umladung findet bei Stückgütern regelmäßig nicht statt. Diese gelangen vielmehr in den Güterschuppen und können dort zu ihrer Weiterversendung vom Empfänger auf Mängel untersucht werden. Handelt es sich um eine größere Anzahl von Stückgütern, so werden diese häufig auch auf verschiedenen Frachtbriefen weiterbefördert. Jedenfalls ist bei Stückgütern dem Zwischenversender eine Nachprüfung des Guts zuzumuten und deshalb ein Bedürfnis für eine Erweiterung der Haftungsbestimmungen nicht anzuerkennen.

Das hervorstechendste Merkmal des schweizerischen Änderungsvorschlages besteht darin, daß sich diese Regelung auch auf Sendungen beziehen soll, die bisher nicht dem IÜG. unterstanden. Das würde gleichzeitig insoweit eine Erweiterung des Geltungsbereichs des IÜG. und damit auch des Abschnitts über den Rückgriff der Eisenbahnen untereinander notwendig gemacht haben. Die Schweiz hatte auch folgerichtig eine Änderung des Art. 1 § 1 und des Art. 48 IÜG. für ihren Änderungsvorschlag vorgesehen und entsprechende Anträge gestellt, zu Art. 1 § 1 Antrag 3 (Protokolle I S. 3) und zu Art. 48 Antrag 433 (Protokolle I S. 204). Durch den Schweizer Vorschlag werden folgende Fälle geregelt:

- a) Zwei aufeinanderfolgende Frachtverträge auf durchgehenden Frachtbrief des IÜG.,

- b) voraufgehend Frachtvertrag des IÜG., nachfolgend ein innerstaatlicher Frachtvertrag,
- c) voraufgehend ein innerstaatlicher Frachtvertrag, nachfolgend ein internationaler Vertrag.

Nicht betroffen ist in diesem Vorschlag lediglich der Fall, daß zwei innerstaatliche Frachtverträge aufeinanderfolgen.

Wie bereits angedeutet, hat der schweizerische Vorschlag in den unter b) und c) angeführten Fällen insofern einen Eingriff in das Binnenverkehrsrecht der Vertragsstaaten zur Folge, als danach in materieller Hinsicht demnächst auch für den Binnentransport die Haftungs Vorschriften des IÜG. gelten sollen. Hieraus ergeben sich rechtliche Schwierigkeiten in doppelter Hinsicht. Denn es ist einmal zu berücksichtigen, daß das IÜG. keine vollständige Kodifizierung des internationalen Eisenbahnverkehrsrechts enthält, sondern in einer Reihe von Fragen ausdrücklich auf das Binnenverkehrsrecht der einzelnen Staaten verweist oder die Materie überhaupt nicht regelt, so daß diese Lücke durch das Landesrecht ausgefüllt werden muß. Erwähnt sei, daß das IÜG. gerade auch die mit der Ablieferung des Gutes zusammenhängenden Rechtsfragen nicht selbst regelt, sondern ausdrücklich auf das Landesrecht der einzelnen Staaten verweist (vgl. Artikel 16 § 2). Hieraus ergibt sich, daß trotz der Vereinheitlichung der beiden Frachtverträge keine vollständige, einheitliche Rechtsgrundlage geschaffen wird. Es muß also unter Umständen die Eisenbahn des einen Staates das Binnenverkehrsrecht eines anderen Staates zur Beurteilung der Rechtslage heranziehen. Abgesehen davon, daß sich hieraus erhebliche praktische Schwierigkeiten ergeben, zeigt sich aus den geschilderten Umständen, daß die Vereinigung mehrerer Frachtverträge auf Grund des internationalen Rechts auch konstruktiv keine geschlossene Lösung gewährleistet.

Der schweizerische Vorschlag stößt zum anderen auf erhebliche Bedenken, die in dem Inhalt des jeweiligen konkreten Frachtvertrags liegen, der gerade auch im Hinblick auf die Haftung der Eisenbahn in verschiedener Form geschlossen werden kann. So kann z. B. der erste Frachtvertrag mit Angabe eines Lieferwerts, der zweite Frachtvertrag ohne eine solche oder auch umgekehrt geschlossen werden. Auch kann es möglich sein, daß eine Anweisung des Absenders im Sinne von Artikel 27 § 2 zu einer besonderen Beurteilung der Rechtslage führt. In beiden Fällen ergeben sich für die Vereinheitlichung zweier Frachtverträge erhebliche rechtliche Schwierigkeiten, weil die Frachtverträge nach ihrer rechtlichen Konstruktion voneinander verschieden sind.

Zu diesem Schluß kommt auch v. Nanassy in einem ausführlichen Aufsatz in der Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung

„Die Haftung der Eisenbahnen bei Neuaufgabe ohne Umladung“. (Berne^r Zeitschrift 1934 S. 258 ff. und 294 ff.) Es wird notwendig sein, sich verschiedentlich mit den dort vertretenen Auffassungen auseinanderzusetzen. In dem angeführten Aufsatz (aaO. S. 262) wird der Schweizer Vorschlag vor allem hinsichtlich der Frage der Aktiv- und Passivlegitimation für ergänzungsbedürftig gehalten. Der Grund auch für diese Schwierigkeiten dürfte, wie bereits von mir ausgeführt ist, in der Verkoppelung der Frachtverträge zu erblicken sein. Regelmäßig wird nur der letzte Empfänger der Sendung, der durch den Besitz des letzten Frachtbriefs den Bahnen gegenüber als der über das Gut aus den Frachtverträgen Verfügungsberechtigte ausgewiesen wird, Entschädigungsansprüche stellen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch, daß der Schadensnachweis den Bahnen gegenüber regelmäßig nur unter Mitwirkung des letzten Empfängers (Tatbestandsaufnahme oder Hausverhandlung) wird geführt werden können. Der erste Empfänger könnte auch nur die innerhalb des ersten Frachtvertrages entstandenen Ersatzansprüche geltend machen. Die Klageberechtigung des Empfängers aus dem letzten Frachtvertrage kann sich aber nur auf die Ansprüche dieses Vertrages beziehen. Er kann also seine Ansprüche nur darauf stützen, daß es sich um Schäden handelt, die während des letzten Frachtvertrages eingetreten sind. Stellt sich im Laufe des Rechtsstreits heraus, daß der Schaden bereits während eines vorhergehenden Frachtvertrages eingetreten ist, so muß die Klage wegen mangelnder Klageberechtigung abgewiesen werden, obgleich die verklagte Eisenbahn auch zur Befriedigung der geltendgemachten Ansprüche verpflichtet ist. Die Erhebung der Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag durch den letzten Empfänger ist aber nur nach Abtretung dieser Ansprüche durch den Zwischenversender möglich. Da es aber in vielen Fällen gerade der Zweck der Umbehandlung ist, die Herkunft des Gutes vor dem endgültigen Empfänger geheimzuhalten, wird dieser sich weigern, seine Ansprüche an den letzten Empfänger abzutreten. Es ließe sich nur dadurch praktisch Abhilfe schaffen, daß die Ansprüche aus dem letzten Frachtvertrag vom letzten Empfänger an den Zwischenversender abgetreten würden, um den Verfrachtern auf diese Weise sämtliche Ansprüche aus den Frachtverträgen zu sichern.

Hinsichtlich der Passivlegitimation liegt es m. E. so, daß die Klage gegen sämtliche an den einzelnen Frachtverträgen gemäß Art. 42 IÜG., § 96 EVO. zur Rückerstattung verpflichteten Versand- und Empfangsbahnen sowie gegen die Eisenbahn gerichtet werden kann, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Der Schweizer Vorschlag hat aber auch eine Reihe von Vorzügen aufzuweisen. Er sieht eine durchgehende Haftungsregelung während des gesamten Schienentransportes vor und gewährleistet damit den Verfrachtern einen den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens entsprechenden Rechtsschutz. Insbesondere hätte er alle rechtlichen Schwierigkeiten, die hinsichtlich der Ablieferung und der Abnahme nach Beendigung des ersten Frachtvertrages bestanden, zum Wegfall gebracht. Auch hinsichtlich der Schadensberechtigung ließe sich eine Ergänzung des Schweizer Vorschlags in der Weise denken, daß der Schaden grundsätzlich nach dem Frachtvertrage berechnet wird, der die niedrigere Entschädigungssumme vorsieht. Würde von der Eisenbahn eine den Interessen der Wirtschaft entgegenkommende Regelung getroffen, so müßte von dieser solch ein verhältnismäßig kleiner Nachteil andererseits hingenommen werden. Voraussetzung für eine solche Haftungsregelung wäre aber, daß sämtliche innerstaatlichen Rechte dem IÜG. angeglichen würden, um Unsicherheiten in der Rechtsanwendung zu vermeiden.

Eine beachtliche Neuerung liegt auch in dem Vorschlag der allgemeinen gesetzlichen Ausdehnung der Haftungsgemeinschaft auf Frachtführer, die an dem zum Schaden verpflichtenden Frachtvertrag nicht beteiligt waren. So könnte die deutsche Empfangsbahn in Anspruch genommen werden, selbst wenn von ihr der Beweis geführt werden könnte, daß der Schaden auf dem Vortransport auf Grund eines innerfranzösischen Frachtvertrages entstanden ist. Die deutsche Bahn hätte dann allerdings im Innenverhältnis Rückgriffsmöglichkeit gegen die französische Bahn.

Alles in allem können die Vorschläge der Schweiz und des Saargebiets nur als eine unvollkommene Lösung des Haftungsproblems angesehen werden. Die Verkopplung der Frachtverträge bereitet in zweifacher Richtung Schwierigkeiten. Einmal werden, wie bereits dargelegt, zwei verschiedene Tatbestände miteinander vermischt, deren rechtliche Beurteilung sich nach verschiedenen Gesetzen richten kann, zum anderen liegt eine derartig weite Ausdehnung der Haftungsgemeinschaft nicht im Interesse der Verfrachter. Endlich ist auf der Römerkonferenz von Teilnehmern darauf hingewiesen, daß die Binnentransportrechte zahlreicher Länder eine für die Verfrachter günstigere Regelung der Haftungsfrage enthalten, vgl. Protokolle Bd. II S. 149.

2. Die Lösung auf Grund des deutschen und des belgischen Vorschlags.

Dem deutschen Vorschlag, ergänzt durch den belgischen, wurde der Vorzug gegeben. Es wurde in das IÜG. ein neuer § 4 bei Art. 27 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Wird eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Wagenladung ohne Umladung und ohne daß sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens neu aufgegeben, so wird, wenn ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird, vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist.“

In Ergänzung dazu wurde auf belgischen Vorschlag § 2 des Art. 44 Abs. 3 um eine Ziffer c vermehrt. Die angezogene Bestimmung lautet:

„§ 2. Jedoch erlöschen nicht: 3. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung: c) wenn eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Wagenladung nach Art. 27 § 4 neu aufgegeben wird und der teilweise Verlust oder die Beschädigung bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist.“

Die gefundene Lösung läßt die beiden Frachtverträge selbständig nebeneinander bestehen und vermeidet damit die zu Recht gegen die Schweizer Lösung erhobenen Bedenken einer Einmischung in die inneren Gesetze der einzelnen Länder.

Unter Beschränkung auf den Geltungsbereich des IÜG. wird bei zwei aufeinanderfolgenden internationalen Frachtverträgen vermutet, daß der Schaden während des zweiten Vertrages eingetreten ist. Für den ersten Vertrag ist eine solche Vermutung nicht aufgestellt. Hier greift Art. 44 § 2 Ziff. 3 c nur insoweit ergänzend ein, als die Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag nicht erlöschen, wenn der Schaden erst bei Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt wird.

Nach Auffassung von Nanassy (S. 295—297 aaO.) handelt es sich bei der Vermutung des Art. 27 § 4 IÜG. um eine praesumptio juris et de jure. Er verweist darauf, daß die Bahnbenützer Gefahr laufen, wegen mangelnder Aktivlegitimation mit ihrem Anspruch abgewiesen zu werden, obwohl der wahrhaft Geschädigte immer nur der letzte Empfänger sei. Es bedeute auch keinen Nachteil für die Eisenbahn, wenn immer nur der letzte Empfänger als Berechtigter auftreten könne. Außerdem lasse sich der Text mit voller Berechtigung in dem Sinne auslegen, daß die Gegenbeweissführung nicht zugelassen sei. In dem Bedingungssatz sei ganz allgemein gesagt, daß „ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird“. „Danach sei keineswegs ausgedrückt, daß hier nur solche Feststellungen in Betracht kämen, die während des letzten Transports vorgenommen worden sind.“

Dieser Auffassung vermag ich mich nicht anzuschließen. Die zur Begründung für die Annahme einer unwiderlegbaren Vermutung angeführten Gründe erscheinen nicht stichhaltig. Der Wortlaut der angezogenen Bestimmung läßt ohne weiteres den Schluß zu, daß es sich um eine widerlegbare Vermutung handelt. Wenn es demgegenüber in der Absicht des Gesetzgebers gelegen haben sollte, eine unwiderlegbare Vermutung aufzustellen, so müssen sich zwingende Gründe für eine solche Annahme aus dem Gesetz selbst ergeben. Nur ganz ausnahmsweise wird vom Gesetzgeber zugelassen, daß entgegen der tatsächlichen Lage andere Tatsachen als gegeben unterstellt werden. Ein Bedürfnis für die Unwiderlegbarkeit der Vermutung besteht aber auch in dem durch v. Nanassy angenommenen Maße nicht. Einmal hat der letzte Empfänger die Möglichkeit, an den Vorempfänger heranzutreten und sich von diesem vorsorglich die Rechte aus dem ersten Frachtvertrag abtreten zu lassen. Wenn er dann an die Versandbahn des letzten Frachtvertrages, die gleichzeitig Empfangsbahn des vorhergehenden Vertrages ist, herantritt, so ist seine Aktivlegitimation gegeben. Außerdem ist es auch nicht gesagt, daß in jedem Fall nur der letzte Empfänger Interesse an der Geltungmachung von Minderungs- oder Entschädigungsansprüchen hat. Er kann ja nach Annahme des Gutes zu dem Entschluß gekommen sein, die Waren dem Verkäufer wieder zur Verfügung zu stellen. Vor allem ist darauf hinzuweisen, daß es sich um zwei Frachtverträge handelt und daß die Ansprüche aus dem letzten Frachtvertrag nur eine bevorzugte Stellung gegenüber denen des vorhergehenden Vertrages haben sollen. Das geht am besten aus der ebenfalls in Rom beschlossenen neuen Vorschrift in Ziff. 3 c des Art. 44 § 2 IÜG. hervor, durch den die Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag ausdrücklich aufrechterhalten werden.

Diese neue Vorschrift hält v. Nanassy in zwangsläufiger Folge seiner Auffassung, daß § 4 des Art. 27 eine unwiderlegbare Vermutung enthalte, für widerspruchsvoll und verfehlt. Nach seiner Ansicht erlöschen die Ersatzansprüche aus dieser Bestimmung nur dann nicht, wenn der Schaden bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist, was im Widerspruch zu Punkt 3 a stehe. Demgegenüber ist festzustellen, daß Punkt 3 c des Art. 44 in erster Linie den Fall im Auge hat, daß es der Eisenbahn gelungen ist, auf Grund besonderer Umstände den Gegenbeweis gegen die Vermutung des Art. 27 § 4 zu führen. Würde die Ziffer 3 c nicht bestehen, so müßten nämlich die Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag mit der Weiterversendung wegen unbeanstandeter Abnahme erlöschen, wie bereits im ersten Teil der Ab-

handlung in Kürze auseinandergesetzt worden ist. Die neue Bestimmung unter c will dem vorbeugen. Außerdem liegt nach Ansicht von Nanassys auch textlich ein Widerspruch des Art. 44 § 2 Punkt 3 c zu der Bestimmung des Art. 27 § 4 vor. In der letzteren Vorschrift sei ganz allgemein gesagt, daß die Rechtsvermutung zu gelten habe, „wenn ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird.“ Die Vorschrift enthalte nichts darüber, wann diese Feststellung erfolgt sein müsse. Auch dieser Einwand kann nicht durchschlagen. Es wird dabei übersehen, daß sich die Vermutung des Art. 27 § 4 auf den letzten Vertrag beschränkt, während die Ergänzung zu Art. 44 die Rechte aus dem ersten Vertrag aufrechterhält. Die beiden Bestimmungen ergänzen sich also gegenseitig, ohne einen Widerspruch zu enthalten.

Es ergibt sich somit folgende Rechtslage:

Durch die Einführung einer gesetzlichen widerlegbaren Vermutung ist die Geltendmachung der Haftungsansprüche praktisch auf den zweiten Frachtvertrag beschränkt. Der Empfänger hat bei Inanspruchnahme der Bahn lediglich zu beweisen, daß das Frachtgut während der Dauer der Eisenbahnbeförderung teilweise in Verlust geraten oder beschädigt ist. Regelmäßig wird hier der Nachweis genügen, daß eine unbeschädigte Auflieferung auf der ursprünglichen Versandstation erfolgt ist. Demgegenüber liegt der Eisenbahn der Gegenbeweis ob, daß der Schaden bei Abschluß des zweiten Frachtvertrages bereits eingetreten war. Das wird der Bahn aber nur in ganz besonderen Ausnahmefällen möglich sein, z. B. Bekundung des Zugabfertigungspersonals des Zwischenbahnhofes, daß die Wagenladung dort bereits Beschädigungen aufwies.

In einem solchen Falle greift die auf Grund des belgischen Vorschlags eingeführte Ergänzung des Art. 44 ein, wonach die Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag mit der Neuaufgabe nicht erlöschen. Es kann also noch auf die Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag zurückgegriffen werden. Hier ist wieder der Verfrachter beweispflichtig, daß der Schaden während des ersten Eisenbahntransportes eingetreten ist. Dazu gehört auch der Nachweis, daß der Schaden nicht erst während des zweiten Eisenbahntransportes eingetreten ist. Die Geltendmachung von Haftungsansprüchen aus dem ersten Frachtvertrage wird sich aber auf die Fälle beschränken, in denen die Bahn ihrerseits aus dem zweiten Vertrag den Nachweis führen kann, daß der Schaden vor der Neuaufgabe eingetreten ist. Bedenken, die gegen diese Einschränkung der Haftungsverpflichtung erhoben werden können, werden im letzten Abschnitt der Abhandlung erörtert werden.

Die Vermutung des Art. 27 § 4 IÜG. beschränkt sich ferner auf Teilverlust und Beschädigung. Nach Friebe (Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 509) hat man davon Abstand genommen, die Vermutung auch bei gänzlichem Verlust Platz greifen zu lassen, weil eine Wagenladung selten vollständig in Verlust gerät und weil dies außerdem sofort auf der ersten Bestimmungsstation entdeckt wird. Es läßt sich aber der Fall denken, daß sich während des Transports Frachtbrief und Gut getrennt haben und daß der Zwischenempfänger den ersten Frachtbrief unter gleichzeitiger Neuaufgabe einlöst. Auch für diesen wohl denkbaren, aber praktisch seltenen Fall besteht für die Einführung einer gesetzlichen Vermutung kein Bedürfnis; so auch v. Nanassy aaO. S. 300. Der Empfänger des zweiten Frachtvertrages wird sich stets darauf berufen können, daß die Bahn die Wagenladung für den zweiten Transport angenommen hat und daß eine Lebensvermutung für das Vorhandensein des Gutes bei der Neuaufgabe spricht. Demgegenüber ist es Sache der Bahn, zu behaupten und zu beweisen, daß trotz des Zustandekommens des zweiten Frachtvertrages das Gut nicht vorhanden gewesen ist.

Im deutschen Vorschlag (Protokolle I S. 164 Nr. 338) war beantragt worden, die Schadensvermutung nicht nur einzuführen, wenn zwei internationale Transporte aufeinanderfolgen, sondern auch, wenn einem internationalen Beförderungsvertrag ein Frachtvertrag vorangeht, der nur Strecken eines der an diesem Übereinkommen beteiligten Staates umfaßt oder der sonst nach Art. 1 § 2 dieses Übereinkommens nicht als internationaler Transport anzusehen ist. Die Konferenz hat dies aber mit der Begründung abgelehnt, daß die Erweiterung geeignet sei, in das innere Recht der Staaten einzugreifen, da vor allem das Recht des ersten Versenders durch die Weiterabfertigung nicht erloschen sei (Protokolle II S. 149).

Wenn die Einwendungen der Revisionskonferenz gegen die Erweiterung der Rechtsvermutung im deutschen Vorschlag mehr formaljuristische als materiell rechtliche Bedeutung haben dürften, so müssen sie doch grundsätzlich als berechtigt anerkannt werden; denn dadurch, daß die neue Vorschrift des Artikels 44 § 2 Ziffer 3 c bestimmt, daß die Ansprüche aus dem vorhergehenden Frachtvertrag nicht erloschen sind, dehnt für den Fall, daß der vorhergehende Frachtvertrag ein innerstaatlicher ist, das IÜG. in der Tat seine Kompetenz auf das Landesrecht aus. Dieser Eingriff ist auch für die der EVO. unterliegenden innerdeutschen Transporte erheblich, weil nach § 93 (1) EVO. die Ansprüche aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn mit der Annahme des Gutes grundsätzlich erloschen sind. Der Eingriff des internationalen Rechtes

liegt eben darin, daß dieses für den Fall des Nachfolgens eines internationalen Transportes unter gewissen Voraussetzungen das Weiterbestehen der Ansprüche aus dem innerstaatlichen Transport vorsieht, obwohl nach der EVO. diese Ansprüche mit der Weiterbeförderung bereits erloschen sind.

Der Fall, daß ein internationaler Transport einem Binnentransport nachfolgt, wird in der Praxis weit weniger bedeutsam sein als der umgekehrte Fall, daß der Binnentransport einem internationalen nachfolgt. Der letztere Fall ist aber, da der zweite Transport — der ja bei der Konstruktion der Rechtsvermutung die Belastung trägt — unter das Binnenverkehrsrecht fällt, in der neuen Fassung der EVO., wie unten näher dargestellt wird, zugunsten der Verfrachter geregelt worden.

Alles in allem ist es wirklich bedauerlich, daß das IÜG. für seinen Bereich eine einschränkende Regelung der Haftungsmöglichkeiten getroffen hat. Mit Recht weist Spiess (Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1934 S. 724) darauf hin, „daß die ganze Neuregelung für den Reexpeditionsfall das Produkt sehr schwerer Auseinandersetzungen war und daß man daher schließlich, als wenigstens die grundsätzliche Lösung in befriedigender Weise erfolgt war, die Aussprache zu einem Ende kommen lassen wollte. Hier werde die nächste Revisionskonferenz einfach aus dem logischen Zwange der Tatsachen heraus eine weitere, übrigens gar keine besonderen Anforderungen stellende Zusatzregelung vornehmen müssen“. Diesen Ausführungen ist beizupflichten. Bei der Erörterung des Schweizer Vorschlags ist auseinandergesetzt worden, daß der Rahmen des Geltungsbereiches des IÜG. im Interesse der Rechtssicherheit nicht überschritten werden darf. Umgekehrt darf aber auch innerhalb des Geltungsbereichs keine Einschränkung eintreten, da sonst das Recht leicht zur Willkür werden kann. Dem Rechtsempfinden jedes billig und gerecht Denkenden ist es zuwider, daß der Empfänger auf Grund der Vorschrift des IÜG. einen in seiner Rechtsnatur völlig gleich gestalteten Anspruch aus einem internationalen Frachtvertrag bald leichter, bald schwerer durchsetzen kann, je nachdem ob ein interner oder ein internationaler Frachtvertrag vorangegangen ist.

3. Die Regelung nach der neuen EVO. und dem Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs vom 4. September 1938.

Zur Angleichung des innerdeutschen Rechts an die durch die Römerkonferenz festgelegten Änderungen des IÜG. ist die EVO. vom 16. Mai 1928 durch eine neue EVO. vom 8. September 1938 ersetzt wor-

den, die am 1. Oktober 1938 in Kraft getreten ist. Ferner ist am 4. September 1938 ein Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs erlassen worden, durch das der 7. Abschnitt des 3. Buches über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs eine neue Fassung erhalten hat.

Da der Geltungsbereich der neuen EVO. auf alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands ausgedehnt ist und auf diese Weise mit dem Geltungsbereich des Handelsgesetzbuchs in Übereinstimmung gebracht wurde, war es möglich, die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs auf wenige grundlegende Bestimmungen zu beschränken. Durch § 458 wurde dem Reichsverkehrsminister die Ermächtigung erteilt, die übrigen Bestimmungen über die Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen in der Eisenbahnverkehrsordnung zu treffen. Darüber hinaus kann der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Justiz Bestimmungen treffen, in denen die Haftpflicht der Eisenbahnen abweichend von den §§ 454, 455 HGB. geregelt wird. Nur darf durch solche Bestimmungen die Haftung der Eisenbahn für Verschulden nicht ausgeschlossen werden. Da die neue EVO. vom Reichsverkehrsminister und vom Reichsminister der Justiz unterzeichnet ist, sind nach der Neufassung für die Haftungsregelung im Güterverkehr allein die Bestimmungen dieser EVO. maßgebend und können die Vorschriften der §§ 454, 455 HGB. insoweit unberücksichtigt bleiben.

Gleichlaufend mit der Entwicklung im neuen IÜG. ist entsprechend Art. 27 § 4 IÜG. in § 82 der neuen EVO. ein Absatz (3) eingefügt, der die Vermutung ausspricht, daß die Beschädigung oder der teilweise Verlust für alle ohne Umladung beförderten Wagenladungen bei Neuaufgabe während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist. Diese Vermutung beschränkt sich aber nicht auf Sendungen, die im Vortransport nach den Bestimmungen der EVO. befördert worden sind, sondern gilt nach dem neuen Absatz (4) auch, wenn es sich um die Neuaufgabe einer nach den Bestimmungen des IÜG. beförderten Wagenladung ohne Umladung handelt, sofern nur bei direkter Abfertigung vom ursprünglichen Versandbahnhof das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr anwendbar gewesen wäre. Der Ergänzung des Art. 44 § 2 IÜG. entsprechend ist in die EVO. in § 93 Abs. (2) c eine neue Ziffer 3 eingefügt worden, wonach Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung nicht erlöschen, wenn eine Wagenladung nach § 82 Abs. (3) neu aufgegeben und der teilweise Verlust oder die Beschädigung bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist.

Das Wiederaufleben der Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrage konnte aber nur für den Fall des Aufeinanderfolgens mehrerer innerstaatlicher Frachtverträge vorgesehen werden, weil eine Vorschrift, die die Ansprüche aus einem vorhergehenden internationalen Frachtvertrage bestehen lassen würde, ein Eingriff in das internationale Recht bedeutet hätte. Es wäre also hier die Sachlage ähnlich gewesen wie bei der von Deutschland beantragten Erweiterung der Rechtsvermutung auf den Fall, daß einem Binnentransport ein internationaler nachfolgt.

4. Übersicht über die neue gesetzliche Regelung der Aufeinanderfolge verschiedener Transportverträge.

Für die Weiteraufgabe von Wagenladungen ohne Umladung auf neuen Frachtbrief bestehen bei der Aufeinanderfolge von zwei Frachtverträgen folgende Möglichkeiten:

- a) auf einen innerdeutschen Frachtvertrag folgt ein innerdeutscher Frachtvertrag,
- b) auf einen innerdeutschen Frachtvertrag folgt ein internationaler Frachtvertrag,
- c) auf einen internationalen Frachtvertrag folgt ein innerdeutscher Frachtvertrag,
- d) auf einen internationalen Frachtvertrag folgt ein internationaler Frachtvertrag.

Die Fälle zu a) und d) bieten keine Schwierigkeiten, da für den zu a) allein die neue EVO. und für den zu d) allein das neue IÜG. in Betracht kommt. Die sich hierbei aus den neuen Vorschriften ergebenden Haftungsansprüche sind bereits in Abschnitt II 2 besprochen.

Die Regelung des Falles unter b) fällt unter die Zuständigkeit des IÜG. Wie oben bereits dargelegt, hat aber die Römische Revisionskonferenz die Einführung einer entsprechenden Bestimmung bewußt abgelehnt, weil sie das innerstaatliche Recht nicht berühren wollte. Es besteht hier also eine Lücke. Die EVO. hätte diese aber nur dann ausfüllen können, wenn sie eine Vermutung des Inhalts aufgestellt hätte, daß der Schaden während des ersten — d. h. unter ihr Recht fallenden — Frachtvertrags eingetreten ist. Da dies aber in Widerspruch zu der für die anderen Fälle gewählten Rechtskonstruktion — und wahrscheinlich auch zur tatsächlichen Sachlage in den meisten Fällen — gestanden hätte, hat die Neufassung der EVO. mit Recht von einer solchen Vorschrift abgesehen.

Der Fall zu c), wenn auf einen internationalen ein innerdeutscher Frachtvertrag folgt, ist in § 82 (4) EVO. durch die Ausdehnung der Schadensvermutung des § 82 (3) zugunsten des Verfrachters geregelt. Wird diese Vermutung widerlegt, so sind damit die Ersatzansprüche erschöpft, weil § 93 (2) c Ziff. 3 sich nur auf den Fall der Aufeinanderfolge zweier Binnentransporte beschränkt. Das IÜG. läßt die Ansprüche aus dem ersten Frachtvertrag mit der Annahme des Guts bei Neuaufgabe nur dann nicht erlöschen, wenn die bisher nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens beförderte Ladung nach Art. 27 § 4 neu aufgegeben wird, Art. 44 § 2, 3 c. Der Empfänger aus dem ersten internationalen Frachtvertrag kann also die Ansprüche wegen teilweisen Verlusts und Minderung nur durch Antrag auf Durchführung einer bahnamtlichen Tatbestandsaufnahme bei Ankunft auf der Zwischenstation erhalten.

III. Kritische Würdigung der Neuregelung.

1. Mängel der bestehenden Regelung.

Es ist bereits im einzelnen ausgeführt worden, welche Mängel auch der neuen Regelung noch anhaften. Durch die unvollständige Regelung, die die Weiteraufgabe von Wagenladungen ohne Umladung im IÜG. gefunden hat, sind auch weiterhin in einer Reihe von Fällen die Verfrachter ohne genügenden Rechtsschutz geblieben. Mag es auch verhältnismäßig selten vorkommen, daß auf einen deutschen Frachtvertrag ein internationaler Vertrag folgt, so ist andererseits nicht zu verkennen, daß die verschiedene Handhabung gleichgelagerter Fälle als willkürlich angesehen werden muß.

Selbst wenn das IÜG. der Regelung der EVO. angepaßt sein würde, so kann man immer noch nicht von einer endgültigen Regelung sprechen. Es liegt im Wesen jeder Vermutung, daß sie die bestehenden Ansprüche in eine bestimmte Richtung weist. Vor der Neuregelung waren die Ansprüche der Verfrachter gegen die Eisenbahn aus dem ersten Frachtvertrag durch die unbeanstandete Weiteraufgabe erloschen. Die Ansprüche aus dem zweiten Frachtvertrag waren auf die wenigen Fälle beschränkt, in denen der Nachweis gelang, daß der Schaden während der Dauer des zweiten Frachtvertrages entstanden war. Demgegenüber ist zwar eine erhebliche Besserung eingetreten. Die Schadensersatzansprüche aus beiden Frachtverträgen sind erhalten geblieben. Sie sind aber nicht gleichwertig. Dem Ersatzanspruch aus dem zweiten Frachtvertrag ist durch die Einführung der Vermutung des Schadenseintritts während des letzten Transports der Vorrang eingeräumt worden, ohne daß m. E. eine innere Berechtigung dafür anerkannt werden kann.

Zwar stehen die Schadensersatzansprüche aus dem zweiten Frachtvertrag normalerweise allein dem letzten Empfänger zu, der an dem vorhergehenden Frachtvertrag nicht beteiligt ist und keinerlei Rechte daraus herleiten kann. Nicht selten wird aber gerade bei Minderung und Beschädigung des Guts die Annahme vom Empfänger verweigert werden. Dann verbleibt das Verfügungsrecht beim Zwischenversender. Dieser kann großes Interesse daran haben, seine Ersatzansprüche aus dem vorhergehenden Frachtvertrag herzuleiten, insbesondere wenn der Vortransport eine höhere Entschädigung gewährt (z. B. dem nachfolgenden Frachtvertrag liegt ein Ausnahmetarif zugrunde, der die Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt, vgl. Art. 34 IÜG., § 85 EVO.). Nicht selten wird auch der letzte Empfänger dem Zwischenversender die Rechte aus dem Frachtvertrag abtreten und diesem die Geltendmachung des Schadens überlassen.

In den meisten Fällen kann außerdem gar nicht festgestellt werden, ob der Schaden auf der ersten Transportstrecke oder später eingetreten ist. Bei der Weiterversendung des Guts auf neuen Frachtbrief findet eine Nachprüfung des Zustandes des Guts nicht statt. Eine solche Prüfung der Wagenladung würde auch praktisch bei den meisten Gütern nicht durchzuführen sein, da eine Untersuchung ohne Umladung nicht möglich ist. Regelmäßig werden sich nur solche Schäden feststellen lassen, die sich durch die natürliche Beschaffenheit des Guts auch ohne nähere Untersuchung zeigen (z. B. Auftreten von Nässe, Schimmel, Fäulnis, Verschiebung der Ladung durch Rangierschäden). In diesen Fällen ist die Bahn ohnehin bei Entdeckung des Schadens verpflichtet, den Schaden durch eine entsprechende Tatbestandsaufnahme festzustellen und den Verfügungsberechtigten hierbei hinzuzuziehen oder wenigstens von dem Ergebnis zu benachrichtigen. Dieser dürfte dann wohl von einer Weiterversendung Abstand nehmen. Ist aber die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen, daß der Schaden ebensogut auf der ersten Strecke wie auf der nachfolgenden eingetreten sein kann, so ist es auch vom gesetzgeberischen Standpunkt aus gerechtfertigt, die Regelung der Haftung aus den beiden Frachtverträgen gleichzustellen.

Zu beachten ist auch, daß dem Verfrachter auf der anderen Seite die „Eisenbahn“ gegenübersteht. Für den Verfrachter steht fest, daß der Schaden während des Gewahrsams der Bahn eingetreten ist. Es entspricht dem gesunden Rechtsempfinden, daß für die Dauer dieses Eisenbahngewahrsams die Eisenbahn für den dem Gut zugefügten Schaden, soweit er von ihr zu vertreten ist, auch haften muß. Zwar sind mehrere Verträge mit der Eisenbahn abgeschlossen worden, und hat auch der Verfrachter durch die Weiterversendung ohne Umladung seine Vorteile.

Daraus allein läßt es sich aber nicht rechtfertigen, die Gefahr der Transportbeschädigung auf ihn abzuwälzen. Die Zeiten, wo die Eisenbahnen bei der Festsetzung der Beförderungsbedingungen auf die Wünsche der Transporttreibenden nicht einzugehen brauchten, sind längst vorüber. Es muß daher unter allen Umständen vermieden werden, das Eisenbahnfrachtgeschäft mit Vorschriften zu belasten, die dem natürlichen Ablauf der Dinge nicht gerecht werden.

Weiter hält v. Nanassy Seite 301 aaO. die Frage für ungerregelt, ob die anlässlich einer vorausgegangenen Beförderung vorgenommene Stückzahl- oder Gewichtsfeststellung auch für den nachfolgenden Frachtvertrag gelten soll oder nicht. Eine solche Rechtsunsicherheit ist m. E. nach Einführung der Rechtsvermutung nicht mehr gegeben. Wird vom letzten Empfänger z. B. ein Ersatzantrag auf Mindergewicht gegenüber der Angabe des Frachtbriefs gestützt und war die Gewichtsangabe des Frachtbriefs des vorausgehenden Frachtvertrages bahnamtlich geprüft, so ist er damit seiner Beweispflicht nachgekommen. Es ist dann Sache der Bahn, den Nachweis zu führen, daß dieses bahnamtlich festgestellte Gewicht zur Zeit des Abschlusses des letzten Frachtvertrages nicht mehr vorhanden war.

Endlich ist v. Nanassy der Auffassung, daß die Rechtsvermutung bei Feststellung des Schadensersatzbetrages zu weitgehend sei. (S. 312 aaO.) Wenn nunmehr der Wert zugrunde zu legen sei, den das Gut im Zeitpunkt und am Ort der letzten Aufgabe gehabt habe, so widerspreche das dem allgemeinen Grundsatz des Frachtrechts, wonach die Normalhöhe des Schadensersatzes das Ausmaß des *damnum emergens* nicht überschreiten soll. — Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, daß die Neuregelung an dem selbständigen Bestehen zweier Frachtverträge festhält und daher auch für den zweiten Frachtvertrag den Wert zugrunde legen muß, den das Gut am Versandort gehabt hat. Ist aber das Gut durch den vorausgehenden Vertrag in seinem Wert gesteigert worden, so muß dieser Vorteil auf der anderen Seite auch dem Bahnbenutzer zugute kommen. Als Ausgleich hat die Bahn die Möglichkeit, die Haftung aus dem zweiten Frachtvertrag abzulehnen, wenn sie beweist, daß der Schaden während dieser Vertragsdauer nicht eingetreten ist. Es wird dann aus dem ersten Frachtvertrag in Höhe des Versandwertes auf der Ursprungsstation gehaftet.

2. Das Problem des Ausgleichs der Eisenbahnen untereinander.

Wie soll sich nun der Ausgleich der Eisenbahnverwaltungen untereinander vollziehen? Kann es hier bei der bisherigen Regelung verbleiben, wonach nur eine Haftungsgemeinschaft unter den an einem

Frachtverträge beteiligten Bahnen besteht, oder empfiehlt es sich, die Haftungsgemeinschaft auf sämtliche an der Beförderung beteiligten Bahnen auszudehnen?

Bisher gilt im Innenverhältnis der Bahnen untereinander als gesetzliche Regelung, daß jede Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung übernommen hat, in den Frachtvertrag nach Maßgabe des Frachtbriefs eintritt und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen übernimmt, § 96 EVO., Art. 26 IÜG. Durch die Einführung der Bestimmungen des § 82 Abs. 3 und 4 EVO. und des Art. 27 § 4 IÜG. ist insoweit eine Erweiterung der bisherigen Haftungsgrundlage eingetreten, als die an dem zweiten Frachtvertrag beteiligten Eisenbahnen auch für alle während des vorhergehenden Frachtvertrages eingetretenen Schäden ohne Rückgriffsmöglichkeit haften, wenn sie nicht ihrerseits die Vermutung widerlegen können, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist.

Die praktische Entwicklung ist anders verlaufen, da die Bahnen von der in Art. 52 IÜG. und § 96 (4) S. 3 EVO. enthaltenen Befugnis, besondere Vereinbarungen über den Rückgriff zu treffen, in großem Umfange Gebrauch gemacht haben. Sämtliche im Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen zusammengeschlossenen und die den Einheitlichen Zusatzbestimmungen zum IÜG. beigetretenen Verwaltungen haben in dem bereits angeführten Übereinkommen über den Güterverkehr (VÜG.) eine gemeinsame Regelung über die Behandlung von Entschädigungen in den Artikeln 37—40 des Abschn. VII getroffen. Für sämtliche aufeinanderfolgende Frachtverträge ist eine Haftung der Beförderungsgemeinschaft eingeführt worden. Die Entschädigungen aller Art sind unter sämtlichen Bahnen, die an der Beförderung beteiligt waren, oder nach den Begleitpapieren daran hätten beteiligt sein sollen, nach Verhältnis der Tarifkilometer zu verteilen. Diese Verteilung findet unabhängig von der Frage des Verschuldens statt.

Soweit der Grundsatz der Haftung der Beförderungsgemeinschaft der an mehreren aufeinanderfolgenden Frachtverträgen beteiligten Bahnen in dem Übereinkommen ausgesprochen ist, empfiehlt es sich m. E. diesen Gedanken auch in der EVO. und dem IÜG. mit allgemeiner Verbindlichkeit niederzulegen. Wenn man den Bahnen auf der einen Seite erweiterte Haftungsverpflichtungen auferlegt, so muß man andererseits

auch den Kreis der ausgleichsverpflichteten Bahnen entsprechend erweitern. Zwar hat die an dem zweiten Frachtvertrag beteiligte Versandbahn die Möglichkeit, durch Überprüfung der Wagenladungen vor Neuaufgabe alle offenbaren Mängel festzustellen, die das Gut während des ersten Frachtvertrages erlitten hat; sie kann auch die Wagenladungen weitergehend untersuchen, wenn begründeter Anlaß zu der Vermutung besteht, daß dem Gut versteckte Mängel anhaften. Praktisch übernimmt die Übergangsbahn bei Abschluß des zweiten Frachtvertrages in den meisten Fällen die Wagenladung unbeanstandet aus dem Gewahrsam des ersten Frachtvertrages in den des zweiten und verzichtet dadurch auf die Geltendmachung von Rückgriffansprüchen gegen die an dem ersten Frachtvertrag beteiligten Eisenbahnen. Der umgekehrte Fall, daß die an dem vorhergehenden Frachtvertrag beteiligten Eisenbahnen Ausgleich bei den am zweiten Frachtvertrag beteiligten Bahnen nehmen müßten, hat zwar nach der gegenwärtigen Regelung keine Berechtigung. Die Bahnen des ersten Frachtvertrages können infolge der gesetzlichen Haftungsvermutung mit Aussicht auf Erfolg nur in Anspruch genommen werden, wenn die Bahnen des letzten Frachtvertrages den Nachweis erbracht haben, daß der Schaden während des zweiten Frachtvertrages nicht eingetreten ist. Es ist aber bereits als wünschenswert dargestellt worden, daß die Haftungsverpflichtung der Bahnen durch Gesetzesänderung auf die gesamte Transportstrecke ausgedehnt wird. Für diesen Fall besteht auch bei den an den vorhergehenden Frachtverträgen beteiligten Bahnen ein Bedürfnis nach einer Erweiterung der Rückgriffsmöglichkeit. Es ist ein Gebot der Billigkeit und der Vernunft, daß für die zahlreichen Fälle, in denen sich nicht mehr aufklären läßt, auf welchem Teil der Gesamtstrecke der zu vertretende Schaden eingetreten ist, sämtliche an der Beförderung beteiligten Bahnen im Rahmen der erweiterten Haftung auch die sich daraus ergebenden Verpflichtungen übernehmen.

Dagegen ist davon abzusehen, gesetzgeberisch den Rückgriff gegen die Bahn, die den Schaden verschuldet hat, auszuschließen. Es ist zu berücksichtigen, daß die dem VÜG. zugrunde liegende Regelung eine Zusammenarbeit und ein Vertrauensverhältnis der beteiligten Verwaltungen voraussetzt. Da die wirtschaftliche und politische Entwicklung in Europa ständig Änderungen unterworfen sein kann, sind im Interesse der Aufrechterhaltung einer glatten Abwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs auch in Zeiten wirtschaftlicher und politischer Spannungen in die EVO. und in das IÜG. nur solche Bestimmungen aufzunehmen, die auch in Krisenzeiten durchgeführt werden können.

3. Vorschlag für die Weiterentwicklung.

Aus den angeführten Gründen halte ich eine Weiterentwicklung der Haftungsbestimmungen auf folgender Grundlage für wünschenswert:

„Wird eine Wagenladung ohne Umladung und ohne daß sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, neu aufgegeben, so haftet die Eisenbahn für teilweisen Verlust oder Beschädigung während des gesamten Transports bis zur Ablieferung an den letzten Empfänger, es sei denn, daß sie nachweist, daß der Schaden während des Frachtvertrages, an dem sie beteiligt ist, nicht eingetreten ist. Diese Regelung gilt auch für solche Wagenladungen,

a) für das IÜG. —

die aus einem diesem Übereinkommen nicht unterstehenden Vortransport stammen oder bei ihrer Neuaufgabe einer anderen Ordnung unterstellt werden, sofern nur bei direkter Abfertigung die Vorschriften dieses Übereinkommens Anwendung finden würden.

b) für die EVO. —

die aus einem den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstehenden Vortransport stammen oder bei ihrer Neuaufgabe diesem unterstellt werden.“

Entsprechend bedarf es einer Ergänzung der Rückgriffsvorschrift:

a) für das IÜG. —

„Rückgriff kann im Falle des Art. 27 § 4 auch von solchen Bahnen genommen werden, deren Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen nicht unterstehenden Vortransport stammen oder bei ihrer Neuaufgabe einer anderen Ordnung unterstellt werden, sofern nur bei direkter Abfertigung die Vorschriften dieses Übereinkommens Anwendung finden würden.“

b) für die EVO. —

„Rückgriff kann im Falle des § 82 (3) und (4) auch von solchen Bahnen genommen werden, deren Ansprüche aus einem den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Frachtverkehr unterstehenden Vortransport stammen oder bei ihrer Neuaufgabe diesem unterstellt werden.“

Nach meinem Dafürhalten empfiehlt es sich also, das Problem der Weiterversendung von Wagenladungen ohne Umladung einheitlich dahin zu regeln, daß eine Beweislastregelung zugunsten der Versender eingeführt wird unter Beibehaltung der Selbständigkeit der Verträge. Eine Vermengung der Verträge läßt sich wegen der Möglichkeit ihrer verschiedenen Ausgestaltung nicht durchführen, wie dies bei der Erörterung des Schweizer Vorschlags in Teil II, 1 näher dargelegt worden ist.

Ebenso ist von einer Ausdehnung der Ausgleichsverpflichteten über den bisherigen Kreis der an einem Frachtvertrag beteiligten Bahnen abzusehen. Der Rückgriff bei Entschädigung für teilweisen Verlust oder für Beschädigung ist allgemein dahin zu regeln, daß der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen zusteht, ohne daß eine Beteiligung an dem einzelnen Frachtvertrag erforderlich ist. Dabei kann der Wortlaut von Art. 48 IÜG. und § 96 EVO. unverändert bleiben, da dort festgelegt ist, daß der eine Entschädigung leistenden Bahn der Rückgriff gegen die an der *B e f ö r d e r u n g* beteiligten Bahnen zusteht. Sachlich hat sich damit der Anwendungsbereich dieser Bestimmung erweitert, da bisher ein Rückgriff auf Grund der gesetzlichen Vorschriften nur für die an einem Frachtvertrag beteiligten Bahnen vorgesehen war. Da die von mir vorgeschlagene Vorschrift die Haftung aus dem Frachtvertrag über den Rahmen der im Frachtbrief festgelegten Beförderungsstrecke hinaus auf die gesamte Transportstrecke ausdehnt, ist damit auch der Rückgriff auf sämtliche an dieser Beförderung beteiligten Eisenbahnen verbunden ohne Rücksicht auf die Zahl der abgeschlossenen Frachtverträge. Die gesetzlichen Vorschriften bedürfen nur insoweit der Ergänzung, als der Rückgriff auch solchen Eisenbahnen zugestanden werden muß, die ihren Anspruch aus einem dieser Ordnung nicht unterstehenden Vortransport herleiten oder bei der Neuaufgabe einer anderen Ordnung unterstehen. Hierdurch ist sichergestellt, daß der Erweiterung der Haftung auch die Ausdehnung des Rückgriffs der Bahnen untereinander entspricht.

Die in Vorschlag gebrachte allgemeine Haftungsvermutung ist m. E. durchaus geeignet, das Vertrauen in die Güterbeförderung mit der Bahn zu stärken. Die Verfrachter haben bei rechtzeitiger Geltendmachung von Ersatzansprüchen die Möglichkeit, für die gesamte Dauer des Schienentransports die Eisenbahnen als Haftungsverpflichtete in Anspruch nehmen zu können, ohne Rücksicht auf die Zahl der Verträge, die erforderlich waren, um die Wagenladung zum Endbestimmungsbahnhof gelangen zu lassen. Hierdurch wird für die Versender geradezu ein Anreiz geschaffen, Güter ununterbrochen auf dem Schienenweg befördern zu

lassen. Die Eisenbahn ihrerseits muß im Zeitalter des Ausbaus gewaltiger Schifffahrts- und Landstraßen ebenfalls auf eine gute Kundenbedien-
ung bedacht sein, will sie sich den ihr gebührenden Verkehrsanteil
auch für die Zukunft sichern.

Literaturverzeichnis:

1. Dokumente zur Revision des IÜG. und des IÜP. in Rom. Oktober bis November 1933 (Protokolle Bd. I—III).
 2. Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen (EEE.), Bd. 39, 41, 58.
 3. Friebe, Die neuen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 477 ff.
 4. Loening, Kommentar zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 29. Oktober 1927.
 5. v. Nanassy, Die Haftung der Eisenbahnen bei Neuaufgabe ohne Umladung. Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung 1934 S. 258 ff. und 294 ff.
 6. Reichsgericht in Zivilsachen (RGZ.) Bd. 104, 114, 118.
 7. v. Rinaldini, Über die Haftung für Schäden bei Reexpedition einer Sendung. Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 12 S. 262 ff.
 8. Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Eisenbahnrecht, 3. und 4. Auflage.
 9. Senkpiehl, Die Haftung von Eisenbahn, Post und Spediteuren.
 10. Senkpiehl, Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn bei Abschluß eines neuen Frachtvertrages über dasselbe Gut. Allg. Tarifanzeiger 1930, Nr. 25, S. 803—805.
 11. Senkpiehl, Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht (1909).
 12. Spiess, Friebe's Referat über die neuen Römischen Abkommen, Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1934 S. 723 ff.
-

Die New York New Haven & Hartford Eisenbahn.

Von

Ernest G. Rademaker in Bronxville.

Geschichte der Bahn.

Im Norden von New York erstrecken sich an der Küste des Atlantischen Ozeans die Staaten Connecticut, Rhode Island, Massachusetts, New Hampshire und Maine, allgemein als die fünf Neu-England-Staaten bekannt. Hier an dieser Küste — in Plymouth — landeten im Jahre 1620 die Puritaner, und von hier aus drangen die Pioniere nach Westen vor in der Richtung der großen Seen. Kein Wunder, daß die Entwicklung des Verkehrs in der damaligen Zeit nach Westen strebte, weil es lebensnotwendig war, der langsam sich vorwärtsschiebenden Front unter allen Umständen den Nachschub zu sichern. Da die Straßen elend waren, weil zum Bau guter Straßen damals noch die Kenntnisse und das Kapital fehlten, legte man besonderen Wert auf die Ausnutzung der Wasserläufe, und wo die Natur diese nicht geschaffen hatte, wurden Kanäle angelegt, wie z. B. der 325 Meilen lange Erie-Kanal zwischen Albany und dem Erie-See. Spötter haben diesen Kanal, der z. T. nur 4 Fuß tief und 40 Fuß breit ist, aber etwa 200 Millionen Dollar verschlungen hat, den „längsten und teuersten Rinnstein der Welt“ genannt. Mitte des vorigen Jahrhunderts hatten die Vereinigten Staaten etwa 4500 Meilen Kanäle, und trotzdem diese die Verkehrs- und Transportfrage nur unvollkommen lösten, müssen sie gewinnbringende Unternehmen gewesen sein, wie aus der damaligen hohen Bewertung ihrer Aktien zu schließen ist. Als dann im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts die Eisenbahnen aufkamen, sanken die Kanäle schnell zur Bedeutungslosigkeit herab, und selbst die puritanischen Kaufleute von Boston und den anderen Staaten Neu-Englands konnten trotz ihres sprichwörtlich konservativen Denkens ihre Augen nicht lange vor den Vorteilen verschließen, die ein rascher, sicherer und billiger Austausch der Fabrikwaren ihrer Staaten mit den Bodenerzeugnissen des Westens haben mußte. So entstanden eine Anzahl von kleinen Bahngesellschaften, die alle nach Westen strebten, in der ausgesprochenen Absicht, New York, dessen Wachstum alle Vorstellungen übertraf, und das gleichfalls das Rennen

nach Westen aufgenommen hatte, zuvorzukommen. Boston, als Führerin der Neu-England-Staaten, fürchtete, daß es zur Bedeutungslosigkeit herabsinken müßte, wenn New York durch sein Eisenbahnsystem nach dem Westen vordringe und so den Handel der Weststaaten an sich risse, und Boston war fest entschlossen, sich mit allen Mitteln dagegen zur Wehr zu setzen. Die Geschichte dieser Zeit ist daher angefüllt mit einer endlosen Reihe von Kämpfen, Schikanen und Intriguen, die viel Geld gekostet haben, den Lauf der Ereignisse jedoch nicht hemmen konnten.

Zu derselben Zeit, als die Anfänge zu den großen Bahnsystemen gemacht wurden, die New York mit den Weststaaten verbinden, entstand abseits eine andere Bahngesellschaft, der die Aufgabe zufiel, die beiden Rivalen, New York und Boston, einander immer näher zu bringen. Es ist dies die New York New Haven & Hartford Eisenbahngesellschaft.

Unter dem heutigen Namen wurde die Gesellschaft am 6. August 1872 eingetragen, und zwar als Konsolidierung der Hartford & New Haven Eisenbahn, die 1833 gegründet und 1839 dem Verkehr übergeben wurde, und der New York & New Haven Eisenbahn, die 1844 gegründet und 1846 eröffnet wurde. Die letztgenannte Eisenbahn sicherte sich durch Vertrag vom 23. Januar 1846 ein äußerst wertvolles Recht, nämlich das Recht der Mitbenutzung der Gleise der New York & Harlem Eisenbahn, die später von Vanderbilt übernommen und in das New York Central System eingefügt wurde, und deren Gleise mitten durch den wertvollsten Teil der Stadt New York (von der 100. bis zur 42. Straße unterirdisch) nach dem großartigen, gänzlich unterirdisch angelegten Bahnhof an der 42. Straße, dem „Grand Central Terminal“ führen. Damit ist die New Haven — wie sie der Kürze halber genannt wird — in den Besitz eines Rechts gekommen, dessen sich — außer der Eigentümerin, der N. Y. Central Eisenbahn — keine andere der großen Gesellschaften erfreut, nämlich das Recht der Mitbenutzung einer modernen und überaus großartigen Bahnhofsanlage im Herzen der Stadt New York, die direkt an der Hauptschlagader der Metropole, der 42. Straße, gelegen ist, nur wenige Schritte entfernt von einer anderen weltberühmten Straße, der Fünften Avenue. Von den anderen großen Eisenbahnen, die New York zum Ausgangspunkte haben, besitzt nur die Pennsylvania eine eigene Bahnhofsanlage in New York, während die Baltimore & Ohio, die Erie und die Lackawanna ihre Bahnhöfe jenseits des Hudson auf dem Gebiete des Nachbarstaates New Jersey einrichten mußten.

Durch die Konsolidierung der genannten beiden Eisenbahnen ging auch der von der N. Y. & Hartford-Eisenbahn geschlossene Pachtvertrag mit der Shore Line-Eisenbahn (48½ Meilen) auf die New Haven über,

und diese Gesellschaft übernahm durch weitere Pachtverträge die folgenden Gesellschaften:

Harlem River & Port Chester-Eisenbahn	1. Oktober 1873
Boston-New York Air Line-Eisenbahn	1. Oktober 1882
Stamford & New Canaan-Eisenbahn	1. April 1887
New Haven & North Hampton-Eisenbahn	1. April 1887
Namgatuck-Eisenbahn	1. April 1887
Hartford & Connecticut Valley-Eisenbahn	1. April 1887
Hansatonic und gepachtete Gesellschaften	30. Juni 1892
N. Y.-Providence & Boston-Eb. und gepachtete Ges.	1. April 1892
Old Colony-Eisenbahn	1. März 1893
New England-Eisenbahn	1. Juli 1898
Middletown, Meriden & Waterburg-Eisenbahn	1. November 1898.

Die Shepang, Litchfield & Northern wurde am 9. Juli 1898 mit der New Haven verschmolzen. Am 1. Januar 1927 übernahm die New Haven ferner die Central New England und die Harlem River & Port Chester-Eisenbahnen, sowie den Pachtvertrag der Hartford & Connecticut Western Eisenbahn und bildete aus diesen Gesellschaften die Central New England-Eisenbahn-Gesellschaft. Durch Aktienmehrheit kontrolliert die New Haven die N. Y. Ontario & Western-Eisenbahn und die inzwischen in Konkurs geratene und gänzlich stillgelegte N. Y. Westchester & Boston-Eisenbahn. Um sich ein Verkehrsmonopol in den New-England-Staaten zu schaffen, griff die New Haven nach allen Arten von Transportgesellschaften. Am 25. Juni 1925 wurde die New England Transportation Co. gegründet zum Zweck des Betriebes von Motoromnibussen in Massachusetts, Rhode Island, Connecticut und New York. Etwa zu gleicher Zeit wurden die Hartford & New York Transportation Co. (Motoromnibusse) und die New England Steamship Co. (Küsten-dampfer) als Tochtergesellschaften errichtet und die Beteiligungen der New Haven an zahlreichen Straßenbahn- und anderen Gesellschaften wurden am 31. August 1901 in die mit 10 000 000 \$ Kapital gegründete Consolidated Railway Co. eingebracht. Diese neue Gesellschaft, die im Mai 1907 mit der New Haven verschmolzen wurde, übernahm weiter zahlreiche Straßenbahnen und gründete eine weitere Untergesellschaft, die Connecticut Co., deren Kapital im Besitz der New Haven ist. Im Jahre 1911 verkaufte die N. Y. Central aus ihrem Besitz von 4 704 100 \$ Rutland-Eisenbahn-Vorzugsaktien 2 352 050 \$ an die New Haven.

Diese mit Gewalt betriebene Ausdehnungstätigkeit führte zu einer übermäßigen Anspannung der finanziellen Lage der Gesellschaft und zu recht unerfreulichen und verworrenen Verhältnissen. Die öffentliche Meinung hatte immer mehr Anlaß, sich mit den Vorgängen bei der New

Haven zu beschäftigen, und schließlich setzte die Interstate Commerce Commission (I. C. C.) eine Untersuchungskommission ein, die im Jahre 1914 eine vernichtende Kritik an der Verwaltung übte und darauf hinwies, daß das Unternehmen am 30. Juni 1903 ein Gesamtkapital von 93 Millionen \$ (79 Mio \$ Aktien und 14 Mio \$ Bonds) hatte, zehn Jahre später dagegen ein Kapital von 417 Millionen \$ auswies. In dieser kurzen Zeit hat also die Gesellschaft ihre Kapitalschulden um 324 Millionen \$ erhöht, und nach dem Befund der I. C. C. sind hiervon der eigentlichen Bahngesellschaft für Anschaffungen und Verbesserungen nur etwa 120 Millionen \$ zugeflossen, während der Rest von 204 Millionen \$ für den Erwerb von anderen Transportgesellschaften ausgegeben worden ist. Der Preis, der für diese gezahlt wurde, war viel zu hoch. Eine besonders unglückliche Hand hat die New Haven beim Erwerb der N. Y. Westchester & Boston-Eisenbahn gezeigt, einer Vorortlinie von nur 18 Meilen Länge, für die $36\frac{1}{2}$ Millionen \$ gezahlt wurden, obwohl die Bahn mit einem jährlichen Verlust von $1\frac{1}{4}$ Millionen \$ arbeitete. Diese Bahn ist im Jahre 1937 in Konkurs geraten und ihr Betrieb ist seit dem 1. Januar 1938 völlig stillgelegt. Bei Beurteilung dieser Sachlage dürfen wir allerdings nicht übersehen, daß die Siedlungstätigkeit in der Landschaft Westchester in den genannten Jahren einen ungeahnten Aufschwung nahm, und daß daher die Westchester & Boston-Eisenbahn die besten Aussichten hatte, sich zu einem gewinnbringenden Unternehmen zu entwickeln. Krieg, Nachkriegswirren und schließlich die im Jahre 1929 einsetzende Wirtschaftskatastrophe haben — ohne Verschulden der Bahn — deren Entwicklung zu einer Zeit unterbrochen, wo sie noch nicht lebensfähig war, und daher ihren finanziellen Zusammenbruch herbeigeführt. Nicht viel anders ging es den vielen anderen Untergesellschaften, und die New Haven selbst hatte keine Zeit mehr, eine vorsichtige Entspannung ihrer finanziellen Lage herbeizuführen. So wurde auch ihr Zusammenbruch unvermeidlich, und das bittere Ende kam, als die Gesellschaft am 23. Oktober 1935 bei Gericht das Konkursverfahren beantragen mußte.

J. P. Morgan und die New Haven.

Um das Geschäftsgebaren der New Haven voll verstehen zu können, muß man sich vergegenwärtigen, daß ihr finanzieller Meister kein anderer als der ältere J. P. Morgan war (gestorben 1913). Morgan wurde in Hartford, Connecticut, geboren (17. April 1837), der Stadt in Neu-England, die das Endziel der alten N. Y. New Haven & Hartford-Eisenbahn gewesen ist. Morgan verlebte seine Jugend in Hartford, Boston und London und kam als junger Mann nach New York, gerade als das Eisenbahnfieber Amerika mit voller Wucht gepackt hatte. Cornelius Vanderbilt

begann gerade, das großartige System der New York Central-Eisenbahn aufzubauen. Verschmelzung der nach Hunderten zählenden kleinen Bahnlagen war damals das Gebot der Stunde. Die Augen der Eisenbahnmagnaten waren nach Westen gerichtet, sie alle wollten einen Anteil haben an dem riesigen Transportgeschäft zwischen New York, den großen Seen, an denen Chicago liegt, und dem Fernen Westen. Alle diese großen werdenden Systeme — die New York Central, die Pennsylvania, die Baltimore & Ohio, die Erie und die Northern und Central Pacific — waren in festen Händen. Bald kam Morgan mit diesen Gesellschaften in Verbindung als ein Organisator allergrößten Stils. Aber bei keiner dieser Linien konnte er sich zum alleinigen Herrn und Meister aufschwingen, wie das seine autokratische Persönlichkeit befriedigt hätte. Die Welt — soweit es sich um amerikanische Eisenbahnen handelte — war weggegeben!

In dem stillen und so sehr englischen Osten des Landes aber fand Morgan noch ein reiches Feld für seine Betätigung. Hatten seine Rivalen ihre ganze Energie darauf verwendet, aus Hunderten von kleinen Bahnen große, einheitliche Systeme zu schaffen — Morgan hatte eine Idee, mit der er alle anderen zu übertrumpfen gedachte: er wollte sich ein lückenloses Verkehrsmonopol in Neu-England schaffen! Alles, was irgendwie zum Transport von Menschen und Gütern diene, außer den Eisenbahnen alle Straßenbahnen, Omnibuslinien und Schiffahrtsgesellschaften, sollten von ihm erworben werden.

Der deutsche Beobachter wird den grundlegenden Gedanken Morgans, aus der Vielzahl von kleinen Verkehrsunternehmen, die noch dazu häufig gegeneinander arbeiteten, eine einzige, große, straff organisierte Verkehrsgesellschaft zu bilden, ohne weiteres verstehen und billigen. Er weiß von seinem eigenen vorbildlichen Eisenbahnsystem, daß nur ein solches dem großen Publikum den höchsten Grad bester und billigster Beförderung gewährleisten kann. Nicht so der Amerikaner. Durch Schaden klug geworden, sträubt er sich mit allen Kräften dagegen, einer Einzelperson oder einer einzelnen Gesellschaft oder selbst seiner eigenen Regierung eine übergroße wirtschaftliche Macht einzuräumen. Morgan dagegen, dessen Weitblick durch seine Erziehung in Deutschland und England schärfer war als der des Durchschnitts-Amerikaners, erkannte den Krebschaden, an dem das amerikanische Eisenbahnwesen leidet, die 30 000 Meilen überflüssiger und unnötiger Strecken und die ungeheure Zersplitterung in Hunderte von Gesellschaften. Wenn wir heute rückschauend viele Fehler und Mißgriffe in seinen der New Haven auf-

gezwungenen Maßnahmen entdecken, so verlangt andererseits gerechte Beurteilung, daß wir manches entschuldbar finden müssen. Morgan war ein unverbesserlicher Optimist. Er hat den Weltkrieg nicht mehr erlebt, aber, selbst wenn er an eine derartige Möglichkeit gedacht haben sollte, er hätte zwei Dinge unmöglich voraussehen können: erstens nämlich, daß die Nachkriegswirren die gesamte Weltwirtschaft von oben nach unten kehren und selbst 20 Jahre nach Beendigung des Krieges noch die Welt an der Rückkehr zu normalen Verhältnissen hindern würden, und zweitens, daß die Verkehrstechnik, insbesondere das Automobil, in eben dieser Zeit in Amerika ganz ungeheure Fortschritte machen würde. Im Jahre 1912, dem letzten Jahre, in dem sich Morgan der Verwaltung der New Haven tätig widmete, gab es kaum eine Kraftwagenlinie von Bedeutung, abgesehen von den kleinen Zubringerlinien. In der Zwischenzeit ist ein gewaltiges Transportunternehmen, die Greyhound Corporation, entstanden, die ihre riesigen, wie Pullmanwagen eingerichteten Überland-Omnibusse auf hunderten von prachtvollen Betonstraßen, von der Küste des Atlantischen zur Küste des Stillen Ozeans und von Canada bis nach Florida und Mexiko rollen läßt. Diese Verkehrsgesellschaft braucht nicht Jahre unter Aufwendung von Hunderten von Millionen Dollar dazu zu verwenden, um einen Bahnweg zu bauen, sie braucht nicht Grundbesitz zu erwerben und hohe Steuern darauf zu zahlen (die bei der New Haven 6 Millionen Dollar jährlich betragen), sie braucht keine Armee von Arbeitern zur Aufrechterhaltung der Schienenwege, noch weniger braucht sie ein kostspieliges Signalsystem. Kein Wunder, daß diese Überland-Omnibusse ihre Tarife auf die Hälfte der Eisenbahntarife festsetzen und dabei glänzende Gewinne machen konnten, während die meisten Bahnen kaum Steuern und Zinsen, geschweige Dividenden, zahlen konnten. Es hat viele Jahre gedauert, ehe die Bundesregierung gegen diese offenbar ungerechte Schädigung der Eisenbahnen eingeschritten ist und durch die I.C.C. den Kraftomnibus einer genauen Überwachung, auch hinsichtlich der Fahrpreise, unterworfen hat.

Ganz und gar machtlos dagegen waren und sind die Eisenbahnen gegen den Wettbewerb des Privatautomobils. Die Welt des Verkehrs hat eben in den letzten 20 Jahren einen ungeheuren Fortschritt gemacht, und die New Haven ist um so schwerer davon betroffen worden, als sie alle Arten von Verkehrsmitteln, noch dazu zu maßlosen Überpreisen, gerade in dem Augenblick erworben hat, in dem diese anfangen, unmodern zu werden. Kein Mensch in Amerika will heute noch in einer Straßenbahn fahren, sie sind alle wertlos geworden, und in wenigen Jahren wird es keine einzige mehr in Amerika geben. Wer hat heute noch die Zeit, die

landschaftlich wundervolle Fahrt auf einem Dampfer von New York nach Boston durch den Long Island Sound zu machen, die 14—15 Stunden dauert, wenn er mit einem prachtvoll ausgestatteten Expreß nur 4½ bis 5 Stunden und selbst mit seinem eigenen Automobil kaum mehr als 6 Stunden dazu braucht? 200 Millionen Dollar hat es die New Haven gekostet, ein Transportmonopol in Neu-England aufzubauen, und das meiste davon muß als verloren betrachtet werden. Wie eine Ironie des Schicksals klingt es, daß die I.C.C. im Januar d. J. derjenigen Macht, die am meisten dazu beigetragen hat, die Träume der New Haven von einem Verkehrsmonopol zuschanden werden zu lassen, der Greyhound Corporation, den Erwerb der New-England Transportation Company, einer Tochtergesellschaft der New Haven, gestattet hat. Damit ist die Greyhound Corporation nunmehr in den Besitz eines Verkehrsmonopols — soweit es sich um Überland-Omnibusse handelt — gekommen, nach welchem die New Haven gestrebt hatte, und wobei sie zugrunde gegangen ist.

Das Streckennetz.

Vom Grand Central-Bahnhof an der 42. Straße in New York unterfährt die Bahn die Stadt bis zur 100. Straße, erreicht über einen Viadukt (mit einer Haltestelle an der 125. Straße) den Harlem-Fluß, der an der 132. Straße überquert wird, und wendet sich in nordöstlicher Richtung durch den dichtbesiedelten Stadtteil Bronx der Küste des Long Island-Sundes zu, der schließlich bei Stamford (im Staate Connecticut) erreicht wird. Auf ihrem Wege bedient die Bahn eine ununterbrochene Kette von größeren und kleineren Vorstädten, darunter Mount Vernon mit 170 000 und New Rochelle mit 60 000 Einwohnern. In Stamford werden die elektrischen Zugmaschinen gegen Dampflokomotiven ausgewechselt. Die Strecke folgt nunmehr der Küste des Long Island-Sundes über Bridgeport, New Haven und New London (alle im Staate Connecticut), um dann bei Kingston (im Staate Rhode Island) nach Norden abzubiegen. Bei Providence erreicht die Bahn den industriereichen Staat Massachusetts, wo sich das Streckennetz in eine große Anzahl von Nebenstrecken teilt, während die Hauptstrecke nördlich nach dem Endziel Boston weitergeht. Dies ist die sogenannte Küstenlinie, während eine andere Hauptlinie nach Boston von New Haven nach Norden abzweigt und Hartford, bekannt als Sitz bedeutender Versicherungsgesellschaften, erreicht. Von hier findet die Strecke in östlicher Richtung Anschluß an Providence und damit an die Küstenlinie.

Ein dichtes Streckennetz bedeckt den südöstlichen Teil von Massachusetts zwischen Providence und Boston mit einer Nebenstrecke nach Provincetown am Ende des Cape Cod, das durch seine vielen Sommerbadeplätze und seine altenglischen Fischerdörfer bekannt ist. Schließlich wären noch zwei Arme der Strecke zu erwähnen, von denen der eine von der Hauptstrecke bei Norwalk (Stamford) nach Norden abzweigt und im Tal des Housatonic-Flusses die Berkshire-Berge über Canaan und Pittsfield erreicht, während der andere Arm von New Haven gleichfalls nach Norden abzweigt und über Plainville, Westfield und Northhampton Turners Fall im Staate Massachusetts erreicht.

Sanierung der Bahn.

Die Gesellschaft wird seit dem 23. Oktober 1935 von den Herren Howard S. Palmer, James Lee Loomis und Henry B. Sawyer als Konkursverwalter (Trustees) unter Aufsicht des U. S. Distrikt-Gerichtshofes für den Distrikt Connecticut verwaltet, und wir entnehmen dem Bericht der Zwangsverwaltung und der Direktoren der Bahn vom 15. März 1939 die folgenden Angaben:

Am 1. Juni 1937 wurde der I.C.C. (Interstate Commerce Commission) ein Sanierungsplan unterbreitet, und es folgte eine Reihe von Verhandlungen mit dieser Behörde, ohne daß es jedoch bis zum Ende des Jahres 1937 zu einem Entscheid seitens der Behörde gekommen wäre. Am 11. Juni 1938 unterbreitete die Verwaltung der I.C.C. eine Vermögensaufstellung und einen Nachweis der Einnahmen und Ausgaben, die so ungünstig ausfielen, daß die Verwaltung den Antrag stellte, eine durchgreifende Besserung der Einkommenverhältnisse abzuwarten, ehe über irgendeinen Sanierungsplan weiter verhandelt werden könne. Die I.C.C. setzte mündlichen Verhandlungstermin auf den 21. Oktober 1938 fest, am 11. Oktober wurde dieser Termin jedoch aufgehoben und der Gesellschaft auf Antrag gestattet, einen neuen Sanierungsplan einzureichen. Kurz vorher, am 19. Juli 1938, hatte die Zwangsverwaltung der Old Colony-Eisenbahn, einer Pachtgesellschaft der New Haven, den Pachtvertrag mit der Boston & Providence, einer anderen Pachtgesellschaft der New Haven, für nichtig erklärt und dadurch auch die letztgenannte Gesellschaft gezwungen, am 22. August 1938 die Eröffnung des Konkursverfahrens zu beantragen.

Im Hinblick auf die hierdurch geschaffene unerfreuliche Lage hielt es die Verwaltung für dringend erforderlich, sobald wie möglich klare Verhältnisse zu schaffen, und dies um so mehr, weil ja in jedem Sanierungsplan die volle Höhe der unbezahlten Zinsen auf die alten Schuld-

verschreibungen als Grundlage für die Befriedigung der Gläubiger angenommen werden mußte, und diese Zinsrückstände mit jedem Monat der Verzögerung weiter bedrohlich wuchsen. Daher überreichte die Verwaltung am 30. Dezember 1938 einen neuen Sanierungsplan, der am 13. Juni dieses Jahres mündlich verhandelt werden sollte.

Während der alte Plan glaubte, eine Summe von über 9 Millionen Dollar für Zinsendienst und Kapitalzahlungen (ausschließlich Steuern) beiseite setzen zu können, sieht der neue Plan angesichts der stark gefallenen Einnahmen nur 6 400 000 \$ für dieselben Zwecke vor. Die Höhe der Kapitalschulden wird mit 236 190 000 \$ bemessen, davon sollen jedoch nur 140 376 000 \$ festverzinslich sein, während der Rest von 95 814 000 \$ nur bedingungsweise am Gewinn teilnehmen soll. Vorzugsaktien in Höhe von 71 657 000 \$ sollen zur teilweisen Befriedigung bevorzugter Gläubiger geschaffen werden. Diese Vorzugsaktien sollen mit einer fünfprozentigen nachzahlbaren Vorzugsdividende ausgestattet werden, jedoch ist der Höchstbetrag der Nachzahlungsforderungen auf 25 % begrenzt. Solange Vorzugsdividenden unbezahlt bleiben, haben die Vorzugsaktionäre das alleinige Stimmrecht. Alle unbefriedigten Gläubiger sollen mit neuen Stammaktien abgefunden werden. Soweit sich bis jetzt übersehen läßt, würde die neue Emission von Stammaktien etwa 62 500 000 \$ betragen. Die alten Stammaktien sollen für völlig wertlos erklärt werden. Den alten Vorzugsaktionären soll der Umtausch von je 5 Vorzugsaktien in je eine neue Stammaktie angeboten werden.

Die Flutkatastrophe im September 1938.

Mitte September 1938 setzte an der Ostküste der Vereinigten Staaten eine viertägige Regenperiode ein, während gleichzeitig einer der um diese Zeit der Tag- und Nachtgleiche nicht ungewöhnlichen tropischen Orkane vom Süden her heranrückte. Für gewöhnlich werden diese Winde durch ein über dem Lande liegendes Hoch ins Meer hinausgetrieben, wo sie, ohne Schaden anzurichten, bald ihre Gewalt verlieren. Am 21. September vorigen Jahres aber hatten sich die Luftdruckverhältnisse so verschoben, daß der Küste ein bedeutendes Hoch — wie eine Barriere — vorgelagert war, das von einem Tief über den Neu-England-Staaten begleitet war. Der von Süden herankommende taifunartige Orkan wurde demnach in seiner Bahn abgelenkt, und ehe die Wetterwarten die Küstenplätze warnen konnten, raste der Orkan, eine haushohe Flutwelle vor sich her-treibend, über die Küste Neu-Englands in Richtung auf Montreal. Die einzelnen Ortschaften, die im Wege des Orkans lagen, wurden nur wenige

Minuten von der vollen Wucht der Elemente getroffen; in diesen wenigen Minuten wurde jedoch ein Zerstörungswerk geleistet, das selbst die Flutkatastrophe von 1894 in den Schatten stellte. Eisenbahnzüge wurden von den Schienen geblasen, ganze Ortschaften an der Küste zerstört, in mehreren Fällen brach der Ozean durch die der Küste vorgelagerten, bewohnten Sandbarrieren und schuf auf diese Weise eine dauernde Veränderung der Küstenlinie.

Die New Haven-Bahn hatte die schwersten Verluste in ihrer Geschichte und eine bisher noch nie dagewesene, vollständige Unterbrechung des Verkehrs für mehrere Tage zu beklagen. 75 Meilen des Schienennetzes waren ausgewaschen, die Schienen von der Gewalt des Wassers wie dünne Drähte verbogen, 31 Brücken waren fortgespült, 200 Durchstiche ausgewaschen und die Strecke lag unter Tausenden von Tonnen von Sand, Steinen und Trümmern begraben. Die meisten Stationsgebäude und Güterschuppen waren mannhoch unter Wasser, vielfach waren die Dächer fortgeweht worden. Die Gesellschaft setzte sofort 5000 Mann ein, die in Schichten Tag und Nacht arbeiten mußten, um den Verkehr schleunigst wiederherzustellen. Zwei Tage lang war es unmöglich, von New York nach Boston zu fahren, und selbst in den folgenden Tagen mußten die Fahrgäste über einen Teil der Strecke in Omnibussen befördert werden. Es dauerte eine Woche, ehe ein notdürftiger Frachtverkehr mit den bedeutenderen Neu-England-Städten aufgenommen werden konnte, und selbst Ende Oktober, als alle anderen Strecken wieder normal arbeiteten, war es noch nicht gelungen, den Verkehr mit Woods Hole aufzunehmen. Erst Mitte November waren alle Strecken wieder befahrbar.

Der gesamte Schaden wird von der Gesellschaft mit 3 600 000 \$ beziffert, wovon nur 600 000 \$ auf geplante Verbesserungen kommen, während der Verlust des zerstörten, aber nicht wiederhergestellten Eigentums auf eine halbe Million \$ geschätzt wird. Die laufende Rechnung wurde mit 2 500 000 \$ belastet.

Gewinn- und Verlustrechnung.

	\$	\$
Verlustvortrag		29 911 249.42
Verlust für das Geschäftsjahr 1938 . . .	11 623 193.16	
Ver minderung des Eigentums durch		
Außerverkehrssetzung und Verkäufe . .	7 634 923.13	
Verschiedenes	<u>145 130.22</u>	<u>19 403 246.51</u>
Gesamtverlust am 31. Dez. 1938		49 314 495.93

	1938 \$	Vergleich mit 1937 \$
Einnahmen:		
Güterverkehr	38 809 937.73	— 6 340 117.02
Personenverkehr	26 329 578,83	— 562 585.89
Andere Betriebseinnahmen (Post- und Paketbeförderung u. dgl.)	7 940 624.59	— 1 159 742.69
	73 080 141.15	— 8 062 445.60
Ausgaben:		
Betriebsausgaben	59 798 120.41	— 3 905 147.13
	13 282 020.74	— 4 157 298.47
Steuern	6 090 268.56	+ 356 208.61
Brutto-Betriebseinnahmen	7 191 752.18	— 4 513 507,08
Ausgaben für gepachtetes Material und Bahnhofsanlagen	6 674 705.55	— 439 163.49
	517 046.63	— 4 074 343.59
Andere Einnahmen (Dividenden u. dgl.)	1 718 441.71	— 345 130.01
Netto-Einnahmen verfügbar für Zinsen und Lasten	2 235 488.34	— 4 419 473.60
Zinsen und Lasten:		
Streckenpacht	1 059 887.04	— 60 316.26
Zinsen auf feste Schulden	11 232 459.11	— 151 225.44
Zinsen auf andere Schulden	1 566 335.35	— 298 189.87
Gesamtbetrag	13 858 681.50	— 509 731.57
Netto-Einnahmen	2 235 488.34	— 4 419 473.60
Verluste.	11 623 193.16	+ 3 909 742.03
Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Betriebsausgaben	81.83%	+ 3.32%
Vermögen:		
Eigene Bahnanlagen	243 935 532.65	— 7 368 364.59
Rollendes Material	97 177 758.27	+ 1 821 930.65
	341 113 290.92	— 5 546 433.94
Bahneigene Bauten auf gepachteten Strecken	12 890 300.47	— 79 196.24
Verschiedene Anlagen	5 338 073.49	+ 449 686.10
Besitz an		
a) ¹ Aktien	106 917 114.58	— 34 441.14
b) ¹ Schuldverschreibungen	43 250 854.37	+ 625.00
c) ¹ Schuldscheine	18 297 863.53	+ 16 047.24
d) ¹ Guthaben bei anderen Gesellsch. .	22 216 075.73	— 280 058.74
	550 023 573.09	— 5 473 771.72

¹ Unterteilung s. S. 119—122.

	1938 \$	Vergleich mit 1937 \$
Flüssige Vermögenswerte:		
Bar	3 851 517.98	— 410 195.98
Depositen	821 853.94	— 182 660.30
Ausgeliehene Gelder	18 634.11	— 1 599.21
Ausstehende Forderungen	2 901 903.32	+ 568.13
Ausstehende Zinsen, Div. u. Pachten	2 455 762.30	— 764 735.76
Materialien	5 009 033.80	— 1 222 755.08
Verschiedenes	171 616.93	— 96 148.89
	15 230 322.38	— 2 677 527.09
Schwebende Posten	11 125 783.81	+ 1 532 193.08
Gesamtbetrag	576 379 679.28	— 6 619 105.73
Schulden:		
Stammaktien	157 118 600.00	
Vorzugsaktien	49 036 700.00	
Aktienprämie (seit 1909)	12 438 037.50	
Aktienkapital	218 693 337.50	
Schuldscheine für Bauten	284 967.04	+ 12 809.86
Fundierte Schulden:		
e) ¹ Grundschuld-Obligationen	95 628 000.00	
f) ¹ Trust-Obligationen	19 347 600.00	— 390 000.00
g) ¹ Schuldscheine	124 577 250.00	
h) ¹ Ausrüstungs-Schuldscheine	15 087 000.00	+ 1 393 000.00
Forderungen seitens Tochtergesell- schaften	468 302.06	+ 45 157.00
	255 108 152.06	+ 1 048 157.00
Laufende Verbindlichkeiten:		
Anleihen und unbezahlte Rechnungen	24 827 048.73	— 75 980.55
Aufgelaufene Betriebsrechnungen anderer Gesellschaften	2 396 917.74	+ 249 172.82
Aufgelaufene Löhne	2 247 567.97	— 668 356.67
Verschiedene Konten	1 174 857.47	— 300 330.17
Fällige Zinsen und Dividenden	32 402 632.01	+ 10 902 833.18
i) ¹ Fällige Schuldverschreibungen	4 582 192.44	— 328 619.45
Aufgelaufene Zinsen und Pachten (spätere Fälligkeiten)	2 505 393.00	— 276 921.63
Sonstige Verbindlichkeiten	4 259 008.38	+ 1 527 968.34
	74 395 617.74	+ 11 029 765.87

¹ Unterteilung s. S. 122—124.

	1938 \$	Vergleich mit 1937 \$
Schwebende Verbindlichkeiten:		
Verbindlichkeiten aus Pachtverträgen und aus der Mitbenutzung des Grand Central Terminal	10 713 659.98	— 63 315.70
Unbezahlte Steuern, Reserven, Amor- tisationen u. dgl.	15 115 588.68	+ 1 667 682.50
Reserve für Abschreibungen	48 940 434.53	— 784 412.27
	64 056 023.21	+ 883 270.23
Gesellschaftsvermögen:		
Zusätzliches Eigentum	1 742 071.41	— 126 931.40
Reserve für Abschreibungen	700 346.27	+ 384.92
Gewinn u. Verlust-Rechnung (Verlust)	49 314 495.93	—19 403 246.51 †
Gesamtbetrag	46 872 078.25	—19 529 792.99 †
	576 379 679.28	— 6 619 105.73
		† Erhöhung des Verlustes

Unterteilung a)

Besitz an Aktien	Buchwert \$
Agawam Racing & Breeders Ass.	1.00
Berkshire Street Ry. Co.	6 371 395.58 ¹
Boston R. R. Holding Co.	27 376 419.09
Boston & Providence R. R. Corp.	1 582 443.18 ¹
Boston Terminal Co.	200 000.00 ¹
Burrows & Kenyon.	600.00
Connecticut Agstone Co.	1.00
Conn. & Passumpsic Rivers R. R. Co.	208 162.44 ¹
Connecticut Co.	19 877 000.00
Conway R. F. Co.	84.00
Dri-Steam Valve Sales Corp.	1.00
Fruit Growers Express Co.	150 700.00 ¹
Globe & Rutgers Co.	11 498.80 ¹
Hartford & Connecticut Western R. R. Co.	1 394 594.36 ¹
Holyoke & Westfield R. R. Co.	20 280.00
International Hydro-Electric System	175 000.00 ¹
Iron Works Aqueduct & Water Co.	100.00 ¹
Jewett City Textile Novelty Co.	1 220.00
Maillard, Henry, Inc.	212.00
Massawippi Valley R. R. Co.	46 020.00 ¹
Übertrag:	* 57 415 732.45

¹ Ganz oder teilweise verpfändet.

Besitz an Aktien	Buchwert \$
Übertrag:	57 415 732.45
Maybrook National Bank	3 354.96
Moulding Brownell Corp.	198.66
Narragansett Pier R. R. Co.	18,700.00
New England Investment & Security Co.	337 130.50
„ „ Steamship Co.	3 100 000.00 ¹
„ „ Transportation Co.	1 500 000.00 ¹
New York Connecting R. R. Co.	1 527 204.33 ¹
New York Ontario & Western Ry. Co.	13 108 397.62 ¹
New York & Stamford Ry. Co.	610 643.40 ¹
New York Westchester & Boston Ry. Co.	6 302 016.76
Norwich & Worcester R. R. Co.	231 038.19 ¹
Old Colony R. R. Co.	16 356 032.35 ¹
Pemigewasset Valley R. R. Co.	99 676.51 ¹
Pittsfield & North Adams R. R. Corp.	6 965.26 ¹
Providence Produce Warehouse Co.	385 000.00 ¹
Providence, Warren & Bristol R. R. Co.	733 418.42 ¹
Providence & Worcester R. R. Co.	2 738 762.75 ¹
Railway Express Agency, Inc.	4 400.00
Rhode Island Ice Co.	117.00
Rutland R. R. Co.	2 364 977.15 ¹
Schwartz Brothers Inc.	106.59
South Manchester R. R. Co.	36 288.46
Springfield Railway Comp.	28 623.50 ¹
Studebaker Corp. of Delaware	1.00
Springfield Ice & Fuel Co.	11.19
Wittal, M. J. Ass. Ltd.	10.00
White Motors Co.	1.61
Wickwire Spencer Steel Co.	37.90
Worcester County Trust Co.	8 268.02
	106 917 114.58

Unterteilung b)

Schuldverschreibungen %	fällig	Buchwert \$
Agawam Racing & Breeders Ass. 4	1940	625.00
Back Bay Hotels Garage, Inc. 6½	1947	1.00
Berkshire Street Ry. Co. 5	1947	200 000.00 ¹
„ „ „ „ 6	1947	335 250.00 ¹
Chicago & Eastern Illinois. 5	1951	24 468.67
Übertrag:		560 344.67

¹ Ganz oder teilweise verpfändet.

Schuldverschreibungen %	fällig	Buchwert \$
Übertrag:		560 344.67
Connecticut Co. 4—5—6	1937/1945	20 123 000.00 ¹
Hartford & Connecticut Western R. R. Co. 6	1933	691 127.20 ¹
Hoosac Valley Street Ry. Co. . . . 6	1947	152 000.00 ¹
New England Investment & Security Co. 4	1924	12 748 461.00
New England Steamship Co. 5	1954	4 880 000.00 ¹
New York City Corporate Stock . . . 3½	1948	17 261.18 ¹
New York & Stamford Ry. Co. . . . 4	1958	652 682.50 ¹
N. Y. Westchester & Boston Ry. . . . 4½	1946	2 929 970.00 ¹
New York's World Fair 4	1941	50 000.00
Springfield Street Ry. Co. 6	1940	417 080.00 ¹
„ „ „ „ 6½	1940	1 232.50 ¹
„ „ „ „ 7	1940	22 490.00 ¹
Studebaker Corp. of Delaware 6	1940	50.12
U. S. Government Treasury Bds. . . . 3¼	1945	5 155.20
		43 250 854.37

Unterteilung c)

Schuldscheine	%	\$
Boston Railroad Holding Co.	7	4 398 000.00 ¹
Connecticut Co.	6	3 978 023.98
Hartford & Connecticut Western RR	5	819 781.71 ¹
New England Transportation Co.	6	1 318 500.00 ¹
New York, Ontario & Western Ry. Co.	6	1 170 000.00 ¹
New York & Stamford Ry. Co. . . . .	.5—6	796 146.11 ¹
N. Y. Westchester & Boston Ry. Co. . . . .	.5—6	5 301 204.66
Providence, Warren & Bristol RR	6	352 397.30 ¹
Springfield Street Ry. Co.	5½	100 000.00
Verschiedene	4—5—6	63 809.77
		18 297 863.53

Unterteilung d)

Guthaben bei anderen Gesellschaften	\$
Boston Railroad Holding Co.	5 331.36
Boston Terminal Co.	148 201.82
International Hydro-Electric System	1.00
Übertrag:	153 534.18

¹ Ganz oder teilweise verpfändet.

Guthaben bei anderen Gesellschaften	\$
Übertrag:	153 534.18
New England Investment & Security Co.	1.00
N. Y. Westchester & Boston Ry. Co.	1.00 ²
Norwich & Worcester R. R. Co.	528 886.65
Old Colony R. R. Co.	309 486.31
Providence Produce Warehouse Co.	27 578.00
Railroad Credit Corp.	335 426.35 ¹
Railway Express Agency	541 497.53 ¹
Gebäude im Grand Central Terminal, N. Y.	20 319 664.71 ¹
	22 216 075.73

¹ Ganz oder teilweise verpfändet.

² Die der Westchester & Boston gemachten Vorschüsse belaufen sich auf 21 460 494.97 \$. Da diese Vorschüsse mit Sicherheit als verloren gelten, ist Abschreibung auf 1.00 \$ erfolgt.

Unterteilung e)

Grundschild-Obligationen	%	\$
Boston & New York Air Line R. R. Co.	4	3 775 000.00
Central New England Ry. Co.	4	12 054 000.00 ¹
Danbury & Norwalk R. R. Co.	4	350 000.00
Dutchess County R. R. Co.	4½	282 000.00
Naugatuck Railroad Co.	4	2 500 000.00
New England Railroad Co.	4	10 000 000.00
" " " "	5	7 500 000.00
New Haven & Northampton Co.	4	2 400 000.00
N. Y. New Haven & Hartford R. R. Co.		
Serie E	4	3 600 000.00 ¹
Serie F	6	A
Serie von 1927	4½	31 000 000.00
Serie von 1932	6	B
Harlem River & Port Chester	4	15 000 000.00
New York, Providence & Boston R. R. Co.	4	1 000 000.00
New York & New England Boston Terminal.	4	1 500 000.00
Providence Terminal Co.	4	3 922 000.00
Stafford Springs Street Ry.	5	400 000.00
Worcester & Connecticut Ry. Co.	4½	345 000.00
		95 628 000.00 ^C

¹ Ganz oder teilweise verpfändet.

A Gesamtemission von 23 000 000 \$ im Besitz der Gesellschaft verpf.

B " " " " 25 516 000 \$ " " " " " "

C Gesamtbetrag aller dieser Emissionen 146 888 000.00 \$, davon befinden sich 51 260 000.00 \$ im Besitz der Gesellschaft.

Unterteilung f)

Trust-Obligationen	%	\$
N. Y. New Haven & Hartford fällig 1940 6		15 302 000.00 ¹
U. S. Verwaltung von Notstandsarbeiten 4		4 045 000.00 ²
		19 347 000.00

¹ Verkauft an die Reconstruction Finance Corp. am 21. Dez. 1937.

² Teilweise verpfändet.

Unterteilung g)

Schuldscheine	%	\$
The Consolidated Railway Co.		
Schuldscheine, nicht umtauschbar	4 fällig 1954	4 255 000.00
„ „ „	4 „ 1955	2 309 000.00
„ „ „	4 „ 1955	1 340 000.00
„ „ „	4 „ 1956	2 011 000.00
The N. Y., N. H. & H. Railroad Co.		
Schuldscheine, nicht umtauschbar	4 „ 1957	15 010 000.00
„ „ „	4 „ 1947	5 000 000.00
„ „ „	3½ „ 1947	4 991 000.00
„ „ „	3½ „ 1954	9 997 900.00
„ „ „	4 „ 1955	15 000 000.00
„ „ „	4 „ 1956	15 000 000.00
„ „ „	6 „ 1948	39 002 500.00
„ „ „	3½ „ 1956	8 912 850.00
„ „ „	4 „ 1957	1 748 000.00
		124 577 250.00

Gesamtemission dieser Anleihen: 125 466 750.00 \$

Im Besitz der Gesellschaft: 889 500.00 \$ (teilweise verpfändet)

124 577 250.00 \$

Unterteilung h)

Ausrüstungs-Schuldscheine	%	\$
Ausgabe 1925	5 fällig 1940	364 000.00
„ 1926	4½ „ 1941	999 000.00
„ 1927 No. 2	4½ „ 1942	1 200 000.00
„ 1930	4½ „ 1945	1 970 000.00
„ 1931	4½ „ 1946	1 384 000.00
„ 1934	4 „ 1949	1 731 000.00
Übertrag:		7 648 000.00

Ausrüstungs-Schuldscheine	%	\$
Übertrag:		7 648 000.00
Ausgabe 1936	3 fällig 1951	2 665 000.00
„ 1937	3 „ 1947	1 494 000.00
„ 1938	3 $\frac{3}{4}$ „ 1948	1 640 000.00
„ 1938 No. 2	4 „ 1948	1 640 000.00
		15 087 000.00

Unterteilung i)

Fällige Schuldverschreibungen	%	\$
Housatonic Railroad Co.Cons.Hypothek.		
Grundschnldbriefe	5 fällig 1937	2 819 000.00
Reconstruction Finance Corp.	5 „ 1937	871 604.08
dieselbe	5 „ 1937	73 232.60
dieselbe	5 „ 1937	48 322.21
Bundesstaatliche Verwaltung öff. Arbeiten	4 „ 1937	265 000.00
dieselbe	4 „ 1937	100 000.00
dieselbe	4 „ 1938	265 000.00
dieselbe	4 „ 1938	125 000.00
Verschiedene	verschieden	15 033.55
		4 582 192.44

Bemerkungen zum Geschäftsbericht.

Der vorher erwähnte Sanierungsplan ist nicht endgültig, sondern er ist Abänderungen und schließlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde (I.C.C.) unterworfen. Die Gesellschaft hat die Frage aufgeworfen, ob sie nicht berechtigt sei, das außerordentlich wertvolle Recht der Mitbenutzung des Grand Central Terminal und der Gleisanlagen im Stadtgebiet von New York als Aktivposten in der Bilanz einzusetzen. Diese Frage soll später entschieden werden, wenn die endgültige Regelung der Angelegenheiten der Old Colony, Boston & Providence und Providence, Warren & Bristol-Eisenbahnen der New Haven eine sichere Grundlage geben wird, auf der ein endgültiger Sanierungsplan aufgebaut werden kann.

Der Verlust der Gesellschaft im Jahre 1938 betrug 11 623 193 \$, in dem unbezahlte Steuern und Zinsen inbegriffen sind, und er überstieg

demnach den Verlust des Vorjahres um 3 909 742 \$. In den ersten 9 Monaten des Berichtsjahres waren die Einnahmen bedeutend geringer als im Vorjahre, dagegen zeigte das letzte Vierteljahr eine Besserung über das Vorjahr.

Insgesamt blieben jedoch die Einnahmen (73 080 141 \$) um 8 062 446 \$ oder 9,9 % hinter diejenigen des Vorjahres zurück. Einnahmen aus Güterverkehr nahmen um 14 %, nämlich um 6 340 117 \$, ab, wobei die von der I.C.C. genehmigte Frachtratenerhöhung seit dem 28. März 1938 in Betracht gezogen werden muß. Die Gesellschaft schätzt, daß ohne die Erhöhung der Raten der Verlust um fast 2 Millionen \$ höher gewesen sein würde. Einnahmen aus Personenverkehr sanken um 562 586 \$ oder 2,1 %.

Auf der Ausgabenseite konnte eine Ersparung von 3 905 148 \$ oder 6,1 % gegenüber dem Vorjahre erzielt werden, trotz der durch die Sturmflut verursachten außerordentlichen Ausgaben, von denen 1 709 225 \$ den Betriebsausgaben zur Last geschrieben wurden. Unter Ausschaltung dieser außerordentlichen Ausgaben würde das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen 78,82 % (78,51 % im Vorjahre) gewesen sein. Bei dem Posten „Steuern“, die mit 6 090 258 \$ um 356 208 \$ höher waren als im Vorjahre, ist zu berücksichtigen, daß als Erwerblosensteuer im Berichtsjahre 3 % gegen 2 % im Vorjahre gezahlt werden mußten.

Bauten und Veränderungen.

Um weitere Ersparnisse zu erzielen, hat die Gesellschaft im Berichtsjahre eine Strecke von 174 Meilen aufgegeben, außerdem sollen über 400 Baulichkeiten und weitere 100 Meilen Rangiergleise aufgegeben werden. Dagegen wurden vom Gericht 300 000 \$ für den Neubau eines Güterschuppens in Harlem bewilligt, der am 1. Februar 1939 in Betrieb genommen wurde, so daß die Gesellschaft nunmehr einige von der Stadt New York gepachtete Piers im Hudson-Fluß wird aufgeben können.

Arbeiter und Verwaltung.

Am 1. Oktober 1937 wurden die Löhne des Zugpersonals erhöht, nachdem schon am 1. August 1937 eine Erhöhung der Löhne der anderen Angestellten erfolgt war. Infolge der schlechten Geschäftslage kündigten die Bahngesellschaften das Lohnabkommen und boten eine gleichmäßige

Senkung aller Löhne um 15 % an. Die Arbeiterorganisationen lehnten diesen Vorschlag ab und drohten mit allgemeinem Ausstand. Beide Teile riefen daher den Nationalen Schlichtungsausschuß an, dessen Vorschläge von den Organisationen gleichfalls abgelehnt wurden. Als die Bahngesellschaften nunmehr bekanntgaben, daß die Lohnkürzung am 1. Oktober 1938 in Kraft treten werde, beschlossen die Arbeiterorganisationen, am gleichen Tage in Streik zu treten. Nunmehr erklärte die Regierung, daß sie eine solche nationale Bedrohung der Wirtschaft nicht zulassen werde, und ein vom Präsidenten ernannter Ausschuß wurde beauftragt, der Regierung einen Tatsachenbericht zu unterbreiten. Nach langen Verhandlungen kam dieser Ausschuß zu dem Urteil, daß in dieser Zeit eine gleichmäßige Herabsetzung aller Löhne vermieden werden müsse. Den Bahngesellschaften blieb daher nichts weiter übrig, als den Antrag auf Lohnkürzung zurückzuziehen.

Tochtergesellschaften.

Über die Tochtergesellschaften erwähnt der Geschäftsbericht das Folgende:

Die New York, Ontario & Western Eisenbahngesellschaft, die gleichfalls unter Konkursaufsicht ist, hatte im Jahre 1938 einen Verlust von 1 994 314 \$ gegenüber einem Verlust von 1 675 286 \$ im Vorjahre. Falls der Sanierungsplan dieser Gesellschaft genehmigt wird, würde die New Haven 13 105 186 \$ verlieren. Dies ist der Wert der 291 000 Aktien, den die New Haven von dieser Gesellschaft besitzt. Ferner schuldet die Gesellschaft der New Haven 1 170 000 \$ in Schuldscheinen, gegen die nur 600 000 \$ Bonds der Penn Anthracite Collieries Co. hinterlegt sind, während 570 000 \$ ungedeckt sind.

Die Connecticut Company, gleichfalls in Konkurs, hatte einen Verlust von 695 997 \$, der um 102 493 \$ höher war als im Vorjahre. Der Sanierungsplan dieser Gesellschaft ist am 1. Dezember 1938 genehmigt worden und sofort in Kraft getreten. Die Verluste der New Haven an diesem Konkurs (die erst im Geschäftsbericht für 1939 erscheinen werden) betragen:

Aktien	19 877 000,00 \$
Schuldscheine	20 123 000,00 \$
Wechselverpflichtungen	3 978 023,98 \$
	<hr/>
	43 978 023,98 \$

Dagegen empfing die New Haven aus der Konkursmasse:

Aktien A	2 000 000,00 \$
Aktien B	100 000,00 \$
Schuldscheine	5 000 000,00 \$
	<hr/>
	7 100 000,00 \$

Die Springfield Straßenbahn-Gesellschaft schloß das Jahr mit einem Verlust von 99 004 \$ ab, der um 68 312 \$ höher ist als im Vorjahre.

Die New England Dampfer-Gesellschaft hatte einen Verlust von 486 127 \$, der um 509 702 \$ geringer war als im Vorjahre. Der Betrieb dieser Gesellschaft ist eingestellt und die verbleibenden vier Dampfer sind inzwischen verkauft worden.

Die Berkshire Straßenbahn-Gesellschaft hatte ein Nettoeinkommen von 5402 \$, während das Vorjahr mit einem Verlust von rund 65 000 \$ abgeschlossen hatte.

Die New England Transport-Gesellschaft verzeichnete ein Einkommen von 48 535 \$, während das Vorjahr einen Verlust von 54 800 \$ verursacht hatte. Wie eingangs erwähnt, hat die Greyhound Omnibus Company diese Gesellschaft aufgekauft.

Die New York, Westchester & Boston Eisenbahn-Gesellschaft hat ihren Betrieb am 31. Dezember 1937 eingestellt. Die New Haven hat das rollende Material und das bewegliche Eigentum dieser Gesellschaft übernommen. Es werden Pläne erwogen, diese Bahn an das Hoch- und Untergrundbahnnetz der Stadt New York anzuschließen, was mit geringem Kostenaufwand getan werden könnte, wogegen sich jedoch die Hoch- und Untergrundbahnen aus Gründen des Wettbewerbs sträuben. Ein anderer Plan ersucht die Regierung des Staates New York, das gesamte Grundeigentum der Gesellschaft zu übernehmen und den Schienenweg in eine zollpflichtige Automobil-Hochstraße umzubauen. Die New Haven besitzt 49 857 Aktien der Westchester & Boston, die mit 6 302 016 \$ zu Buche stehen, und 3 151 000 \$ 4½-prozentige, 1946 fällige, durch erste Hypothek gesicherte Pfandbriefe, die mit 2 929 970 \$ zu Buche stehen. An Wechselverpflichtungen schuldet die Westchester der New Haven 5 301 204 \$ und an Vorschüssen 21 460 494 \$, letztgenannte Summe ist jedoch bereits in der vorliegenden Bilanz auf 1,00 \$ abgeschrieben. Es ist schwer zu sagen, ob und wieviel die New Haven aus der Konkursmasse der Westchester retten wird.

Statistische Einzelheiten.

	1938	Vergleich mit 1937
Güterverkehr		
Nutzfracht (Tonnen)	16 544 761	— 3 657 415
Betriebsfrachten (Tonnen)	1 651 752	— 319 802.
Insgesamt	18 196 513.	— 3 977 217.
Nutzfracht bewegt 1 Meile	2 265 968 000	—437 087 135
Betriebsfracht bewegt 1 Meile	206 568 556.	— 57 009 545
Insgesamt	2 472 536 556	494 096 680
Länge der befahrenen Güterzugstrecke	1 917.57	— 90.85
Durchschnittliche Entfernung, die 1 Tonne Nutzfracht bewegt wurde	134.28	+ 3.23
Durchschnittliche Entfernung, die 1 Tonne Gesamtfracht bewegt wurde	133.39	+ 2.17
Durchschnittliche Anzahl von Nutzfracht- Tonnen je Zug-Meile.	610.40	— 29.09
Durchschnittliche Anzahl von Gesamtfracht- Tonnen je Zug-Meile.	666.88	— 35.93
Durchschnittliche Anzahl von Güterwagen je Zug-Meile	52.61	+ .42
Durchschnittliche Anzahl beladener Wagen je Zug-Meile	33.47	— 1.60
Durchschnittliche Anzahl von leeren Wagen je Zug-Meile	18.02	+ 2.02
Gesamteinnahme aus Güterverkehr	\$ 38 835 874.49	— \$ 6 408 261.48
Durchschnittsertrag je Tonne	2.347	+ .107
„ „ „ je Meile . . . . .	.01714	+ .0004
„ „ Meile	20 252.65	— 2 274.58
„ „ Zug-Meile	10.671	— .259
Gesamtverkehr		
Ertrag je Zug-Meile	5.7494	— .0703
Ausgaben je Zug-Meile	4.7045	+ .1356
Netto Einkommen je Zug-Meile	1.0449	— .2059

	1938	Vergleich mit 1937 Zunahme — Abnahme
Personenverkehr		
Gesamtzahl der Fahrgäste	37 705 865	+ 517 176
Fahrgäste gefahren 1 Meile	1 371 825 004	— 66 737 917
Länge der befahr. Personenzug-Strecke (Meilen)	1 074.24	— 62.36
Fahrgäste gefahren 1 Meile je Strecken-Meile .	1 277 019	— 11 347.00
Durchschnittliche Länge der Reise je Fahrgast (Meilen)	36.38	— 2.30
Durchschnittliche Anzahl der Reisenden je Zug-Meile	151	+ 4
Durchschnittliche Anzahl der Reisenden je Wagen-Meile	29	+ 1
Durchschnittliche Anzahl von Personenwagen je Zug-Meile	7.25	+ .08
Gesamteinnahme aus Personenverkehr	\$ 26 329 578.83	— \$ 562 585.89
Durchschnittseinnahme je Reisender . . . .	.6983	— .0248
„ „ „ je Meile . . . . .	.01919	— .0005
Gesamteinnahme einschließlich Eilgut und Postverkehr	30 141 272.85	— 980 231.65
Gesamteinnahme je Strecken-Meile	28 058.23	+ 677.00
„ „ „ Zug-Meile	3.323	+ .148
Zug-, Wagen-, und Maschinen-Meilen		
Zug-Meilen		
Güterverkehr	3 639 241	— 500 359
Personenverkehr	9 071 639	— 731 529
Insgesamt	12 710 880	— 1 231 888
Wagen-Meilen		
Güterwagen, beladen	121 805 173	— 23 376 734
Güterwagen, leer	65 566 506	— 651 748
Güterwagen, Werkwagen Personenwagen in Güter- zügen	3 691 801	— 514 681
Insgesamt	401 038	— 33 560
Insgesamt	191 464 518	— 24 576 723
Personenwagen	33 227 538	— 1 924 524
Gesellschafts- und Schlaf- wagen	14 672 575	— 1 764 604
Speisewagen	2 845 242	— 185 260
Post-Expresß-Milchwagen Insgesamt	15 054 414	— 606 913
Insgesamt	65 799 769	— 4 481 301
Alles zusammen	257 264 287	— 29 058 024
Maschinen-Meilen		
Güterzüge	4 848 203	— 580 822
Personenzüge	10 849 338	— 728 652
Insgesamt	15 697 541	— 1 309 474

Rollendes Material.

	1938	Vergleich mit 1937
Lokomotiven		
Dampflokomotiven-Personenzüge	215	— 1
„ -Güterzüge	261	
„ Rangierzüge	123	
Elektrische Lokomotiven	129	+ 3
Diesel-elektrische Lokomotiven	21	+ 10
Lokomotiven mit Gasolinbetrieb	1	
	750	+ 12
Personenwagen		
Tageswagen (699 aus Stahl 25 Holz auf Stahlgestell)	644	+ 9
Raucherwagen (Stahl)	61	— 11
Salonwagen (Stahl)	4	
Speisewagen (30 aus Stahl, 2 Holz auf Stahlgestell)	32	
Stromlinienzug (3 Wagen aus Stahl)	1	
Frühstückswagen (Stahl)	1	
Restaurantwagen (Stahl)	5	+ 5
Personenwagen mit Gepäckraum (Stahl)	27	
Gepäck- und Postwagen (Stahl)	28	
Gepäckwagen (196 aus Stahl, 147 Holz mit Stahl- gestell)	343	
Postwagen (Stahl)	27	
Aussichtswagen für Bootrennen (Holz mit Stahl- gestell)	35	
Kühlwagen (Holz mit Stahlgestell)	7	
Elektrische Wagen (Stahl)	200	— 50
Elektrische Salonwagen (Stahl)	6	
Personenwagen mit Gepäckraum (Gasolinantrieb)	17	— 16
Milchwagen (Holz mit Stahlgestell)	67	— 1
Besler-Zug (2 Wagen, Holz mit Stahlgestell)	1	
	1 506	— 64
Güterwagen		
Geschlossene Güterwagen (Holz mit Stahlgestell)	8 995	— 1 598
Offene Güterwagen (Holz mit Stahlgestell)	97	— 17
Wagen für Stromumwandlung (Stahl)	16	+ 16
Tankwagen (Stahlgestell)	1	+ 1
Kohlewagen (Stahl)	3 212	— 185
Arbeitswagen (10 Stahl, sonst Holz mit Stahl- gestell)	232	— 3
	12 553	— 1 786

Rollendes Material.

	1938	Vergleich mit 1937 Zunahme — Abnahme
Für den inneren Betrieb:		
Geschäftswagen (2 Stahl, 1 Holz)	3	
Lokomotiv-Kranwagen	65	— 5
Werkzeugwagen	55	+ 7
Schneepflüge	45	— 4
Dampfschaufeln	4	
Arbeitswagen	579	+ 55
Kippwagen	78	
Wasserwagen	15	+ 3
Sonstige Fahrzeuge	32	
	876	+ 56
Wasserfahrzeuge		
Schlepper	14	— 1
Flöße (für den Transport von Güterwagen)	45	
Kähne (schwere)	16	+ 16
„ (leichte)	15	+ 15
	90	+ 30
Sonstige Fahrzeuge		
Personenautomobile	31	+ 2
Lastwagen	117	
	148	+ 2

Schlußbetrachtungen.

Mehr denn je ist die Zukunft der amerikanischen Eisenbahnen in Dunkel gehüllt. Wie sehr auch die Verwaltungen in Zusammenarbeit mit dem Publikum und der Regierung sich bemüht haben, eine Lösung zu finden, ein durchgreifender Erfolg ist diesen Bemühungen versagt geblieben. Das einzige, was den Eisenbahnen wirklich helfen könnte, wäre eine Geschäftsbelebung größten Umfanges, und hierzu sind die Aussichten nach den Enttäuschungen der letzten Jahre recht wenig ermutigend. Vor mehreren Jahren schoben die Eisenbahnen die Schuld an den mißlichen Verhältnissen auf den Wettbewerb der Überlandomnibusse. Aber auch nach Annahme des Gesetzes zur Regelung des Kraftomnibusverkehrs trat keine nennenswerte Erleichterung für die Bahnen ein. Besser bewährte sich schon die durchgreifende Verbilligung der Personentarife, die eine bedeutende Abwanderung von den Omnibuslinien

zu den Bahnen zur Folge hatte. Aber ein neuer Niedergang der Wirtschaft unterbrach diese günstige Entwicklung, und sofort setzten die Klagen der Bahnverwaltungen ein, daß sie bei den verbilligten Fracht- und Personentarifen nicht bestehen könnten. Widerstrebend gab die I.C.C. die Genehmigung erst zur Erhöhung der Gütertarife (unregelmäßig) und dann der Personentarife (25 %) — mit dem Erfolg, daß die große Überlandomnibus-Gesellschaft (Greyhound) in den ersten drei Monaten d. J. eine Mehreinnahme von einer Million Dollar berichten konnte.

Der Kongreß hat sich in letzter Zeit wenig bereit gezeigt, dem Drängen der Bahnverwaltungen auf Einführung neuer Gesetze nachzugeben. Nachdem jedoch fast ein Drittel (an der Meilenlänge gemessen) aller amerikanischen Bahnen in den Händen von Konkursverwaltern ist und es sich dabei herausgestellt hat, welch unnötigen Verluste diese kostspieligen Verwaltungen für die Inhaber von Obligationen (ganz zu schweigen von den Aktionären) bedeuten, wird augenblicklich im Kongreß eine Abänderung des Konkursverfahrens für Eisenbahnen beraten. Pionierarbeit hat hierbei die Baltimore & Ohio-Eisenbahn (Präsident Willard) geleistet, die, statt in Konkurs zu gehen, sich gütlich mit den Inhabern ihrer Obligationen auf eine Herabsetzung der Zinsen für mehrere Jahre mit Nachzahlungspflicht geeinigt hat. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß auf diese Weise die Obligationen gläubiger immer noch doppelt so viel Zinsen erhalten, als sie unter Konkursverwaltung erhalten hätten. Dieser Plan hat sich so bewährt, daß der Kongreß willens ist, den Verwaltungen jede gesetzliche Handhabe zu geben, wenn sie diesen Weg beschreiten wollen. Im allgemeinen aber herrscht im Kongreß die Meinung, daß die Eisenbahnen eine Privatindustrie sind, genau so wie z. B. die Automobil- oder Stahlfabriken, und daß sie sich genau wie diese selbst helfen sollten. Wenn jedoch diese Selbsthilfe in den kommenden Jahren keine greifbaren Erfolge zeitigen sollte, dann darf sich die amerikanische Öffentlichkeit darauf gefaßt machen, daß der Ruf nach Verstaatlichung lauter denn je erhoben werden wird. In dieser Hinsicht wird auch für die Eisenbahnen der Ausfall der Präsidentenwahl im November 1940 von einschneidender Bedeutung sein.

Kriegsvorbereitungen im englischen Eisenbahnwesen.

Von

Geh. Regierungsrat **Wernecke** in Berlin-Zehlendorf.

Das englische Verkehrswesen und namentlich das Eisenbahnwesen ist schon im Sommer 1938 sehr stark auf den Kriegsfall eingestellt worden. An erster Stelle standen die Maßnahmen, die nötig waren, um gegebenenfalls den Kriegsbetrieb der Eisenbahnen einzuleiten. Schon sehr beizeiten hatte der Verkehrsminister einen Betriebsausschuß eingesetzt, der von den leitenden Beamten der vier Eisenbahngruppen und der Londoner Personenverkehrsbehörde gebildet war. Ihm war als Aufgabe zunächst die Beratung über die Fragen zugeteilt, die mit der Anpassung des Eisenbahnwesens an die besonderen Kriegsaufgaben zusammenhängen. Der Ausschuß trat täglich zu Sitzungen zusammen und hielt Fühlung mit der Regierung und allen Behörden, um über deren Anforderungen an die Eisenbahnen unterrichtet zu bleiben. Sonderausschüsse von Betriebs- und Verkehrsbeamten lieferten einerseits dem Betriebsausschuß die nötigen Unterlagen für seine Arbeiten und sorgten andererseits dafür, daß dessen Anordnungen ausgeführt wurden oder daß die Vorkehrungen für deren Ausführung getroffen wurden. Die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat wurde geplant, es kam aber glücklicherweise nicht so weit, daß diese Übernahme nötig wurde.

Die englischen Eisenbahnen wurden im September 1938 stark in Anspruch genommen, um Angehörige von Heer und Flotte sowie der Luftwaffe zu befördern. Große Mengen Lebensmittel wurden auf den Eisenbahnen nach den Stellen versandt, wo man die Bevölkerung von London nach der in Aussicht genommenen Räumung der Hauptstadt unterbringen wollte. Zu diesem Zweck wurden bereits Eisenbahnzüge bereitgehalten, die namentlich die Schulkinder auf das Land verteilen sollten. Diese Räumung von London war von langer Hand vorbereitet, der Bericht eines Ausschusses, der zu diesem Zweck eingesetzt war, ist aber erst gegen Ende 1938 veröffentlicht worden. Der Ausschuß hat gemeinschaftlich mit den Eisenbahnen gearbeitet und hat in Aussicht genommen, daß die Bevölkerung von London zunächst auf eine Entfernung von 80 km von London abbefördert werden sollte. Hierfür könne

nur die Benutzung der Eisenbahnen in Frage kommen, die Londoner Binnenverkehrsmittel, also Straße und Untergrundbahn, müßten aber auch dazu herangezogen werden, die Bevölkerung den Eisenbahnen zuzuführen. Der Übergang auf die Fernbahnen solle weit draußen in den Außenbezirken vor sich gehen, die man nicht mehr für „verwundbar“ ansah. An manchen Stellen würde für diesen Übergang auf die Fernbahnen, namentlich zur Beförderung von Kindern, alten, gebrechlichen und körperlich behinderten Personen, ein Omnibusverkehr eingerichtet werden müssen. Die beteiligten Eisenbahnen glaubten, daß sie stündlich 100 000 Personen würden abbefördern können, die Leistungsfähigkeit der Londoner Binnenverkehrsmittel galt sogar für noch höher, und so würde ein Teil der Bevölkerung die Zeit zu seiner Abbeförderung in den weniger gefährdeten Außenbezirken abwarten müssen. Bei einem solchen Auszug der Bewohner müßte aber der sonstige Verkehr der Eisenbahnen eingestellt werden, und wenn verlangt würde, daß dieser beschränkt aufrechterhalten würde, also z. B. leicht verderbliche Güter, womit zweifellos Lebensmittel gemeint sind, befördert werden, müßte die Räumung von London entsprechend verzögert werden. Ob die Räumungszüge zwischen London und je einem Ziel, wo große Mengen untergebracht werden sollen, im Pendelverkehr laufen oder ob die Bevölkerung entlang den Eisenbahnstrecken auf eine größere Anzahl von Orten verteilt werden sollte, wäre noch zu erörtern. Die Eisenbahnen könnten beides ohne Verminderung ihrer Aufnahmefähigkeit leisten. Für alle Flüchtlinge würde Sitzplatz in den Zügen gestellt werden, sie dürften aber nur eine ganz beschränkte Menge Gepäck mitführen. Die Räumungspläne sollten den Eisenbahngesellschaften rechtzeitig mitgeteilt werden, damit diese die nötigen Fahrpläne aufstellen könnten. Ein Unterstaatssekretär im Ministerium des Innern hat mitgeteilt, daß dies geschehen sei und daß 3,5 Mio Menschen in 72 Stunden auf 80 km Entfernung von London abbefördert werden könnten. Dabei solle der Mobilmachungsverkehr und der wichtigste Teil des Güterverkehrs aufrecht erhalten bleiben. Fahrkarten brauchten die Flüchtlinge nicht zu lösen. Für den Fall, daß die Eisenbahnanlagen zerstört wären, ist auch die Frage der Räumung von London mit Hilfe der Straßenverkehrsmittel erörtert worden.

Viele Bewohner von London reisten damals, ohne auf den amtlichen Befehl zur Räumung zu warten, nach dem Westen von England, nach Schottland, Wales und Irland ab. In der letzten Septemberwoche mußte z. B. die London, Midland & Schottische Eisenbahn von ihrem Londoner Bahnhof Euston 24 Fernschnellzüge in zwei Teilen und zwei andere in drei Teilen verkehren lassen, wobei die Züge bis 17 Wagen stark waren. Ein lebhafter Verkehr von Amerikanern hatte Liverpool zum Ziel, um

dort den Dampfer nach den Vereinigten Staaten zu erreichen. Der Bahnhof Euston hatte an zwei Tagen eine Einnahme aus dem Fernverkehr, die um 12 000 Pfd höher war als sonst. Man reist von dort im allgemeinen mit Rückfahrkarten ab, weil man innerhalb Monatsfrist nach London zurückzukehren gedenkt. Da man aber bei dieser Abwanderung nicht wissen konnte, wann man zurückkommen würde, wurden einfache Fahrkarten in solchen Mengen gelöst, daß sie zeitweilig knapp zu werden drohten. Ungewöhnlich groß war dabei auch die Zahl der verkauften Hunde-, Fahrrad- und Kinderwagenkarten. Auf dem Bahnhof Victoria, von dem der Verkehr nach dem europäischen Festland ausgeht, waren es namentlich Deutsche, darunter viele Dienstmädchen, Italiener, darunter namentlich Kellner, und zum Heeresdienst einberufene Franzosen, die von dort die Kanaldampfer nach Calais, Boulogne und Dieppe zu erreichen suchten. Auch zahlreiche Engländer kamen vom Festlande her an.

Auf den Bahnhöfen wurden alle Vorkehrungen für den Luftschutz getroffen, um Betrieb und Verkehr auch bei einem Angriff aus der Luft, den man ganz besonders fürchtete, aufrecht erhalten zu können. Auch die Straßenfahrzeuge der Eisenbahnen wurden in den Verkehr der Behörden eingespannt, die Vorbereitungen für den Ernstfall trafen. Eisenbahnbeamte wurden in einen Ausschuß berufen, der den Verkehrsminister bei seinen Maßnahmen zur Heranziehung der Straßenverkehrsmittel für den Kriegsverkehr beraten und unterstützen sollte.

Am 27. September 1938 wurde ein Teil der Untergrundbahnen um den Bahnhof Charing Cross, dessen Vorplatz als der Mittelpunkt von London gilt, wegen dringender Bauarbeiten geschlossen. Der Untergrundverkehr wurde durch Omnibusse ersetzt. Alle Fahrkarten, die für die gesperrten Haltestellen galten, konnten für jede andere Strecke benutzt werden. Überall waren Posten aufgestellt, die die Reisenden zu rechtwiesen. Am 8. Oktober wurde die Sperrung aufgehoben. Nachträglich ist bekannt geworden, daß die dringenden Bauarbeiten das Ziel hatten, Räume zu schaffen, in denen die Londoner Behörden ihre Arbeiten bei einem Luftangriff fortsetzen könnten.

Alle diese Kriegsvorbereitungen haben viel dazu beigetragen, Kriegsfurcht und Unruhe zu verbreiten. Sie werden aber insofern als von Nutzen angesehen, als man dabei Erfahrungen gesammelt hat, die dann, als der Ernstfall wirklich eintrat, zur Geltung kamen.

Der „Frieden von München“ hatte eine gewisse Beruhigung zur Folge, aber die Vorarbeiten, die die Umstellung der Eisenbahnen auf den Kriegsbetrieb zum Ziel hatten, wurden fortgesetzt. In einer Sitzung des

Unterhauses am 2. März 1939 sprach sich der Verkehrsminister eingehend über die Maßnahmen der Regierung aus, die getroffen worden waren, um das Verkehrswesen des Landes in den Stand zu setzen, die ungeheuren Aufgaben zu erfüllen, die der Krieg ihm stellen würde. Die eigentlichen Mobilmachungstransporte der Eisenbahnen, also die Leistungen unmittelbar für das Heer, seien nur ein Teil dieser Aufgabe. Ein anderer sehr wesentlicher Teil sei die Räumung gewisser Teile des Landes, darunter von London, von der Zivilbevölkerung, die Verteilung von Lebensmitteln, ferner von Brennstoffen usw. Aber auch die Aufrechterhaltung des sonstigen Verkehrs werde hohe Anforderungen an die Eisenbahnen stellen. Da England für seine Ernährung stark auf die Einfuhr angewiesen ist, ist es von besonderer Bedeutung, daß der Verkehr in den Häfen aufrecht erhalten wird. Von den 285 Häfen des Landes, so führte der Minister weiter aus, seien 45 als diejenigen anzusehen, durch die sich ein besonders starker Einfuhrverkehr mit Lebensmitteln bewegen würde. In diesen sind besondere Ausschüsse eingesetzt worden, um alle Maßnahmen zu treffen, die nötig sind, um den Hafenverkehr im Kriege flüssig zu halten. Von diesen Häfen erwartete der Minister, daß sie feindlichen Angriffen ausgesetzt sein würden, und es seien daher die nötigen Vorkehrungen getroffen, um nicht nur die dort arbeitenden Menschen vor Schäden zu schützen, sondern auch die Betriebe, so namentlich die Erzeugung von elektrischem Strom, in Gang zu halten. Es sei dafür gesorgt, daß, wenn ein Kraftwerk außer Tätigkeit gesetzt würde, der davon betroffene Bereich auf eine andere Stromquelle umgeschaltet werden könne.

Die Eisenbahnen bezeichnete der Minister als das eiserne Rückgrat des Landes. Es müsse alles geschehen, um diese in den Stand zu setzen, bei Ausbruch eines Krieges den ungeheuren Anforderungen zu genügen, die an sie gestellt werden würden. Dazu sei der Aufwand von Millionen nötig, und die Arbeiten zur Erreichung dieses Ziels seien im Gange. Wie die Kosten verteilt werden sollen, wie weit sie also der Staat den Eisenbahnen abzunehmen habe, sei späteren Vereinbarungen vorbehalten. Zu dem Zeitpunkt, als der Minister sprach, waren schon Abkommen zur gemeinschaftlichen Benutzung der Rettungszüge der vier Eisenbahngruppen abgeschlossen, und es waren in den für gefährdet erachteten Landesteilen Vorräte an Schienen, Schwellen, Brückenträgern, Bauholz, an Ersatzteilen für die Lokomotiven, auch für die elektrischen Einrichtungen, niedergelegt worden, um Schäden schnell beseitigen zu können. Auch dafür sei gesorgt, daß der allgemeine Verkehr in solchen Zeiten aufrechterhalten wird. Was die Räumung von London anbelangt, so sei nicht in Aussicht genommen, zu diesem Zweck die Londoner Endbahn-

höfe als Ausgangspunkte für die Räumungszüge zu verwenden; vielmehr sollte die Bevölkerung mit der Untergrundbahn in die Außenbezirke gebracht werden und erst dort auf die Fernbahnen übergehen. — Den Straßenverkehr in seine Betrachtungen einbeziehend, hob der Minister den Unterschied zwischen Eisenbahn- und Straßenverkehr hervor, der darin besteht, daß für die Eisenbahnen einheimische Kohle, für die Straßenverkehrsunternehmen aber eingeführter Treibstoff die Kraftquelle bildet. Mit diesem müsse sicher sparsam umgegangen werden, aber es sei unmöglich, den Treibstoff von amtswegen zu bewirtschaften, wenn 500 000 Kraftwagen, die 200 000 Eigentümern gehören, im üblichen Betrieb bleiben. Das Land sei daher in eine Anzahl Bezirke eingeteilt worden, in denen der Kraftwagendienst von den für die Zulassung der Kraftwagen zum Verkehr eingesetzten Behörden einheitlich geregelt werden soll. Die Bezirke seien wiederum unterteilt, und in jedem solchen Unterbezirk sollen die Wagen zu Gruppen zusammengefaßt werden. Treibstoff würde nur an die Gruppen ausgegeben werden, und diese wären verantwortlich dafür, daß die Fahrzeuge nur mit der äußersten Sparsamkeit verwendet würden. Es seien auch, so schloß der Minister, die nötigen Vorbereitungen getroffen, um Schäden an Straßen und Brücken, die ein feindlicher Einfall verursachen könnte, alsbald zu beseitigen.

Bei der 2. Lesung des Gesetzes betr. die nicht-militärische Landesverteidigung im April ergänzte der Verkehrsminister, der bei anderer Gelegenheit die Planungen für die Landesverteidigung als seine wichtigste Aufgabe erklärt hatte, die Mitteilungen, die er bei der 1. Lesung gemacht hatte, noch in einigen Punkten. Es sei eine Anzahl von sonst dem Paketverkehr dienenden Wagen — der Paketverkehr ist bekanntlich in England in der Hauptsache eine Angelegenheit der Eisenbahnen, der Postpaketverkehr tritt demgegenüber stark zurück —, als Krankenwagen ausgestattet worden und zu Lazarettzügen zusammengestellt. Die Eisenbahngesellschaften hätten alles auf diesem Gebiet nötige veranlaßt, und es sei dabei auch darauf Bedacht genommen, daß dadurch keine Behinderung des Eisenbahnverkehrs entstände. Auch Omnibusse, die sonst dem Fernverkehr dienen, seien zur Beförderung von Verwundeten vorge richtet worden. Mit den Eisenbahngesellschaften sei ein Abkommen über die Fortführung des Betriebes im Kriegsfall zustande gekommen. Die Eisenbahngesellschaften hätten alles getan, was in ihren Kräften steht, um für den Kriegsfall gerüstet zu sein. Der Minister betonte dabei nochmals die in die Millionen gehenden Aufwendungen der Eisenbahngesellschaften und der Londoner Personenverkehrsbehörde für diesen Zweck. Es sei dafür gesorgt, daß, wenn ein Glied im Eisenbahnnetz außer Tätig-

keit gesetzt wird, ein anderes dafür einspringen kann. Besondere Schwierigkeiten mache bei den Eisenbahnen die Verdunkelung, weniger bei den überdachten Räumen als vielmehr auf Güter- und Verschiebebahnhöfen. Das Licht müsse zwar nach unten leuchten, dürfe aber von oben nicht gesehen werden. Auch Tarnung sei im Gange. Neuanstriche würden so ausgeführt, daß die betreffenden Gegenstände möglichst wenig sichtbar würden. Die Aufbringung der Kosten für diese Maßnahmen sei zunächst Sache der Eisenbahngesellschaften. Im Augenblick des Krieges würden die Eisenbahnen von der Regierung übernommen werden. In welchen Formen dies geschehen solle, stand damals noch nicht fest. Die erwähnten Kosten würden aber den Eisenbahnen erstattet werden. Ähnliche Vereinbarungen seien wegen der Häfen getroffen.

Ein Briefwechsel in der Times gab dem Vorsitzenden des Verbands der Eisenbahngesellschaften Anlaß, in der Presse darauf hinzuweisen, daß die Regierung im Einvernehmen mit den Eisenbahnen alle Maßnahmen getroffen habe, die zur Räumung von London und von einer Anzahl von Städten in der Provinz von den Kindern und anderen Kreisen der Bevölkerung nötig sind. Die Regierung brauche nur die Eisenbahngesellschaften zu benachrichtigen, und die Pläne, die für diese Aufgabe vorliegen, würden alsbald ausgeführt werden. Dabei würden allerdings die Eisenbahnen so stark in Anspruch genommen werden, daß sie vorübergehend den sonstigen Verkehr erheblich einschränken müßten; sie würden jedoch bemüht sein, wenigstens eine beschränkte Anzahl von Zügen für den allgemeinen Verkehr in Betrieb zu lassen. Inwieweit dies möglich sein würde, hänge aber von den Aufgaben ab, die den Eisenbahnen in dem betreffenden Zeitpunkt sonst gestellt würden. Die Allgemeinheit müsse sich auf gewisse Schwierigkeiten gefaßt machen, die Eisenbahnen würden aber bestrebt sein, diese so wenig fühlbar wie möglich zu machen.

Einige gesetzliche Maßnahmen der ersten Hälfte des Jahres 1939 befaßten sich zwar nicht ausdrücklich mit den Eisenbahnen; ihre Bestimmungen trafen vielmehr weitere Kreise, aber die Eisenbahnen wurden auch von ihnen berührt, nämlich von den neuen Gesetzen über die Wehrpflicht. Gegen Ende April kündigte der Premierminister im Unterhaus an, daß die Regierung in Anbetracht der außergewöhnlichen Umstände die Einführung einer Art allgemeine Wehrpflicht beabsichtige. Das Parlament erklärte sich damit einverstanden, und ein daraufhin von der Regierung eingebrachter Gesetzentwurf wurde im Mai angenommen. Das Gesetz, die militärische Ausbildung betreffend, legt den jungen Männern von 20 bis 21 Jahren die Verpflichtung auf, sich zu einer

Stammrolle zu melden, woraufhin sie zu einer Ausbildung von sechs Monaten Dauer einberufen werden können. Bezeichnend für englische Verhältnisse ist es, daß das Gesetz besondere Bestimmungen für die Fälle enthält, in denen ein junger Mann Gewissenbedenken gegen den Dienst mit der Waffe hat. Nach der Ausbildung gehört der junge Mann vier Jahre der Miliz an und kann während dieser Zeit zur Dienstleistung in einem Übungslager herangezogen werden.

Man erwartet auf Grund dieses Gesetzes die Meldung von zunächst 300 000 Mann, von denen 200 000 alsbald ausgebildet werden sollten. Gewisse Berufe befreien von der Verpflichtung zur Meldung, doch gehören merkwürdigerweise die Eisenbahnen nicht zu den Betrieben, deren Belegschaft von der Wirkung des Gesetzes ausgenommen ist. Die Eisenbahngesellschaften werden also von diesem Gesetz insofern betroffen, als sie ihre jungen Leute für die militärische Ausbildung freigeben müssen. Sie haben die Verpflichtung, sie nach der Ausbildung mit allen vorher erworbenen Rechten wieder einzustellen, wovon man einige Schwierigkeiten erwartete. Da die späteren Übungen in der Regel in die Zeit fallen würden, wenn der Reiseverkehr am lebhaftesten ist, sah man auch in dieser Beziehung der Wirkung des Gesetzes mit einiger Besorgnis entgegen.

Eine ähnliche Wirkung wird ein von der Regierung eingebrachter Gesetzentwurf bei seiner Annahme durch das Parlament gehabt haben, der die Einberufung der Reserven und Hilfskräfte zum Heeresdienst erleichtern sollte. Es bedarf dazu nicht mehr der Erklärung durch den König, daß Gefahr vorliege, sondern die Admiralität, die Staatssekretäre für Krieg und für Luft können jederzeit ermächtigt werden, Angehörige der Reserve und der Hilfskräfte in beliebiger Zahl und für beliebige Zeit zum Schutz gegen Gefahr von außen heranzuziehen.

Durch die neueren Gesetze scheinen ältere Bestimmungen außer Kraft gesetzt zu sein, auf Grund deren die Angehörigen gewisser Berufskreise, darunter die der Eisenbahnen, von der Verpflichtung zum Heeres- und sonstigen Dienst zum Schutze des Landes befreit waren, so daß die Eisenbahnen auch von den Wirkungen betroffen werden.

Die zunehmende Kriegsgefahr im vergangenen Sommer gab Anlaß zu weiterer Gesetzgebung, von der die Eisenbahnen unmittelbar betroffen wurden. Am 24. August 1939 billigte der König ein Gesetz, das Sondervollmachten für die Landesverteidigung im Kriegsfall enthielt, und setzte es dadurch in Kraft. Auf Grund dieses Gesetzes wurde verfügt, daß der Verkehrsminister durch eine Verordnung die Eisenbahnen übernehmen kann, die er in dieser Verordnung bezeichnet. Darauf hat ihm die be-

troffene Eisenbahn ihr gesamtes Eigentum, das ihrem Betrieb dient, mit Ausnahme der Barbestände, von Gold, von Wertpapieren, zur Verfügung zu stellen. Der Betrieb ist nach den Weisungen des Ministers weiterzuführen, bis dieser seine Verordnung aufhebt.

Gegen die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat im Jahre 1914, Übernahme in dem Sinne, daß die Eisenbahngesellschaften den Betrieb weiterführten, die Regierung ihnen aber die Verzinsung ihres Anlagekapitals gewährleistete, also die Kosten des Eisenbahnbetriebes trug, ist das Verfahren, durch das die Regierung jetzt die Herrschaft über die Eisenbahnen erlangt hat, insofern erheblich vereinfacht, als es dabei nicht mehr der Mitwirkung des Königs bedurfte, der damals auf Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1871 durch „Order in Council“, also durch einen im Ministerrat unter seinem Vorsitz gefaßten Beschluß auszusprechen mußte, daß ein Notfall vorliege, in dem es angebracht ist, daß die Regierung über die Eisenbahnen verfügt. Daraufhin konnte der Staatssekretär verfügen, daß irgendeine Person oder mehrere Personen irgendeine Eisenbahn im Lande mit allem Zubehör übernahm.

Die Übernahme der Eisenbahnen, einschließlich der Betriebe der Londoner Personenverkehrsbehörde, also der dem Londoner Binnenverkehr dienenden Verkehrsunternehmen, hatte der Verkehrsminister schon in einer Sitzung des Parlaments am 5. Juli bei Beratung des Haushalts seines Ministeriums angekündigt. Die nötigen Vereinbarungen mit den Eisenbahngesellschaften seien getroffen, so führte er aus, und diese sowie die beteiligten Behörden hätten ihre Anweisungen erhalten. Alle Pläne für die Erfüllung der Aufgaben, die den Eisenbahnen im Kriege zufallen würden, lägen vor, und die Arbeiten zur Vorbereitung des Kriegsbetriebs würden fortgesetzt. Dies bezog sich namentlich auf die Pläne für die Mitwirkung der Eisenbahnen bei der Räumung von London; diese Pläne könnten sofort ausgeführt werden. Auch für den Schutz der Eisenbahnen gegen Angriffe aus der Luft sei gesorgt; die Eisenbahnen würden in der Lage sein, auch in einem solchen Falle ihren Betrieb fortzusetzen.

Worin die Vereinbarungen mit den Eisenbahngesellschaften und die daraufhin an sie und die Behörden erteilten Anweisungen bestehen, ist bis zum 1. September, dem letzten Tag, von dem die Zeitschrift *Railway Gazette*, neben Veröffentlichungen des Pressedienstes der englischen Eisenbahnen die wesentliche Quelle für die vorstehenden und folgenden Darlegungen, im regelmäßigen Lauf hier eingegangen ist, nicht bekannt geworden. Überhaupt sind gewiß noch erheblich mehr Vorbereitungen im Verkehrswesen für den Kriegsfall getroffen worden, als hier geschil-

dert werden können. Der gegenwärtige Bericht muß sich auf das beschränken, was durch das Fachschrifttum bekannt geworden ist, es kann aber als erstaunlich bezeichnet werden, daß dies überhaupt in so weitgehendem Umfang geschehen ist.

Bis zum 26. August hatten die englischen Eisenbahnen alle Pläne ausgearbeitet, um ihren Kriegsaufgaben genügen zu können. Umfangreiche Beschränkungen des allgemeinen Verkehrs waren vorgesehen. Bei den Londoner Untergrundbahnen rechnete man damit, daß sie gegebenenfalls von 10 bis 17 Uhr durch den Räumungsverkehr voll in Anspruch genommen sein würden. Die Vorbereitungen für eine Verdunkelung waren getroffen. Sie waren z. B. im Londoner Bahnhof Euston derart, daß er auch tagsüber künstlich beleuchtet werden mußte.

Für bauliche und andere Maßnahmen als Vorbereitung der Eisenbahnen für den Kriegsfall hatte die Regierung 4 Mio Pfd bewilligt, von denen 3 Mio bereits bis Mitte Juli verausgabt waren. Unterstände und Schutzräume für die Belegschaft waren gebaut worden, die auch mit Schutzkleidung versehen war. Für die Aufrechterhaltung des Dienstes in den Stellwerken bei Beschädigungen war durch Doppelanlagen gesorgt. Im Einvernehmen mit der Postverwaltung war das Fernsprechnetz der Eisenbahnen mit dem der Post so in Verbindung gebracht worden, daß beide einander ergänzen können, daß also beide gemeinschaftlich für den Warndienst, aber auch für die besonderen Zwecke der Eisenbahnen benutzt werden können.

Der Londoner Omnibusverkehr wurde bereits Ende August eingeschränkt, um die Omnibusse für den Räumungsverkehr bereitzuhalten. Auch zur Beförderung der zum Heeresdienst Einberufenen zu ihren Gestellungsorten wurden die Omnibusse herangezogen. Ungefähr 2400 Omnibusse waren zur Beförderung von Verwundeten vorgerichtet und warteten in den Wagenhallen darauf, dieser Bestimmung zugeführt zu werden. Am 1. September sollte damit begonnen werden, London von Kindern zu räumen.

Am 27. August war die Bakerloo-Untergrundbahn zwischen den Haltestellen Piccadilly und Elephant and Castle zur Vornahme „gewisser“ Bauausführungen geschlossen worden; sie ist also zweifellos wieder zur Aufnahme von Behörden vorgerichtet worden, um diesen die Fortsetzung ihrer Arbeiten bei einem Angriff aus der Luft zu ermöglichen, wie es schon im Vorjahr geschehen war. Am folgenden Tage wurde der Betrieb wieder eröffnet. Viele Bahnhöfe und Brücken in London wurden seit dem 28. August militärisch bewacht, was den Lon-

donern so auffällig erschien, daß sie diesen Zustand vielfach im Lichtbild festhielten.

Die Eisenbahngesellschaften kündigten am 29. August an, daß alle Vorkehrungen getroffen seien, um die Amtsräume ihrer Direktionen von den Londoner Bahnhöfen auf das Land zu verlegen. Schon im Mai hatte der Pressedienst der Eisenbahngesellschaften mitgeteilt, daß die London, Midland & Schottische Eisenbahn und die London & Nordost-Eisenbahn auf dem Lande die nötigen Räume erworben haben, um „Schattendirektionen“ — so genannt nach den „Schattenfabriken“, die im Frieden für die Deckung des außergewöhnlichen Bedarfs im Kriege bereitgestellt wären —, dort unterzubringen. Sie enthielten nicht nur die nötigen Diensträume, sondern auch Unterkunft für die Belegschaft. Von beiden Eisenbahngesellschaften wird berichtet, daß diese Direktionsräume in erheblicher Entfernung von London liegen, nähere Angaben darüber sollten aber aus begreiflichen Gründen nicht gemacht werden.

In den Zügen sollten Plakate mit folgendem Wortlaut ausgehängt werden:

1. Verlassen Sie den Zug nicht, wenn er außerhalb eines Bahnhofs hält, es sei denn, daß Sie vom Schaffner dazu aufgefordert werden. Sie sind da, wo Sie sind, sicherer.
2. Ziehen Sie die Vorhänge auf beiden Seiten bei Tag und bei Nacht als Schutz gegen Glassplitter herunter.
3. Wenn es der Raum zuläßt, legen Sie sich auf den Fußboden.

Die Zugmannschaften in London hatten Anweisungen für ihr Verhalten im Falle eines Luftangriffs bekommen, doch sind diese nicht bekanntgegeben worden.

Im allgemeinen scheint sich der Zugverkehr in England bis zum letzten Augenblick glatt abgespielt zu haben. Bis zum 1. September wird über Einschränkungen im Fachschrifttum nichts berichtet. Der erste Dampferdienst, der eingestellt wurde, war derjenige der Fähre der Süd-Eisenbahn zwischen Dover und Dünkirchen mit den Schlafwagen London—Paris; das Fährschiff verkehrte zum letztenmal in der Nacht vom 25. August. Die übrigen Dampfer der Süd-Eisenbahn hielten damals den Verkehr mit dem Festlande noch aufrecht. Die Fähre Harwich—Zeebrügge beförderte am 28. August zum letztenmal ihre Güterwagen. Um dieselbe Zeit hörte auch der Personenverkehr der Dampferstrecke der Nordost-Eisenbahnen Harwich—Hoek van Holland auf.

In allen Berichten über die Sicherung von England im Kriegsfall kehrt, wie auch aus den vorstehenden Darlegungen hervorgeht, immer die Furcht vor einem Überfall aus der Luft wieder. Schon im Mai 1938

war der bereits erwähnte Ausschuß eingesetzt worden, der die einschlägigen Fragen erörtern sollte. Er legte bereits im Juli seinen Bericht vor, doch wurde dieser erst erheblich später veröffentlicht. Im September 1938 wurde bei der Londoner Personenverkehrsbehörde eine Flugabwehrbrigade des Territorialheeres aufgestellt, bestehend aus dem Stab und zwei Batterien, die im Norden und Nordosten von London eingesetzt werden sollten. Es entspricht dies dem Gebrauch, daß die Eisenbahngesellschaften Einheiten der Eisenbahntruppen bilden. In der Zeit zwischen den Zusammenkünften in Berchtesgaden und in Godesberg wurde in London die Frage erörtert, was geschähe, wenn das einzige Kraftwerk, das die elektrisch betriebenen Strecken der Süd-Eisenbahnen mit Strom versorgt, von einer Bombe getroffen würde. Die Antwort der Sachverständigen lautete dahin, daß dann dieser Verkehr stillgelegt wäre, und es wurde dann weiter die Frage gestellt, wer die Kosten dafür tragen sollte, daß einige andere Kraftwerke in London oder seiner Umgebung so umgestellt würden, daß sie den Strombedarf der Süd-Eisenbahnen decken könnten. Von anderer Seite wurde in dieser Angelegenheit der Standpunkt vertreten, daß der Betrieb mit Dampflokomotiven aufrechterhalten werden könnte, und damit hängt es wohl auch zusammen, daß man vom Verschrotten alter Lokomotiven absah, sie vielmehr bereitstellte, damit sie im Notfall einspringen könnten. Im Parlament wurde die Regierung gefragt, ob die Eisenbahngesellschaften diejenigen Mitglieder ihrer Belegschaft, die in erster Hilfe bei Unfällen ausgebildet sind, zum Luftschutz freigeben würden; so allgemein gestellt, wurde die Frage verneint. Sogar der Schutz der Hafenanlagen von Liverpool und ihrer Belegschaft gegen Luftangriffe kam im Parlament zur Sprache, und die Regierung vertrat in dieser Frage damals die Auffassung, daß dieser Schutz Sache der Arbeitgeber sei, was aber dem Standpunkt widersprach, den die Regierung später einnahm.

Im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden haben die Eisenbahngesellschaften ihre Bahnhöfe und sonstigen Diensträume, ihre Züge und auch ihre Fremdenhöfe für die Verdunkelung vorbereitet. Sie haben Versuche angestellt, um den richtigen Grad der Notbeleuchtung zu ermitteln, wobei namentlich auch die elektrische Signalbeleuchtung einbezogen wurde. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, das Feuer der Lokomotiven so abzuschirmen, daß es aus der Luft nicht gesehen werden könnte, da ältere Erfahrungen gezeigt hatten, daß der Lichtschein, der von den Lokomotiven bei geöffneter Feuertür ausgeht, ein guter Wegweiser für Flieger ist.

Am 29. Januar 1939, einem Sonntag, wurde von 1 bis 4 Uhr auf dem Londoner Bahnhof Paddington eine Verdunkelungsübung abgehalten, in die außer den Personen- und Güteranlagen des Bahnhofs selbst auch 5 km der von dort ausgehenden Strecken mit den Lokomotiv- und Abstellgleisen einbezogen wurden. Die Beleuchtung wurde abgedunkelt und die Lichtquellen wurden nach oben abgeschirmt. Die Züge verkehrten mit zugezogenen Vorhängen. Die Lokomotiven wurden so abgeschirmt, daß man ihr Feuer von oben nicht sehen konnte. Der Betrieb spielte sich dabei glatt ab, Verspätungen kamen nicht vor, allerdings scheint man die Verdunkelung nicht sehr weit getrieben zu haben. Die Wirkung der getroffenen Maßnahmen wurde aus der Luft beobachtet. Im Bahnhof Paddington fand während der Verdunkelung eine Übung der Hilfsfeuerwehr des Bahnhofs und des Luftschutzes mit Entgasungs- und sonstigen Rettungsarbeiten statt. Ende März wurde bei den Londoner Untergrundbahnen und den Omnibusbetrieben eine ähnliche Übung veranstaltet, bei der Vertreter der Ministerien und der Eisenbahngesellschaften als Zuschauer zugegen waren.

Von der London, Midland & Schottischen Eisenbahn wird berichtet, daß 40 000 Mitglieder ihrer Belegschaft im Luftschutz ausgebildet sind. Die Süd-Eisenbahn hat einen Zweiwagenzug für den Unterricht im Luftschutz für ihre Belegschaft ausgestattet. Er enthält einen Vortragsraum und daneben einen Gasraum, sowie Unterkunft für die zwei Lehrer, die ihn begleiten. Der Vortragsraum kann von seinem Gestühl geräumt werden, damit in ihm praktische Übungen abgehalten werden können. Der Unterricht wurde dadurch eindrucksvoller gemacht, daß an die Teilnehmer belehrende Drucksachen verteilt wurden, die außer allgemeinen Angaben über Kampfgase und deren Bekämpfung besondere Anweisungen für die Entgasung von Eisenbahnwagen enthalten. Ein Ausbildungsgang dauerte drei Tage und wurde mit einer Prüfung in einfachen Formen abgeschlossen. 15 000 Mann der Süd-Eisenbahnen waren bis Ende Juni im Luftschutz ausgebildet worden. 1300 von ihnen besaßen Auszeichnungen für gute Leistungen. Der Zug sollte damals auf eine Rundreise gehen, um die Belegschaft außerhalb Londons auszubilden. Vorher wurde er auf dem Londoner Bahnhof Waterloo zur Besichtigung aufgestellt. Er trug dabei die Inschrift: „We've got to be prepared!“ (Wir müssen vorbereitet sein!) Eisenbahner in Schutzkleidung standen dabei auf dem Bahnsteig.

Ende Januar 1938 kündigte die Abteilung für Luftschutz (A. R. P. = Air Raid Precautions) im Ministerium des Innern an, daß mit den

Eisen- und Stahlwerken Abschlüsse wegen Lieferung von Schutzhütten zustande gekommen seien, die an die Bewohner kleinerer Häuser, also der in England noch überwiegenden Einfamilienhäuser, zum Schutz gegen Bomben und Splitter sowie gegen herabstürzende Gebäudetrümmer abgegeben werden sollten, und zwar ohne daß diese etwa die Kosten zu tragen hätten. Zunächst wurde die Lieferung von 180 000 t Stahlblech und Formeisen zur Herstellung von 400 000 solcher Hütten vergeben, von denen jede vier Personen Schutz gewähren soll. Weitere Bestellungen sollten folgen. Zur Beförderung der bestellten Einzelteile von den Lieferwerken zu den Stellen, wo sie zusammengebaut werden sollten, und zur Verteilung der fertigen Hütten auf die Häuser, in deren Gärten sie aufgestellt werden sollten, wurde ein besonderer Dienst geschaffen, an dem neben den Eisenbahnen die Lieferwerke, die örtlichen Behörden und das Ministerium des Innern beteiligt wurden. Die Hauptlast bei diesem Dienst fiel den Eisenbahnen zu, indem sie einerseits die Verteilung der Hütten, nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Strecke zwischen Bahnhof und Haus zu übernehmen hatten; auch ihre Werkstätten wirkten beim Zusammenbau der Einzelteile mit. Die Stahlteile waren in 13 Wochen zu liefern. 19 Werke fertigten die Bleche, 38 andere Werke die Formeisen und 21 weitere Werke die Schrauben und Muttern. Es bedurfte also eingehender Planungen, um diese Teile vom Lieferwerk zu den Werkstätten, die sie zusammenbauen sollten, so zu befördern, daß bei jeder solchen Werkstatt die benötigten Teile rechtzeitig und in der richtigen Zahl vorhanden waren. Allwöchentlich wurde eine Sitzung eines Ausschusses der Beteiligten gehalten, in der die Pläne für die Verteilung der Einzelteile aufgestellt wurden. Ende Februar begann die Verteilung der fertigen Schutzhütten. In der Woche vom 20. bis 25. Februar wurden 15 125 Hütten verteilt, bis zu der Woche vom 10. bis 15. April wurde die Wochenleistung auf 42 310 Stück gesteigert. Die Hütten durch die engen Gänge der Häuser, für die sie bestimmt sind, in den dahinterliegenden Garten zu befördern, machte bei ihrer Schwere und Unhandlichkeit manche Schwierigkeiten.

Außer zum Bau der Schutzhütten wurden die Eisenbahnwerkstätten der Eisenbahnen noch zur Lieferung von Einzelteilen für Flugzeuge schon im Herbst 1938 in erheblichem Umfang herangezogen. Einer der Vizepräsidenten der London, Midland & Schottischen Eisenbahn wurde als Generaldirektor für die Fertigung ins Luftministerium berufen und stellte so die Verbindung zwischen den Eisenbahnwerkstätten und den Flugzeuge bauenden Werken her.

Alle die Vorgänge, die vorstehend erwähnt worden sind, lassen erkennen, daß England den Krieg von langer Hand vorbereitet hat. Wie sich die Maßnahmen zum Schutz gegen Luftangriffe bewährt haben, konnte zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Zeilen verfaßt wurden — Anfang Oktober —, noch nicht gesagt werden, weil bis dahin London noch nicht aus der Luft angegriffen worden war. Nach den spärlichen Nachrichten, die durch die Tagespresse und den Rundfunk über die Vorgänge in England nach Deutschland kommen, scheinen die Vorkehrungen zur Räumung von London ein Fehlschlag gewesen zu sein.

Der Eintritt der englischen Eisenbahnen in den Kriegsbetrieb.

Von

Geh. Regierungsrat **Werneke** in Berlin-Zehlendorf.

Durch eine Verordnung, die die Nummer 69 trägt, die also nur eine aus einer großen Zahl sein kann, ist in Ausführung eines Sondergesetzes, das nach Annahme durch das Parlament am 24. August 1939 noch an demselben Tage vom König gezeichnet und dadurch in Kraft gesetzt worden ist, der englische Verkehrsminister ermächtigt worden, diejenigen Eisenbahnen im ganzen Lande, die er selbst bezeichnet, zu übernehmen. Damit geht das gesamte Eigentum dieser Eisenbahnen, mit Ausnahme des baren Geldes, von Gold, Wertpapieren und ähnlichen Werten, in die Verfügungsgewalt des Verkehrsministers über, der selbst oder durch seine Beauftragten die nötigen Anweisungen zur Fortführung des Betriebes zu erteilen hat. Daraufhin hat der Verkehrsminister schon am 1. September, also schon vor der Kriegserklärung, die sämtlichen Eisenbahnen des Landes übernommen. Abgesehen vom Zeitpunkt der Übernahme, die im Jahre 1914 erst nach der Kriegserklärung erfolgte, bestand im gegenwärtigen Fall gegenüber damals der Unterschied, daß sich die Übernahme auf alle Eisenbahnen und auch auf die Betriebe der Londoner Personenverkehrsbehörde, also auf die Londoner Untergrundbahnen, die Straßenbahnen und Omnibusse erstreckte, während im Jahre 1914 die Eisenbahnen, die nicht zu den bekannten vier Gruppen, der Großen West-Eisenbahn, der London, Midland & Schottischen Eisenbahn, der London & Nordost-Eisenbahn und der Süd-Eisenbahn, gehören, und die Londoner Verkehrsunternehmen von der Übernahme ausgeschlossen blieben. Auch die Nebenbetriebe der Eisenbahngesellschaften, so ihre Häfen, ihre Dampfer, ihre Kanäle, ihre Straßenfahrzeuge, wurden dieses Mal auf den Staat übernommen.

Schon vorher war ein aus sechs Mitgliedern bestehender Betriebsausschuß — Railway Executive Committee — eingesetzt worden, in dem die vier Eisenbahngruppen durch ihre Leiter oder deren Vertreter, die Londoner Personenverkehrsbehörde ebenfalls durch einen leitenden Beamten vertreten war. Dieser Ausschuß hat die Aufgabe, den Betrieb der Eisenbahnen nach den Anweisungen des Verkehrsministers zu leiten.

Die erste Kriegsaufgabe, die an die englischen Eisenbahnen herantrat, war die Räumung von London und einigen anderen Städten mit großer, dichter Bevölkerung von dem Teil ihrer Bewohner, der auf einer Dringlichkeitsliste an erster Stelle stand, nämlich von Kindern mit ihren Müttern und auch von Lehrern, sowie von Kranken. Es galt dabei, in den Tagen vom 1. bis 4. September über drei Millionen Menschen in Sonderzügen aus ihren Wohnorten nach den Zufluchtsorten zu befördern, wo sie vor den gefürchteten deutschen Luftangriffen Schutz finden sollten. London allein stellte zu derartigen Zügen 600 000 Reisende. Die Räumung soll sich ohne Zwischenfälle abgespielt haben, ebenso wird berichtet, daß die Beförderung der Truppen an die Südküste zur Einschiffung nach Frankreich glatt vor sich gegangen sei. Dabei waren allerdings die Betriebsmittel der Eisenbahnen stark in Anspruch genommen, und der sonstige Verkehr mußte weitgehend eingeschränkt werden. Die Londoner Schnellbahnen waren durch den Räumungsverkehr täglich von 10 bis 17 Uhr voll beschäftigt. Nach den Plänen, die für diesen Verkehr aufgestellt waren, sollten die Fernzüge für den Räumungsverkehr nicht von den im Innern von London gelegenen Bahnhöfen ausgehen, weil man fürchtete, daß diese das Ziel von Luftangriffen bilden könnten, sondern die Bevölkerung sollte mit den Schnellbahnen in die Außenbezirke gebracht werden und dort auf die Fernbahnen übergehen. Wenn man auch nicht angenommen haben mag, daß schon vor der Kriegserklärung ein Luftangriff zu erwarten war, so mußte doch diese Art der Abbeförderung beibehalten werden, weil alle Pläne darauf zugeschnitten waren.

Der Kriegsausbruch hat, wie nicht anders zu erwarten, Anlaß zu umfangreichen Einschränkungen im Fernverkehr der englischen Eisenbahnen gegeben. Am 10. September muß der erste Sturm vorbei gewesen sein, denn am 11. September wurde ein Fahrplan eingeführt, von dem erklärt wurde, er solle zunächst als dauernd gültig angesehen werden. Es wurde jedoch in Aussicht gestellt, daß die Zugfolge verdichtet werden sollte, wenn sich die Verhältnisse so weit geändert hätten, daß dies möglich würde. Der schon erwähnte Betriebsausschuß erließ eine Kundgebung, in der er darauf hinwies, daß der Güterverkehr und die Beförderung der Truppen ganz ungewöhnliche Anforderungen an die Eisenbahnen stellen und daß das öffentliche Wohl die pünktliche und zuverlässige Bedienung dieser Verkehrsarten unerläßlich mache. Der Zivilverkehr müsse demgegenüber zurücktreten. Der Güterverkehr spielt sich in England bekanntlich im wesentlichen in der Nacht ab, und diese Regelung mußte auch für den Kriegsbetrieb beibehalten werden, obgleich die Verdunkelung dabei sehr erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Es mußte verlangt werden, daß die Frachtgüter mit einer leicht lesbaren

Anschrift des Empfängers, schwarz auf weißem Grund, versehen und daß die Frachtbriefe ebenfalls in deutlicher Schrift ausgefüllt würden. Die Eisenbahnen würden, so fuhr die Kundgebung fort, alles tun, was unter Berücksichtigung der Umstände irgend möglich wäre, um den Anforderungen des Zivilverkehrs gerecht zu werden. Die Lage werde von Tag zu Tag geprüft, und Züge würden in dem Maße eingeschoben, wie es die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zuläßt. Es sei nicht die Absicht der Eisenbahnen, den Reiseverkehr zu drosseln, aber andere Rücksichten als die auf Förderung dieses Verkehrs gäben heute den Ausschlag.

Schon vorher hatte der Betriebsausschuß eine Anzahl Verkehrsbeschränkungen bekanntgegeben. Der Verkehr von Speisewagen wurde vollständig eingestellt. Statt der Mahlzeiten in diesen Wagen wurden den Reisenden auf den Knotenpunkten des Verkehrs „Lunch-baskets“ (Frühstückskörbe) mit Lebensmitteln, unterwegs zu verzehren, verabreicht. Damit lebte ein Gebrauch auf, der schon bestanden hatte, ehe es Speisewagen gab. Der Schlafwagenverkehr wurde stark eingeschränkt, es wurden nur einzelne von London ausgehende Schlafwagenfahrten beibehalten. Die Schnellzüge zwischen London und Schottland, die auf ihrer Fahrt bis Edinburgh nicht oder nur einmal anhalten, und die die englischen Eisenbahnen als Paradenstücke ihres Verkehrs ansahen, wurden aus dem Fahrplan gestrichen. Während im Frieden die Nordost-Eisenbahn und die Midland-Eisenbahn den Verkehr nach Schottland mehr oder weniger in Wettbewerb miteinander bedienen, wobei die Züge der Nordost-Eisenbahn sich mehr an die Ostküste, die der Midland-Eisenbahn sich mehr an die Westküste halten, ist Schottland von London aus im Kriege nur mit den Zügen der Nordost-Eisenbahn zu erreichen. Die Fahrzeiten der Fernschnellzüge wurden verlängert, weil sie, um den Verkehr ausgefallener Züge zu ersetzen, unterwegs an Stellen halten mußten, die sie sonst ohne Aufenthalt durchfuhren. Im Londoner Vorortverkehr wurden zwar die Fahrzeiten beibehalten, aber der Verkehr wurde in den Stunden des Stoßverkehrs bis auf ein Drittel eingeschränkt, und auch in den Stunden zwischen dem Geschäftsverkehr des Morgens und dem des Abends fuhr nur eine verminderte Anzahl von Zügen. Hierdurch müssen im Londoner Verkehr ganz außerordentliche Schwierigkeiten entstanden sein, denn schon beim Friedensverkehr waren die Züge überfüllt, was wiederholt sogar zu Anfragen und Klagen im Parlament geführt hat.

Außer den Betriebsmitteln der Eisenbahngesellschaften hat der Verkehrsminister auch die Privatgüterwagen beschlagnahmt. Diesen kommt in England besondere Bedeutung zu. Ihre Zahl ist fast ebenso groß wie die der bahneigenen Wagen, etwa 600 000. Sie sind hauptsächlich zur Beförderung von Kohle von den Zechen zu den Ausfuhr-

hären bestimmt. Ihre Bauart ist veraltet, ihr Unterhaltungszustand ist mangelhaft. In England herrscht bekanntlich der kleine Güterwagen mit 8 t und 12 t Ladefähigkeit immer noch vor, die Eisenbahngesellschaften haben aber die Vorzüge großräumigerer Wagen richtig erkannt und sind bemüht, ihren Wagenpark durch Einstellen solcher Wagen auf einen neuzeitlichen Stand zu bringen und sich die Vorteile zunutze zu machen, die diese Wagen für den Betrieb mit sich bringen. Die Privatgüterwagen sind jedoch kleine Einheiten, und ihre Eigentümer behalten sie bei, weil ihre Verladeanlagen für sie eingerichtet sind und größere Wagen nicht aufnehmen können. Sie erschweren aber den Betrieb sehr, besonders weil die gleiche Gütermenge bei Verladung in den kleinräumigen Wagen eine größere Zahl von Wagen, damit mehr Gleislänge und wegen des ungünstigeren Verhältnisses zwischen toter und Nutzlast mehr Zugkraft in Anspruch nimmt als die gleiche Gütermenge, die in großräumigen Wagen verladen ist. Die Beschlagnahme der Privatgüterwagen vermehrt zwar die Zahl der Einheiten, die für den Kriegsbetrieb zur Verfügung stehen, aber die Schwierigkeiten für den Betrieb, den diese Wagen mit sich bringen, bleiben bestehen. Ausgenommen von der Beschlagnahme sind nur die Kesselwagen und solche Wagen, die lediglich zum Verkehr in den Anlagen ihrer Eigentümer oder in einem gewissen eng begrenzten Bezirk dienen. Die Privatgüterwagen stehen dem Betriebsausschuß ebenso zur Verfügung wie diejenigen, die Eigentum der Eisenbahngesellschaften sind. Soweit die Wagen auf Privatanschlußgleisen standen, waren sie alsbald nach der Beschlagnahme derjenigen Eisenbahn zu überweisen, von deren Netz das Anschlußgleis bedient wird, und die Gleise des Anschlusses mußten so freigemacht werden, daß ihre Abbeförderung möglich war. Wo in den Frachtsätzen die Entschädigung für die Benutzung der Wagen nicht inbegriffen ist, ist bei Benutzung der Privatwagen eine nach der Entfernung bemessene Miete zu zahlen.

Ein Kriegsdienstgesetz vom 3. September 1939 macht alle Männer von 18 bis 41 Jahren kriegsdienstpflichtig. Soweit die auf Grund dieses Gesetzes einberufenen Männer in einem Arbeitsverhältnis stehen, sind ihre Arbeitgeber verpflichtet, sie nach der Entlassung wieder einzustellen, und zwar unter Bedingungen, die nicht ungünstiger sind als vor der Einberufung. Bei den Eisenbahnen wird die Einhaltung dieser Bestimmung erhebliche Schwierigkeiten haben. Bei dem lebhaften Verkehr, den der Kriegszustand mit sich bringt, werden sie keine Lücken in ihrer Belegschaft dulden können, also die Einberufenen durch Hilfskräfte ersetzen müssen, und sie werden also bei deren Rückkehr keine freien Stellen für sie haben, voraussichtlich aber auch die Hilfskräfte nicht

ohne weiteres entlassen können. Für Verstöße gegen die Bestimmung des Gesetzes, die Wiedereinstellung der Einberufenen nach ihrer Entlassung aus dem Kriegsdienst betreffend, ist eine Geldstrafe bis 250 Pfd angedroht, und der Rückkehrer hat dabei Anspruch auf Auszahlung seines Lohnes für zwölf Wochen.

Die Gewerkschaft der technischen Facharbeiter, die gegen 400 000 Mitglieder zählt, hat, um die Durchführung der kriegswichtigen Arbeiten nicht zu gefährden, zugestimmt, daß für Arbeiten, die sonst nur von ihren Mitgliedern ausgeführt werden dürfen, Arbeiter eingestellt werden, die nicht fachlich ausgebildet sind und nicht der Gewerkschaft angehören, wenn die genügende Zahl von gelernten Arbeitern nicht zur Verfügung steht. Da die Eisenbahnwerkstätten zu Rüstungsarbeiten herangezogen worden sind, wird diese Bestimmung auch auf ihren Betrieb anzuwenden sein.

Kleine Mitteilungen.

Die Eisenbahnen Finnlands in den Jahren 1937 und 1938¹. Die Finnische Staatsbahn verfügte nach berichtigten Angaben am 31. Dezember 1936 über eine eigene *Netzlänge* von 5369,9 km und Ende 1937 über eine solche von 5489,4 km. Die Steigerung um 119,5 km war diesmal besonders ansehnlich. Im allgemeinen sind in der Zeit nach dem Weltkriege jährlich etwa 90 km neue Eisenbahnen eröffnet worden. Am 1. November 1937 wurde das letzte Stück der im Bau befindlichen Bahn Lappeenranta—Elisenvaara (103 km), nämlich Elisenvaara—Rönkkä (59,5 km), sowie das Teilstück Parkano—Virrat (51,2 km) der Pori-Haapamäki-Bahn in Betrieb genommen. Außerdem wurden von der Staatsbahn weitere 161,94 km betrieben, so daß das gesamte von der Staatsbahn betriebene Netz Ende 1937 sich auf 5651,3 km stellte. Die Strecken Varkaus—Kangaslampi und Toijala—Valkeakoski (17,8 km) sind noch nicht berücksichtigt, da auf ihnen erst ein beschränkter Wagenladungsverkehr aufgenommen ist. Die letztgenannte Strecke wurde am 1. September 1938 eröffnet. Die Länge der zweigleisigen Strecken umfaßte 205,4 km oder 3,6 % des Netzes.

Bei Berücksichtigung der Privatbahnen steigt das Netz auf 5907,5 km. Auf 100 qkm Fläche und auf 1000 Einwohner entfallen 1,54 km Eisenbahnen. Im Laufe des Jahres 1938 wurde die 194,7 km lange Strecke Pori—Haapamäki eröffnet. Im Bau befinden sich noch folgende Linien:

	km	Beschlossen durch Gesetz vom	Bau- beginn	
Varkaus—Viinijärvi	101	6. 2. 1932	1932	53 km fertiggestellt
Kontiomäki—Taivalkoski	153	20. 4. 1934	1934	Arbeiten auf Abschnitt Suolahti—Äänekoski (7 km) und Haapajärvi— Kuniseva
Orivesi—Jänisä	54,7	3. 6. 1938	1938	
mit Hafensbahn nach Okkola	7,3	3. 6. 1938	1938	
und Werkschluß nach Jämsänköske	3,7	3. 6. 1938	1938	

Die Strecke Viipuri (Viborg)—Tienhaara (7 km) wird umgebaut und zweigleisig ausgebaut. In einer Reichstagsvorlage im Herbst 1939

¹ Finnlands offizielle Statistik. XX. Järnvägsstatistik för år 1937. Års-publication 67. Helsingfors 1939.

Järnvägsstyrelsens berättelse för år 1938. Helsingfors 1939.

Wegen des Geschäftsberichts über die Jahre 1935 und 1936 vgl. Archiv Jahrg. 1939 S. 213 ff.

wurde der Bau einer Eisenbahn zum Eismeer, von Rovaniemi bis zu einem Hafen in Petsamo, beantragt. Die Kosten werden auf 800 Mio Fmk. veranschlagt.

Das finanzielle Ergebnis der Finnischen Staatsbahn in den letzten Jahren wird durch folgende Übersicht beleuchtet (Mio Fmk.):

Jahr	Personen- verkehr	Einnahmen aus Post- verkehr	Güter- verkehr	Sonstigem	Gesamt- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Betriebs- überschuß	Überschuß in Prozent des investierten Kapitals
1929	225,7	—	558,9	34,6	879,2	747,5	131,7	2,27
1930	263,0	—	494,2	32,5	789,6	724,9	64,8	1,09
1931	222,9	—	441,3	29,3	693,5	669,0	24,5	0,40
1932	196,4	15,3	435,8	29,6	677,1	668,2	8,9	0,14
1933	193,8	15,3	487,8	28,9	725,8	655,0	70,8	1,13
1934	213,4	16,0	568,6	31,5	829,5	673,8	155,7	2,51
1935	224,2	16,0	580,9	31,9	853,0	719,3	133,7	2,24
1936	237,6	16,0	637,9	34,4	925,9	754,6	171,3	2,84
1937	269,6	16,0	739,4	41,0	1066,0	825,0	241,0	3,92
1938	302,9	17,1	754,5	38,8	1113,3	923,1	190,2	3,30

Die Betriebszahl stellte sich mithin 1935 auf 84,33,

1936 „ 81,49,

1937 „ 76,71,

1938 „ 82,91.

Das Wirtschaftsergebnis stellte sich also durchweg günstig.

Der Personalstand betrug einschließlich der im Bau Beschäftigten

30 279 Köpfe im Jahre 1936,

30 672 „ „ „ 1937,

31 212 „ „ „ 1938.

Das Anlagekapital belief sich

1937 auf 5,758 Mia Fmk.

1938 „ 6,321 „ „

Der Fuhrpark bestand aus (jeweils am 31. Dezember eines jeden Jahres):

	1933	1934	1935	1936	1937
Dampflokomotiven	773	755	741	743	738
Triebwagen	10	12	13	16	19
Personen- und Gepäckwagen . .	1 527	1 517	1 506	1 519	1 525
Güterwagen	24 456	24 592	24 776	25 163	25 653

Die Betriebsleistungen steigerten sich von Jahr zu Jahr, so die Zahl der Zugkilometer (in Mio):

1933	1934	1935	1936	1937
24,9	26,4	27,3	29,1	31,7

und die Zahl der Wagenachskilometer (in Mio):

865,9	951,1	980,3	1045,2	1152,4
-------	-------	-------	--------	--------

Die Verkehrsleistungen bewegten sich ebenfalls in aufsteigender Linie, so beim Personenverkehr:

Jahr	Reisende Personenkm		Mittlere Reiseweite
	in Mio	in Mio	km
1933	18,1	817,2	45,1
1934	19,2	890,1	46,2
1935	20,0	947,0	47,2
1936	20,8	1005,6	48,2
1937	22,8	1142,5	50,1

Auf jeden Einwohner Finnlands entfielen im Jahre 1937 sechs Reisen. Die Entwicklung des Güterverkehrs veranschaulichen folgende Zahlen:

Jahr	Beförderte Gütermenge, Mio t	tkm Mio	Mittlere Beförderungsweite, km
1933	10,4	1674,1	160
1934	12,5	1966,3	157
1935	12,3	1979,6	160
1936	13,6	2194,0	160
1937	15,7	2586,5	165

Der Aufschwung im Güterverkehr hielt unvermindert an. Die beförderte Gütermenge stieg im Jahre 1937 sogar um 14,9 % gegenüber dem Vorjahr. Unter den Gütern nahmen nach wie vor Holz und Holzwaren die erste Stelle mit 44,47 % des Gesamtverkehrs ein.

Die Netzlänge der finnischen *Privatbahnen* blieb mit 255,2 km unverändert. Ihre Einnahmen stiegen von 23,6 Mio Fmk. im Jahre 1936 auf 27,1 Mio Fmk. im Jahre 1937, die Ausgaben von 17,7 auf 20,7 Mio Fmk., der Betriebsüberschuß von 5,8 Mio Fmk. auf 6,4 Mio Fmk. Die Betriebszahl stellte sich auf 76,3.

Am 1. März 1938 wurde der finnische *Gütertarif* grundlegend neu gestaltet. Abgesehen von geringen Änderungen galt bis dahin der Gütertarif vom 1. März 1897. Auch die Neugestaltung greift letzten Endes nicht allzu stark in das bewährte System ein und beschränkt sich auf Maßnahmen, die infolge Steigens der Selbstkosten und der Ansprüche des Staatshaushalts sich als notwendig erwiesen. Denn Ziel der finnischen Tarifpolitik muß stets sein, einen gewissen Beitrag zur Deckung der allgemeinen Staatsaufgaben zu liefern. Gerade jetzt hatte es sich als notwendig herausgestellt, diesen Beitrag jährlich um 70 Mio Fmk. oder 7 % der Gesamteinnahmen zu erhöhen, damit der Betriebsüberschuß, der in den letzten Jahren etwa 3 % des Anlagekapitals betrug, trotz der gestiegenen Ausgaben für Brennstoffe, Materialien und Löhne gleichbleibt. Wegen der Einzelheiten dieser Tarifreform sei auf meinen Artikel „Tarifreform der Finnischen Staatsbahn“ in der Ztg. d. Vereins Mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen Jahrg. 1939 S. 208/12 verwiesen.

Paszkowski.

Bau der Bahn Sivas—Erzurum und der Anschlußstrecke nach Malatya. (S. die Karte der türkischen Staatsbahnen im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1938, Seite 748.)

Am 20. Oktober 1939 ist die neugebaute türkische Eisenbahnstrecke Sivas—Erzurum in ganzer Länge fertig geworden und mit einer Eröffnungsansprache des Ministers für öffentliche Arbeiten dem Betrieb übergeben worden. Unter den Neubauten, die das großzügige Eisenbahnbauprogramm der türkischen Regierung vom Jahre 1923 vorsah, ist der Bau dieser Strecke von ganz besonderer Bedeutung. Das Bauvorhaben für die Strecke Sivas—Erzurum sah zugleich auch den Bau einer Seitenstrecke von Çetinkaya nach Malatya vor, durch die die Verbindung mit der türkischen Südbahn Fevsi Paşa—Diyarbakir hergestellt und der Bahnweg von Inneranatolien nach den Südprowinzen bedeutend verkürzt wurde. Die Länge der neugebauten Strecken beträgt von Sivas bis Çetinkaya 112 km, von Çetinkaya nach Malatya 140 km, von Çetinkaya nach Erzurum 448 km. Diese im ganzen 700 km neuen Bahnen sind in den Jahren 1934 bis 1939, also innerhalb von nur fünf Jahren fertig gebaut worden. Ursprünglich war vorgesehen, daß die Anschlußstrecke nach Malatya bis zum Jahre 1938 und die Hauptstrecke nach Erzurum bis 1940 fertiggestellt werden sollte. Angesichts der Bedeutung der beiden Strecken für die wirtschaftliche Erschließung der vom Verkehr bisher ganz abgeschnittenen Ostprovinzen und wahrscheinlich auch aus militärischen Gründen hat die Regierung später die beschleunigte Durchführung des gesamten Bauvorhabens angeordnet. Es ist denn auch gelungen, die Bauzeit für die Strecke nach Malatya um 19 Monate und die für die Hauptstrecke nach Erzurum um 15 Monate gegenüber den anfangs festgesetzten Terminen abzukürzen.

Die technischen Schwierigkeiten, die beim Bau dieser beiden Bahnstrecken zu überwinden waren, waren größer als bei allen anderen Strecken, die bisher von der jetzigen türkischen Regierung gebaut worden sind. Besonders groß waren sie bei Bogazlar in der Mitte der Strecke Sivas—Erzurum. Auf keiner anderen türkischen Strecke gibt es so viele Brücken wie auf dieser jetzt fertig gewordenen. Zum Bau der Brücken wurde, wo es irgend anging, das einheimische Steinmaterial verwendet. Verschiedene Brücken wurden in Zementbeton ausgeführt. Dennoch mußten auf der Hauptstrecke Sivas—Erzurum noch für 22 Brücken 5350 Tonnen Eisen und für 11 Brücken auf der Nebenstrecke 1650 Tonnen Eisen verbraucht werden. Bei Kilometer 205 (von Sivas gerechnet) wird der Euphrat auf einer 120 m langen Brücke überschritten. Die übrigen Brücken befinden sich hauptsächlich in dem schwierigen Gelände des Pinganpasses, wo auch zahlreiche Tunnelbauten erforderlich waren. Mit einigen Teilstrecken führt die neue Bahn durch ein Gebiet, das 1000 bis 2000 m über Meeresspiegel liegt. Hier mußten die Arbeiten im Winter wegen Kälte und Schnee oft längere Zeit unterbrochen werden, auch werden hier Betriebsstörungen durch Schnee zu erwarten sein.

Ein weiterer erschwerender Umstand bei diesem Bahnbau war die Heranschaffung des Baumaterials, das auf große Entfernungen herangefahren werden mußte. Mit Ausnahme eines kleineren

Teiles, der aus Rußland über Tiflis—Leninhan herankam, mußte der für die Bauten erforderliche Zement über die Häfen Mersine, Samsun und manchmal auch über Trabzon befördert werden. Das Gleismaterial mußte von Mersin bis Erzurum auf über 1100 km befördert werden und von Deince auf eine Entfernung von 1643 km. Das allein an Schienen und Schwellen benötigte Material hatte ein Gewicht von 165 000 To. An Zement wurden 120 000 To verwendet.

Entsprechend diesen schwierigen Verhältnissen waren die Baukosten außergewöhnlich hoch. Diese beliefen sich einschließlich der örtlichen Verwaltungsausgaben, der Kosten für Schienen und Schwellen sowie des Gegenwertes der Anschaffungen an rollendem Material auf rd. 80 Millionen Tpf., also auf ein Kilometer Bahnlänge rd. 115 000 Tpf. (230 000 RM).

Zugleich mit der Eröffnung der neuen Bahnstrecke konnten auch die neuerbauten Lokomotiv- und Wagenwerkstätten in Sivas in Betrieb genommen werden. Mit dem Bau dieser Werkstätten wurde vor vier Jahren begonnen. Hier können jetzt Personen- und Güterwagen gebaut und Lokomotiven und Wagen aller Art repariert werden. Diese Werkstätten setzen sich in der Hauptsache aus drei Abteilungen zusammen, und zwar dem Kraftwerk, der Wagenbauwerkstätte und der Lokomotiv-Reparaturwerkstatt. Das Kraftwerk ist mit zwei Turbinen mit einer Leistung von 1500 kW ausgerüstet. Die Turbinen sind von drei Hauptdruckkesseln mit einer Leistungsfähigkeit von anderthalb bis 12½ To pro Stunde und Kessel ausgerüstet. Die Wagenwerkstätten können jährlich 700 Güterwagen bauen. Sie sind ferner in der Lage, 200 Personenwagen und 800 Güterwagen auszubessern. In den Lokomotivwerkstätten können jährlich 100 bis 120 Lokomotiven überholt werden. Diese neuen Werkstätten werden mit einer Belegschaft von 1200 bis 1500 Arbeitern arbeiten. Das technische Personal wurde in der zu diesem Zweck in Eskisehir eingerichteten Eisenbahnerschule herangebildet. Die Eisenbahnwerkstatt in Eskisehir ist seinerzeit von der deutschen Anatolischen Eisenbahngesellschaft eingerichtet worden. In dieser ist im Laufe der Jahre von den deutschen Ingenieuren und Werkmeistern eine große Anzahl von Türken zu tüchtigen technischen Beamten, Lokomotivführern und Handwerkern herangebildet worden.

Die wirtschaftliche Bedeutung der neuen Ost-West-Verbindung in der Türkei besteht darin, daß durch sie die Nordostprovinzen, die bisher vom großen Verkehr so gut wie ganz abgeschlossen waren, an das übrige türkische Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Dadurch bekommen sie die Möglichkeit, ihre bedeutenden Getreideüberschüsse an die Häfen des Mittelmeeres und Schwarzen Meeres und dadurch an den Weltmarkt zu bringen. Die klimatischen und Bodenverhältnisse dieser Gebiete sind für den Getreideanbau günstig, so daß eine weitere Steigerung der Getreideproduktion zu erwarten ist.

Das bei der Station Divrik, 130 km östlich von Sivas, festgestellte reiche Erzvorkommen wird der neuen Bahn, nachdem der Abbau begonnen hat, größere Massentransporte an Erzen überweisen.

Zwischen Erzurum und den russischen breitspurigen Bahnen besteht vorläufig nur noch Verbindung durch die schmal-

spurige Bahn von Erzurum bis Sarikamisch. Der Ausbau dieser Kleinbahn, die im Weltkrieg vom russischen Militär angelegt wurde, auf die türkische Normalspur ist bereits von der türkischen Regierung beschlossen.

Der Personenzugfahrplan für die Strecke Istanbul—Ankara—Erzurum sieht das Verkehren von täglich einem Zug mit direkten Wagen, sowie dreimal wöchentlich einem Schlaf- und Speisewagen vor. Außerdem verkehrt zweimal wöchentlich ein direkter Zug von Erzurum nach Malatya mit Anschluß nach Diyarbekir und Adana, Mersine und Alexandrette. Die vor einigen Jahren von der türkischen Staatsbahn gebaute und mit deutschen Büssingautos bediente Transitstraße Trabzon (Trapezunt)—iranische Grenze schneidet die neue Bahn bei der Station Askale in der Nähe von Erzurum. Man kann also jetzt von Istanbul und Ankara mit der Bahn bis Askale fahren und von hier die Büssingautos nach Trabzon und nach der iranischen Grenze benutzen. Auf der iranischen Seite besteht Autoverbindung nach Täbris.

Die obere Leitung dieses letzten bedeutenden Bahnbaues lag in den Händen der Generaldirektion der türkischen Staatsbahnen. Bei dem Bau von besonders schwierigen Bauteilen, wie der großen Tunnel und Brücken, haben europäische Techniker, und zwar überwiegend deutsche, die örtliche Leitung gehabt. Die Maschinen und technischen Einrichtungen der neuen Hauptwerkstatt in Sivas sind zu 95 % deutscher Herkunft. Sie sind auch von deutschen Ingenieuren und Monteuren aufgestellt und in Betrieb gesetzt worden.

Ende Dezember 1939 ist das ganze Nordostanatolien von einem sehr schweren und lang anhaltenden Erdbeben heimgesucht worden. Besonders die Gegend von Erzurum und Erzincan ist hierbei betroffen worden. Wie weit hierbei auch die neue Bahnstrecke Beschädigungen erlitten hat, ist zur Zeit noch nicht bekannt. Aber schon beim Bau der Bahn in den gebirgigen Teilen der Strecke zeigte es sich, daß sich das Gebirge vielfach noch nicht gesetzt hatte, vielmehr noch in Bewegung war. So haben in einem Baulose, das noch nicht zu den schwierigsten gehört, von 30 km der ursprünglich festgelegten Trace insgesamt 23 km in vielen Teilstücken verlegt werden müssen. Die Umgehung einer nachträglich durch Bergrutsch verschütteten und offensichtlich dauernd gefährdeten Stelle hat den nicht vorgesehenen Bau zweier großer Brücken und auf einige hundert Meter die Ableitung des Euphrat in ein neues Bett nötig gemacht.

Die wirtschaftliche und besonders auch die militärische Leistungsfähigkeit der neuen türkischen Bahn wird durch die geologische Unsicherheit des berührten Gebirges offenbar dauernd stark beeinträchtigt werden, selbst wenn die jetzt entstandenen Schäden ausgebessert sein werden.

Dieckmann

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflicht.

Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats vom 6. Mai 1939 in Sachen der Witwe B., Klägerin und Revisionsbeklagte, gegen die RBD. K., Beklagte und Revisionsklägerin — VI 291/38 —.

Erhöhte Betriebsgefahr bei unbeschränktem Bahnübergang trotz dessen Gestaltung durch staatshoheitliche Planfeststellung. Abschätzung der Höhe dieser Gefahr und ihrer Ursächlichkeit gegenüber der Betriebsgefahr des Kraftwagens ist Sache des Tatrichters. Das Gericht prüft nicht, ob der unbeschränkte Übergang mit Recht genehmigt ist, oder ob etwa die Reichsbahn trotz solcher Genehmigung Schranken hätte anbringen müssen. Es prüft nur, in welchem Maße die Betriebsgefahr, die bei der Art der Anlagen, ihrer Benutzung, der örtlichen Verhältnisse und Sicherungseinrichtungen verschieden ist, für den Unfall ursächlich gewesen ist.

Tatbestand.

Wegen des Sachverhalts wird auf das Urteil des erkennenden Senats vom 13. Juli 1938 Bezug genommen, durch das die erste Entscheidung des Oberlandesgerichts, soweit sie zu Ungunsten der Beklagten erkannt hatte, aufgehoben und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen worden ist. Nunmehr hat das Oberlandesgericht festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet sei, der Klägerin den Schaden nur zur Hälfte zu ersetzen, der ihr aus dem Unfall vom 30. Januar 1936 durch den Verlust ihres Unterhaltsanspruchs gegen ihren Ehemann entstanden ist und noch entstehen wird. Ferner hat es ausgesprochen, daß sein erstes Urteil vom 10. Februar 1938 hinsichtlich der Aufhebung des Teilurteils des Landgerichts und der Zurückverweisung an das Landgericht bestehen bleibe.

Mit der Revision beantragt die Beklagte, das angefochtene Urteil, soweit es ihr ungünstig ist, aufzuheben und vollständig nach ihrem Berufungsantrage zu erkennen, d. i. die Klage ganz abzuweisen, und zwar nicht auf Grund von Aufrechnung mit den Forderungen, die mit der Widerklage geltend gemacht würden. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

I. Die in dem ersten Urteil des Berufungsgerichts unterlassene Prüfung der Frage, ob B., wie die Beklagte behauptet, bei der Annäherung an den Eisenbahnübergang seinen Wagen zunächst gebremst hat, dann aber plötzlich wieder stark angefahren ist, um noch vor dem Zuge über den Bahnübergang zu gelangen, hat das Berufungsgericht in dem angefochtenen Urteil auf Grund nochmaliger Vernehmung der Zeugen Sch. und H. vorgenommen. Es sieht den der Beklagten obliegenden Beweis dafür, daß B. unmittelbar vor dem Zusammenstoß noch einmal Gas gegeben habe, als nicht erbracht an und verneint deshalb das von der Beklagten behauptete leichtfertige Verhalten.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe das Beweisangebot der Beklagten, auch noch den Lokomotivführer H. über den Hergang und insbesondere über die im letzten Augenblick eingetretene plötzliche Erhöhung der Geschwindigkeit des Kraftwagens als Zeugen zu vernehmen, übersehen; die Beklagte habe auf die schon durch Beschluß am 4. August 1937 angeordnete Vernehmung dieses Zeugen nur für den ersten Rechtszug verzichtet. Letzteres ist laut Verhandlungsniederschrift vom 23. August 1937 richtig. Gleichwohl ist die Rüge unbegründet. Denn die Beklagte hat in keinem späteren Verfahrensabschnitt den Antrag gestellt, H. doch noch als Zeugen zu vernehmen, insbesondere — worauf es jetzt allein ankommt — nicht in dem zweiten Berufungsverfahren, weder das angefochtene Urteil noch die in ihm angezogenen Schriftsätze der Beklagten enthalten solchen Antrag.

Die Würdigung der Aussagen der vernommenen Zeugen Sch. und H. kann im Revisionsverfahren nicht auf ihre Richtigkeit nachgeprüft werden. Die Annahme des Berufungsgerichts, H. hätte es leicht bemerken können, wenn B. plötzlich wieder stark angefahren wäre, steht mit der Lebenserfahrung nicht in Widerspruch.

Hiernach ist es rechtlich nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht angenommen hat, B. habe nicht das behauptete leichtfertige Verhalten, sondern nur eine bloße Unvorsichtigkeit begangen.

II. Das Berufungsgericht verneint unter Verweisung auf seine Ausführungen im ersten Berufungsurteil ein Verschulden der Beklagten und ihrer Angestellten. Es bejaht aber eine Haftung der Beklagten aus dem Reichshaftpflichtgesetz und gelangt unter Abwägung der beiderseitigen Verursachung nach § 17 KFG. wieder dazu, der Beklagten die Hälfte des Schadens aufzuerlegen. Dabei berücksichtige es, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöht gewesen sei, weil der Übergang unbeschränkt gewesen sei und die Lichter des Zuges auf einem Teil der Strecke durch eine Bodenerhebung für den von Düren sich nähernden Kraftwagenfahrer verdeckt gewesen seien.

Die Revision meint, die bauliche Gestaltung der Bahnanlage unterliege überhaupt nicht der richterlichen Nachprüfung und Kritik, und beruft sich dafür auf einige in Zeitschriften veröffentlichte Abhandlungen. Diese ergeben jedoch keinerlei Bedenken gegen die Befugnis des Gerichts, die Höhe der Betriebsgefahr einzuschätzen. Dabei handelt es sich um keine Nachprüfung von Verwaltungs- oder Hoheitsakten. Denn das Gericht prüft nicht und hat nicht zu prüfen, ob der unbeschränkte Übergang mit Recht genehmigt worden ist oder ob etwa die Reichsbahn trotz solcher Genehmigung Schranken hätte anbringen müssen. Sondern es prüft nur, in welchem Maße die Betriebsgefahr, die mit der Benutzung der bestehenden Anlage verbunden ist, für den Unfall ursächlich gewesen ist. Diese Gefahr ist bei der verschiedenen Art der Anlagen, der verschiedenen Art ihrer Benutzung (z. B. Geschwindigkeit), der Verschiedenheit der gesamten örtlichen Verhältnisse und Sicherungseinrichtungen verschieden hoch. Die Höhe der Gefahr und ihre Ursächlichkeit gegenüber der Betriebsgefahr des Kraftwagens abzuschätzen, ist Sache des Tatrichters. Und es unterliegt keinem rechtlichen Bedenken, wenn das Berufungsgericht als erhöhende Umstände das Nichtvorhandensein von Schranken und die Bodenerhebung, die dem Kraftwagenführer zeitweilig die Lichter des Zuges verdeckte, in Betracht gezogen hat. Damit hat es keine Entscheidung darüber getroffen, ob irgendeine Behörde verpflichtet gewesen wäre, für eine andere Gestaltung der Anlage zu sorgen. Das Gesetz geht

davon aus, daß mit dem Betriebe einer Eisenbahn gewisse Gefahren verbunden sind. Es schreibt für gewisse Fälle die Anbringung von Schranken, für andere Fälle wenigstens die Bewachung eines unbeschränkten Überganges vor und gestattet in anderen Fällen, unter gewissen Bedingungen (Beschränkung der Zuggeschwindigkeit) sowohl von der Anbringung von Schranken als auch von einer Bewachung des Übergangs Abstand zu nehmen. Darin, daß das Gesetz in dieser Hinsicht für Nebenbahnstrecken geringere Anforderungen stellt als für Hauptbahnstrecken, kommt klar zum Ausdruck, daß das Gesetz Schranken für geeignet ansieht, die Betriebsgefahr zu verringern, daß es aber — offenbar aus wirtschaftlichen Gründen — davon absieht, diese Sicherungsvorkehrung für alle Übergänge vorzuschreiben, und sich mit einer geringeren als der bestmöglichen Sicherung begnügen will. Wenn in den vor der Revisionsbegründung angezogenen Abhandlungen ausgeführt wird, in der Gestaltung eines unbeschränkten Überganges durch staatshoheitliche Planfeststellung oder in einer sonstigen Verwaltungsentscheidung über die Gestaltung eines Überganges und seiner Sicherungseinrichtungen liege die Entscheidung, daß dort auch bei Abstandnahme von Schranken oder anderen Vorkehrungen keine Gefahr bestehe, so bedeutet das eine Verneinung der Bedeutung jener auf dem § 37 des Reichsbahngesetzes oder den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung beruhenden Entscheidungen. Diese besagen nicht mehr als, daß — trotz der vorhandenen Betriebsgefahr — dem Eisenbahnunternehmer gestattet wird, sich mit dem zugelassenen Maß von Sicherungsvorkehrungen zu begnügen. Sie können den Gerichten nicht die diesen allein nach § 17 KFG. obliegende Aufgabe abnehmen, die beiderseitige Verursachung eines Unfalls gegeneinander abzuwägen und dabei das Maß der Betriebsgefahr, die mit der von der zuständigen Behörde gestatteten Eisenbahnanlage verbunden ist, gegenüber der Betriebsgefahr des Kraftfahrzeuges abzuschätzen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze :

Vom 28. September 1939. Vierte Verordnung (des Führers und Reichskanzlers) über den Neuaufbau des Reichs.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2041.)

Vom 8. Oktober 1939. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2042.)

Vom 12. Oktober 1939. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Verwaltung der besetzten polnischen Gebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2077.)

Vom 20. Oktober 1939. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über das Inkrafttreten des Erlasses über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2057.)

Vom 20. Oktober 1939. Gesetz über den Ersatz der durch den Kampf um die Wiedervereinigung der sudetendeutschen Gebiete mit dem Deutschen Reich verursachten Personen- und Vermögensschäden.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2119.)

Vom 21. Oktober 1939. Gnadenerlaß des Führers für Beamte.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2103.)

Vom 7. November 1939. Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2223.)

Vom 28. November 1939. Erlaß des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht über die Erklärung von Gotenhafen zum Reichskriegshafen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2341.)

Verordnungen des Vorsitzenden des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 26. Oktober 1939. Verordnung über den Eisenbahnverkehr des Protektorats Böhmen und Mähren mit dem übrigen Reichsgebiet.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2171.)

Vom 6. Dezember 1939. Verordnung zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2410.)

Vom 21. Dezember 1939. Verordnung zur Sicherstellung der für die Einrichtung des Reichskriegshafens Gotenhafen notwendigen Anlagen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2475.)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 10. November 1939. Bekanntmachung zum Internationalen Abkommen über Leichenbeförderung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 999.)

Vom 11. November 1939. Bekanntmachung über den deutsch-litauischen Vertrag über die Staatsangehörigkeit der Memelländer.

(Reichsgesetzblatt II, S. 999.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 14. Oktober 1939. Dritte Durchführungsverordnung zur Notdienstverordnung (Vergütung bei Heranziehung zum langfristigen Notdienst).

(Reichsgesetzblatt I, S. 2049.)

Vom 18. Oktober 1939. Verordnung über die Einführung des Beamtenernennungsrechts im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2055.)

Vom 19. Oktober 1939. Zweite Verordnung zum Gesetz über die Wiedervereinigung der Freien Stadt Danzig mit dem Deutschen Reich.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2058.)

Vom 24. Oktober 1939. Ausführungsbestimmungen zum Gnaden-erlaß des Führers für Beamte.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2105.)

Vom 26. Oktober 1939. Erste Verordnung zur Durchführung des Erlasses des Führers und Reichskanzlers über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2108.)

Vom 14. November 1939. Verordnung über die Festsetzung des allgemeinen Dienstalters der Beamten des einfachen, des mittleren und des gehobenen Dienstes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2317.)

Vom 18. November 1939. Verordnung über die vorläufige Regelung der Dienstverhältnisse der nichtbeamteten Gefolgschaftsmitglieder des öffentlichen Dienstes in den Reichsgauen Danzig-Westpreußen und Posen sowie in den in die Provinz Ostpreußen eingegliederten Gebietsteilen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2257.)

Vom 27. November 1939. Verordnung über die Eisenbahnen in den Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2302.)

Vom 11. Dezember 1939. Zweite Durchführungsverordnung zur Sachschädenfeststellungsverordnung (Gebäudeschädenverordnung).

(Reichsgesetzblatt I, S. 2399.)

Vom 22. Dezember 1939. Verordnung über die Einführung von Reichsarbeitsdienstrecht im Protektorat Böhmen und Mähren.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2472.)

Vom 22. Dezember 1939. Verordnung über die Reichswasserstraßenverwaltung in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2503.)

Vom 24. Dezember 1939. Verordnung über die Einführung der reichsrechtlichen Vorschriften des Beamtenrechts und des Besoldungsrechts in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2489.)

Vom 27. Dezember 1939. Verordnung über die Einführung der Straßenverkehrs-Ordnung in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2488.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 19. Oktober 1939. Verordnung über die Rechtsverhältnisse der ehemaligen tschecho-slowakischen Bediensteten in den sudetendeutschen Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2059.)

Vom 22. Oktober 1939. Dritte Durchführungsverordnung zum Neuen Finanzplan (Dritte NFDV).

(Reichsgesetzblatt I, S. 2067.)

Vom 1. November 1939. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über Reisekostenvergütung der Beamten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2130.)

Vom 1. November 1939. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über Umzugskostenvergütung der Beamten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2130.)

Vom 25. November 1939. Verordnung zur Einführung des Reichsbesoldungsrechts im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2322.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 16. November 1939. Verordnung über den gewerblichen Rechtsschutz im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2253.)

Vom 5. Dezember 1939. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seestrafrecht.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2501.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 27. Oktober 1939. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die technische Überwachung der Dampfkessel und der sonstigen überwachungspflichtigen Anlagen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2238.)

Vom 21. Dezember 1939. Verordnung zur Verordnung über die Entladung von Waren.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2464.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 16. November 1939. Verordnung zur Ergänzung des Abschnitts III der Kriegswirtschaftsverordnung (Sonntags-, Feiertags- und Nachtzuschläge).

(Reichsgesetzblatt I, S. 2254.)

Vom 2. Dezember 1939. Dritte Durchführungsbestimmungen zum Abschnitt III (Kriegslöhne) der Kriegswirtschaftsverordnung — Ordnungsstrafrecht der Reichstrehänder der Arbeit — (Dritte KLDB).

(Reichsgesetzblatt I, S. 2370.)

Vom 12. Dezember 1939. Verordnung über Änderungen in der gesetzlichen Krankenversicherung und in der Arbeitslosenhilfe.
(Reichsgesetzblatt I, S. 2414.)

Verordnungen des Generalbevollmächtigten für
Reichsverwaltung:

Vom 30. November 1939. Verordnung über die Vertragshilfe des Richters aus Anlaß des Krieges (Vertragshilfeverordnung — VHV —).
(Reichsgesetzblatt I, S. 2329.)

Vom 30. November 1939. Verordnung über das Kriegsausgleichsverfahren.
(Reichsgesetzblatt I, S. 2338.)

Vom 8. Dezember 1939. Verordnung zur Änderung des Reichshaftpflichtgesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 2391.)

Verordnungen des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 11. Oktober 1939. Durchführungsverordnung zum Abschnitt IV der Kriegswirtschaftsverordnung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 2053.)

Verordnungen des Reichskommissars für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich:

Vom 18. September 1939. Ausführungsbestimmungen zur Einführung des Güterfernverkehrsgesetzes in der Ostmark.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 56, S. 373.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 17. Oktober 1939. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 2055.)

Vom 24. Oktober 1939. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 993.)

Vom 3. November 1939. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 994.)

Vom 4. November 1939. Zwölfte Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 997.)

Vom 23. November 1939. Verordnung über die Selbstkostenausgleichszahlungen an bahnamtliche Rollfuhrunternehmer, Auftragspediteure und ausgleichberechtigte Fuhrunternehmer.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2296.)

Vom 27. November 1939. Maßnahmen zur Entlastung der Verkehrsspitzen bei den öffentlichen Nahverkehrsmitteln.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 60, S. 391.)

Vom 30. November 1939. Dreizehnte Verordnung zur Eisenbahnverkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 1005.)

Vom 9. Dezember 1939. Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Weiterbenutzung von Kraftfahrzeugen in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2393.)

Vom 15. Dezember 1939. Verordnung über den Eisenbahnverkehr zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reichsgebiet.

(Reichsgesetzblatt II, S. 1025.)

Vom 15. Dezember 1939. Verordnung über einen privilegierten Durchgangsverkehr zwischen deutschen Bahnhöfen über Durchgangsstrecken des Protektorats Böhmen und Mähren und zwischen Bahnhöfen des Protektorats Böhmen und Mähren über Durchgangsstrecken des übrigen Reichsgebiets.

(Reichsgesetzblatt II, S. 1039.)

Vom 16. Dezember 1939. Ausführungsbestimmungen zu der Verordnung zur Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2436.)

Vom 18. Dezember 1939. Dritte Durchführungsverordnung zur Sachschädenfeststellungsverordnung (Schiffahrtsschädenverordnung).

(Reichsgesetzblatt I, S. 2474.)

Vom 27. Dezember 1939. Verordnung zur Einführung des Reichsbahngesetzes in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 2505.)

Verordnung des Generalgouverneurs für die besetzten polnischen Gebiete:

Vom 9. November 1939. Verwaltung des Eisenbahnwesens im Generalgouvernement (betrifft Einrichtung der „Ostbahn“).

(Verordnungsblatt des Generalgouverneurs 1939, Nr. 5, S. 29.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Seite
Vom 24. Oktober 1939. Organisation der Krankenversicherung der Deutschen Reichsbahn	989
Vom 27. Oktober 1939. Form der Amtsbezeichnungen für weibliche Beamte	990
Vom 3. November 1939. Reichsbahn-Betriebsämter	990
Vom 6. November 1939. Gnadenerlaß des Führers für Beamte	990
Vom 22. November 1939. Erlaß von Ordnungsstrafen nach § 30 Dilo	1005
Vom 22. November 1939. Verhalten der Beamten, Angestellten und Arbeiter im öffentlichen Dienst	1021
Vom 30. November 1939. Reichsbahn-Ausbesserungswerke	1021
Vom 4. Dezember 1939. Schutz der Muttererde	1038
Vom 6. Dezember 1939. Änderung der Bezirke der Oberbetriebsleitungen	1038
Vom 8. Dezember 1939. Reichsbahndirektionen Danzig und Posen	1038

Italien¹.

Verordnung vom 23. Februar 1939, Nr. 309, über die Aufstellung von Listen von Firmen, die zu Lieferungen für die Staatsbahnen und die Post- und Telegraphenverwaltung zugelassen sind.

Gazz. Nr. 49; Boll. Nr. 12, I, S. 154.

Auszug.

Zu größeren Lieferungen (über 50 000 Lire jährlich) werden in der Regel nur Firmen zugelassen, die in besonderen Listen aufgenommen sind, die in den einschlägigen Amtsblättern veröffentlicht werden. In der Liste wird der Höchstbetrag angegeben, bis zu dem eine Firma nach ihrer technischen und finanziellen Leistungsfähigkeit liefern kann. Für die Aufnahme in die Liste ist eine Reihe von Bestätigungen erforderlich, namentlich: Zeugnis über die italienische Staatsbürgerschaft oder einen zehnjährigen Aufenthalt in Italien bei Ausländern, deren Heimatsstaaten Gegenseitigkeit gewähren; Leumundszeugnis; Bescheinigung über die Zugehörigkeit zu den zuständigen Wirtschaftsverbänden; Zeugnis der Wirtschaftsbehörde über die Eignung der Firma; Zeugnis über die persönliche und politische Zuverlässigkeit; Bescheinigung der Finanzbehörde. Über die Aufnahme entscheidet eine bei dem Verkehrsministerium gebildete Kommission, der Vertreter dieses Ministeriums, der faschistischen Partei und faschistischer Organisationen, des Korporationsministeriums und des Finanzministeriums angehören. Bei der ersten Aufstellung der Listen werden die bisher zugelassenen Firmen in der Regel von Amts wegen aufgenommen.

¹ Abkürzungen: Gazz. = Gazzetta Ufficiale del Regno; Boll. = Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

Verordnung vom 20. Februar 1939, Nr. 318, über die Förderung und Verwertung von Erdgas.

Gazz. Nr. 49; Boll. Nr. 12, I, S. 162.

Auszug.

Die Förderung und Verwertung von Erdgas, das zur Erzeugung von elektrischer Kraft geeignet ist, in den Provinzen Grosseto, Livorno, Pisa und Siena ist der Verwaltung der Staatsbahnen vorbehalten. In den anderen Provinzen wird sie vom Korporationsministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsministerium genehmigt. Im letzteren Falle kann dem Unternehmer die Auflage gemacht werden, das Gas zur Erzeugung von elektrischer Kraft zu verwenden und einen Teil dieser Kraft der Staatsbahnverwaltung zur Verfügung zu stellen. Diese kann für die Förderung und Verarbeitung des Gases eine selbständige Stelle oder Gesellschaft bilden.

Verordnung vom 18. August 1939, Nr. 1338, über die Entnahme aus dem Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben der Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1939/40.

Gazz. Nr. 220; Boll. Nr. 40, I, S. 479.

Zur Aufsuchung und Verarbeitung von Erdgas, das für die Erzeugung von elektrischer Kraft verwendet werden kann, wurde eine Aktiengesellschaft mit dem Namen „Larderello“ mit einem Kapital von 54 Millionen Lire errichtet. An dem Aktienkapital beteiligt sich die Staatsbahnverwaltung mit einem Betrag von 47,6 Millionen Lire. Hiervon stellen 20 Millionen den Wert des Rechtes auf Aufsuchung und Verwertung dar, das von den Staatsbahnen an die Gesellschaft übertragen wird. Die Verwaltung wird ermächtigt, den Rest von 27,6 Millionen aus dem Reservefonds zu entnehmen.

Gesetz vom 10. Juni 1939, Nr. 915, über den Familienstand des Staatsbahnpersonals bei Beförderungen.

Gazz. Nr. 155; Boll. Nr. 28, I, S. 308.

Auszug.

Für die Beförderungen in bestimmte Beamtenklassen besteht die Voraussetzung, daß der Angestellte verheiratet oder verwitwet ist, allgemein, für andere Beförderungen dann, wenn er das 30., beziehungsweise das 26. Lebensjahr vollendet hat. Für im Dienst befindliches Personal, das diese Voraussetzung nicht erfüllt, kann innerhalb der ersten vier Jahre der Gültigkeit des Gesetzes eine Beförderung ausgesprochen, in ihrer Wirksamkeit aber bis zur Verheiratung hinausgeschoben werden. Die Bestimmungen finden keine Anwendung auf Schwerbeschädigte und auf Angestellte, die am 31. Dezember 1938 das 50. Lebensjahr vollendet haben.

Gesetz vom 23. Juni 1939, Nr. 878, über den Haushaltsvoranschlag des Verkehrsministeriums für das Rechnungsjahr 1939/40.

Gazz. Nr. 150; Boll. Nr. 33, I, S. 363.

Auszug.

Als Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnen sind je 4 710 180 000 Lire vorgesehen, hiervon ordentliche 4 188 880 000, außerordentliche 521 300 000.

Einschließlich der selbständigen und besonderen Geschäftszweige (Werkstätten, Magazine, Kohlen- und Metalleinkaufsmonopol, Leistungen für Dritte usw.) belaufen sich die Einnahmen und Ausgaben auf je 15 638 687 000 Lire.

Unter den ordentlichen Einnahmen betragen die Verkehrseinnahmen im Hauptnetz

im Personenverkehr	1473	Millionen
im Gepäckverkehr	34,5	„
im Eilgutverkehr	298	„
im Frachtgutverkehr	2020	„
	<u>zusammen</u>	<u>3825,5</u> Millionen
bei den Kleinbahnen Siziliens . .	4,5	„

Insgesamt 3830 Millionen.

Unter den ordentlichen Einnahmen befindet sich ein Zuschuß der allgemeinen Finanzverwaltung zur Elektrisierung des Eisenbahnnetzes in Höhe von 70 Millionen, unter den außerordentlichen Einnahmen sind vorgesehen auf dem Kreditwege zu beschaffende Beträge von 200 Millionen für den gleichen Zweck und von 60 Millionen für die Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen für die Weltausstellung 1942.

Unter den ordentlichen Ausgaben sind zu erwähnen 517,6 Millionen Zinsen und Tilgung, die an die allgemeine Finanzverwaltung zu zahlen sind, und rund 94 Millionen Annuitäten für die Elektrisierungskredite.

Der Haushaltsvoranschlag ist auch insofern ausgeglichen, als weder ein an die Finanzverwaltung abzuliefernder Überschuß noch ein von dieser zu deckender Fehlbetrag vorgesehen ist.

Bücherschau.

Besprechungen.

Most, Otto. Grundlagen und Entwicklungsrichtungen der deutschen Verkehrswirtschaft. Schriftenreihe der Deutschen Wirtschafts-Zeitung, Heft 9. Verlag Robert Klett & Co., Berlin SW 68, Dresdner Str. 50—51. Preis 0,95 RM.

In einer doch wohl bewußt von der begrifflichen Seite des Problems abstrahierenden und ausschließlich die gegenwärtige staatliche und positiv rechtliche „Grundlage“ betrachtenden Darstellung vermittelt uns Most einen status rei et controversiae der deutschen Verkehrswirtschaft und -politik bei Ausbruch des neuen großen europäischen Krieges. Der Aufsatz wird mindestens als historischer Beleg auf lange hinaus seine Bedeutung behalten. — Daß allerdings nach dem Kriege teils aus den Erfahrungen, teils aus den aus ihm geborenen Notwendigkeiten heraus aller Voraussicht nach eine vollkommene Neukonzeption des verkehrspolitischen Denkens und Treibens notwendig sein wird, ist demgegenüber mit großer Wahrscheinlichkeit vorauszusehen. Ohne Wert sind aber auch dann noch die unter den früheren Gesichtspunkten theoretisch und praktisch behandelten Arbeiten nicht. Dies gilt besonders insofern von dem Mostschen Aufsatz, als er in dem außerordentlich frischen, stets auch für Laien leichtest verständlichen und deswegen doch nicht oberflächlichen Stile geschrieben ist, für den der Verfasser bekannt ist.

Dr. W. Spiess.

Garbe, Wasserbaudirektor. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der westdeutschen Kanäle. Verlag Verkehrs-Seminar beim Institut für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften der Universität Münster i. W. 16 Seiten. Preis 1,50 RM.

In der Schriftenreihe des Verkehrs-Seminars an der Universität Münster i. W. „Verkehrswissenschaftliche Forschungen“, Heft 16, behandelt Wasserbaudirektor Garbe die Steigerung der Leistungsfähigkeit der westdeutschen Kanäle von der technischen und betrieblichen Seite. Es werden die dem ständig steigenden Verkehrsbedürfnis entsprechenden Verbesserungen und Vervollkommnungen der Schifffahrtskanäle, der Betriebseinrichtungen und der Schiffstypen be-

schrieben und die zur Beschleunigung der Verkehrsabwicklung an die Ausgestaltung der Häfen und der Umschlagsanlagen zu stellenden Anforderungen kurz gestreift. Die Lektüre der in knapper Form gegebenen Erläuterungen kann den sich für praktische Schifffahrtsfragen interessierenden Kreisen empfohlen werden.

Hoebel.

Schlegelberger-Vogels. Erläuterungswerk zum Bürgerlichen Gesetzbuch und zum neuen Volksrecht. Herausgegeben von Dr. Dr. Franz Schlegelberger, Staatssekretär im Reichsjustizministerium, und Dr. Werner Vogels, Ministerialrat im Reichsjustizministerium, unter Mitarbeit von zahlreichen Mitgliedern des Reichsjustizministeriums. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. I. Band, 1. Lieferung: §§ 1—12, 90—96 BGB. und Verschollenheitsgesetz. 246 S. 9,60 RM.

Das Vorwort zu dem Großkommentar zum BGB., der nunmehr zu erscheinen beginnt, beschäftigt sich mit der naheliegenden Frage, ob in der Zeit „des Abschieds vom BGB.“ ein Erläuterungswerk zu diesem Gesetz noch Berechtigung hat. Die Frage ist mit den Herausgebern zu bejahen, wenn ein Kommentar sich über die übliche Erläuterung des Gesetzes hinaus besondere Ziele setzt, wie es das vorliegende Werk tut. Diese Ziele sind: das überkommene Recht unter dem Gesichtspunkt der Rechtsbedürfnisse der Gegenwart zu betrachten, den noch vorhandenen Bestand mit dem neuen Rechtsgut in lebendige Verbindung zu bringen, der Gefahr der Unübersichtlichkeit der Rechtsordnung während der Übergangszeit entgegenzuwirken und für die endgültige Schaffung eines neuen großen Gesetzgebungswerks nützliche Vorarbeit zu leisten.

Daß diese Ziele erreicht werden, dafür bürgen die Namen der Herausgeber und ihrer zahlreichen Mitarbeiter, die durch ihre Tätigkeit im Reichsjustizministerium mit dem Stoff eng vertraut und damit zur Erläuterung in erster Linie berufen sind. Das 6 Bände umfassende Werk erscheint in einzelnen Lieferungen, die in Form von auswechselbaren Bogen ausgegeben werden. Somit ist ein Veralten ausgeschlossen und die Gewähr geboten, daß das Werk mit der Entwicklung Schritt hält. Es ist nur zu hoffen, daß es trotz der Schwierigkeiten der Kriegszeit gelingt, das umfassende Werk bald abzuschließen.

Die erste Lieferung enthält neben einer Einleitung die §§ 1 bis 12 BGB., beides bearbeitet von W. Vogels, das Verschollenheitsgesetz vom 4. Juli 1939, das die §§ 13—20 BGB. aufgehoben hat, bearbeitet von G. Kramer und W. Hesse, und die §§ 90—96 BGB., bearbeitet von G. Henßler. Die steuerrechtlichen Bemerkungen stammen von H. Megow.

Dr. Genest.

Pabst-v. Steinwehr-Burandt. Reichsleistungsgesetz. Gesetz über Sachleistungen für Reichsaufgaben vom 1. September 1939. Textausgabe mit Durchführungs- und Ergänzungsvorschriften, Anmerkungen und Sachverzeichnis, herausgegeben von Dr. E. Pabst, Ministerialrat im Reichsministerium des Innern, in Verbindung mit W. E. von Steinwehr, Oberstleutnant im Oberkommando der Wehrmacht, und Dr. W. Burandt, Ministerialrat im Reichswirtschaftsministerium. (Zugleich 3. Auflage des Wehrleistungsgesetzes.) Berlin 1939, Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. 190 S. In Leinen 1,70 RM.

Bis zum 31. August 1939 bildete das Wehrleistungsgesetz vom 13. Juli 1938 die Grundlage für die Inanspruchnahme von Sachleistungen für Wehrzwecke. Da sich die Notwendigkeit herausstellte, auch für solche vom Reich benötigten Sachleistungen, die über den Begriff der Wehrzwecke hinausgehen, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, wurde das Wehrleistungsgesetz unter Einbeziehung aller für Reichsaufgaben in Frage kommender Sachleistungen entsprechend erweitert. Der neue Wortlaut der Bestimmungen wurde als Gesetz über Sachleistungen für Reichsaufgaben (Reichsleistungsgesetz) vom 1. September 1939 bekanntgegeben.

Wenn auch die Deutsche Reichsbahn nicht leistungspflichtig nach dem Reichsleistungsgesetz ist, so werden doch — besonders in Kriegzeiten — manche Fragen an Reichsbahnstellen herantreten, zu deren Beantwortung das Reichsleistungsgesetz heranzuziehen ist. Da ist es zu begrüßen, daß in der vorliegenden Textausgabe eine übersichtliche Zusammenstellung des Gesetzes und der bisher dazu ergangenen Durchführungs- und Ergänzungsvorschriften erschienen ist, die geeignet ist, einen klaren Überblick über alle in Frage kommenden Vorschriften zu geben.

Dr. Genest.

Kluge, Dr. Rudolf, und Krüger, Dr. Heinrich. Verfassung und Verwaltung im Großdeutschen Reich. 2., neu bearbeitete Auflage. Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik, Paul Schmidt, Berlin SW 68, Wilhelmstr. 62. 407 Seiten. Preis geb. 8 RM.

Der im Archiv 1938 (S. 484) besprochenen ersten Auflage ist schnell die vorliegende erheblich erweiterte Auflage gefolgt. Schon die Titeländerung — statt im „Dritten Reich“ heißt es jetzt „im Großdeutschen Reich“ — deutet an, daß das Buch inzwischen um einen wichtigen Abschnitt erweitert worden ist, der die Entstehung des Großdeutschen Reiches bis zum Anschluß des Memellandes behandelt (die

zweite Auflage ist im August 1939 abgeschlossen). In ihm sind auch die grundlegenden Bestimmungen über die Eingliederung des Eisenbahnwesens der mit dem Deutschen Reiche wiedervereinigten Gebiete angeführt.

Auch im übrigen ist die Darstellung von Gesetzgebung und Verwaltungsorganisation überall auf den laufenden Stand gebracht worden. Unter den zahlreichen Ergänzungen sei hier nur auf die Behandlung des Versorgungswesens bei der Wehrmacht und dem Reichsarbeitsdienst, der Wehrleistungspflicht, des Rechts der Raumordnung, der Führerauslese bei der Partei und der Fortbildung der Judengesetzgebung hingewiesen. Daß die Verfasser sich auch sachlich um ein Neudurchdenken des Stoffs bemüht haben, geht aus der geänderten systematischen Einordnung des Reichstags hervor, der jetzt im äußeren Aufbau nicht mehr im Abschnitt über die Führerräte, sondern in demjenigen über die Gesetzgebung erscheint. Im ganzen kann die vorliegende Auflage, welche gegenüber der ersten um 75 Seiten angewachsen ist, nach wie vor bestens empfohlen werden.

Kruchen.

Emperger, Fritz, Oberbaurat Dr.-Ing. ehr. Stahlbeton mit vorgespannten Zulagen aus höherwertigem Stahl.
Verlag W. Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. 38 S.,
22 Textabbildungen. Preis 4,40 RM.

Bei der Festsetzung der zulässigen Stahlspannungen bei Stahlbeton spielt insbesondere bei Verwendung von hochwertigen Stählen bekanntlich die Sicherheit gegen das Auftreten schädlicher Risse im Beton eine maßgebende Rolle. Wenn man mit den zulässigen Spannungen über etwa 2000 kg/cm² hinausgehen und das Auftreten von klaffenden Rissen vermeiden will, so genügen die üblichen Vorkehrungen zur Einschränkung der Rißbreiten nicht mehr und man muß zu Vorspannungen des Stahls greifen. Durch die Vorspannungen wird auf den Beton Druck ausgeübt, so daß Zugspannungen im Beton und als deren Folge Risse erst bei wesentlich höheren Nutzlasten als bei üblicher Bewehrung auftreten.

Dieser Gedanke wurde schon verschiedentlich für die Praxis nutzbar gemacht. Eines der neuesten Verfahren ist z. B. der sogenannte Stahlsaitenbeton von Hoyer, der seine Entstehung hauptsächlich dem Bestreben nach Stahlersparnis verdankt und sich auf die Herstellung fertiger Bauteile wie Balken usw. beschränkt. Während aber bei diesem Verfahren sowohl der Beton als auch der gesamte Stahl ganz außerordentlich hochwertig sind — es werden z. B. dünne Sonderstähle mit über 20 000 kg/cm² Bruchfestigkeit und entsprechend hoher Vorspannung verwendet — will der Verfasser allgemein übliche Betonstähle und ge-

wöhnlichen Beton verwenden und so die Anwendung der Vorspannung für die Praxis verallgemeinern. Der Hauptteil der Bewehrung besteht aus gewöhnlichem, nicht vorgespanntem Rundstahl und der Rest aus vorgespannten Zulagen aus den allgemein üblichen hochwertigen Betonstählen.

Bei dieser Art der Bewehrung tauchen verschiedene Fragen auf, wie z. B. die Sicherung der Haftfestigkeit der vorgespannten Zulagen, die Addition der Zugfestigkeiten von zwei verschiedenen Stahlsorten in einem Querschnitt zur Erzielung einer höheren durchschnittlichen Spannung und die Bestimmung derjenigen Größe der Vorspannkraft in den Zulagen, bei der das Tragwerk unter der zulässigen Last praktisch rissefrei bleibt. Die hierzu nötigen, mit verschiedenen in Betracht kommenden Stahlsorten und Mengenverhältnissen der Zulagen durchgeführten Versuche des Verfassers haben die schon bei Versuchen mit Stahlsaitenbeton gefundene Tatsache bestätigt, daß die Vorspannung zwar die Bruchlast und damit die zulässige Last nicht erhöht, aber eine wesentlich bessere Rissesicherheit für die zulässige Last gewährleistet. Sie ergaben ferner, daß z. B. bei Verwendung der üblichen hochwertigen Stähle mittlere Spannungen von etwa 3000 kg/cm^2 unter Fernhaltung von Risseerscheinungen angewendet werden können, während dieselben Stähle aus Gründen der Rissesicherheit i. a. nur mit 1800 kg/cm^2 beansprucht werden dürfen. Die nötigen Vorspannungen sind dabei nur etwa halb so hoch wie beim Stahlsaitenbeton. Das Verfahren hat, wie die Versuche zeigten, noch den wichtigen Vorzug, daß mit der Vorspannung der Zulagen die Durchbiegung unter der zulässigen Last auf etwa die Hälfte ihres Wertes herabgesetzt wird. Diese Erhöhung der mittleren zulässigen Spannung ist besonders vorteilhaft bei Bauteilen mit unzureichender Bauhöhe, die bei vorgespannten Zulagen ohne Vergrößerung der Durchbiegung wesentlich niedriger gehalten werden kann.

Der neue Vorschlag des in der Fachwelt seit Jahrzehnten bekannten Verfassers zeigt eine für alle Tragwerke des Stahlbetons geeignete allgemeine Verwendung der Vorspannungen des Stahl, die nicht nur die Einsparung von Stahl, sondern auch wesentlich höhere zulässige Stahlspannungen bei praktischer Rissefreiheit der Tragwerke gestattet. Die Bedeutung der Arbeit für die Leistungssteigerung im Bauwesen wird auch dadurch gekennzeichnet, daß sie bei dem Preisausschreiben „Zugleich“ der Fachgruppe Bauwesen im NSBDT. mit einem zweiten Preis ausgezeichnet wurde. Der Vorschlag ist bestimmt noch ausbaufähig und der Verfasser regt z. B. am Schlusse seines Berichts an, neben der Verwendung im Bau von Luftschutzdecken auch die Frage der Eisenbetonschwellen, für die bisher noch keine befriedigende Lösung gefunden wurde, unter Verwendung dieses Gedankens wieder aufzugreifen.

Ernst.

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1940. Herausgegeben vom Pressedienst des Reichsverkehrsministeriums. 53 Blätter Photo mit Begleittext. Konkordia-Verlag, Leipzig. Preis 2 RM (Vorzugspreis für Reichsbahner 1,40 RM).

Der Reichsbahn-Kalender ist durch jahrelange, weite Verbreitung allgemein bekannt und beliebt. Der Jahrgang 1940, der vierzehnte des Kalenders, ist zwar — als Kriegsfolge — im Umfang etwas eingeschränkt, im übrigen aber unverändert ausgezeichnet in Inhalt und Ausstattung. Der Kalender steht unter dem Leitwort „Auslandsverkehr trotz Krieg!“ Seine Blätter zeigen, wie die Reichsbahn die Verkehrsbeziehungen mit dem neutralen Ausland pflegt und ausbaut. Sie geben einen Einblick in die Aufgaben der Reichsbahn während der Kriegszeit und vermitteln einen Eindruck von dem Schaffen des Eisenbahners daheim und draußen beim Heer. Auch die Reichsautobahnen, die Protektoratsbahnen in Böhmen und Mähren und die Ostbahn (Krakau) sind durch einzelne Blätter im Kalender vertreten.

Kittel.

Neue Werke über Eisenbahnwesen und verwandte Gebiete.

- Besser, Friedrich.** Technische Einheit im Eisenbahnwesen. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 54 Seiten. 8. Abbildungen. Preis 2,— RM.
- Hildebrand, W.** Die Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei den europäischen Vollbahnen (Ergänzungsband). Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22—24. 84 Seiten. 64 Abbildungen und 2 Buntdrucktafeln. Preis 9,60 RM.
- Leonhardt, Dr.-Ing. Fritz.** Anleitung für die vereinfachte Trägerrostberechnung mit Hilfstafeln, Formeln und Beispielen. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 104 Seiten. 89 Abbildungen. Preis 7,40 RM.
- Preß, Dr.-Ing. Heinrich.** Der Boden als Baugrund. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 94 Seiten. 64 Abbildungen. Preis 5,80 RM.
- Rieger-Hemmersbach.** Kriegswirtschaftsgesetze. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. Preis 9,90 RM.

Zeitschriften.

Annali dei Lavori Pubblici. Rom.

77. Jahrg. Heft 9. Vom September 1939.

L'autocamionale Assab—Addis Abeba.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

56. Jahrg. Nr. 45/46 bis 51/52. Vom 5./12. November bis 17./24. Dezember 1939.

(45/46:) Zugverspätungen und Fahrzeitenermittlungen. — Mechanische Hilfsmittel für Bettungserneuerungsarbeiten. — Profilschleifmaschine für Wagenradsätze. — Anlage von Kleinlokomotivschuppen. — (47/48:) Die Herstellung und Nachprüfung einer richtigen Gleisanlage. — Fehler beim Lichtbogenschweißen. — (49/50:) Die hauptsächlichsten Fehler im Betriebsmaschinendienst und Maßnahmen zu ihrer Bekämpfung. — Vorstreckplan mit Verkürzungskurve. — Bemerkungen zur Einführung der neuen Oberbauvorschriften. — (51/52:) Die wirtschaftliche Bedeutung einer gut erhaltenen Holzschwelle. — Grundzüge für die Ausmusterung der Reisezugwagen. — Prüfung der Sicherheitsgurte. — Beschreibung einer Fundamentverstärkung.

Der Bauingenieur. Berlin.

20. Jahrg. Heft 47/48 bis 49/52. Vom 5. bis 20. Dezember 1939.

(47/48:) Elastische und plastische Verformungen der Eisenbetontragwerke und insbesondere der Bogenbrücken. — (49/52:) Ein Großbrückenbau der Reichsautobahn.

Die Bautechnik. Berlin.

17. Jahrg. Heft 47/48 bis 53/54. Vom 3. November bis 15. Dezember 1939.

(47/48 u. 50:) Der Bau des Scheiteltunnels der Elburs-Nordrampe der Transiranischen Eisenbahn. — (49 u. 51:) Die architektonische Gestaltung der Bauwerke der Reichswasserstraßenverwaltung im Osten des Reiches und ihre Wirkung in der Landschaft. — (50:) Gestaltung von stählernen vollwandigen Brücken. — Messung des Elastizitätsmoduls und Untersuchung der Gründung noch freistehender Brückenpfeiler. — (51:) Das neuzeitliche Füllen und Entleeren von Kammerschleusen und die Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit. — (53/54:) Baustelleneinrichtungen großer Massivbrücken.

Braunkohle. Halle/S.

38. Jahrg. Heft 45. Vom 11. November 1939.

Untersuchungen von Preßstoff-Achslagern für Schienenfahrzeuge.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

73. Jahrg. Nr. 48 bis 52. Vom 29. November bis 27. Dezember 1939.

(48:) Flachdach ohne Holzschalung. — Vom Bauen im Winter. — Leistungslohn und Leistungsrichtsätze. — (49:) Stationshochbauten bei Seilbahnen. — (50:) Der soziale Wohnungsbau als „kriegswichtig“ anerkannt. — (52:) Lüftungsbehelf bei Verdunkelung.

Deutsche Justiz. Berlin.

101. Jahrg. Nr. 47 bis 50. Vom 24. November bis 15. Dezember 1939.

(47:) Die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. — Die Änderungen des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. — Das neue Haftpflichtversicherungsrecht. — (50:) Vertragshilfe des Richters bei Regelung der Schuldverhältnisse im Kriege und Verordnung über das Kriegsausgleichsverfahren.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Berlin.

9. Jahrg. Heft 40 bis 44. Vom 18. November bis 16. Dezember 1939.

(40 u. 43:) Die Kriegsstillegung von Kraftfahrzeugen. — (42:) Die rechtliche Stellung des geschädigten Dritten in der künftigen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung. — (44:) Die neue Gliederung und Verwaltung des ehemaligen polnischen Staatsgebietes. — Vertragshilfe des Richters aus Anlaß des Krieges und Kriegsausgleichsverfahren auf Grund der Verordnungen vom 29. November 1939.

Deutsches Gemein- und Wirtschaftsrecht. Berlin.

Heft 23/24. Vom 1./15. Dezember 1939.

Der Krieg und die Aufhebung von Verträgen. — Darf der Vermieter die ihm als Anlieger obliegende Streupflicht auf den Mieter abwälzen?

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

14. Jahrg. Nr. 5 bis 11. Vom 3. November bis 15. Dezember 1939.

(5:) Die neue Reichsbahnanleihe. — (6:) Die neuen Aufgaben der Raumordnung. — (7:) Das neue Reichsleistungsgesetz. — (8:) Wichtiges vom Steuergutschein. — Arbeiterwohnungen und Grundsteuer. — (10:) Gewerblicher Rechtsschutz in Danzig. — Beschleunigte Eisenbahn-Entladung. — Lagerraum für Getreide. — Neues aus dem Postverkehr. — Die Bedeutung des Adolf-Hitler-Kanals. — (11:) Beschränkter Kraftlinienverkehr.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

36. Jahrg. Nr. 47 bis 48. Vom 16. bis 23. November 1939.

(47:) Gotenhafen. — (48:) Arbeitseinsatzregelung im Kriege.

Eesti Raudtee. Tallinn.

18. Jahrg. Nr. 4. Vom September/Oktober 1939.

Kraftwagen- und Eisenbahn-Güterverkehr. — 20 Jahre Litauische Eisenbahnen. — Von den Beschädigungen der Eisenbahnschwellen.

Electrical Engineering. New York.

Vol. 58. Heft 10. Vom Oktober 1939.

Union Pacific's new-Electric locomotive.

E.T.Z. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

60. Jahrg. Heft 45 bis 52. Vom 9. November bis 28. Dezember 1939.

(45:) Regel- und Steuerverfahren für den Elektrizitätsverbundbetrieb. — (48:) Die elektrische Zugförderung im Großdeutschen Reich. — (52:) EW.-Telephonie-Weitfernsprechverbindungen im Linienverkehr auf Höchstspannungsleitungen. — Motor-Drehgestell für Leichtbau-Triebwagen.

Glasers Annalen. Berlin.

63. Jahrg. Heft 21 bis 24. Vom 1. November bis 15. Dezember 1939.

(21:) Die Prüfung nichtmetallischer Stoffe bei der Deutschen Reichsbahn. — Verfahren zur zerstörungsfreien Prüfung von Werkstücken, besonders von Schweißnähten. — (22:) Elektrische Zugförderung in den Niederlanden. — Zur Entwicklung des Leicht-D-Zug-Wagens. — Vereinheitlichung von maschinentechnischen Betriebseinrichtungen. — Die Ungleichförmigkeit der Übertragung bei Gelenkkuppelungen für Einzelachsantrieb. — (23/34:) Kraftfahrzeugerhaltung. — Ausführung und Ergebnisse von Betriebsmeßfahrten mit Dampflokomotiven.

Glückauf. Essen.

75. Jahrg. Nr. 47. Vom 25. November 1939.

Treu und Glauben im Bergschädenrecht.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 6/7. Vom Juni/Juli 1939.

Entwicklungsgesichtspunkte bei der Durchführung der Eignungsuntersuchung.

Die Lokomotive. Bielefeld.

36. Jahrg. Nr. 8 bis 9. Vom November bis Dezember 1939.

(8:) Neuartige Dampflokomotiven für den Abraumbetrieb. — 75 Jahre Prüfanstalt der Fried. Krupp A.-G. — Hundert elektrische Bo'Bo'-Lokomotiven. — Betrachtungen über den Kurvenlauf und die Spurkranzabnutzung von Dampflokomotiven. — Umbau von E- in 1'E-Lokomotiven. — 1'D 2'h4v-Schnellzug-Lokomotiven der Norwegischen Staatsbahn. — (9:) Über den Eigenwiderstand von Dampflokomotiven. — Amerikanische Versuche mit schweren Zügen. — Kleine Lokomotive auf dem Bahnsteig.

Meddelelser fra Norges Statsbaner. Oslo.

14. Jahrg. Nr. 5 bis 6. Vom Oktober bis Dezember 1939.

(5:) Die Bilanz der Norwegischen Staatsbahn für den 30. Juni 1939. — Die Führung von Schnelltriebwagen bei der Norwegischen Staatsbahn. — Das Schweißen von Eisenbahnschienen in USA. — Gemeinsamer Frachtbrief für die Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbeförderung. — Schienenabnutzung in Kurven. — Schneereinigung von Weichen durch elektrische Erwärmung. — (6:) Generaldirektor Heiberg † — Gang und Stand der Eisenbahnbauten. — Die Fahrgeschwindigkeit in Kurven, betrachtet vom bautechnischen Gesichtspunkt. — Die Verkehrseinnahmen der Staatsbahnkraftwagenlinien im Jahre 1938. — Der Sperry Schienenbruchwagen. — Verschiebetraktoren im Bezirk Stavanger.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band X. Nr. 11 bis 12. Vom November bis Dezember 1939.

(11:) Die „Square Deal“-Forderungen der britischen Eisenbahnen. — Bekämpfung der Schienen-Korrosion in dem 10,05 km langen Moffat-Tunnel. — Englischer schnellaufender Dieselmotor von 1000 PS in V-Anordnung (Paxman-Ricardo). — Doppeldrahtzug-Signalanlagen bei den Victorian Government Railways. — (12:) Ein über Gleisen mit Dampftrieb errichtetes Gebäude macht Schwierigkeiten. — Die Reibung der Bremsklötze bei hoher Geschwindigkeit und hohem Klotzdruck. — Untersuchung von Bauwerken aus Beton oder aus Stahl durch Abhören. — Schallentstörung der Londoner Röhrenbahnen.

Nordisk Järnbanetidkrift. Stockholm.

65. Jahrg. Nr. 7 bis 10. Vom Juli bis Oktober 1939.

(7:) Die aktuelle Tarifpolitik. — Abkuppelungsverbot. — Die Konjunkturlage und die Konjunkturaussichten für das zweite Halbjahr 1939. — Die Krankenstatistik bei der Schwedischen Staatsbahn. — (8:) Der Vorortverkehr als wirtschaftliches Glied im Staatsbahnbetrieb. — Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Straßenbahn in Kopenhagen. —

(9:) Ausflugszüge und inländische Rundreisen. — Die neuen Kleinlok der Schwedischen Staatsbahn. — Gasgeneratoren für den Eisenbahnbetrieb. — Die schwedische Eisenbahnkonjunktur im ersten Halbjahr 1939. — (10:) Neue Richtlinien für die Abwicklung des Stückgutverkehrs. — Das Abortproblem der Eisenbahnen. — Dieselbetrieb auf den holländischen Eisenbahnen. — Dampflokomotivenreserve bei den elektrisierten Linien der Schwedischen Staatsbahn.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

94. Jahrg. Heft 21 bis 24. Vom 1. November bis 15. Dezember 1939.

(21:) Festigkeits- und Zerstörungsversuche an Wagenkästen. — Vollendung der Nordsüd-S-Bahn in Berlin. — Lokomotivbild-Archiv bei der Reichsbahn-Filmstelle. — (22:) Das Elektrotechnische Versuchsamt der Deutschen Reichsbahn beim Reichsbahn-Zentralamt München. — Die Zug- und Stoßvorrichtungen an den neuen Wagen der Deutschen Reichsbahn. — Die Reibung von Bremsklötzen bei hoher Geschwindigkeit und hohem Druck. — (23:) Statistische Untersuchungen an einer durchlaufenden Bogenbrücke mit Hilfe von Durchbiegungsmessungen am Bauwerk. — Die zweigleisige Hubbrücke über die Ringvaart bei Heerhugowaard (Holland). — (24:) Statische Untersuchungen an einer durchlaufenden Bogenbrücke mit Hilfe von Durchbiegungsmessungen am Bauwerk. — Die neuen Oberbauvorschriften der Deutschen Reichsbahn. — Die Lokomotiven der vormals Polnischen Staatsbahnen.

Le Rail. Brüssel.

1. Jahrg. Nr. 10. Vom 15. Dezember 1939.

Le pays continuera-t-il à engager des milliards dans ses canaux tant qu'il n'aura pas assuré la viabilité de ses chemins de fer? — La Société des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois. — Les soins aux voyageurs blessés et la protection des voyageurs. — La crise des transports par fer au cours de la guerre précédente.

Railway Age. New York.

Band 107, Nr. 14 bis 18. Vom 30. September bis 28. Oktober 1939.

(14:) The Railroads' third great program. — Hysterical car orders. — Pennsylvania receives diners from three builders. — Low-Alloy steel cars built by American Car & Foundry Co. — Budd-built cars of stainless steel. — Pullman-standard builds aluminum-alloy cars. — A.A.R. arms high school debaters. — Western box cars ordered home. — Frank J. Gavin elected president of Great Northern. — Would eliminate all Rock Island equities. — (14—15:) Roadmasters discuss problems at Chicago meeting. — (15:) New allies for the railways. — September equipment

boom. — U.P. adds to high-capacity motive-power fleet. — Charles E. Denney to head Northern Pacific. — A.A.R. view of R.R. capacity. — (18:) Problems of locomotive operation discussed at Chicago. — Master Boiler Makers' Association annual meeting. — Bridge and building men study many problems at Chicago. — G.M. & N.-M. & O. merger approved. — New autos - some take highroad and some take the railroad. — Locomotive maintenance men meet at Chicago. — Car officers emphasize need for better car conditions. — Railroads at National Safety Congress.

Railways Signaling. Chicago.

Vom Oktober bis November 1939.

(Oktober:) Relay interlocking on the Southern Pacific. — Highway crossing signals on the reading. — Signaling for the Army-Navy game. — Automatic cut-outs at an automatic interlocking. — 230 routes in a relay interlocking. — (November:) St. Louis Municipal Bridge signaling. — Ten automatic crossing gates on one street. — Safety and design of signal circuits.

Raumforschung und Raumordnung. Heidelberg.

3. Jahrg. Heft 10. Vom Oktober 1939.

Deutschlands Bedeutung für den osteuropäischen Raum.

Die Reichsbahn. Berlin.

15. Jahrg. Heft 44 bis 52. Vom 1. November bis 27. Dezember 1939.

(44): Wiedereröffnung der Strecke Marienburg—Konitz für den allgemeinen Verkehr und Rückkehr der Danziger Eisenbahner in das Reich. — (45/46:) Auf Erkundungsfahrt in Polen. — (47/48:) Zum Zeitgeschehen. — Der erste Aufbau der Eisenbahndirektion Lods. — Zur Baugeschichte der Taunusbahn. — (49/50:) Eignungstechnik bei der Deutschen Reichsbahn. — (51/52): Bahn- und Straßenbau bei Bacharach.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

60. Band. Heft 45 bis 52. Vom 11. November bis 23. Dezember 1939.

(45:) Die Grunderwerb- und Wertzuwachssteuer beim Erwerb jüdischer Grundstücke unter Auflage. — (47:) Einheitliche Beamtenlaufbahnen. Zur Regierungsverordnung vom 28. Februar 1939 (RGBl I S. 371). — Die Preisbildung bei öffentlichen Aufträgen. — (48:) Der Gnadenerlaß des Führers für Beamte. — (50:) Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen. — (51:) Neue Dienstanweisung zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. — (51/52:) Die Angliederungsflächen im Reichs-Jagdrecht.

Ruhr und Rhein. Essen.

20. Jahrg. Heft 45 bis 50. Vom 10. November bis 15. Dezember 1939.

(45:) Verkehrserschließung im Osten. — (49:) Zusammenarbeit im Nahverkehr. — Verkürzte Lade- und Löschfristen. — (50:) Der Oder-Donau-Kanal.

SBB-Nachrichtenblatt. Bern.

16. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1939.

(10 u. 11:) Die Länge des Gotthardtunnels und die äußeren Einrichtungen für seine Absteckung. 1869—1939. — (10:) Der Militärtarif. — Hundert Jahre Niederländische Eisenbahnen. — (11:) Mailand—Chiasso elektrisch. — Reisen schenken. — Die italienischen Eisenbahnen hundert Jahre alt.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 114. Nr. 21 bis 26. Vom 18. November bis 23. Dezember 1939.

(21:) Eine amerikanische Schnellfahrlokomotive. — (23:) Siebenzig Jahre Suez-Kanal. — (24:) Die dreigeleisige Einfahrt in den Bahnhof Luzern. — (26:) Elektrische Gepäcktriebwagen der SBB. — Geschwindigkeitsrekord eines Diesel-Triebwagenzuges.

Türkische Eisenbahnzeitschrift. (Demiryollar Dergesi) Ankara.

15. Jahrg. Heft 174 bis 176. Vom August bis Oktober 1939.

(174:) Die an Altertümern reichste Gegend der Welt (Smyrna, Pergamon, Ephesus, Sardes). — Die türkischen Staatsbahnen und die Messe von Smyrna. — Die bulgarischen Eisenbahnen. — 24 Stunden auf Bahnlof Ankara. — Inspektionsreise des Verkehrsministers. — (175:) Geschwindigkeit der Züge. — Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. — Verkehrsergebnisse der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern von 1928 bis 1938. — Neue Grundsätze im Eisenbetonbau. — Das Schweißen von Stahl und Stahlguß. — (176:) Die türkischen Staatsbahnen am Anfang des 17. Jahres ihres Bestehens. — Feierliche Eröffnung der neu gebauten Lokomotiv- und Wagenwerkstätten in Sivas. — Statistische Angaben über die türkischen Staatsbahnen im 16. Jahr ihres Bestehens. — Feierliche Eröffnung des Betriebes auf der neuen Bahnstrecke Sivas—Erzurum und Beschreibung des Baues dieser Bahn. — Automatische Bedienung der Schranken auf der Bahn St. Louis—San Franzisko.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 8. Heft 6. Vom Dezember 1939.

Das Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des KFG und des Versicherungsvertragsgesetzes vom 7. November 1939. — Schwarzfahrt und Insassenhaftung nach dem Gesetz vom 7. November 1939.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

18. Jahrg. Heft 9/10 bis 11/12. Vom 20. Oktober bis 20. Dezember 1939.

(9/10:) Transport- und Kriegsrisiko. — (11/12:) Was muß der Verkehrstreibende von der Tatbestandsaufnahme im Eisenbahnfrachtverkehr wissen? — Die Haftung des Spediteurs bei Mitverschulden eines Schadens auf der Reichsbahn. — Das neue Kraftfahrzeughaftpflicht- und -versicherungsrecht. — Verkehrsrecht des Auslandes, Italien.

Verkehrstechnik. Berlin.

20. Jahrg. Heft 22 bis 24. Vom 20. November bis 20. Dezember 1939.

(22): Der jetzige Zustand des Verkehrswesens im ehemaligen Polen. — Die Bemessung von Bremswiderständen unter Berücksichtigung der Schienenbremsen. — Öffentliche Beleuchtung im Luftschutz. — (23:) Zur Frage der Angemessenheit der Straßenbenutzungsabgaben. — Die städtebauliche Neugestaltung der Hansestadt Köln. — (24:) Die Privat- und Kleinbahnen und ihre Motorisierungsmaßnahmen. — Aus der Praxis des Kriegerarbeitsrechts III.

VW Verkehrstechnische Woche. Berlin.

33. Jahrg. Heft 43/44 bis 51/52. Vom 25. Oktober/1. November bis 20./27. Dezember 1939.

(43/44): Entwurf und Bau des südlichen Streckenteiles der Nordsüd-S-Bahn. — Die Unterfahrung des Landwehrkanals durch die Nordsüd-S-Bahn. — Architektonische Gestaltung des S-Bahnhofs Anhalter Bahnhof. — (45/46:) Die Signalanlagen des südlichen Teils der Nordsüd-S-Bahn. — Maschinelle Anlagen der Nordsüd-S-Bahn. — Die Stromversorgung der Licht- und Kraftanlagen der Nordsüd-S-Bahn. — Die Kraftversorgung der Berliner Nordsüd-S-Bahn. — Die Nordsüd-S-Bahn und der Berliner S-Bahntarif. — (47/48:) Vom Torso zur wirtschaftlichen Einheit. — Jahresbericht der Studiengesellschaft für Rangiertechnik (Geschäftsbericht 1937/1938). — (49/50:) Rangieranlagen auf Unterwegsbahnhöfen. — Praktische Winke für den Bau mechanisierter Ablaufanlagen. — (51/52:) Die Weiterentwicklung der Verständigungsmittel des Rangierdienstes. — Ein Überblick und ein Ausblick über einige Gebiete der Rangiertechnik.

Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung. Hamburg.

14. Jahrg. Heft 2/3. Vom 22. Dezember 1939.

Die gewerbliche Wirtschaft im deutschen Interessengebiet des früheren Polen.

Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht. München/Berlin.

6. Jahrg. Heft 19 bis 20. Vom 1. November bis 1. Dezember 1939.

(19:) Die Preisvorschriften der Kriegswirtschaftsverordnung. — (20:) Die neue deutsche Preisengerichtsordnung. — Das Neutralitätsgesetz der Vereinigten Staaten von 1939. — Der Rechtscharakter des Reichsbahnbetriebes und das Reichsgericht.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

71. Jahrg. Heft 9/10 bis 12. Vom September/Oktober bis Dezember 1939.

(9/10:) Ausbau der Elbeschiffahrtsstraße nach Rückkehr des Sudetenlandes und Eingliederung des Protektorats Böhmen und Mähren in das Deutsche Reich. — Die Wasserwirtschaft im obern Moldau- und Elberaum. — Die Wirtschaft Sachsens und des Sudetengaus und die Elbeschifffahrt. — Hamburg und die Binnenschifffahrt. — Entscheidende Änderungen im Schifffahrtabgabentarif für den Mittellandkanal. — (11:) Zur Betriebseröffnung des Adolf-Hitler-Kanals. — Der Ausbau der Weichsel von der Mündung in die Ostsee bis Warschau zu einer leistungsfähigen Wasserstraße. — (11/12:) Die verkehrspolitische Bedeutung der wiedergewonnenen ostdeutschen Wasserstraßen. — (12:) Die deutsche Binnenschifffahrt an der Jahreswende.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

7. Jahrg. Heft 21/22. Vom 3./18. November 1939.

Die Bewirtschaftung der Donau als Verkehrsweg.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

34. Jahrg. Nr. 14 bis 15/16. Vom 1. November bis 10. Dezember 1939.

(14:) Selbstunterricht im Fernmeldewesen. — (15/16:) Die Sicherungs- und Streckenblockanlagen österreichischer Bauart. — Der Streckenblock bei elektrischen Stellwerken.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1939.

(10:) Ratifikation und Genehmigung. Versuch einer Unterscheidung der beiden Begriffe. — (11:) Zur Frage der Nachforderung von Zollkosten nach dem IÜG beim Empfänger, die nach der Ablieferung des Gutes geltend gemacht wird.

Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI). Berlin.

Band 83. Nr. 46 bis 48. Vom 18. November bis 2. Dezember 1939.

(46:) Geschweißte Lokomotivzylinder. — (48:) Versuche mit geschweißten Eisenbahnschienen.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

79. Jahrg. Heft 44 bis 52. Vom 2. November bis 28. Dezember 1939.

(44:) Das Grundproblem im Güterverkehr zu Lande in Europa. — (45:) Besondere Zusatzbestimmungen zum IÜG in Verbandstarifen. — Die Entwicklung der schwedischen Privatbahnen in den Jahren 1934 bis 1938. — (46:) Der optimale Fahrpreis. — (47:) Zerstörung und Wiederherstellung von Eisenbahnbrücken und Tunneln im ehemaligen Polen. — (49:) Fünfzig Jahre Rhätische Bahn. — Die jugoslawische Verkehrsluftfahrt. — (50:) Von Gdynia zu Gotenhafen. — Der Entlastungsbeweis der Verkehrsbetriebe nach § 831 BGB. — Zur Ausfertigungsbefugnis der Urkundsbeamten der Reichsbahn. — (51:) Zwei neue Kanalbauten im deutschen Südosten. — Fliegende Kreuzung — Fliegende Überholung. — (52:) Neue Wege bei der Personalausbildung der Niederländischen Eisenbahnen. — Aufbau des sowjetischen Eisenbahngüterverkehrs.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

59. Jahrg. Heft 44/45. Vom 4. November 1939.

Die Entwicklung der Technischen Baupolizeibestimmungen in den Jahren 1938/39, besonders in Preußen.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spließ, Ministerialrat Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68

Die Verkehrsentwicklung in den deutsch-afrikanischen Kolonien unter der Mandats Herrschaft.

Von

Dr. Ing. Remy in Köln¹.

(Mit 14 Zusammenstellungen und 56 Abbildungen.)

I. Die Quellen.

Die nachstehenden Erörterungen stellen den ersten Versuch einer möglichst lückenlosen Zusammenstellung der Verkehrsentwicklung in den deutschen afrikanischen Kolonien unter der Mandats Herrschaft dar. Die statistischen Angaben gründen sich in erster Linie auf die Mandatsberichte. Wo in diesen Lücken vorhanden sind, mußten sie aus den Geschäftsberichten ergänzt werden. Für Deutsch-Südwestafrika kamen die Jahresberichte der Staatsbahnen der Südafrikanischen Union, für Deutsch-Ostafrika die Jahresberichte der „Tanganyika Railways“ in Frage. Über die französischen Bahnverwaltungen in Togo und in Kamerun waren Geschäftsberichte nicht zugänglich. Hier trat das französische Schrifttum über die beiden Mandate ergänzend ein. Das Zahlenmaterial war daher nicht durchaus aus derselben Quelle zu schöpfen. Mitteilungen aus Zeitschriften mußten zugezogen werden. Möglicherweise, und der Vergleich der verschiedenen Quellen hat diese Annahmen bereits bestätigt, bestehen diese und jene, soweit aber zu übersehen, nicht bedeutungsvolle Unterschiede.

Es sei vorweg bemerkt, daß es sich bei der Wiedergabe dieser sämtlich aus Mandatsquellen stammenden Zahlen um referierende Angaben handelt, ihre Wiedergabe bedeutet auch dann, wenn keine Kritik geübt wurde, nicht das stillschweigende Anerkenntnis. Um zu einem klaren Urteil zu kommen, würde es namentlich hinsichtlich der Mandatsberichte einer weit eingehenderen Berichterstattung bedürfen, als sie diesen zugrunde liegt. Die Angaben sind in den letzten Jahren sehr lückenhaft geworden und entbehren hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse des syste-

¹ Bei der Aufstellung der Statistik war Herr Reichsbahnrat Lambert-Köln hervorragend behilflich.

matischen Aufbaues. Doch ist bezüglich der Zahlen über die französischen Mandatsteile Kamerun und Togo anzunehmen, daß die hier benutzten Werke „Chauleur, L'Œuvre de la France au Cameroun, Yaoundé 1936“, „Labouret, Le Cameroun, Paris 1937“ und das kurz vor Kriegsausbruch erschienene Werk von L. Pechoux: „Le mandat français sur le Togo, Editions A. Pedone, 13 Rue Soufflot. Paris 1939“ aus besten amtlichen Quellen schöpfen. Ergänzend wurden die im Schrifttum angezogenen Werke deutscher und ausländischer Herkunft herangezogen. Insbesondere mußte das Werk von Lord Hailey „An African Survey“ Berücksichtigung erfahren, da es sich auf einem ungewöhnlichen Quellenreichtum aufbaut.

Der mit kolonialen Verkehrszahlen weniger befaßte, an deutsche oder europäische Verhältnisse gewöhnte Leser wird sich vermutlich an der scheinbaren Geringfügigkeit der Personen- und Güterverkehrszahlen stoßen. Diese Zahlen liegen jedoch durchaus im Rahmen der auch in englischen und französischen Kolonien üblichen Verkehrsstärke, es sei denn, daß man im Vergleich mit dem dort erzielten Fortschritt ein verhältnismäßiges Zurücktreten unserer Kolonien feststellt. Dies ist bedauerlicherweise der Fall, namentlich die finanzielle Auswirkung mit der zeitweise hohen Betriebszahl läßt gegenüber den Eisenbahnen der Stammkolonien der Mandatare erkennen, daß der Stand unserer kolonialen Eisenbahnen gegenüber der Lage in der Vorkriegszeit und gemessen an der Entwicklung in den anderen afrikanischen Kolonien ungünstiger geworden ist.

Einen vollgültigen Einblick aber könnte nur der persönliche Augenschein vermitteln. Der aber war uns leider verwehrt.

Eine Übersicht über die beigegebenen 21 Karten und Skizzen nebst 35 Bildern ist am Schluß des Aufsatzes angefügt.

Schrifttum.

1. Die deutschen Kolonien im allgemeinen.

Baltzer, F.: Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas. Berlin und Leipzig 1916.

Baltzer, F.: Kolonial- und Kleinbahnen. 1. und 2. Teil. Berlin und Leipzig 1920.

Das Buch der deutschen Kolonien. Herausgegeben unter Mitarbeit der früheren Gouverneure von Deutsch-Ostafrika, Deutsch-Südwestafrika, Kamerun, Togo, Deutsch-Neuguinea. Leipzig 1937.

Die Eisenbahnen Afrikas. Denkschrift. Reichstag-Drucksache Nr. 262 Berlin. 12. Legislatur-Periode. I. Session 1907.

Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt. Berlin 1935.

Hailey, Lord: An African Survey. A Study of problems arising in Africa south of the Sahara. London 1938.

- Karstedt, Oskar: Der weiße Kampf um Afrika, Band 1: Englands Afrikanisches Imperium. Berlin 1937. Band 2: Deutschland in Afrika. Berlin 1938.
- Klute, Allgemeine Länderkunde von Afrika. Hannover 1935.
- Martens, Otto, und Karstedt, O.: Afrika. Ein Handbuch für Wirtschaft und Reise. I. und II. Band. Berlin 1936 und 1938.
- Martzsch, Dr. Ursula, Moderne Verkehrswege im tropischen Negerafrika. Würzburg-Aumühle 1939.
- Obst, Erich: Afrika. Der Kontinent Afrika und seine geopolitische Gliederung. Erschienen in: Haushofer, Karl: Jenseits der Großmächte. Leipzig und Berlin 1932.
- Obst, Erich: Grundzüge einer Geographie der südafrikanischen Seehäfen. Hannover 1935.
- The South and East African Year Book and Guide. London 1937 und 1939.
- Thorbecke, Franz: Afrika. Allgemeine Übersicht. Breslau 1929.
- Thorbecke, Franz: Das tropische Afrika 1928.
- Townsend, M. E.: Macht und Ende des deutschen Kolonialreiches. Leipzig 1932.
- Waibel, Leo: Die Rohstoffgebiete des tropischen Afrika. Leipzig 1937.
- Westermann, Diedrich: Der Afrikaner heute und morgen. Essen 1937.

2. Die einzelnen Kolonien.

a) Togo.

- Full, August: Fünfzig Jahre Togo. Berlin 1935.
- Pechoux, L.: Le Mandat Français sur le Togo. Paris 1939.

b) Kamerun.

- Chauleur, Pierre: L'Œuvre de la France au Cameroun. Yaoundé 1936.
- Full, August: Kamerun. Koloniale Rundschau, Berlin 1932.
- Kemner, Wilhelm: Kamerun. Berlin 1937.
- Labouret, Henri: Le Cameroun. Paris 1937.
- Schober, Reinhold: Kamerun. Neuzeitliche Verwaltungsprobleme einer tropischen Kolonie. Berlin 1937.

c) Deutsch-Südwestafrika.

- Blumhagen, H.: Südwestafrika einst und jetzt. Berlin 1934.
- Blumhagen, H.: Entscheidungsjahre in Deutsch-Südwestafrika. Berlin 1939.

d) Deutsch-Ostafrika.

- Arning, Wilhelm: Deutsch-Ostafrika gestern und heute. Berlin 1936.
- Devroey, E.: Le réseau routier au Congo belge et au Ruanda-Urundi. Bruxelles 1939.
- Interim Report of a Committee appointed to inquire the question of Competition between Road Transport and Railways in the Tanganyika Territory. Daressalam 1936.
- von Lettow-Vorbeck: Meine Erinnerungen aus Ostafrika. Berlin und Leipzig 1926.
- Mance, Osborne: Report on Coordination of Transport in Kenya, Uganda and the Tanganyika Territory. Nairobi 1937.
- Mittelholzer, Walter: Kilimandjaro Flug. Zürich und Leipzig 1930.

3. Statistik.

Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee. Amtliche Jahresberichte, Statistischer Teil. Reichskolonialamt Berlin 1910—1913.

Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reichs. Wirtschaft des Auslandes 1900—1927, 1928.

Hübners Geographisch-Statistische Tabellen 1936 und 1939.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Jahrgänge 1910—1938.

Statistisches Handbuch der Weltwirtschaft. Band 1936 und 1937. Beilage 1934.

Internationale Statistik der Eisenbahnen (IEV.) Paris. Jahrgänge 1926—1938.

Société des Nations: Annuaire Statistique 1934—1935, Genf 1935.

Statistiques des chemins de fer des colonies françaises jusqu'à l'année 1910. Paris.

Universal Directory of Railway Officials and Railway Year Book. 1927—1938/39. London.

4. Mandatsberichte.

Report by his Britannic Majesty's Government on the administration under mandate of British Togo for the year 1921—1937. London.

Rapport Annuel sur l'administration sous mandat du territoire du Togo pour l'année 1921—1937. Paris.

Report by his Britannic Majesty's Government on the administration under mandate of British Cameroons for the year 1921—1937. London.

Rapport Annuel sur l'administration sous mandat du Cameroun pour l'année 1923—1937. Paris.

Report presented by the Government of the Union of South Africa concerning the administration of South West Africa for the year 1919—1937. Pretoria.

Report by his Majesty's Government on the administration of the Tanganyika Territory for the year 1920—1937. London.

5. Zeitschriften.

Afrika-Nachrichten. Leipzig. Jahrgänge bis 1939.

Afrika-Rundschau. Hamburg. Jahrgänge bis 1939.

Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin. Jahrgänge 1910—1939.

Beihefte zum Tropenpflanzer. Berlin. Jahrgänge bis 1914.

Verhandlungen der Kolonial-Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees. Berlin. Jahrgänge bis 1914.

Verkehrstechnische Woche. Jahrgänge bis 1939.

Wirtschaftsdienst. Hamburg. Jahrgänge 1937/1939.

African World. London. Jahrgänge 1936—1939.

Afrique Française. Paris. Jahrgänge 1936—1939.

Bulletin de Documentation Coloniale. Paris. Jahrgänge 1936—1939.

Cameroun. Magazine trimestriel présenté par l'agence économique. Paris. Jahrgänge bis 1939.

Modern Transport. London. Jahrgänge bis 1939.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Jahrgänge bis 1939.

Railway Gazette. London. Jahrgänge bis 1939.

6. Geschäftsberichte.

Kenya and Uganda Railways and Harbours. Report. Nairobi.
 South African Railways and Harbours. Report. Pretoria.
 Tanganyika Railways and Marine. Annual Report. Daressalam.

7. Karten.

Afrika. Flemmings Generalkarte. Maßstab 1 : 12 000 000. Braunschweig 1936.
 Andrees Allgemeiner Handatlas. 8. Auflage. Bielefeld und Leipzig 1924.
 Atlas des Colonies Françaises, Protectorats et Territoires sous mandat de la France. Paris 1934.
 Deutscher Kolonial-Atlas. Berlin 1936.
 Englische Kartenwerke: Africa 1 : 500 000, 1 : 1 000 000, 1 : 2 000 000. Geographical Section, General Staff. London.
 Französische Kartenwerke: Afrique. Carte des aérodromes à l'échelle du 1 : 5 000 000. Ministère de l'air. Paris. Croquis de l'Afrique française au 1 000 000^e. Service géographique de l'armée. Paris.
 Karten der Geschäftsberichte.
 Das deutsche Kartenwerk der Kolonien 1 : 300 000.

II. Togo.

1. Die deutschen Bahnen 1914 (Abb. 1 und 2).

In der Kolonie T o g o bestanden bei Ausbruch des Weltkrieges folgende Bahnlinien:

Strecke	Spurweite m	Betriebslänge km	Anlagekapital in Mio Mark	Anlagekosten je km in Mark	Gewicht in kg/m		Rad- druck in t
					der Schie- ne	des Ober- baues	
die Küstenbahn Lome—Anecho (1905)	1,0	44	1,160	26 400	20	81,8	4
die Inlandbahn Lome—Palime (1907)	1,0	119	7,180	60 300	20	81,8	4
die Hinterlandbahn Lome—Agbonu— Atakpame (1913)	1,0	164	10,350	63 100	20	81,8	4
Insgesamt	—	327	18,690 ¹	57 100	—	—	—
Es wurden im französischen Mandatsgebiet gebaut: Agbonu—Blita (1934)	1,0	112	110 Mio Franken	1 Mio Franken	—	—	—

Betriebslänge 1914: 327 km, 1939: 444 km, Zuwachs 117 km.

¹ einschl. der Landungsbrücke 20,12 Mio Mark



Abb. 1.

Von diesen Strecken verläuft die **Küstenbahn Lome—Anecho**, eröffnet 1905, in der Ebene, hat keine Steigungen über 1 : 800, lediglich vor dem Bahnhof Anecho eine solche von 1 : 150, der kleinste Halbmesser ist 300 m. Die Bahn wurde in 12 Monaten mit einem Baufortschritt von 1 km in 11 Tagen gebaut. Dieser Baufortschritt ist bei Kolonialbahnen besonders wichtig. Er spielte bei beabsichtigten Bauten wegen der durch die klimatischen Verhältnisse bedingten Länge

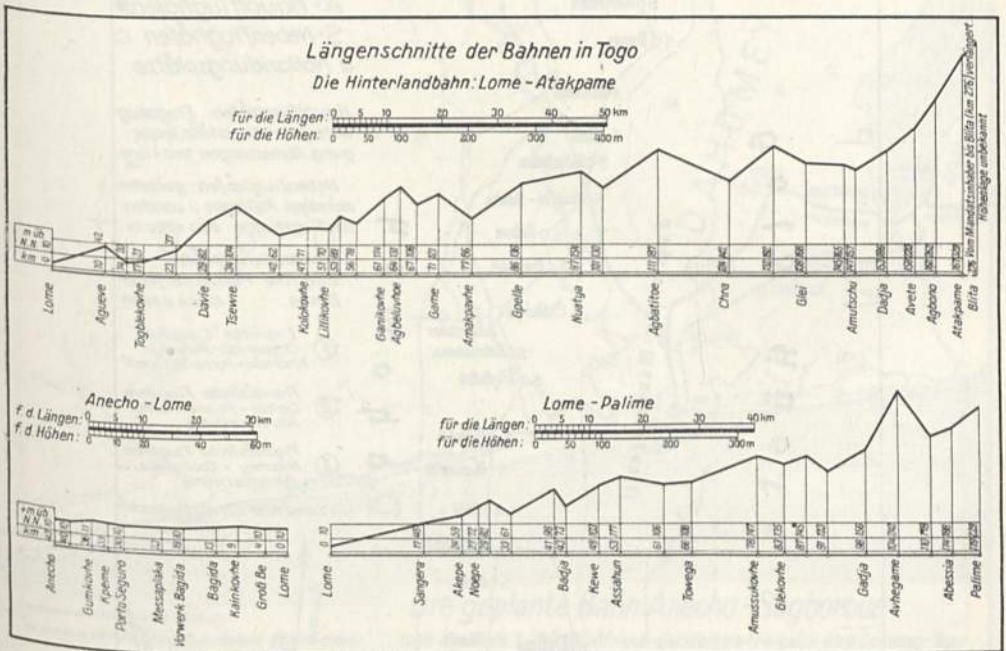


Abb. 2.

der Bauzeit und der hiervon abhängigen Höhe der Bauzinsen eine wesentliche Rolle. Die reinen Baukosten betragen nur 23 000 Mark je km, die gesamten Anlagekosten 26 400 Mark je km.

Die **Inlandbahn** oder **Kakaobahn Lome—Palime** wurde in einer Länge von 119 km im Jahr 1907 dem Betrieb übergeben. Sie steigt von der Küste auf eine Höhe + 242 an, die stärkste Steigung landeinwärts ist 1 : 60, in der Richtung nach der Küste 1 : 100. Das Anlagekapital bezifferte sich auf 7,18 Mio Mark, 60 300 Mark je km. Der Baufortschritt betrug etwa 1 km je Woche.

Die dritte Bahn, die Hinterland- oder Baumwollbahn, wurde 1911 bis Agbonu (163 km) und 1913 bis Atakpame in einer Länge von 167 km von Lome eröffnet. Die Baulänge betrug 164 km, gerechnet von der Abzweigung aus der Strecke Lome—Palime. Die Bahn

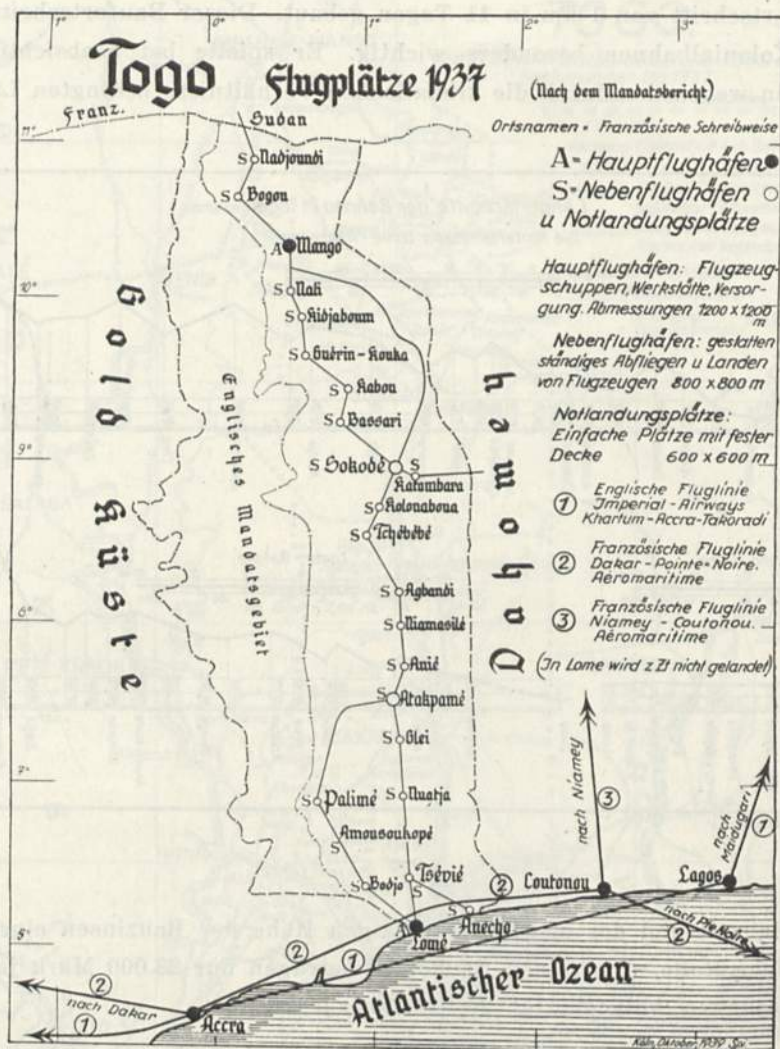


Abb. 3.

ersteigt das Hochland bei Atakpame auf + 329 m mit Größtsteigungen 1 : 60, in ihrem letzten Abschnitt Agbonu—Atakpame mit 1 : 50, und mit Halbmessern von 200 m. Das Anlagekapital betrug 10,35 Mio Mark, je km 63 100 Mark.

Wesentlich für die Entwicklung des Verkehrs war der vom Jahre 1898 bis 1904 erfolgte Bau der Landungsbrücke von Lome. Ihr Betrieb bildet heute den Ausgleich für Verluste des Eisenbahnbetriebs. Das ursprüngliche Anlagekapital betrug 839 000 Mark.

Die Küstenbahn hatte den Zweck, die Küstenorte miteinander zu verbinden und den Umladeverkehr in Lome zusammenzufassen. Sie



Abb. 4.

hat diese Erwartung sowohl im Ladungs- wie auch in einem sehr starken Eingeborenenverkehr voll erfüllt.

Die Kakaobahn erschließt die Kakaopflanzungen. Sie diente außerdem dem Ziel, über den Endpunkt Palime den Verkehr des Hinterlandes von dem Voltafluß und von dem englischen Hafen Accra der Goldküste abziehen und nach dem Hafen Lome hinzulenken. Sie erfüllte diese Aufgabe um so besser, als eine ausgebaute Fahrstraße Palime—Kpandu die Zufuhr zur Bahn wesentlich erleichterte. Auf ihr wurde bereits 1912 ein privater Kraftwagenverkehr eingerichtet.

Den Rückhalt für die verkehrliche Erschließung der etwas unglücklich gestalteten Kolonie mit ihrem nur 52 km breiten Küstenstreifen, ihrer auch nach dem Innern nur verhältnismäßig geringen Breite von 150—170 km sollte die *Inlandbahn* bilden. Sie sollte den Verkehr, der nordsüdwärts über eine Länge von fünf Trägertagereisen nach der Küste nicht mehr wirtschaftlich war und daher westlich nach der englischen Goldküste seinen Weg über den schiffbaren Voltafluß nach dem Hafen Accra, östlich nach dem französischen Dahomey über den Monu-Fluß nach dem Hafen Kotonu nahm, an den Hafen Lome heranziehen. Auch dieser Aufgabe zeigte sich die Bahn gewachsen.

2. Betriebsergebnisse bis 1913.

Die *Betriebsergebnisse* besserten sich von Jahr zu Jahr und rechtfertigten weitere Baupläne.

Die *Küstenbahn Lome—Anecho* (Zusammenstellung 3) beförderte jährlich etwa 70 000 Personen und 7000 bis 8000 Tonnen, die Einnahmen lagen um 100 000 Mark, die Betriebszahl sank von 132 im Jahre 1907 auf 76 im Jahre 1913, lag aber teilweise noch tiefer (Zusammenstellung 3, Fußnote 4). Den Betrieb führte die Deutsche Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft (Lenz & Co.), Berlin. Sie erzielte dieses Ergebnis 1912 und 1913 nach Eintritt einer beginnenden Stabilität mit durchschnittlichen Einnahmen von 8 bis 9 Pf. je tkm und 3 bis 4 Pf. je Personenkm und etwa 2300 bis 2500 Mark je km Betriebslänge. Der Personentarif lag für die drei Klassen auf 10, 5 und 2,5 Pf. Die erste Klasse stand lediglich den Europäern zur Verfügung. Der Gütertarif lag je tkm für Stückgut bei 60 und 30 Pf., in den 4 Wagenladungsklassen bei 50, 40, 20 und 10 Pf. Indes bestanden 8 Ausnahmetarife bis herab zu 6 Pf. je tkm und in Anbetracht einiger Höchstfrachten für den ganzen Weg bis herab zu 4,2 Pf. je tkm (Baltzer a. a. O. S. 425 und 434).

Im Personenverkehr von etwa der gleichen Bedeutung, im Güterverkehr höher belastet, erwies sich die zweite Strecke *Lome—Palime* (Zusammenstellung 4). Bei einem Personenverkehr von 70 000 bis 80 000 Reisenden und einem Güterverkehr von 12 000 bis 15 000 Tonnen, mit Ausnahmeerscheinungen (Baugut) in den Jahren 1908 und 1909, lag sie mit meist weit über 3000 Mark Einnahme je km Betriebslänge über der Strecke *Lome—Anecho* und erwirtschaftete in den Jahren 1911, 1912 und 1913 Betriebszahlen von 41, 37 und 43 (Zusammenstellung 4, Fußnote 1). Die Einnahmen je tkm lagen allerdings erheblich höher, auf 23 bis 30 Pf. Sie hielten die Höhe, die man im allgemeinen vor dem

Kriege für nötig erachtete, wenn man eine Kolonialbahn privatwirtschaftlich gesehen mit Erfolg betreiben wollte. Die Einnahmen je Personenkm stiegen auf über 3 Pf.

Die Strecke L o m e — A t a k p a m e (Zusammenstellung 5) wurde 1911 bis Agbonu, 1913 in ganzer Länge eröffnet und war erst im Anlaufen begriffen. Aber auch bei ihr sank innerhalb dreier Betriebsjahre die Betriebszahl von 85 auf 61 (Zusammenstellung 5, Fußnote 1). Die kilometrische Einnahme lag zwar nur auf etwas über 2000 Mark, aber die Einnahme je Tonnenkm hatte die befriedigende Höhe von 23 bis 27 Pf. und je Personenkm von 3,3 bis 3,5 Pf. Die Zahl der beförderten Personen war mit 40 000 nur etwa halb so hoch wie bei den beiden anderen Strecken, die beförderten Tonnen, 1913 annähernd 13 000, wuchsen bereits in die Höhe der beiden älteren Strecken hinein. Auch hier führte die Deutsche Kolonial- und Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin den Betrieb.

Mit bestem finanziellen Erfolg arbeitete der Betrieb der L a n d u n g s b r ü c k e in Lome (Zusammenstellung 2). Ihre Betriebszahl lag zwischen 51 und 78.

3. Deutsche Baupläne (Abb. 1).

Die deutschen Pläne bezogen sich auf drei Ergänzungsbauten. Zunächst war an eine Verlängerung der Eisenbahn L o m e — P a l i m e nach K p a n d u gedacht. Sie sollte das Hinterland von Palime in größerem Umfang erschließen. Dann sollte die Inlandbahn über A t a k p a m e hinaus fortgesetzt werden. Ihr erstes Ziel sollten die bei Banjeli gemuteten Chromeisenerzlager sein. Nördlich sollte sie dann weiter bis Sokode und Tschapowa, etwa 500 km von der Küste entfernt, geführt werden. Östlich war eine Seitenlinie T s e w i e — T o k p l i geplant, die Ölbahn. Sie hätte in das Verkehrsgebiet des Monufflusses, des Grenzflusses gegen Französisch-Dahomey, geführt.

4. Der Verlust der Kolonie.

Die fast wehrlose Kolonie wurde am 7. August 1914 durch die Besetzung Lomes seitens des englischen Goldküste-Regiments, am 8. August durch die Besetzung Anechos durch die Franzosen überrascht. Die von 25 Deutschen geführte 200 Mann starke Polizeitruppe sah sich vor dem konzentrierten Anmarsch von Süden, Norden und Osten her genötigt, am 24. August nahe der Bahnstrecke nach Atakpame zu kapitulieren.

5. Übergang des Betriebes in Feindeshand.

Bis zum 30. September 1920 wurden die Strecken von den Engländern betrieben, am 1. Oktober 1920 wurden sie den Franzosen übergeben. In dem östlichen, dem französischen Mandatsteil liegen alle Bahnlinien Togos. Der westliche, englische Mandatsteil hat keine Bahnen. In den Mandatsberichten wird der Anlagewert der Bahnen auf 11,34 Mio Goldfranken geschätzt. Welche Überlegungen der vom Reich aufgewendeten Summe von 18,69 Mio Mark die Anerkennung versagten, ist nicht gesagt.

6. Bauten der Mandatsinhaber (Abb. 1 und 2).

Von den von der deutschen Verwaltung geplanten Bauten wurde nur der Ausbau A t a k p a m e — S o k o d e in Angriff genommen. Die französische Mandatsverwaltung entschloß sich zu einer im allgemeinen mit den deutschen Vorarbeiten übereinstimmenden Linienführung. Sie geht aus von Agbonu, einer Station vor Atakpame bei km 163, und nimmt ihren Weg über Anjä (km 194), Njamassilä (km 224), Agbandi (km 253), Blita (km 278) nach Djabataure (km 302). 1928 wurden auch die allgemeinen Vorarbeiten für eine Fortsetzung bis Sokode beendet. Indes ist der Bau nur bis Blita gediehen. Eröffnet wurde die Strecke bis Anjä am 1. April 1932, bis Pagala (km 257) am 1. Januar 1934, bis Blita am 1. Juli 1934. Die Betriebslänge Agbonu—Blita ergab 112 km. Die größte Höhenlage ist + 360 m. Die größte Steigung ist 1 : 60, der kleinste Halbmesser 200 m. Bis Blita waren die zu bewegendenden Erdmassen aus den Einschnitten auf 511 000 cbm geschätzt. Über die Kosten dieses Bahnbaues ist bekannt geworden, daß die zu 110 Mio Franken veranschlagte Strecke Agbonu—Bassari, nördlich von Sokode, nicht vollendet werden konnte, weil die Mittel bereits durch den Bau bis Blita aufgebraucht waren. Allerdings fielen etwa 12 Mio Franken Reparationslieferungen aus. Demnach muß 1 km Neubau beinahe 1 Mio Franken oder bei fortschreitender Entwertung weit über 100 000 RM gekostet haben, ein sehr hoher Betrag im Verhältnis zum Neubau der Strecke Lome—Palime mit einem kilometrischen Kostensatz von 60 300 Mark, selbst wenn man in Rechnung stellt, daß nach den französischen Berechnungen die Erdarbeiten je km 10 600 cbm gegenüber 5600 cbm der ersten Streckenhälfte betragen haben, die Zahl der Brücken etwa $\frac{1}{3}$ größer war, das Schienengewicht 26 statt 20 kg/m, das Schwellengewicht 38 statt 36 kg, die Schwellenteilung 13 statt 12 je 10 m gewählt wurde. Von den 110 Mio Franken sollten 65 Mio durch eine Anleihe,

45 Mio durch Reparationslieferungen aufgebracht werden. Bis zum Einstellen der Reparationszahlungen waren für 33,1 Mio Franken Material geliefert worden.

Von Interesse ist, daß man 1924 die reinen Baukosten auf den Streckenabschnitten, auf denen deutscherseits noch keine Arbeiten am Unterbau geleistet waren, auf nur 200 000 Franken je km schätzte (44 200 RM, 1 Fr = 22,09 Rpf 1925).

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung war aufgestellt auf der Grundlage einer Einnahme von 25 Cts (= 5,5 Rpf) je tkm für Erdnüsse und Senfkörner, 50 Cts (= 11 Rpf) für Kapok (Baumwollfasern), 75 Cts (= 16,5 Rpf) für Baumwolle und 80 Cts (= 17,6 Rpf) für Einfuhrgut.

Einer Betriebslänge von 327 km im Jahre 1914 stehen 444 km im Jahre 1939 mit einem Zuwachs von 117 km gegenüber.

7. Unterbliebene Bauten (Abb. 1, 2 u. 4).

Von den von deutscher Seite geplanten, von der Mandatsregierung aufgegriffenen Bahnbauplänen ist außer dem Bahnbau bis Blita kein weiterer Plan zur Ausführung gekommen.

Die Verlängerung der Strecke Anecho zum Monu-Fluß (Abb. 4) und zum Anschluß an die Bahn Kotonu—Segboroué in einer Länge von etwa 50 km ist unterblieben. Sie sollte an der Küste entlang führen, unmittelbar östlich Anecho die Grenze von Französisch-Dahomey überschreiten, in dem schmalen, infolge der merkwürdigen Grenzgestaltung, die die Kolonie bis zum Monufluß von der Küste abschneidet, dem Monu entlang führenden französischen Streifen Landes über Agoué ostwärts laufen, bei Grand Popo den Monu-Fluß überschreiten, sich dann landeinwärts nach Gbehoué wenden, den Aho-Fluß queren und Segboroué am Ostufer des Ahémé-Sees erreichen. Indes, es liegt für den französischen Hafen Kotonu die Gefahr einer Minderung seines Einzugsgebiets vor und deshalb wird der Anschluß an Anecho nicht mehr erörtert. Lediglich auf französischem Boden ist ab Hévé die Verbindung mit Segboroué hergestellt und nordwärts ab Hévé eine neue Verbindung nach Athiémé, etwas südlich von Tokpli gelegen, geschaffen worden. Auf diese Weise wird das Gebiet am Monu verkehrswirtschaftlich an den Hafen Kotonu herangezogen.

Die dritte Bauaussicht, die Zweigbahn Tsewie—Tokpli, ist ebenfalls nicht verwirklicht worden. Sie sollte in einer Länge von 34 km über Sikpe an den Monufluß führen. Der Unterbau war zum Teil bei Kriegsbeginn hergestellt. Die Bahn sollte die Ölpalmbestände nördlich Anecho erschließen und hätte natürlich auch das Einzugsgebiet des

schiffbaren Monoflusses an sich gezogen und den Transport der Produkte von dem Wasser von Grand Popo ab- und nach Lome hingelenkt. Einstweilen vertritt eine Kraftwagenstraße diese Verbindung.

Der vierte Bauplan sah eine Verlängerung der Strecke Lome — Palime nach Kpandu vor. Sie hätte das Verkehrsgebiet dieser Bahn bis nahe dem Voltafluß erweitert und wäre in das Einflußgebiet der englischen Goldküste eingebrochen. Die Kosten dieser Verlängerung von Palime nach Kpandu in einer Länge von 18 km mit Steigungen 1 : 50 wurden von den Franzosen 1924 mit 200 000 Franken (= 44 200 RM) je km geschätzt. Daher hatte ein anderer Plan mehr Aussicht auf Verwirklichung, der eine Abzweigung bei der Station Assahun, km 53 der Strecke Lome—Palime, vorsah und über den heutigen Grenzort Batome an der englischen Mandatsgrenze nach Ho führen sollte. Die Absicht der französischen Mandatsverwaltung vom Jahre 1924, wenigstens die 20 km lange Strecke bis an die Mandatsgrenze zu bauen, ein Bau, der keine technischen Schwierigkeiten bietet und damals etwa 100 000 Franken (= 22 100 RM) je km Baukosten verursachen sollte, ist nicht verwirklicht worden.

8. Unterhaltung der Bahnen.

Unter dem französischen Mandat war zunächst eine Erneuerung des Oberbaues der Strecke Lome—Anecho in Aussicht genommen worden. Der Oberbau der beiden anderen Strecken wurde 1923 noch als ausreichend empfunden. Die Schienen von 20 kg/lfm Gewicht sollten durch solche von 26 kg/lfm ersetzt werden. 1926 wurde ein Programm aufgestellt, das jährlich 10—12 km Oberbauerneuerung vorsah. Jedoch wurde 1928 festgestellt, daß der Umbau nur geringe Fortschritte machte und 1931 beschloß man, sich einstweilen mit einer Schwellenvermehrung von 11 und 12 auf 16 Schwellen je 10 m Schienenlänge zu behelfen. Nur etwa 20 km der Strecke Lome—Atakpame waren bis dahin mit schwerem Profil umgebaut.

Die Betriebsmittel wurden durch Einstellung neuer Lokomotiven der Type „Mikado“ (1 D 1) ergänzt, die bei 1 : 60 Steigung 280 t zu ziehen vermögen. Ihre Leistung wurde als ausreichend erachtet. Nach dem Railway Yearbook 1938/39 besitzen die Togobahnen 22 Lokomotiven, 38 Personen- und 407 Güterwagen. Nach einer Bemerkung des Mandatsberichts 1924 sieht die Eisenbahnverwaltung mit 300 Güterwagen eine monatliche Leistung von 4000 Tonnen als sichergestellt an. 1913 waren 16 Lokomotiven, 15 Personen- und 207 Güterwagen vorhanden.

9. Personalstand.

Da für die finanzielle Lage der Kolonialbahnen die Beschäftigung der geringer bezahlten Eingeborenen eine ausschlaggebende Rolle spielt, hat man Schulen und Lehrwerkstätten für die Eingeborenen eingerichtet. Schon zu deutscher Zeit waren die Togoleute als Helfer beim Betrieb sehr geschätzt. Der Personalstand hat in den Jahren des Mandatsbetriebes folgende Entwicklung genommen:

Jahr	Gesamt- personal	Ein- geborene	Europäer	Europäer in %
1922	822	800	22	2,7
1923	795	765	30	3,8
1924	808	780	28	3,5
1925	1 348	1 314	34	2,5
1928	1 167	1 130	37	3,2
1929	1 265	1 227	38	3,0
1930	1 210	1 172	38	3,1
1935	1 483	1 454	29	2,0

Die 29 Europäer verteilen sich mit 7 Kräften auf die D i r e k t i o n (1 Chefsingenieur, 2 Ingenieure, 1 Bürovorstand, 3 Rechnungsführer), mit 6 Kräften für den Betrieb mit Bahnhofsvorstehern in Lome, Anecho, Atakpame, Palime, Lome Güterbahnhof, mit 6 Kräften für den Bau, nämlich 1 Bau-Chef und 5 Abteilungsinspektoren, und mit 10 Kräften für den M a s c h i n e n d i e n s t, nämlich 1 Maschinen-Chef, 1 Lagerverwalter, 2 Werkmeister, 6 Handwerker, Mechaniker, Lokomotivführer. Die Besetzung mit Europäern ist also denkbar einfach, Beamte des oberen und gehobenen Dienstes kaum ein halbes Dutzend.

Der einheimische Bestand von 1454 Kräften verteilte sich 1935 auf 202 Angestellte und Stamarbeiter, 29 Kräfte mit einmonatlicher Kündigung, 258 mit täglicher Kündigung, 965 sonstige Kräfte, darunter Handwerker. Die Entlohnung betrug 1935 im Durchschnitt 234 Franken je Monat (= 38,60 RM) für die Angestellten, die Entlohnung der 965 sonstigen Arbeiter wird mit 2,75 bis 4,75 Franken täglich angegeben (45 bis 78 Rpf).

Die Distriktleiter (Abteilungsinspektoren) haben je eine ganze Bahnstrecke zu verwalten, die einzelnen Bezirke von 30 bis 40 km werden von einem Eingeborenen beaufsichtigt. Gegenüber der deutschen Be-

triebsführung mit etwa 20 Deutschen und 250 Eingeborenen hat sich das Personal verfünffacht, es sei denn, daß die Aushilfsarbeiter in der deutschen Statistik nicht mitgezählt waren.

Für die Erkundung der Strecke nördlich Atakpame waren beispielsweise 1 Ingenieur, 2 Mitarbeiter, 2 Zeichner und 2 Landmesser als europäisches Personal eingesetzt. Beim Bau der Strecke Atakpame—Blita waren 1930 20 Beamte und Angestellte und 1300 Arbeiter beschäftigt.

10. Die Finanzlage.

Bei Betrachtung der Verkehrsentwicklung und der Finanzen sei zunächst bemerkt, daß die Betrachtung des Ergebnisses der einzelnen Strecken, des Gesamtergebnisses der drei Strecken zusammen und des Ergebnisses des Landungsbrückendienstes je für sich genommen des Interesses nicht entbehren, weil hieraus Schlüsse auf die Produktionsentwicklung längs der einzelnen Strecken gezogen werden können.

Der Gesamteindruck ist folgender (Zusammenstellung 2): Die Betriebszahl der Eisenbahnen ist erheblich schlechter als vor dem Kriege. Sie hat 1927 die Höhe 135 erklommen, lag zwar 1936 wieder auf 89, stieg aber 1937 neuerlich über 100 auf 106. Die Togobahnen teilen das Schicksal aller französischen Kolonialbahnen, deren Erträgnisse weit hinter den Erträgnissen der englischen Kolonialbahnen zurückstehen. Doch läßt sich ein Werturteil nur mit einem vergleichenden Blick auf die Tarife fällen und im Hinblick auf die Imponderabilien, die ein Staat seinem Kolonialbesitz, auch einem teils zusatzbedürftigen beimißt. Jedoch verschiebt sich das Bild wesentlich, wenn der Betrieb der Landungsbrücke mit seinem schon vor dem Krieg außerordentlich günstigen Ergebnis in die Abrechnung einbezogen wird. Denn die Betriebszahl der Landungsbrücke bewegte sich zwischen 34 und 67, und in fast allen Jahren konnten die Betriebsfehlbeträge der Eisenbahnen mit dem Überschuß der Landungsbrücke ausgeglichen werden. Die Gesamtbetriebszahl lag zwischen 62 (1919) und 108 (1927), überstieg aber nur 1927 und 1932 (104) die Hundert.

Die Einnahmen je km Betriebslänge sind über den Höhepunkt 1929 sehr stark abgefallen. Sie hatten die Friedensergebnisse auf der Strecke nach Palime weit überholt (4738 RM/km), hatten auf der Strecke nach Anecho den beinahe dreifachen Friedensbetrag erreicht (6 817 RM 1930), hatten aber auf der Strecke nach Blita den Friedenswert mit 2510 RM

im Jahre 1927 kaum überschritten. Die Küstenbahn steht mit ihren Erträgen bei weitem an der Spitze. Die Bahn nach Atakpame ist nach ihrer Verlängerung bis Blita weit abgesunken. Doch muß die Entwicklung abgewartet werden, oder die Bahn teilt das Schicksal so mancher Kolonialbahn, daß sie nicht weit genug in die ertragreichen Gebiete vorgeschoben wurde. Als solche sah die deutsche Verwaltung die Erzlager von Banjeli, nördlich Sokode an.

11. Die Verkehrslage.

Welcher Entwicklung aber unsere Verkehrsanlagen in den Kolonien fähig sind, beweist die Betrachtung im einzelnen. Der Personenverkehr der Küstenbahn L o m e — A n e c h o (Zusammenstellung 3), hat 1937 die halbe Million überstiegen gegen 80 000 Reisende vor dem Kriege. Mag dies nun immerhin auf die allerdings unter 1 Rpf. gesunkene Einnahme je Personenkm infolge der Herabsetzung der Tarife namentlich für die Eingeborenenklasse zurückzuführen sein, so läßt sich dennoch erkennen, welches Reisebedürfnis vorhanden ist. Die Tonnenzahl hält sich auf etwa 18 000, hat den Höchststand von 1930 (15 903 t) überschritten, liegt aber auf der doppelten Höhe der normalen Friedensjahre.

Auf der Strecke L o m e — P a l i m e (Zusammenstellung 4), hat ebenfalls offenbar infolge der tiefen Tariflage der Personenverkehr den Friedensstand verdreifacht mit 273 000 Personen 1937 gegen etwa 81 000 im Jahre 1930 und dieselbe Zahl 1909. 1934 schrumpfte die Zahl der beförderten Reisenden auf 32 000 zusammen. Die Fahrtenzahlen der Eingeborenen sanken infolge der Wirtschaftskrise völlig ab, eine Erscheinung, die sich bei allen Kolonialbahnen wiederholt. Sinkt die Ausfuhr, fällt der Verdienst der Eingeborenen in ein Nichts zusammen. Er wird seinem Schicksal überlassen, er kann nichts kaufen, die Einfuhr bricht zusammen, die Eisenbahnen spüren den Verlust in den fallenden Kurven der Einnahmen. Man muß bedenken, daß der Eingeborene der französischen Kolonien an der Guineaküste im allgemeinen nur 2 bis 3 Franken täglich verdient, für ihn fallen selbst sehr niedrige Fahrpreise stark ins Gewicht. So fiel auch die Tonnenzahl von 18 000, $\frac{1}{3}$ höher als die Friedenszahl, auf etwa 14 000 im Jahre 1933 und stieg dann 1936 wieder auf annähernd 27 000 Tonnen an.

Auf der Strecke L o m e — B l i t a (Zusammenstellung 5), beobachten wir eine ähnliche Erscheinung im Personenverkehr mit dem rapiden

Anstieg von dem Kleinstwert von 27 000 Reisenden 1932 auf 262 000 im Jahre 1937, der Tonnenzahl von 13 000 im Jahre 1933 auf annähernd 28 000 im Jahre 1937.

Dabei muß erwähnt werden, daß in Anbetracht der offenbar verhältnismäßig hohen inneren Kaufkraft des Franken die Einnahme je tkm 1937 der drei Strecken mit etwa 6,5 Rpf, 5,6 Rpf und 3,4 Rpf zwar für koloniale Eisenbahnen als unverhältnismäßig niedrig, aber den Wirtschaftsverhältnissen im Bereich des französischen Franken entsprechend immer noch als hoch bezeichnet werden muß. Im Laufe der Nachkriegsjahre ist sie allerdings im ganzen gesehen gewaltig abgesunken.

Man wird insgesamt genommen die Finanz- und Verkehrsverhältnisse der Kolonialbahnen in Togo als befriedigend bezeichnen müssen. Jedenfalls bieten die drei vom Reich gebauten Bahnen ein vorzügliches Gerippe für die verkehrliche Erschließung. Daß sie den vom Reich ge- deuteten Weg nicht genommen hat und dieser Mangel im Interesse der Kolonie von uns schmerzlich empfunden wird, ist nur ein Beweis für die Widerstandsfähigkeit der Kolonie in der Krise und für die in ihr schlummernde Entwicklungsfähigkeit.

12. Tarife.

Bis 1933 lagen die Personentarife für die erste, zweite und dritte Klasse auf 70, 40 und 18 Cts (11,5 Rpf, 6,6 Rpf und 3 Rpf) je km. Sie wurden in diesem Jahre auf 50, 30 und 15 Cts (8,25, 4,95 und 2,5 Rpf) gesenkt als ausgesprochene Kampftarife gegen den Straßenverkehr. Der Gepäcktarif wurde um 50% ermäßigt, einheimische Produkte für die Ausfuhr um 25 bis 50%. 1936 (1 Fr = 15,2 Rpf) sah man sich zu einer abermaligen Herabsetzung der Personentarife auf 20 und 10 Cts in der zweiten und dritten Klasse veranlaßt (3,0 und 1,5 Rpf), für die Hin- und Rückfahrt auf 75, 30 und 15 Cts (11,4, 4,5 und 2,2 Rpf). Bei einer bereits erwähnten gewaltigen Steigerung des Personenverkehrs wurde 1937 wieder die Einnahme von 2,7 Mio Franken des Jahres 1929 und 1930 erreicht (Zusammenstellung 2). Trotz der Steigerung der Zugkilometer des Gesamtverkehrs, Personen- und Güterverkehrs (Zusammenstellung 1), von 162 000 auf 288 000 stiegen die Gesamtausgaben von 6 Mio Franken nicht über diejenigen des Jahres 1929. Es wurde also hier auch der in englischen Kolonien durchgeführte Versuch mit Erfolg ge-

macht, durch eine drastische Senkung der Personentarife die Eingeborenen auf die Eisenbahn zu ziehen. Allerdings sah man sich 1937 wieder zu einer 20prozentigen Steigerung der Personentarife gezwungen.

13. Betriebsleistungen.

Bei 288 000 Zugkm-Leistung im Jahre 1937 (1913: 147 775 Zugkm) wurden 3022 t Kohle und 3795 cbm Brennholz verfeuert, je Zugkm 10,5 kg Kohle und 0,013 cbm Holz oder das Holz umgerechnet zu $\frac{1}{2}$ Kariengehalt der Kohle ein Kohlenverbrauch von 17 kg je Zugkm.

Die Verkehrsbedienung im Reiseverkehr war 1935 auf den einzelnen Strecken

- Lome—Anecho zweimal täglich,
- Lome—Palime dreimal wöchentlich,
- Lome—Atakpame zweimal wöchentlich,
- Lome—Blita einmal wöchentlich.

Die Verkehrsverwaltung der Eisenbahnen wurde 1936 mit den Eisenbahnen von Dahomey vereinigt, 1937 aber wieder getrennt.

14. Straßenbau und Kraftwagen (Abb. 1).

Schon vor dem Kriege fand der Straßenbau die Beachtung der deutschen Verwaltung. Auch Kraftwagen liefen bereits in Togo. 1936 wurden in dem französischen Mandatssteil 231 Personenkraftwagen, 388 Lastkraftwagen und 52 Motorräder gezählt. Vor dem Kriege waren die Straßen von Palime nach Kpandu, von Palime nach Ho und von Atakpame nach Sokode ausgebaut. Der Mandatsbericht 1931 beziffert die von der deutschen Verwaltung angelegten fahrbaren Straßen auf 1750 km. Der Mandatsbericht 1934 gibt für den französischen Mandatssteil

- 1000 km interkoloniale Straßen, das ganze Jahr mit Kraftwagen befahrbar,
- 600 km Abzweigungen von diesen Hauptstraßen und von Bahnhöfen, ebenfalls das ganze Jahr für Kraftwagen befahrbar,
- 1400 km lokale Straßen an.

Der französische Neubau wird dabei auf etwa 1500 km angesetzt. Die in das Schrifttum übergegangenen Zahlen des Jahres 1930 mit 1662 km Straßen mit festem Unterbau, 975 km Wegen ohne endgültige Bauwerke und 610 km Pfaden für leichte Fahrzeuge sind demnach überholt. Das Straßenbauprogramm des französischen Mandatsteiles vom Jahre 1932 umfaßte vor allem die Absicht, die meist benutzten Straßen auf 10 m zu verbreitern, davon 7 m zu befestigen und planvoll die einstweiligen Brücken durch feste Bauwerke zu ersetzen. Nach der Karte des Mandatsberichts 1930 ist eine für Kraftwagen fahrbare Straße durch die ganze Nord-Südachse der Kolonie von Lome über Atakpame, Sokode, Sansane Mango zum Anschluß an den französischen Sudan vorhanden, in dem südlichen Teil ein weitverzweigtes Wegenetz, von besonderer Dichte in dem Raume nördlich Anecho.

Über das Straßennetz in dem völlig eisenbahnlosen englischen Mandatsteil gibt die Karte Road Map of the Gold-Coast vom April 1937 1 : 500 000 Aufschluß. Demnach besteht hier nur eine das ganze Jahr befahrbare Straße am Hafen Accra, die nördlich nicht völlig bis Kpandu reicht. Im nördlichen Teil des Mandats sind nur durchweg für Kraftwagen befahrbare Wege vorhanden. Das gesamte Gebiet südlich Ho von dem Voltafluß im Westen bis zur französischen Mandatsgrenze im Osten zeigt nur drittklassige Wege, nur in der Trockenheit für Kraftwagen benutzbar. Nach African Survey sollen im südlichen Teil des Mandats 350 km mit Kraftwagen befahrbare Straßen bestehen. Die Verbindung vom Norden, von Jendi über Kpandu nach Accra wird lediglich als vorhanden erwähnt, ohne Werturteil. Die Fortführung des Wegebaues scheiterte an der Einschränkung der Zwangsarbeit.

Die in den Mandatsberichten angegebenen Ausgaben für Bau und Unterhaltung der Wege sind allerdings kaum in Einklang mit den kilometrischen Angaben zu bringen.

15. Die Landungsbrücke Lome.

Die Landungsbrücke Lome, die 1905 in 300 m Länge erbaut, 1909 wegen der Anlandungen um 50 m verlängert worden war, 1911 einer starken Dünung zum Opfer fiel und 1913 wieder in Betrieb genommen wurde, erhielt 1924 einen neuen Bohlenbelag und Schienen von 26 kg/lfm

Gewicht. 1925 bereits entschloß man sich zu einem Neubau. Die Brücke erhielt nunmehr 420 m Länge. Am 25. Juli 1928 wurde sie, mit 6 modernen Kränen ausgestattet, dem Betrieb übergeben. Sie ermöglicht eine Verschiffung von 600 t täglich. Elektrische Beleuchtung gestattet Nachtarbeit.

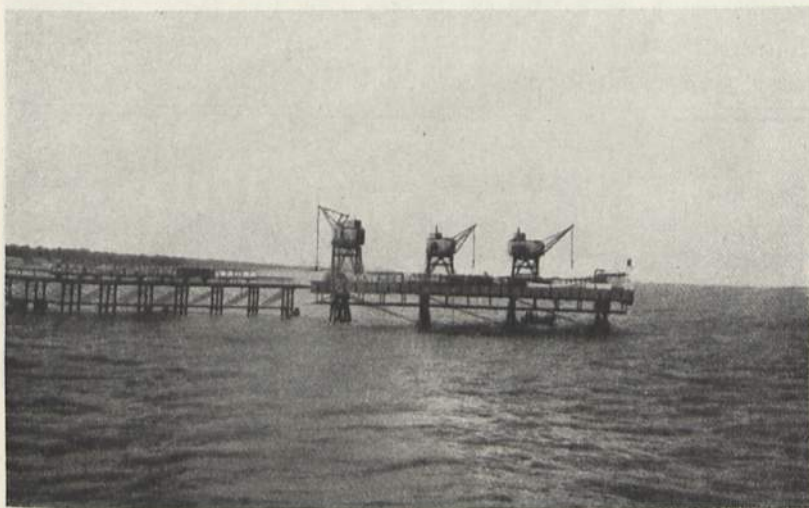


Abb. 5. Die alte Landungsbrücke von Lome in Togo (Mandatsbericht).

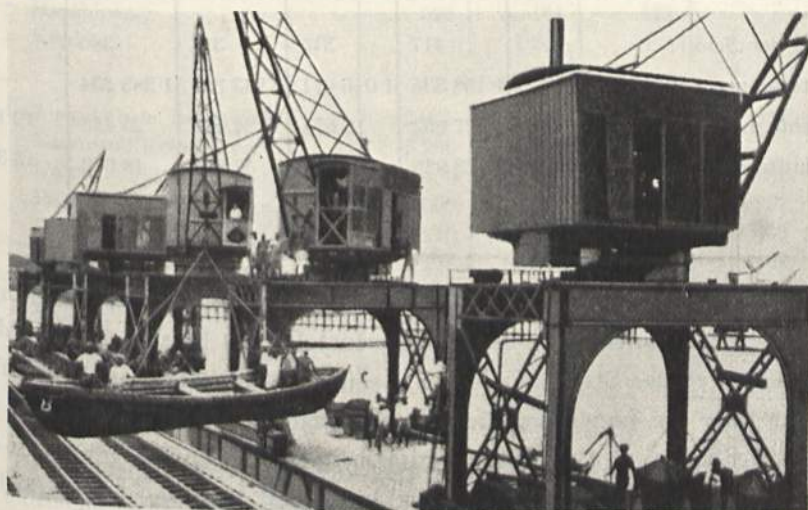


Abb. 6. Die Krane der neuen Landungsbrücke von Lome in Togo (Mandatsbericht).

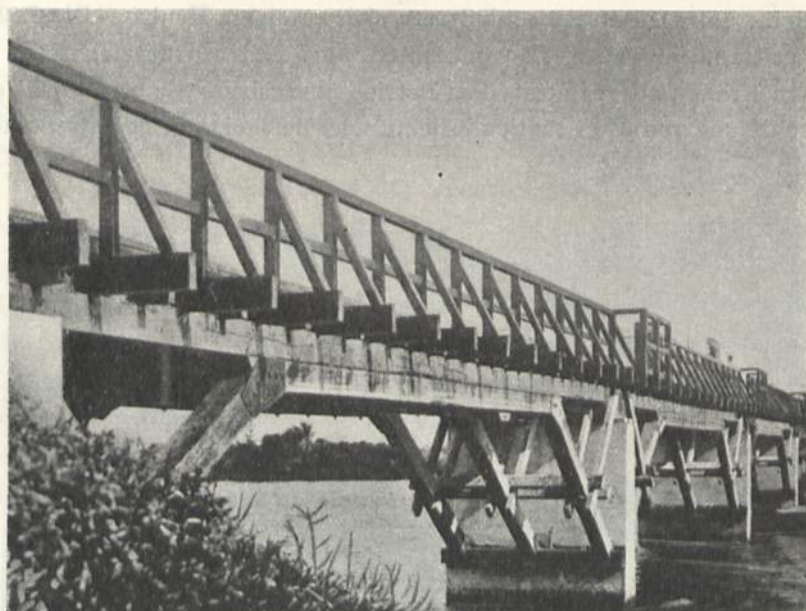


Abb. 7. Die Straßenbrücke über die Lagune von Anecho in Togo (Mandatsbericht).

Der Schiffsverkehr betrug (nach Pechoux S. 252):

	1929	1934	1936	1937	1913
Anzahl der Schiffe	417	315	378	386	—
Registertonnen	1 158 835	1 016 671	1 243 321	1 283 234	—
Gelöschte Ladung t	27 652	16 671	24 492	25 448	19 167
Verschifft Ladung t	23 923	35 017	57 265	48 602	13 330

Aus dem Vergleich der auf der Eisenbahn und über die Landungsbrücke beförderten Güter in der Zusammenstellung 1 ist zu erkennen, daß der größte Teil des Eisenbahnverkehrs seinen Weg als Ein- und Ausfuhrverkehr über die Landungsbrücke Lome nimmt. Daher ist es auch zulässig, die Einfuhr- und Ausfuhrmengen als grundlegend für die Güterarten der Eisenbahntransporte anzusehen. Es wurden befördert auf der Bahn in Tonnen:

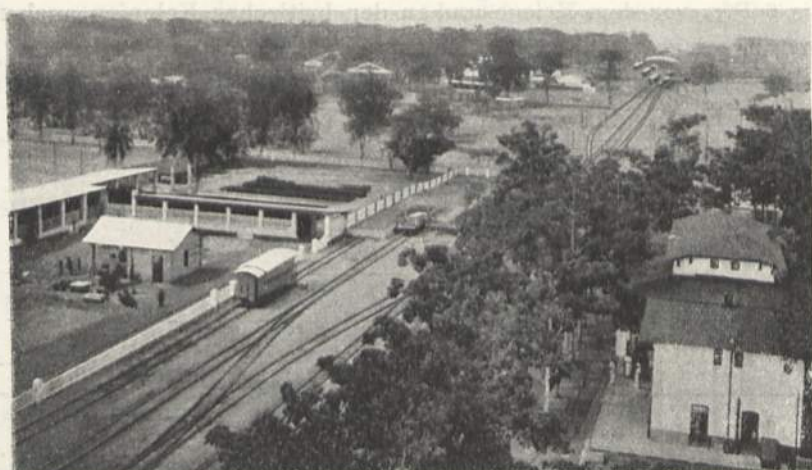


Abb. 8. Der Bahnhof Lome in Togo (Mandatsbericht).

	1929	1932	1937	1912 ¹
	in der Einfuhrrihtung			
Holz in cbm	1 986	6 415	—	
Zement	6 798	3 493	4 088	
Brennstoff (Benzin)	2 797	1 501	129	
Baumwollgewebe	460	339	832	
Jutegewebe	361	359	783	
Lebensmittel	839	646	—	
Maschinen	526	161	127	
Kohle	—	1 251	—	
	in der Ausfuhrrihtung			
Ausgekernte Baumwolle	2 045	1 238	1 633	551
Baumwollflocken	3 206	2 078	2 711	—
Kakao	5 450	6 137	8 028	282
Palmöl	1 590	955	1 760	3 337
Palmkerne	6 215	10 018	12 452	11 639
Kopra	1 298	1 898	3 045	162
Kaffee	24	66	405	—
Mais	4 141	194	15 982	1 365
Erdnüsse	270	132	1 701	—

¹ Ausfuhrzahlen.

Die Normalfrachtsätze für Frachtgut (nach Pechoux S. 160) liegen in deutsche Währung umgerechnet niedrig, erheblich unter den sonst üblichen Frachtsätzen kolonialer Eisenbahnen, die im allgemeinen unter

5 bis 6 Pfg. vor dem Kriege und in den britischen Kolonien auch nach dem Weltkriege nicht herabzugehen pflegen. Die niedrigen Sätze sind nur im Zusammenhang mit der Kaufkraft des Franken und der sehr niedrigen Entlohnung der Eingeborenen verständlich.

Frachtsätze 1937 in Franken und Rpf:

Entfernung	in Franken				in Rpf							
	Klasse				1937				1938			
					Klasse				I	II	III	IV
I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
bis zu 60 km	1,75	1,25	1,12	0,95	17,6	12,6	11,3	9,6	12,5	8,9	8,0	6,8
von 61-120 „	1,50	1,00	0,81	0,62	15,1	10,0	8,2	6,2	10,8	7,2	5,8	4,5
über 120 „	1,20	0,75	0,37	0,25	12,1	7,6	3,7	2,5	8,6	5,3	2,7	1,8

1937 1 Fr = 10,08 Rpf, 1938 = 7,17 Rpf

16. Der Luftverkehr (Abb. 3).

Im Luftverkehr hat die Kolonie Togo noch keinen eigenen Anschluß an die Weltluftlinien gefunden. Die Regelfluglinie Dakar—Pointe Noire der Aéromaritime fliegt lediglich den benachbarten Hafen Kotonu in Dahomey an. Daneben sind 22 Hilfslandeplätze in einer Entfernung von je 30 km geschaffen. Eine Landung ist jedoch nur nach vorheriger Anmeldung möglich. Die Hauptlandeplätze haben 1200 × 1200 m, die Notlandeplätze 600 × 600 m Abmessung. Wasserflugzeuge können im Togo-See bei Porto Seguro landen.

17. Statistik.

Die Zusammenstellung 1 läßt die Leistung der Eisenbahnen in ihrer Gesamtheit nebst den Leistungen der Landungsbrücke erkennen. In der Zusammenstellung 2 erscheinen die finanziellen Ergebnisse des Gesamtbetriebes, der Einnahmen der Eisenbahnen einschl. der Landungsbrücke wie der Landungsbrücke allein, ferner die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen, die ersteren getrennt nach Personen- und Güterverkehrseinnahmen. Um einen Vergleich zu gewinnen mit der Zeit vor 1924 wurden das Pfund mit 20 RM, der Franken je nach dem Kurswert in Reichsmark umgerechnet und hieraus Bezugswahlen auf 1 Betriebskm gewonnen. Die Zusammenstellungen bringen die Ergebnisse der einzelnen Strecken mit den Einnahmen je Personenkm und je Tonnenkm.

Zusammenstellung I. Verkehrsleistungen der Eisenbahnen von Togo und der Landungsbrücke in Lome 1907—1937.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Jahr	Betriebs- länge	Verkehrsleistungen									Betriebs- leistungen
		Eisenbahnen				Landungsbrücke Lome					Zug- km
		Personenverkehr		Güterverkehr		Zahl der Schiffe	Personenverkehr (Ein- und Ausreise)	Güterverkehr			
		Beförderte Personen	Personen km	Beförderte t	tkm			Einfuhr t	Ausfuhr t	Insgesamt t	
1907	163	97 072	4 514 561	21 995	1 312 984	—	3613	12 006	30 833	42 839	81 814
1908	163	143 846	5 707 229	51 280	1 616 994	—	3006	19 856	33 050	52 906	105 367
1909	163	156 966	6 122 262	149 492	2 162 164	—	5022	24 449	25 265	49 714	110 237
1910	163	148 690	6 062 835	15 801	1 052 256	—	4889	23 214	14 294	37 508	83 433
1911	323	184 510	8 053 735	28 550	1 951 247	—	3526	17 854	20 376	38 230	142 213
1912	326	188 691	8 876 300	33 083	2 335 148	—	3677	20 187	15 936	36 123	141 246
1913	330	178 749	8 309 470	32 887	2 403 909	—	2957	19 167	13 330	32 497	147 775
1921	330	115 869	—	15 793	—	245	3000 ¹	5 871	6 780	12 651	—
1922	330	109 071	5 472 960	27 854	2 204 204	274	3173	11 456	14 289	25 745	104 182
1923	330	175 308	8 074 637	30 739	2 496 604	298	3640	13 402	17 988	31 390	105 920
1924	330	205 390	9 808 348	35 151	2 952 569	310	3623	17 665	21 978	39 643	123 606
1925	330	290 104	14 093 126	38 941	3 411 830	334	3871	24 137	21 397	45 534	122 286
1926	330	294 942	13 895 554	44 708	3 722 510	357	3709	27 371	19 461	46 832	123 910
1927	330	266 277	11 881 240	44 624	4 454 950	377	2610	29 942	24 196	54 139	127 778
1928	330	276 506	13 032 750	42 752	4 377 842	388	2868	24 475	19 834	44 309	115 036
1929	330	291 080	13 304 501	53 783	6 110 348	409	6068	27 579	22 269	49 848	161 698
1930	330	299 708	14 914 282	62 839	5 927 932	446	3462	31 983	23 293	55 276	176 902
1931	330	215 305	9 093 924	51 830	5 314 209	387	2986	30 261	22 041	52 302	182 791
1932	361	162 781	6 803 115	46 967	5 041 267	331	2286	35 210	21 205	56 415	162 376
1933	361	165 859	6 701 226	37 093	3 254 787	320	2074	18 726	20 219	38 945	187 609
1934	442	169 030	6 185 941	46 363	3 419 222	303	1852	16 671	32 628	49 299	233 864
1935	443	439 155	13 335 462	48 115	4 054 432	317	2034	17 226	36 666	53 892	252 229
1936	443	675 881	20 558 124	71 513	6 911 313	359	3000 ¹	24 492	51 927	76 419	290 000 ¹
1937	444	1 037 174	34 168 136	66 687	6 544 088	379	3854	25 448	47 212	72 660	287 909

¹ Geschätzte Werte.

Zusammenstellung 3. Die Betriebsergebnisse

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Betriebslänge km	Verkehrsleistungen					
		Personenverkehr			Güterverkehr		
		Beförderte Personen	Personen-km	Mittlere Reiseweite km	Beförderte t	tkm	Mittlere Förderweite km
Lome-							
1907	44	51 294	1 629 484	32	9 791	414 173	42
1908	44	79 627	2 296 002	29	28 592 ³	750 962	26
1909	44	76 355	2 440 284	32	51 634 ³	808 712	16
1910	44	83 094	2 546 525	31	4 400	185 861	42
1911	44	74 344	2 218 545	30	7 368	319 632	43
1912	44	70 139	2 327 550	33	8 153	341 352	42
1913	44	69 977	2 371 130	34	6 906	292 536	42
1918	44	—	—	—	—	—	—
1919	44	—	—	—	—	—	—
1920	44	—	—	—	—	—	—
1921	44	65 627	—	—	5 929	—	—
1922	44	58 138	2 278 140	39	5 861	239 407	41
1923	44	82 451	2 871 241	35	6 913	310 679	—
1924	44	91 464	3 213 746	35	7 428	344 413	—
1925	44	134 624	4 549 309	34	7 227	322 970	—
1926	44	175 946	5 744 499	33	11 047	458 357	42
1927	44	145 573	4 697 701	32	9 669	393 995	41
1928	44	145 996	4 810 878	33	9 532	380 286	40
1929	44	162 112	5 442 204	33	12 407	847 863	—
1930	44	161 167	5 748 516	36	15 903	478 789	30
1931	44	127 958	3 824 530	30	7 785	467 561	—
1932	44	101 207	3 287 808	33	8 896	404 472	—
1933	44	101 222	3 275 795	33	10 730	428 192	40
1934	44	101 756	3 091 904	31	17 776	717 134	40
1935	44	290 735	7 358 569	25	14 431	556 764	39
1936	44	389 205	9 798 990	25	18 021	681 942	38
1937	45	502 254	12 811 833	26	18 039	739 203	41

¹ Durchgangsgüter werden frachtfrei befördert, die Frachten aber bei der Ein- und Ausfuhr durch den Brückentarif der Landungsbrücke erhoben.

² Umrechnungskurse siehe vorhergehende Zusammenstellung.
1918 u. 1919: 100 frcs = 80,0 Mark.

³ Erhebliche Mengen Baugut.

der Bahn Lome-Aneho in Togo 1907—1937.

9	10	11	12	13	14	15	16
Betriebsleistungen	Finanzielle Ergebnisse						
	Einnahmen						
Zug-km	Wert	Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamter Verkehr ⁴	Vergleichszahlen		
					Auf 1 km Betriebslänge RM ²	Auf 1 Pkm Rpf	Auf 1 tkm Rpf
Aneho							
29 297	M	43 196	12 463	55 660	1265	2,7	3,0
29 108	„	50 317	24 758	76 105	1730	2,2	3,3
28 126	„	60 107	29 708	89 815	2041	2,5	3,7
28 818	„	62 397	10 564 ¹	97 315	2212	2,5	5,7
30 202	„	82 394	14 294 ¹	102 781	2336	3,8	4,5
31 266	„	74 499	31 941 ¹	112 782	2563	3,2	9,4
29 128	„	73 370	23 562 ¹	102 714	2334	3,1	8,0
—	frcs	—	—	216 178	3930	—	—
—	„	—	—	194 357	2827	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	frcs	201 096	128 117	329 213	2918	—	—
26 736	„	342 552	297 808	641 360	5393	5,6	46,0
24 548	„	232 887	185 089	417 976	2660	2,3	16,7
26 492	„	306 107	232 885	538 992	2695	2,1	14,9
28 512	„	476 752	231 073	707 825	3539	2,3	15,7
30 246	„	876 497	457 467	1 333 964	5002	2,5	16,5
32 552	„	788 994	418 362	1 207 356	4582	2,8	17,5
34 704	„	989 127	461 367	1 450 494	5439	3,4	20,0
56 064	„	1 096 405	712 835	1 809 240	6785	3,3	13,9
77 480	„	1 116 566	701 318	1 817 884	6817	3,2	24,1
64 242	„	948 027	450 874	1 398 901	5246	4,1	15,9
37 951	„	765 892	420 128	1 186 021	4448	3,8	17,1
38 569	„	598 783	354 118	952 901	3573	3,0	13,6
—	„	477 088	496 443	973 531	3651	2,6	11,4
—	„	575 293	426 463	1 001 756	3757	1,3	12,6
—	„	707 121	432 997	1 140 118	3941	1,1	9,7
—	„	956 747	475 240	1 431 987	3208	0,8	6,5

Jahr	Betriebsausgaben	Betriebszahl
1907	73 269	132
1908	83 545	110
1909	80 793	90
1910	106 365	109
1911	72 215	70
1912	77 206	68
1913	78 094	76

Zusammenstellung 4. Die Betriebsergebnisse

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Betriebslänge km	Verkehrsleistungen					
		Personenverkehr			Güterverkehr		
		Beförderte Personen	Personen- km	Mittlere Reiseweite km	Beförderte t	tkm	Mittlere Förder- weite km
L o m e -							
1907	119	45 778	2 885 077	63	12 204	898 811	74
1908	119	64 219	3 411 227	53	22 688 ³	866 032	38
1909	119	80 611	3 681 978	46	97 858 ³	1 353 448	14
1910	119	65 596	3 516 310	54	11 401	866 395	76
1911	119	70 307	3 525 910	50	12 615	951 236	75
1912	119	75 082	3 989 200	53	14 733	1 081 092	73
1913	119	68 004	3 509 250	52	13 261	952 392	72
1918	119	—	—	—	—	—	—
1919	119	—	—	—	—	—	—
1920	119	—	—	—	—	—	—
1921	119	31 082	—	—	5 393	—	—
1922	119	32 604	1 928 020	59	11 434	1 028 874	90
1923	119	55 320	2 954 808	54	13 369	1 207 204	90
1924	119	65 888	3 680 689	56	17 228	1 574 673	91
1925	119	84 438	5 033 065	60	18 009	1 652 095	92
1926	119	67 098	4 360 919	65	19 054	1 792 211	94
1927	119	70 574	4 223 700	60	18 464	2 167 922	117
1928	119	77 240	4 408 475	57	18 115	1 845 027	102
1929	119	73 861	4 532 550	61	17 880	2 225 474	124
1930	119	80 983	4 751 925	59	18 179	2 057 605	113
1931	119	53 713	3 040 534	57	16 839	1 949 877	116
1932	119	34 659	1 914 032	55	15 092	1 422 668	94
1933	119	32 996	1 749 617	53	13 751	1 401 667	102
1934	119	31 843	1 555 514	49	13 848	1 315 804	95
1935	119	72 636	3 103 610	43	18 364	1 831 387	100
1936	119	154 026	5 771 097	37	26 911	2 326 687	87
1937	119	273 124	10 696 399	39	20 764	1 692 629	82

Jahr	Betriebsausgaben M	Betriebszahl %
1907	160 149	54
1908	207 209	64
1909	199 017	48
1910	239 790	59
1911	177 126	41
1912	171 730	37
1913	165 419	43

der Bahn Lome—Palime in Togo 1907—1937.

9	10	11	12	13	14	15	16
Betriebsleistungen	Finanzielle Ergebnisse						
	Einnahmen						
Zug-km	Wert	Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamter Verkehr ¹	Vergleichszahlen		
					Auf 1 km Betriebslänge RM ²	Auf 1 Pkm Rpf	Auf 1 tkm Rpf
P a l i m e							
52 517	M	87 712	207 534	295 246	2481	3,0	23,1
76 259	..	79 884	242 939	324 597	2728	2,3	28,0
82 111	..	93 588	321 034	414 621	3484	2,5	23,7
54 615	..	90 184	258 914	405 299	3406	2,6	29,9
57 387	..	117 099	293 346	430 986	3622	3,3	30,8
52 415	..	131 425	320 899	469 407	3945	3,3	29,7
55 346	..	113 385	251 502	381 073	3202	3,2	26,4
—	fres	—	—	425 725	2862	—	—
—	..	—	—	441 515	2374	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	fres	151 795	264 205	416 000	1363	—	—
32 889	..	286 699	881 591	1 168 290	3633	5,5	31,7
35 676	..	241 917	600 885	842 820	1983	2,3	13,9
42 390	..	346 166	838 410	1 184 575	2190	2,1	11,7
43 321	..	523 223	890 897	1 414 120	2614	2,3	11,9
43 810	..	653 475	1 291 127	1 944 602	2696	2,5	11,9
43 090	..	702 474	1 391 127	2 093 601	2903	2,7	10,6
34 586	..	906 108	2 033 006	2 939 114	4080	3,4	18,2
42 260	..	932 688	2 484 714	3 417 402	4738	3,4	18,4
37 717	..	889 053	2 116 476	3 005 529	4167	3,1	16,9
47 100	..	555 458	2 574 438	3 129 896	4670	3,0	21,8
41 689	..	375 331	1 815 820	2 191 151	3039	3,2	21,1
53 591	..	299 980	1 714 720	2 014 700	2793	2,8	20,2
—	..	232 608	1 274 612	1 507 220	2090	2,5	16,0
—	..	289 046	1 387 850	1 676 896	1995	1,5	12,5
—	..	487 705	1 325 137	1 812 842	2317	1,3	8,7
—	..	911 146	942 605	1 853 751	1570	0,9	5,6

² Umrechnungskurse siehe Zusammenstellung 2.³ Erhebliche Mengen Baugut.

Zusammenstellung 5. Die Betriebsergebnisse

1	2	3	4	5	6	7	8
Jahr	Betriebslänge km	Verkehrsleistungen					
		Personenverkehr			Güterverkehr		
		Beförderte Personen	Personen-km	Mittlere Reiseweite km	Beförderte t	tkm	Mittlere Förderweite km
L o m e — A t a k p a m e —							
1911	160	39 859	2 309 280	58	8 567	680 379	79
1912	163	43 470	2 559 550	59	10 197	912 704	90
1913	167	40 768	2 429 090	60	12 720	1 158 981	91
1921	167	19 160	—	—	4 471	—	—
1922	167	18 329	1 266 800	69	10 559	935 923	89
1923	167	37 537	2 238 588	60	10 457	978 721	93
1924	167	48 038	2 913 913	61	10 495	1 033 483	99
1925	167	71 042	4 510 752	64	13 714	1 436 765	105
1926	167	51 898	3 790 036	73	14 607	1 471 942	101
1927	167	50 130	2 959 839	59	16 491	1 893 033	115
1928	167	53 270	3 813 397	72	15 105	2 152 529	142
1929	167	55 107	3 329 747	61	23 496	3 537 011	150
1930	167	57 558	4 413 841	77	28 757	3 391 538	118
1931	167	33 634	2 228 860	66	27 206	2 896 771	106
1932	198	26 915	1 601 275	60	22 979	3 214 127	140
1933	198	31 641	1 675 814	53	12 612	1 424 928	113
1934	279	35 431	1 538 523	43	14 739	1 386 284	94
1935	280	75 784	2 873 283	38	15 320	1 666 281	108
1936	280	132 650	4 988 037	38	26 581	3 902 684	147
1937	280	261 796	10 659 904	41	27 884	4 112 256	147

Jahr	Betriebsausgaben M	Betriebszahl %
1911	266 074	85
1912	243 702	68
1913	229 033	61

² Umrechnungskurse siehe Zusammenstellung 2.

der Bahn Lome—Atakpame—Blita in Togo 1911—1937.

9	10	11	12	13	14	15	16
Betriebsleistungen	Finanzielle Ergebnisse						
	Einnahmen				Vergleichszahlen		
Zug-km	Wert	Personenverkehr	Güterverkehr	Gesamter Verkehr ¹	Auf 1 km Betriebslänge	Auf 1 Pkm	Auf 1 tkm
					RM ²	Rpf	RM
Blita							
54 624	M	80 692	185 638	313 905	1962	3,5	27,3
57 565	„	83 577	245 459	360 203	2210	3,3	26,9
63 301	„	82 018	264 236	374 949	2245	3,4	22,8
—	frcs	110 908	225 357	336 265	785	—	—
44 557	„	198 673	626 927	825 600	1829	5,8	24,8
45 696	„	189 329	438 455	627 784	1053	2,4	12,5
54 724	„	280 850	472 975	753 825	993	2,1	10,1
50 453	„	487 737	714 902	1 202 639	1584	2,4	11,0
49 854	„	575 111	948 900	1 524 011	1506	2,5	10,6
52 136	„	498 619	1 041 918	1 540 537	2510	2,8	9,1
45 746	„	618 847	1 348 461	1 967 308	1944	2,7	10,3
63 374	„	697 999	1 809 605	2 507 604	2478	3,5	8,4
61 705	„	683 149	1 849 215	2 532 364	2502	2,6	9,0
71 449	„	450 276	1 786 874	2 237 150	2210	3,3	10,2
82 736	„	347 672	1 664 530	2 012 202	1678	3,6	8,5
95 449	„	298 714	851 578	1 150 292	959	2,9	9,9
—	„	231 080	629 890	806 970	509	2,5	7,5
—	„	263 346	589 713	853 059	503	1,5	5,8
—	„	424 269	1 336 082	1 760 351	956	1,3	5,2
—	„	911 452	1 404 095	2 315 547	830	0,9	3,4

III. Kamerun.

1. Die deutschen Bahnen 1914 (Abb. 10 und 12).

Zu Beginn des Krieges setzte sich das Eisenbahnnetz Kameruns aus zwei Strecken zusammen. Von Bonaberi auf der nördlichen Seite der Kamerunmündung ging die Manenguba- oder Nordbahn in einer Länge von 160 km nach Nkongsamba, dem Betriebe übergeben 1909 bis Njombe, km 88, 1911 in ganzer Ausdehnung. Von Duala auf der südlichen Seite der Kamerunmündung war die Mittellandbahn auf eine Länge von 150 km bis Bidjoka im Betrieb, eröffnet 1912 bis Edea, 1913 bis Bidjoka. Auf weitere 24 km bis Eseka (km 174) war die Bahn betriebsfähig. Auf weitere 6 km bis Njok (km 180) war der Bau beendet. Die Trasse war abgesteckt bis km 193,5, die Vorbereitungen für die endgültige Absteckung waren bis km 220 gediehen.

Die deutschen Bahnen Kameruns 1914.

Bahn	Spurweite m	Länge km	in Betrieb km	im Bau km	Anlagekapital in Mio Mark	Baukosten je km Mark	Gewicht		Rad- druck t
							der Schiene in kg/m	des Oberbaues	
Manenguba- oder Nordbahn (1911)	1,0	160	160	—	16,00	100 000	20	81,8	4
Mittellandbahn Duala—Bidjoka (1913)	1,0	283	150	—	48,35 ¹	171 000	27,8	132	5
Bidjoka—Njong-Fluß	1,0		—	133					
Viktoria-Pflanzungsbahn	0,60	66	66	—	—	—	9	—	0,75 1,375

Es wurden im Gebiete des französischen Mandates gebaut:

Njok—Jaunde (1927)	1,0	128	128	—	89 Mio Franken	540 000 ² Franken	—	—	—
Otele—Mbalmajo (1933)	1,0	37	37	—			—	—	—

Die Pflanzungsbahnen haben heute eine Länge von etwa 300 km.

Strecken 1939	Betriebslänge:	
	1914	1939
Nordbahn	160	160
Mittellandbahn	150	308
Otele—Mbalmajo	—	37
Zusammen	310	505

Zuwachs: 195 km

¹ Hierzu kommen noch 8,79 Mio Mark für den Hafen Duala.

² Einschl. der Hafenbauten in Mbalmajo. Näheres im Text unter Abschnitt 5.

Die Nordbahn verläuft bis Njombe, km 88, verhältnismäßig flach, etwa in der Höhe + 100, steigt dann aber mit Steigungen 1 : 60 und Halbmessern 120 m bis + 880 m an. Trassierungs- und Bau-schwierigkeiten im Urwaldgebiet hemmten den Fortschritt. Die ursprüngliche Baufrist war auf 10 Tage je km vorgesehen.

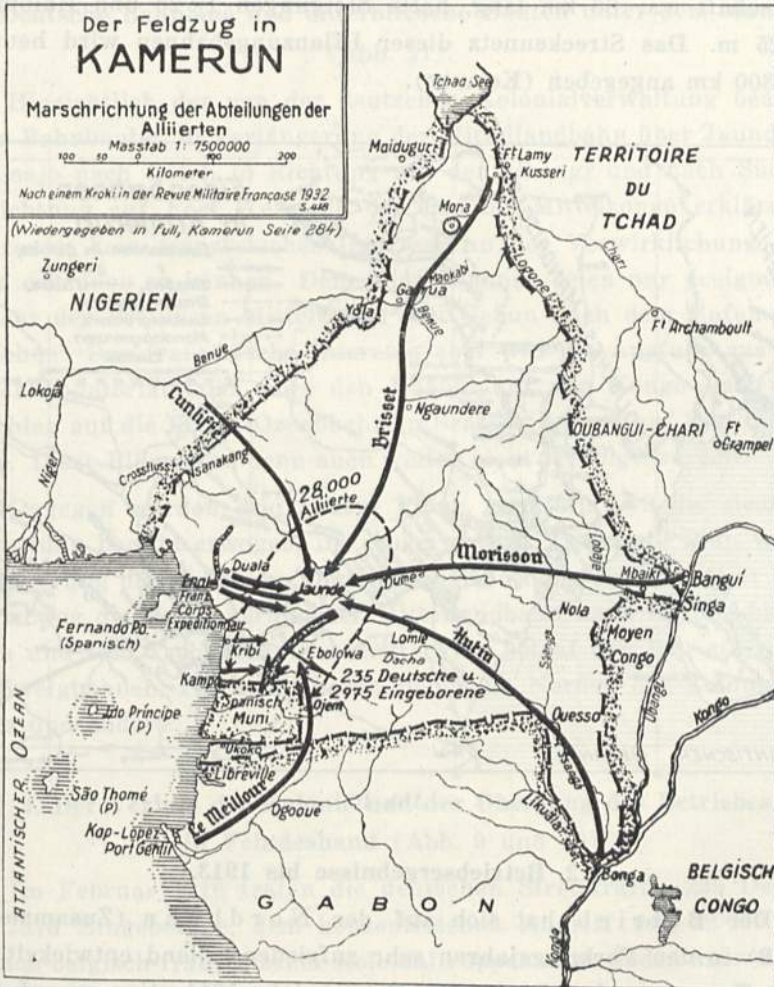


Abb. 9.

Die Mittellandbahn hat landeinwärts größte Steigungen 1 : 60, nach dem Meere zu 1 : 100. Die Strecke Duala—Bidjoka von 150 km Länge kostete 22,50 Mio Mark, 150 000 Mark je km. Die Strecke Bidjoka bis zum Njongfluß bei Mbalmajo war zu 25,85 Mio Mark veranschlagt, zu der verhältnismäßig hohen, aber den Bauschwierigkeiten

angemessenen Summe von 194 000 Mark je km. Der kleinste Halbmesser sollte 200 m sein, man mußte sich indes mit 150 m begnügen.

Auch den Betrieb der Kameruner Bahnen führte die Deutsche Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin.

Die 60-cm-spurige Pflanzungsbahn der Viktoria-Pflanzungsgesellschaft war 66 km lang, hatte Steigungen 1 : 20 und Halbmesser von 25 m. Das Streckennetz dieser Pflanzungsbahnen wird heute zu über 300 km angegeben (Kemner).

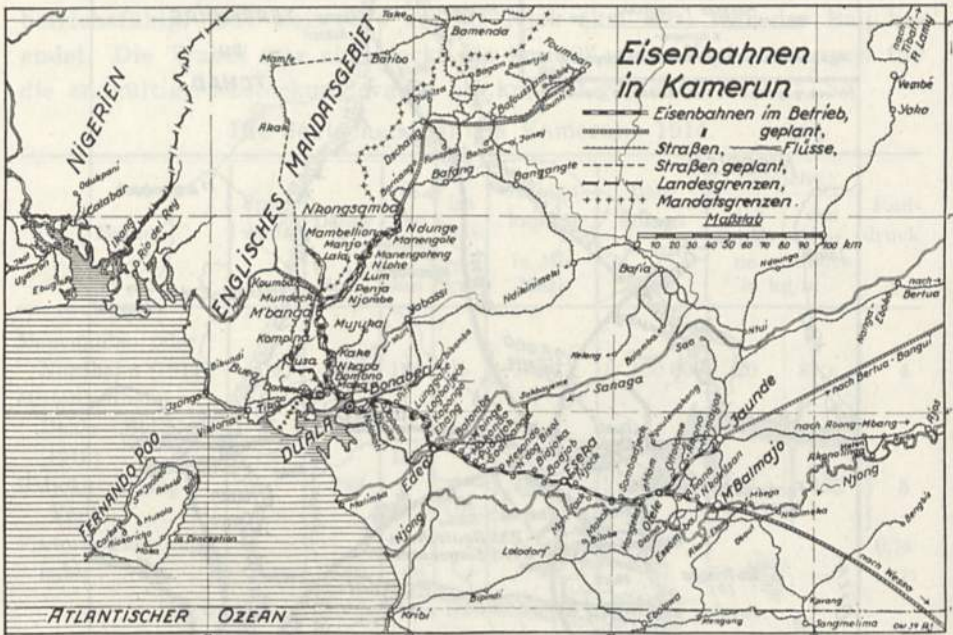


Abb. 10.

2. Betriebsergebnisse bis 1913.

Der Betrieb hat sich auf der Nordbahn (Zusammenstellung 6) in den Vorkriegsjahren sehr zufriedenstellend entwickelt. Von 15 500 Tonnen in dem Dreiviertel-Betriebsjahr 1911 stieg er auf 40 700 Tonnen 1913, von 90 000 Personen auf 159 000 in demselben Zeitraum. Die Betriebszahl fiel von 84 auf 54, die Einnahme stieg je km Betriebslänge von 2400 auf 5900 Mark. Das Jahr 1912 zeigte einen Betriebsüberschuß von 220 000 Mark, 1913 von 433 000 Mark. Das Anlagekapital von 16 Mio Mark verzinste sich also mit 2,6 %. Dieses günstige Ergebnis war bei einer Einnahme je tkm im Jahre 1912 von 25,2 Pf., je Personenkm von

2,69 Pf. zu erwarten. Die Mittellandbahn (Zusammenstellung 7) beförderte 1913 37 000 Personen und 10 000 Tonnen. 1913 betrug die Einnahme je Personenkm 3,8 Pf. auf der Nordbahn, 4,3 Pf. auf der Mittellandbahn, je Tonnenkm 22,4 und 12,8 Pf. (Fußnoten 3 der Zusammenstellungen 6 und 7).

3. Deutsche Baupläne und unterbliebene Bauten unter dem Mandat

(Abb. 11).

Hinsichtlich der von der deutschen Kolonialverwaltung beabsichtigten Bahnbauten in Verlängerung der Mittellandbahn über Jaunde und Mbalmajo nach Osten in Richtung auf den Ubangi und nach Südosten in Richtung auf Fort Wesso in der Provinz Mittelkongo erklären die Franzosen, kein französisches Interesse an der Verwirklichung dieser Pläne erkennen zu können. Denn diese Bahnen seien nur geeignet, den Verkehr der Provinzen Mittelkongo und Gabun nach dem Hafen Duala zu ziehen. Das französische Interesse aber will die Ausfuhr aus Französisch-Äquatorialafrika über den Ubangi auf den Kongo lenken zum Umschlag auf die Kongo-Ozeanbahn in Brazzaville und auf See in Pointe Noire. Diese Pläne sind denn auch weiter nicht verfolgt worden.

Dagegen wurden drei andere Pläne, ebenfalls von der deutschen Verwaltung bereits erwogen, ins Auge gefaßt. Der erste Plan war die Verlängerung der Nordbahn von Nkongsamba nach Fumban. Der zweite Plan erwoگ die Verlängerung der Mittellandbahn nach Norden bis Meiganga und zum Tschadsee. Der dritte Plan betraf den Bau einer Reihe von Zweigbahnen, zum schiffbaren Benue im Norden der Kolonie nach Garua und andere.

4. Der Verlust der Kolonie und der Übergang des Betriebes in Feindeshand (Abb. 9 und 10).

Im Februar 1916 traten die deutschen Streitkräfte, 235 Deutsche und 2975 Eingeborene, dem konzentrischen Angriff von 28 000 Mann englisch-belgisch-französischer Kolonialtruppen nach Süden ausweichend, auf neutrales Gebiet von Spanisch-Muni über.

Auf der Nordbahn wurde der militärische Betrieb von den Engländern im Dezember 1914 mit sieben allmählich wiederhergestellten Lokomotiven eröffnet. Der öffentliche Betrieb wurde im Januar 1916 wiederaufgenommen. Am 1. April 1916 übernahm die französische Eisenbahntruppe die Strecke.

Deutsche und französische Eisenbahnbaupläne in Kamerun

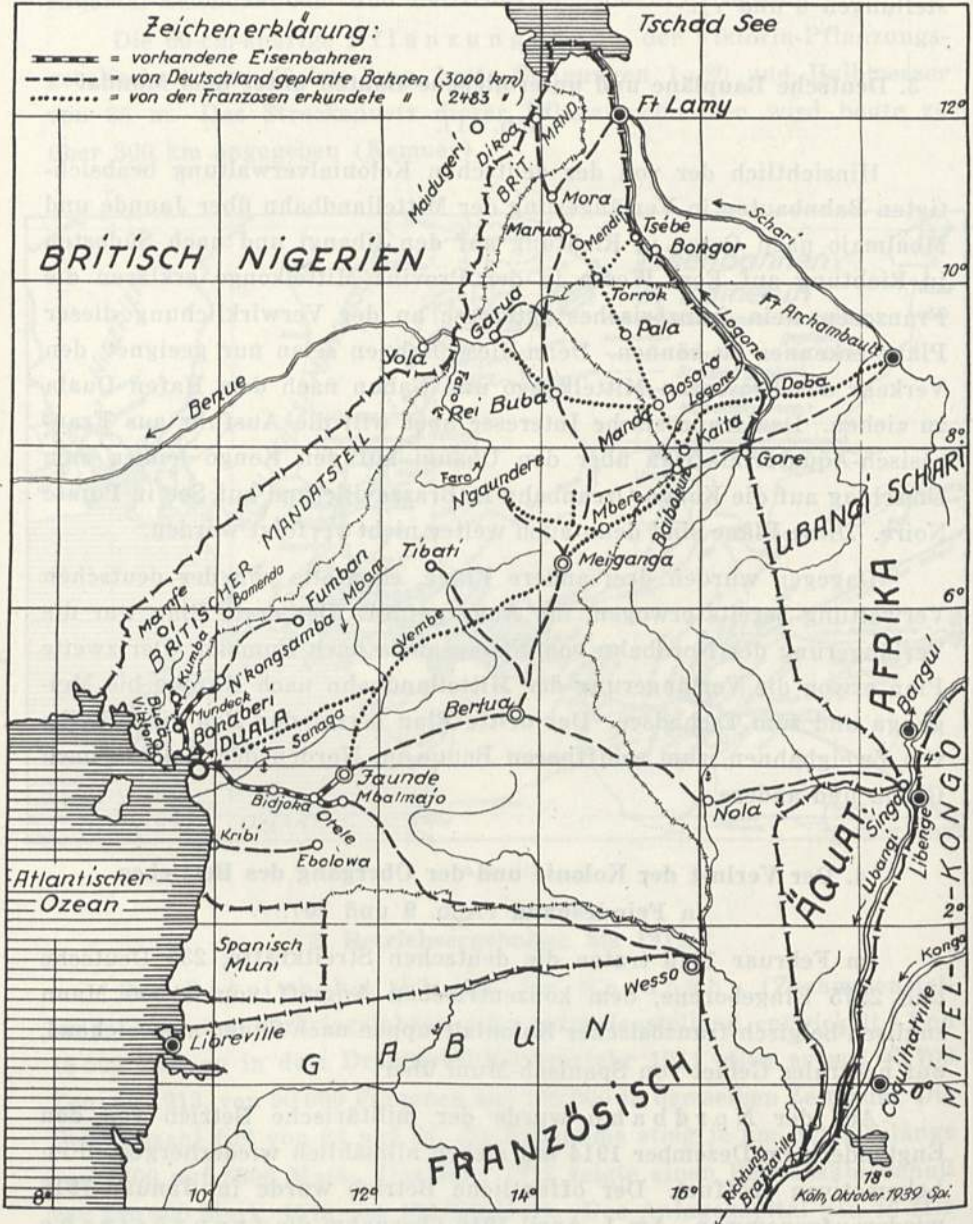


Abb. 11.

Auf der Mittellandbahn wurde der Betrieb von dem französischen Militär anfangs Oktober 1914 aufgenommen. Die Betriebsmittel waren scheinbar gründlich zerstört, denn man mußte Ersatzstücke aus Nigeria und Französisch-Guinea herbeischaffen. Die Wiederherstellung der zerstörten Brücken über den Dibamba (km 18), über den Sanaga (km 81) und der Lingent-Bachbrücke (km 144) und die Ausbesserung zahlreicher kleinerer Sprengungen nahm die Zeit bis Ende Dezember

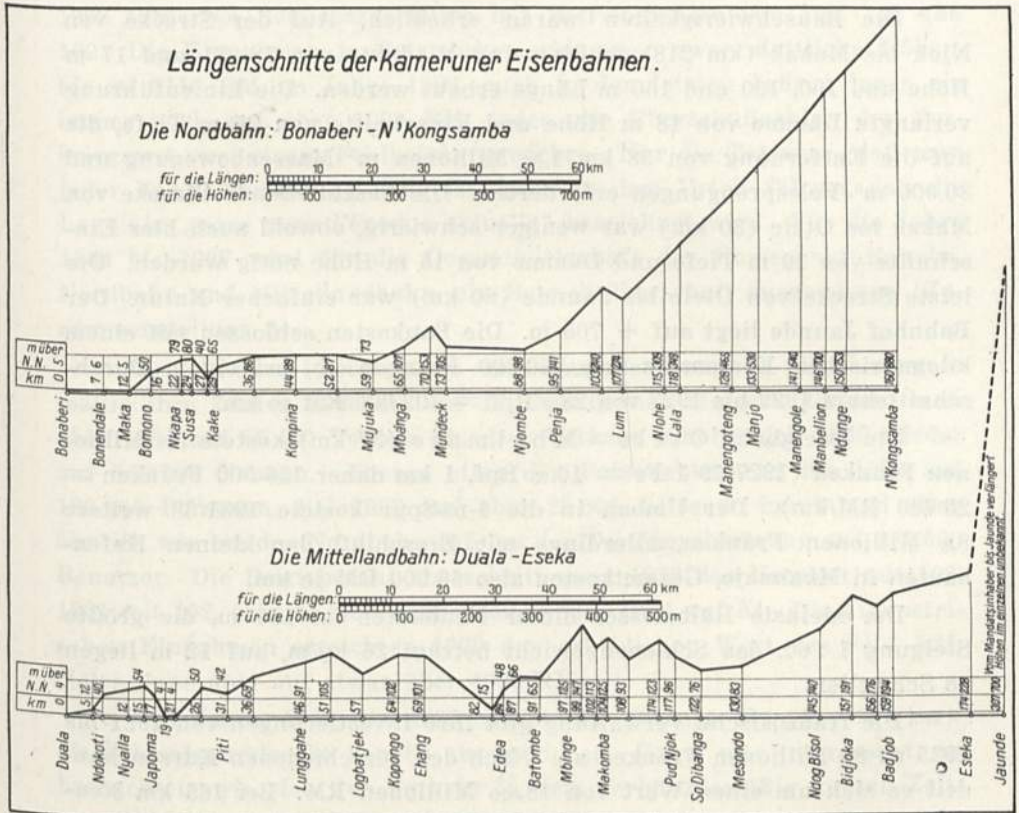


Abb. 12.

1915 in Anspruch. Im April 1916 wurde der öffentliche Betrieb wieder zugelassen. Er ging auf der 1-m-Spur bis Njok (km 180). In der Richtung auf Jaunde wurde 1920 die 60-cm-spurige Feldbahn der Bauspitze von Njok bis Makak in Betrieb genommen. Sie war bis 1925 in einer Baulänge von 54 km für die Verbindung mit dem Bezirk Jaunde als Provisorium im Betrieb. Der spätere Umbau in 1-m-Spur kürzte die Strecke auf 38 km.

5. Bauten der Mandatsinhaber (Abb. 10).

Zunächst wurde 1922 die Verlängerung der *Mittellandbahn* von Njok (km 180) aus in Angriff genommen. Von Njok bis Makak wurde 1920 eine 60-cm-Spurbahn verlegt. 1926 war diese durch eine 1-m-Spurbahn ersetzt, 1927 erreichte die Bahn Jaunde, den Sitz des Kommissars. Die abgebaute 60-cm-Spur wurde nun von Otele (km 248) abzweigend nach Mbalmajo, dem Umschlagplatz am Njongfluß, verlegt und ist 1933 ebenfalls durch die 1-m-Spur ersetzt worden.

Die Bauschwierigkeiten waren erheblich. Auf der Strecke von Njok bis Makak (km 218) mußten drei Viadukte von 18, 21 und 17 m Höhe und 100, 120 und 130 m Länge erbaut werden. Die Linienführung verlangte Dämme von 18 m Höhe und Einschnitte von 25 m Tiefe, die auf die Entfernung von 38 km 1,66 Millionen m³ Massenbewegung und 30 000 m³ Felssprengungen erforderten. Die anschließende Strecke von Makak bis Otele (30 km) war weniger schwierig, obwohl auch hier Einschnitte von 10 m Tiefe und Dämme von 15 m Höhe nötig wurden. Die letzte Strecke von Otele bis Jaunde (60 km) war einfacher Natur. Der Bahnhof Jaunde liegt auf + 705 m. Die Baukosten schlossen mit einem kilometrischen Kostensatz von 360 000 Franken ab, bei einem Durchschnittskurs 1922 bis 1927 von 28,3 Rpf = 102 000 RM je km.

Die Zweigbahn *Otele — Mbalmajo* (37 km) kostete 5,8 Millionen Franken (1927/29 1 Fr = 16,45 Rpf, 1 km daher 156 500 Franken = 25 700 RM/km). Der Umbau in die 1-m-Spur kostete 1931/33 weitere 8,6 Millionen Franken, allerdings mit Einschluß der kleinen Hafengebäuden in Mbalmajo, Gesamtkosten also 63 900 RM je km.

Der kleinste Halbmesser dieser Neubauten ist 150 m, die größte Steigung 1 : 60, das Schienengewicht beträgt 26 kg/m, auf 12 m liegen 18 Schwellen.

Die französische Verwaltung gibt ihre Investitionen von 1921 bis 1935 zu 89 Millionen Franken an. Nach den verschiedenen Kursen handelt es sich um einen Wert von 18,519 Millionen RM. Bei 165 km Neubauten ab Njok würde dies eine kilometrische Aufwendung von 112 500 RM bedeuten.

Gegenüber 310 km Betriebslänge 1914 stehen demnach 1939 505 km Betriebslänge, ein Zuwachs von 195 km.

6. Verkehrs- und Finanzergebnisse unter dem Mandat.

Nach dem Kriege hat sich auf der *Nordbahn* (Zusammenstellung 6) die Zahl der beförderten Personen bis 1929 zu einem Höhepunkt von über 357 000 Personen gehoben. Dann kam der Einschnitt der Wirtschaftskrise mit einem Abfall der Beförderungszahl auf 56 000 im

Jahre 1934. Darauf allerdings erzielte man mit einer Tarifsenkung einen Anstieg auf über 429 000 Reisende im Jahre 1937. Die Tonnenzahl stieg bis 1930 auf 77 000, fiel 1932 auf 54 000, ist nun wieder im Steigen begriffen, und hat 1936 annähernd 80 000 erreicht.

Dagegen ist aber das Finanzergebnis gegen die Vorkriegszeit ungleich schlechter geworden. Unmittelbar nach dem Krieg verstand man, die Betriebszahl der Nordbahn fortschreitend auf 58 im Jahre 1924 zu senken, dann aber schnellte sie hinauf und die Jahre 1931 bis 1933 forderten Betriebszuschüsse mit Betriebszahlen von 106, 112 und 102. Die Einnahmen je Betriebskm erklimmen zwar stattliche Höhen, bis zu 9110 RM im Jahre 1929, auch in den letzten Jahren lagen sie immer noch auf über 5000 RM, indes, die Überschußzahlen der Vorkriegszeit sind einem Fehlbetrag gewichen. Nur die Tatsache, daß man jeder Kapitalverzinsung ledig ist, kann zu dem Urteil führen, daß die Lage als „saine pour l'époque actuelle“ bezeichnet wird. Für die Jahre 1934 bis 1937 wird für die Gesamtwirtschaft der Kameruner Bahnen, Nordbahn und Mittellandbahn, ein Betriebsüberschuß ausgewiesen (Zusammenstellung 8).

Die Mittellandbahn (Zusammenstellung 7) hat mengenmäßig ihre Zahlen 1930 bis auf 110 000 Tonnen steigern können, sank aber 1931 auf 55 400 Tonnen ab. Der Verkehr erholte sich 1936 wieder auf 103 000 Tonnen. Ebenso stieg der Personenverkehr bis 1929 auf 133 000 Personen, fiel 1933 auf über 29 000 Reisende herab und stieg ähnlich wie bei der Nordbahn infolge der Tarifierabsetzung auf 255 000 Benutzer. Die Betriebszahl überschritt zwar 1930 das Hundert mit 108, 1931 mit 102, erholte sich dann aber wieder 1934 auf 84. Die kilometrischen Einnahmen erreichten 1929 den erheblichen Wert von 8405 RM, fielen dann aber auf etwas über 4000 RM.

Vom Jahre 1921 bis 1925 wurde die Strecke Njok — Makak als Schmalspurstrecke von 60 cm betrieben. Dabei war interessant, zu beobachten, wie sich der Verkehr in dem verhältnismäßig kurzen Zeitraum auf diesem 54 km langen Streckenabschnitt bei dem provisorischen Betrieb auf annähernd 7000 Personen und 9000 Tonnen hob. Die Betriebszahl lag 1925 auf 76.

Von 1934 bis 1937 werden für die insgesamt 505 km Betriebslänge der Nord- und Mittellandbahn nur noch die Gesamtergebnisse angegeben. Die Zahl der Reisenden hat 1937 684 387 erreicht, eine für reine Kolonialbahnen ganz außerordentliche Höhe. Die Frachten beliefen sich auf 218 246 Tonnen. Der Personenverkehr bringt etwa $\frac{1}{6}$, der Güterverkehr $\frac{4}{6}$ der Einnahmen. Die Betriebszahl steht für den Gesamtverkehr auf 69, die Einnahmen je Be-

triebskm auf 4762 RM. In Ermangelung einer Angabe über die geleisteten Tonnenkm kann festgestellt werden, daß sich die Einnahmen je beförderte Tonne von 73,5 auf 81,4 Franken gehoben haben, daß sie dem Frankenwerte nach allerdings von 12,11 RM (1934 1 Fr = 16,48 Rpf) auf 8,90 RM (1937 1 Fr = 10,08 Rpf) gefallen sind.

Von Bedeutung ist noch, daß die Einfuhrtransporte etwa $\frac{1}{6}$ bis $\frac{1}{4}$ der Ausfuhrtransporte auf der Nordbahn ausmachen, auf der Mittellandbahn $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{2}$. Der Binnenverkehr ist ganz verschwindend, ebenso der Eilgutverkehr. Es wurden befördert:

Im Jahre	In der Einfuhrrichtung t	in der Ausfuhrrichtung t	Im Binnenverkehr t	Insgesamt t
auf der Nordbahn				
1928	12 433	49 434	1 247	63 114
1934	8 583	48 862	1 595	59 040
auf der Mittellandbahn				
1928	14 615	39 817	2 810	57 242
1934	12 877	62 218	2 733	77 828

Aus dem Verhältnis der in Duala vom Schiff entladenen und auf das Schiff übergeladenen Tonnen geht hervor, daß fast die gesamte Ausfuhr mit der Bahn zum Schiff herangebracht wird, daß aber ein wesentlicher Teil der Einfuhr dem Bahntransport nicht zugutekommt, teils in Duala verbraucht wird, teils mit Lastwagen oder anderweitig ins Innere gebracht wird.

7. Die Tarife.

Die Tarife der Nordbahn lagen (nach Baltzer S. 425 und 433) vor dem Weltkriege im Personenverkehr mit 10, 7 und 3 Pf. je km höher als bei den Togobahnen. Der Einfachheit halber waren sie für die Abfertigung bis zu 30 km nur von 5 zu 5 km abgestuft, über 30 km nur von 10 zu 10 km. Für die Mittellandbahn war folgendes Tarifschema im Güterverkehr vorgesehen, in Pfennigen für das tkm:

Auf eine Entfernung bis	Anzustößen an den Satz von	Stückgutklasse					
		I	II	III	IV	V	
			Wagenladungs-klasse				
		I	II	III	IV	V	
100 km	—	65	45	32	20	14	9
101 bis 200 „	100 km	63	43	30	18	12	8
über 200 „	200 „	60	40	27	15	9	7

Unter dem Mandat wurden die Tarife einheitlich für die Nordbahn und für die Mittellandbahn festgesetzt. Um den Einwirkungen der Weltkrise zu begegnen, hat man am 1. Juli 1935 die Tarife bis zu 50 % herabgesetzt. Sie erreichten hiermit, allerdings umgerechnet in RM, einen für koloniale Eisenbahnbetriebe äußerst niedrigen Stand. 1937 mußte denn auch wieder eine Erhöhung um 25 bis 50 % eintreten (1 Fr = 16,41 Rpf 1935):

Klasse	je km ¹ bis zum 30. Juni 1935		je km ab 1. Juli 1935 ¹		Bemerkung
	Cts	Rpf	Cts	Rpf	
Personentarif					
1. Klasse	65	10,7	50	8,2	Kraftwagenbetrieb: für Europäer: 150 Cts je km = 24,6 Rpf für Eingeborene: 30 Cts je km = 4,9 Rpf
2. „	45	7,4	35	5,7	
3. „	22	3,6	10	1,6	
Gütertarif					
	je tkm		je tkm		
Eilgut	400	65,6	200	32,8	Lastkraftwagendienst je tkm: 130 Cts = 21,4 Rpf, der Satz liegt also über den Sätzen der Eisen- bahn ab 200 km Entfernung.
Frachtgut					
I. Güterklasse:					
bis 200 km	290	47,6	175	28,7	
über 200 „	280	46,0	150	24,6	
II. Güterklasse:					
bis 200 km	200	32,8	120	19,7	
über 200 „	190	31,2	100	16,4	
III. Güterklasse:					
bis 200 km	145	23,8	100	16,4	
über 200 „	130	21,4	80	13,1	
IV. Güterklasse:					
bis 200 km	90	14,8	75	12,3	
über 200 „	70	11,5	55	9,1	
V. Güterklasse:					
bis 200 km	60	9,9	50	8,2	
über 200 „	35	5,7	30	4,9	

Während auf der Nordbahn 1912 auf 1 tkm 25,2 Pf., im Jahre 1913 22,4 Pf. Einnahme kamen, nahm die französische Verwaltung 1926 auf 1 tkm 10,6 Rpf ein. Je Personenkm waren die beiden Vergleichszahlen für die Jahre 1913 und 1926 3,8 Pf. und 3,2 Rpf.

¹ 1935 1 Fr = 16,41 Rpf (1938 nur noch 7,17 Rpf).

8. Der Betrieb.

Auf der Nordbahn wird täglich ein Personenzug in jeder Richtung gefahren, auf der Mittellandbahn wechselweise ein Zug nach dem Innern, ein Zug nach der Küste.

Das rollende Material umfaßte 1914 23 Lokomotiven und 201 Wagen aller Art¹, 1936: 48 Lokomotiven und 521 Wagen.

Reisezeiten in Kamerun:

Strecke	km	Stationen	Reisezeit				Reisegeschwindigkeit	
			nach dem Innern		nach der Küste		nach dem Innern	nach der Küste
			Std	Min	Std	Min	km/Std	km/Std
Nordbahn	160	23	5	37	5	17	28,5	30,3
Mittellandbahn	308	24	9	1	8	45	35,2	39,4

Im Lokomotivdienst sind sowohl auf der Nordbahn wie auf der Mittellandbahn nicht weniger als je 6 Typen, im ganzen aber 10 Typen vorhanden. Von den 48 Lokomotiven sind 25 Maschinen deutscher Herkunft:

	Stück	Herkunft	Type	Dienstgewicht	Leergewicht t
Nordbahn:	2	Krauß—München	0-4-0	35	29,5
	1	Borsig—Berlin	1-4-0	33	28
	5	Orenstein & Koppel — Berlin	1-4-0	32	27
	1	Vulcan — Stettin	0-2-0	13,5	11
Mittellandbahn:	12	Borsig — Berlin	0-4-0	75	40
	4	Orenstein & Koppel — Berlin	0-3-0	22	17
			Tenderlok		

und 23 Lokomotiven französisch-belgischer Herkunft:

Nordbahn:	9	Corpet-Louvet — Paris	1-4-1	44	34
	2	Meuse — Lüttich	0-3-0	20	17
Mittellandbahn:	4	Mikado	1-4-1	—	45
	6	Corpet-Louvet — Paris	1-4-1	44	34
			Tenderlok		
	1	Corpet-Louvet — Paris	0-3-0	24	19
			Tenderlok		
	1	Corpet-Louvet — Paris	0-3-0	22	17
			Tenderlok		

¹ Nach deutschen Mitteilungen waren es 20 Lokomotiven und 311 Wagen.

Personal waren in deutscher Zeit an der Nordbahn etwa 350, an der in Entwicklung begriffenen Mittellandbahn etwa 275 Köpfe beschäftigt. 50 von diesen Kräften waren Weiße, der Rest, also 92 %, Eingeborene. Der derzeitige Personalbestand ist nicht bekannt. 1926 bestand er aus 2192 Köpfen, hierunter 65 Europäer (3 %).

9. Französische Eisenbahnpläne (Abb. 11).

Von den deutscherseits geplanten Erweiterungen des Netzes sind keine Linien zur Ausführung gekommen. Nach einer Verordnung des Kolonialministers vom 22. September 1930 wurden allgemeine Vorarbeiten für Bahnbauten in einer Ausdehnung von 2483 km ausgeführt. Sie wurden eingeteilt in drei Hauptlinien, drei Seitenlinien und eine Abkürzungslinie.

Die drei Hauptlinien waren

1. Von Jaunde nach Kaita am schiffbaren Logone über Vembe, Meiganga, Mbere und Baibokum	945 km
2. von Kaita nach Fort Archambault in der Provinz Schari über Mundu Doba und Kumra	345 km
3. von Kaita nach Marua über Manda-Bosoro, Pala, Torok, Mendiff	385 km
	zusammen 1675 km

Diese drei Strecken wurden 1931 zu 1,2 Milliarden Franken Baukosten einschl. Fahrzeugpark geschätzt (1 Fr. = 16,5 Rpf.), also zu 198 Millionen RM, je km zu 118 000 RM.

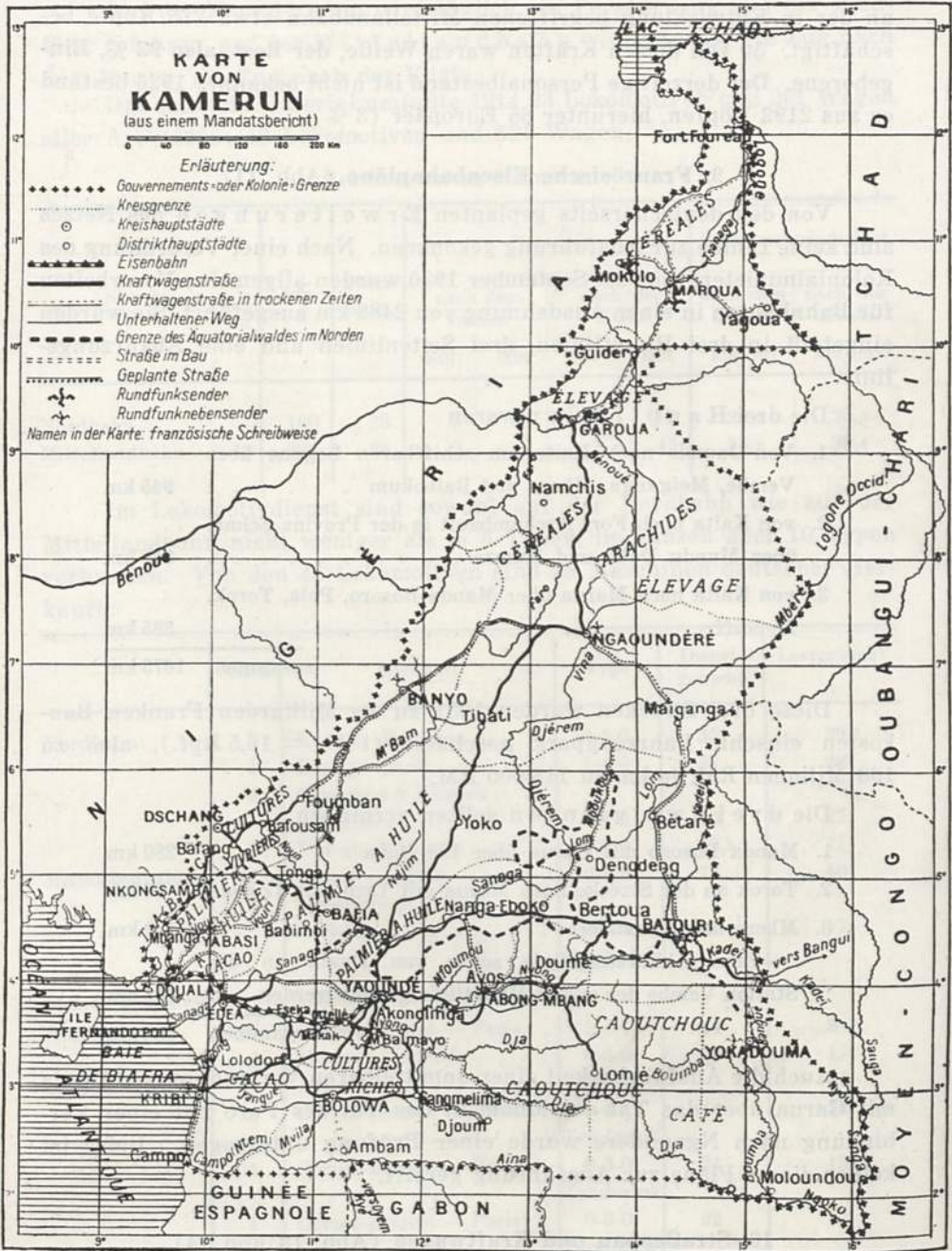
Die drei Zweiglinien sollten verbinden

1. Manda Bosoro mit Garua über Rei Buba	280 km
2. Torok an der Strecke nach Marua mit Tsebe am Logone	96 km
3. Mbere mit Ngaundere	120 km
Eine Abkürzungslinie sollte von Duala an die Station Vembe der ersten Hauptlinie gebaut werden . .	312 km
	zusammen 808 km

Auch die Ausführbarkeit einer unmittelbaren Verbindung von Duala mit Garua über das Tal des Mbam in das Tal des Faro mit einer Verbindung nach Ngaundere wurde einer Prüfung unterzogen. Indes ist keiner dieser Pläne zur Ausführung gereift.

10. Straßenbau und Kraftwagen (Abb. 13 und 14).

Als Ausgleich für die nicht ausgeführten Bahnen geben die Franzosen die Schaffung eines Wegenetzes von 4400 km ständig für Kraft-



JANUAR 1930

Abb. 13.

10.

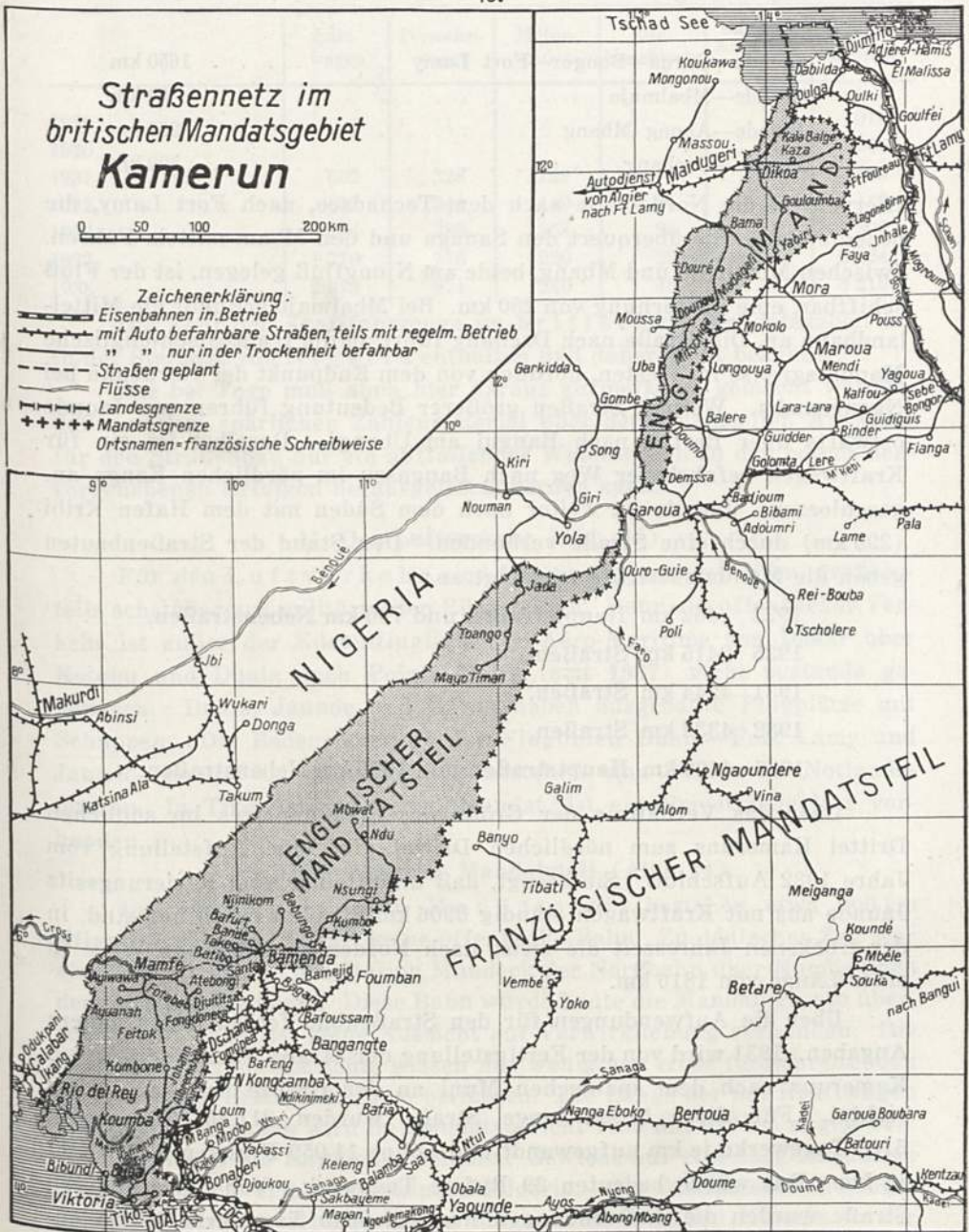


Abb. 14.

wagen benutzbarer Straßen an. Als besonders bemerkenswert werden die Verbindungen, ausgehend vom Regierungssitz Jaunde, hervorgehoben:

die Strecke

Jaunde—Garua—Bongor—Fort Lamy	1650 km
Jaunde—Mbalmajo	50 km
Jaunde—Abong Mbang	250 km
Jaunde—Dschang	500 km

Hiervon ist die Nordstraße nach dem Tschadsee, nach Fort Lamy, die bedeutendste. Sie überquert den Sanaga und den Mbam mittels Fähren. Zwischen Mbalmajo und Mbang, beide am Njongfluß gelegen, ist der Fluß schiffbar, eine Entfernung von 250 km. Bei Mbalmajo schließt die Mittel-landbahn an. Die Straße nach Dschang führt an die französisch-englische Mandatsgrenze im Westen, nördlich von dem Endpunkt der Nordbahn bei Nkongsemba. Weitere Straßen größerer Bedeutung führen von Jaunde ostwärts über Bertua nach Bangui am Ubangi. Dasselbst ist ein für Kraftwagen befahrbarer Weg nach Bangassu im nördlichen Kongo angeschlossen. Jaunde ist weiter nach dem Süden mit dem Hafen Kribi (295 km) durch eine Straße verbunden. Den Stand der Straßenbauten geben die Mandatsberichte wie folgt an:

1922	462 km Hauptstraßen und 700 km Nebenstraßen,
1925	2415 km Straßen,
1931	4244 km Straßen,
1932	4332 km Straßen,
1935	4400 km Hauptstraßen und 1600 km Nebenstraßen.

Über das Verhältnis der Größe des Straßennetzes im südlichen Drittel Kameruns zum nördlichen Drittel gibt eine Aufstellung vom Jahre 1932 Aufschluß. Sie besagt, daß unmittelbar vom Regierungssitz Jaunde aus mit Kraftwagen ständig 3906 km Straßen befahrbar sind, in der trockenen Jahreszeit die meist nach Norden zu gelegenen Wege in einer Länge von 1810 km.

Über die Aufwendungen für den Straßenbau fehlen leider nähere Angaben. 1931 wird von der Fertigstellung der Straße Ebolowa im Süden Kameruns nach dem spanischen Muni an der Grenze bei Ambam berichtet. Für diese 51 km lange Straße wurden 311 454 Tagewerke, 6100 Tagewerke je km aufgewandt und Löhne 11 059 Franken (1780 RM) je km. Das würde bedeuten 29 Rpf je Tagewerk. Von einer anderen Straße wurden die Aufwendungen nur auf 3645 Tagewerke je km angegeben, 4673 Franken für Löhne und Lebensmittel, 771 RM je km, je Tagewerk also 21 Rpf.

Die Zahl der Kraftwagen nebst Motorrädern und Anhängern im französischen Mandatsgebiet hat sich wie folgt entwickelt:

	Last- wagen	Personen- wagen	Motor- räder	Zug- Maschinen	Anhänger	Zu- sammen
1929.						910
1930.						944
1931.	652	328	129	—	—	1 109
1932.	632	344	149	24	—	1 149
1933.	734	380	158	24	6	1 302
1937.	1 770	775	220	29	30	2 824
1938.	2 022	871	240	46	37	3 216

Die Zahl der Kraftfahrzeuge im britischen Mandatsgebiet ist in der Statistik von Nigeria enthalten und daher nicht bekannt.

Wie bei Togo muß auch hier darauf aufmerksam gemacht werden, daß aus dem spärlichen Zahlenmaterial über den finanziellen Aufwand für den Straßenbau nur ein auffallender Widerspruch zu den betont hervorgehobenen Erfolgen herausgelesen werden kann.

11. Der Luftverkehr (Abb. 15).

Für den Luftverkehr sind Vorbereitungen getroffen, größtenteils scheinbar aus militärischen Rücksichten. Denn ein öffentlicher Verkehr ist außer der Küstenfluglinie der Aéro-Maritime von Dakar über Kotonu und Duala nach Pointe Noire (seit 1937) nicht zustande gekommen. Duala, Jaunde und Garua haben ausgebaute Flugplätze mit Schuppen. Die Bodensicherung der Fluglinien Duala—Fort Lamy und Jaunde—Bangui ist vollendet. Es bestehen eine Reihe von Notlandeplätzen. In Tiko, im englischen Mandat, ist ein Privatlandeplatz vorhanden.

12. Der englische Mandatsenteil (Abb. 14).

In dem englischen Mandatsenteil bestehen etwa 300 km Pflanzungsbahnen, jedoch keine öffentliche Bahn. Zu deutscher Zeit war eine Zweigbahn von der Station Mundeck der Nordbahn über Kumba nach dem Memefluß geplant. Diese Bahn würde heute die Mandatsgrenze überschreiten. Daher ist keine Aussicht auf Verwirklichung vorhanden. Die englischen Mandatsberichte wissen nur wenig von einer fortschreitenden verkehrlichen Erschließung zu berichten. Die Länge der mit Kraftwagen befahrbaren Straßen wird im Mandatsbericht 1935 mit 639 km angegeben. Dagegen legen die Engländer offenbar Gewicht auf eine möglichst enge Verbindung mit dem angrenzenden Nigeria. Der Mandatsbericht führt 1925 eine Straßenverbindung von Mogonu im östlichen Nigeria in der Längsrichtung durch den nördlichen Teil des englischen Mandatsbereiches von Kamerun über Dikoa — Madagali — Mubi nach dem

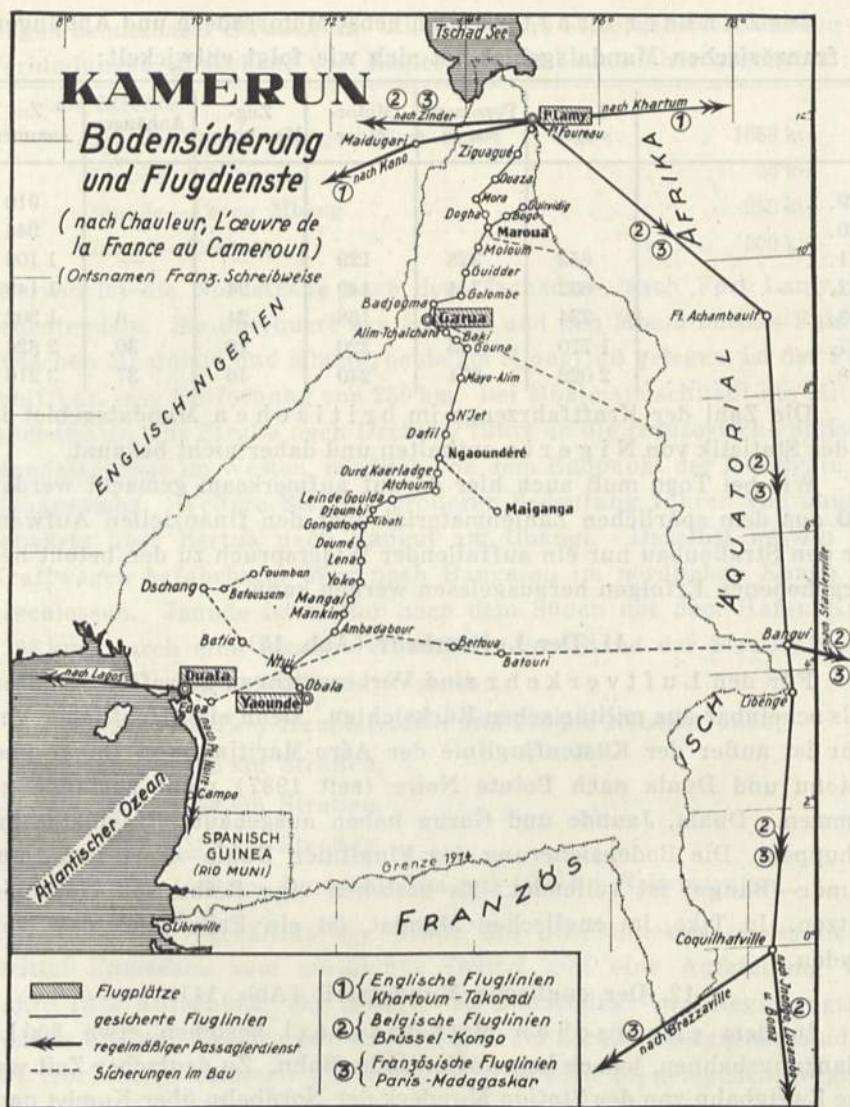


Abb. 15.

nigerischen Jola an. Auch von Maiduguri bestehen Verbindungen in den nördlichen Teil des englischen Mandats, eine weitere von Jola nach dem südlichen Mandatsteil. Zwischen dem im Süden gelegenen Viktoria-Bamenda-Distrikt und dem nördlichen Dikoa-Distrikt klafft jedoch eine mehrere hundert Kilometer lange Lücke. Die Straßen im Küstengebiet beschränken sich auf die Verbindungen von Viktoria und Tiko nach Buea, von Tiko nach Viktoria und entlang der Küste nach Jsongo, von Viktoria nach Kumba, mit der geplanten Verlängerung bis Bamenda.



Abb. 16. Duala in Kamerun (Luftbildaufnahme aus Chauleur).

African Survey gibt selbst die von dem öffentlichen Dienst unterhaltenen Allwetterstraßen auf nur 132 Meilen (212 km) an und beziffert die von den Eingeborenen zu unterhaltenden Erdwege, in der Regenzeit nicht befahrbar, auf 300—400 Meilen (480—650 km). Über das Anwachsen des Kraftwagentransportes in den Distrikten Buea und Tiko, also am Regierungssitz und im Hafengebiet, wird berichtet, daß sich von 1935 die täglich beförderten Tonnen auf 1936 von 100 auf 500 bis 600 Tonnen gehoben haben. Daß die Straße Mamfe nach Bamenda auf eine Entfernung von 75 Meilen (131 km) etwa 46 000 Schillinge je km kosten soll, hat bisher ihre Weiterführung verhindert. Die Straßenunterhaltung wird bei den in der Tat ganz ungewöhnlich starken Regenfällen rings um den Kamerunberg (Niederschlagshöhe 10 000 mm) für sehr schwierig erachtet.

13. Die Häfen.

Den **Ü b e r s e e v e r k e h r** vermittelt in der Hauptsache der Hafen **D u a l a**. Duala erhielt 1890 eine 200 m lange Kaimauer, die 1914 um weitere 200 m verlängert wurde. Der Mandatsinhaber hat eine neue Anlage geschaffen mit 550 m Kailänge für vier Seeschiffe, mit 3400 m Gleislänge, mit einem Leichterkai von 190 m Länge, für einen Umschlag von 400 000 Tonnen geeignet. Der Höchstumschlag betrug 1929 167 000 Tonnen. **B o n a b e r i** hat seit 1935 eine Anlegebrücke für Holz und Bananenumschlag. **K r i b i** hatte nur für den Kautschukumschlag der Eingeborenenpflanzungen einige Bedeutung, ging dann völlig zurück, bis neuerdings die Straßen nach Ebolowa und Spanisch-Guinea dem Hafen mit Autotransporten steigend wieder Umschlag zuführen. Im englischen Mandatsteil vermitteln **V i k t o r i a** und **T i k o** den Bananenumschlag.

Mit den deutschen Bananendampfern wird Viktoria von Hamburg aus in 14 Tagen erreicht.

Der Hafenverkehr der beiden Häfen im englischen Mandatsteil Viktoria und Tiko und der beiden Häfen im französischen Mandats-
teil Duala und Kribi betrug:

Hafen	1929			1933		
	Zahl der Schiffe	Entladen t	Verladen t	Zahl der Schiffe	Entladen t	Verladen t
Viktoria	127	—	—	112	2 993	4 467
Tiko ¹	96	4 249	3 799	89	2 217	18 897
Duala	416	57 707	108 579	351	28 979	96 332
Kribi	91	3 741	6 119	151	5 475	9 193

Hafen	1936			1937		
	Zahl der Schiffe	Entladen t	Verladen t	Zahl der Schiffe	Entladen t	Verladen t
Viktoria	173	5 081	6 523	—	6 838	6 191
Tiko ¹	91	7 257	55 059	—	8 575	64 324
Duala	386	46 587	142 715	412	6 819	174 059
Kribi	103	8 500	10 500	—	—	—

¹ Deutsche Bananen.



Abb. 17. Pflanzungsbahn in Kamerun (Aufnahme Kemner).

Über die in der *Ausfuhr*richtung auf den beiden Eisenbahnstrecken beförderten Güter gibt die nachstehende Tabelle Auskunft. In der *Einfuhr*richtung überwiegen Salz, Baustoffe, Benzin.

Jahr	Ausfuhr Güter auf der Nord- und Mittellandbahn in t ¹			
	1912	1935	1936	1937
Kakao	4 552	12 355	13 000	14 925
Kaffee	—	1 385	2 030	2 704
Erdnüsse	—	5 115	10 000	3 604
Bananen	—	8 118	20 000	30 157
Palmkerne	16 000	34 313 (37 022)	40 000	35 908
Palmöl	3 594	7 381 (7 954)	10 000	11 510
Holz	11 600	29 988 (36 447)	23 569	41 639
Sonstige Güter	—	13 719	23 185	26 553
Insgesamt	—	112 374	141 784	167 000

¹ Die Zahlen in Klammer geben die *Gesamtausfuhr* des Jahres, also auch die Transporte ohne Benutzung des Schienenweges an.

Die Statistik gibt bis 1934 die Güterarten für die Nordbahn und Mittellandbahn noch getrennt. Danach beförderten diese beiden Bahnen in Tonnen:



Abb. 18. Kameruner Urwald aus der Vogelperspektive als Beispiel für das Trassierungsgelände der Mittellandbahn (Aufnahme Kemner).



Abb. 19. Negerpfad im Kameruner Urwald.

1934	in der Einfuhrichtung		1934	in der Ausfuhrichtung	
	die Nordbahn	die Mittel-landbahn		die Nordbahn	die Mittel-landbahn
Alkohol	16	44	Erdnüsse	544	3 756
Konserven	34	87	Holz	25 714	21 870
Emballagen	368	1 132	Ebenholz	—	—
Mehl	123	116	Kautschuk	—	120
Baustoffe	1 917	2 287	Kakao	3 697	5 313
Lebensmittel	337	52	Palmöl	1 776	4 000
Benzin	585	1 083	Lebensmittel	5 409	1 186
Eisenwaren	327	117	Palmkerne	9 161	22 650
Reis	117	45	Felle	—	—
Seife	39	39	Tabak	—	40
Salz	2 724	1 748	Bananen	1 900	148
Tabak	100	51	Kaffee	551	149
Gewebe	183	276			
Wein, Bier	13	30			
Zusammen	6 883	7 107	Zusammen	48 752	56 232
Insgesamt in der Einfuhr	13 990		insgesamt in der Ausfuhr	104 984	

Sonstige Güter: 19 060

Gesamte Tonnenzahl 1934: 138 034



Abb. 20. Gerodeter Urwaldweg in Kamerun (Aufnahme Karstedt).



Abb. 21. Straße in Kamerun.

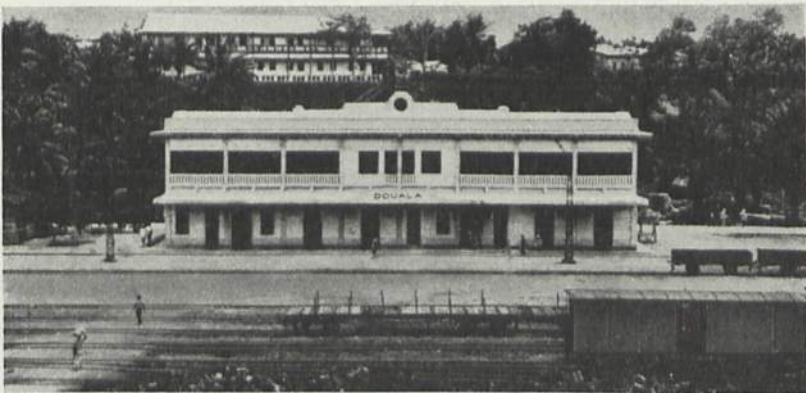


Abb. 22. Empfangsgebäude Duala in Kamerun (Mandatsbericht).

Aus dem britischen Mandatsgebiet geht die gesamte Ausfuhr mit Hilfe der Pflanzungsbahnen über See. Sie betrug 1936 in Tonnen:

Kakao	4 774
Palmkerne	1 506
Palmöl	1 648
Kautschuk	582
Bananen	50 000

Vor dem Kriege war eine Niger-Benue-Transport-Gesellschaft im Entstehen begriffen, die den schiffbaren Benue im Norden der Kolonie auszunutzen trachtete. Ebenso sollte der schiffbare Schari und Logone für den Transitverkehr nach dem Ubangi und dem Kongo von einer deutsch-französisch-belgischen Schiffahrtsgesellschaft dienstbar gemacht werden.

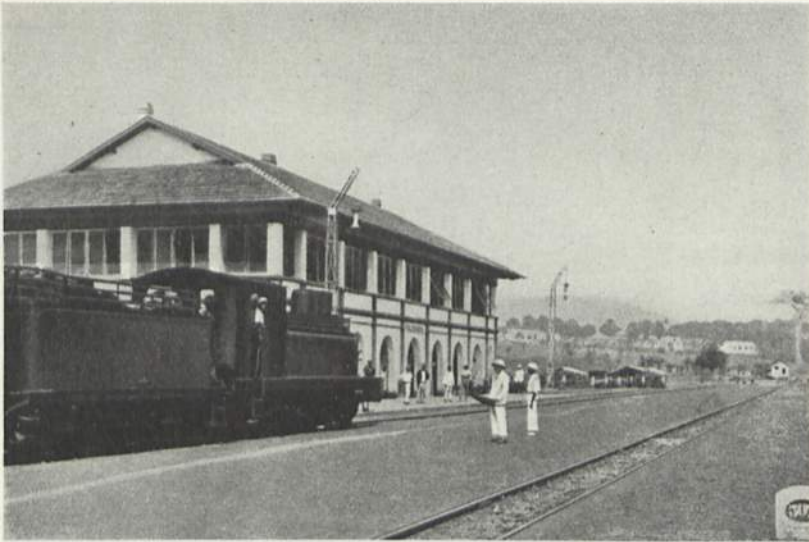


Abb. 23. Empfangsgebäude Jaunde in Kamerun (Mandatsbericht).

14. Statistik.

Die Verkehrsleistungen und die finanziellen Ergebnisse konnten für die Nordbahn und die Mittellandbahn in den Zusammenstellungen 6 und 7 getrennt bis zum Jahre 1934 gegeben werden. Vom Jahre 1934 ab werden die Zahlen nur noch für beide Bahnen zusammen veröffentlicht



Abb. 24. Deutsches Empfangsgebäude in Bonaberi in Kamerun (Aufnahme Lenz & Co).



Abb. 25. Autofähre in Kamerun (Buch der deutschen Kolonien).

(Zusammenstellung 8). Da die gefahrenen Personenkm und die tkm nicht bekannt sind, wurde in den Vergleichszahlen eine Einnahme je beförderte Person und je beförderte Tonne errechnet, ein Durchschnittswert, mit dem in den Kostenanschlägen der Kolonialbahnen öfter gerechnet wird. Für die Jahre 1913 und 1926 sind die Werte je Personenkm und je tkm angegeben.



Abb. 26. Die Dibamba-Brücke auf der Mittellandbahn in Kamerun (Aufnahme Lenz & Co.).

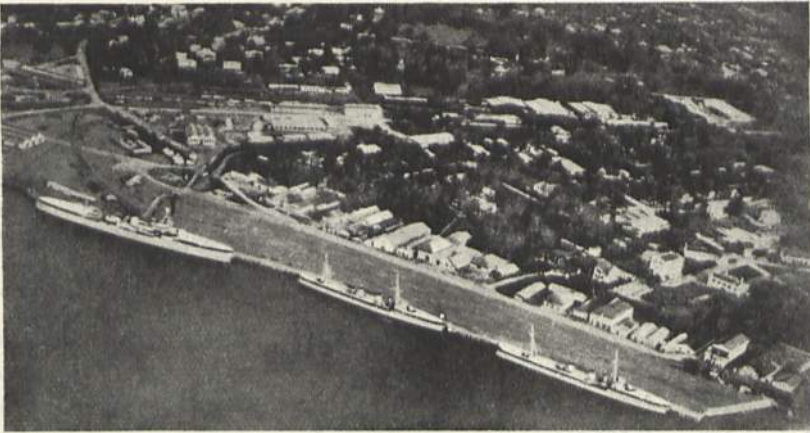


Abb. 27. Neuer Kai in Duala in Kamerun (Aufnahme Chauleur).

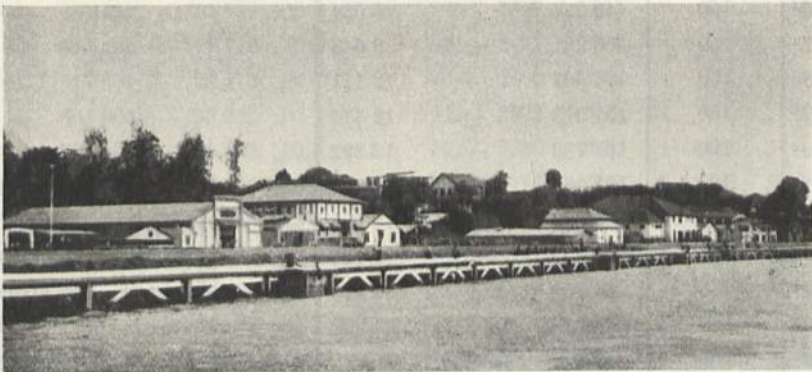


Abb. 28. Neuer Kai in Duala in Kamerun (Aufnahme Chauleur).

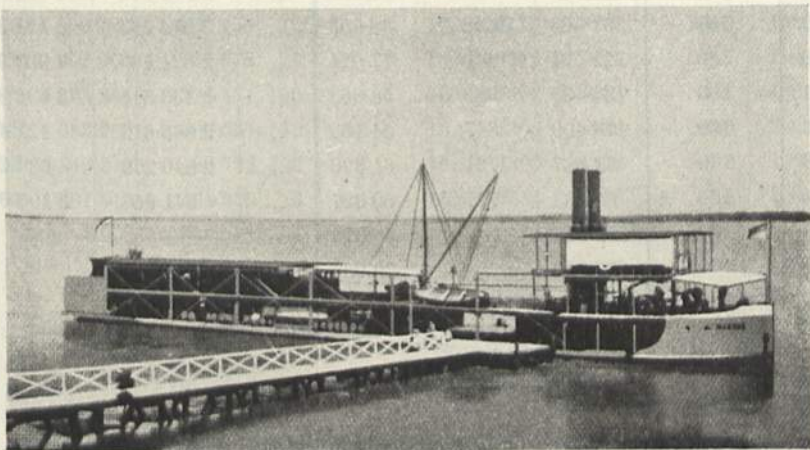


Abb. 29. Dampfer der Niger-Benue-Transport-Gesellschaft, Kamerun (Aufnahme Karstedt).

Zusammenstellung 6. Die Betriebsergebnisse der

1	2	3			6	7		8	
		Verkehrsleistungen				Finanzielle			
		Personen- verkehr	Güter- verkehr			Wert	Einnahmen		
			Beförderte Personen	Gepäck u. Eilgut			Insgesamt		Personen- verkehr + Gepäck	Güterverkehr (Eilgut, Frachtgut, Tiere)
km	Zahl	t	t						
1911 ¹	160	89 932	—	15 542	M	95 794	269 885		
1912	160	154 333	—	24 485	„	176 980	408 417		
1913	160	159 333 ³	—	40 719 ³	„	244 678	637 080		
1914	160	195 000	—	37 000	—	—	—		
1915	160	—	—	—	—	—	—		
1916 ¹	160	40 254	—	5 054	fres	—	—		
1917	160	60 281	—	9 643	„	—	—		
1918	160	74 567	—	13 171	„	—	—		
1919	160	131 913	—	12 374	„	—	—		
1920	160	164 783	—	12 292	„	—	—		
1921	160	112 462	533	12 626	„	609 060	639 337		
1922	160	140 861	535	18 188	„	644 528	811 731		
1923	160	210 095	742	22 135	„	922 963	1 047 849		
1924	160	257 753	800	35 975	„	1 100 164	1 516 573		
1925	160	306 356	1003	54 999	„	1 584 924	2 672 083		
1926	160	347 122 ³	1574	52 187 ³	„	2 109 130	3 305 494		
1927	160	327 868	1482	59 981	„	2 923 304	4 441 887		
1928	160	309 784	1218	63 114	„	2 755 881	4 535 335		
1929	160	357 408	1448	68 753	„	3 014 683	5 121 363		
1930	160	322 524	1449	77 024	„	2 821 786	4 903 347		
1931	160	130 435	985	56 063	„	1 433 515	3 632 867		
1932	160	78 400	847	54 169	„	3 965 612	121 440		
1933	160	71 887	721	61 390	„	2 840 279	938 217		
1934	160	55 583	727	60 327	„	641 956	3 105 695		
1935	160	113 248	—	56 376	—	—	—		
1936	160	277 520	—	79 988	—	—	—		
1937	160	429 552	—	—	—	—	—		

¹ 1. 4.—31. 12.² Einschl. Sägewerk Bonaberi.

Die Ausgaben des Sägewerks betragen zwischen 5 und 10% der Gesamtausgaben, die Einnahmen werden nicht besonders angegeben.

Kameruner Nordbahn 1911—1937.

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18										
										Ergebnisse									
										Betriebs- ²				Vergleichszahlen					
										Ein- nahmen	Aus- gaben	Überschuß (+) Fehlbetrag (—)	Zahl %	Jahres- durchschnitts- kurs in M, RM	Auf 1 km Betriebslänge			Einnahmen	
Ein- nahmen RM	Aus- gaben RM	Überschuß + Fehlbetrag — RM	Auf 1 be- forderte Person RM	Auf 1 be- forderte Güter- tonne RM															
380 432	319 642	+ 60 790	84	—	2378	1998	+ 380	1,06	17,4										
633 558	414 092	+ 219 466	65	—	3960	2588	+ 1372	1,15	16,7										
950 700	517 170	+ 433 530	54	—	5942	3232	+ 2710	1,54	15,6										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
305 373	361 113	— 55 740	118	100 fres=80,0	1527	1805	— 268	—	—										
494 168	376 429	+ 117 739	76	„ 80,0	2471	1882	+ 589	—	—										
540 064	517 651	+ 22 413	96	„ 80,0	2700	2588	+ 112	—	—										
718 154	664 909	+ 53 246	92	„ 64,0	2872	2660	+ 212	—	—										
1 325 224	834 937	+ 490 287	63	„ 39,0	3230	2035	+ 1195	—	—										
1 303 322	953 692	+ 349 630	73	„ 39,0	3177	2325	+ 852	2,11	19,7										
1 567 120	1 172 582	+ 394 538	75	„ 37,0	3624	2712	+ 912	1,69	16,5										
2 149 942	1 268 065	+ 881 877	59	„ 28,0	3762	2219	+ 1543	1,23	13,3										
2 776 956	1 615 550	+ 1 161 406	58	„ 22,0	3818	2221	+ 1597	0,94	9,3										
4 436 649	4 268 542	+ 168 107	96	„ 22,0	6100	5869	+ 231	1,19	10,7										
5 746 317	4 570 085	+ 1 176 085	80	„ 16,5	5926	4713	+ 1213	1,00	10,4										
7 957 442	7 308 352	+ 649 090	92	„ 16,5	8206	7537	+ 669	1,47	12,2										
7 780 934	6 749 610	+ 1 031 324	87	„ 16,5	8024	6960	+ 1064	1,47	11,8										
8 833 873	6 803 720	+ 2 030 153	77	„ 16,5	9110	7016	+ 2094	1,39	12,3										
7 924 678	7 202 000	+ 722 678	91	„ 16,5	8172	7427	+ 745	1,44	10,5										
5 517 300	5 823 844	— 306 544	106	„ 16,5	5690	6006	— 316	1,81	10,7										
4 174 213	4 683 250	— 509 037	112	„ 16,5	4305	4830	— 525	2,03	9,5										
4 256 756	4 346 548	— 89 792	102	„ 16,5	4390	4482	— 92	1,93	10,6										
4 930 063	4 301 313	+ 628 750	73	„ 16,5	5084	4436	+ 648	1,90	8,5										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—										

3

Jahr	Pkm	tkm	Einnahmen	
			auf 1 Pkm Rpf	auf 1 tkm Rpf
1913	6 472 627	2 841 702	3,8	22,4
1926	10 930 772	5 114 795	3,2	10,6

Zusammenstellung 8.

Die Betriebsergebnisse der

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Jahr	Betriebslänge km	Verkehrsleistungen					Finanzielle			
		Personen- verkehr Be- förderte Personen	Güterverkehr			Ins- gesamt	Wert	Einnahmen		
			Gepäck und Eilgut t	Frachtgut				Güter- verkehr (Eilgut, Frachtgut, Tiere)		
				Einfuhr- richtung t	Ausfuhr- richtung t					
1934	505	85 780	1645	—	—	138 034	fres	1 755 821	10 135 458	
1935	505	187 333	1877	26 824	112 374	141 078	„	1 989 554	11 671 108	
1936	505	424 216	2261	38 654	141 784	182 699	„	2 654 824	13 517 694	
1937	505	684 387	3246	48 000	167 000	218 246	„	4 281 000	17 751 000	

Anmerkung: Ab 1935 werden die Ergebnisse der Nord- und Mittellandbahn

IV. Deutsch-Südwestafrika.

1. Die deutschen Bahnen 1914 (Abb. 30, 31 und 32).

Mit Deutsch-Südwestafrika verbindet sich für uns Deutsche die Erinnerung an die schweren Aufstände der Jahre 1904 bis 1906. Den Verkehrstechniker mahnen die erlittenen Verluste an versäumte Gelegenheiten und verzögerte Entschlüsse. Der Blick auf die Karte erzählt ihm aber auch von großen und kennzeichnenden Erfolgen deutscher kolonialer Verkehrsarbeit: im Norden der Aufschluß der Kupferminen von T s u m e b, längs der Nord-Südbahn der Kranz blühender F a r m e n, in ihrem Mittelpunkt die Anlagen um Mariental, im Süden die zeitweise stillgelegten einst so ertragreichen D i a m a n t f e l d e r, keiner der erzielten Erfolge möglich, ohne daß der Schienenstrang die 100 km breite Öde der Namibwüste unter Überwindung größter Bauschwierigkeiten namentlich hinsichtlich der Wasserbeschaffung durchschritten hätte.

Zu Beginn des Weltkrieges setzte sich das Eisenbahnnetz Südwestafrikas aus 2118 km Schienenlänge zusammen. 265 km waren geplant und teils im Bau. Von den im Betrieb befindlichen Bahnen hatten 1242 km die Kapspur (1,067 m) und 876 km die 60-cm-Spur. Die 265 km lange Strecke der Ambolandbahn von Otjiwarongo nach Okokahana war in 60-cm-Spur geplant. 126,6 Mio Mark waren in 2107 km angelegt, je Kilometer im Durchschnitt etwa 60 000 Mark, wobei die 60-cm-Spur mit 37 000 bis 40 000 Mark je Kilometer zu bemessen ist, die Kapspur mit etwas über

Zusammenstellung 8.

Kamerunbahnen 1934 bis 1937.

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Ergebnisse									
Betriebs-				Vergleichszahlen					
Ein- nahmen	Aus- gaben	Über- schuß	Zahl %	Jahres- durchschnitts- kurse in RM	Auf 1 km Betriebslänge			Einnahmen	
					Ein- nahmen RM	Aus- gaben RM	Über- schuß RM	Auf 1 be- förderte Person RM	Auf 1 be- förderte Güter- tonne RM
13 873 533	11 803 604	2 069 929	85	100fres = 16,50	4533	3857	676	3,38	12,1
14 631 359	11 245 415	3 385 944	77	„ 16,50	4780	3674	1106	1,75	13,7
17 078 140	12 510 118	4 568 022	73	„ 15,21	5144	3768	1376	0,95	11,3
23 861 000	16 500 000	7 361 000	69	„ 10,08	4762	3293	1469	0,63	8,9

nicht mehr getrennt angegeben.

70 000 Mark für 1051 km Baulänge, mit 98 000 Mark je Kilometer für die aus der 60-cm-Spur in die Kapspur umgebaute Strecke Karibib—Windhuk. Die Ambolandbahn war mit 13 Mio Mark, mit 49 000 Mark je Kilometer veranschlagt.

Ursprünglich gingen von Swakopmund zwei 60-cm-spurige Bahnen aus, die alte Feldbahn Swakopmund—Khan—Jakalswater—Karibib—Windhuk (erbaut 1897—1902) und die Otavibahn Swakopmund—Usakos—Tsumeb (erbaut 1903—1906). Beide Bahnen führten also auf etwa 180 km zueinander parallel, ein merkwürdiges Bild in einem so eisenbahnarmen Lande, das jedoch in der für Massentransporte ungeeigneten, nach militärischen Gesichtspunkten angelegten Linienführung als Feldbahn seine Ursache hatte. 1911 wurde die Strecke Karibib—Windhuk in Kapspur umgebaut in Anbetracht der Wahl dieser Spur für die Bahnen Windhuk—Keetmanshoop, Lüderitzbucht—Keetmanshoop und Seeheim—Kalkfontein. Die umgebaute Strecke Windhuk—Karibib wurde bei Onguati an die Otavibahn herangeführt und die Feldbahnstrecke Swakopmund—Karibib, seit 1910 nur noch für eingeschränkten Betrieb benutzt, 1915 aufgegeben. Unter dem Mandat wurde nunmehr auch die Teilstrecke der Otavibahn von Swakopmund bis Karibib 1915 in Kapspur umgebaut, so daß jetzt die Otavibahn mit ihrer 60-cm-Spur bei Usakos an die Hauptstrecke der Kapspur anschließt und die Transporte umgeladen werden müssen.

Eisenbahnen in Deutsch-Südwestafrika 1914

Hauptbahnen	Kleinbahnen	Spurweite m	Gesamtlänge km	In Betrieb	Im Bau	Anlagekapital M	Kilometrische Baukosten M	Gewicht		Zulässiger Rad- druck ¹ in t
								der Schiene	des Oberbaues	
								in kg/m		
Swakopmund—Jakalswater— Karibib (1902)		0,60	194	194	—	7 700 000	39 700	9,5	3,8	1,3
Karibib—Windhuk (1902, umge- baut in Kapspur 1911)		1,067	191	191	—	18 700 000	98 000	20,0	82,68	4,0
Otavibahn (1906) und Otavi— Grootfontein (1908)		0,60	671	671	—	25 140 000	37 400	15,0	50,2	3,25
Südbahn: Lüderitzbucht—Keet- manshoop (1908) und Seeheim— Kalkfontein (1909)		1,067	545	365 180	— —	38 460 000	70 700	20,0	82,68	4,0
Nordsüdbahn: Windhuk—Keet- manshoop (1912)		1,067	506	506	—	36 600 000	72 400	20,0	82,68	4,0
Ambolandbahn: Otjiwarongo— Okahakana		0,60	265	—	265	13 000 000	49 000	15,0	50,2	3,25
	Khan—Kupfer- gruben, Anschluß- bahn	zus.:	2372	2107	265	139 600 000	59 000			
		0,60	11	11	—			9,5	38,0	1,3
				2118	(1242 km Kapspur, 876 km 60-cm-Spur)					

Es wurden vom Mandatsinhaber gebaut:

Kalkfontein—Nakop (1915) . . .	1,067	134	—	Betriebslänge 1914: 2 107 km
Walfischbai—Swakopmund(1915)	1,067	34	—	1939: 2 399 „
Otjiwarongo—Outjo	0,60	74	—	Zuwachs: 292 „
Windhuk—Gobabis (1930) . . .	1,067	228	—	
		470	—	

Auf den Diamantfeldern sind 130 km Schmalspurbahnen in Betrieb von Kolmannskuppe nach Bogenfels.



Abb. 30.

Lord Haileys „African Survey“ gibt die Streckenlänge des Eisenbahnnetzes für das Jahr der Abtretung an die Mandatsherrschaft zu 2140 km an. Es handelt sich in der Tat in Südwestafrika um ein koloniales Schienen-„Netz“, ein zusammengehöriges System zweier vom Meer ins Innere gerichteter Aufschlußbahnen Swakopmund—Windhuk und Lüderitzbucht—Seeheim—Kalkfontein, der Verbindungslinie beider von Windhuk nach Seeheim und der nunmehr bei Usakos anschließenden Otavibahn.

Die Strecken der südwestafrikanischen Bahnen sind im allgemeinen mit der Höchstneigung 1 : 60 trassiert mit Halbmessern nicht unter 200 m, mit Kreuzungsgleisen von 210 m Länge. Dagegen zeigt die Südbahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop eine 38 km lange fast ununterbrochene Steigung 1 : 40, einen Anstieg von + 767 auf + 1498 m. Die Nordsüdbahn hat eine noch steilere Rampe 1 : 34 von 8 km, auf der eine Steigung von 235 m von + 1688 auf + 1923 m Höhe überwunden wird. Die alte

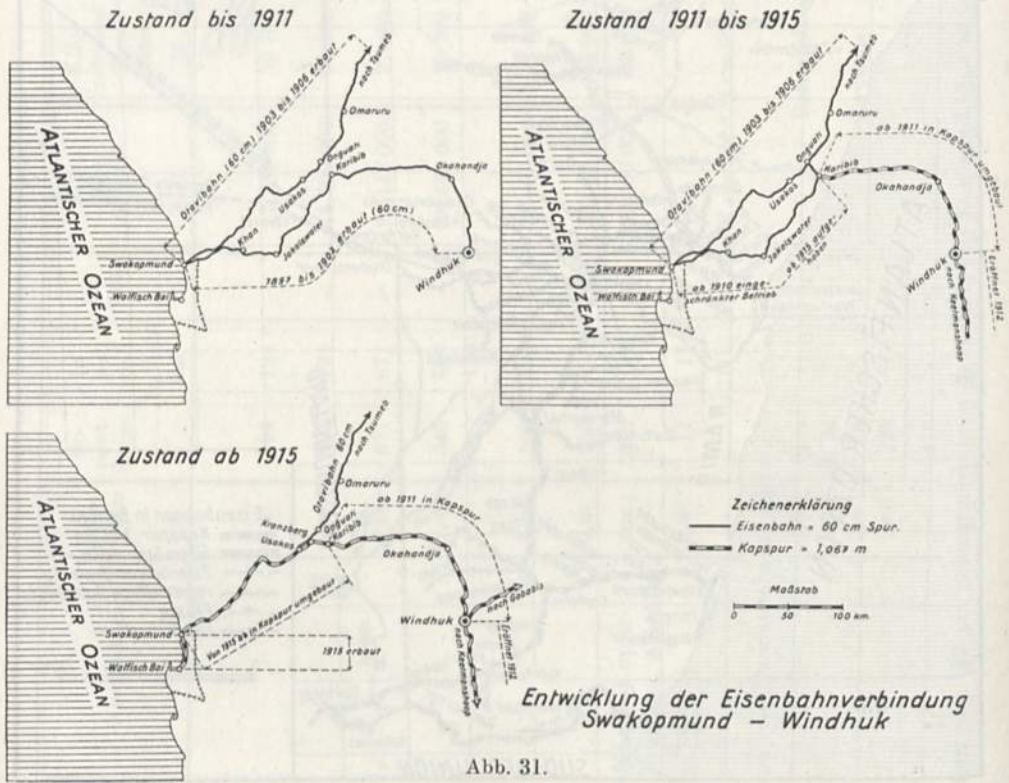


Abb. 31.

Feldbahn Swakopmund—Windhuk hatte im Khanbezirk sogar Steigungen 1 : 21. Sie stieg bis Karibib auf + 1165 (km 194), bis Oka-handja (km 311) auf + 1321 m, bis Windhuk (km 382) auf + 1637 m. Die Nordsüdbahn hat ihren Scheitelpunkt auf + 1923. Die Bahn Seeheim—Kalkfontein liegt in ihrem Höchstpunkt auf + 1298 m. Die Südbahn ersteigt auf 140 km Länge eine Höhe von + 1498 m.

Mit diesen Zahlen ist bereits gesagt, daß die Linienführung der südwestafrikanischen Bahnen einen von den Bahnen Togos sehr verschiedenen, dem der Nordbahn in Kamerun ähnelnden, im übrigen aber für

afrikanische Bahnen südlich der Sahara geradezu typischen Längsschnitt aufweist, ein unmittelbarer steiler Aufstieg vom Meer auf das innerafrikanische Hochland, teils in mehreren Stufen.

2. Die Betriebsergebnisse und die Tarife bis 1913.

Die Betriebsergebnisse vor dem Kriege sind charakterisiert durch verhältnismäßig hohe kilometrische Verkehrseinnahmen. Sie betragen 1912 ohne Baugut (das jeweils abgezogen oder wenigstens erörtert werden muß, weil es bei den im Entstehen begriffenen Kolonialbahnen einen unverhältnismäßig hohen Anteil an den Einnahmen zu haben pflegt) auf der Strecke Karibib—Windhuk 6612 Mark, auf der Südbahn 3369 Mark und erreichten auf der Otavibahn 7334 Mark. Allerdings lagen die Einnahmen je Tonnenkm entsprechend hoch auf 18,3 und 24,7 und 10 Pf., je Personenkm auf 5,47, 4,4 und 6,37 Pf. (Baltzer S. 446). Die Otavibahn konnte dabei für diesen für Kolonialbahnen verhältnismäßig niedrigen tonnenkilometrischen Durchschnittssatz befördern, da sie eine günstige Linienführung aufweist und eine gleichmäßige Betriebsbelastung hatte.

Bei der sehr dünnen Bevölkerungszahl von nur 0,5 auf 1 km² konnten auf dem immerhin ausgedehnten Netz von 1914 km (1913) nicht mehr als 126 000 Reisende und 137 000 t als befördert nachgewiesen werden (Zusammenstellung 9 und 10). Um so mehr überrascht das Gesamtergebnis mit der Betriebszahl 57,3 und dem Betriebsüberschuß von annähernd 4 Mio Mark. 1912 hatte die Otavibahn eine Betriebszahl von 49,4, die Südbahn von 80,3 erarbeitet.

Die Einheitssätze für Güter waren folgende (Baltzer S. 425 und 434):

	Pfennige je tkm					
	für die Stückgutklasse		für die Wagenladungs-klasse			
	A	B	I	II	III	IV
Otavibahn	40 ¹	20	30	20	12	7
die anderen Strecken .	40	25	30	15	12	7

¹ mit einer Zwischenklasse 30 Pf.

Welchen verkehrswirtschaftlichen Fortschritt die Eisenbahn für die Kolonie bedeutete, geht aus der Gegenüberstellung der Transportkosten

mit dem Ochsen-gespann Mitte der 90er Jahre gegenüber den Tarifen der Eisenbahnbeförderung in der Wagenladungsklasse I und IV hervor (nach Karstedt S. 187 und 216):

Strecke	km	Kosten für 1 Zentner mit		
		dem Ochsen-gespann Mark	der Eisen- bahn in Klasse I Mark	IV Mark
Swakopmund—Windhuk	315	25 bis 30	4,72	1,10
Lüderitzbucht—Keetmanshoop	366	20	5,49	1,28
Windhuk—Keetmanshoop	507	45	7,60	1,77

Das Tonnenkm Ochsen-gespann kostete also etwa 2 Mark. Es lag erheblich höher, als im allgemeinen die Kosten angegeben werden mit 35 bis 75 Pf. vor dem Weltkrieg¹.

Von Bedeutung war in Südwest die Viehausfuhr. Sie wurde in der Weise begünstigt, daß auf eine Entfernung von 400 bis 600 km der Fracht-betrag für ein Stück Großvieh nicht mehr als 22,90 Mark betrug.

Der Personentarif sah folgende Sätze in Pfennigen je km vor:

		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Personenzüge	1913	10	7	4
		12	8	4
Schnellzüge	1934 je Meile	2 Pence	1½ Pence	
	- je km	10 Rpf	7,5 Rpf	

Es ergibt sich folgendes Bild: Trotz der dünnen Bevölkerung von nur 0,5 Menschen je km² befriedigende Beförderungszahlen und Betriebs-ergebnisse bei erträglichen Betriebsausgaben.

Den Betrieb der Otavibahn führte auch nach ihrer Verstaatlichung (1910) die Otavi Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft, die Strecken Karibib—Keetmanshoop verwaltete das Gouvernement, die Südstrecke Lüderitzbucht—Keetmanshoop und Seeheim—Kalkfontein wurde von der Deutschen Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft betrieben.

¹ Die dem Buch von Karstedt entnommenen Sätze sind auffallend hoch. Vielleicht waren sie ein Ergebnis mangelnden Angebots und größerer Nachfrage in der aufstrebenden Kolonie.

3. Der Verlust der Kolonie und der Übergang in Feindeshand.

Am 5. Juli 1915 wurde die 5000 Mann starke deutsche Schutztruppe von den 60 000 Mann der Uniontruppen bei Khorab an der Otavibahn zur Übergabe gezwungen. Das Gebiet wird seit 1920 von der Südafrikanischen Union als Mandat verwaltet, nachdem bis dahin (17. Dezember) England das Mandat für sich in Anspruch genommen hatte. Der Caprivizipfel, die schmale Verbindung mit dem Sambesi, wurde von England dem Betschuana-Protectorat zugeschlagen, mußte aber 1929 der Mandatsregierung unterstellt werden. 1939 wurde das schmale Landstück vom Verwaltungsbezirk Windhuk getrennt und dem Bezirk Pretoria unterstellt, weil es sich angeblich von Windhuk nicht gut erreichen lasse.

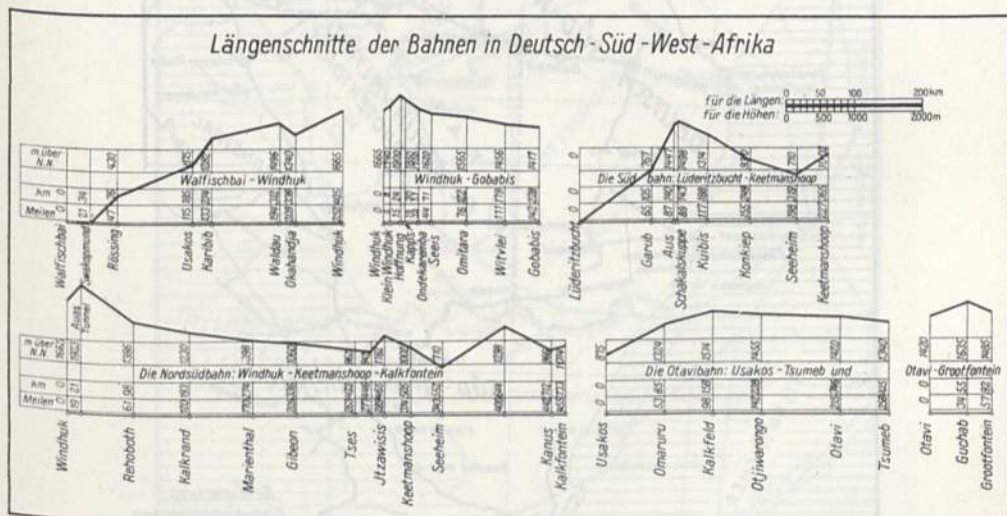


Abb. 32.

4. Bauten unter dem Mandat (Abb. 30, 31 und 32).

Die Mandatsregierung hatte bereits im Kriege die Südbahn Lüderitzbucht—Seeheim—Kalkfontein über diese Station hinaus an das Netz der Südafrikanischen Union über die Grenzstation Nakop nach Upington und Prieska angeschlossen. Bei Beginn des Weltkrieges endete der Schienenstrang, der bei de Aar von der Hauptstrecke Kapstadt—Johannesburg westlich abzweigt, in Prieska. Die gegen Deutsch-Südwest gerichteten Operationen veranlaßten die Afrikaner zu einem beschleunigten Ausbau der Linie. Im November 1914 war bereits Upington erreicht, 146 Meilen = 245 km von Prieska, und am 25. Juni 1915 wurde in Kalkfontein der Anschluß an die deutsche Strecke bewirkt, 230 Meilen = 370 km von Prieska



Abb. 33.

entfernt. Die Streckenlänge auf südwestafrikanischem Boden von Nakop bis Kalkfontein beträgt 83 Meilen = 134 km. Mit diesem Bau sind die Zentren des südafrikanischen wirtschaftlichen und politischen Lebens sehr viel näher an Deutsch-Südwestafrika herangerückt, die Entfernungen auf der Eisenbahn sind aber immer noch gewaltig, sie betragen von

- Windhuk nach Kapstadt 2225 km,
- Windhuk nach Johannesburg 2152 km,

in die Kohlendistrikte von Natal über 2300 km.

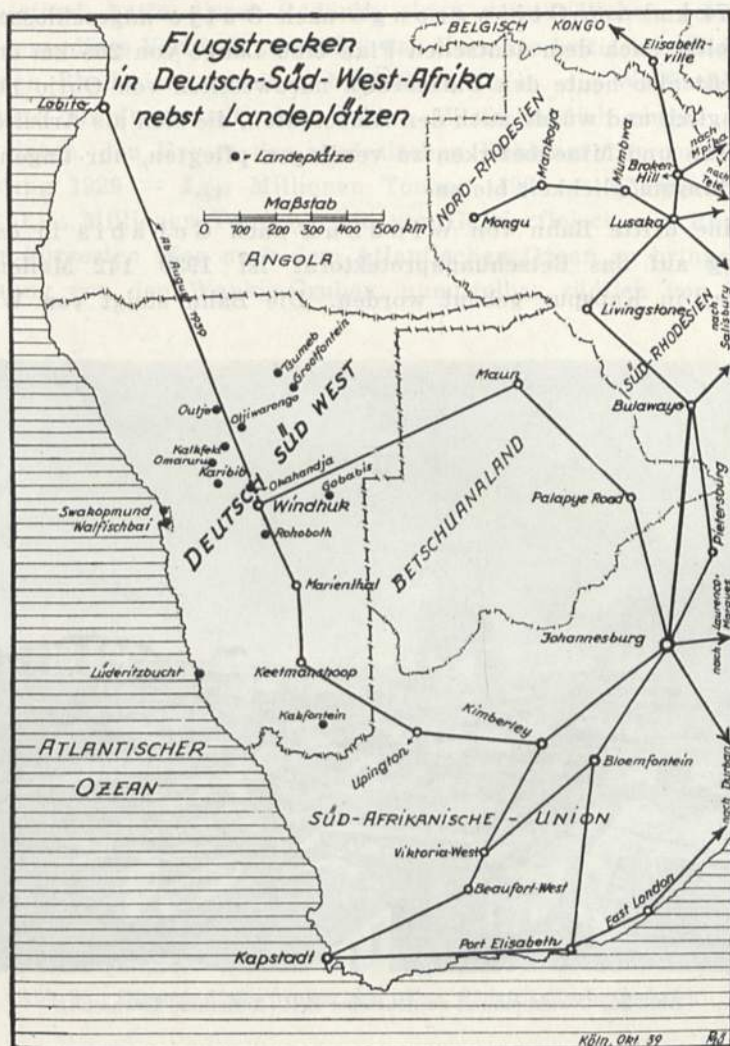


Abb. 34.

Die Union hat den Hafen Swakopmund als Eingangshafen von Deutsch-Südwest ausgeschaltet. Die Walfischbai, an sich noch englisches Territorium, aber unter Mandatsverwaltung, ist Haupthafen Südwestafrikas geworden. Walfischbai wurde daher 1915 durch eine 34 km lange Bahn an die bestehende deutsche Bahn bei Swakopmund angeschlossen.

Im Nordwesten wurde die Bauabsicht der deutschen Verwaltung, an die Otavibahn bei Otjiwarongo eine Bahn ins Amboland zu bauen, nur in sehr beschränktem und nach der dem Bau zugrunde gelegenen Absicht in unzulänglichem Maße ausgeführt. Es wurde an die 60-cm-spurige Otavibahn in gleicher Spurweite eine 46 Meilen lange Zweig-

bahn (74 km) von Otjiwarongo nach Outjo angeschlossen. Die Bahn sollte nach dem deutschen Plan eine Länge von 265 km erhalten, erschließt also heute den Farmbezirk nordwestlich von Outjo nur sehr unzulänglich und würde auch den Amboleuten, die sich als Arbeiter nach den Farm- und Minenbezirken zu verdingen pflegten, nur ungenügende Verbindungsmöglichkeit bieten.

Eine dritte Bahn von Windhuk nach Gobabis in östlicher Richtung auf das Betschuanaprotektorat ist 1930 142 Meilen lang (229 km) in Kapspur gebaut worden. Die Bahn steigt von Windhuk

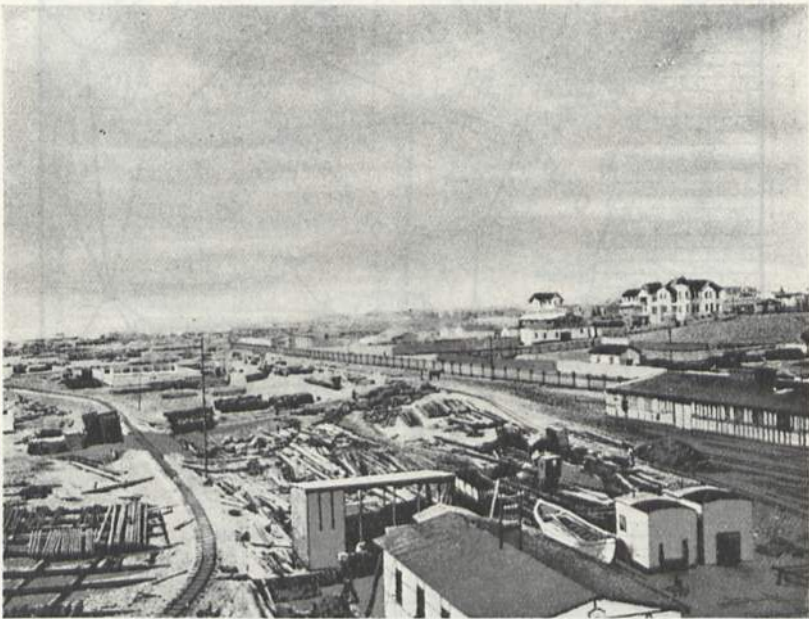


Abb. 35. Swakopmund zu deutscher Zeit (Aufnahme Townsend).

(+ 1665 m) auf + 1900 m bei Station Hoffnung (km 24) und fällt bis Gobabis auf + 1417 m. Sie arbeitet völlig unwirtschaftlich und stellt lediglich ein politisches Zugeständnis an die in dieser Gegend als Gegengewicht gegen das deutsche Farmertum angesiedelten Angolaburen dar, denen man einen Anschluß an die Eisenbahnen von Südwest zugesagt hatte.

5. Eisenbahnbau durch die Kalahari-Wüste (Abb. 33).

Diese Linie war allerdings eine Zeitlang als Ausgangsstrecke einer großen Überlandverbindung durch das Betschuana-Protektorat nach Rhodesien gedacht. Solange Deutsch-Südwestafrika unter britischem

Mandat stand, hatte dieser Gedanke einen verständlichen politischen Grund, denn diese Verbindung schloß das Herz des britischen Südafrika, der beiden Rhodesien, an einen britischen Hafen, die Walfischbai, an und führte nur durch britisches Gebiet. Wirtschaftlich gingen die Gedanken dahin, den Export der rhodesischen Kohlengruben von Wankie (Förderung 1929 = 1,143 Millionen Tonnen, 1936 = 777 000 Tonnen, 1937 = 1,135 Millionen Tonnen) und von Gefrierfleisch aus Rhodesien auf dem kürzesten Weg nach dem Atlantischen Ozean zu bringen. Die Entfernung von den Wankie-Gruben, unmittelbar südlich von Living-

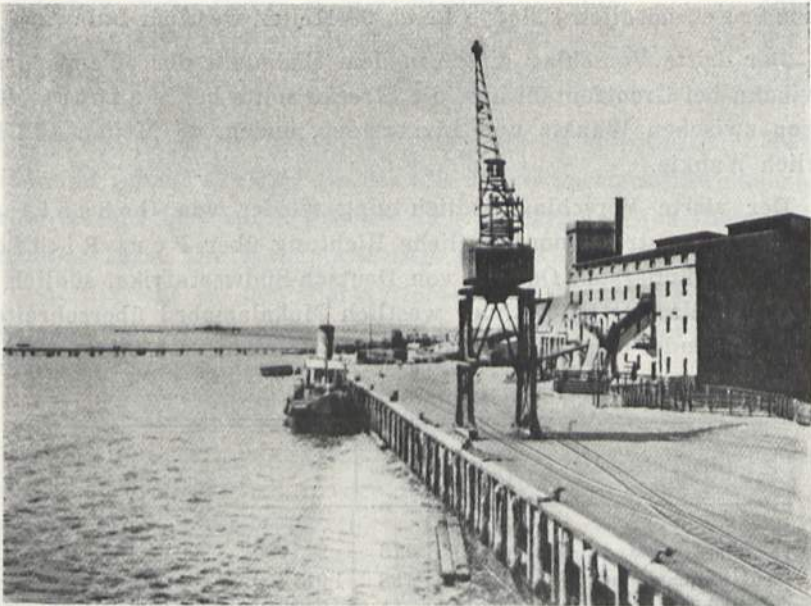


Abb. 36. Der neue Hafen Walfischbai (Obst, Südafrikanische Seehäfen).

stone, bis zum Atlantischen Ozean auf dem Wege über die Benguellabahn nach dem Hafen Lobito, beträgt etwa 1900 Meilen, nach Walfischbai dagegen nur 1000 Meilen. Wenn nun auch nach der Fertigstellung der Benguellabahn 1931 der Gedanke an eine weitere Verbindung von Rhodesien nach dem Atlantik in den Hintergrund trat und gar die Politik der Südafrikanischen Union kein Interesse daran haben kann, dieser Gestalt der britischen Politik einen verkehrlichen Rückhalt zu geben, denn sowohl das englische Betschuanaland-Protektorat wie auch Deutsch-Südwestafrika sind imperialistische Ziele der Union, so bleiben die Pläne dennoch von Interesse und deuten auf eine Zukunft in der südwestafrikanischen Entwicklung. Von diesem Gesichtspunkt seien einige Ein-

zelheiten angeführt. Die Linienführung wurde untersucht auf Kosten des britischen Kolonialfonds im März, April und Mai 1931.

Der erste Vorschlag betraf eine Verbindung von Gobabis mit Palapye Road an der Strecke Mafeking—Bulawayo, 129 Meilen südlich Bulawayo und 439 Meilen Bahnweg von Palapye Road bis zu den Wankie-Gruben. Die Neubaulänge beträgt 525 Meilen = 845 km, die Entfernung Walfischbai—Wankie 2148 km. Mit dieser Linienführung war gegenüber der Benguellabahn schon viel gewonnen, denn die Entfernung von Wankie nach Lobito beträgt 3060 km.

Der zweite Vorschlag verlegte den Endpunkt der Linie nach Plumtree, nördlich Palapye Road, 63 Meilen westlich Bulawayo.

Der dritte Vorschlag ging von dem Endpunkt der 60-cm-spurigen Otavibahn bei Grootfontein aus, die Strecke sollte bei Matetsi, einer Station zwischen Wankie und Livingstone, enden, 45 Meilen (72 km) westlich Wankie.

Der vierte Vorschlag endlich ging wieder von Gobabis aus, hielt aber eine streng nordwestliche Richtung über Fort Rietfontein in der äußersten Ostecke von Deutsch-Südwestafrika, südlich des Ngami-Sees, das Botletle Rivier westlich Makalamabed überschreitend. Die Strecke endet bei Matetsi, Baulänge 594 Meilen = 956 km.

Es wurde veranschlagt:

die Teilstrecke	Meilen	km	Kosten		je km RM (1 £ = 20 RM)
			£	RM	
Gobabis-Grenze	70	113	245 000	4 900 000	40 000
im Betschuanaland	490	788	1 913 450	38 269 000	48 500
Grenze bis Matetsi	34	55	223 618	4 472 360	81 200
die Gesamtstrecke	594	956	2 382 068	47 641 360	49 800

Die Schätzung von 50 000 RM je Baukilometer ist zweifellos bescheiden und setzt sehr günstige Geländebeziehungen voraus. In der Tat soll lediglich die Überbrückung des Botletle Rivier eine etwa 250 m lange Brücke verlangen. Die Schätzung von 700 000 Tonnen Verkehr allein aus der Richtung von Süd-Rhodesien ist für afrikanische Verkehrsbeziehungen mindestens für die Entwicklungsjahre sehr hoch. Die Benguellabahn beförderte 1936 erst 314 000 Tonnen, ist in ihrer Entwicklung allerdings durch alte Verträge der Kupferminen mit den rhodesischen Bahnen und dem Hafen Beira in ihrer Entwicklung gehemmt.

Einstweilen wird an eine Verwirklichung dieses Projektes nicht gedacht werden können.

6. Betriebs-, Verkehrs- und Finanzergebnisse.

Das Schienennetz Deutsch-Südwestafrikas setzt sich 1939 nunmehr aus folgenden Strecken zusammen:

Walfischbai—Swakopmund—Usakos—Kranzberg—Windhuk (1,067 m) 252 Meilen	=	405 km
Usakos—Kranzberg—Otavi—Tsumeb (60-cm-Spur) 258 Meilen	=	415 km
Otavi—Grootfontein (60 cm) 57 Meilen	=	92 km
Otjiwarongo—Outjo (60 cm) 46 Meilen	=	74 km
Windhuk—Keetmanshoop—Seeheim (1,067 m) 343 Meilen . . .	=	552 km
Lüderitzbucht—Seeheim—Kalkfontein (1,067 m) 310 Meilen . .	=	499 km
Kalkfontein—Nakop-Grenze (1,067 m) 83 Meilen	=	134 km
Windhuk—Gobabis (1,067 m) 142 Meilen	=	228 km
		<hr/>
		= 2399 km

Von 2399 km haben 581 km 60-cm-Spur, 1818 km die Kapspur. Von der Union sind gebaut 470 km. Da die alte Feldbahnstrecke Swakopmund—Karibib aufgegeben wurde, ergeben sich nur 292 km Mehr-Betriebslänge gegenüber 1914. Die Mandatsstatistik gibt 2370 km an. Daneben sind bei Lüderitzbucht auf den Diamantfeldern von Kolmannskuppe über Elisabethbucht und Pomona nach Bogenfels etwa 130 km Schmalspur-Privatbahnen im Betrieb (Blumhagen, Südwestafrika S. 79).

Die Mandatsberichte bringen über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse nur spärliche Bemerkungen. Sie beklagen die Hochwasserschäden, die gelegentlich in der Regenperiode entstehen. Ende der zwanziger Jahre verursachte die anfallende Trockenheit einen bedenklichen Notstand, dem die Bahnen durch Tarifiermäßigungen für Futtermittel entgegenkommen mußten. Weitgehend mußten den Farmern die Frachten gestundet werden, da sie Ende 1930 bei dem Viehsterben — 60 bis 70 % der Bestände waren eingegangen — am Ruin angelangt waren. In den Otaviminen aber wurde die Kupferförderung eingestellt. Es wurden nach dem Geschäftsbericht der Unionbahnen 1932/33 befördert von Tsumeb nach der Walfischbai an Kupfererzen:

1931/32	40 350 Tonnen, aber
1932/33 nur	14 298 Tonnen.

Die Kupfererzförderung fiel wie folgt zurück:

1930	1931	1932	1933	1934
		Tonnen		
210 743	135 605	42 996	73	0

Die Ausfuhrmengen an Kupfererzen bewegten sich absteigend in folgender Größe (Mandatsbericht 1937):

1929	66 743 Tonnen
1930	53 787 „
1931	36 625 „
1932	21 548 „
1933	66 „
1934	— „
1935	4 923 „
1936	— „



Abb. 37. „Straße“ bei Windhuk (Aufnahme Townsend).

1937 ist die Förderung wieder aufgenommen worden.

Über die Betriebs- und Verkehrsergebnisse wird nachstehend in den Zusammenstellungen 9 bis 12 das bekanntgewordene Material gebracht. Die Zahlenreihen in den Zusammenstellungen 9 bis 11 entstammen den Mandatsberichten, die Zahlen der Zusammenstellung 12 sind aus den Geschäftsberichten der Unionbahnen entnommen. Auf Widersprüche ist in den Anmerkungen hingewiesen. Über die Stärke des Personals bringt der Bericht der Unionbahnen folgende Zahlen für 1938: auf 2352 Betriebskilometer 2351 Afrikaner und 1039 Europäer, also 30,6 % Europäer, 1,4 Köpfe Personal je km. Zu deutscher Zeit waren etwa 500 Europäer und über 1800 Eingeborene im Dienste der Eisenbahnen tätig, auf 1 km 1,1 Kopf, eine auch für Kolonialbahnen sehr niedrige Besetzung.



Abb. 38. Der Flugplatz bei Windhuk (Buch der deutschen Kolonien).

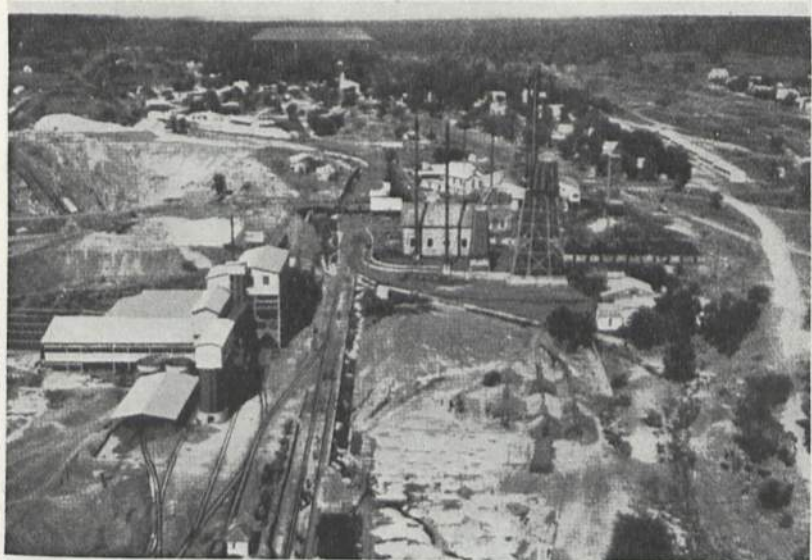


Abb. 39. Die Kupferminen bei Tsumeb in DSW (Aufnahme Karstedt).

Zu dem von den Union-Bahnen errechneten hohen Gesamtverlust von über 3 Millionen £ nimmt H. K. Meyer in der Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen 1938 Heft 51 S. 973 ff. Stellung. Der für 1932/33 in der Zusammenstellung 12 mit 2 368 335 £ angegebene Verlust (bei Meyer: 2 316 580 £) wäre zu vermindern

1. um die Beträge der Zufuhrkosten des rollenden Materials zu den 1930 km entfernten Werkstätten in East London, da die Werkstätten in Deutsch-Südwestafrika geschlossen wurden,
2. um die hohen Ausgaben für die Dienstkohletransporte aus Nordtransvaal über eine Bahnentfernung von 2360 km, die sich



Abb. 40. „Autostraße“ in der Namib-Wüste in DSW (Buch der deutschen Kolonien).

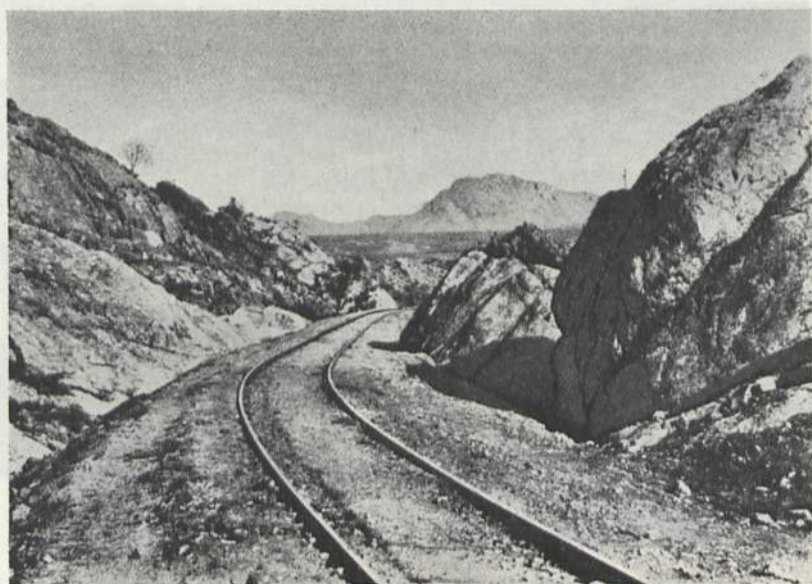


Abb. 41. Eisenbahnstrecke Lüderitzbucht—Aus in DSW (Buch der deutschen Kolonien).

bei Anfuhr über Lourenço Marques und Beira über See vermindern ließen,

3. um die Selbstkosten der Transporte, die unter entsprechender Tarifierung künstlich auf weiten Bahnstrecken nach Union-Häfen geleitet werden, statt sie in Walfischbai oder Lüderitzbucht umzuschlagen.

Hierzu könnte noch hinzugefügt werden, daß die den deutsch-südwestafrikanischen Bahnen durch die Tarifpolitik der Unionbahnen entstehenden Einnahmeverluste beträchtlich sein müssen. Werden doch

Beispiele angeführt, wonach Transporte aus der Union nach Deutsch-Südwest auf Wegen über 2000 km fünffach höher tarifieren als die nur über $\frac{1}{5}$ des Weges gehenden Transporte von Walfischbai oder von Lüderitzbucht. Es ist auch bezeichnend, daß dem Werte nach 1937 nur $\frac{1}{3}$ der Einfuhr über See in das Mandat einging, $\frac{2}{3}$ aber über den Landweg. In der Ausfuhr nahm nur $\frac{1}{6}$ den Weg über die Union.

Der Personenverkehr konnte die Vorkriegszahlen, nach der Zahl der verkauften Fahrkarten zu urteilen (Zusammenstellung 10 und 11, bis 1930 steigend auf 117 000, aber einschließlich der Strecke bis de Aar, 1937 nur 80 000 lediglich im Mandat, dagegen 1911



Abb. 42. Bahnhof Aus bei km 40 der Strecke Lüderitzbucht—Keetmanshoop in DSW (Aufnahme Lenz & Co.).

178 000 beförderte Personen) nicht annähernd erreichen. Die Menge der beförderten Tonnen ist gegen 1913 nicht abwägbar, da diese in der Mandatsstatistik nach Versand- und Empfangsgut getrennt erscheinen und, soweit sie den Binnenverkehr des Mandats darstellen, also doppelt gezählt würden. Indes ist die Tonnenzahl selbst des Jahres 1910 mit 178 000 Tonnen offenbar weit überholt. Die Einnahmen je Betriebskilometer (Zusammenstellung 9) waren zunächst gestiegen, überholten auch die letztjährigen Einnahmen vor 1914 (1929/30 5571 RM), fielen aber 1933/34 auf 2007 RM ab und erholten sich nunmehr wieder. Die Ausgaben dagegen sind dauernd erheblich höher als vor 1914, daher auch die ungünstigen Betriebszahlen von weit über 100, 1932/33 gar 222.

Die einzelnen Strecken der Kolonie werden mit Personenzügen unter dem Mandat wie folgt bedient:

Strecke	wöchent- liche Züge	Meile	km	Reisezeit Std	Reisege- schwindigkeit km/Std
Walfischbai—Windhuk	2	252	315	{ 15 11½	{ 21 27,4
Windhuk—Keetmanshoop		314	505	15	33,6
Windhuk—Keetmanshoop—de Aar .		882	1419	40	35,5
Windhuk—Keetmanshoop—de Aar— Kapstadt		1383	2225	63	35,3
Lüderitzbucht—Keetmanshoop . . .		227	365	17	21,5
Usakos—Tsumeb	3	258	415	15½	26,8
Usakos—Grootfontein	3	272	438	18	24,4
Windhuk—Gobabis	4	142	228	8 bis 12	28,5 bis 19

7. Der Kraftwagen (Abb. 30).

Wie in den anderen Kolonien hat auch in Deutsch-Südwest der Kraftwagen seinen Siegeszug begonnen. Man spricht von 32 000 km „Landstraßen“, die jedoch im allgemeinen nur bestenfalls aus eingeebneten Wegen bestehen. Die meist trockenen Riviere gestatten die Überquerung ohne Brückenbauwerke. Im „African Survey“ wird davon gesprochen, daß eine Art Wegebehörde in jedem Bezirk eingerichtet werden soll, die die Befugnis erhalten soll, Beiträge für Neubauten zu erheben, zu denen die Regierung $\frac{2}{3}$ beisteuern soll. Eingetragen waren 1938:

3232 Personenwagen,
94 Autobusse,
1285 Lastwagen.

Die Lastwagen betätigen sich im allgemeinen als Zubringer zur Eisenbahn und haben in der Käse- und Milchwirtschaft ein weites Feld der Tätigkeit gefunden. Die Autobuslinien schließen an die Bahnhöfe an und bestreichen die Gebiete seitwärts der Bahn in teils beträchtlicher Länge. Sie werden von der Eisenbahn oder von der Post betrieben. Folgende Linienverkehre bestehen:

Usakos nach Okombahe,
Karibib nach Otjinbingwe,
Okahandja nach Hochfeld, Osire und Otjisongati,
Windhuk nach Dordabis (61 Meilen, 4mal wöchentlich),
Ekuja und Nauchas,

Omitara, 2mal wöchentlich, nach Kismet und nach Okavarumendu,
Gobabis nach Naosanabis, Oliphantskloof, Witvlei,
Otjiwarongo nach Waterberg, zeitweise aufgehoben,
Kalkrand nach Kub,
Mariental nach Eirup (54 Meilen), Maltahöhe (81 Meilen), Rheinpfalz
(105 Meilen), 1mal wöchentlich,
Keetmanshoop nach Aroab (108 Meilen) und Koes (98 Meilen), 2mal
wöchentlich,
Kalkfontein nach Warmbad (36 Meilen).



Abb. 43. Güterzug in der Namib-Wüste bei km 287 (Station Feldschuhhorn) der Strecke Lüderitzbucht—Keetmanshoop in DSW (Aufnahme Lenz & Co.).

8. Die Häfen.

Swakopmund, der deutsche Hafen des Schutzgebietes, ist heute Seebad. Die englische Walfischbai ist der Hafen Deutsch-Südwestafrikas geworden.¹ Nach dem Ausbau des Hafens, der 1926 beendet war, sind ausreichende Lösch- und Verladeeinrichtungen an dem 450 m langen, 30 m breiten Kai vorhanden. Die Bahn nach Windhuk hat nunmehr hier in Walfischbai ihren Ausgangspunkt, der Bahnhof wurde 1927 erneuert. Die beiden 1936/37 von den Deutschen Afrikalinien in Dienst gestellten 15 000 Tonnen-Dampfer „Pretoria“ und „Windhuk“ erreichen von Hamburg Walfischbai in 14 Tagen.

¹ Obst, Grundzüge einer Geographie der südafrikanischen Seehäfen. Hannover 1935. Sonderdruck aus dem Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft zu Hannover für 1934 und 1935.

Einen schweren Rückschlag hat L ü d e r i t z b u c h t durch die zeitweise Stilllegung der Diamantfelder erlitten. 1932 wurde die Förderung eingestellt, 1935 allerdings wieder aufgenommen. Die Hafenstatistik spricht eine beredete Sprache und läßt die Rückwirkung auf den Eisenbahnverkehr erkennen:

Jahr	Walfischbai		Lüderitzbucht	
	Geladen t	Entladen t	Geladen t	Entladen t
1926	71 424	42 225	3 700	63 619
1929	91 468	70 514	6 862	35 136
1932	60 751	33 651	5 210	6 438
1935	22 227	32 868	6 094	10 894
1936	24 201	44 802	8 503	16 589
1937	65 429	58 330	9 008	19 227

Der Hafenverkehr von Lüderitzbucht hängt von der Diamantgewinnung und dem dadurch beeinflussten Geschäftsleben des Hinterlandes ab. Demgemäß gibt die Gewinnung der geförderten Diamanten einen Aufschluß über die gleichlaufende Entwicklung des Hafenverkehrs. Es wurden gefördert in Karat (0,2051 g):

1912/13	959 965
1926	683 801
1933	2 374
1934	4 126
1935	128 463
1936	184 916

Dementsprechend ging allein von 1930 auf 1931 die Zahl der Arbeiter in den Diamantfeldern von 3880 auf 901 zurück.

Die Schiffe müssen in Lüderitzbuch draußen ankern und geleichtert werden.

9. Der Luftverkehr (Abb. 34).

Deutsch-Südwestafrika ist an die Luftlinie der South African Airways angeschlossen. Es verkehrten im Sommer 1939 Flugzeuge wöchentlich von Johannesburg über Kimberley, Upington, Keetmanshoop nach Windhuk mit Bedarfslandung in Mariental sowie von Johannesburg, Palapye Road und Maun nach Windhuk, ebenfalls wöchentlich. Aus Europa ist Windhuk in 7 bis 8 Tagen erreichbar. Eine neue Luftlinie wurde ab August 1939 von der Südafrikanischen Union mit der portugiesischen Kolonie Angola von Windhuk nach dem Hafen Lobito vereinbart. Auch in Deutsch-Südwestafrika bestehen eine Reihe von Landeplätzen.

Zusammenstellung 9.

Finanzielle Ergebnisse der Eisenbahnen und Häfen von Deutsch-Südwestafrika, ausschließlich der Strecke Walfischbai—Swakopmund und des Hafenbetriebs Walfischbai.

Geschäftsjahr	Betriebslänge km	Betriebs-				Vergleichszahlen 1 £ = 20 RM	
		Ein-	Aus-	Zahl	+ Überschuß — Fehlbetrag	Ein-	Aus-
		nahmen 1910—13 1920—38	gaben in Mark in £			nahmen	gaben
							je km in RM
1910	1404	9 939 020	6 566 982	66,1	+ 3 372 038	7079	4677
1911	1513	10 360 297	6 451 241	62,3	+ 3 909 056	6847	4264
1912	1621	8 364 215	5 256 485	62,8	+ 3 107 730	5160	3243
1913	1914	9 241 374	5 294 596	57,3	+ 3 946 778	4828	2766
1920/21	2104	431 545	575 160	133,4	— 143 615	4102	5467
1921/22	2104	313 924	450 755	143,6	— 136 831	2984	4284
1922/23	2104	308 783	362 630	117,5	— 53 847	2935	3447
1923/24	2275	395 752	370 956	93,7	+ 24 796	3479	3261
1924/25	2304	414 507	411 806	99,3	+ 2 701	3598	3575
1925/26	2304	524 796	524 631	100,0	+ 165	4556	4554
1926/27	2304	536 964	525 289	97,8	+ 11 675	4661	4560
1927/28	2304	568 133	565 257	99,5	+ 2 876	4932	4907
1928/29	2304	606 473	589 521	97,2	+ 16 952	5265	5118
1929/30	2304	641 713	672 725	104,8	— 31 012	5571	5840
1930/31	2304	525 091	678 503	129,2	— 153 412	4558	5890
1931/32	2304	368 295	656 631	178,3	— 288 336	3197	5700
1932/33	2304	246 288	545 855	221,6	— 299 567	2138	4739
1933/34	2370	237 835	424 562	178,5	— 186 727	2007	3582
1934/35	2370	258 542	476 230	184,2	— 217 688	2182	4018
1935/36	2370	355 482	537 141	151,1	— 181 659	3000	4532
1936/37	2370	371 399	515 614	138,8	— 144 215	3134	4351
1937/38	2370	486 925	671 726	138,0	— 184 801	4109	5668

Anmerkungen:

1. Vor dem 1. April 1922 sind in den Ausgaben enthalten:
 - a) Mietsätze für Lokomotiven und Wagen, die von den südafrikanischen Bahnen der Union den südwestafrikanischen Bahnen überlassen wurden,
 - b) Dienstgutfrachten für Kohle und Betriebsstoffe, die von der südafrikanischen Union für die südwestafrikanischen Bahnen versandt wurden.

2. Der Verlust von 31 012 £ im Jahr 1929/30 wurde teilweise durch einen erhöhten Betrag für Abschreibung des Oberbaues und durch sonstige Aufwendungen verursacht. Der frühere Betrag war um eine beträchtliche Summe zu niedrig angesetzt.
3. Der Verlust von 153 412 £ im Jahre 1930/31 wurde teilweise durch die Unterhaltung des rollenden Materials in Südwestafrika, gleichgültig an welchem Ort die Instandsetzung erfolgte, verursacht. Der Verlust ist in den Betriebsergebnissen enthalten. Vor dem 1. April 1930 sind nur die Kosten für in Südwestafrika selbst ausgeführte Instandsetzungen enthalten.
4. Ab 1. April 1930 sind die Instandsetzungskosten des von den südwestafrikanischen Bahnen benützten rollenden Materials, gleichgültig an welchem Ort die Instandsetzung erfolgte, in den Betriebsergebnissen der südwestafrikanischen Bahnen enthalten.
5. Mit Wirkung vom 1. April 1931 sind die nachstehend aufgeführten Beträge in die Rechnungsabschlüsse der südwestafrikanischen Bahnen eingeschlossen:
 - a) Dienstgutfrachten für Kohle und anderes Material auf den Linien der süd-afrikanischen Eisenbahnen für die Verwendung durch die südwestafrikanischen Bahnen,
 - b) Kapitalzinsen für das von den südafrikanischen Bahnen den südwestafrikanischen Bahnen überlassene rollende Material und für die sonstigen Betriebsmittel (Wagendecken usw.),
 - c) Ausgaben für Verbesserungen aus dem Verbesserungsfonds der südafrikanischen Eisenbahnen.
6. Verglichen mit den Geschäftsberichten der Union-Bahnen sind die hier für die Geschäftsjahre 1933/34, 1934/35, 1935/36 aus den Mandatsberichten entnommenen Fehlbeträge lediglich die Betriebsfehlbeträge; das gleiche gilt offenbar auch für die Jahre 1936/37 und 1937/38. Die Geschäftsberichte weisen einschließlich der Hafengebühren, der Straßenverkehrsdienste, der Verzinsungen aus für (vgl. Zusammenstellung 12)

1933/34	261 744 £,
1934/35	288 138 £,
1935/36	267 165 £.

Zusammenstellung 10.

Verkehrsergebnisse der Eisenbahnen in Deutsch-Südwestafrika 1910 bis 1913.

Jahr	Beförderte Personen	Beförderte Güter Tonnen ohne Baugut
1910	114 827	178 042
1911	178 295	164 201
1912	112 954	154 316
1913	125 809	137 183

Zusammenstellung 11.

Verkehrsergebnisse der Eisenbahnen im Mandat Südwestafrika einschließlich der Strecke bis De Aar 1920 bis 1932.

Jahr	Verkaufte Fahrkarten	Versandgut t	Empfangsgut t
1920	73 714	17 533	27 294
1921	72 371	46 448	34 192
1922	61 670	48 763	27 015
1923	57 009	57 597	36 391
1924	67 916	80 171	84 847
1925	76 278	70 598	138 750
1926	90 381	80 018	181 550
1927	105 576	92 179	185 795
1928	107 737	87 452	181 940
1929	105 404	100 100	204 327
1930	116 917	131 975	239 176
1931	105 182	96 095	206 776
1932	77 619	69 856	116 818

Nur Stationen im Mandat Südwestafrika 1932 bis 1937.

Jahr	Verkaufte Fahrkarten	Versandgut t	Empfangsgut t
1932	40 652	63 271	100 564
1933	36 757	56 297	84 514
1934	35 183	55 301	81 028
1935	43 927	67 277	98 166
1936	49 937	90 219	121 265
1937	79 764 ¹	160 807 ¹	222 745 (72295) ¹
1938	93 536 ¹	209 339 ¹	85 706 ¹

Bemerkung: Versandgut und Empfangsgut ergeben zusammengezählt nicht etwa die Gesamttransportleistung, weil die Binnenverkehrstonnen doppelt enthalten wären.

¹ Aus den Mandatsberichten. Die Widersprüche, die in der Zahlenentwicklung liegen, sind im Augenblick nicht aufzuklären.

Zusammenstellung 12. **Ergebnisse der Betriebsrechnung der Eisenbahnen**
Ergebnisse in f.

Geschäftsjahr	1931/32		1932/33	
Eisenbahnen				
Einnahmen	343 820		238 230	
Ausgaben	551 974		440 457	
Fehlbetrag		- 208 154		- 202 227
Häfen				
Einnahmen	8 045		8 058	
Ausgaben	8 871		7 296	
Überschuß (+), Fehlbetrag (-)		- 826		+ 762
Eisenbahnen u. Häfen				
Netto-Fehlbetrag		208 980		201 465
Zuzüglich: Zinsen für den kapitalisierten Verlust, die neuen Arbeiten, das rollende Material usw.				
Eisenbahnen	84 280		86 976	
Häfen	3 672		3 922	
Verlust Einkaufsdienste	975		—	
Verlust Straßenkraftverkehrsdienste	336		468	
Wert aufgelassener Anlagen	1 570		350	
Ergänzung des Magazinmaterials	—		—	
Ausgabe für abgeschlossene Verbesserungen	5 339		6 711	
		96 172		98 427
Abzüglich:				
Gewinn aus den Straßenkraftverkehrsdiensten.				
Ergänzung des Magazinmaterials				
Wert aufgelassener Anlagen				
Überschuß der Ausgaben über die Einnahmen		305 152		299 892
Abzüglich:				
Ergänzung des Magazinmaterials		386		325
Erstatteter Betrag für Rechnung der garantierten Gobabislinie		16 430		16 470
		16 816		16 795
Verlust		288 336		283 097
Gesamtverlust vom 1. 4. 1922—31. 3. jeweils 1932, 33, 34, 35, 36		1 818 621		2 368 335

Anmerkung: Die Zahlen stimmen teilweise mit den Mandatsberichten nicht überein.

Deutsch-Südwestafrikas nach den Geschäftsberichten der Eisenbahnen der Südafrikanischen Union.
Ergebnisse in f.

	1933/34		1934/35		1935/36		1937/38	
	237 835		258 542		355 482		486 925	
	424 562		476 230		537 141		671 726	
		- 186 727		- 217 688		- 181 659		- 184 801
	8 917		8 837		11 913		17 639	
	8 168		8 174		10 032		14 303	
		+ 749		+ 723		+ 1 881		+ 3 336
			185 978		216 965		179 778	
								181 465
		79 995		76 765		79 831		86 337
		4 043		3 957		3 806		4 109
		—		—		—		—
		52		170		—		—
		429		—		—		—
		3 384		—		—		—
		4 420		9 564		21 537		27 842
			92 323		90 456		105 174	
								118 288
				1 747		1 487		2 423
				1 045		1 088		218
				2 792		2 575		2 641
						1 279		886
						1 296		1 755
				87 664		103 878		116 533
			278 301		304 629		283 656	
								397 998
								— 7 701
								— 132
				16 557		16 491		16 491
								8 658
			261 744		288 138		267 165 ¹	
								283 340
			2 630 079		2 918 217		3 185 382	
								3 737 616

¹ 1936/37 262 894.

V. Deutsch-Ostafrika.

1. Die deutschen Eisenbahnen bis 1914 (Abb. 44, 47 und 48).

Beim Eintritt in den Weltkrieg bestand das Eisenbahnnetz Deutsch-Ostafrikas aus der Usambarabahn, die in einer Länge von 352 km von dem Hafen Tanga bis Moschi in Betrieb war, und aus der am 1. März 1914 fertiggestellten Zentralbahn, 1245 km (ursprünglich 1252 km) lang vom Hafen Daressalam bis zum Hafen Kigoma am Tanganjika-See. Daneben waren zwei kleinere Strecken in Betrieb, eine 75 cm-spurige Waldbahn, die Sigibahn der Deutschen Holzgesellschaft für Ostafrika, die von der Station Tengeni der Usambarabahn, 44 km von Tanga entfernt, abzweigte und 23,7 km lang die Verbindung mit der landwirtschaftlichen Versuchsanstalt in Amani herstellte, ferner die Lindibahn im Süden, die ausgehend vom Hafen Lindi 18 km landeinwärts ging.

Die deutschen Bahnen in Deutsch-Ostafrika 1914.

Strecke	Spurweite m	Betriebslänge km	im Bau	Anlagekapital in Mio Mark	Anlagekosten je km Mark	Gewicht in kg/lfm		Rad- druck t
						der Schiene	des Oberbaues	
1. Usambarabahn: Tanga—Mombo— Moschi (1912)	1,0	352	—	29,000	82 400	20	81,8	4
Moschi—Aruscha	1,0	—	86	6,150	71 200	20	81,8	4
2. Zentralbahn: Daressalam— Kigoma (1914)	1,0	1252	—	124,000	99 000	27,8	132	5
3. Ruandabahn: Tabora—Kagera Knie	1,0	—	481	50,000	104 000	27,8	132	5
		1604	567	209,150	96 300	—	—	—
		2171 km						
4. Die Sigibahn	0,75	23,7	—	—	—	10	—	—
5. Die Lindibahn	0,60	18	—	—	—	—	—	—

Betriebslänge 1914: 1604 km

Es wurden gebaut unter dem Mandat:

Strecke	Spurweite m	Betriebs- länge km	Anlage- kosten in £	Anlage- kosten je km in RM
1. Kahe—Voi bis zur Grenze (1915) . . .	1,0	20	—	—
2. Moschi—Aruscha (1929)	1,0	87	220 000	50 500
3. Tabora—Muansa (1928)	1,0	376	627 500	33 300
4. Manjoni— Kinjagiri (1933) .	1,0	153	550 000	72 000
		636	1 397 500 ¹⁾	45 000

Betriebslänge 1938: 2215 km, Zuwachs 611 km

¹⁾ Der Geschäftsbericht 1937 rechnet mit einem neuen Anlagekapital von 5 045 842 £ = 100 916 840 Schillingen. In diesem Betrag müssen erhebliche Beträge für Anleihen zur Deckung der Fehlbeträge, Linienverbesserungen aus Anlaß der Überschwemmungen u. a. enthalten sein, selbst wenn man annimmt, daß die hier nach den Kostenanschlägen angegebenen kilometrischen Baukosten weit überschritten wurden.

Die Usambarabahn ersteigt auf eine Länge von 280 km eine Höhe von + 1002 m, fällt bei der Station Kahe auf etwas über 690 m und steigt gegen Moschi wieder auf + 810 m an. Sie zeigt also, wie unsere südwestafrikanischen Linien das für afrikanische Bahnen südlich der Sahara meist typische Bild des ununterbrochenen Anstiegs vom Meere aus auf das innere Hochplateau. Sie ist mit Höchststeigungen 1 : 40 und kleinsten Halbmessern von 150 m trassiert. Ihr durchschnittlicher Stations- und Kreuzungsstellenabstand beträgt etwa 13,5 km. Die Bahn hat bei km 30 eine doppelte Spitzkehre bei dem Bahnhof Ngomeni, eine Betriebserschwerung, die 1914 durch Umbau der Linie beseitigt werden sollte. Die Usambarabahn wurde 1894 bis Pongwe (km 14), 1905 bis Mombo (km 130), 1909 bis Buiko (km 174), 1912 bis Moschi (km 352) eröffnet.

Die Zentralbahn kann verkehrswirtschaftlich als eines der kühnsten afrikanischen Eisenbahnbauwerke angesehen werden. Ihr Bau wurde in dem Streckenabschnitt von Morogoro bis Kigoma (1043 km) mit einem durchschnittlichen Fortschritt von $\frac{1}{2}$ km je Tag vorgetrieben, der Oberbau allein mit 1 km je Tag. Die größten Steigungen betragen 1 : 40, die kleinsten Halbmesser 100 m, indessen beschränken sich diese ungünstigeren Verhältnisse auf die Anfangsstrecke Daressalam—Morogoro, alsdann sind Steigungen 1 : 80 und Halbmesser von 200 und 300 m die Regel. Die Bahn ersteigt eine Höhe von + 1300 m.

Die Baukosten beliefen sich bei der Usambarabahn auf 29 Millionen Mark, also 82 400 Mark je km, bei der Zentralbahn auf 124 Millionen Mark oder 99 000 Mark je km.

Englische Urteile bezeichnen die Tanganjika-Bahnen als die solidest gebauten Bahnen, die das Britische Weltreich in Afrika besitze.



Abb. 44.

2. Die Betriebsergebnisse.

Auch in der deutsch-ostafrikanischen Kolonie rechtfertigten die Betriebsergebnisse den zunächst nur zögernd eingeleiteten Bau der Usambarabahn und den großen Wurf, den man mit dem Bau der großen Zentrallinie gemacht hatte. Die Usambarabahn hatte von 1910

bis 1913 regelmäßig eine Transportmenge von 36 bis 38 000 Tonnen Güter, 1912 beförderte sie annähernd 260 000 Personen, ihre Betriebszahl lag auf 75,7. Die Zentralbahn war erst im Entstehen begriffen. Aber auch sie beförderte in demselben Jahr bei einer Betriebslänge von 769 km bereits 84 000 Tonnen¹ und 106 000 Personen und erreichte eine Betriebszahl 63,9. Die Einnahmen auf der Usambarabahn je tkm lagen 1912 auf 22,4 Pfg., je Personenkm auf 2,98 Pfg. (Baltzer Seite 444).

Das spezifische Betriebsergebnis war je Strecke gesondert im Jahre 1912 und für beide Strecken zusammen in dem letzten Vorkriegsjahre:

	Zentralbahn 1912	Usambara- bahn 1912	beide Bahnen 1913
Betriebslänge km	769	352	1 200
Beförderte Personen	106 605	259 265	396 557
Beförderte Tonnen	84 275 ¹	33 141	60 973 ²
Einnahmen Mark	4 197 470	1 201 028	5 387 779
Betriebsausgaben Mark	2 682 041	908 082	3 353 243
Betriebsüberschuß Mark	1 515 429	292 946	2 034 536
Betriebszahl	63,9	75,7	62,2
Einnahmen je tkm	7,9 Pf.	22,4 Pfg.	—
Einnahmen je Personenkm	2,28 Pf.	2,98 Pfg.	—

¹ davon 65 013 t Baugut.

² nur öffentliches Gut.

Den Betrieb auf der Usambarabahn führte die Deutsche Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft, den Betrieb der Zentralbahn führte einstweilen noch die Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft.

3. Deutsche Baupläne (Abb. 44).

Im Bau begriffen war 1914 eine Abzweigung von der Zentralbahn von Tabora nach dem Kagerafluß im Ruanda-Urundgebiet. Die Strecke sollte 481 km lang werden und war zu 50 Mio Mark, 104 000 Mark je km, veranschlagt.

Ferner war die Fortsetzung der Usambarabahn von Moschi, dem derzeitigen Endpunkt, nach Aruscha, eine Strecke von 86 km, im Bau. Für sie waren 6,15 Mio Mark, 71 200 Mark je km vorgesehen.

Ins Auge gefaßt war eine Verbindung der Zentralbahn mit der Usambarabahn, etwa von der Station Korogwe der Usambarabahn, nach der Station Kilossa oder Morogoro der Zentralbahn.

Über die weiteren Baupläne im Süden war die Entscheidung noch nicht gefällt. Untersucht war die Linienführung einer Bahn von der Küste etwa von Lindi oder von Kilwa Kiwindsche nach Wiedhafen (Manda) am Njassa-See. Mit größerem Nachdruck wurde eine von der Zentralbahn etwa von Kilossa abzweigende Bahn in der Richtung nach dem Njassa-See verfochten mit zwei Zielen, nach Wiedhafen am Njassa-See und in Richtung nach der Grenze gegen Rhodesien etwa nach Mbeya. Dabei schwebte dem Befürworter, dem damaligen Reichskommissar Allmaras, in weiterer Zukunft eine Verbindung nach Nordrhodesien vor. Die im Gebiet nordwestlich und östlich des Njassa-Sees gefundene Kohle sollte nach den Minenbetrieben von Nordrhodesien gebracht und auf dem Rückweg sollten Kupferplatten nach Daressalam verfrachtet werden.

Daneben soll nicht unerwähnt bleiben, daß für den Ausbau des Straßennetzes bereits eingehende Vorschläge gemacht waren. Gemäß einem Gutachten des Kolonialwissenschaftlichen Komitees bereits aus dem Jahre 1910 waren für 1 km Straßenbau 20 000 Mark für nötig erachtet worden. Der Straßenbau sollte also von vornherein technisch auf eine ganz andere Stufe gestellt werden, als er von den anderen Kolonialmächten in Afrika heute betrieben wird, mit Aufwendungen, die nur ausnahmsweise diesen Betrag erreichen, meistens nur die Hälfte oder ein Viertel, dazu noch Nachkriegswerte, dieser Summe ausmachen. Eine mustergültige, von der Station Mombo der Usambarabahn ausgehende Straße war mit einem Kostenaufwand von 35 000 Mark je km bereits gebaut. Sie überwindet von Mombo (+ 423 m) bis zu dem in einem Luftlinienabstand von 5 km liegenden Endpunkt Luschoto (Wilhelmstal + 1470) einen Höhenunterschied von über 1000 m, hat eine Länge von 35 km, eine Breite von 6 m, eine Steigung 1 : 20.

4. Der Verlust der Kolonie und der Übergang des Betriebes in Feindeshand.

Der Kampf Lettow-Vorbecks um die Kolonie ist eine der ruhmreichsten Epochen des Weltkrieges, das Ausharren der Askari bei der Truppe der Beweis für die Verbundenheit der Eingeborenen mit der deutschen Führung. Die Usambarabahn spielte in dem Kampf eine bedeutende Rolle. Sie wurde erst im Juni 1916 aufgegeben. Sehr hat Lettow-Vorbeck in seinen Erinnerungen das Fehlen einer Verbindung von der Zentralbahn nach der Usambarabahn bedauert. Sie mußte durch einen Kräfte verzehrenden Trägerverkehr ersetzt werden.

Die Usambarabahn wurde von den Engländern für den Durchgangsverkehr im August 1916 wieder eröffnet. Die Zentralbahn kam im Februar 1917 wieder in Betrieb.

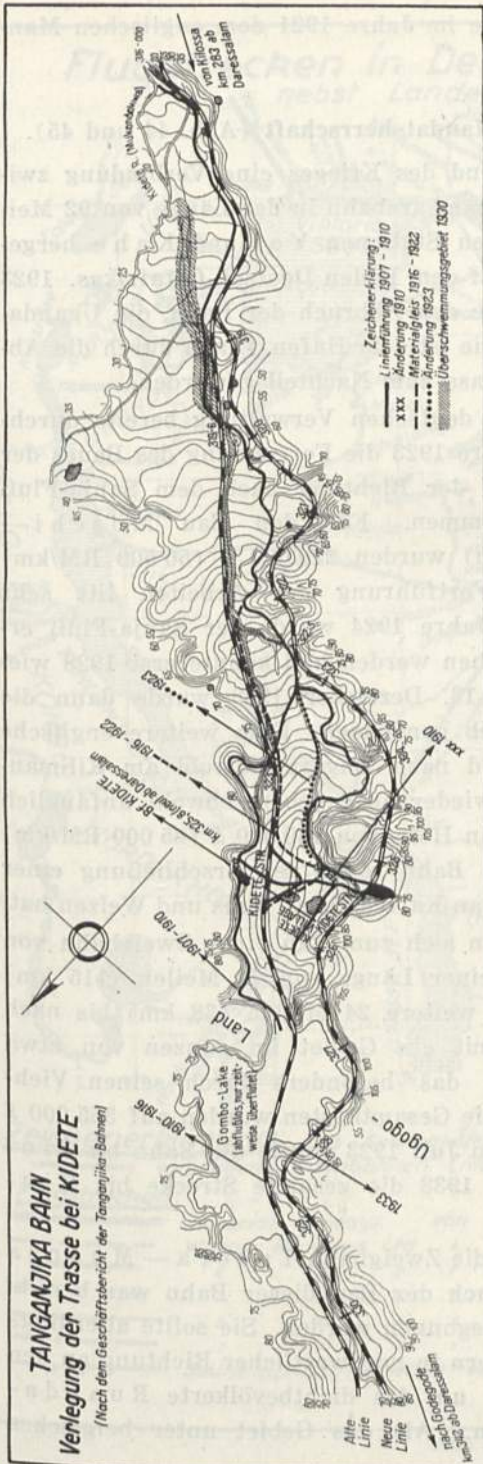


Abb. 45.

Nach den englischen Berichten waren auf der Usambarabahn 10 große und 23 kleine Brücken, die Wasserstationen und etwa 60 Weichen und Kreuzungen gesprengt und gegen 50 km Gleis entfernt.

Auf der Zentralbahn fanden sie 92 große Brücken, 14 kleine Brücken und 100 Weichen und Kreuzungen nebst den Wasserstationen auf der Strecke Daresalam—Dodoma vernichtet.

Die Engländer haben die Aufwendungen für die Wiederherstellung auf der Usambarabahn zu 2,195 Mio Rupien (= 2,92 Mio RM) und auf der Zentralbahn zu 2,946 Mio Rupien (= 3,92 Mio RM, 1 Rupie = 1,33 RM) angegeben.

Die Kolonie wurde geteilt. Die Nordwestecke, das wertvolle eisenbahnlose Ruanda-Urundi-Gebiet mit seiner dichten Bevölkerung von 80 bis 100 Eingeborenen je km², eine für Afrika ganz ausnahmsweise große Dichte, wurde den Belgiern zum Mandat gegeben. Der Löwenanteil fiel unter das britische Mandat.

Die Teilstrecke Tabora—Kigoma der Deutsch - Ostafrikanischen Zentralbahn war während des Krieges von den Bel-

giern verwaltet worden und wurde im Jahre 1921 dem englischen Mandatsinhaber übergeben.

5. Eisenbahnbauten unter der Mandats Herrschaft (Abb. 44 und 45).

Die Engländer haben während des Krieges eine Verbindung zwischen der Ugandabahn und der Usambarabahn in der Länge von 92 Meilen (148 km) zwischen den beiden Stationen Voi und Kahe hergestellt. 20 km der Strecke liegen auf dem Boden Deutsch-Ostafrikas. 1923 erwog die britische Militärbehörde den Abbruch der Bahn, die Uganda-bahn kaufte jedoch die Strecke. Sie ist dem Hafen Tanga durch die Ablenkung des Verkehrs nach Mombasa zum Nachteil geworden.

In Ausführung des von der deutschen Verwaltung bereits durchgearbeiteten Planes wurde im Jahre 1923 die Fortsetzung des Baues der Usambarabahn von Moschi in der Richtung nach dem Sanja-Fluß (22 Meilen = 34 km) aufgenommen. Für den Bau Moschi—Aruscha (54 Meilen = 87 km) wurden 220 000 £ (50 500 RM/km) zur Verfügung gestellt. Die Fortführung der Arbeiten litt sehr unter Arbeitermangel. Bis zum Jahre 1924 wurde der Sanja-Fluß erreicht. Der Bau mußte unterbrochen werden und konnte erst 1928 wieder aufgenommen werden. Am 13. Dezember 1929 wurde dann die Strecke bis Aruscha in Betrieb genommen. Eine weitere englische Bahn vom Sanja-Fluß abzweigend nach Engare Nairobi am Kilimandscharo zu bauen, wurde indes wieder aufgegeben, obwohl anfänglich die Mittel für 25 Meilen (40 km) in Höhe von 130 000 £ (65 000 RM/km) bereitgestellt worden waren. Die Bahn sollte der Erschließung einer Gegend dienen, die reichen Anbau an Kaffee, Sisal, Mais und Weizen hat.

Im Jahre 1929 entschloß man sich zum Bau einer Zweigbahn von Manjoni nach Singida in einer Länge von 72 Meilen (115 km) und plante die Verlängerung um weitere 24 Meilen (38 km) bis nach Kinjagiri. Man wollte damit ein Gebiet im ganzen von etwa 300 000 Einwohnern erschließen, das besonders durch seinen Viehereichtum Transporte versprach. Die Gesamtkosten wurden auf 555 000 £ veranschlagt, 72 000 RM je km. Im Juli 1923 wurde die Bahn bis Singida eröffnet und im Frühjahr 1933 die gesamte Strecke bis Kinjagiri (153 km).

Zur Ausführung kam ferner die Zweigbahn Tabora—Muansa am Südufer des Viktoria-Sees. Auch der Bau dieser Bahn war bereits unter der deutschen Verwaltung begonnen worden. Sie sollte allerdings zunächst nicht nach Muansa, sondern in nordwestlicher Richtung an den Kagerafluß geführt werden, um das dichtbevölkerte Ruanda-Urundgebiet zu erschließen. Als das Gebiet unter belgisches

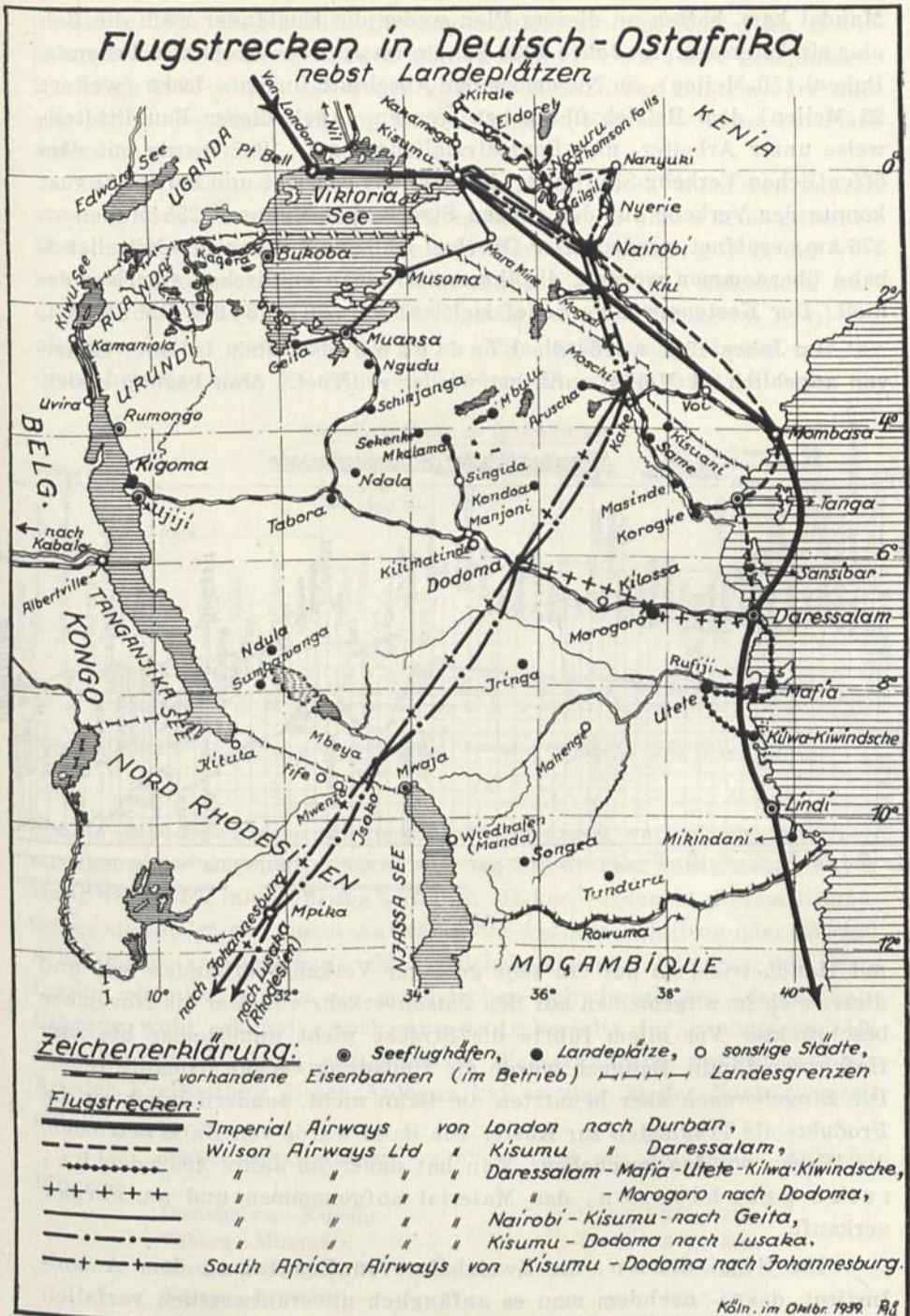


Abb. 46.

Mandat kam, hatten an diesem Plan weder die Engländer noch die Belgier ein Interesse. Im Jahre 1926 konnte im Juli der Abschnitt Tabora—Bukeni (50 Meilen), im November der Abschnitt Bukeni—Isaka (weitere 25 Meilen) dem Betrieb übergeben werden. Auch dieser Bau litt teilweise unter Arbeiter- und Baumaterialienmangel. 1927 wurde mit dem öffentlichen Verkehr Shinjanga (122 Meilen) erreicht und am 15. August konnte der Verkehr auf der ganzen Strecke bis Muansa (235 Meilen = 376 km) eröffnet werden. Der Oberbau ist zum Teil von der Mittellandbahn übernommen worden, die ihrerseits neuen englischen Oberbau erhielt. Der Kostenanschlag belief sich auf 627 500 £ (33 300 RM je km).

Im Jahre 1921 wurde die Lindibahn bis Dunda in einer Länge von angeblich 44 Meilen zunächst wieder eröffnet. Man begnügte sich

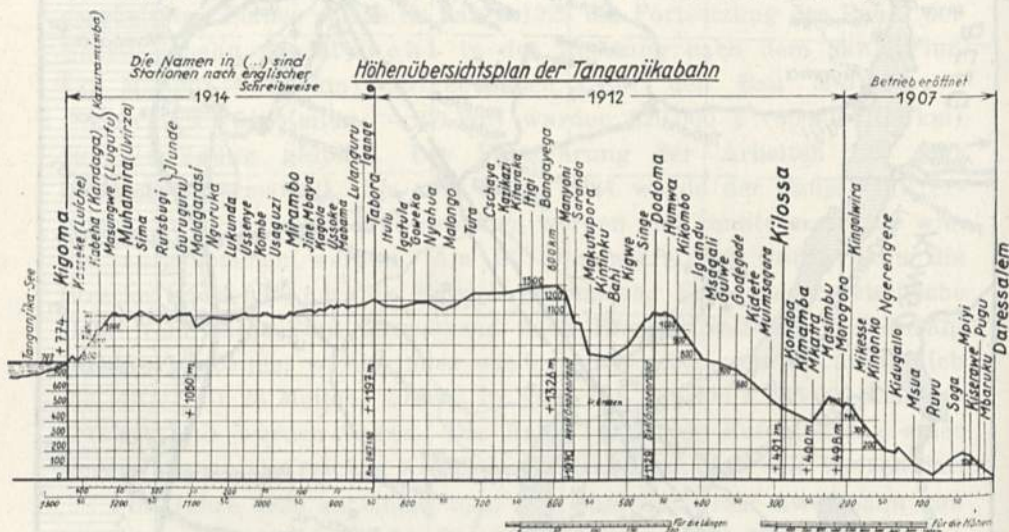


Abb. 47.

mit Handbetrieb, da nur ein sehr geringer Verkehr vorhanden war und dieser sich im allgemeinen auf den Saisonverkehr von Mai bis November beschränkte. Vor allem führte die Strecke nicht unmittelbar bis zum Hafen von Lindi. Dadurch wurde die Umladung verhältnismäßig teuer. Die Eingeborenen aber benutzten die Bahn nicht, sondern brachten die Produkte als Traglasten zur Küste. Die Bahn wurde von Hand betrieben, die Wagen wurden geschoben. Man hat daher im Jahre 1932 den Betrieb geschlossen, das Material aufgenommen und an Farmer verkauft.

Die Sigi-Bahn, die Zweigbahn von Tengenji zu dem Amani-Institut, das — nachdem man es anfänglich unverantwortlich verfallen ließ — wieder in Benutzung genommen worden war, nahm den Betrieb

im Jahre 1921 wieder auf. Die Sägemühlen, die den Bedarf an Eisenbahnschwellen deckten, wurden aber in dem gleichen Jahre geschlossen. Im Jahre 1923 wurde daher der gesamte Betrieb der Bahn wieder aufgegeben, da — abgesehen von kleinen Mengen Kaffee — keine Produkte befördert wurden.

Der Verkehr auf der Zentralbahn litt in mehreren Jahren unter großen Überschwemmungen, namentlich im Jahre 1930 zwischen Dodoma und Kilossa. Im Januar und März dieses Jahres war der Verkehr völlig unterbrochen. Die Güter mußten auf Boote umgeladen werden. Auch zwischen Tabora und Kigoma war die Strecke im April des gleichen Jahres mehrfach überflutet. Man mußte Deiche bauen und für diese Arbeiten etwa 300 000 £ aufwenden. Die erstgenannte Strecke, die

Höhenübersichtsplan der Usambarabahn

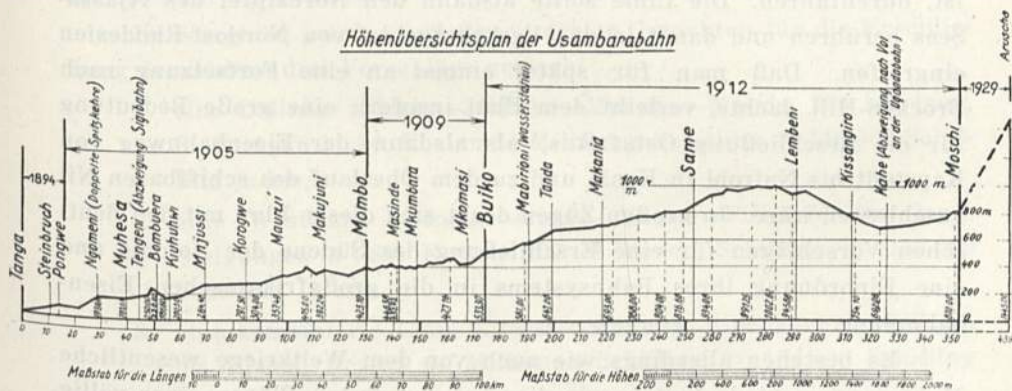


Abb. 48.

bereits 1910 bei Kidete teilweise verlegt worden war, wurde mehrfach streckenweise umgelegt, alsdann von km 319 ab eine völlig neue, in den Hang verlegte Linienführung gewählt. 31 km wurden in diesem Kidete-Godegode-Gebiet mit einem Aufwand von 4,84 Mio Schilling oder 156 120 Schilling je km umgebaut. Wie Reichskommissar Allmaras dem Verfasser mitteilte, waren die geologischen Schwierigkeiten der Linienführung wohl erkannt. Auch war deutscherseits für genügenden Abfluß bei überraschend auftretendem Wasserandrang gesorgt worden. An der Freihaltung dieser Anlagen hat es aber in der Nachkriegszeit gefehlt.

Die „Tanganjika-Bahnen“ rechnen 1938 mit folgenden Betriebslängen:

Daressalam—Kigoma	1 247,0 km
Tabora—Muansa	379,2 km
Manjoni—Kinjangiri	150,6 km
Tanga—Aruscha	438,2 km
Zusammen	2 215,0 km

6. Die Eisenbahnpläne der Mandatsmacht (Abb. 44).

Viel wurde in den 20 Jahren der Mandatsverwaltung über die Erschließung des gewaltigen Gebiets südlich der Mittellandbahn durch eine Eisenbahnlinie verhandelt. Man neigte zunächst dazu, die Station *Dodoma* zum Ausgangspunkt einer Eisenbahn nach dem Süden zu machen. Dabei hatte man allerdings weiter ins Auge gefaßt, auch nach Norden hin, nach *Aruscha*, von *Dodoma* eine weitere Bahn zu bauen. Die Südstrecke sollte die Hochebenen von *Jringa* und *Ubena* erschließen, die beide sich an die Abhänge des Livingstonegebirges anlehnen. Die Bahn sollte das Land im Süden des *Jgali-Passes*, der *Konde-Ebene*, die reichlich bewässert und von den Eingebornen hoch kultiviert ist, durchfahren. Die Linie sollte alsdann den Nordzipfel des *Njassa-Sees* berühren und damit in das Verkehrsgebiet von Nordost-Rhodesien eingreifen. Daß man für später einmal an eine Fortsetzung nach *Brocken-Hill* dachte, verleiht dem Plan insofern eine große Bedeutung für die Erschließung Ostafrikas, als alsdann der Eisenbahnweg von *Kapstadt* bis *Nairobi* in *Kenia* und zu dem Oberlauf des schiffbaren *Nil* geschlossen wäre. In großen Zügen deckt sich dieser Plan mit den deutschen Vorschlägen für eine Erschließung des Südens der Kolonie und eine Einordnung ihres Bahnsystems in die großafrikanischen Eisenbahnpläne.

Es bestehen allerdings wie auch vor dem Weltkriege wesentliche Meinungsverschiedenheiten, wie dies bei den ersten Plänen eines völlig durch Eisenbahnen bisher unerschlossenen Gebiets nicht anders zu erwarten ist. Daher wurde ebenso energisch als Endpunkt der Linie nach dem Süden *Wiedhafen* (englisch *Manda*) als geeignet verfochten, um auch den östlich vom *Njassa-See* gelegenen *Songea-Distrikt* zu erschließen. Der Gouverneur stellte sich jedoch auf den Standpunkt, der auch einst von der deutschen Verwaltung eingenommen worden war, daß man *Songea* und *Wiedhafen* von *Lindi* aus erschließen solle, sofern deutscherseits ernstlich an eine Südbahn gedacht wurde. Auch bei diesem Plan wurde verschiedentlich auf die Schwierigkeit der Arbeiterbeschaffung hingewiesen. Bei näherer Untersuchung wurde der Bau *Dodoma—Aruscha* über *Kondoa—Jrangi* aufgegeben, weil die Baukosten angeblich in keinem Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Nutzen stehen sollen. Auch der Plan *Dodoma—Fife* (rhodesische Grenze) nach dem *Njassa-See* mußte aus Mangel an Mitteln wieder zurückgestellt werden. Indes wurden wenigstens die Vorarbeiten im Jahre 1927 fertiggestellt, und man hat sich bemüht, genauen Aufschluß über die Wirtschaftlichkeit eines solchen Bahnbaues zu erlangen.

Als ein weiterer Ausgangspunkt für eine Südlinie wurde später Kilossa ins Auge gefaßt und zunächst einmal mit den vorläufigen Aufnahmen für eine Linie von Kilossa bis Jfakara 1930 begonnen. Die wirtschaftliche Lage der Kolonie ließ eine Ausführung weiterer Eisenbahnbauten nach der Ansicht des Gouverneurs nur dann aussichtsvoll erscheinen, wenn die Regierung mindestens auf 20 Jahre zinsfreies Kapital zur Verfügung stellen könnte. Daher sind die Eisenbahnpläne im Süden der Kolonie nur Pläne geblieben.

Ein weiterer Plan, eine Verbindung zwischen der Mittellandbahn und der Usambarabahn von Kilossa nach Korogwe zu schaffen, wurde 1933 in seinen Vorarbeiten beendet, ist aber bisher nicht zur Ausführung gekommen.

Im einzelnen wurden auf Grund dreier Gutachten für die Erschließung des Südens drei Vorschläge gemacht:

1. eine Ostlinie Kilossa—Jfakara—Mpanga—Manda, 756 km lang, Steigungen 1 : 80, Kosten 84 Millionen Schilling = 110 000 Schilling je km,
2. eine Westlinie Dodoma—Jringa—Ubena—Fife, 700 km lang, Steigungen 1 : 80, Kosten 107 Millionen Schilling = 153 000 Schilling je km,
3. eine kombinierte Linie Kilossa—Mpanga—Ubena—Fife, 617 km bis Ubena, Kosten 64 Millionen Schilling = 104 000 Schilling je km,
4. endlich empfahl man die einstweilige Ausführung einer Linie von Kilossa bis Jfakara, 193 km lang, Kosten 20 Millionen Schilling = 103 700 Schilling je km.

Im Norden war eine Verlängerung der Linie von Manjoni nach Singida und Kinjagiri nicht nur bis Aruscha, sondern darüber hinaus bis zum Anschluß an die Magadi-Zweiglinie der Ugandabahn vorgeschlagen worden, also eine weitere unmittelbare Verbindung der Zentralbahn mit der Ugandabahn.

Die Strecke Kilossa—Korogwe von der Zentralbahn nach der Usambarabahn ist zu 290 km Länge vermessen.

7. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes und das deutsche Interesse.

Die Betrachtung der Betriebs- und Verkehrsergebnisse wird ergeben, daß die Verbindungslinie Kahe—Voi sich zum Schaden des Hafens Tanga und der finanziellen Lage der Usambarabahn ausgewirkt hat. Die Verbindung Tabora—Muansa steht, so begrüßenswert und zweifellos verkehrsfördernd der Anschluß der Zentralbahn an den Viktoria-See sein

könnte, in ihrer Bedeutung zurück hinter einer Linienführung nach dem Ruanda-Urundi-Gebiet. Obwohl dieses volkreiche Gebiet mit der Absicht zum belgischen Mandat gemacht wurde, der Arbeiternot im Kongo zu steuern, wandern von den 50 000 jährlich zur Arbeit ausziehenden Eingeborenen nur etwa 10 % nordwestwärts nach den belgischen Goldminen nach Kilo-Moto, noch weniger hinunter nach dem Süden in die Kupferminen nach Katanga. Die weitaus größte Mehrzahl sucht Arbeit bei den Farmern in Deutsch-Ostafrika. Der Muansalinie aber fehlt ein bewußt geleiteter Frachtzustrom aus dem Seeverkehr, er geht hinauf



Abb. 49. Der Bahnhof Kigoma in DOA (Aufnahme Colonel Maxwell).

nach Kisumu an die Ugandabahn. Daß die beiden Hauptlinien, die Zentralbahn und die Usambarabahn, immer noch nicht zusammengeschlossen sind, ist eben auch ein Ergebnis des ganz anders gelagerten Interesses der Mandatsmacht. Eine deutsche Kolonialverwaltung hätte, ähnlich wie in Deutsch-Südwestafrika, längst auf diesen Zusammenschluß drängen müssen. Daß auch der Süden nach 20jähriger Mandats Herrschaft immer noch auf seinen Schienenweg verzichten muß, ist angesichts des Aufschwungs, den dieser Bezirk sowohl in der Farmerwirtschaft wie in der Ausbeutung der Goldfelder im Lupagebiet genommen hat und erst recht bei Ausbeutung der Kohle des Njassagebiets nehmen könnte, zu bedauern.

8. Die Straßenbauten unter der Mandats Herrschaft (Abb. 44).

Für diese Unterlassungen bieten nun auch die an sich anzuerkennenden Bemühungen um die Erschließung des gewaltigen Landes

durch Straßenbauten einen nur unvollkommenen Ersatz. Nach den Mandatsberichten gestaltete sich dieser Ausbau wie folgt.

Die Arbeiten begannen 1921 mit dem Bau der Straße Kilossa—Jringa, also in der Südrichtung, 154 Meilen (246 km) lang. Für das Jahr 1921 wurden die für die Trockenmonate mit Kraftwagen befahrbaren Straßen zu 2900 Meilen (4670 km) angegeben. Der Bericht vom Jahr 1930 gibt folgende Längen:

- 2 461 Meilen (3 960 km) Hauptstraßen,
- 10 066 Meilen (16 200 km) Bezirksstraßen,
- 2 666 Meilen (4 300 km) Verbindungsstraßen,

insgesamt 15 193 Meilen (24 460 km).

In den Mandatsberichten wurde von dem Gedanken ausgegangen, daß die sozial und gesundheitlich gefährlichen Trägertransporte mit allen Mitteln beseitigt werden müßten, um so mehr als die Arbeitskräfte notwendig in der Farmerwirtschaft gebraucht würden. Bei dem Bau der Straßen wird auf den vermehrten Einsatz von Baumaschinen Gewicht gelegt, da die für den Handbetrieb nötigen Arbeitskräfte nicht zu beschaffen waren und die Bauten mehrfach stockten. Um schneller mit dem Straßenbau voran zu kommen, wurde allerdings vorwiegend zum Bau von Trockenwetterstraßen geschritten. Große Brückenbauten, kostspielige Trassierungen glaubte man zunächst vermeiden zu müssen. Die zunächst sehr bescheidenen Mittel für die Unterhaltung der Straßen mußten bei dem zusehends wachsenden Lastwagenverkehr dauernd erhöht werden.

Die Arbeiten galten alsdann einer Straße von der Zentralbahnstation Dodoma nach Jringa. Der Bau wurde 1923 begonnen, 1925 war die Straße bis zum Ruaha-Fluß (86 Meilen = 138 km) vollendet, den Bau einer Brücke für 9500 £ (190 000 RM) stellte man zunächst zurück und richtete eine Pontonfähre ein. 1927 wurde die Straße bis Jringa (164 Meilen = 264 km) fertiggestellt.

Diese Straße ist ein Teilstück des berühmten Great North Road, eines Abschnittes einer Kap-Kairo-Straße, die die Kolonie von Old Fife (Mwenzu) an der rhodesischen Grenze bis hinauf nach Aruscha durchzieht. Sie mißt 814 Meilen (1310 km). Das nördliche Anschlußstück Dodoma—Aruscha, von der Zentralbahn nach dem Endpunkt der Usambarabahn, wurde 1925 begonnen, 1930 wurde Kondoa erreicht (102 Meilen = 164 km), 1931 Aruscha (272 Meilen = 410 km). 1932 wurde der südliche Teil Jringa—Mwenzu für den Lastwagenverkehr befahrbar erklärt.

Den beabsichtigten Straßenbau von Tabora nach Muansa am Viktoria-See hat man aufgegeben, als der Bahnbau beschlossen wurde. In der Trockenzeit wurde aber bis zur Eröffnung des Bahnbetriebs ein Lastwagendienst seitens der Regierung eingerichtet. Er beförderte 1926 860 Tonnen Güter und 1343 Personen. 1927 wurde er alsdann eingestellt.

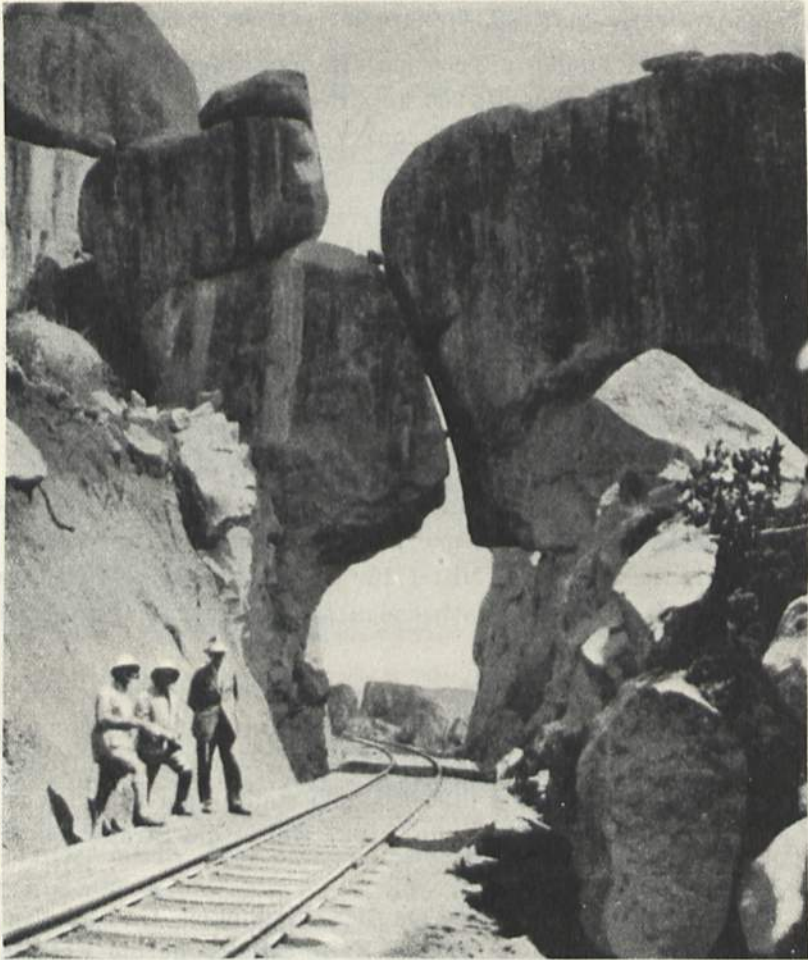


Abb. 50. Die Strecke Tabora—Muansa in DOA (Aufnahme Colonel Maxwell).

Von wichtigeren Straßenbauten werden noch erwähnt: der Bau der Straße von Kilossa an der Zentralbahn in den südlich gelegenen Mahengedistrikt, ferner die Verbindungsstraße der Usambara- und der Zentralbahn von Tanga über Korogwe und Handeni nach Kilossa, die Straße von Aruscha in das Oldeanigebiet (1931).

Zahlreich sind auch die Angaben über den Bau von Zufuhrwegen zu den Eisenbahnstationen, während man den ursprünglich beabsichtigten Bau von Straßen gleichlaufend zur Eisenbahn wegen des Wettbewerbs im allgemeinen aufgab oder wenigstens in nur sehr primitiver Form bewerkstelligte.

Einen sehr sorgfältigen Überblick über den Stand der Straßenbauten gibt der „Interim Report of a Committee appointed to inquire into the question of Competition between Road Transport and Railways in the Tanganyika-Territory. Dar Es Salaam 1936“.



Abb. 51. Bahnhof Neu-Moschi in DOA (Aufnahme Lenz & Co.).

Darnach bestehen 1936 Hauptstraßen in einer Länge von 2649 Meilen (4266 km). Bei der Wichtigkeit, die dem Straßenproblem heute zukommt, seien sie einzeln angegeben. Sie sind auch auf der beigegebenen Karte (Abb. 44) eingetragen. Die hier von der Mandatsverwaltung als erstgradig bezeichneten Straßen sind nach dem in dreijähriger Be- reisung von Dr. E. Nowack gefällten Urteil (Afrika-Nachrichten Folge 9 vom September 1939 S. 240) nochmals zu unterteilen in sogenannte All- wetterstraßen und in solche, die nur in der Trockenzeit befahrbar sind. Dagegen gibt Nowack noch die Verbindung Kilossa—Iringa als All- wetterstraße an.

Straße	Lage	Meilen ¹	km	Zustand nach dem Urteil Nowacks
Grenze von Uganda über Bukoba-Kahama nach Tinde	Verbindung westlich des Viktoria Sees nach der Muansa-Bahn	364	586	nur in der Trockenzeit befahrbar
Muansa—Tabora	längs der Bahnlinie	224	360	nur in der Trockenzeit
Longido—Aruscha—Dodoma—Iringa—Mbeya—Mwenzu	Verbindung von Nairobi in Kenia nach Rhodesien, Teilstrecke der Kairo-Kap-Straße, der sogenannte Great North Road	817	1314	Allwetterstraße
Aruscha—Taveta	von Aruscha längs der Usambara-Bahn nach Taveta in Kenia	75	121	von Aruscha bis Moschi Allwetterstraße der Rest nur in der Trockenzeit
Makyuni—Oldeani	im Kaffeebezirk, Anschluß an die Strecke Aruscha—Dodoma	50	80	Allwetterstraße
Mbeya—Lupa	Verbindung nach den Goldfeldern	60	96	Allwetterstraße
Mombasa—Tanga—Pangani	die Küstenstraße	75	121	nur in der Trockenzeit
Tanga—Korogwe—Handeni—Kilossa—Ifakara	im Zuge der beabsichtigten Bahnverbindung Korogwe—Kilossa—Ifakara	363	584	bis Kilossa nur in der Trockenzeit, ab Kilossa Allwetterstraße
Korogwe—Mombo—Luschoto	längs der Usambara-Bahn	50	80	bis Mombo nur in der Trockenzeit, ab Mombo Allwetterstraße
Daressalam—Morogoro—Mvomero	längs der Zentralbahn, nach dem Great North Road	182	293	nur in der Trockenzeit
Lindi—Songea	im Süden, längs einer untersuchten Eisenbahntrasse	389	626	nur in der Trockenzeit
		2649	4262	

¹ Die Straßenlängen jeweils nur von und bis zur Grenze der Kolonie gerechnet.

Zu diesen Hauptstraßen werden noch 818 Meilen (1316 km) Wege des Grades A und 9904 Meilen Wege (16 000 km) des Grades B angegeben. Insgesamt mit den städtischen Straßen bestehen 13 656 Meilen (22 900 km) Wegverbindungen.

Die Ausführungen im „African Survey“ lassen andererseits erkennen, wie bescheiden die Aufwendungen je km Baulänge sind. Die Zuwegung der Lupa-Goldfelder von Mbeya im Süden der Kolonie nach Junja wurde für 6000 Schillinge je Meile, 3700 RM je km, hergestellt. Daß bei den außerordentlichen Längen die Gesamtkosten dennoch hoch sind und den Haushalt stark belasten, ist verständlich. So wurden für 1935 für eine neue 240 Meilen (386 km) lange Straße von den Lupa-Goldfeldern nach der Zentralbahn 1 068 240 Schillinge zur Verfügung gestellt.



Abb. 52. Personenzug der Tanganjika-Bahnen (Aufnahme Robinson).

Die in der Übersicht angeführten „Straßen“ von 2649 Meilen Länge werden nebst 1478 Meilen Distriktwegen von dem Gouvernement selbst unterhalten, der Rest von den Distriktbehörden und den Eingeborenen. African Survey bezeichnet indes selbst sowohl den Umfang des Straßensystems wie seinen Unterhaltungszustand als unbefriedigend.

9. Personalverhältnisse.

Der Personalstand der Eisenbahnen war gegenüber 1913 zunächst ganz unverhältnismäßig von 3813 Eingeborenen und 172 Europäern (4,3 % der Gesamtzahl) auf 9424 Asiaten (vornehmlich Inder) und Afrikaner und 202 Europäer gestiegen. Diese Personalvermehrung hat auch englischerseits zur Kritik geführt. Der Abbau führte den Bestand 1933 auf 6924 Asiaten und Afrikaner und 148 Europäer (2,1 %) zurück. Die Beteiligung von Europäern an dem Gesamtbestand entspricht nunmehr dem in anderen englischen und französischen Kolonien üblichen Einsatz. Ein höherer Prozentsatz pflegt die Ausgaben ungünstig zu beeinflussen.

Der steigende Bestandteil an Indern weist auch innerhalb der Bahnverwaltung auf das immer schwieriger werdende Problem der indischen Einwanderung in Deutsch-Ostafrika hin. Neben der Entwicklung des Personalstandes von 1913 bis 1936 seien für das Jahr 1936 als Beispiel für die gesamte Personaldisposition die Einzelbesetzungen der Posten angegeben:

Personalstand der Eisenbahnen-, Häfen- und Dampfer-Betriebe
in Deutsch-Ostafrika.

Jahr	Europäer	Misch- linge, goans ¹	Asiaten	Afrikaner	Insgesamt
1913	172 (4,3 %)			3813	3985
1920/21	117 (1,8 %)		610	5635	6362
1921/22	146 (2,0 %)		645	6334	7125
1931/32	202 (2,1 %)		673	8751	9626
1933	148 (2,1 %)		428	6496	7072
Jahr 1936:					
Bau und Unterhaltung	37	6	48	4314	4405
Lokomotivdienst	41	27	146	1441	1655
Verkehr	21	2	148	529	700
Verwaltung	3	2	2	4	11
Rechnungsführung	16	14	29	21	80
Lagerdienst	7	8	18	85	118
Häfen- und Seediens	5	6	1	103	115
Dampfer Liemba	2	—	3	33	38
„ Azania	2	1	3	29	35
„ Mwanza	1	—	—	20	21
Hafen Kigoma	—	—	—	4	4
Werften	2	2	5	52	61
Insgesamt 1936	137(1,9%)	68	403	6635	7243

¹ Entkommen der Westküste Vorderindiens.

10. Verkehrsverhältnisse.

Die Verkehrsverhältnisse der Deutsch-Ostafrikanischen Bahnen oder, wie sie die Briten nennen, der Tanganjika-Bahnen, sind nur zu verstehen, wenn man sie in dem internationalen, ja großafrikanischen Rahmen betrachtet, in dem sie stehen. Denn anders als die anderen deutschen Kolonialbahnen unterliegen sie bereits einer verkehrspolitischen Führung, in die die deutsch-südwestafrikanischen Bahnen erst hineinzuwachsen beginnen, während Kamerun- und Togo-Bahnen diesen

Stand erst in kommenden Jahren, ihre Rückkehr in deutsche Hand vorausgesetzt, erreichen werden.

Der Verkehr der deutsch-ostafrikanischen Bahnen wird bestimmt von drei Faktoren, dem Einfluß der Verbindung der Usambara-Bahn und der Uganda-Bahn auf die Verkehrsgröße der Usambara-Bahn, dem Einfluß des Durchgangsverkehrs aus und nach dem Kongo über die Zentralbahn und der Zufuhrgröße der Transporte über die Zweigbahn Tabora—Muansa aus dem Verkehrsgebiet des Viktoria-Sees.



Abb. 53. Der deutsche Dampfer „Graf Goetzen“, jetzt „Liamba“, verläßt den Hafen Kigoma am Tanganjika-See (Aufnahme Colonel Maxwell).

Sämtliche drei Faktoren konnten sich zu deutscher Zeit und könnten sich künftig nur stärkend auf die Transporte der deutschen Bahnen auswirken, wenn eine deutsch-ostafrikanische Verkehrspolitik nur von dem Eigeninteresse der deutschen Kolonie ausgehend betrieben wird. In den Händen des Mandatars aber laufen sich die bestenfalls wohlverstandenen Interessen der Tanganjika-Bahnen und die britischen Interessen an den Uganda-Bahnen und den großen Abfuhrlinien des Kupfergebietes in Katanga und in Nordrhodesien völlig entgegen.

Die britischen Interessen sind zu stark mit den Ausfuhrstraßen des Katangagebiets nach Beira und Lobito und durch die Verflechtungen mit dem belgischen Kapital mit der Kongostraße nach Matadi verbunden, als daß die Deutsch-Ostafrikanische Zentralbahn Aussicht hätte, sobald

wieder in dieses Abfuhrgeschäft einbezogen zu werden. Die Kupferausfuhr der Union Minière Katanga geht nach den Vereinbarungen zu 55 % den belgischen Weg über Port Franqui und Matadi, zu 30 % über Beira, zu 15 % über Lobito, die beiden portugiesischen Häfen in Mossambique und Angola. Die gesamte nordrhodesische Kupferausfuhr geht gegenwärtig über Beira.

Für die Transporte von den Ufern des Viktoria-Sees nach Daresalam oder Mombasa wurde letzthin eine Vereinbarung getroffen, die zu einer Teilung der Einnahmen führen sollte, gleichwie der Weg vom Versender gewählt wurde. Im African Survey wurde für diese „Poolung“ ein Gewinn von 100 000 Schilling für die Zentralbahn erwartet.

Die liebenswürdige Feststellung des General Manager im Geschäftsbericht 1937, daß man mit den Kenia-Uganda-Bahnen zu einer erfreulichen Zusammenarbeit gekommen sei, vermag doch das Gewicht der Bemerkung nicht abzuschwächen, daß die Finanzlage der Uganda-Bahn ungleich besser ist als der Tanganjika-Bahnen, daß sie daher die Tarife senken kann, daß deshalb ein gewaltiger Anreiz besteht, unter Umgehung aller staatlicher Regelungen die Produkte über die Grenze des Mandats an die Uganda-Bahn heranzubringen.

Die Verbindungsbahn Kahe—Voi zieht die Transporte aus den Kaffee- und Sisalplantagenbezirken des Kilimandscharo hinüber nach dem Hafen Mombasa. Der Hafen Tanga ist notleidend, Verluste erleidet die Usambara-Bahn an Tarifkilometern von Kahe bis Tanga 332 km. Die abgebaute Sigi-Bahn führt Tanga keine Holztransporte mehr zu. Der Hafen Mombasa ist modern ausgebaut. Er hat Kaffee-Aufbereitungsanstalten, gute Kai- und Krananlagen, seine Anziehungskraft für den Umschlag ist entsprechend gewachsen. So konnte sogar ein Antrag zustande kommen, die Usambara-Bahn stückweise abzubauen, von Buiko (km 175) bis Kahe (332 km). Andere Vorschläge, die sich in den dem Mandatsrecht widersprechenden Gedankengängen einer „Closer Union of East Africa“ bewegten, fanden, daß mit einer Vereinigung der Kenia-Uganda-Bahnen mit den Bahnen des Mandats die Wettbewerbsfrage gelöst sei. Welche Verluste hier für die Usambara-Bahn an Tonnenzahlen in Betracht kommen, erhellt, wenn man erwägt, daß trotz aller Mißhelligkeiten die Friedensziffern von etwa 36 000 Tonnen Transportleistungen im Jahr 1929/30 auf das Doppelte gestiegen waren (73 000 t) und diese Leistung im Jahre 1935 noch mit annähernd 81 000 t übertroffen wurde.

Auf der 1930 eröffneten Fortsetzung der Usambara-Bahn von Moschi nach Aruscha wurden 1933 7200 t, im Jahre 1936 12 450 t befördert. Die Zahl der Reisenden wird streckenweise nicht angegeben.

Die Zentralbahn ist in ihrem Gesamtverkehr zunächst nach dem Kriege auf 108 000 t im Jahre 1925/26 gestiegen und erreichte damals schon mit dieser Transportmenge eine für eine im Aufbau begriffene Kolonialbahn zufriedenstellende Größe. Der Verkehr wuchs aber 1930/31 auf 257 000 t und fiel in der Wirtschaftskrise 1935 auf 139 000 t ab. Die kleinere Zweigbahn Manjoni—Kinjagiri hat es 1937 nur auf 6500 t bringen können, die Verkehrszahlen der Nebenlinie Tabora—Muansa sind nicht bekannt, sie sind wohl in den Verkehrszahlen der Zentralbahn enthalten.

Wie stark aber das Ergebnis von dem Durchfuhrverkehr nach und von dem Kongo abhängt, läßt die Beförderungsmenge für 1930/31 erkennen, wo die Zentralbahn über diese 1245 km lange Strecke beinahe 36 000 t in der Richtung nach dem Kongo und annähernd 29 000 t von dem Kongo zum Umschlag nach Daressalam beförderte. Diese 65 000 t Durchfuhr sind 1937 auf 5885 t Einfuhr nach dem Kongo und 1521 t Ausfuhr aus dem Kongo zusammengeschrumpft. Die Kupfertransporte, die nach dem Kriege zunächst befriedigende Zahlen zeigten, gingen wieder an die Hauptabfuhrlinie nach Beira, auf die Benguella-Bahn nach Lobito und auf den Kongoweg nach Matadi verloren.

Ähnlich widerstreitende Interessen liegen bei einer erwarteten Stärkung der Transporte der Zentralbahn von den Ufern des Viktoriasees über Muansa vor. Das Übergewicht des Hafens Kisumu in Uganda und der Interessen der Uganda-Bahn ist zu groß, als daß nicht die Schifffahrt der Uganda-Bahn auf dem Viktoriasee in erster Linie die Transporte der eigenen Bahn zuleiten würde, während doch mindestens die Produktionsgebiete innerhalb des deutschen Hoheitsgebiets ihre Transporte im Hafen Muansa nach der Zentralbahn umschlagen würden.

Erst recht würde eine bis an den Kagerafluß in das Ruanda-Urundi-Gebiet geführte Bahn ein wertvoller Zubringer der Zentralbahn werden.

Im Süden der Kolonie tauchte durch die Verlängerung der Njassa-Bahn bis an den See bei Salima und Domira Bay die Frage auf, ob nicht die Produkte des aufstrebenden Lupa-Gebietes den Weg statt nordwärts zur Zentralbahn nunmehr nach Süden zum Njassa-See, zum Umschlag in Domira Bay auf die Njassa- und Trans-Sambesi-Bahn nach dem Hafen Beira suchen würden. Jedoch glaubt der Geschäftsbericht der Tanganjika-Bahnen einen zahlenmäßigen Nachweis einer solchen Abwanderung noch nicht erbringen zu können. Vom deutschen Standpunkt aber wird die Eisenbahnverbindung von der Zentralbahn nach dem Süden um so wichtiger.

11. Verkehrs- und Betriebsergebnisse.

Das gesamte, 1934 auf 2215 km erweiterte Netz der Bahnen Deutsch-Ostafrikas hat sich in der Zahl der beförderten Personen, die 1913 annähernd 400 000 erreichte, erst 1926/27 wieder auf den Vorkriegsstand erholt, aber bei einer damals bereits um 500 km vergrößerten Betriebslänge. 1930/31 wurde die Höchstzahl mit 555 000 Personen erreicht. Aber je Betriebskm waren es 1913 etwa 330 Personen, 1930/31 nur 270. Dann kam der gewaltige Absturz auf etwas über 200 000 Personen im Jahre 1932 (9 Monate), oder 221 000 im Kalenderjahr 1934, nur 100 Personen je Betriebskm. Die benachbarten Uganda-Bahnen mit 2610 km Betriebslänge fielen 1932 auf etwa 220 Personen je km und erholten sich 1937 auf 290.

Ein großer Unterschied zuungunsten Deutsch-Ostafrikas besteht aber auch in der Zahl der beförderten Tonnen. Diese betragen in Kenia-Uganda 1937, 1,48 Millionen Tonnen, in Deutsch-Ostafrika nur 303 000 Tonnen, dort 570 t je km, hier nur 137 t. Von 61 000 Tonnen 1913 war die Bahnbeförderung 1930/31 auf 318 000 Tonnen gestiegen und 1933 auf 198 000 Tonnen abgesunken.

Die Einnahmen je Personen- und Tonnenkm gestalten sich wie folgt (Geschäftsbericht der Tanganjika-Bahnen 1937 S. 15 u. 114):

Klasse	Einnahmen je Pers. km in Cents		Reiseweite km		Es entfielen auf die drei Klassen 1936 von	
	1936	1937	1936	1937	den Reisenden %	den Einnahmen %
I.	16,8	16,5	474	491	0,99	16,2
II.	10,0	9,5	275	299	4,26	25,6
III.	2,3	2,3	119	126	94,75	58,2
im Durchschnitt	3,5	3,2	129	135	100,00%	100,0%

Jahr	Einnahmen je tkm in Cents	Selbstkosten
1933	10,43	12,128
1934	11,41	11,974
1935	11,47	10,290
1936	11,23	9,410
1937	10,58	9,798

Von diesen Angaben interessiert die Höhe der Zahlen ebenso sehr wie der Versuch, die Selbstkosten je tkm zu bestimmen.

Über die meist beförderten Güter seien folgende Zahlen angeführt. Dabei wurden bis 1935 die beförderten Güter für die Zentralbahn und die Usambara-Bahn getrennt angegeben. Es wurden befördert in Tonnen:

	auf der Zentralbahn		auf der Usambarabahn		auf allen Linien
	1929/30	1935	1929	1935	1937
in der Einfuhr					
Textilwaren	4 018	4 528	365	533	5 383
Eisenwaren	7 071	3 560	1 806	1 969	6 714
Liköre	1 733	571	328	171	794
Öl und Petroleum	5 473	7 188	1 181	1 567	11 138
Tabak	283	412	92	109	279
Zement	11 932	5 795	4 429	3 914	10 755
in der Ausfuhr					
Kaffee	—	—	1 914	4 338	3 692
Baumwolle	15 475	12 470	—	—	20 887
Körnerfrüchte	14 745	17 391	5 683	6 457	31 480
Erdnüsse	7 554	15 550	—	—	20 895
Häute und Felle	1 583	4 096	254	631	4 082
Salz	6 214	6 375	—	—	9 549
Sisal	5 056	22 537	23 514	32 528	58 723
Bauholz	—	—	4 158	2 835	9 127
Kupfer (Durchfuhr)	18 538	—	—	—	—

Die mittlere Versandweite schwankt auf der Zentralbahn in den einzelnen Tarifklassen zwischen 197 und 805 km, auf der Usambara-Bahn zwischen 99 und 223 km (1937).

Über die Betriebsmittel sei in einigen Zahlen folgendes mitgeteilt, wobei auch für diese Angaben auf die Unterschiede einzelner Quellen (Geschäftsberichte, Railway Yearbook, Mandatsberichte) hingewiesen sei:

Betriebsmittel:

Jahr	Lokomo- tiven	Personen- wagen	Güterwagen
1913	77	53	584
1926	66	—	—
1931	91	156	1217
1936	86	148	1118

Zahl der Bahnhöfe 1936:

	Zentralbahn	Usambara-Bahn
Bahnhöfe	45	22
Bahnhöfe (nur Gutannahme)	1	7
Bahnhöfe (Gutannahme durch Zugbegleitpersonal)	39	1
Kreuzungsstellen	13	7

Mittlere Zugauslastung: 1936 = 121,2 t (netto)

1937 = 126,6 t.

Brennstoffverbrauch der Eisenbahnen:

	Kohle in t		Holz in engl. Kubikfuß	
	Tanganjika-Bahn	Usambara-Bahn	Tanganjika-Bahn	Usambara-Bahn
1933	8588	4320	1 620 544	11 872
1934	8143	4097	1 498 754	10 517
1935	7770	4216	1 416 449	7 735
1936	8811	5235	1 503 390	7 655
			(zum Betrieb)	(nur zum Anfeuern)

Die Betriebsmittel setzen sich aus 70 Lokomotiven der Zentralbahn, 16 Lokomotiven der Usambara-Bahn, 90 Personenwagen der Zentralbahn, 30 der Usambara-Bahn und aus Güterwagen aller Art 882 der Zentralbahn und 235 der Usambara-Bahn zusammen.

Unter den hier angeführten 70 Lokomotiven der Zentralbahn sind nicht weniger als 12 Typen vertreten. Die noch im Dienst stehenden 21 deutschen Lokomotiven sind von den Typen 0 B 0, 1 D 0 und 1 D 0 Tenderlokomotiven. Die 16 Lokomotiven der Usambara-Bahn enthalten noch 5 deutsche Maschinen der Type 1 D 0.

Auffallend reich sind die Tanganjika-Bahnen mit Spezialwagen versehen: Speisewagen, Küchenwagen, Hilfsgerätewagen, 42 Wasserbehälterwagen, 3 Ölbehälterwagen, 39 Schotterwagen, 26 Aufsichtswagen, 14 Kran- und Kranschutzwagen, allein für die Zentralbahn für 1 t, 1,25 t, 4 t, 5 t, 10 t, 20 t, 25 t.

Nach den Fahrplänen 1937 verkehren folgende Züge: Wöchentlich 2 Züge von Daressalam bis Kigoma und 1 Zug bis Dodoma. Die Züge benötigen 37 Stunden (35,5 km/Std.). Auf der Muansa- und Singida-Linie fahren wöchentlich 2 Züge. Die Usambara-Bahn wird wöchentlich mit 2 durchgehenden Zügen bedient. Sie legen die Strecke Tanga—Moschi in 14 Stunden zurück (352 km, 25 km/Std.) mit Anschlüssen nach Aruscha und Nairobi und Ergänzung der Bedienung durch Triebwagen von Tanga bis Korogwe.

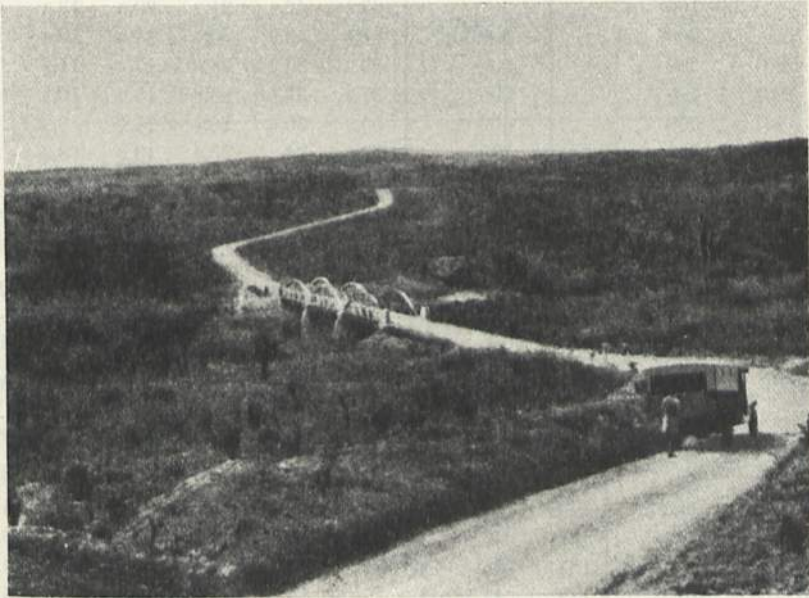


Abb. 54. Charakteristische Aufnahme einer Allwetterstraße in DOA, Straße in Lupa-Goldfeld (Aufnahme Dr. Nowack).

12. Tarife.

Um über den augenblicklichen Stand kolonialer Tarife einen Überblick zu gewinnen, wird es von Interesse sein, nachfolgend das Schema des Gütertarifs aus der Vorkriegszeit und das Schema des Tarifs vom Jahre 1935 gegenübergestellt zu sehen, das dem „Interim Report of a Committee appointed to inquire into the question of Competition between Road Transport and Railways in the Tanganyika Territory“ entnommen ist. Die Gütertarife liegen also heute höher als vor dem Kriege, wenn man nach seinem Kaufwert das Pfund = 20 RM setzt. Für die kaufmännische Transportkalkulation ist natürlich die Abwertung von entscheidender Bedeutung für die Wahl des Transportweges.

Gütertarife der deutsch-ostafrikanischen Eisenbahnen bis 1914.

auf Entfernungen von	anzustoßen an den Satz von	Tarifsätze					
		Stückgutklasse					
		I	II	III	IV	V	
		Wagenladungsklasse					
		—	I	II	III	IV	V
		in Pfennigen für das tkm					
1 bis 100 km	—	63,8	42,6	31,9	20,0	13,3	8,6
101 „ 200 „	100 km	61,8	40,9	30,3	18,6	12,3	8,0
201 „ 300 „	200 „	59,9	39,2	28,6	17,3	11,3	7,3
301 „ 400 „	300 „	57,9	37,6	26,9	16,0	10,3	6,7
401 „ 500 „	400 „	55,9	35,9	25,3	14,6	9,3	6,0
501 „ 600 „	500 „	53,9	34,2	23,6	13,3	8,3	5,3
601 „ 700 „	600 „	51,9	32,6	21,9	12,0	7,3	4,7
701 „ 800 „	700 „	49,9	30,9	20,3	10,6	6,3	4,0
über 800 „	800 „	47,9	29,3	18,6	9,3	5,3	3,3

Gütertarife der „Tanganjika-Bahnen“ 1935 für die Güterklassen 1, 4, 8, 10.

Meilen	km	Cents je Meile				in Rpf je km (1 £ = 20 RM 1 Schilling = 1 RM, 1 Cent = 1 Rpf)			
		1	4	8	10	1	4	8	10
bis									
50	80,5	143	51	18	10	88,9	31,7	11,2	6,2
100	160,9	143	51	18	10	88,9	31,7	11,2	6,2
150	241,4	137	49	17	10	85,1	30,4	10,6	6,2
200	321,9	134	48	17	10	83,3	29,8	10,6	6,2
250	402,3	129	47	17	9	80,2	29,2	10,6	5,6
300	482,8	125	46	16	9	77,7	28,6	9,9	5,6
350	563,3	120	45	16	9	74,6	28,0	9,9	5,6
400	643,7	116	44	16	9	72,1	27,3	9,9	5,6
450	724,2	111	42	16	8	69,0	26,1	9,9	5,0
500	804,7	107	42	15	8	66,5	26,1	9,3	5,0
550	885,1	101	41	15	8	62,8	25,5	9,3	5,0
600	965,6	97	40	15	8	60,3	24,9	9,3	5,0
650	1046,1	92	39	15	8	57,2	24,2	9,3	5,0
700	1126,5	89	37	14	7	55,5	23,0	8,7	4,3
750	1207,0	84	36	14	7	52,2	22,4	8,7	4,3
Es betragen die durchschnittlichen Einnahmen 1936									
auf der Zentralbahn						77	29	10	6
auf der Usambara-Bahn						90	31	11	6

Die Einheitssätze der Ausfuhrtarife sind nicht angegeben. Die Einnahmen je Tonne abgefertigten Gutes lassen vermuten, daß die Frachtsätze etwa in der Höhe der Güterklassen 7 bis 9 liegen.

Gegenüber den hier angeführten Tarifen wird man sich erinnern müssen, daß vor dem Bau der Eisenbahn im Trägerverkehr das Tonnenkm in Deutsch-Ostafrika etwa 1,00 bis 2,30 Mark kostete. Eine Tonne von Daressalam nach dem Tanganjika-See zu schaffen, kostete etwa 3000 Mark. Arning schätzt, daß auf dieser Trägerstraße einst jährlich 100 000 bis 200 000 Träger unterwegs waren.

Im Personenverkehr waren die Tarife 1914 gegenüber 1937 folgendermaßen gestellt:

je km	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
bis 1914	12 Pf.	6 $\frac{2}{3}$ Pf.	2 Pf.
1937	Cents	Cents	Cents
bis etwa 200 km	18	11,2	2,0
.. .. 450 ..	18	11,2	2,4
.. .. 850 ..	18	11,2	2,0
.. .. 1250 ..	18	11,2	2,0

Der Mandatsbericht spricht 1924 von Wettbewerbsstarifen mit der Abfuhrstraße nach Beira, um die Kupfertransporte aus dem Katanga-gebiet zum Teil nach Daressalam zu ziehen. Indes hatten diese Bestrebungen keinen Erfolg von Dauer. 1929 wurden zwischen den Kenia-Uganda-Bahnen und den Tanganjika-Bahnen direkte Tarife eingerichtet. Die Anstrengungen, tariflich den Touristen- und Jagdverkehr nach Deutsch-Ostafrika zu lenken, sind anzuerkennen.

13. Die Finanzlage.

In den Geschäftsberichten und bei den in das Tagesschrifttum übergehenden Zahlen müssen die Ergebnisse lediglich des Eisenbahnbetriebs und des Gesamtbetriebs der Eisenbahnen, Küsten- und Binnen-Seeschiffahrt und der Häfen und Landeplätze unterschieden werden. Der reine Eisenbahnbetrieb arbeitete 1913 (ohne die Beträge für Baugut) mit der Betriebszahl 62,2. Bis zum Jahre 1925/26 lag die Betriebszahl über 100, in den ersten drei Jahren nach dem Kriege gar über 200 oder an 200. Dann gelang es, sie zu senken auf 71,1 (1930/31), mit einem Rückschlag 1931/32 (91,8), der auf große Verluste infolge Überschwemmungen zurückzuführen war. Bis 1938 hat sie sich auf 43,5 herabbewegt. Der Betriebsüberschuß, der im Jahre 1913 aber 2,034 Millionen Mark erreicht hatte, ist 1937 mit 353 919 Pfund (7,07 Millionen Schilling) weit übertroffen worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die vor dem Kriege fast die Hälfte der Einnahmen aus dem Güterverkehr ausmachten, sind infolge der Steigerung der Produktion auf $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{5}$ der Güterverkehrseinnahmen abgesunken. Kapitallasten tragen die Bahnen

nur für das nach dem Kriege investierte Kapital. Danach wurden in den vier Jahren 1927/28 bis 1930/31 Überschüsse erzielt, dagegen mußte man weiterhin bis 1935 Unterschüsse hinnehmen. Erst die Jahre 1936 und 1937 zeigen wieder einen erfreulichen Überschuß, der indes 1938 wieder einem Defizit gewichen sein dürfte. Insgesamt errechnen die englischen Berichte einen Unterschuß von 109 790 Pfund heraus, also über 20 Millionen Schilling. Dabei sind die Einnahmen je Kilometer gegenüber 1913 (4488 Mark) beträchtlich gestiegen, 1930/31 auf 7815 RM, 1937 auf 6244 RM. Unter Einschluß der Küsten- und Seeschifffahrt, der Häfen und Landeplätze zeigen die Betriebsergebnisse ein teils gün-



Abb. 55. Charakteristische Aufnahme einer nur in der Trockenzeit befahrbaren Straße in DOA (Straße Tundra—Songea, Aufnahme Dr. Nowack).

stigeres, teils etwas ungünstigeres Bild, die Betriebszahl ist aber für den Gesamtbetrieb nicht wesentlich von der des reinen Eisenbahnbetriebs verschieden. Das Jahr 1938 zeigt indes wieder einen Rückschritt mit einem Betriebsfehlbetrag von 20 780 £ (415 600 Schilling). Er wird auf die ungünstige Ernte und auf die Ablenkung der Transporte auf die Uganda-Bahn zurückgeführt.

Das gesamte britische Anlagekapital für den Gesamtbetrieb wird 1937 zu 5 065 842 Pfund angegeben, zu über 100 Millionen Schilling. Das deutsche Anlagekapital betrug 153 Millionen Mark, ohne die bereits geleisteten Ausgaben für die im Bau gewesenen Strecken Tabora—Kagera und Moschi—Aruscha.

Trotzdem das alte deutsche Kapital nicht verzinst wird, vermag der Gesamtbetrieb heute seine Kapitallasten nicht immer zu decken. Auch die Beisteuer zu dem Erneuerungsfonds litt Not.

Daß sich das Ergebnis bei einer rein auf die Eigenwirtschaft der Kolonien abgestellten Tarifpolitik anders gestalten würde, wurde bereits betont. Die Einnahmen sowohl der Usambara- wie der Zentralbahn müßten sich wesentlich erhöhen.

Zu der Kapitalberechnung der Tanganjika-Bahnen seien aus dem Geschäftsbericht 1937 folgende Zahlen angeführt:

Das von dem Mandatsinhaber aufgewendete verzinsliche Kapital setzt sich in seinen Einzelbeträgen aus folgenden Anleihen zusammen:

a) eine Anleihe 1919/20, 1920/21, 1923/24 . . .	2 529 240	Schilling
b) 5 % Anleihe des britischen Schatzamtes . . .	25 682 460	„
c) Garantierte Anleihe 1948/68	35 987 860	„
d) Garantierte Anleihe 1951/71	35 540 000	„
e) Garantierte Anleihe 1952/72	1 548 860	„
	<hr/>	
	101 288 420	Schilling

In diesen Betrag müssen außer den Baukosten für 616 km Neubauten erhebliche Aufwendungen für Unterhaltung, Erneuerung der Anlagen und für die Deckung der Fehlbeträge enthalten sein, denn es ist nicht anzunehmen, daß sich die Baukosten auf 164 000 Schilling je Kilometer belaufen haben können. Sie würden in keinem Verhältnis zu den im Eingang dieses Abschnittes über Deutsch-Ostafrika nach den Kostenanschlägen ermittelten Ansätzen je Baukilometer stehen.

Hierzu erwähnt der Geschäftsbericht einen Aufwand von zwei nicht verzinslichen Beträgen von 413 049 £ = 8 260 980 Schilling für Deckung der Fehlbeträge für die Geschäftsjahre 1919/20 und 1920/21 und von 449 505 £ = 8 990 100 Schilling für die Jahre 1921/22 bis 1925/26.

Für diese Kapitalbeträge ergeben sich nach der Zusammenstellung 14 im Jahre 1937 Aufwendungen an Zins- und Tilgungsbeträgen von 312 454 £ = 6 249 080 Schilling.

14. Die Verkehrslage im Ruanda-Urundi-Gebiet (Abb. 44).

Das Ruanda-Urundi-Gebiet, etwa zwei Drittel der Größe Bayerns, wurde von der Kolonie abgetrennt und dem belgischen Kongo als Mandat zugeschlagen. Die Belgier hofften, mit diesem Erwerb der Arbeiternot im Kongo zu steuern. Gegenüber der sonstigen Bevölkerungsdichte in Afrika von 3 bis 4 Menschen, in den deutschen Kolonien von etwa 8 bis 9 Menschen, in Deutsch-Südwestafrika von nur 0,5 Menschen, ist dieses Gebiet mit 80 bis 100 Bewohnern je Quadratkilometer ein besonders schätzenswerter Besitz. Verkehrlich hängt das Gebiet mit der deutschen

Kolonie zusammen, vom Kongogebiet ist es durch den afrikanischen Graben getrennt. Die Bahn Tabora—Kagera Knie sollte das Gebiet fest mit der Kolonie verketteten. Die Belgier trachten umgekehrt, das Gebiet an den Kongo anzuschließen. Die Erschließung erfolgte bisher lediglich mit Straßen. Die Einfuhrzahlen in Tonnen überragen in den Jahren 1928 bis 1931 aus diesem Grunde stark die Ausfuhrzahlen, weil erhebliche Investitionen nicht zuletzt im Straßenbau stattgefunden haben. Man hat das schwer zugängliche Gebiet durch eine Straße vom Hafen Usumbura am Tanganjika-See landeinwärts erschlossen.



Abb. 56. Charakteristische Aufnahme eines Verbindungsweges ohne Gewähr für die Befahrbarkeit (Weg zwischen Lindi—Kilwa, Aufnahme Dr. Nowack).

In dem Gebiet laufen gegenwärtig 205 Personen- und 129 Lastkraftwagen. Die gesamte Straßenlänge gibt Lord Hailey zu 1965 km Allwetterstraßen und zu 5459 km Straßen zweiter Ordnung an¹.

15. Die Wettbewerbslage gegenüber dem Kraftwagen.

Seit etwa 1930 tauchen in den Geschäftsberichten der Tanganjika-Bahnen die Beschwerden über den Wettbewerb des Kraftwagens auf. 1934 wurden die ersten Einschränkungen regierungsseitig getroffen. Der Kraftwagentransport zwischen Stationen der Eisenbahnen wurde verboten. 1935 liefen in Deutsch-Ostafrika 2093 Privatwagen, 1351 Last-

¹ E. Devroey, *Le réseau routier au Congo belge et au Ruanda-Urundi*, Bruxelles 1939, gibt S. 92 als neueste Zahl für 1937 6323 km an.

wagen und 283 Autobusse. Zu derselben Zeit liefen in Kenia 7554 Personenwagen, 1695 Lastwagen und 88 Autobusse, in Uganda 1078 Personenwagen, 2033 Lastwagen und 241 Autobusse. Mit 9337 Kraftwagen steht also die Kronkolonie Kenia in Britisch-Ostafrika weit voran, Uganda mit 3352 Wagen und Deutsch-Ostafrika mit 3727 Wagen halten sich etwa das Gleichgewicht. Neuere Zahlen sind nur für das gesamte Britisch-Ostafrika erhältlich mit 25 399 Wagen 1938, was gegenüber 16 414 Wagen 1935 eine erhebliche Vermehrung bedeuten würde. Es sind gezählt 16 512 Personenkraftwagen und 8887 Lastkraftwagen, dazu 2187 Motorräder. Der Kraftverkehr im Wettbewerb mit der Eisenbahn ist durch eine Verordnung aus dem Jahre 1937 geregelt worden.

16. Die Wasserstraßen (Abb. 44).

Deutsch-Ostafrika hat drei Wasserstraßen, die aber bisher zu keiner Bedeutung für den Verkehr gelangen konnten, den Rowuma-, den Rufidschi- und den Kagerafluß.

Von großer Bedeutung aber sind die drei Binnenseen, der Njassa-See, der Tanganjika-See und der Viktoria-See. Der Grenzfluß gegen Portugiesisch-Ostafrika, der Rowuma, wird in absehbarer Zeit für die Schifffahrt nicht nutzbar gemacht werden können. Die Möglichkeiten, den zentral das Gebiet durchschneidenden Rufidschi für den Verkehr ausnutzen zu können, wurden schon zu deutscher Zeit untersucht. Er ist für flachgehende Dampfschiffe etwa 200 km von der Mündung bis zu den Panganifällen begrenzt schiffbar, weiter oberhalb in der Ubanga-Ebene etwa 250 km weit. Von Bedeutung könnte aber die Kageraflußschifffahrt werden. Der Kagera-Fluß ist im Oberlauf schiffbar bis zu der in Aussicht genommenen Endstation der Bahn Tabora—Kagera Knie. Dort stürzt der Fluß über die erste Stufe. Dann folgt ein zweites schiffbares Stück im Mittellauf und ein drittes 200 km von der Mündung in den Viktoria-See landeinwärts.

Auf dem Njassa-See wird seit 1937 von den Njassa-Bahnen eine Rundfahrt auf dem See betrieben. Der Tanganjika-See wird von belgischen Dampfern befahren. Die Schifffahrt auf dem Viktoria-See befindet sich in Händen der Kenia-Uganda-Bahnen. Es verkehrt neben kleineren Dampfern ein 1200-t-Dampfer in wöchentlicher Rundfahrt. Auf dem Tanganjika-See verkehrt ein belgischer Dampfer von Kigoma nach Albertville, ein weiterer nach Usumbura. Nach Süden stellt der alte deutsche, 1916 versenkte, 1925 wieder gehobene Dampfer „Graf Goetzen“ (1200 Brutto-Register-Tonnen) unter dem Namen „Liamba“ die Verbindung bis Mpulungu am Süzipfel des Sees her. Auf dem Njassa-See macht einmal im Monat ein englischer Dampfer eine 17tägige Rundfahrt.

17. Die Häfen.

Den Verkehr über See vermitteln die Häfen Daressalam, Tanga und Lindi, daneben dienen dem Küstenverkehr eine Reihe weiterer kleinerer Anlegeplätze und Reeden, von einiger Bedeutung noch Kilwa Kiwindsche und Kilwa Kisiwani, die neben Lindi als Ausgangspunkt einer Südbahn ins Auge gefaßt waren. Im Hafen von Daressalam können auch nach seinem teilweisen Ausbau durch die Mandatsverwaltung nur bei Hochwasser Dampfer bis allenfalls 2000 t am Kai landen. Ein Teil des Hafens ist den Belgiern als Freihafen für den Transithandel nach dem Kongo zugestanden.

Der Schiffsverkehr entwickelte sich wie folgt:

Jahr	Daressalam			Tanga			Lindi		
	Zahl der Schiffe	Entladene Tonnen	Verladene Tonnen	Zahl der Schiffe	Entladene Tonnen	Verladene Tonnen	Zahl der Schiffe	Entladene Tonnen	Verladene Tonnen
1929	601	152 141	88 206	473	65 138	63 757	94	4830	11 609
1930	576	178 571	86 612	460	53 991	73 855	90	4620	11 523
1934	543	67 302	68 141	416	44 274	84 974	106	4836	16 220
1936	606	97 118	109 139	473	44 327	96 214	122	7215	20 126

Daressalam und Tanga sind in der Einfuhr zurückgegangen zugunsten des britischen Hafens Mombasa, der 1936 in der Einfuhr 496 000 t entlud, 1937 638 000 t. In der Ausfuhr verschiffte er 1936 592 000 t, 611 000 t mit 738 Schiffen 1937. In Lindi bringt die Sisalausfuhr steigende Zahlen.

Die Häfen Muansa und Bukoba am Viktoria-See und Kigoma am Tanganjika-See zeigen folgende Entwicklung:

Jahr	Muansa			Bukoba			Kigoma		
	Zahl der Schiffe	Entladene Tonnen	Verladene Tonnen	Zahl der Schiffe	Entladene Tonnen	Verladene Tonnen	Zahl der Schiffe	Entladene Tonnen	Verladene Tonnen
1929	105	4604	9 126	97	9182	7 462	226	30 481	36 188
1930	89	5626	10 449	88	7750	7 705	306	30 620	36 670
1934	83	2449	7 915	87	4369	11 131	305	2 811	10 003
1936	85	7640	10 016	83	3882	7 369	301	2 539	10 310

Die Zahlen von Kigoma bestätigen den Rückgang des Transitverkehrs über Daressalam und die Zentralbahn nach und von dem Kongo.

18. Die Luftfahrt (Abb. 46).

Bis zum Jahre 1927 wissen die Mandatsberichte lediglich zu berichten, daß das Gebiet nicht überflogen wurde, daß aber in Tabora und Muansa jederzeit benutzbare, in Dodoma, Kondoa, Taguja und Iringa begrenzt benutzbare Landeplätze unterhalten werden. Erst 1927 wird von den ersten englischen Versuchsflügen zur Einrichtung einer Kap-Kairo-Linie gesprochen. 1928 wurde begonnen, weitere Landeplätze in Daressalam, Moschi, Aruscha, Morogoro anzulegen. Ende 1930 werden nicht weniger als 22 Landeplätze als brauchbar und weitere sechs Plätze in Vorbereitung befindlich gemeldet. Die heute vorhandenen Landeplätze sind in der Karte (Abb. 46) eingetragen. 1931 wurde im Frühjahr die Kap-Kairo-Linie von den *Imperial Airways* eröffnet. Am 10. März 1931 kam das erste Verkehrsflugzeug aus London in Muansa an. Die Flugdauer London—Muansa betrug 1930 13 Tage, 1931 bereits nur zehn Tage. 1932 wurde die Fortsetzung der London-Kap-Linie im Frühjahr eröffnet, der Abschnitt Muansa—Kap. In demselben Jahr begannen zwei private Fluggesellschaften, die *Wilson-Airways* und die *Tanganyika-Flying Services*, ihre Flüge innerhalb der Kolonie, die erstere vom Standort Nairobi, die letztere vom Standort Aruscha aus. Ziel waren Mbeya im Süden und die Lupa-Goldfelder. Ein Küstenflugdienst der Regierung wurde eingestellt, als die *Imperial Airways* den Flug London—Kapstadt auf die Strecke Nairobi—Dodoma leiteten und Daressalam von Dodoma aus mit Postflug angeschlossen wurde.

Von den beiden Privatgesellschaften konnten sich nur die *Wilson Airways* halten. Sie erhalten von dem Mandat eine Subvention von 40 000 Schilling und befliegen heute von Nairobi aus Deutsch-Ostafrika nach Süden, nach Daressalam und nach den Geita-Goldfeldern am Viktoriasee. Die Überlandfluglinie der *Imperial Airways* wird seit 1938 von Nairobi aus über Daressalam die Küste entlang bis Durban geleitet. Nach Kapstadt schließen in Kisumu und Nairobi die Staatslinien der Südafrikanischen Union an und befliegen die bis dahin von den *Imperial Airways* bedienten Linien über Dodoma, Mbeya, Johannesburg, Kapstadt.

Daressalam ist von London aus heute in vier Tagen erreichbar. Windhuk wird bei direktem Anschluß in Kimberley in sieben Tagen erreicht.

19. Statistik.

In der Zusammenstellung 13 werden die Betriebsergebnisse des Eisenbahnbetriebes in Deutsch-Ostafrika von 1910 bis 1938 wiedergegeben. Die Vergleichszahlen, Einnahmen und Ausgaben je Kilometer Betriebslänge sind wiederum zu 20 RM je Pfund umgerechnet.

In der Zusammenstellung 14 sind die Gesamtergebnisse des Betriebes der Eisenbahnen, Küsten- und Seeschifffahrt, Hafen- und Landeplätze in £ angegeben.

Zusammenstellung 13. Die Betriebsergebnisse

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Jahr	Betr.- län- ge km	Verkehrsleistungen									
		Beför- derte Perso- nen	Beförderte Gütertonnen							tkm Mio	Mittl. Ver- sand- weite km
			Zentralbahn		Usam- bara- bahn	Man- joni- Kin- jangiri	Mo- schi- Aru- scha	Gesamt- netz			
			Insgesamt	Kongotransit							
		Insgesamt	Ein- fuhr	Aus- fuhr							
1910	489	313 749	9 830	—	—	36 234	—	—	46 064 ¹	15,811 ¹	344 ¹
1911	785	365 680	17 322	—	—	38 268	—	—	55 590	28,628	515
1912	1121	365 870	19 263	—	—	33 141	—	—	52 403	38,767	740
1913	1200	396 557	24 431	—	—	36 542	—	—	60 973	32,186	528
1919/20	1435	248 976	—	—	—	—	—	—	31 317	—	—
1920/21	1435	214 503	—	—	—	—	—	—	44 901	—	—
1921/22	1435	202 480	—	—	—	—	—	—	58 559	—	—
1922/23	1435	190 834	—	1 300	3 360	—	—	—	79 263	—	—
1923/24	1435	234 048	—	—	7 907	—	—	—	107 359	—	—
1924/25	1640	325 710	—	—	15 399	—	—	—	109 000	—	—
1925/26	1645	349 237	108 044	13 600	20 685	30 369	—	—	138 413	—	—
1926/27	1779	416 288	128 549	20 700	22 393	36 399	—	—	164 948	—	—
1927/28	1827	478 625	157 740	13 900	26 565	56 543	—	—	214 283	—	—
1928/29	2010	535 404	173 922	16 580	35 227	58 014	—	—	231 936	—	—
1929/30	2064	538 750	175 913	33 106	28 487	73 031	—	—	248 944	—	—
1930/31	2062	554 980	256 722	35 772	28 602	61 966	—	—	318 688	—	—
1931/32	2065	351 235	—	17 939	16 446	—	—	—	216 959	65,124	300
1932 (9 Mon.)	2179	201 985	—	6 433	4 526	—	—	—	147 897	50,146	339
1933	2181	245 435	—	5 826	366	—	3 554	7 244	198 353	67,588	341
1934	2215	221 295	140 273	6 206	1 527	69 141	3 152	7 499	220 065	70,326	320
1935	2215	295 008	139 298	5 640	1 471	80 659	5 281	10 338	235 776	84,463	358
1936	2215	366 117	— ³	6 035	2 297	— ³	5 655	12 450	264 763	35,449	360
1937	2215	460 730	— ³	5 885	1 521	— ³	6 529	12 307	302 764	104,499	346
1938	2215	499 603	— ³	—	—	— ³	—	—	233 154	71,066	305

¹ 1910—1913 ohne Baugut. ² Ohne Gepäck. ³ Einzelergebnisse liegen nicht vor

der Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika 1910—1938.

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Be- triebs- lei- stun- gen 1000 Zug- km	Finanzielle Ergebnisse										
	Wert	Einnahmen		Betriebs-			Kapital- lasten	Gesamt- überschuß, Fehlbetrag ohne Erneuerungs- beitrag	Vergleichs- zahlen in RM 1 £ = 20 RM		
		Perso- nenver- kehr + Gepäck	Güter- verkehr + Tier- verkehr	Ein- nahmen	Aus- gaben	Zahl %			Überschuß (+) Fehlbetrag (-)	Ein- nah- men je km	Aus- gaben je km
848	M	501 645	1356639	3067713	2079438	67,8	+ 988 275	—	—	6270	4250
1214	..	662 117	1485687	4155911	3128199	75,3	+ 1027712	—	—	5290	3982
1257	..	919 262	2097286	5576766	3769122	67,6	+ 1807644	—	—	4974	3362
1242	..	908 496	2190047	5387779	3353243	62,2	+ 2034536	—	—	4488	2793
—	£	—	—	108 040	285 891	264,7	— 177 851	—	—	1506	3984
—	..	40 602 ²	—	157 824	350 468	222,1	— 192 644	—	—	2200	4884
—	..	42 933 ²	—	197 260	387 820	196,6	— 190 560	—	—	2749	5405
—	..	43 489 ²	—	223 719	335 109	149,8	— 111 390	—	—	3118	4670
—	..	65 207	164 643	238 553	331 668	139,0	— 93 115	—	—	3325	4622
—	..	73 544	228 049	333 118	337 246	101,2	— 4 128	—	—	4062	4113
1131	..	80 860	298 129	388 167	391 276	100,8	— 3 109	—	—	4719	4757
1230	..	102 794	347 843	461 736	452 891	98,1	+ 8 845	58 893	— 50 048	5191	5091
1428	..	123 258	444 798	581 358	432 065	74,3	+ 149 293	98 458	+ 50 855	6364	4729
1453	..	137 339	527 909	704 463	487 714	69,2	+ 216 749	99 388	+ 117 361	7009	4853
1494	..	147 750	540 200	714 183	534 847	74,9	+ 179 336	149 835	+ 29 501	6920	5182
1783	..	139 330	640 176	805 712	572 668	71,1	+ 233 044	160 148	+ 72 896	7815	5554
1689	..	104 876	354 621	483 216	443 446	91,8	+ 39 770	221 562	— 181 792	4680	4295
1096	..	64 283	262 542	379 228	277 668	73,2	+ 101 560	142 054	— 40 494	3481	2548
934	..	80 402	352 863	473 907	319 639	67,4	+ 154 268	264 197	— 109 929	4345	2931
913	..	76 630	401 493	505 229	331 705	65,7	+ 173 524	293 665	— 120 141	4562	2995
971	..	83 492	484 395	594 159	317 944	53,5	+ 276 215	292 360	— 16 145	5365	2871
1032	..	99 174	537 980	655 753	327 384	49,9	+ 328 369	268 225	+ 60 144	5921	2956
1115	..	119 339	557 501	691 582	337 663	48,8	+ 353 919	282 337	+ 91 582	6244	2980
—	..	117 536	443 373	576 755	337 695	43,5	+ 239 060	259 840	— 20 780	5207	3410

Zusammenstellung 14. Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen, Küsten- und Seeschifffahrt, Häfen und Landeplätze unter der Mandats Herrschaft

1	2	3	4	5	6
Jahr	Finanzielle				
	Betriebs-			Lasten	
	Einnahmen	Ausgaben	Zahl	Überschuß + Fehlbetrag —	Kapitalzinsen u. Steuern
£	£	%	£	£	£
1919/20					
1920/21					
1921/22					
1922/23					
1923/24					
1924/25	336 859	337 246	100,1	— 387	20 668
1925/26	408 973	405 712	99,2	+ 3 261	27 433
1926/27	503 899	486 249	96,5	+ 17 650	60 331
1927/28	632 451	480 263	75,9	+ 152 188	100 662
1928/29	803 794	568 497	70,7	+ 235 297	112 605
1929/30	831 564	634 436	76,3	+ 197 128	168 556
1930/31	937 542	679 099	72,4	+ 258 443	168 076
1931/32	557 792	514 600	92,2	+ 43 192	273 574
1932					
9 Monate	421 345	309 607	73,5	+ 111 738	161 816
1933	532 092	353 328	66,4	+ 178 764	291 399
1934	565 842	366 177	64,7	+ 199 665	323 919
1935	662 269	350 893	53,0	+ 311 376	322 435
1936	730 171	362 042	49,6	+ 368 129	315 254
1937	780 565	384 913	49,3	+ 395 652	312 454
1938	662 556	373 660	56,4	+ 288 898	309 676

¹ Jahr 1936: 800 km Küstenschifffahrt,
570 km Schifffahrt auf dem Tanganjikasee.
Häfen und Landeplätze: Daressalam, Tanga, Kigoma, Muansa.

² Jahr 1913: Deutsches Anlagekapital 111 040 000 Mark

l. 4. 1919: Wert der deutschen Anlagen britischerseits geschätzt auf 4 894 050 £
Bezahlt wurden (an wen, ist nicht ersichtlich): 33 994 £

³ Davon Tanganjikabahn: 3 649 641 £,
Usambarabahn: 901 906 £,
Lindistraßenbahn: 11 467 £.

bahnen, Küsten- und Seeschifffahrt, Häfen und Landeplätze unter 1924/25 bis 1938¹.

7	8	9	10	11
Ergebnisse				
Gesamt- Überschuß + Fehlbetrag —	Erneuerungs- fond	Gewinn + Verlust —	Gesamt- fehlbetrag am 31. 12.	Britisches Anlagekapital ²
£	£	£	£	£
				16 351
				65 707
				185 375
				218 993
				503 928
— 21 055	—	—	—	639 215
— 24 172	—	—	—	1 019 791
— 42 681	—	—	—	1 556 129
— 51 526	—	—	—	2 422 880
— 122 692	—	—	—	3 001 279
— 28 572	—	—	—	3 412 546
+ 90 367	—	—	—	4 251 812
— 230 382	—	—	—	4 926 585
— 50 078	—	—	+ 36 764	5 026 631
— 112 635	—	—	— 75 871	5 029 462
— 124 254	—	—	— 200 126	5 016 801
— 11 059	—	—	— 211 185	5 022 940
— 52 875	50 000	2 875	— 208 310	5 031 652 ³
+ 83 198	50 591	32 607	— 175 703	5 065 842
— 20 780				

VI. Zusammenfassung.

Der Blick auf die Entwicklung des Verkehrswesens in den deutschen Kolonien unter der Mandats Herrschaft zeigt eine Reihe gemeinsamer Züge. Nach einer anfänglichen, teils durch die Reparationslieferungen erleichterten Baulust ist die Erweiterung des Eisenbahnnetzes seit etwa 6 Jahren völlig zum Stillstand gekommen. Der bis dahin erreichte Stand des Ausbaues der Eisenbahnen entspricht in keiner unserer vier afrikanischen Kolonien den Absichten, die die deutsche Verwaltung für die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes hegte. Selbst wenn man zugunsten der durch die Motorisierung bedingten teilweisen Umlagerung des Verkehrs auf die Straße die Pläne der deutschen Verwaltung bezüglich des Baues von Zweigbahnen einschränkt, so fehlt sowohl der Kolonie Togo und erst recht Kamerun die für die Entwicklung der Kolonie erforderliche das Land durchziehende Stammlinie, fehlt in Deutsch-Südwestafrika die Ambolandbahn, fehlt in Deutsch-Ostafrika die Erschließung des Südens der Kolonie und die Verbindung der Zentralbahn mit der Usambarabahn. Der Ausbau der Eisenbahnen hat aber auch auf dem Boden der deutschen Kolonien nicht mit dem Wachstum der Schienenwege in den benachbarten Stammkolonien der Mandatsinhaber Schritt gehalten. Daß hierbei, wie gelegentliche Bemerkungen in den Geschäftsberichten erkennen lassen, der gute Wille und die Absichten der örtlichen Verkehrsverwaltungen, selbst der Gouverneure, nicht in Zweifel gezogen zu werden verdienen, ändert nichts an dem für die Mandate unzulänglichen Ergebnis.

Auch die in den anderen englischen und französischen Kolonien erkennbare fortschrittliche technische Umstellung in der Verwendung der Garratlokomotive und vor allem des Triebwagens, hat in den deutschen Kolonien nur einen sehr spärlichen Niederschlag gefunden. Die anfänglich fast allenthalben geplante Verstärkung des Oberbaues ist offenbar nach kurzem Anlauf in den Anfängen stecken geblieben.

Das Finanzergebnis leidet unter einer dem Eigenleben der Kolonie nicht Rechnung tragenden Tarifgebarung. Die Tarifstellung setzt vor allem in Deutsch-Südwestafrika und in Deutsch-Ostafrika die Interessen der benachbarten Stammländer über die Verkehrsinteressen des Mandats und verhindert in Togo und in Kamerun den sinnvollen Ausbau der Bahnen aus Rücksicht auf die Interessen der französischen und englischen Nachbarhäfen.

Die höheren deutschen Tarife je tkm in Togo und Kamerun dürfen nicht zu dem Urteil verleiten, als ob die deutschen Kolonien vor

dem Kriege unverhältnismäßig mit Transportkosten belastet gewesen wären. Währungsverhältnisse und Kaufkraft verbieten einen solchen Schluß ebensowenig, wie nochmals darauf hingewiesen sei, daß sich die Mandatsinhaber der Verzinsung des alten Anlagekapitals ledig erklärt haben. Die Tarifstellung im Mandat Deutsch-Ostafrika ist ein Beweis, in welcher Höhe sich die Einnahmen bewegen müssen, um zu einer befriedigenden Finanzwirtschaft zu gelangen. Daß diese, trotzdem man sich der Verzinsung des Altkapitals entledigt hat, teils selbst zur Verzinsung des neuen Kapitals nicht ausreicht, liegt an der verkehrspolitischen Führung des Eisenbahnbetriebes.

Der Ausbau des Straßennetzes hat in allen vier Kolonien als Grundlage für die Motorisierung einen großen und anerkennenswerten Umfang angenommen. Indes liegt hierin kein Verdienst. Schon die Vorkriegspläne der deutschen Verwaltung lassen ihren Willen erkennen, auch der Straße ihr Recht auf die Entwicklung des Verkehrs zukommen zu lassen. Die technische Vorbereitung und die finanzielle Beurteilung dieser Absicht beweisen, daß die Ausführung der Planung unter den veränderten Bedingungen zweifellos wesentlich großzügiger erfolgt wäre, als dies unter der Mandatsherrschaft geschah.

Daß die deutsche Handels- und Passagierschifffahrt sich trotz aller Hindernisse in so hervorragender Weise der Wiedererrichtung der Seeverbindungen mit den deutschen Kolonien erfolgreich annehmen konnte, beweist den Unternehmungsgeist und den Sinn für die Interessen unserer Kolonien.

Bei dem Unternehmungsgeist aber, den unsere Luftfahrt be-seelt, besteht kein Zweifel, daß die Luftverbindungen mit unseren Kolonien heute in einer weit vollkommeneren Form ausgebaut wären, als dies gegenwärtig der Fall ist. Die englisch-französischen Linien berühren nur im Vorbeifliegen die deutschen Kolonien, sie sind für ihre Überlandlinien nicht Zielpunkte, sondern nur Stationen.

Wie sich in der Rohproduktengewinnung bei einer Rückkehr der deutschen Kolonien in die deutsche Obhut sehr bald ein ganz anderes Bild ergeben würde, so würden, eng mit dem Wachsen der Produktion und der Hebung des deutschen Elementes verbunden, die Verkehrswege eine Ausweitung erfahren, deren Kosten — daran lassen die Ergebnisse selbst unter den gegenwärtigen Verhältnissen keinen Zweifel — sich lohnend auswirken würden. Von Machthabern, die an einem Überfluß an Kolonien leiden, ist eine derartige gemeinnützige Förderung deutschen Kolonialbesitzes nicht zu erwarten.

VII. Karten.

Togo.

- Abb. 1. Eisenbahn- und Straßenkarte von Togo (nach dem Mandatsbericht 1930).
 .. 2. Längsschnitte der Eisenbahnen in Togo.
 .. 3. Flugplätze in Togo (nach dem Mandatsbericht 1937).
 .. 4. Die geplante Bahn Anecho—Segboroué (nach der Karte 1 : 100 000 Afrique-Occidentale Française Blatt Dahomey-Togo).

Kamerun.

- Abb. 9. Der Feldzug in Kamerun (nach einem französischen Krok).
 .. 10. Eisenbahnen in Kamerun (nach den Mandatsberichten und der deutschen Karte 1 : 300 000).
 .. 11. Deutsche und französische Eisenbahnbaupläne in Kamerun (nach Baltzer und Chauleur).
 .. 12. Längsschnitte der Kameruner Eisenbahnen.
 .. 13. Straßennetz im französischen Mandatsgebiet Kamerun (nach den Mandatsberichten).
 .. 14. Straßennetz im britischen Mandatsgebiet Kamerun (nach den Mandatsberichten).
 .. 15. Bodensicherung und Flugdienste in Kamerun (nach Chauleur).

Deutsch-Südwestafrika.

- Abb. 30. Eisenbahnen und regelmäßige Autodienste in Deutsch-Südwestafrika (nach Standard Railway Map of South Africa 1936).
 .. 31. Entwicklung der Eisenbahnverbindung Swakopmund—Windhuk.
 .. 32. Längsschnitte der Bahnen in Deutsch-Südwestafrika.
 .. 33. Geplante Eisenbahn durch die Kalahari-Wüste (nach The South and East African Year Book 1937).
 .. 34. Flugstrecken in Deutsch-Südwestafrika.

Deutsch-Ostafrika.

- Abb. 44. Eisenbahnen und Straßen in Deutsch-Ostafrika (nach Map of Tanganyika Territory 1 : 2 000 000 und der Skizze von Dr. Nowack in den Afrika-Nachrichten Nr. 9 vom September 1939, S. 241).
 .. 45. Verlegung der Trasse der Deutsch-Ostafrikanischen Zentralbahn bei Kidete (nach dem Geschäftsbericht der Tanganjikabahnen).
 .. 46. Flugstrecken in Deutsch-Ostafrika.
 .. 47. Längsschnitt der Zentralbahn in Deutsch-Ostafrika (nach Baltzer).
 .. 48. Längsschnitt der Usambarabahn in Deutsch-Ostafrika (nach Kühlein und Baltzer).

VIII. Bilder.

Die dem Text beigegebenen Bilder entstammen größtenteils aus den Mandatsberichten und den Geschäftsberichten der Tanganjika-Bahnen, teils sind sie der Bildersammlung der Firma Lenz & Co. entnommen oder aus Büchern der im Schrifttum angegebenen Werke.

Die Quelle ist jeweils abgekürzt angegeben.

Togo.

- Abb. 5. Die alte Landungsbrücke von Lome in Togo (Mandatsbericht).
- .. 6. Die Krane der neuen Landungsbrücke von Lome in Togo (Mandatsbericht).
- .. 7. Die Straßenbrücke über die Lagune von Anecho in Togo (Mandatsbericht).
- .. 8. Der Bahnhof in Lome in Togo (Mandatsbericht).

Kamerun.

- Abb. 16. Duala in Kamerun (Luftbildaufnahme aus Chauleur).
- .. 17. Pflanzungsbahn in Kamerun (Aufnahme Kemner).
- .. 18. Kameruner Urwald aus der Vogelperspektive als Beispiel für das Trasierungsgelände der Mittellandbahn (Aufnahme Kemner).
- .. 19. Negerpfad im Kameruner Urwald.
- .. 20. Gerodeter Urwaldweg in Kamerun (Karstedt).
- .. 21. Straße in Kamerun.
- .. 22. Empfangsgebäude Duala in Kamerun (Mandatsbericht).
- .. 23. Empfangsgebäude Jaunde in Kamerun (Mandatsbericht).
- .. 24. Deutsches Empfangsgebäude in Bonaberi in Kamerun (Lenz & Co.).
- .. 25. Autofähre in Kamerun (Buch der deutschen Kolonien).
- .. 26. Die Dibamba-Brücke auf der Mittellandbahn (Lenz & Co.).
- .. 27/28. Neuer Kai in Duala in Kamerun (Chauleur).
- .. 29. Dampfer der Niger-Benue-Transport-Gesellschaft, Kamerun (Karstedt).

„Deutsch-Südwestafrika.

- Abb. 35. Swakopmund zu deutscher Zeit (Townsend).
- .. 36. Der neue Hafen Walfischbai (Obst, Südafrikanische Seehäfen).
- .. 37. „Straße“ bei Windhuk (Townsend).
- .. 38. Der Flugplatz bei Windhuk (Buch der deutschen Kolonien).
- .. 39. Die Kupferminen bei Tsumeb in Deutsch-Südwestafrika (Karstedt).
- .. 40. „Autostraße“ in der Namib-Wüste in Deutsch-Südwestafrika (Buch der deutschen Kolonien).
- .. 41. Eisenbahnstrecke Lüderitzbucht—Aus in Deutsch-Südwestafrika (Buch der deutschen Kolonien).

- Abb. 42. Bahnhof Aus bei km 40 der Strecke Lüderitzbucht—Keetmanshop in Deutsch-Südwestafrika (Lenz & Co.).
.. 43. Güterzug in der Namib-Wüste bei km 287 (Feldschuhhorn) der Strecke Lüderitzbucht—Keetmanshop in Deutsch-Südwestafrika (Lenz & Co.).

Deutsch-Ostafrika.

- Abb. 49. Der Bahnhof Kigoma in Deutsch-Ostafrika (Aufnahme Colonel Maxwell).
.. 50. Die Strecke Tabora—Muansa in Deutsch-Ostafrika (Aufnahme Colonel Maxwell).
.. 51. Der Bahnhof Neu-Moschi in Deutsch-Ostafrika (Lenz & Co.).
.. 52. Personenzug der Tanganjika-Bahnen (Aufnahme Robinson).
.. 53. Der deutsche Dampfer „Graf Goetzen“, jetzt „Liemba“, verläßt den Hafen Kigoma am Tanganjika-See (Aufnahme Colonel Maxwell).
.. 54. Charakteristische Aufnahme einer Allwetterstraße in Deutsch-Ostafrika (Straße im Lupa-Goldfeld, Aufnahme Dr. Nowack).
.. 55. Charakteristische Aufnahme einer nur in der Trockenzeit befahrbaren Straße in Deutsch-Ostafrika (Straße Tundru—Songea, Aufnahme Dr. Nowack).
.. 56. Charakteristische Aufnahme eines Verbindungsweges ohne Gewähr für die Befahrbarkeit (Weg zwischen Lindi und Kilwa, Aufnahme Dr. Nowack).

Kleine Mitteilungen.

Die Verstaatlichung der schwedischen Privatbahnen. Der 17. Mai 1939 wird in der Geschichte des schwedischen Eisenbahnwesens eine entscheidende Rolle spielen. An diesem Tage stimmten die beiden Kammern des schwedischen Reichstags mit großer Mehrheit der Regierungsvorlage über die Verstaatlichung der schwedischen Privatbahnen zu. Dieser Wendepunkt in der Eisenbahnpolitik Schwedens rechtfertigt einen Rückblick auf die Bedeutung der schwedischen Privatbahnen, die Vorgeschichte der Verstaatlichung und die letzten Beschlüsse.

1. Die Bedeutung der schwedischen Privatbahnen.

In Schweden steht, wenn man die Zahlen vom 1. Januar 1938 zugrunde legt, einem Staatsbahnnetz von 7901 km ein Privatbahnnetz von 8806 km gegenüber. Von den Privatbahnen waren 5213 km normalspurig. Schon diese Ziffern zeigen, daß die Privatbahnen in Schweden im Verhältnis zur Staatsbahn eine nicht unbedeutende Stellung einnehmen, wenn auch den Staatsbahnen eine ungleich wichtigere Rolle im Wirtschaftsleben Schwedens zukommt. Nur ein paar Ziffern sollen Aufklärung über die Bedeutung der Privatbahnen und ihre Leistungen im Verhältnis zur Staatsbahn geben. Hierbei wird das Jahr 1937 zugrunde gelegt.

	Zugkm Mio	Wagenachskm Mio	Zahl der Reisenden Mio	Personenver- kehrseinnahme Mio Kr.	Einnahme auf 1 Personenkm in Öre
Staatsbahn	53,2	1 627	44,5	82,1	3,67
Privatbahnen . . .	40,2	826	35,1	37,9	4,09

	Beförderte Gütermenge Mio t	tkm Mio	Güterverkehrs- einnahme für 1 tkm in Öre	Gesamt- einnahmen Mio Kr.	Gesamt- ausgaben Mio Kr.	Betriebs- überschuß Mio Kr.
Staatsbahn	22,6	3 770	6,33	239,5	190,8	48,7
Privatbahnen . . .	23,4	1 830	3,69	131,8	101,4	30,4

Unter den Privatbahnen befanden sich am 1. Januar 1938 29 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 176 km, die ohne allgemeine Verkehrsbedeutung sind und daher für eine Verstaatlichung von vornherein ausscheiden. Die übrigen Bahnen, die jetzt also der Staat übernehmen wird, haben ein Anlagekapital von 680 Mio Kr. benötigt. Der buchmäßige Wert beläuft sich jedoch nur auf 417 Mio Kr., von denen bloß 371 Mio Kr. eine Verzinsung erfahren.

Ursprünglich waren 275 Konzessionen erteilt worden. Doch schmolzen diese Bahnen durch Verstaatlichung, Zusammenschluß mit

anderen Bahnen zu größeren Einheiten und Betriebseinstellungen allmählich stark zusammen. So zählte man 1916 nur noch 164, im Jahre 1934 noch 99 und am 1. Januar 1938 bloß noch 94 verschiedene Bahnen. Ihre Zahl hat sich inzwischen weiter vermindert. Von den 94 Bahnen haben sich außerdem 61 zu 23 Verwaltungen zusammengeschlossen, die 93 % der Beförderungsleistungen der Privatbahnen ausführen. Die restlichen 7 % entfallen auf 33 kleinere Bahnen, die zum Teil unter recht schwierigen finanziellen Verhältnissen arbeiten. Dazu kommt noch, daß man neben der Normalspur noch fünf andere Spurweiten von 1,093 m bis herunter zu 0,600 m findet. Die verschiedenen Spurweiten, unter großer Bevorzugung der schmalspurigen, sind eine Folge des oft planlosen Bauens gewesen. Man wollte so schnell und billig wie nur möglich Bahnen zur Befriedigung rein örtlicher Bedürfnisse schaffen. So setzt sich das schwedische Privatbahnnetz zum Teil aus Bahnen zusammen, deren wirtschaftliche Berechtigung oft schon zu Zeiten ihres Baues zweifelhaft war. Manche Bahn weist seit Jahrzehnten oder vielen Jahren Fehlbeträge auf. Die Folgen einer solchen verfehlten Politik konnten nicht ausbleiben. Noch vor dem Einbruch des Kraftwagens in das Verkehrsmonopol der Eisenbahn brach manche Bahn finanziell zusammen.

Am 15. März 1856 wurde die erste schwedische Privatbahn, zugleich die erste Eisenbahn in Schweden überhaupt, die Linie Örebro—Ervalla, dem Betrieb übergeben. Sie war als erste Privatbahn im Jahre 1848 bewilligt worden. Um 1870 herum machte sich in Schweden eine starke Reaktion gegen den Bau von Staatsbahnen geltend. Man glaubte keine weiteren Geldmittel für den Bau von Bahnen bewilligen zu können. Durch Zuschüsse und staatliche Darlehen wollte man dafür den Bau der Privatbahnen fördern. Damit wurde der Grundstein für die Entwicklung des schwedischen Privatbahnnetzes gelegt. Da in den Jahren nach 1870 außerdem das allgemeine Wirtschaftsleben eine Hochkonjunktur erlebte, wuchs das Netz der Privatbahnen rasch und übertraf bereits 1875 das der Staatsbahnen. Auch regten die im Auslande gesammelten Erfahrungen mit dem Bau billiger Voll- und Schmalspurbahnen die Privattätigkeit an. Der schwedische Staat unterstützte diese Entwicklung und hat an Darlehen im Laufe der Jahrzehnte rund 160 Mio Kr. oder $\frac{1}{5}$ des 800 Mio Kr. betragenden Anlagekapitals der Privatbahnen aufgebracht.

Anfangs behielt sich der Staat in den Genehmigungsurkunden kein Einlösungsrecht vor. Seit etwa 1875 ist es jedoch vorgesehen.

Im Jahre 1870 umfaßte das schwedische Privatbahnnetz 609 km. Im Jahrzehnt 1870—1880 erhielt es den größten Zuwachs und stieg im Jahre 1880 auf 4375 km. Am 1. Januar 1925 umfaßte es 9879 km, am 1. Januar 1935 rund 9378 km und am 1. Januar 1938, wie bereits oben erwähnt, 8806 km. Privatbahnen finden sich nur in Mittel- und Südschweden, nachdem die vereinzelt nordschwedischen inzwischen verstaatlicht sind. Die bedeutsamste schwedische Privatbahn sind Bergslagens järnvägar, eine Verbindung von Falun nach Göteborg. Die Gesellschaft verfügt über ein Netz von rund 500 km.

2. Schwierigkeiten der schwedischen Privatbahnen und erste Versuche zu ihrer Lösung.

Mit der einsetzenden Entwicklung des Kraftwagens verschlechterte sich immer mehr die Lage der schwedischen Privatbahnen. Das gilt besonders für die schmalspurigen, bei denen weitergehende Transporte durch die Umladung neben der gebrochenen Tariffberechnung wesentliche Verteuerungen erfahren gegenüber Transporten mit durchgehender Schienenverbindung und Tariffberechnung. Im Jahre 1935 beispielsweise haben von den gesamten Privatbahngesellschaften 51 mit einem Gesamtverlust von 2,43 Mio Kr. gearbeitet.

So beschäftigt sich schon seit über 10 Jahren der schwedische Staat mit Versuchen zu einer Lösung des Privatbahnproblems. Ein hierfür eingesetzter Ausschuß, der 1928 sein Gutachten abgab, stellte fest, daß bei einer großen Zahl kleinerer Bahnen gegenüber der Vorkriegszeit ein Verkehrsrückgang von 20—40 % zu verzeichnen war. In dem schwedischen gewerbsmäßigen und privaten Kraftwagenverkehr war damals bereits ein Kapital in Höhe von 500 Mio Kr. investiert. Die jährliche Frachtsumme von 350 Mio Kr. erreicht damit die Gesamteinnahme der Staats- und Privatbahnen. Auch seit jener Zeit ging die weitere Entwicklung auf Kosten der Schiene und hier wieder in erster Linie der Privatbahnen. Der damalige Ausschuß suchte nach Mitteln und Wegen zur Erhöhung der Einnahmeseite und Senkung der Ausgabe-seite. Er kam zu dem Vorschlag, hinsichtlich der Einnahmeseite den Eisenbahnen innerhalb gewisser Grenzen freie Preisbildung zuzugestehen. Im Wagenladungsverkehr sollten sie bis zu 100 km, im Stückgutverkehr bis zu 200 km von dem Grundsatz der gleichmäßigen Anwendung der Tarife wie auch von der Veröffentlichung befreit sein. Auch hatte der Ausschuß keine Bedenken gegen eine Erhöhung der niedrigsten Tarifklassen. Von der Verpflichtung, aus sozialen Gründen Zeitkarten unter den Selbstkosten auszugeben, sollten die Bahnen befreit werden. Bei Leistungen für Post und Militär sollten mindestens die Selbstkosten abgegolten werden.

Auf der Ausgabe-seite sollten Ersparnisse dadurch erzielt werden, daß die Kosten für Über- und Unterführungen, die eine Folge des Kraftwagenverkehrs wären, nicht mehr von ihnen getragen werden sollten. Die Verpflichtung zur Einfriedigung sollte gemindert, die Kosten für die Veränderung von Leitungen der Telegraphenverwaltung sollten nicht mehr der Privatbahn auferlegt werden. Verwaltungsvorschriften sollten für sie gemildert, die Einführung des Triebwagenverkehrs durch staatliche Darlehen erleichtert werden. Wie so oft, verblieb es aber auch hier bei den meisten Punkten bei den guten Vorschlägen. Von einer durchgreifenden Hilfe war auch diesmal keine Rede.

Ein anderer Weg der Stärkung der Privatbahnen bei dem zersplitterten schwedischen Privatbahnnetz war der Zusammen-schluß. So wurde ein Verschmelzungsgesetz vorgeschlagen, nach dem die Privatbahnen in 12 Gruppen zusammengefaßt werden sollten. Sofern die Bahnen sich nicht freiwillig zusammenschließen wollten, sollten sie durch Gesetz dazu gezwungen werden. Aber auch dieser Vorschlag fand keinen Anklang.

Immerhin haben die Schwierigkeiten, mit denen fast sämtliche Privatbahnen Schwedens zu kämpfen haben, im Laufe der letzten Jahrzehnte wiederholt zu freiwilligen Zusammenschlüssen geführt.

Ferner konnte vielen Privatbahnen durch eine Verstaatlichung geholfen werden. Erstmals wurden Privatbahnen im Jahre 1886 verstaatlicht. Die schwedische Verstaatlichungspolitik verfolgte in früherer Zeit zwei Ziele. In erster Linie verstaatlichte man Zufuhrlinien (z. B. Sundsvall—Torpshammar, Hudiksvall—Näsviken, Söderhamn—Bergvik), in zweiter Linie Verbindungen zwischen verschiedenen Stamm-linien der Staatsbahn, denn die Stammbahnen selbst waren von Anfang an als Staatsbahnen gebaut worden. In den letzten Jahren übernahm der Staat jedoch in der Hauptsache nur notleidende Bahnen, die ihren Schuldverpflichtungen nicht mehr nachkommen konnten. Mitunter lagen die Verhältnisse so, daß die Aktien der betreffenden Bahn überhaupt keinen Handelswert mehr darstellten.

1933 wurde die Frage der Verstaatlichung in größerem Rahmen erneut im schwedischen Reichstag aufgegriffen. Man war sich darüber klar, daß der vorhandene Aufbau des schwedischen Eisenbahnnetzes nicht mehr im Einklang mit dem Verkehrsbedürfnis stand und daß die Strukturwandlungen, namentlich auf dem Gebiete des Güterverkehrs, den vorhandenen Verkehrsapparat als zu groß erscheinen ließen. Die Grundlagen zu dem heutigen Verkehrssystem sind in einer Zeit gelegt, in der die technische Entwicklung und die Lebensverhältnisse im allgemeinen eine Aufteilung des Verkehrsapparates in eine größere oder kleinere Anzahl von selbständigen Einheiten geboten erschienen ließen. In der heutigen Zeit verhindert diese Vielzahl von Verwaltungen eine gesunde Entwicklung der Verkehrswirtschaft, und die Schwierigkeiten vieler Unternehmungen lassen den Ruf nach einheitlicher Leitung aller Verkehrsmittel, mindestens aber aller Schienenbahnen immer mehr erschallen. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit und das Streben nach Selbsterhaltung zwingen geradezu zur Ausmerzung alles dessen, was nur künstlich gehalten werden kann. Eine Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse der Staats- und der Privatbahnen zeigt, daß die Staatsbahn mit größerer Wirtschaftlichkeit arbeitet. Diese ist aber in erster Linie eine Folge der größeren Einheit, die innerhalb ihres Netzes ein wirksameres Zusammenarbeiten aller Stellen gewährleistet.

Wenn auch der ursprüngliche Antrag auf eine Prüfung der Verstaatlichung des gesamten Privatbahnnetzes abzielte, wurde der Auftrag später dahin eingeschränkt, daß nur die normalspurigen Privatbahnen in die Untersuchung einbezogen werden sollten und auch diese nur hinsichtlich der Verwaltungs- und Betriebskosten. Denn gerade auf diesen Gebieten macht sich die Zersplitterung des schwedischen Eisenbahnwesens besonders unliebsam bemerkbar.

Die Gutachter¹ kamen zu einem Hauptvorschlag, der die völlige Verstaatlichung der normalspurigen Privatbahnen zum Ziele hatte, und

¹ Statens järnvägars publikationer, utredningar m. w. 1936 no. 1: „Betänkande, avgivet av järnvägsstyrelsens Kommission för utredningen om förstatligande av enskilda normalspåriga järnvägar (Järnvägsförstatligandekommissionen). K. L. Beckmans boktryckeri, Stockholm 1936.

einem Alternativvorschlag, der auf die Beibehaltung der Privatbahnen als solcher hinausging, sie aber als Einheit bestehen ließ.

Bei dieser ganzen Untersuchung hat man nur die Ausgabenseite kritisch beleuchtet, die übrigen Gesichtspunkte aber, die für oder gegen eine Verstaatlichung sprechen, außer Betracht gelassen. Das bisherige Material reichte daher zu durchgreifenden Beschlüssen nicht aus und so ordnete man Ende Juli 1936 neue Untersuchungen an.

3. Prüfung der Verstaatlichung der noch vorhandenen Privatbahnen.

Der neue Ausschuß, dem sieben Sachverständige angehörten, hatte die Aufgabe, die Möglichkeiten für eine Vereinigung des gesamten schwedischen Privatbahnnetzes mit dem Staatsbahnnetz und die Voraussetzungen für sonstige Maßnahmen mit dem Ziele der Verschmelzung und Rationalisierung zu prüfen.

Dieser Ausschuß¹, der unter dem Namen „Eisenbahnkomitee des Jahres 1936“ arbeitete, legte sein Gutachten im Oktober 1938 vor. Er schlug die Übernahme sämtlicher normalspurigen und schmalspurigen Privatbahnen auf den Staat mit Ausnahme einiger Bahnen ohne allgemeine Verkehrsbedeutung und gewisser Bahnen mehr örtlichen Vorortbahncharakters, wie z. B. Stockholm—Saltsjöbaden, Göteborg—Särö u. ä., vor, deren straßenbahnmäßiger Charakter ihnen eine Sonderstellung unter den Eisenbahnen einräumt.

Die Verstaatlichung wird damit begründet, daß die jetzige Zersplitterung des schwedischen Eisenbahnnetzes ernste Mängel aufweist, die die wirtschaftliche Ausnützung der Bahnen und die richtige Berücksichtigung der Bedürfnisse des Wirtschaftslebens und der Allgemeinheit auf schnellste und bequemste Beförderung von Personen und Gütern erschweren. Der Mangel an Einheit führt dazu, daß die Beförderung verteuert, die Abfertigung unnötig umständlich und zeitraubend und die Beförderungsdauer namentlich im Güterverkehr länger als notwendig ist. Für die Eisenbahnen selbst bedeutet die Zersplitterung eine wirtschaftliche Schwächung, die besonders im Zusammenhang mit dem scharfen Kraftwagenwettbewerb zu einer stark verschlechterten Lage für verschiedene Bahnen geführt hat.

Wohl war der Ausschuß der Ansicht, daß nicht unwesentliche wirtschaftliche Maßnahmen auch bei Beibehaltung des heutigen Privatbahnsystems möglich wären. Indessen würden sie scheitern an dem fehlenden Kapital. Auch würde ebenso wie für einen etwaigen Zusammenschluß der Privatbahnen zu gewissen Einheiten eine Garantie für die Durchführung fehlen. Zu einer gesetzlichen Zwangsmaßnahme wollte man sich aber nicht entschließen.

Die wirtschaftlichen und betriebstechnischen Vorteile, die man durch eine Neuordnung des Eisenbahnwesens erzielen will, erreicht man

¹ 1936 års järnvägskommitté. Betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Statens offentliga utredningar 1938 no. 28, Kommunikationsdepartementet. Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner, Stockholm 1938.

am besten dadurch, daß man das Eisenbahnnetz zu einer Einheit in der Hand des Staates führt.

Die Überführung soll innerhalb von fünf Jahren nach einem von der Regierung festgesetzten Plan durchgeführt werden. Dabei sollen in erster Linie solche Bahnen verstaatlicht werden, deren Einverleibung in das Staatsbahnnetz am meisten geeignet ist, zu einem gesteigerten Transportvermögen und betriebswirtschaftlichen Ersparnissen zu führen.

Man geht davon aus, daß man ein freiwilliges Abkommen mit den einzelnen Bahnen auf der Grundlage ihres geschäftsmäßigen Wertes erzielt. Für den Fall, daß die eine oder andere Gesellschaft unannehmbare Bedingungen aufstellen und dadurch den Zusammenschluß sabotieren sollte, hat der Ausschuß einen Gesetzentwurf über zwangsmäßige Einlösung (Enteignung) vorgelegt, nach dem die Regierung die Befugnis erhält, die betreffende Privatbahn nach objektiver Werteinschätzung zu übernehmen.

Durch den Zusammenschluß wird ein einheitlicher Tarif für das ganze Land eingeführt, die heutige Vielzahl von Tarifen wie die Überfuhrgebühren werden beseitigt. Die einzelnen Landesteile erfahren dadurch eine Gleichstellung. Künftige Tarifreformen können ohne Rücksicht auf die einzelnen Bahnen durchgeführt werden. Besonders die Verfrachter an Privatbahnstrecken erfahren durch die Neuregelung große Vorteile.

Von der Verstaatlichung verspricht man sich fahrplantechnische Vorteile, auch leichtere Durchführung von Elektrisierungen, die wirtschaftlich wohl vertretbar sind, von den Privatbahnen aber aus Mangel an Kapital nicht verwirklicht werden können.

Die Verkehrsleitung wird, so meint der Ausschuß, bei einer Verstaatlichung nach wirtschaftlicheren Gesichtspunkten durchgeführt werden können. Denn heute behält jede Bahn den bei ihr aufkommenden Verkehr möglichst lange auf ihren Strecken. Die Beförderungsdauer für die Güter wird verkürzt. Im Beförderungsdienst wird die Bildung von Stückgutwagen erleichtert, der Abfertigungsdienst durch Wegfall der Übernahme einfacher gestaltet.

Betrieblich werden die Züge ganz anders zusammengefaßt, die Güter auch über die betrieblich günstigen Strecken geleitet.

Wichtig ist auch die Einstellung des Ausschusses gegenüber Bahnen, die ihre Bedeutung verloren haben und deren Verkehr auf andere Verkehrsmittel abgewandert ist. Entweder soll hier der Betrieb stillgelegt oder diese Bahnen sollen nur zu gewissen Jahreszeiten (Rübenverkehr) oder zu den Zeiten bedient werden, wo mit einem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist.

Die Verstaatlichung wird ungefähr 150 Mio Kr. erfordern. Hierzu kommt die Schuld der Privatbahnen in Höhe von 180 Mio Kr., so daß es sich bei der ganzen Transaktion um etwa 330 Mio Kr. handelt, von denen 180 Mio Kr. nicht durch neues Kapital aufzubringen sind. Außerdem ist der Staat bei 15 Mio Kr. selbst Gläubiger.

Dieses Ausschußgutachten bildet die Grundlage für den Reichstagsbeschuß vom Mai 1939, da es in seinen Grundzügen dem Reichstag vorgelegt wurde.

Die Schwedische Staatsbahn stimmte in ihrer Stellungnahme grundsätzlich den Ausführungen des Eisenbahnkomitees von 1936 zu¹. Hinsichtlich der Verstaatlichung schlägt sie folgende Reihenfolge vor:

1. Die Privatbahnen der Provinz Schonen,
2. die übrigen normalspurigen Bahnen in Götaland,
3. das Bergslagsnetz,
4. das Schmalspurnetz.

Im Gegensatz zu dem Gutachten des Komitees ist die Schwedische Staatsbahn der Ansicht, daß man bis auf weiteres Zwangsmittel ausschalten sollte.

Die schwedische Regierung schloß sich in ihrer Vorlage an den Reichstag der Stellungnahme der Schwedischen Staatsbahn an. Auch sie meint, man solle vorläufig nur den Weg der Freiwilligkeit beschreiten. Man werde auch so zum Ziele gelangen. Infolgedessen legte man den Gesetzentwurf zu einer Enteignung nicht vor. Im übrigen hält die schwedische Regierung die Zusammenfassung der sämtlichen Bahnen in der Hand des Staates vor allem vom Beförderungsdienst aus für notwendig. Das Gut liege zur Zeit zu lange auf den Übergangsbahnhöfen. Bei größeren Gütermengen sei eine Verteilung und ein Sammeln an größeren Plätzen möglich, die dann nur mit Ferngüterzügen bedient werden. Eine solche Konzentration der Güter an bestimmten Plätzen sei aber nur dann in vollem Umfange durchzuführen, wenn von einer Stelle über sämtliche Bahnen verfügt werden könne. Dadurch würde auch manches Gut, was heute auf die Landstraße abgewandert sei, dem Schienenwege wieder zugeführt werden können. Je größer aber der Anteil der Eisenbahn an der beförderten Gütermenge sei, desto besser werde ihre finanzielle Stellung, zu desto billigeren Frachtsätzen könne sie ihre Aufgabe erfüllen.

Die Frage, welche Bahnen von einer Verstaatlichung ausgeschlossen bleiben sollten, lasse sich nicht allgemein entscheiden. Auch Stichbahnen zu Hauptbahnen könnten für eine Übernahme in Frage kommen. Das müsse in jedem einzelnen Falle geprüft werden. Eventuell komme auch die Stilllegung der Bahn in Frage.

Als Beispiele für die Ersparnisse, die durch Verstaatlichungen erzielt werden können, führt die schwedische Regierung an, daß die Zentralverwaltung von neun in den letzten Jahren verstaatlichten Bahnen jährlich 360 000 Kr. Kosten verursachte, die nach der Verstaatlichung fast ganz wegfielen. Durch die Verstaatlichung von einigen Bahnen in der Provinz Schonen konnte durch die einheitliche Betriebsleitung ein Drittel der Lokomotiven erspart werden. Statt 49 waren nur noch 33 erforderlich.

Die ganze Aktion der Verstaatlichung hat auch die Erhaltung der Eisenbahnen als solcher zum Ziele. Denn die Eisenbahnen bilden immer noch, wie der Verkehrsminister ausführte, das Rückgrat im Transportsystem des Landes und haben bedeutungsvolle Aufgaben zu erfüllen. Im

¹ Statens järnvägars publikationer, utredningar m. m. 1938 no. 3: Järnvägstyrelsens utlåtande den 19 december 1938 över 1936 års järnvägskommittés betänkande. K. L. Beckmans boktryckeri, Stockholm 1939.

großen gesehen sind die Eisenbahnen immer noch unentbehrlich für das Wirtschaftsleben. Dazu kommt ihre kulturelle und militärische Bedeutung. Es ist daher für die Interessen der Allgemeinheit nicht gleichgültig, ob die Eisenbahnen imstande sind, die Transportaufgaben zu erfüllen oder nicht. Ihre Erhaltung und Stärkung der Wettbewerbskraft ist daher ein öffentliches Interesse.

4. Durchführung der Verstaatlichung.

Der Reichstagsbeschluß vom 17. Mai 1939 bedeutet nun, daß die gesamten Eisenbahnen Schwedens, soweit sie nicht als Straßenbahnen anzusprechen oder rein örtlicher Bedeutung sind, vom schwedischen Staat innerhalb von fünf Jahren erworben werden. Der Verkehrsminister führte bei der Reichstagsdebatte aus, daß die Bahnen, die außerhalb der Verstaatlichung bleiben, vom Standpunkte der Rationalisierung des Eisenbahnwesens aus ohne Bedeutung sind. Ein bloßer Zusammenschluß von Privatbahnen zu größeren Gesellschaften, wie dies vielfach vorgeschlagen war, würde nach Ansicht des Ministers keine durchgreifende Besserung bedeuten. Es hat sich beim schwedischen Eisenbahnwesen durchaus nicht gezeigt, daß der Staatsbetrieb dem Privatbetrieb nachsteht. In dieser Hinsicht decken sich — so wurde im Reichstag ausgeführt — die Erfahrungen mit denen von Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Italien. Das heutige System von Staats- und Privatbahnen mit seiner besonderen Zersplitterung in Schweden ist nach Ansicht des Reichstags als besonders unbefriedigend und überholt anzusehen.

Der Reichstagsbeschluß führt zu einer Verdoppelung des schwedischen Staatsbahnnetzes, nämlich von 7901 km auf 16 707 km, wenn man die Zahlen von Anfang 1938 zugrunde legt.

Die Verstaatlichung soll in vier Hauptabschnitten durchgeführt werden. In erster Linie sollen die Privatbahnen der südschwedischen Provinz Schonen, dann die übrigen normalspurigen Bahnen Götalands, das Privatbahnnetz in Bergslagen und schließlich das Schmalspurnetz verstaatlicht werden. Gewisse Abweichungen von den genannten vier Etappen der Verstaatlichung, die sich als notwendig erweisen, sollen zugelassen sein.

Eine dauernde Einrichtung soll in Form eines unparteiischen Ausschusses geschaffen werden. Dieser soll aus drei Personen bestehen und im übrigen so zusammengesetzt sein, daß er mit genügender Autorität die aufkommenden Zweifelsfragen über den Wert des Eisenbahneigentums usw. entscheiden kann.

Die Verhandlungen mit den Privatbahnen sollen so geführt werden, als ob keine Zwangsregelung möglich ist. Erst die Erfahrung soll zeigen, ob der Weg der Freiwilligkeit nicht genügt. Bei den letzten Verstaatlichungen ist man auf dem freien Verhandlungswege durchaus zu dem erstrebten Ziel gelangt.

In den Jahren 1939 und 1940 soll nach Äußerung der Schwedischen Staatsbahn selbst das Verstaatlichungsgesetz als solches nicht durchgeführt werden. Man rechnet vielmehr mit genügend freiwilligen Angeboten und hat sich in dieser Hoffnung bisher nicht getäuscht.

Mit Schreiben der schwedischen Regierung vom 9. Juni 1939 ist die Schwedische Staatsbahn bereits mit der Durchführung des Reichstagsbeschlusses beauftragt worden. Die Vorschläge zu Abkommen mit den Privatbahnen sind der Regierung vorzulegen und bedürfen ihrer Genehmigung.

Damit ist der jahrzehntelange Kampf um das System nun endgültig zugunsten des reinen Staatsbahnsystems in Schweden entschieden worden. Auch in anderen Ländern bricht sich immer stärker der Gedanke durch, daß die Gesamtinteressen der Volkswirtschaft nur von einer einheitlichen Leitung der gesamten Eisenbahnen richtig wahrgenommen werden.

Dr. Paszkowski.

Der Hafen Southampton. Der Hafen Southampton in seiner jetzigen Gestalt ist eine Schöpfung der englischen Süd-Eisenbahn-Gesellschaft. Freilich sind schon die Römer, als sie nach England vordrangen, in der Gegend von Southampton gelandet, und 1803, also in der Vor-Eisenbahn-Zeit, wurde schon in Southampton ein Hafenamt geschaffen, das Gebühren erhob, aber keine Hafenbauten ausführte, und erst 1836 wurde mit dem für die damalige Zeit erheblichen Kapital von 350 000 Pfd. eine Hafengesellschaft gegründet, deren Aufgabe es sein sollte, die bestehenden Pläne für Hafenbauten auszuführen. Die Gesellschaft erwarb ein 87,5 ha großes sumpfiges Gelände am Zusammenfluß des Itchen- und des Test-Flusses und zeigte damit, daß sie das Günstige dieser Lage für einen Hafen richtig erkannt hatte. Der Itchen-Fluß hatte damals eine Tiefe von etwa 5 m, der Test-Fluß von etwa 3 m, beides bei Niedrigwasser, in jener Zeit gewiß eine für viele Schiffe ausreichende Fahrwassertiefe; sie ist seitdem erheblich vergrößert worden. Welche Bedeutung der Entwicklung, die der Hafen mittlerweile genommen hat, für die Stadt Southampton zukommt, geht daraus hervor, daß die Stadt im Jahre 1803 nur 8250, im Jahre 1836 aber schon 23 500 Einwohner hatte und daß diese Zahl bis 1934 auf 177 000 angewachsen war.

Um die Zeit, als die Hafengesellschaft gegründet wurde, war die London & Südwest-Eisenbahn, die heute einen Teil der Süd-Eisenbahn bildet, im Entstehen begriffen, und ihre von London in der Richtung nach Südwesten ausgehende Strecke erreichte Southampton im Mai 1834. Damit begann die Zusammenarbeit zwischen der Hafengesellschaft und der sie mit London verbindenden Eisenbahn. Es dauerte aber noch bis zum Jahre 1892, ehe die Eisenbahngesellschaft den Hafen übernahm.

Im Jahre 1843 wurde der jetzige Außenhafen und damit das erste Hafenbecken am Itchen-Fluß vollendet, nachdem bis dahin nur zwei Kais zum Anlegen der Schiffe vorhanden gewesen waren. Sofort machte sich auch das Bedürfnis geltend, den Dampfern, die den Hafen regelmäßig anliefen, Gelegenheit zum Docken zu geben, und in den Jahren 1846 bis 1854 wurden drei Trockendocks gebaut und der Benutzung übergeben. Das erste von ihnen war 122 m lang, hatte eine 20 m breite Einfahrt und war 5,56 m tief. Der erste Dampfer, der darin gedockt wurde, hatte einen Tonnengehalt von 1939 t; es konnte die größten Schiffe jener Zeit aufnehmen. Trockendock Nr. 2 war kleiner, alle folgenden aber

größer und tiefer, bis bei dem noch zu besprechenden Trockendock Nr. 7 ein Höchstmaß, das als solches wohl für längere Zeit wird gelten können, erreicht ist.

Das eben genannte älteste Hafenbecken, der Außenhafen, hat eine Wasserfläche von 6,5 ha und eine Kailänge von 800 m; es ist an der Einfahrt 46 m breit und hat eine Wassertiefe von 5,5 m bei Niedrigwasser. Es konnte schon bald den aufkommenden Verkehr nicht mehr bewältigen, und schon 1851 wurde hinter ihm der Innenhafen eröffnet, das einzige Hafenbecken in Southampton, das mit Schleusen abgeschlossen ist. Die günstigen Tide-Verhältnisse machen es aber möglich, daß die Schleusentore täglich sechs Stunden offenstehen können. Der Innenhafen hat eine Wasserfläche von 4 ha, seine Kais sind 785 m lang. Mit dem Bau dieses Häfenbeckens scheint die Hafengesellschaft sich übernommen zu haben, und dieser Umstand, verbunden mit der Abwanderung von Verkehr nach dem Hafen London, zwang sie im Jahre 1886, ein Darlehn von 250 000 Pfd. von der damaligen Südwest-Eisenbahn anzunehmen. Dadurch war die heutige enge Verbindung zwischen der Hafen- und der Eisenbahngesellschaft angebahnt. Mit dem von der Eisenbahngesellschaft hergegebenen Gelde wurde der Empress-Hafen mit 7,5 ha Wasserfläche und 1160 m Kailänge, das größte der jetzt vorhandenen vier Hafenbecken, gebaut. Es wurde 1890 von der Königin Victoria eingeweiht, daher sein Name. Die Geldschwierigkeiten der Hafengesellschaft blieben aber weiterhin bestehen, und die einzige Stelle, die helfen konnte und dazu auch bereit war, war die Eisenbahngesellschaft. Sie erlangte im Jahre 1892 die Genehmigung des Parlaments, den Hafen zu erwerben, wofür sie 1 360 000 Pfd. bezahlte. Ganz uneigennützig war ihre Hilfe nicht. Sie hatte schon im Jahre 1838, als der Grundstein zum ersten Hafenbecken gelegt wurde, also zu einer Zeit, wo die Eisenbahn noch gar nicht bis Southampton reichte, die Ansicht ausgesprochen, daß das Bestehen eines Hafens in Southampton ein Vorteil für die Eisenbahn sein werde, aber daß auch der Hafen seine Vorteile von der Eisenbahn haben werde, und diesen Standpunkt wird sie auch beim Erwerb des Hafens eingenommen haben. Mit dem Erwerb des Hafens Southampton brachte die Süd-Eisenbahn-Gesellschaft zum Ausdruck, daß sie ebenso wie die anderen englischen Eisenbahngesellschaften nicht nur ein Eisenbahn-, sondern ein Verkehrsunternehmen sein wollte, also neben dem Eisenbahnbetrieb auch noch den Hafenbetrieb zu pflegen bereit war. Damit war der Zustand in bezug auf das Eigentum am Hafen Southampton geschaffen, der heute noch besteht, und es begann eine Zeit eines großzügigen Ausbaus der Hafenanlagen. Der erste Bau, den die Eisenbahngesellschaft unternahm, war der einer Kaimauer am Itchen-Fluß von 430 m Länge, vor der das Flußbett bis auf 10 m Wassertiefe bei Niedrigwasser ausgebaggert wurde. Weiter wurde am Itchen-Fluß, von dieser Anlage durch die Einfahrt zum Empress-Hafen getrennt, ein weiterer 500 m langer Kai angelegt, vor dem das Fahrwasser 8,5 m tief hergestellt wurde. Am Test-Fluß war schon in den achtziger Jahren mit dem Bau von Liegeplätzen für Schiffe begonnen worden, aber es dauerte bis 1902, ehe diese Anlagen vollendet wurden. Diese Landeplätze am Test-Fluß an seiner Vereinigung mit dem Itchen-Fluß bilden die Südspitze

der Hafenanlagen. Quer vor liegt der Süd-Kai mit 130 m Länge und 8,25 m Wassertiefe davor. Nach Westen schließt sich der Test-Kai mit 680 m Länge und 9,8 m Wassertiefe vor ihm an. Zunahme des Verkehrs machte den Bau eines weiteren Hafenbeckens nötig, und 1911 wurde das heute Ozean-Hafen genannte Becken dem Verkehr übergeben. Es hat eine Wasserfläche von 6,3 ha und ist bei Niedrigwasser 12,2 m tief; seine Kais sind 1160 m lang.

Die Eisenbahngesellschaft sah sich weiter veranlaßt, in den Jahren 1895 und 1905 zwei weitere Trockendocks anzulegen, und das letzte Trockendock, das siebente, nach dem König Georg V. genannt, wurde im Jahre 1933 in Betrieb genommen. Es ist mit einer Länge von 366 m bei 15,4 m Wassertiefe das größte seiner Art und kann nicht nur die größten heutigen Schiffe, so die „Queen Mary“ mit ihren 85 000 t, aufnehmen, sondern es genügt auch noch zum Docken von Schiffen der Zukunft, deren Tonnengehalt bis 100 000 t geht. Im Zusammenhang mit dem Trockendock sind für die darin beschäftigten Arbeiter Unterkunftsräume vorgesehen, die bis 1200 Mann aufnehmen können.

Im Jahre 1923 wurden die englischen Eisenbahnen zu den heutigen vier Gruppen zusammengeschlossen. Die London & Südwest-Eisenbahn ging mit der London, Brighton & Südküsten-Eisenbahn, der Südost & Chatham-Eisenbahn und einigen kleineren Eisenbahnen in die Süd-Eisenbahn über. Während bis dahin eine Eisenbahn mit 1400 km Streckenlänge Eigentümerin des Hafens von Southampton gewesen war, wurde er nunmehr Eigentum einer Unternehmung, die ein Netz von 3470 km Länge besitzt, und es war nicht zu verwundern, daß ein solches größeres Unternehmen auch eine lebhaftere Tätigkeit beim Ausbau des Hafens entwickelte. Die Verwaltung des Hafens ist allerdings nicht Sache der Süd-Eisenbahn-Gesellschaft; hierfür besteht vielmehr ein besonderes Hafenamts, in dem aber die Eisenbahn neben der Verwaltung der Stadt Southampton, dem Handelsministerium, der Handelskammer und anderen Stellen vertreten ist; auch Heer und Flotte wirken bei der Verwaltung des Hafens mit.

Die Süd-Eisenbahn-Gesellschaft erwarb im Jahre 1927 am Test-Fluß einen etwa 3 km langen Geländestreifen, der allerdings zunächst nutzlos war, weil er bei Hochwasser überflutet wurde und bei Niedrigwasser sumpfig war. Das Bett des Test-Flusses wurde entlang diesem Gelände so tief ausgebagert, daß die größten Ozeandampfer genügende Fahrwassertiefe finden, und die ausgebagerten Massen, eine Menge von 10 Mio t, wurden dazu verwendet, das Sumpfgelände aufzuhöhen. Im Jahre 1928 wurde hier mit dem Bau einer Kaimauer von 2300 m Länge begonnen, die 1934 vollendet wurde. Sie erstreckt sich geradlinig in der Richtung nach Westen, von den übrigen Anlagen der Süd-Eisenbahn-Gesellschaft durch städtische Landeplätze getrennt. Hier können acht der größten Schiffe des heutigen Tages gleichzeitig anlegen. Auf etwa der Hälfte der Länge ist die Wassertiefe vor der Mauer 13,75 m. Die gegen 3 km lange Zufahrt zu diesen Liegeplätzen ist auf der ganzen Länge und auf einer Breite von mindestens 180 m auf 10,7 m Tiefe ausgebagert. An jedem Ende ist das Fahrwasser so verbreitert, daß die

Schiffe wenden können. Auf dem dem Meer abgewonnenen Gelände hat die Eisenbahn-Gesellschaft acht paarweise angeordnete einstöckige Lagerschuppen für Umschlaggut von 180 bis 275 m Länge und 45 m Tiefe errichtet, von denen drei Paar ansprechend ausgestattete Warterräume für die Reisenden enthalten, die hier zwischen Eisenbahn und Schiff übergehen. Vor und hinter den Schuppen liegen Eisenbahngleise, und auch Straßenfahrzeuge können zum Beladen und Entladen bis an die Schuppen heranfahren. 24 elektrisch angetriebene Kräne für 2 bis 5 t Last dienen zum Heben schwerer Güter. Die Schuppengleise sind an umfangreiche Gleisanlagen für die ankommenden und abfahrenden Züge mit den nötigen Abstell- und Verschiebegleisen angeschlossen, und breite Betonstraßen dienen dem Fahrzeugverkehr. In den Gleisanlagen, die von beiden Enden her zugänglich sind, liegt eine Drehscheibe von 21,35 m Durchmesser, auf der nicht nur die größten Lokomotiven der Süd-Eisenbahn von heute gedreht werden können, sondern die auch ausreicht, um zukünftige größere Lokomotiven aufzunehmen.

Das Gelände von 63 ha, das die Süd-Eisenbahn am Test-Fluß gewonnen hat, ist in seinem hinter den eben genannten Schuppen und ihren Gleisanlagen gelegenen Teil dazu bestimmt, mit gewerblichen Anlagen besiedelt zu werden. Schon ist hier eine Mühle mit einem Silo für 15 000 t Getreide entstanden, der das Getreide durch Bandförderer mit elektrischem Antrieb vom Schiff aus zugeführt wird. Ein Sägewerk mit Holzlagerplatz und eine der bekanntesten englischen Schokoladenfabriken haben sich ebenfalls hier niedergelassen. Am Westende dieser Flächen hat eine bekannte amerikanische Kraftwagenfabrik ein Werk zum Zusammenbau von Kraftwagen aus Teilen, die sie aus Amerika einführt, gebaut; damit vereinigt ist ihr Lager, aus dem sie England, Schottland und Irland mit Ersatzteilen für ihre Wagen versorgt. Die Eisenbahngesellschaft selbst hat zwei Fabrikgebäude als Muster für weitere Bauten zum Vermieten errichtet und nach den Wünschen der Mieter ausgestattet. An Eisenbahnanlagen ist hier noch ein Schuppen zur Aufnahme von sechs Eisenbahnzügen vorhanden, die den Verkehr mit den hier ankommenden und abfahrenden Dampfern vermitteln; sie werden in diesem Schuppen gesäubert und im Winter vorgewärmt.

Alle Hafenbecken sind mit den nötigen Einrichtungen für den Umschlag zwischen Eisenbahn und Schiff ausgestattet, und jedes von ihnen dient einem besonderen Zweck. In den Schuppen am Außenhafen wird Kaffee, Kakao, Zucker, Tabak, getrocknetes Obst eingelagert. Keller zur Stapelung von Wein sind ebenfalls vorhanden. Hier legten früher die größten Ozeandampfer an, heute dient der Hafen im wesentlichen dem Verkehr der Süd-Eisenbahn mit ihren Dampfern nach Le Havre, St. Malo und den Kanalinseln, für deren Fahrgäste die nötigen Warterräume vorhanden sind. Im Innenhafen wird hauptsächlich Getreide, Holz und Obst umgeschlagen, auch ein Kohlenlager ist dort vorhanden. In einem Lagerhaus an diesem Hafen können Güter unter Zollverschluß eingelagert werden. Ein Saal, der 300 Personen faßt, dient zur Versteigerung von Obst.

Der Empress-Hafen war zur Zeit seiner Eröffnung der einzige in Großbritannien, in dem die Schiffe mit dem damals größten Tiefgang bei jedem Wasserstand einfahren konnten, und auch heute ist dies möglich, obgleich die Größe und damit der Tiefgang der Schiffe seitdem erheblich gewachsen ist. Hier legen die Dampfer der Royal Mail Lines-Gesellschaft an, die nach Südamerika und bis an die Westküste von Nordamerika fahren, und auch die Truppentransporte zur Ablösung der Besatzung in den überseeischen Siedlungen des britischen Reichs gehen von hier aus. Um die hier umgeschlagenen Bananen vor Witterungseinflüssen zu schützen, führt ein 120 m langer gedeckter Gang vom Schiff zum Eisenbahnwagen. Die Eisenbahngleise reichen bis in die Schuppen, in denen namentlich Fleisch, Butter, Getreide eingelagert, aber auch Postgut und Reisegepäck umgeladen wird.

Der Ozean-Hafen war zunächst für die Dampfer der White Star-Linie bestimmt und wird heute noch von deren Schiffen und denen der mit ihr in Gemeinschaftsbetrieb stehenden Cunard-Linie und anderer mit diesen beiden zusammenarbeitenden Schiffahrtslinien benutzt. Die „Queen Mary“ und andere große Dampfer legen hier regelmäßig an. Um diese großen Schiffe bedienen zu können, sind hier 16 Kräne mit elektrischem Antrieb vorhanden, deren Tragfähigkeit 1,75 t bis 5 t beträgt; sie können das Gut bis 30 m hoch heben. Vier Schuppen von zusammen 742 m Länge bedecken die anliegenden Flächen. Hier spielt sich namentlich Güterverkehr mit den nördlichen Ländern ab, und einer der Liegeplätze ist für den Holzverkehr bestimmt, für den ein Schuppen von 6700 m² Fläche vorgesehen ist.

An den Kais am Itchen-Fluß legen die Dampfer an, die den Verkehr mit Niederländisch-Indien und dem Fernen Osten, auch mit Südamerika und Südafrika vermitteln. Auch hier sind die nötigen Hebezeuge, darunter ein Laufkran, der die Güter aus dem Obergeschoß eines Schuppens in die Eisenbahnwagen überhebt, und die nötigen Lagerräume vorhanden. An erster Stelle unter den hier umgeschlagenen Gütern stehen diejenigen aus Südafrika, Wolle, Häute und Felle, Getreide usw., sowie Apfelsinen und Zitronen, Äpfel, Pflaumen und Pfirsiche. Dieses Obst kommt hier zeitweilig in Mengen von mehreren 100 000 Packungen gleichzeitig an.

Vom Südkai geht der Verkehr der Union Castle-Linie nach dem europäischen Festland aus.

Auf dem Test-Kai befindet sich unter anderem ein Kühlhaus mit einem Fassungsraum von 48 000 m³. Auch Holz kann hier in großen Mengen lagern. Hier legt die eben genannte Union Castle-Linie mit ihren Schiffen nach und von Südafrika an. Ein besonderer Zubringerdienst von diesem Kai aus mit Hilfe von Tendern bedient die Schiffe, die Southampton anlaufen, ohne hier anzulegen.

Ohne die Anstrengungen zu unterschätzen, die von der Süd-Eisenbahn-Gesellschaft gemacht worden sind, um den Hafen Southampton auf seinen heutigen Stand zu bringen, kann gesagt werden, daß er seine Be-

deutung seiner ungewöhnlich günstigen Lage verdankt. Allseits, außer von der Zufahrt her, ist er von Land eingeschlossen, er ist also geschützt gelegen. Itchen- und Test-Fluß fließen vereinigt etwa 10 km lang durch eine schmale Bucht, die die Zufahrt zum Hafen bildet. In ihr hat das Fahrwasser bei Niedrigwasser immer noch eine Tiefe von 10,7 m auf 180 m Mindestbreite. Das Tidespiel beträgt höchstens 4 m, bei Nippflut sogar wenig über 2 m; das Hochwasser hält zwei Stunden an, und während dieser Zeit findet fast keine Wasserbewegung statt. Vorgelagert ist die Insel Wight, ein Schutzwall gegen die vom Meere ausgehende Gefährdung der Schifffahrt. Weiter liegt Southampton an der Verbindung des von den Mündungen der Themse, der Elbe und des Rheins gebildeten Dreiecks mit dem Atlantischen Ozean, also des Ausgangspunkts für einen großen Teil des europäischen Verkehrs mit geradezu allen anderen Erdteilen, mithin an einer der Hochstraßen des Weltverkehrs. Auch die Beziehungen zu Frankreich, wo die Seinemündung Southampton ungefähr gegenüber liegt, sind nicht zu unterschätzen. Mehr als 160 Häfen in aller Welt haben regelmäßige Verbindung durch 30 Dampferlinien mit Southampton. London ist für die Güterzüge in drei Stunden zu erreichen. Mit ihnen abgehende Güter werden an den Empfangsbahnhof vorgemeldet, der seinerseits die Empfänger von dem zu erwartenden Eingang ihrer Waren verständigt. Die Entfernung nach London beträgt ungefähr 125 km; das Land im Süden von England ist flach, und für einen Kraftwagen ist daher zwei Stunden eine reichliche Fahrzeit für diese Strecke. Schnellzüge legen sie in $1\frac{1}{2}$ Stunden zurück. Innerhalb eines Kreises mit 150 km Halbmesser wohnen 16 Mio Menschen, innerhalb eines Umkreises von 200 km sind es 21,25 Mio, also fast die Hälfte der Bevölkerung von England, Wales und Schottland. Unter diesen Umständen ist es kein Wunder, daß 47 % des Verkehrs zur See von diesen Ländern, sowie von Irland, also fast die Hälfte dieser Verkehrsmenge, durch den Hafen von Southampton gehen. Im Jahre 1938 sind dort 560 426 Reisende angekommen und abgefahren, und dazu kamen noch 200 000 Besucher, darunter auch Schulkinder aus allen Teilen von England, die, oft mit Verwaltungs-sonderzügen herangeführt, nach Southampton kamen, um den Hafen und die dort liegenden Schiffe zu besichtigen. An von Southampton ausgehenden Vergnügungsfahrten, die sich nicht auf die nähere Umgebung beschränken, sondern bis in das Mittelmeer und zu den Inseln im Atlantischen Ozean gehen, beteiligten sich im Jahre 1938 45 000 Fahrgäste. 2365 Reisezüge trafen im Hafen ein, und 2700 ausgehende wurden abgefertigt. Die Zahl der ausfahrenden Güterzüge betrug 3876, die der Güterwagen 121 712, und 199 594 Güterwagen gingen ein. Neben ihren Eisenbahnzügen stellt die Süd-Eisenbahn-Gesellschaft für die Verteilung der in Southampton eingehenden Güter ihre Kraftwagen zur Verfügung, und zwar sowohl für volle Ladungen wie für Einzelsendungen. Schiffe mit einem Tonnengehalt von 19 165 000 t haben im Jahre 1938 im Hafen von Southampton angelegt. 6,5 Mio Packungen Obst, meist aus Südafrika, das fast 80 % seiner Obstausfuhr über Southampton leitet, sind der Eingang einer „Saison“, 1,3 Mio

Büschel Bananen trafen im Jahre 1937 aus Mittelamerika und Westindien dort ein. Bei einer Gelegenheit wurden 115 888 Büschel Bananen in 21 Arbeitsstunden in 681 Güterwagen umgeladen.

Neben der bei den einzelnen Hafenbecken schon erwähnten Einfuhr hat Southampton auch einen lebhaften Ausfuhrverkehr, zu dem alle Teile von England beitragen, und neben dem Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn findet hier ein Übergang von Gütern von Schiff zu Schiff statt. So gingen von Deutschland dort zahlreiche Fertigerzeugnisse ein, um nach Afrika und Südamerika weiter verfrachtet zu werden, holländische Erzeugnisse werden dort nach Nord- und Südamerika und nach Kanada verladen. Dasselbe Ziel haben aus Frankreich eingehende Güter. Französischer Wein wird über Southampton bis nach dem Fernen Osten versandt. Auch die englische Küstenschifffahrt bringt Güter nach Southampton, die zur See weiter verfrachtet werden sollen. In der Gegenrichtung sind es zum großen Teil Rohstoffe, die von Schiff zu Schiff umgeladen werden. Es bestehen dabei eine Anzahl Verkehrsbeziehungen, die nicht anders als eigenartig bezeichnet werden können; so nimmt Kaffee aus Brasilien den Weg nach Südafrika über Southampton und ebenso Äpfel aus Kanada, und Südafrika schickt Konserven über Southampton nach Kanada.

In einem Hafen wie Southampton dürfen natürlich Vorkehrungen zur Versorgung der Schiffe mit Bunkerkohle nicht fehlen. Am Itchen-Kai befinden sich große Kohlenlager, von denen aus die Kohle auf Leichter verladen wird, um so den Ozeandampfern zugeführt zu werden. 20 000 t Bunkerkohle können dabei gleichzeitig schwimmend untergebracht werden. Ebenso können die Schiffe mit Motorantrieb von festen und schwimmenden Lagern aus mit Treibstoff versorgt werden. Ein Unternehmen auf diesem Gebiet kann allein 52 500 t Öl lagern, und aus Tankbooten, die zum Teil eigenen Antrieb haben, zum Teil an die zu versorgenden Schiffe herangeschleppt werden müssen, können stündlich 500 t Öl in die Vorratsräume der Motorschiffe übergepumpt werden.

Seit 1937 geht von Southampton ein Flugverkehr, bedient mit Flugbooten, nach Ägypten, nach Süd- und Ostafrika, nach Persien, Indien und Australien aus. Die Flugboote fliegen um 5 Uhr morgens ab; ihre Fluggäste werden am Abend vorher mit einem Pullman-Zug nach Southampton gebracht, wo sie in einem bahneigenen Fremdenhof übernachten.

Zum Einstellen von Kraftwagen hat die Süd-Eisenbahn-Gesellschaft im Hafengelände ein Gebäude über einer Fläche von 765 qm errichtet; hier und auf benachbarten Flächen können mehr als 350 Kraftwagen abgestellt werden. Viele der Ausflügler, die von Southampton aus eine Seefahrt mitmachen, stellen hier ihre Wagen ab; sie werden für sie gepflegt und ihnen bei ihrer Rückkehr fahrbereit an das Schiff gestellt, so daß die Kraftfahrer sofort mit ihrem eigenen Wagen die Heimfahrt antreten können.

Die Hafenanlagen der Süd-Eisenbahn in Southampton nehmen im ganzen eine Fläche von etwas über 200 ha ein. Ihre Kais sind zusammen 9 km lang. Gedeckte Lagerräume sind in einem Ausmaß von 56 600 qm vorhanden. Die Eisenbahngleise zur Bedienung des Hafenverkehrs haben eine Länge von 110 km. Alles in allem eine Anlage, auf die die Süd-Eisenbahn-Gesellschaft mit berechtigter Genugtuung als auf ihr Werk hinweisen kann.

Quellen: The Railway Gazette; Southampton Docks, A Handbook of Rates, Charges and General Information, 1939, herausgegeben von der Southern Railway Company; What the Railway are Doing, herausgegeben von dem British Railways' Press Office, London, S.W. 1; Sherrington, A Hundred Years of Inland Transport.

Wernecke.

Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1938¹. Unter dem Einfluß des bereits im Jahre 1937 eingetretenen weltwirtschaftlichen Konjunkturrückgangs und der teilweisen Stagnation im schweizerischen Wirtschaftsleben erlitt die Verkehrs- und Einnahmeentwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1938 einen Rückschlag.

A. Verkehr.

Die Verkehrseinnahmen, die im Jahre 1937 noch 323,6 Millionen Franken betragen, haben sich um 4,9 % auf 307,62 Millionen Franken vermindert.

Der Personenverkehr, der weniger konjunkturrempfindlich ist als der Güterverkehr, ist gegenüber dem Vorjahr etwas stärker geworden, so daß die Gesamtzahl der beförderten Reisenden von 111,99 auf 113,27 Millionen, die der Personenkilometer von 2859,2 auf 2866,7 Millionen anstieg. Diese bescheidene Verkehrsbelebung ist auf den vermehrten einheimischen Reiseverkehr zurückzuführen, während der Verkehr aus dem Ausland unter dem Druck der internationalen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse und der zunehmenden Ausreise- und Devisenschwierigkeiten eine Abschwächung erfahren hat.

Im Gegensatz zu den gesteigerten Verkehrsziffern sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die im Jahre 1938 noch 133,0 Millionen Franken betragen, um 0,8 % auf 131,91 Millionen zurückgegangen. Der mittlere Ertrag für 1 Personenkilometer fiel von 4,65 auf 4,60 Rappen.

Der Güterverkehr, der rascher und stärker als der Personenverkehr von Konjunkturschwankungen beeinflusst wird, hat einen empfindlichen Verkehrs- und Einnahmeausfall erlitten, die Transportmengen im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr gingen um 1,91 Millionen Tonnen oder um 12,1 % auf 13,87 Millionen Tonnen zurück.

Als Folge des Rückgangs der Gütertransporte sind die Einnahmen aus dem Gepäck-, Post-, Tier- und Güterver-

¹ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1938 S. 1265 ff. und 1939 S. 865 ff. Die Angaben sind dem Geschäftsbericht und den Rechnungen sowie dem Statistischen Jahrbuch der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1938 entnommen.

kehr mit 175,72 Millionen Franken um 14,84 Millionen Franken hinter dem vorjährigen Ergebnis zurückgeblieben.

Entsprechend den gesunkenen Einnahmen im Personen- und Güterverkehr haben sich die gesamten Transporteinnahmen um 15,97 Millionen Franken oder 4,9 % auf 307,62 Millionen Franken vermindert.

B. Betrieb.

Die Betriebsleistungen haben in den beiden Verkehrsarten eine verschiedenartige Entwicklung erfahren. Während beispielsweise bei den Reisezügen die Zugkilometer um 1,68 Millionen oder 5 % auf 35,47 Millionen anstiegen, sind bei den Güterzügen die Zugkilometer um 523 000 oder 4,5 % auf 11,13 Millionen zurückgegangen. Auf den elektrisch betriebenen Linien wurden 86 % der Gesamtzahl der geleisteten Zugkilometer und 93 % der Bruttotonnenkilometer ausgeführt.

Auf der Strecke Le Day—Le Pont wurde der elektrische Zugbetrieb aufgenommen.

Im Berichtsjahr wurden zwei dreiteilige Schnelltriebzüge endgültig in Betrieb genommen, von denen der eine im fahrplanmäßigen Schnellzugsverkehr, der andere zu Gesellschaftsfahrten benutzt wurde. Jeder dieser beiden Züge hat im Jahre 1938 über 100 000 km zurückgelegt.

Von größeren Unfällen blieben die Schweizerischen Bundesbahnen auch im Jahre 1938 verschont, doch traten durch Erdbeben, Felsstürze, Überschwemmungen und sonstige mit der Natur des Landes zusammenhängende Ursachen verschiedentlich Betriebsstörungen ein, die jedoch meist nach einigen Stunden wieder behoben waren.

C. Finanzen.

Die Betriebseinnahmen waren mit 323,1 Millionen Franken um 15,2 Millionen Franken oder 4,48 % geringer als im Vorjahre, dagegen erhöhten sich die Betriebsausgaben um 4,9 Millionen Franken oder 2,16 % auf 229,5 Millionen Franken. Die Betriebszahl stieg infolgedessen von 66,40 auf 71,02.

Die Gewinn- und Verlustrechnung 1938 schließt mit einem Ausgabenüberschuß von 35,24 Millionen Franken ab, gegen 14,56 Millionen Franken Ausgabenüberschuß im Vorjahr.

Infolge der Milderung des Besoldungs- und Lohnabbaues stiegen die gesamten Personalausgaben von 183,9 auf 186,0 Millionen Franken. Ihr Anteil an den Gesamtausgaben fiel jedoch von 52,07 auf 51,98 %.

Weitere Ursachen für die Vermehrung der Ausgaben lagen u. a. in höheren Preisen für Beschaffungsgüter, größeren Betriebsleistungen und Aufwendungen für den passiven Luftschutz.

Die Anleiheschuld ging von 2693,3 Millionen Franken Ende 1937 um 19 Millionen Franken auf 2674,3 Millionen Ende 1938 zurück, dagegen erhöhte sich die schwebende Schuld von 390 auf 439 Millionen Franken.

Die Gesamtlage der Schweizerischen Bundesbahnen ist wegen der im Berichtsjahre eingetretenen Verkehrsschrumpfung erheblich ungünstiger geworden als im Jahre 1937.

D. Personalwesen.

Die Zahl der Beamten, Angestellten und bahn-eigenen Arbeiter ging im Jahre 1938 um 399 auf 27 631 zurück. Dieser Verminderung steht eine Vermehrung der sogenannten Unternehmerarbeiter um 90 Köpfe, d. h. von Arbeitern gegenüber, die in keinem festen Dienstverhältnis zur Bahnverwaltung stehen, sondern von Unternehmern vorübergehend zur Verstärkung der Rotten des Betriebsdienstes beigelegt werden.

Die tatsächliche Verminderung des Personalbestandes betrug daher $399 - 90 = 309$ Einheiten.

Damit ist der Personalbestand auf einem Tiefstand angelangt, der kaum mehr merklich unterschritten werden kann. Das künftig durch Pensionierung, Tod und Austritt ausscheidende Personal muß daher durch Neueinstellungen oder durch vermehrte Indienstnahme von Unternehmerarbeitern ersetzt werden,

Das Maß der Herabsetzung der Besoldungen, Gehälter und Löhne wurde gegenüber den Jahren 1936 und 1937 etwas gemildert, während das Maß der Herabsetzung der Nebenbezüge sowie der Kürzung der Leistungen der Pensions- und Hilfskasse unverändert blieb.

Die Maßnahmen zur systematischen Unfallverhütung wurden weiter ausgebaut. Die relative Unfallhäufigkeit des gesamten Personals der Schweizerischen Bundesbahnen, d. h. die Zahl der Unfälle auf 100 Bedienstete, nahm weiterhin ab.

E. Bauwesen.

Die Gesamtbetriebslänge der eigenen, gepachteten und betriebenen fremden Linien, die nach den in der internationalen Eisenbahnstatistik und der Schweizerischen Eisenbahnstatistik geltenden Grundsätzen neu festgesetzt wurde, betrug 2982 km. Hiervon waren 1121 km zweigleisig, 2175 km mit elektrischem Zugbetrieb.

Die Signal- und Sicherungsanlagen wurden verbessert und die elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung auf weitere Bahnhöfe ausgedehnt.

Die Einführung der elektrischen Streckenblockung wurde fortgesetzt. In der Mitte des Gotthardtunnels wurde eine Blockstelle mit Lichttagessignalen errichtet und der Handblock durch den halb selbsttätigen Block ersetzt.

23 vorhandene Übergänge in Schienenhöhe wurden beseitigt, hiervon wurden 17 durch Unter- oder Überführungen ersetzt. Bei 15 vorhandenen Planübergängen wurden die Schranken durch Warnkreuze, bei 5 Planübergängen durch Blinklichtsignalanlagen ersetzt. Andererseits wurden 6 Planübergänge neu eingerichtet, von denen einer Blinklichtsignale erhielt, während die übrigen mit Warnkreuzen versehen wurden.

In der Ausführung begriffen waren u. a. folgende größere Bauten: Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg, Verlegung der Bahnlinie Wilerfeld—Bern mit gleichzeitigem viergleisigen Ausbau, Umbau der alten Hauensteinlinie Sissach—Olten auf Einspur.

Die Verlegung der Stammlinie in Basel unter Ersatz der bestehenden eisernen Birsbrücken wurde beendet.

Für die Herstellung getrennter Reise- und Güterzuglinien auf der Baseler Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Basel DRB. und Basel SBB. wurde vom Verwaltungsrat ein Kredit von 2,5 Millionen Franken nebst $\frac{1}{2}$ Million Franken für Abschreibungen bewilligt.

Die Wiederherstellungsarbeiten an der Strecke Court—Moutier, die am 27. März 1937 durch einen großen Erdbeben erschüttert wurde, wurden bis auf einige kleine Ergänzungsarbeiten beendet, so daß der durchgehende Betrieb, der seither durch Postautomobile und durch Umsteigen aufrechterhalten wurde, am 20. Dezember 1938 wieder aufgenommen werden konnte.

Der Bau des auf 65 Millionen Franken veranschlagten Etzelkraftwerks bei Pfäffikon (Schwyz) ist bis auf einige kleine Ergänzungsarbeiten beendet. Am Ende des Jahres 1938 betrug die Bauaufwendungen 60,3 Millionen Franken, wovon 13,9 Millionen Franken auf den Grunderwerb fielen. Bis Ende 1938 wurden 642 000 Tagewerke geleistet, davon 422 000 durch von den Kantonen Schwyz und Zürich zugewiesene Arbeitslose. Der Zementverbrauch während der ganzen Bauzeit betrug 27 000 t. Im ersten Betriebsjahr vom 1. Oktober 1937 bis 30. September 1938 wurden von dem Werk 169 Millionen kWh geliefert, das sind 17 Millionen kWh mehr als der im Entwurf angenommene Jahresdurchschnitt von 152 Millionen kWh.

F. Fahrzeuge.

Die Zahl der vollspurigen Dampflokomotiven ist von 408 auf 381 gesunken, während die vollspurigen elektrischen Lokomotiven von 493 auf 497 vermehrt worden sind. Die Anzahl der vollspurigen Personenwagen stieg von 3515 auf 3523, während die Zahl der vollspurigen Güterwagen (ohne Gepäck-, Post- und Dienstwagen) sich von 15 731 auf 17 616 erhöhte.

Nitschke.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen¹.

Bürgerliches Recht.

Frachtrecht.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-
frachtverkehr vom 23. Oktober 1924 — IÜG. — Art. 9 §§ 1, 4.
Erkenntnis des Reichsgerichts, I. Zivilsenats, vom
26. Februar 1936.

Entsch. Band 150 S. 308.

Nebengebühren im zwischenstaatlichen Eisenbahngüterverkehr. Zulässigkeit der Berechnung einer „Verschubnebengebühr“ auf den österreichischen Bundesbahnen für Gütersendungen zwischen Deutschland und Italien.

Das Internationale Übereinkommen beruht auf dem Grundsatz, daß in die Tarifhoheit der einzelnen Vertragsstaaten nicht eingegriffen werden solle. Sinn des Art. 9 § 1 Satz 1 IÜG. ist nicht etwa der, den Vertragsteilnehmern irgendwelche Vorschriften über die Ausgestaltung ihrer Tarife zu machen; vielmehr soll damit die willkürliche Gebührenberechnung durch Einzelvertrag unmöglich gemacht und angeordnet werden, daß stets allein maßgebend die Tarife seien. Von diesen wird nur verlangt, daß sie einmal zu Recht bestehen, also nach Zustandekommen und Inhalt den Gesetzen des betreffenden Staates entsprechen, und ferner gehörig veröffentlicht sind. Aus dem Nebeneinander von Fracht und Nebengebühren (oder Frachtsätzen, Nebengebühren und Auslagen in § 4 das.) läßt sich nicht mehr folgern, als daß man alles treffen wollte, was die Tarife enthalten könnten, und daß man der Tatsache der neben der eigentlichen Fracht üblicherweise berechneten Nebengebühren Rechnung trug.

Auch die Entstehungsgeschichte des Art. 9 IÜG. läßt erkennen, daß im Übereinkommen die Begriffe von Fracht und Nebengebühren nicht sachlich-rechtlich festgelegt werden sollten, daß vielmehr ihre Abgrenzung den Tarifen

¹ Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Bände 149—159, Berlin und Leipzig, Walter de Gruyter u. Co. Vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1936 S. 1182. Von den in diesen Bänden abgedruckten Entscheidungen sind im Archiv für Eisenbahnwesen bereits veröffentlicht und daher hier nicht berücksichtigt die Erkenntnisse vom 12. Januar 1938 (Entsch. Bd. 157 S. 193) im Jahrgang 1938 S. 1295 und vom 9. Januar 1939 (Entsch. Bd. 159 S. 129) im Jahrgang 1939 S. 1295.

der einzelnen Vertragsstaaten überlassen blieb. Zwar wurde ursprünglich neben der Fracht eine Vergütung für besondere Leistungen hervorgehoben. Wie wenig hier aber an eine sachlich-rechtliche Festlegung von Begriffen gedacht war, wie vielmehr nur die tarifmäßige Sicherheit gegenüber der Willkür des Einzelvertrages erreicht werden sollte, das läßt gerade die deutsche Denkschrift zu dem Entwurf (a.a.O. S. XXXIX) erkennen, in der unter IV (a.a.O. S. LIII) für zweckmäßig gehalten wird, ausdrücklich auszusprechen, daß die Frachten nur nach den veröffentlichten Tarifen berechnet werden sollten, in der dann aber unmittelbar anschließend der von der Schweiz hervorgehobene Grundsatz gebilligt wird, daß das Übereinkommen keinerlei Beschränkung der Vertragsschließenden enthalten solle in dem Recht, ihre Tarife frei festzusetzen. Es läßt sich demnach kaum die Freiheit der einzelnen Gesetzgebungen und Tarife dahin beschränken, daß sie nur für wirklich außerhalb der Beförderung liegende Leistungen Nebengebühren erheben dürften. Denn zweifellos haben die einzelnen Vertragsschließenden doch darüber zu befinden, was für eine Leistung sie als dergestalt außerhalb der Beförderung liegend ansehen wollen, daß sie dafür eine Nebengebühr festsetzen.

In Österreich ist nun durch Einführung einer Verschubnebengebühr für Frachtsendungen innerhalb eines fest begrenzten Kreises festgestellt worden, daß sie — wenn auch vielleicht nur in aller Regel — irgendeines Vorschubes bedürfen. Ob die Gebühr etwa für Sendungen, die wirklich einmal ohne jeglichen Verschub stattfinden sollten, nicht angerechnet werden dürfe, steht, da hier solche Leistungen stattgefunden haben, nicht zur Entscheidung. Es ist aber darauf hinzuweisen, daß die sachlich-rechtliche Nachprüfung, ob eine die Nebengebühr auslösende Nebenleistung vorliege, zu einer unerträglichen Unsicherheit bei der Anwendung der Tarife führen würde. Das Internationale Übereinkommen stand nach alledem der Einführung einer Verschubnebengebühr in Österreich nicht im Wege.

§§ 82 Abs. 1, 83 Abs. 1a EVO.

Erkenntnis des Reichsgerichts, I. Zivilsenats, v. 29. Mai 1937.
Entsch. Band 155 S. 193.

Haftung für Brandgefahr durch Kurzschluß auf elektrisch betriebener Strecke bei Beförderung von Möbelwagen auf offenen Wagen.

Durch Kurzschluß wurde ein auf offenem Eisenbahnwagen verladener Möbelwagen mit Umzugsgut bei der Beförderung über eine elektrisch betriebene Strecke dadurch in Brand gesetzt, daß sich ein Teil der Zinkbedachung auf der Fahrt gelöst hat und gegen die Starkstromleitung geschlagen ist.

1. Die Folge der tarif- und vereinbarungsgemäß im offenen Wagen erfolgenden Beförderung ist, daß die Reichsbahn für die mit dieser Beförderungsart verbundene Gefahr nach § 83 Abs. 1a EVO (§ 459 Abs. 1 Nr. 1 HGB.) nicht haftet. Gemeint ist hiermit nur eine wirklich bestehende besondere Gefahr. Infolgedessen hat die Reichsbahn zunächst zu beweisen, daß die Gefahr des Brandschadens durch Kurzschluß bei der Beförderung im offenen Wagen in dem angeführten Sinne in beachtlichem Maß erhöht war und daß der Schaden den Umständen nach aus der in Rede stehenden Gefahr entstehen konnte. Gelingt ihr der Beweis, so greift die Vermutung mit dem Erfolg ein, daß der ursächliche Zusammenhang vorbehaltlich eines Gegenbeweises als gegeben anzusehen ist (RGZ. Bd. 105 S. 285).

Zunächst ist zu prüfen, ob für das Umzugsgut im Möbelwagen und für diesen selbst die Gefahr der Inbrandsetzung durch Kurzschluß mit der Verladung im offenen Wagen gegenüber der im gedeckten Wagen wesentlich gesteigert worden ist. Bei einem Vergleich beider Beförderungsarten ergibt sich zuerst der Unterschied, daß bei der Beförderung von Möbelwagen und Umzugsgut im offenen Wagen das schützende Dach des gedeckten Eisenbahnwagens fehlt. Auch dieser Unterschied ist bei der Beurteilung der Gefahrenlage zu berücksichtigen, weil sich aus dem gewissermaßen zusätzlichen Schutz, den das Dach eines gedeckten Eisenbahnwagens geboten haben würde, für Möbelwagen und Umzugsgut eine größere Sicherheit gegen einen Brandschaden durch Kurzschluß ergeben konnte, und zwar sowohl im Hinblick auf die Verhinderung der Inbrandsetzung wie auch auf die Möglichkeit einer rechtzeitigen Entdeckung und Löschung des Brandes (RGZ. Bd. 34 S. 45, Bd. 111 S. 335). Es ist ferner festzustellen, bei welchem Abstände des Daches von der Starkstromleitung überhaupt mit einem Funkenüberschlag zu rechnen war, ob es in dieser Hinsicht einen Unterschied machte, daß das Dach des Möbelwagens im Gegensatz zu dem Pappdach eines gedeckten Eisenbahnwagens aus Zinkblech bestand, und ob ferner die Ablösung eines Dachteils als mitwirkende Ursache hinzukommen mußte, um die Brandgefahr durch Kurzschluß für Möbelwagen und Umzugsgut auf dem offenen Wagen wirksam zu machen. Von der Beantwortung dieser Fragen sowie weiter von der Art, der Schnelligkeit und dem Umfang der Entzündung bei Inbrandsetzungen von der elektrischen Leitung aus wird es abhängen, ob sich die Brandgefahr durch Kurzschluß für Möbelwagen und Umzugsgut nach der Verkehrsanschauung wesentlich gemindert haben würde, wenn diese in einem sie vollständig umschließenden gedeckten Eisenbahnwagen befördert worden wären. Wird diese Frage bejaht, so wäre weiter zu prüfen, ob den Umständen nach der Brandschaden aus der besonderen Gefährdung von Möbelwagen und Umzugsgut im offenen Wagen entstehen konnte (§ 83 Abs. 2 EVO, § 459 Abs. 2 HGB.).

2. Bei der Prüfung der Frage, ob die Berufung der Reichsbahn auf den Haftbefreiungsgrund des § 83 Abs. 2 EVO durch ein ihr zur Last fallendes Verschulden ausgeschlossen wird, ist zu beachten, daß ihr als Frachtführerin die Sorgfaltspflicht für die Gestellung eines zweckmäßig ausgewählten Eisenbahnwagens oblag. Für die Gestellung eines zu hohen, als Transportmittel auf elektrisch betriebener Strecke ungeeigneten Beförderungsmittels hätte sie gemäß § 83 Abs. 3 EVO einzustehen. Hierbei könnte allerdings dem Spediteur als Absender ein Mitverschulden zur Last fallen, wenn er die mangelnde Eignung des gestellten offenen Wagens hätte erkennen können. Ein Mitverschulden des Spediteurs wäre auch zu berücksichtigen, wenn er einen Möbelwagen zur Beförderung aufgegeben hat, dessen Dach sich nicht in ordnungsmäßigem Zustande befunden hat. Ist bei allen für die Beförderung in Betracht kommenden Wagen die Entfernung von der Schienenoberkante bis zum Wagenboden die gleiche, so würde dieser Umstand die Reichsbahn dennoch nicht ohne weiteres von der Verantwortung für einen mit der Profilüberschreitung in ursächlichem Zusammenhang stehenden Brandschaden entlasten. Es würde vielmehr alsdann zu erörtern sein, ob sie den Möbelwagen mit dem Umzugsgut zur Vermeidung einer Gefährdung durch die Profilüberschreitung über eine Strecke mit Dampftrieb hätte befördern können und müssen. War dies ohne Mehrkosten nicht ausführbar, so käme in Frage, ob sie den Spediteur hierauf hätte hinweisen müssen.

Auch im Rahmen des § 82 Abs. 1 EVO kommt es auf eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens gemäß § 254 BGB an, wenn beiden Vertragsteilen hinsichtlich der Eignung des Eisenbahnwagens als Transportmittel ein Verschulden zur Last fällt.

Haftpflichtrecht.

§ 3 Abs. 2 Reichshaftpfl.G., § 844 Abs. 2 BGB.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 4. März 1937.

Entsch. Band 155 S. 20.

Kein Schadensersatzanspruch der Witwe eines tödlich verunglückten Beamten wegen geringeren Witwengeldes, das sie infolge seines vorzeitigen Ablebens erhält.

Die Klägerin hatte in einem Vorprozeß die beklagte Eisenbahngesellschaft wegen des durch einen Eisenbahnunfall verursachten Todes ihres Ehemannes bis zum 4. Oktober 1929 erfolgreich mit der Behauptung in Anspruch genommen, daß ihr Ernährer ohne den Unfall bis zu diesem Tag, nämlich bis zur Erreichung seines 65. Lebensjahres gelebt haben und im Dienst als Beamter ein laufend steigendes Gehalt verdient haben würde. Dagegen ist der mit der Klage nunmehr geltend gemachte Anspruch der Klägerin auf Zahlung des Unterschiedsbetrags zwischen dem Witwengeld, das sie erhalten haben würde, wenn ihr Ehemann bis zum 65. Lebensjahr im Gehalt gestiegen wäre, und dem ihr tatsächlich zufließenden, nach dem Gehalt am Todestag aufgewerteten Witwengeld durch § 3 Abs. 2 Haftpfl.G. nicht gedeckt. Das Gesetz hat, ebenso wie § 844 Abs. 2 BGB, dem nur mittelbar durch Verlust des Ernährers geschädigten Dritten ausdrücklich nicht den Ersatz des vollen Schadens zugebilligt, sondern läßt den Ersatzpflichtigen nur insoweit haften, als der Getötete selbst während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung von Unterhalt an den Dritten verpflichtet gewesen wäre. Das Recht der hinterbliebenen Witwe auf Witwengeld entsteht für sie aber erst nach dem Tod ihres Ernährers; es richtet sich gegen den Staat oder die Gemeinde und steht außerhalb der einer Ehefrau gegen ihren Ehemann zu dessen Lebzeiten erwachsenden gesetzlichen Unterhaltsansprüche. Damit entfällt ein unmittelbarer Ersatzanspruch der Klägerin aus § 3 Abs. 2 Haftpfl.G.

Die Klägerin kann einen solchen Anspruch aber auch nicht als einen durch Erbgang auf sie übergegangenen Anspruch ihres verstorbenen Mannes aus § 3a Haftpfl.G. geltend machen. Die Entscheidung in RGZ. Bd. 135 S. 372 kann nicht aufrechterhalten werden. Sie würde nur gerechtfertigt sein, wenn auch der Ehefrau ein Anspruch auf den Witwengeldunterschied aus § 844 BGB. oder § 3 Haftpfl.G. zustände. Das ist nach dem Ausgeführten jedoch nicht der Fall. Das Recht des Ehemannes, einen solchen Anspruch fürsorglich zum Vorteil der Frau geltend zu machen, entspringt aber keinem selbständigen, das Bestehen eines Anspruchs der Frau nicht voraussetzenden Anspruch des Mannes. Sonst könnte er durch seine Klage zugunsten der Frau einen Anspruch schaffen, der ihr nach der Lage des Rechts gar nicht zusteht.

Bergrecht.

§§ 41 ff., 50 ff. Allgem. Berggesetz für die Preuß. Staaten vom
24. Juni 1865 — A. G. B. —

Erkenntnis des Reichsgerichts, V. Zivilsenats, vom 19. Juni
1937.

Entsch. Band 155 S. 167.

Bei Teilung eines Grubenfeldes setzt sich das alte Bergwerkseigentum in dem neuen fort.

In dem Urteil des Reichsgerichts vom 18. Januar 1933, RGZ. Bd. 139 S. 139¹ ist ein Entschädigungsanspruch eines Bergwerkunternehmers, dessen Bergwerk vor dem Inkrafttreten des preußischen Allgemeinen Bergrechts noch im Geltungsbereich des französischen Berggesetzes vom 21. April 1810 verliehen war, gegenüber dem jüngeren Eisenbahnunternehmer bejaht worden. Die beklagte Reichsbahn hatte hiernach den Schaden zu ersetzen, der dem Bergwerkseigentümer dadurch entstanden war, daß er in dem Bergwerk einen Sicherheitspfeiler hatte stehen lassen müssen. Es hat sich nunmehr herausgestellt, daß das alte Bergwerk C. nicht mehr besteht, sondern daß in den Jahren 1901 und 1902 eine Feldesteilung stattgefunden hat, aus der u. a. das heutige der Klägerin verpachtete Bergwerk als eines von drei selbständigen Teilbergwerken hervorgegangen ist. Die entscheidende Frage ist, ob durch die Feldesteilung nach dem Preußischen Allgemeinen Berggesetz (§ 51) neues Bergwerkseigentum in dem Sinne entsteht, daß das frühere Bergwerkseigentum, wie es bisher bestand, mit der rechtlichen Lage und den Rechtswirkungen, unter denen es bestand, gänzlich und ohne jegliche Fortwirkung erlischt, oder ob sich in dem neuen Bergwerkseigentum das frühere in seiner rechtlichen Ausgestaltung fortsetzt, mit den Maßgaben lediglich, unter denen die Feldesteilung die nach § 51 Abs. 1 ihre Wirksamkeit bedingende Bestätigung des Oberbergamts erhält. Die Frage ist im letzteren Sinn zu beantworten. Der Wortlaut des Gesetzes weist, indem er die Konsolidation auf Grund der §§ 41 ff. als die Vereinigung zweier oder mehrerer Bergwerke zu einem einheitlichen Ganzen und die Feldesteilung nach den §§ 51 ff. als die reale Teilung des Feldes eines Bergwerks in selbständige Felder bezeichnet, auf einen bestehenden inhaltlichen Zusammenhang zwischen dem alten und dem neuen Bergwerkseigentum deutlich hin. Rein sprachlich läßt sich ferner aus der heutigen Fassung des § 50 Abs. 1 ABG, indem dort zwischen der Begründung des Bergwerkseigentums durch Verleihung und dessen Erwerb durch Konsolidation oder Teilung von Grubenfeldern unterschieden wird, eine Bestätigung der rechtlichen Natur des Konsolidations- oder Teilungserwerbes als eines abgeleiteten entnehmen. Ginge ferner das alte Bergwerkseigentum ohne jegliche Fortwirkung unter, so müßten mit ihm auch die daran bestehenden Rechte erlöschen. Das Gesetz läßt diese Rechte aber zunächst bei der Konsolidation (vorbehaltlich der besonderen Regelung, die im Sonderfalle des § 43 ABG nötig wird) auf die Anteile, mit welchen „jedes einzelne Bergwerk in das konsolidierte Bergwerk eintritt“, ohne weiteres „übergehen“ (§ 48, §§ 44 flg. das.). Daß auch bei der Feldesteilung der entsprechende Übergang — in Gestalt der Verwandlung der einfachen in eine Gesamtbelastung — erfolgt, ergibt sich

¹ S. Archiv für Eisenbahnwesen 1934 S. 1198.

daraus, daß das Gesetz solchen Berechtigten, die sich durch die Feldesteilung in ihren Rechten verkürzt glauben, unter näher bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf Befriedigung vor der Verfallzeit gewährt (§ 51 Abs. 3), demnach also von der unverkürzten Erhaltung der bestehenden dinglichen Rechte als dem Regelfall ausgeht.

Da es sich bei der Feldesteilung nicht um eine völlige Neuschöpfung, sondern nur um eine Umgestaltung bestehenden Bergwerkseigentums handelt, so muß auch für das gegenwärtige Bergwerk die dem alten durch § 155 ABG in Kraft erhaltene Vorzugsstellung nach linksrheinischem Bergrecht als fortbestehend anerkannt werden.

Öffentliches Recht.

Zivilprozeßrecht.

§§ 60, 66 ZPO.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats,
vom 5. Mai 1936.

Entsch. Band 151 S. 210.

Ein als Streitgenosse nach § 60 ZPO Beklagter, der dem Grunde nach rechtskräftig verurteilt ist, kann nicht dem Kläger als Streitgehilfe im Sinne des § 66 ZPO in dem gleichen Rechtsstreit für das gegen seinen eigenen Streitgenossen weiterlaufende Verfahren über den Grund des Anspruchs beitreten.

Die Reichsbahn als Erstbeklagte ist in einem Rechtsstreit wegen eines Unfalls dem Grunde nach rechtskräftig verurteilt worden, der sich bei der Ausbesserung eines reichsbahneigenen, an die Zweitbeklagte vermieteten und von dieser zu unterhaltenden Schuppens ereignete. In dem Verfahren, das zwischen dem Kläger und der Zweitbeklagten über den Grund des Anspruches nach der rechtskräftigen Verurteilung der Reichsbahn durch Zwischenurteil in der Berufungs- und Revisionsinstanz weiterläuft, ist der von der erstbeklagten Reichsbahn erklärte Beitritt als Streitgehilfin des Klägers unzulässig.

Die Beklagten sind Streitgenossen nach § 60 ZPO., da sie in demselben Rechtsstreit verklagt werden und gleichartige und auf einem im wesentlichen gleichartigen tatsächlichen und rechtlichen Grunde beruhende Ansprüche und Verpflichtungen den Gegenstand des Rechtsstreits bilden. Nach § 66 ZPO. kann derjenige, welcher ein rechtliches Interesse daran hat, daß in einem zwischen anderen Personen anhängigen Rechtsstreit die eine Partei obsiege, dieser Partei zum Zwecke ihrer Unterstützung beitreten. Da es sich hiernach um einen zwischen anderen Personen anhängigen Rechtsstreit handeln muß, so spricht der Wortlaut der Bestimmung an sich dagegen, daß ein Streitgenosse in demjenigen Rechtsstreit, in dem er selbst Partei ist, überhaupt als Streitgehilfe auftreten kann. Wenn es gleichwohl zulässig sein mag, daß ein Streitgenosse dem eigenen Streitgenossen als Streitgehilfe beitrifft, so muß es aber als unzulässig gelten, daß ein Streitgenosse seinem Gegner als Streitgehilfe beitrifft (vgl. Stein-Jonas ZPO. 14. Aufl. § 60 Bem. II 2).

Es kommt sonach darauf an, ob die Erstbeklagte, obwohl das Verfahren über den Grund des Anspruchs ihr gegenüber rechtskräftig abgeschlossen ist, noch Prozeßpartei ist. Diese Frage ist aber zu bejahen. Denn im Falle des § 304 ZPO kommt das Verfahren mit Verkündung des Zwischenurteils nur zu einem tatsächlichen Stillstand, bis es über die Höhe des Anspruchs fortgesetzt wird. In einem solchen Falle bleibt aber der Streitgenosse in dem gegen den anderen Streitgenossen über den Grund des Anspruchs weiter schwebenden Verfahren auch dann noch Partei, wenn er an diesem wegen einer ihm gegenüber rechtskräftigen Entscheidung nicht mehr unmittelbar beteiligt ist.

Da das zwischen den Klägerinnen und der Zweitbeklagten ergangene Urteil keine Rechtskraft für die Frage der Ausgleichspflicht zwischen den beiden Beklagten schafft, so bleibt es der Erstbeklagten unbenommen, die Frage der Haftung der Zweitbeklagten für den Schaden der Klägerinnen in einem von ihr etwa gegen die Zweitbeklagte anzustrengenden Rechtsstreit erneut zur Entscheidung zu stellen.

Wasserrecht.

§ 28 Preuß. Wassergesetz.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats,
vom 9. Februar 1937.

Entsch. Band 155 S. 1.

Öffentlicher Verkehr auf dem Wasserweg zu einer von einer Kleinbahngesellschaft ausgebauten Umschlagstelle.

Aus dem Umstand, daß eine Umschlagstelle nur dem Umschlagverkehr der Kleinbahn dient, kann nicht gefolgert werden, sie habe dort keinen öffentlichen Verkehr eröffnet. Wenn das Wasserbauamt am Eingang des Bühnenhakens eine Tafel angebracht hat, wonach das Landen und Befestigen von Schiffen und Flößen nur mit Genehmigung der Zweitbeklagten gestattet ist, so ist das ausdrücklich unter Bezugnahme auf § 28 WassG. geschehen. Der Zweck dieser gesetzlichen Bestimmung ist, diejenigen privaten Unternehmer, die es möglich gemacht haben, erhebliche Mittel aufzuwenden, damit ihre Fahrzeuge anlegen können, vor dem Anlegen fremder Fahrzeuge zu schützen, soweit solches nicht bei Notfällen erforderlich ist. Die Kleinbahn gestattet aber allen Schiffen, die mit Ladung für die Weiterbeförderung auf der Kleinbahn eintreffen oder von der Kleinbahn an der Ladestelle Güter einladen wollen, die Benutzung der Zufahrt und der Ladestelle. Zu diesen Schiffen gehörte der beschädigte Motorkahn. Die Kleinbahn duldet also in diesem Umfange den Schiffsverkehr und hat ihn gerade zu diesem Zwecke von der Elbe her eröffnet. Sie muß also auch die Sicherheitsmaßnahmen treffen, die ein solcher Verkehr mit sich bringt, und die erforderlich sind, damit Unfälle tunlichst vermieden werden.

Enteignungsrecht.

§ 42 Preuß. Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum.
Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats,
vom 4. Mai 1937.

Entsch. Band 155 S. 61.

Im Streit über die Höhe der Enteignungsentschädigung kann berücksichtigt werden, daß die durch die Enteignung herbeigeführte Beschränkung einer Grunddienstbarkeit nachträglich von dem Unternehmer zum Teil wieder aufgehoben worden ist.

Am Tag der Zustellung des Beschlusses, mit dem der Regierungspräsident über die Entschädigung entschieden hatte, entstand ein Schuldverhältnis zwischen den Parteien des Enteignungsverfahrens, und die beklagte Reichsbahn war an die Enteignung gebunden (§ 42 EntG.). Diesen Zeitpunkt hat deshalb die Rechtsprechung von jeher der Schätzung des Werts enteigneter Grundstücke wie auch für die Entziehung und dauernde Beschränkung von Rechten der sogenannten Nebenberechtigten nach § 11 des Gesetzes zugrunde gelegt und hat spätere Ereignisse, die nicht in der Beschaffenheit der Grundstücke selbst ihre Grundlage hatten, für unbeachtlich erklärt (RGZ. Bd. 27 S. 264, Bd. 131 S. 125). Gegen diesen Grundsatz verstößt es aber keineswegs, wenn bei der Festsetzung der Höhe der Entschädigung der Umstand berücksichtigt wird, daß die Reichsbahn vor der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Tatrichter die Beschränkung der Grunddienstbarkeit durch eine Umgestaltung ihrer Anlage teilweise wieder beseitigt hat. Daß der Unternehmer nach dem Zeitpunkt der Zustellung des Beschlusses über die Entschädigung noch die ganzen Rechtsverhältnisse maßgebend beeinflussen kann, ergibt § 42 Abs. 2 EntG. Danach kann er selbst nach Zustellung des Beschlusses über die Enteignungsentschädigung noch von dem Unternehmen zurücktreten, und der Enteignete hat dann die Wahl zwischen dem Anspruch auf Ersatz der bloßen Nachteile des Verfahrens oder dem auf Durchführung des Verfahrens trotz des Rücktritts. Der Unternehmer hat im ersteren Falle das Recht zur Enteignung verloren. Dies Recht zum Rücktritt ist aber keineswegs nur für das ganze Unternehmen gegeben, es kann sich auch auf einen Teil beschränken.

Im vorliegenden Falle hat zwar die beklagte Reichsbahn einen teilweisen Rücktritt nicht erklärt; sie hat aber die Beschränkung der Dienstbarkeit, die der Klägerin auferlegt worden war, zum Teil wieder aufgehoben. Wäre diese Aufhebung endgültig und unabänderlich, so gäbe eine Nichtberücksichtigung der Änderung der Klägerin die Entschädigung für die ganze ursprüngliche Beschränkung ihrer Dienstbarkeit und daneben die Möglichkeit der fortdauernden Ausübung der Dienstbarkeit in einem weit größeren Maße, als es die Enteignung und die Entschädigung vorsahen. Wenn es sich dabei auch nicht eigentlich um einen Teilrücktritt der Beklagten von dem Unternehmen handeln mag, so stehen die Verschmälerung des Bürgersteigs und die Verbreiterung des Fahrdamms einem solchen doch so nahe, daß man eine Berücksichtigung der neuen Tatsache als dem Gesetz entsprechend ansehen muß. Bis zu der Änderung muß bei Feststellung der Entschädigung der volle Wert der Beschränkung angesetzt werden; dieser vermindert sich aber um einen der Aufhebung der Beschränkung entsprechenden Wert in dem Augenblick der teilweisen Aufhebung der Beschränkung. Ebenso wie ein Rücktritt nach § 42 Abs. 2 EntG. kann die neue Tatsache auch im Rechtswege geltend gemacht werden. Von der Zustimmung der Klä-

gerin kann die Berücksichtigung nicht abhängig sein; auch kann die Klägerin nicht eine Durchführung der Enteignung im alten Umfange fordern, wie sie dies im Falle eines teilweisen Rücktritts verlangen könnte.

Sozialversicherungsrecht.

§§ 898, 1542 RVO.; §§ 276, 278, 426, 618 BGB.

Erkenntnis des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats,
vom 26. April 1938.

Entsch. Band 157 S. 282.

Die Vorschrift des § 898 RVO steht der Ausgleichspflicht eines Unternehmers gegenüber dem Besteller nicht entgegen, wenn durch zusammenwirkendes Verschulden beider ein bei dem Unternehmer Beschäftigter getötet wird.

Durch den Werkvertrag, den die beklagte Baufirma mit der Klägerin, der Deutschen Reichsbahn, geschlossen hat, übernahm sie als Unternehmerin die Verpflichtung, das Werk so auszuführen, daß die Klägerin als Bestellerin dadurch nicht geschädigt wurde. Wenn sie nun durch Verletzung der ihr nach § 618 BGB. gegenüber den von ihr beschäftigten Personen obliegenden Pflichten die Entstehung von Schadensersatzansprüchen solcher Personen oder ihrer Hinterbliebenen gegen die Klägerin schuldhaft verursacht hat, so hat sie die ihr der Klägerin gegenüber obliegenden Vertragspflichten verletzt, die auf § 10 der Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauarbeiten und Din A 4, Besondere Vertragsbedingungen, Zusatz zu § 10 beruhen. Sie muß dieser den ihr dadurch entstandenen Schaden ersetzen, und zwar bei mitwirkendem Verschulden unter Ausgleich des Schadens gemäß § 254 BGB. Daran ändert sich auch nichts deshalb, weil Ansprüche des Verletzten oder seiner Hinterbliebenen wegen der Vorschrift des § 898 RVO nicht entstanden sind, nach der eine Verpflichtung des Unternehmers, nach anderen gesetzlichen Vorschriften als denen der RVO. Schadensersatz zu leisten, nur dann besteht, wenn strafgerichtlich festgestellt ist, daß er den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat. Denn es handelt sich nicht um eine Verpflichtung, einen Schaden des Verletzten oder seiner Hinterbliebenen zu ersetzen, sondern um die Verpflichtung der Beklagten, einen der Klägerin entstandenen Schaden wiedergutzumachen. Durch die Vorschrift des § 898 RVO sind auch nicht etwa die Verpflichtungen der Beklagten aus § 618 BGB fortgefallen. Von der Frage, ob von einem Verletzten oder dessen Hinterbliebenen Ansprüche aus einer Verletzung der sich aus § 618 BGB ergebenden Pflichten gegen die Beklagte erhoben werden konnten, blieb unberührt ihre Verpflichtung aus dieser Bestimmung, alles zu tun, um eine Gefährdung und Verletzung der bei ihr beschäftigten Personen zu verhüten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung gehörte aber insofern auch der Klägerin gegenüber zur Vertragspflicht der Beklagten, als der Klägerin durch die Nichteinhaltung der Verpflichtung ein Schaden entstehen konnte. Selbst für das Gebiet der Reichsversicherungsordnung trifft die Auffassung, daß durch die Vorschrift des § 898 RVO jede Verantwortlichkeit der Beklagten aus § 618 BGB fortgefallen sei, nicht zu. Keineswegs besteht Sinn und Zweck jener Vorschrift darin, daß in dem in § 898 RVO vorgesehenen Fall eine Verpflichtung des Unternehmers zum Schadensersatz überhaupt nicht entstehen solle. Das ergibt schon die Vorschrift des § 903 RVO, wonach auch in den Fällen, in denen eine

Verpflichtung des Unternehmers gegen den Versicherten oder dessen Hinterbliebene nach § 898 RVO nicht entsteht, der Unternehmer gleichwohl (und zwar im Falle des Abs. 4 a. a. O. auch ohne strafgerichtliche Feststellung) gewissen Körperschaften ersatzpflichtig sein kann. In diesen und ähnlichen Fällen bleibt es also bei der Verantwortlichkeit des Unternehmers für die Verletzung von Pflichten, die ihm dem Verletzten gegenüber obliegen, wenn er auch diesem selbst oder dessen Hinterbliebenen gegenüber, falls er die Pflichten nicht erfüllt, im Rahmen des § 898 RVO nicht verpflichtet wird. Der Gesetzgeber läßt dadurch erkennen, daß die Vorschriften der §§ 898 flg. RVO eine Einschränkung der Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechts über die Verpflichtung zum Schadensersatz darstellen, die nicht verallgemeinert werden darf (vgl. Schulte-Holthausen RVO Unfallvers., Vorbem. zu §§ 898 flg. S. 495). Deshalb kann diese Vorschrift nicht auf die Pflichten selbst einwirken, die dem Unternehmer durch die Vorschrift des § 618 BGB auferlegt sind. Noch weniger Einfluß kann sie aber äußern auf die aus dem Werkvertrage der Parteien entspringenden gegenseitigen Rechte und Pflichten. Dieser Folgerung stehen nicht etwa die hier getroffenen vertraglichen Vereinbarungen entgegen; das ist auch von der Beklagten nicht geltend gemacht worden. Im Gegenteil ergibt die Vorschrift des § 10 Nr. 1 der Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen (Din 1961), daß sich die Verfasser jener Bedingungen im allgemeinen dieser Rechtsgrundsätze bewußt gewesen sind.

Beamtenrecht.

§§ 71 Abs. 2 GVG., 547 Nr. 2 ZPO. Art. 7 Abs. 1 VO. über die zwölfte Ergänzung des Besoldungsgesetzes vom 12. Dezember 1923 (RGBl. I S. 1181).

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats,
vom 13. März 1936.

Entsch. Band 150 S. 364.

1. Ausschließliche Zuständigkeit der Landgerichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes für Ansprüche der Reichsbahnbeamten gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
2. Ausschluß von Ansprüchen aus Fürsorgepflichtverletzung durch Art. 7 Abs. 1 der 12. Ergänzung zum Besoldungsgesetz vom 12. 12. 1923.
3. Nichtzahlung von Gehalt, das einem Beamten geschuldet wird, ist nicht ohne weiteres schuldhaftes Amtspflichtverletzung.

1. Der Kläger verlangt von der beklagten Reichsbahngesellschaft Ersatz des Schadens, der ihm durch verspätete Auszahlung der ihm seit dem 1. April 1924 zustehenden Gehaltsansprüche entstanden ist. Obgleich der geltendgemachte Schaden die Revisionssumme von 6000 RM nicht erreicht, ist die Revision nach § 547 Nr. 2 ZPO in Verbindung mit § 71 Abs. 2 Nr. 1 GVG zulässig. Im Sinne der letzten Vorschrift stehen die Ansprüche der Reichsbahnbeamten gegen die jetzige Beklagte, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, den Ansprüchen der Reichsbeamten gegen den „Reichsfiskus“ gleich (RGZ. Bd. 117 S. 162). Daß der Klageanspruch nicht in einer ausdrücklichen Vorschrift des Reichsbeamten-gesetzes oder des Reichsbahn-Personalgesetzes seine Grundlage findet, ist unerheblich. Soweit der Kläger die Klagesumme als Verzugsschaden fordert, handelt es sich unmittelbar um seinen Gehaltsanspruch, nur in erweiterter Gestalt. Daß Ansprüche aus Fürsorgepflichtverletzung unter § 71 Abs. 2 GVG

fallen, ist in der Rechtsprechung des erkennenden Senats anerkannt (vgl. RGZ. Bd. 137 S. 81, Bd. 141 S. 388). Soweit als Klagegrund Amtspflichtverletzungen von Beamten der Beklagten in Frage kommen sollten, braucht die Revisionssumme ebenfalls nicht erreicht zu sein (vgl. § 71 Abs. 2 Nr. 2 GVG).

2. Der von dem Kläger geltend gemachte Schadensersatzanspruch steht ihm nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung über die 12. Ergänzung des Besoldungsgesetzes vom 12. Dezember 1923 seiner Dienstherrin gegenüber nicht zu. Die Bestimmung ist trotz der im Jahre 1927 vorgenommenen Neuordnung des Besoldungswesens in Geltung geblieben (RGZ Bd. 124 S. 216). Auch aus der neuesten Entwicklung des Beamtenrechts sind keine Bedenken gegen ihr Weiterbestehen zu entnehmen. Zu den in Art. 7 genannten öffentlichen Körperschaften gehört die jetzige Beklagte (vgl. zum Rechtscharakter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft RGSt Bd. 60 S. 139 [151]). Die Vorschrift umfaßt nicht bloß Geldentwertungsschäden, sondern nach ihrem uneingeschränkten Wortlaut Schäden jeder Art.

Aber auch auf Verletzung der Fürsorgepflicht kann sich der Kläger nicht stützen. Eine solche Verletzung liegt auch dann nicht vor, wenn eine öffentliche Verwaltung einem Beamten das ihm zukommende Gehalt jahrelang verweigert. Sie verletzt damit zwar ihre Pflicht zur Gehaltszahlung. Aber es fehlt an einer gesetzlichen Grundlage wie an einem sachlichen Bedürfnis, neben der Verpflichtung des öffentlichen Dienstherrn zur Zahlung von Gehalt noch eine besondere Pflicht zur Fürsorge anzunehmen, die durch Gehaltszahlung erfüllt, durch Nichtzahlung verletzt wird. Außerdem würde, selbst wenn eine Fürsorgepflicht dieses Inhalts den öffentlichen Dienstherrn obläge, Art. 7 der 12. Ergänzung des Besoldungsgesetzes auf Schadensersatzansprüche erstreckt werden müssen, die sich auf Verletzung dieser Pflicht gründen. Denn sonst würde stets auf dem Umweg über eine Fürsorgepflichtverletzung Ersatz des Schadens gefordert werden können, den die Beamten nach Art. 7 a. a. O. gerade nicht erstattet verlangen sollen. Sinngemäße Auslegung dieser Vorschrift führt also jedenfalls dazu, daß die Beamten Ersatz des durch die verspätete Auszahlung von Gehalt entstandenen Schadens auch dann nicht beanspruchen können, wenn die Nichtzahlung rechtlich zugleich als Fürsorgepflichtverletzung gewertet werden müßte.

3. Unberührt geblieben durch Art. 7 der 12. Ergänzung des Besoldungsgesetzes sind Ansprüche aus schuldhaften Amtspflichtverletzungen von Beamten nach Art. 131 WeimVerf. (RGZ Bd. 111 S. 369). Indessen hat der Kläger seine Klage hierauf nicht gestützt. Übrigens kann den Beamten der Beklagten auch nicht vorgeworfen werden, daß sie bei Einstellung der Zahlungen an den Kläger vom 1. April 1924 an schuldhaft gehandelt hätten. Die Frage, ob der Kläger Beamter der Beklagten geblieben war und daher Gehalt beanspruchen konnte, war rechtlich außerordentlich zweifelhaft. Erst in der Revisionsinstanz hat der Kläger in dem entscheidenden Punkt eine für ihn günstige Entscheidung erwirkt. Die Beamten der Beklagten sind mithin einer Rechtsmeinung gefolgt, die später von zwei Kollegialgerichten auf Grund mündlicher Verhandlung und entsprechender sorgfältiger Prüfung gebilligt worden ist. Das kann ihnen nach der ganzen Sach- und Rechtslage nicht als Verschulden angerechnet werden, zumal sie keineswegs allein die Belange des Klägers, sondern mindestens ebenso sehr die ihrer Dienstherrin, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wahrnehmen mußten, also aus deren Mitteln nur Ansprüche erfüllen durften, die ihnen bei pflichtmäßiger Prüfung als begründet erscheinen mußten.

§§ 1341, 1343 BGB, §§ 97, 133, 184 Abs. 1 Satz 3 DBG, § 97 Nr. 2 Durchf.VO. z. DBG., § 7 Preuß. Ges. betr. die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten vom 20. Mai 1882.

Erkenntnis des Reichsgerichts, III. Zivilsenats,
vom 26. November 1937.

Entsch. Band 156 S. 340.

Hat die Witwe eines Beamten, die sich wiederverheiratet hat, deren Ehe aber durch Verschulden für nichtig erklärt worden ist, Anspruch auf Witwengeld, wenn auch die Ehe mit dem Beamten von diesem angefochten, dieser aber vor der rechtskräftigen Entscheidung gestorben war?

Die Klägerin hatte nach dem Tod ihres zweiten Ehemannes im Jahre 1917, des im Dienst der früheren Preußischen Staatseisenbahnverwaltung stehenden Beamten L., der die Ehe mit ihr wegen arglistiger Täuschung angefochten hatte, aber vor der Verkündung des Urteils gestorben war, auf Grund des Preuß. Gesetzes betr. die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten von der Preußischen Eisenbahnverwaltung bis zu ihrer Wiederverheiratung Witwengeld bezogen. Nachdem auch die dritte Ehe wegen ihres Verschuldens im Jahre 1931 für nichtig erklärt worden war, hatte die Reichsbahn auf Antrag einen Anspruch auf Witwengeld anerkannt und die Zahlung des mit der dritten Ehe fortgefallenen Witwengeldes wieder aufgenommen, sie aber später wegen Rechtsirrtums wieder eingestellt.

Ein rechtsbegründetes Anerkenntnis ist in dem Schreiben der Reichsbahndirektion, in dem sie den Witwengeldanspruch anerkannte, nicht zu erblicken. Die Reichsbahndirektion hatte weder die Absicht noch die Sachbefugnis, der Klägerin einen nicht in der Beamtengesetzgebung begründeten Anspruch auf Witwengeld zu gewähren. Sie hat den von der Klägerin angemeldeten Anspruch lediglich nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften anerkennen wollen. Erweist sich ein solches Anerkenntnis in der Folgezeit als durch das Gesetz nicht gerechtfertigt, so kann der Beamte (die Witwe) daraus kein selbständiges Recht herleiten; die Behörde ist vielmehr zur Berichtigung des ohne Rechtsgrundlage abgegebenen anerkennenden Bescheides berechtigt und verpflichtet.

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Beamtenwitwe, deren spätere Ehe infolge einer Anfechtungsklage rückwirkend zusammenbricht, für die Zeit nach rechtskräftiger Feststellung der Nichtigkeit das Witwengeld erneut beanspruchen kann, ist in der Verordnung zur Durchführung des Deutschen Beamtengesetzes vom 29. Juni 1937 (RGBl. I S. 669) beantwortet. Hiernach besteht für die Zeit nach rechtskräftiger Feststellung der Nichtigkeit ein Anspruch auf Witwengeld nur dann, wenn die Witwe bei Eingehung der neuen Ehe die Nichtigkeit oder Anfechtbarkeit dieser Ehe nicht kannte. Diese Bestimmung kann aber nicht unmittelbar auf den streitigen Anspruch angewendet werden, insbesondere auch nicht auf die Witwengeldbeträge, die seit dem Inkrafttreten des Deutschen Beamtengesetzes, also seit dem 1. Juli 1937, fällig geworden sind und weiter fällig werden. Dies ergibt sich aus § 184 Abs. 1 Satz 3 DBG. Danach gelten für Witwen, die vor dem 1. Juli 1937 bereits Ansprüche auf Versorgungsbezüge erworben haben, nur die §§ 126 bis 147 DBG. Die Anwendbarkeit des § 97 DBG ist nicht angeordnet, und damit ist auch die dazu ergangene Durchführungsbestimmung nicht anwendbar; vielmehr ist ausdrücklich bestimmt worden, daß sich die sonstigen Rechtsverhältnisse nach dem bisherigen Rechte regeln.

Nach den in der Entscheidung am 22. Mai 1936 (RGZ Band 151 S. 191) entwickelten Grundsätzen muß zwar angenommen werden, daß die in der Durchführungsbestimmung Nr. 2 zu § 97 DBG enthaltenen Rechtsgedanken bereits vor dem 1. Juli 1937 Bedeutung erlangt haben. Die in jener Entscheidung offen gelassene Frage muß deshalb jetzt dahin entschieden werden, daß es, unabhängig von der bisherigen gesetzlichen Regelung, nationalsozialistischer Rechtsauffassung, die mit dem Umbruch des Jahres 1933 die Herrschaft erlangt hat, entspricht, eine Beamtenwitwe, die bei Eingehung der späteren Ehe wußte, daß diese Ehe nichtig oder anfechtbar war, nach deren Anfechtung nicht wieder in den Genuß des Witwengeldes gelangen zu lassen. Da aber das neue Rechtsdenken erst mit dem Jahr 1933 maßgeblichen Einfluß für die Rechtsanwendung genommen hat, so kann es nicht vorher entstandene Ansprüche vernichten und nicht zu einer Aberkennung des Witwengeldanspruchs der Klägerin zwingen, sofern dieser Anspruch nach früherem Recht begründet war. Da nach früherer Rechtsauffassung zufolge der damals allgemein anerkannten Auslegung des § 1343 Abs. 1 BGB angenommen werden mußte, daß eine Beamtenwitwe nach Anfechtung der späteren Ehe den Anspruch auf das Witwengeld erwarb, muß es hierbei nach der Bestimmung des § 184 DBG sein Bewenden behalten.

Anspruch auf Witwengeld hat aber nach § 7 des Gesetzes betr. die Fürsorgepflicht für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten nur die Witwe eines Staatsbeamten. Daraus folgt, daß die Ehe bis zum Tode des Beamten zu Recht bestanden haben muß. Das war aber bei der Ehe der Klägerin mit L. nicht mehr der Fall, wenn dessen Anfechtungsklage begründet war. Denn während eine Ehe durch Urteil geschieden wird (§ 1564 BGB), wird sie angefochten (solange nicht die Ehe aufgelöst ist, was hier nicht in Betracht kommt) durch Erhebung der Anfechtungsklage (§ 1341 Abs. 1 das.). Allerdings kann die Nichtigkeit einer anfechtbaren Ehe, die im Wege der Klage angefochten ist, anderweit nicht geltend gemacht werden, solange nicht die Ehe für nichtig erklärt oder aufgelöst worden ist (§ 1343 Abs. 2 das.). Wird sie aber vor Erlaß eines Urteils auf Nichtigkeit durch den Tod eines der beiden Ehegatten aufgelöst, was hier durch den Tod des L. geschehen ist, so kann sich jedermann auf die schon durch die Klageerhebung bewirkte Nichtigkeit berufen. Es muß also jetzt darüber entschieden werden, ob die Ehe der Klägerin mit L. von diesem zu Recht angefochten war.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 29. Januar 1940. Zweiter Erlaß des Führers und Reichskanzlers zur Änderung des Erlasses über Gliederung und Verwaltung der Ostgebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 251.)

Vom 29. Januar 1940. Gesetz über die Zuständigkeit des Reichsministers und Chefs der Reichskanzlei zur Beglaubigung der Unterschrift des Führers.

(Reichsgesetzblatt I, S. 239.)

Verordnungen des Vorsitzenden des Ministerrats
für die Reichsverteidigung:

Vom 23. Dezember 1939. Verordnung zur Änderung des § 6 Abs. 2
der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich.

(Reichsgesetzblatt I, S. 21.)

Vom 28. Dezember 1939. Anordnung über die Verwaltungsführung
in den Landkreisen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 45.)

Vom 30. Dezember 1939. Verordnung zur Sicherung der Über-
führung der Militäranwärter, Anwärter des Reichsarbeits-
dienstes und Versorgungsanwärter alten Rechts in das Be-
amtenverhältnis.

(Reichsgesetzblatt I, S. 39.)

Vom 6. Januar 1940. Zweite Verordnung zur Vereinfachung des
Fürsorgerechts.

(Reichsgesetzblatt I, S. 41.)

Vom 15. Januar 1940. Verordnung über die Behandlung feindlichen
Vermögens.

(Reichsgesetzblatt I, S. 191.)

Vom 15. Januar 1940. Zweite Verordnung über die Bekanntgabe
von Ernennungs- und Beförderungserlassen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 195.)

Vom 15. Januar 1940. Verordnung zur Vereinfachung der Haus-
haltsführung in Reich und Ländern für das Rechnungsjahr 1940.

(Reichsgesetzblatt II, S. 29.)

Vom 23. Januar 1940. Verordnung über die Einführung der Som-
merzeit.

(Reichsgesetzblatt I, S. 232.)

Verordnungen des Beauftragten für den Vierjahres-
plan:

Vom 15. Januar 1940. Verordnung über die Sicherstellung des Ver-
mögens des ehemaligen polnischen Staates.

(Reichsgesetzblatt I, S. 174.)

Vom 16. Januar 1940. Verordnung über die Anwendung des Ge-
setzes über die Landbeschaffung für Zwecke der Wehrmacht bei
der Enteignung von Grundeigentum in der Ostmark und im
Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 207.)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 22. Dezember 1939. Bekanntmachung zu den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (Beitritt von Litauen).

(Reichsgesetzblatt II, S. 15.)

Vom 8. Januar 1940. Bekanntmachung über den Deutsch-Litauischen Freihafenvertrag.

(Reichsgesetzblatt II, S. 16.)

Vom 31. Januar 1940. Bekanntmachung zu den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (Ratifikation durch die Türkei).

(Reichsgesetzblatt II, S. 34.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 29. Dezember 1939. Erste Durchführungsverordnung zur Personenschädenverordnung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 14.)

Vom 30. Dezember 1939. Verordnung zur Einführung von straßenrechtlichen Vorschriften in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 16.)

Vom 2. Februar 1940. Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Neuordnung des österreichischen Berufsbeamten-tums.

(Reichsgesetzblatt I, S. 269.)

Vom 5. Februar 1940. Erste Verordnung zur Durchführung der Vierten Verordnung über den Neuaufbau des Reichs.

(Reichsgesetzblatt I, S. 292.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 8. Januar 1940. Zweite Verordnung über die Rechtsverhältnisse der ehemaligen tschecho-slowakischen öffentlich-rechtlichen Bediensteten in den sudetendeutschen Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 57.)

Vom 19. Januar 1940. Verordnung über die Weitergeltung von Vorschriften des österreichischen Budgetsanierungsgesetzes und des österreichischen Bundesbahnbudgetsanierungsgesetzes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 209.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 31. Januar 1940. Verordnung zur Sicherung des geordneten Aufbaus der Wirtschaft der eingegliederten Ostgebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 255.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz :

Vom 9. Januar 1940. Zweite Verordnung über Auflassungen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 46.)

Vom 23. Januar 1940. Verordnung über die Einführung des Reichskatasters als amtlichen Verzeichnisses der Grundstücke im Sinne des § 2 Abs. 2 der Grundbuchordnung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 240.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers :

Vom 29. Dezember 1939. Verordnung über die Geltung von Sozialrecht im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 5.)

Vom 10. Januar 1940. Verordnung über die Überleitung anhängiger Verfahren der Sozialversicherung in den sudetendeutschen Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 58.)

Vom 16. Januar 1940. Verordnung über die Einführung der Reichsversicherung in den der Provinz Schlesien eingegliederten, ehemals polnischen Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 196.)

Vom 22. Januar 1940. Verordnung über die Rentenversicherung und die knappschaftliche Pensionsversicherung der Arbeiter und Angestellten im öffentlichen Dienst während des besonderen Einsatzes der Wehrmacht.

(Reichsgesetzblatt I, S. 225.)

Vom 23. Januar 1940. Dritte Verordnung zur Einführung von Arbeitszeitvorschriften in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 233.)

Vom 23. Januar 1940. Verordnung über die Beschäftigung Schwerbeschädigter in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 234.)

Vom 5. Februar 1940. Zweite Verordnung zur Durchführung und Ergänzung der Verordnung über die Einführung der Sozialversicherung im Lande Österreich.

(Reichsgesetzblatt I, S. 270.)

Vom 5. Februar 1940. Dritte Verordnung zur Durchführung und Ergänzung der Verordnung über die Einführung der Sozialversicherung im Lande Österreich.

(Reichsgesetzblatt I, S. 279.)

Verordnung des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 15. Januar 1940. Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr.

(Reichsgesetzblatt I, S. 115.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 29. Dezember 1939. Vierzehnte Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 1.)

Vom 29. Dezember 1939. Anordnung über verbindliche Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp.).

(Reichsverkehrsblatt Nr. 1, S. 2.)

Vom 30. Dezember 1939. Verordnung über die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge mit Wehrmacht-Tarnscheinwerfern.

(Reichsgesetzblatt I, S. 171.)

Vom 6. Januar 1940. Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr.

(Reichsgesetzblatt I, S. 23.)

Vom 8. Januar 1940. Anweisung für die Art und Durchführung der Verdunkelungsmaßnahmen bei den Fahrzeugen der Straßenbahnen und für das Verhalten bei Fliegeralarm im Straßenbahnverkehr.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 2, S. 23.)

Vom 9. Januar 1940. Fünfzehnte Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 14.)

Vom 11. Januar 1940. Anordnung zur Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr mit Prüfungsordnung.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 3, S. 33.)

Vom 17. Januar 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 29.)

Vom 22. Januar 1940. Zwölfte Verordnung zur Änderung der Wehrmacht-Eisenbahnordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 31.)

Vom 22. Januar 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 32.)

Vom 22. Januar 1940. Zweite Anordnung zur Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr. Hier Errichtung von Prüfstellen.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 4, S. 39.)

Vom 27. Januar 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 32.)

Vom 6. Februar 1940. Sechzehnte Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 33.)

Vom 7. Februar 1940. Verordnung über die Verwendung alter Frachtbriefvordrucke.

(Reichsgesetzblatt II, S. 34.)

Vom 9. Februar 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 36.)

Vom 9. Februar 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 36.)

Amtliches
Nachrichten-
blatt „Die
Reichsbahn“
Seite

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Vom 1. Dezember 1939. Dienstunterricht	25
Vom 4. Dezember 1939. Schutz der Muttererde	1038
Vom 6. Dezember 1939. Änderung der Bezirke der Oberbetriebsleitungen	1038
Vom 8. Dezember 1939. Reichsbahndirektionen Danzig und Posen	1038
Vom 18. Dezember 1939. Deutscher Reichsbahn-Kalender 1940	1037
Vom 27. Dezember 1939. Allgemeines Dienstalster der Beamten des einfachen, mittleren und gehobenen Reichsbahndienstes	1
Vom 11. Januar 1940. Besuch von Privatschulen durch Kinder von Beamten	41
Vom 24. Januar 1940. Verzeichnis der anerkannten technischen Lehranstalten	41

Bücherschau.

Besprechungen.

Müller, Wilhelm, Dr.-Ing. habil., o. Professor an der Technischen Hochschule Berlin, Regierungsbaurat a. D. Die Fahrdynamik der Verkehrsmittel, eine Berechnungsgrundlage für das Wirtschaften. Verlag Julius Springer, Berlin, 1940. 432 Seiten, 236 Abbildungen im Text und auf drei Tafeln. Preis 45 RM broschiert, 46,80 RM gebunden.

Wer seit 20 Jahren das technische Schrifttum verfolgte, fand bald hier, bald dort Arbeiten von Professor Dr.-Ing. W. Müller und seinen Schülern über fahrdynamische Einzelfragen. Mancher Leser hatte das Gefühl, daß da mehr als genug Arbeiten veröffentlicht und daß unnötig ein Steckenpferd geritten würde. Wer aber genauer hinsah, fand eine stetige Entwicklung, deren Abschluß das vorliegende Werk ist.

In den vielen Einzeluntersuchungen wurde nachgewiesen, daß die Müller eigentümliche Untersuchungsweise auf alle beweglichen Maschinen und ihren Einsatz anwendbar ist. Das Müller Eigentümliche ist geschickte Anwendung mathematischer, mechanischer, graphostatischer und einfachster geometrischer Kenntnisse und zweckmäßigste Bewertung der im Maschinenbau üblichen Baugrundsätze. Dieses Geschick führte das Verfahren gut ein. Seiner Verbreitung günstig wurde die Vereinheitlichung technischen Schaffens im immer größer werdenden deutschen Raume. Seine Verwendung wird weiter durch folgende Entwicklungen gefördert.

Unsere Wirtschaft ist immer stärker auf Verkehrsleistungen als nicht fortdenkbare Voraussetzungen angewiesen. Der Bau der Verkehrsanlagen ist wirtschaftlich nur bei Paarung von Ingenieurkönnen und Fingerspitzengefühl für den Betrieb möglich. Dieses Fingerspitzengefühl erwirbt man sich durch Erfahrung. Ausreichend Erfahrung kann sich aber heute bei der Kürze des Menschenlebens und der Vielfältigkeit im Verkehrswesen kaum jemand erwerben. Man muß also dort, wo Erfahrung fehlt, sich die Ergebnisse wissenschaftlicher Arbeit zunutze machen und hat dann noch den Vorteil, daß man an ihrer Hand die Richtigkeit des Fingerspitzengefühls überprüfen kann. Solche Ergebnisse wissenschaftlicher Arbeit und Hilfe für den Verkehrsfachmann bietet Müllers Werk.

Ob nun Müllers Verfahren den besten Weg, zum Ziele zu kommen, weist, kann hier nicht behandelt werden. Müller hat es behauptet und

belegt (S. 58) und er hat sicher, als er das Werk herausgab, den Glauben gehabt, eine Lücke in der Lebensarbeit der Männer, die sich mit einschlägigen Arbeiten beschäftigen, auszufüllen. Da seine Wettbewerber meistens ein Verkehrsmittel untersuchten und ihre Untersuchungen für diesen einen Zweck zweckdienlichst aufzogen, da ihnen also wohl Zeit und Muße oder Gelegenheit zur Ausweitung ihres Verfahrens fehlte oder da ihre Verfahren nicht wandelfähig oder ausweitbar genug zu sein scheinen, darf man Müller die Berechtigung zu diesem Glauben zusprechen.

Wenn man so sein Werk bejaht, bleiben noch die beiden Fragen zu erörtern, ob er das Ziel erreicht hat und ob Wünsche zu äußern sind.

Zunächst werden in dem Werke Begriffe, mechanische Grundgesetze, mathematische Gleichungen und Formeln, Beiwerte und Berechnungsverfahren kurz erläutert.

Dann wird die Ermittlung von Fahrzeiten und Stoffverbrauch eines Dampfzuges dargestellt. Der Verfasser zeigt, wie, ausgehend von dem Grundgesetz $\text{Kraft} = \text{Masse} \cdot \text{Beschleunigung}$, entweder eine Gleichung für unmittelbare Berechnung der Zeit oder eine Gleichung für unmittelbare Berechnung der Geschwindigkeit entwickelt wird. Erstere ergibt als Seileck die Geschwindigkeit-Zeit-Linie und aus ihr ebenfalls als Seileck die Weg-Zeit-Linie, letztere läßt nach geschickter, durch Müller eingeführter Berechnung des Maßstabes der Fahrkraftlinie die je in der gewählten Zeiteinheit zurückgelegten Wegstrecken abgreifen. Die Fehler beider Verfahren werden dann ermittelt und das Müllersche Verfahren als das nach Vergleichsrechnungen und mathematischen Gesetzen günstigere nachgewiesen (S. 58). Mit seiner Hilfe werden also die Wegstrecken je Zeiteinheit Stück für Stück, wie sie durchfahren werden, gewonnen und bei den Dampflokomotiven jedes Schwanken der Geschwindigkeit beim Befahren von Neigungen und Krümmungen, die stetige Zunahme beim Anfahren und Abnahme beim Bremsen, also der wirkliche Lauf des Zuges dargestellt.

Für elektrische Lokomotiven bietet das Verfahren, wie das Buch zeigt, dieselben Möglichkeiten, aber einfacher als rechnerische Verfahren, und es macht außerdem die Überwachung der Motorenerwärmung möglich.

Im dritten Abschnitt sind Beispiele der Fahrzeit- und Kostenberechnungen für Triebwagen und für ganze Eisenbahnzüge über weitere Strecken gegeben.

Der Eisenbahnbetrieb besteht aber aus Zugfahrten und Bahnhofsbetrieb. Je dichter diese beiden werden, desto mehr muß mit der Sekunde gezeigt und ein klarer Einblick in das Gewirre von Bewegungen verschiedenster Art auf verschiedenartigsten Wegen geschaffen werden. Dieser Einblick ist für den Aufbau eines dichten Fahrplanes und für die Entscheidung über verschiedene Lösungen von Bahnhofsumbauten unbedingt nötig.

Ob es sich nun um Kreuzungen von Güter- und Reisezügen oder um die Folge verschieden schwerer und zusammengestellter Züge, ob es sich um Verschiebewebungen oder um Ablauf von Ablaufbergen, ob es sich um den Vergleich verschiedener Streckenentwürfe oder Bahnhofsentwürfe oder um die Unterteilung der Strecken oder um die durch Weichenlage bedingte Abgrenzung von Stellwerksbezirken handelt, für alle diese Fragen sind Ermittlungen beispielsweise durchgeführt und die notwendigen Unterlagen zusammengetragen.

Weiter ist das Müllersche Verfahren entsprechend den Baueigenümlichkeiten der Nahverkehrsmittel auf deren Weg- und Kostenberechnungen abgewandelt und der nötige Stoff ebenso wie Ermittlungsgänge gebracht.

Mit gleicher Ausführlichkeit sind Erdarbeiten mit Bauzug- und mit Kraftfahrbetrieb behandelt worden und dadurch die Umstellung unserer Erdmassenermittlung von dem rein geometrisch und statisch denkenden Goeringschen Verfahren auf ein modernes dynamisches Verfahren geschaffen, das Goerings Statik und Müllers Dynamik verschmilzt.

Endlich ist das Müllersche Verfahren auf die Wirtschaftlichkeitsberechnungen des Kraftwageneinsatzes auf unseren Straßen angewandt.

Es ist also die Möglichkeit geboten, die Abwicklung jedes Maschinenkraft benutzenden Landverkehrs bis ins Einzelne zu verfolgen und die verschiedenen Fahrbetriebe zu Lande miteinander zu vergleichen.

Zum Schluß sind dann noch Untersuchungen gebracht, die einige sonst schwer sinnfällig erfaßbare Bewegungsvorgänge zu Wasser (treibende Kähne) und in der Luft (Länge der Startbahn und Dauer und Form des Steig- und des Landfluges) auf einfachste Weise darstellen.

Die Notwendigkeit, alle diese Untersuchungen in die durch Müller gewählte Form zu bringen, wird allerdings — darauf sei ausdrücklich hingewiesen — nur der anerkennen, der sinnfällige und bildliche Darstellung seines Denkens verlangt und gewohnt ist.

Mit dieser Einschränkung kann aber festgestellt werden, daß das Werk eine bisher fühlbare Lücke ausfüllt, daß es sein Ziel voll erreicht hat, daß es mit seiner Ausdehnung auf das Verkehrswesen zu Lande, zu Wasser und in der Luft eine Abwendung vom Sonderwissen zum allgemein gültigen Wissen bedeutet und daß es dankbar begrüßt zu werden verdient.

Wünsche sind kaum zu äußern; höchstens der, daß es dem Verfasser und dem Verlage gelingt, durch Neuausgaben in späteren Jahren in dem Umfange mit der Technik Schritt zu halten, wie es heute bei der Herausgabe gelungen ist. Als geringfügige Anregung sei die gegeben, daß bei einer Neuausgabe die Abbildung 96 eines Bahnhofsgleisplanes ausdrücklich im Text als Beispiel eines zwar oft entstandenen, aber mangelhaften Gleisplanes bezeichnet wird.

Dem Werke darf weiteste Verbreitung gewünscht werden.

W. Richard.

Hildebrand, Dr. Ing. e. h. Wilhelm. Die Entwicklung der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bei den europäischen Vollbahnen. Ergänzungsband. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22—24. 84 Seiten, 64 Abb. und 2 Buntdrucktafeln. Preis geb. 9,60 RM.

Das im Jahre 1927 unter dem gleichen Titel erschienene Hauptwerk hatte zum ersten Mal eine zusammenfassende Darstellung der Entwicklung der Einkammer-Druckluftbremsen gegeben und war damals von der Fachwelt sehr begrüßt worden. Es begann mit der Grundform der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse von Westinghouse aus dem Jahre 1872 und behandelte alle bekanntgewordenen Bauformen bis zur Kunze-Knorr-Bremse, die nach dem damaligen Stande der Technik als die am höchsten entwickelte Bauart galt. Inzwischen ist auch auf dem Gebiete der Druckluftbremse die Technik weiter vorangeschritten und der Verfasser bringt nun in dankenswerter Weise einen Ergänzungsband zum Hauptwerk heraus, der eine gute Übersicht über die Weiterentwicklung vom Jahre 1927 bis zum heutigen Zeitpunkt gibt. Die reiche Erfahrung des Verfassers, der bei Erscheinen seines vorliegenden Werkes auf eine 40jährige Tätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahnbremsen zurückblickt, ist auch dem Buche zugute gekommen.

Zunächst werden die Bremsbauarten Drolshammer und Božić in ihren neuesten, vom IEV zugelassenen Ausführungsformen kurz beschrieben. Sie verwenden beide als Steuerventil ein Dreidruckventil. Diese Systeme waren im Hauptwerk schon erwähnt worden, jedoch war ihre damalige Ausführungsform noch nicht so vervollkommenet, daß sie vom IEV zugelassen werden konnten. Anschließend werden die mehrlösigigen Bremsen mit zwei Steuerventilen behandelt, von denen das eine ein Zweidruck- und das andere ein Dreidruckventil ist. Das zweite Ventil ist in der Bauart Rihosek-Leuchter ein reines Löseventil, das vom Zweidruckventil getrennt angeordnet ist und nur den Zweck hat, eine an sich einlösigige Bremse stufenweise lösbar zu machen. Die beiden Bauarten Breda und Hildebrand-Knorr dagegen verbinden beide Ventile zu einem gemeinsamen Steuerorgan. Diese Verbindung eines Zweidruck- mit einem Dreidruckventil ermöglicht es, alle Anforderungen zu erfüllen, die von einer neuzeitlichen Druckluftbremse verlangt werden.

Der 2. Abschnitt des Buches beschäftigt sich mit der Gestaltung der Bremsdruckschaulinie und erläutert die Mittel zu ihrer Beeinflussung, so die Frage der Lastabbremung und ihre verschiedenen Lösungen. Um neben dem Eigengewicht auch das Ladegewicht eines Güterwagens abzubremsen, muß der Bremsdruck für beladene Wagen erhöht werden. Diesem Zweck dienen die mechanische Lastabbremung, die die Übersetzung des Gestänges ändert, oder ein besonderer Lastbremszylinder. Weiter wird erläutert, wie bei Schnellzugbremsen für hohe Geschwindigkeiten durch einen Druckübersetzer ein besonders hoher Bremsdruck erzielt wird, den der Bremsdruckregler bei abnehmender Geschwindigkeit ermäßigt, damit bei kleineren Geschwindigkeiten infolge des stark ansteigenden Reibwertes zwischen Klotz und Rad letzteres nicht zum Schleifen kommt.

Der 3. Abschnitt befaßt sich mit Bremsbeschleunigern, die für eine schnelle Fortpflanzung der Bremswirkung im Zuge sorgen sollen. Der Einfachbeschleuniger wird in seiner Wirkung noch wesentlich übertroffen vom gekoppelten Beschleuniger, der die Durchschlagsgeschwindigkeit der Bremse auf mechanischem Wege ohne Zuhilfenahme der elektrischen Steuerung auf das Drei- bis Vierfache erhöht.

Ein besonderes Kapitel ist der Vervollkommnung des Führerbremsventils gewidmet. Als höchste Entwicklungsstufe wird das selbsttätige Führerbremsventil Bauart Knorr beschrieben, das für jede Bremsstufe einen bestimmten Druck einstellt, Luftverluste nachspeist und den Füllstoß der Zuglänge und den herrschenden Druckverhältnissen selbsttätig anpaßt. Dabei werden Druckhöhe und Dauer des Füllstoßes geändert. Durch beigegebene Druckverlaufkurven wird die Füllstoßwirkung des Ventils vorzüglich veranschaulicht.

Der letzte Abschnitt behandelt die verschiedenen Ausführungsformen der Hildebrand-Knorr-Bremse als Güterzugbremse, Personenzugbremse und Schnellzugbremse. An Hand von guten Schnittzeichnungen ist die Wirkungsweise der Bremse verständlich gemacht. Die zum Schluß beigefügten Buntdrucktafeln erleichtern das Verfolgen der zum Teil verwickelten Wege für die Druckluft im Steuerventil.

Eine wertvolle Bereicherung hat das Buch noch dadurch erfahren, daß als Anhang die vom Internationalen Eisenbahnverband aufgestellten Bedingungen für eine Güterzugbremse und auch die für eine Personenzugbremse beigegeben sind. Außerdem bringt der Anhang die ebenfalls vom IEV veröffentlichte Zusammenstellung der Hauptmerkmale der bisher zugelassenen Bremsen.

Das Erscheinen des vorliegenden Ergänzungsbandes ist zu begrüßen. Das Buch kann allen Bremsfachleuten des In- und Auslandes bestens empfohlen werden.

Schröder.

Seiler, Robert, Dr. Ing., Bauassessor. Über die Berechnung schiefer Eisenbetonbalkenbrücken. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, 1939. 40 Seiten mit 19 Textabbildungen. Preis 5,50 RM.

Schiefe Balkenbrücken werden im allgemeinen genau so berechnet wie gerade Brücken, d. h. man nimmt an, daß der Kreuzungswinkel zwischen Haupt- und Querträgern ohne erheblichen Einfluß auf die Spannungen im Trägerrost sei und berechnet die Hauptträger als Träger mit frei drehbarer Lagerung. Tatsächlich entsteht aber durch die biegesteife Verbindung der Hauptträger mit den schiefen Endquerträgern in den Eckpunkten eine Kontinuitätswirkung, die eine Reihe von Zusatzbeanspruchungen in den Haupt- und Querträgern erzeugt. Bei Belastung der Hauptträger entstehen an den Auflagerpunkten ähnlich wie bei einem elastisch eingespannten Träger Stützenmomente, die in allen Trägern des Rostes Biege- und Torsionsmomente hervorrufen. Während nun die Spannungen aus diesen zusätzlichen Biege- und Torsionsmomenten bei stählernen Brücken infolge der wesentlich geringeren

Torsionssteifigkeit der im Stahlbau angewendeten schlanken Trägerquerschnitte keine nennenswerte Bedeutung haben, können sie bei den im Eisenbetonbau üblichen gedrungenen Querschnitten teilweise so erheblich werden, daß sie bei der Bemessung berücksichtigt werden müssen.

Der Verfasser ermittelt die grundlegenden Formeln für einfeldrige Trägerroste mit zwei und drei freiaufliegenden Hauptträgern und untersucht ferner, wie sich bei diesen Trägerrosten die zusätzlichen Biege- und Torsionsmomente mit zu- oder abnehmendem Kreuzungswinkel ändern. Aus diesen Untersuchungen entwickelt er ein Näherungsverfahren für Trägerroste mit mehr als drei freiaufliegenden Hauptträgern und ein weiteres Näherungsverfahren für alle vorkommenden Arten von zweiseitig gelagerten Trägerrosten, also für Hauptträger aus durchlaufenden Trägern mit Gelenken und ohne Gelenke oder Rahmen.

Als Wesentlichstes sei aus den Untersuchungen hervorgehoben, daß auch bei Eisenbetonbrücken die in den Hauptträgern auftretenden zusätzlichen Biegemomente im Hinblick auf die wesentlich größeren sonstigen Hauptträgerbiegemomente und ferner die in den Endquerträgern auftretenden Biege- und Torsionsmomente keine größere Bedeutung haben, daß aber die in den Hauptträgern entstehenden Torsionsmomente ganz erhebliche Werte erreichen können. In einem durchgerechneten Beispiel sind die aus diesen Torsionsmomenten errechneten Schubspannungen des Hauptträgers beispielsweise mehr als doppelt so groß wie die aus den Querkräften ermittelten Schubspannungen. Auf der Hauptträgerseite, die mit dem angrenzenden Endquerträger einen stumpfen Winkel bildet, addieren sich diese beiden Schubspannungen, so daß hier Werte entstehen, die eine Verbreiterung des Hauptträgers gegen das Auflager hin und unter Umständen auch noch eine besondere Torsionsbewehrung erfordern.

In einer Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse gibt der Verfasser noch Richtlinien für die Berücksichtigung dieser Ergebnisse bei der Bemessung und dem Entwurf von schiefen Eisenbetonbrücken und bei der Anordnung der Lager, die bisher vielfach nicht beachtet wurden. Durch einige Rechenbeispiele werden die sehr anschaulich dargestellten Ergebnisse der Arbeit dem Leser noch praktisch näher gebracht.

Ernst.

Leonhardt, Fritz, Dr.-Ing., Regierungsbaumeister. Anleitung für die vereinfachte Trägerrostberechnung mit Hilfstafeln, Formeln und Beispielen. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9. 1940. 104 Seiten, 86 Textabbildungen. Preis 7,40 RM.

Der Verfasser hat in einer 1939 ebenfalls bei W. Ernst & Sohn, Berlin, erschienenen Arbeit¹ ein Verfahren zur vereinfachten Berechnung zweiseitig gelagerter Trägerroste ermittelt, bei dem, ausgehend von dem Modellverfahren, die Querverteilung der Lasten auf die einzelnen

¹ s. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1939, Heft 4.

Hauptträger des Rostes durch sogenannte Querverteilungszahlen erfaßt wird. Das Verfahren wurde inzwischen vielfach angewendet und weiter ausgebaut. Die dabei gewonnenen wertvollen Erkenntnisse und Erfahrungen hat der Verfasser bei der vorliegenden Anleitung für die vereinfachte Trägerrostberechnung berücksichtigt, die die Anwendung des Verfahrens in der Praxis wesentlich erleichtern und fördern wird.

Zunächst wird das für alle Arten von Trägerrosten anwendbare Modellverfahren beschrieben und werden Richtlinien für die Herstellung der Modelle und für das Messen selbst gegeben. Anschließend wird das Messen der Einflußflächen der Knotenübertragungskräfte, das allgemein für alle Trägerrostarten zu verwenden ist, und dann das Messen der Querverteilungszahlen erläutert, deren Anwendung bei Trägerrosten mit etwa gleichen Hauptträgerspannweiten und mit zur Auflagerlinie parallelen Querträgern, d. h. bei der Mehrzahl aller praktisch vorkommenden Trägerroste einfach und schnell zum Ziele führt. Ein weiterer Abschnitt enthält Formeln und Hilfwerte für die vereinfachte Rostberechnung ohne Modelle. Diese rechnerisch ermittelten geschlossenen Ausdrücke für die Querverteilungszahlen, die für 3 und 4 Hauptträger schon in der obengenannten ersten Arbeit enthalten waren, werden nun auch für Trägerroste mit 5 bis 8 Hauptträgern, und zwar jeweils für Roste mit gleichen Hauptträgern und für solche mit verstärkten Randträgern angegeben. Sie gestatten die Berechnung einfacher symmetrischer Trägerroste mit einem Querträger in der Mitte der Öffnung ohne Zuhilfenahme eines Modells; der Einfluß weiterer Querträger und die Verhältnisse bei durchlaufenden oder eingespannten Trägern werden durch Hilfwerte teils genau, teils näherungsweise erfaßt. Die Ausdrücke und Hilfwerte eignen sich besonders auch für die rasche Durchführung von Vorberechnungen, bei denen die Herstellung eines Modells zu lange dauern und sich auch nicht lohnen würde. In den beiden folgenden Abschnitten geht der Verfasser dann näher auf die Berechnung der Momente und Querkräfte der Haupt- und Querträger ein und behandelt dabei sowohl das allgemeine Verfahren mit Knotenübertragungskräften als auch das vereinfachte Verfahren mit Querverteilungszahlen.

Das Ergebnis der Untersuchungen faßt ein weiterer Abschnitt in Richtlinien für das Entwerfen und die konstruktive Durchbildung von Trägerrosten in Stahl und Eisenbeton zusammen. Manche der hier angeführten Einzelheiten der baulichen Durchbildung wurden beim Entwurf von Trägerrosten bisher nur unzureichend und mehr gefühlsmäßig oder gar nicht beachtet, weil es eben an einem für die Praxis brauchbaren Berechnungsverfahren fehlte. Den Schluß des Buches bilden 4 ausführliche Rechnungsbeispiele (2 Stahl- und 2 Eisenbetonbauwerke) aus dem Gebiet des Straßenbrückenbaues von einfachstem Trägerrost auf zwei Stützen mit einem Querträger bis zum schwierigsten Fall eines sehr schiefen zweifeldrigen Trägerrostes mit senkrecht zu den Hauptträgern liegenden Querträgern, bei dem außerdem die Hauptträger verschiedenen große Trägheitsmomente haben. Die Beispiele sind sehr eingehend behandelt und bringen dem Leser die Art des Berechnungsverfahrens übersichtlich und verständlich nahe.

Während bisher die genaue Berechnung der Trägerroste meist deshalb unterblieb, weil die bisher bekannten Berechnungsmethoden sehr hohe Anforderungen an den Statiker stellten und der hohe Rechenaufwand meist in keinem Verhältnis zur Größe und Bedeutung des Bauwerks stand, ermöglicht es nunmehr die vereinfachte Trägerrostberechnung des Verfassers, in jedem Falle eine wirklichkeitsgetreue Berechnung zu fordern und durchzuführen, die im Interesse der Sicherheit des Tragwerkes und besonders auch der Baustoffersparnis nötig ist. Der „moderne“ Statiker und Brückenkonstrukteur kann an diesem vereinfachten Verfahren und der dazugehörigen Anleitung nicht mehr vorübergehen.

Ernst.

Preß, Dr.-Ing. Heinrich. Der Boden als Baugrund. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. 94 Seiten, 64 Textabbildungen. Preis 5,80 RM.

Den in den heute gültigen Baupolizeivorschriften angegebenen zulässigen Bodenbeanspruchungen für Flach- und Tiefgründungen, sowie den Vorschriften über Pfahlgründungen liegen lediglich Bohrungen und Probelastungen auf der Baugrubensohle zugrunde. Diese verhältnismäßig wenigen Untersuchungen sind, wie die Erfahrung gezeigt hat, unzureichend; Fehlschlüsse bei der Bemessung der Fundamente sind daher die Folge. Vielfach werden die Fundamente der Sicherheit halber in unwirtschaftlicher Weise zu groß ausgeführt; andererseits sind bei zu gering bemessenen Gründungen Schäden am Bauwerk entstanden.

Bei der Vielgestaltigkeit, der fast niemals vorhandenen Gleichförmigkeit und dem Unvermögen, die maßgebenden Eigenschaften der Böden durch einige Kennziffern eindeutig zu beschreiben, und bei den verwickelten, verschiedenen Vorgängen wird es nun zwar überhaupt nicht möglich sein, die jeweils wirklich zulässigen Bodenbeanspruchungen und demzufolge auch eine wirtschaftliche Bemessung der Fundamente für das Bauwerk völlig zuverlässig ermitteln zu können, wie dieses für alle aufgehenden Bauteile eines auch noch so verwickelten, vielfach statisch unbestimmten Bauwerks aus Eisenbeton oder Stahl auf Grund der genauen Kenntnisse der Festigkeitseigenschaften der Baustoffe mittels einwandfreier und zuverlässiger Rechenverfahren geschehen kann.

Dennoch muß versucht werden, auch hierfür Theorien zu entwickeln; natürlich werden diese nur dann zu brauchbaren Formeln umgestaltet werden können, wenn sie durch Setzungsmessungen an Bauwerken nachgeprüft und die Fehlergrößen richtig erfaßt werden.

Der Verfasser betreibt schon seit 15 Jahren umfangreiche bodenmechanische Untersuchungen mit eigenen Mitteln. Auf den von ihm geleiteten Baustellen hat er im eigenen Laboratorium die Untersuchungen durchgeführt, die Bauten während der Ausführung genau beobachtet und auch nach ihrer Fertigstellung eingehende Messungen vorgenommen. Hierüber sind bereits viele Abhandlungen vom Verfasser in den verschiedenen Zeitschriften, namentlich in der Bautechnik, veröffentlicht worden. Alle diese sind mit vielfachen Ergänzungen und den neueren Versuchen in diesem 49 Seiten starken Heft bei der Erläuterung der für den Boden als Baugrund wesentlichen Faktoren und Ermittlungen mit-herangezogen.

Für ein systematisches, erfolgreiches Arbeiten zur Ermittlung der Bodeneigenschaften ist natürlich eine allgemein gültige, eindeutige Kennzeichnung der Böden Voraussetzung. Deshalb bringt der Verfasser in seinen Ausführungen auch an erster Stelle den entsprechenden Inhalt der DIN-Vorschrift 4022. Es folgt ein Abschnitt über Bodenaufschlüsse durch geologische Karten, seismische, geoelektrische und dynamische Bodenuntersuchungen und mittels Schürfe, Schächte, Bohrungen und Rammrohre. Dann wird der richtigen Entnahme von Bodenproben entsprechend der DIN 4021 ein Abschnitt gewidmet. Für die Entnahme ungestörter Bodenproben hat der Verfasser selbst ein Gerät durchgebildet, das hier näher beschrieben wird.

Den Hauptteil der Abhandlung bilden die Ausführungen über die Bodentragfähigkeit, eingeteilt in Unterabschnitte über die Tragfähigkeit in Abhängigkeit von Eigenschaften der einzelnen Böden, in Abhängigkeit von vorhandenen oder möglichen örtlichen Verhältnissen und in Abhängigkeit von Gründung und Bauwerk.

Die gesamten Erläuterungen sind übersichtlich gehalten und klar und kurz gefaßt; der Absicht des Verfassers entsprechend, geben sie dem in der Baupraxis stehenden Ingenieur einen rechten Überblick über die zur Beurteilung von Baugrundbelastungen und Setzungserscheinungen wesentlichen Faktoren. Allen denen, die an der Weiterentwicklung und Klärung dieser wichtigen Fragen mitarbeiten wollen, wird diese Abhandlung ein wertvoller Berater sein.

J. Kuhnke-Berlin.

Stahlbau-Kalender 1940. Herausgegeben vom Deutschen Stahlbau-Verband Berlin. Bearbeitet von Prof. Dr.-Ing. U n o l d, Chemnitz. Sechster Jahrgang. 591 Seiten. 1150 Textabbildungen. Berlin 1940. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn. Preis 4,50 RM.

Dieses unentbehrliche kleine Handbuch des Stahlbaues erscheint im sechsten Jahrgang im wesentlichen in dem bewährten Aufbau. In sechs Hauptabschnitten werden die Grundlagen, die Baustatik, die Elemente des Stahlbaues, der Stahlhochbau, der Stahlbrückenbau und die für den Stahlbau maßgebenden Vorschriften behandelt. Zwei weitere Abschnitte enthalten Auslandsvorschriften für den Stahlhoch- und -brückenbau und Profiltafeln. Einen Vorzug gegenüber der bisherigen Anordnung bedeutet die Zusammenfassung aller Vorschriften und Bestimmungen über Hoch- und Brückenbau in einem Abschnitt, während sie bisher getrennt in den einzelnen Abschnitten Hochbau und Brückenbau enthalten waren. Ferner wurden die Elemente des Stahlbaues, die bisher am Anfang des Abschnitts Hochbau behandelt worden waren, nunmehr ebenfalls in einem besonderen Abschnitt zusammengefaßt, um auch äußerlich zu betonen, daß diese Elemente auch für den Brückenbau gelten. Beide Änderungen erleichtern die Übersicht über Zusammengehörendes und ersparen längeres Suchen.

Der Unterabschnitt über Berechnung von Druckstäben wurde diesmal nicht wieder aufgenommen, weil die gegenwärtig erst im Entwurf vorliegenden neuen Knick- und Beulvorschriften eine vollständige Neubearbeitung dieses Abschnitts erforderlich machen. Der Entwurf ist am

Schluß des Kalenders angefügt. Bis zur amtlichen Einführung dieser neuen Vorschriften muß auf die Ausgabe 1939 des Kalenders verwiesen werden. Im Abschnitt Brückenbau wurde ein Unterabschnitt über Berechnung und Konstruktion von Hängebrücken neu eingearbeitet, der u. a. auch eine übersichtliche Zusammenstellung der hauptsächlichsten bisher ausgeführten Hängebrücken enthält. Zwei weitere wichtige Unterabschnitte des Abschnitts Brückenbau über die Schweißtechnik im Stahlbau und über die Zusatzstoffe der Schweißtechnik wurden von ihren Verfassern, den Professoren Dr.-Ing. Klöppel und Dr.-Ing. Matting, überarbeitet und dabei die ständigen Fortschritte in der Schweißtechnik berücksichtigt. Im Anhang wurde als Ergänzung zu den im Jahrgang 1939 enthaltenen Französisch-Deutschen und Englisch-Deutschen Wörterverzeichnissen ein Spanisch-Deutsches und Deutsch-Spanisches Wörterverzeichnis neu aufgenommen.

Der inhaltreiche, handliche und übersichtliche Kalender, dem der Verlag wiederum die bei ihm gewohnte gute Ausstattung hat angeeignet lassen, sei jedem Stahlbauer als unentbehrlicher Berater und Freund empfohlen.

Ernst.

Neue Werke über Eisenbahnwesen und verwandte Gebiete.

- Bingmann, Dr.-Ing., W.** Betrachtungen zur Oberbaustoffwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der wiederholten Verwendung der Gleisstoffe. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstr. 140—142. 111 Seiten. Preis 8,60 RM.
- Breithaupt, Dr. W.** Führer durch das Deutsche Beamtengesetz. Verlag für Wirtschaft und Arbeit, Berlin W 62, Schillstraße 17. 48 Seiten. Preis 1,20 RM.
- Frese, Reinhard.** Die Maßnahmen des Werberats der deutschen Wirtschaft und ihre Bedeutung für den Richter. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. 202 Seiten. Preis 6,80 RM.
- Fritz, Bernhard.** Berechnung von Kreisgewölben. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 34 Seiten. Preis 3,20 RM.
- Geigel, Dr. Reinhart.** Der Haftpflichtprozeß mit Einschluß des materiellen Haftpflichtrechts. 3. Auflage. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. 265 Seiten. Preis 12,80 RM.
- Klokow, Hermann.** Fachprüfungsbücher für Weichenwärter und Stellwerksmeister, Schaffner und Zugführer, Wagenmeister und Wagenwerkmeister, Lokomotivführer und Heizer. Verlag Hermann Klokow, Berlin SW 68, Alexandrinenstraße 77.
- Posse-Landfried.** Die Reichsverteidigungs-Gesetzgebung. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. 504 Seiten. Preis 15 RM.
- Reuß, Hermann.** Kommentar zum Erstattungsgesetz. Verlag Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße 44. 350 Seiten. Preis 8 RM.
- Schulz-Kiesow, Dr. Paul.** Eisenbahngütertarifpolitik und Raumordnung. Band I. Verlag K. F. Koehler, Leipzig C 1. 128 Seiten. Preis 7 RM.
- Klausing-Paul.** Häuser- und Grundstücksschäden durch künstliche Veränderung des Grundwasserspiegels. Verlag Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße 44. 72 Seiten. Preis 3,15 RM.

Zeitschriften.

Annales des Travaux Publics de Belgique. Brüssel.

92. Jahrg. Nr. 6. Vom Dezember 1939.

Quelques ouvrages d'art de l'autoroute Bruxelles-Anvers.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

57. Jahrg. Nr. 1 bis 6. Vom 7. Januar bis 11. Februar 1940.

(1:) Gleis- und Weichenbauzüge bei der Wiederherstellung zerstörter Strecken im besetzten polnischen Gebiet. — Werkstoffsparende Bearbeitung der Radreifenurrisse mit Hartmetall. — (2:) Die Lokomotiven der Bahnen des Rhein-Mainischen Wirtschaftsgebietes von 1838 an bis Ende der 70er Jahre. — Pfeilhöhen im Übergangsbogen. — (3:) Baugrund- und Bodenuntersuchungen und ihre Anwendung im Hochbau. — Das Auto und sein Kraftstoff. — Auswechslung zerstörter Blechanker an Lokkesseln. — (4:) Die Reinigung des Fahrgestells von Lokomotiven und Tendern im Betriebe. — Beseitigung von Schäden an Lokomotiv-Dampfcylindern. — Die Bremswegberechnung bei Kraftfahrzeugen. — Ein Vorschlag für einen neuen Übergangsbogen. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1939. — Verschweißte Gleise bei einer amerikanischen Eisenbahn. — (5:) Brückenmeßtechnik. — Kraftfahrzeuge an Baustellen. — Gleisanlagen der Reichsautobahnen. — Genormte Leichtbauplatten. — (6:) Aufgaben des technischen Betriebswagendienstes. — Holz in der Bauwirtschaft.

Die Bautechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 1 bis 5. Vom 5. Januar bis 2. Februar 1940.

(1, 4 u. 5:) Der Brücken- und Ingenieurhochbau der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1939. — (2/3:) Neubauten von Straßenbrücken. — Neuere Anwendung der Unterfangungsbauweise im Tunnel- und Stollenbau. — (5:) Die Brüsseler Nord-Süd-Verbindungsbahn.

Braunkohle. Halle.

39. Jahrg. Heft 2. Vom 13. Januar 1940.

Die Einführung der Pflichthaftversicherung für Kraftfahrzeughalter. — Ergebnis des Preisausschreibens betreffend Sicherung des Abraumzugverkehrs im Braunkohlentagebau.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

X. Jahrg. Nr. 96. Vom November/Dezember 1939.

50 Jahre Verband schweizerischer Transportanstalten. — Arbeitgeberverband Schweizerischer Transportanstalten (AGV.). — Kreuz und quer durch die schweizerische Eisenbahnstatistik.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

74. Jahrg. Nr. 1. Vom 3. Januar 1940.

Die Arbeitszeit im Kriege.

Deutsche Justiz. Berlin.

102. Jahrg. Nr. 2 bis 6. Vom 12. Januar bis 9. Februar 1940.

(2:) Justiz im Zeitgeschehen. — (6:) Die Behandlung des feindlichen Vermögens. — Die Zuständigkeit zur Entgegennahme der Auflassung. — Arbeitsplatzwechsel und arbeitsgerichtliche Zuständigkeit.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Berlin.

10. Jahrg. Heft 3. Vom 20. Januar 1940.

Anrechnung von Mitgliedschaftszeiten bei der NSDAP., SA. usw. auf die Dienstzeit von Gefolgschaftsmitgliedern im öffentlichen Dienst. — Zum Recht der Partei.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

14. Jahrg. Nr. 16 bis 19. Vom 19. Januar bis 9. Februar 1940.

(16:) Transportverbesserung durch Verkehrsbenutzer. — (19:) Spediteurbedingungen.

Deutsche Wasserwirtschaft. München.

Jahrg. 35. Heft 1. Vom 1. Januar 1940.

Einleitung von Abwässern in die Reichswasserstraßen. — Die Elbewasserwirtschaft und die Wege zu ihrer Gesundung. — Ausbau und Unterhaltung von Strömen und öffentlichen Verkehrsanlagen an ihnen (mit Rechtsprechung des RG. und OVG.).

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

37. Jahrg. Nr. 1 bis 5. Vom 4. Januar bis 1. Februar 1940.

(1:) Anlaufender deutsch-russischer Güterverkehr. — Verkehrsplanung im neuen deutschen Ostraum. — (2:) Gesunde Entwicklung der Reichsbahnfinanzen. — Güterkraftverkehr im Kriege. — Rußlands Eisenbahnen. — (4:) Güterkraftverkehr im Frieden und Krieg. — (5:) Verkehrswirtschaftlicher Rückblick auf 1939.

Glasers Annalen. Berlin.

64. Jahrg. Heft 1 bis 3. Vom 1. Januar bis 1. Februar 1940.

(1:) Berechnungsgrundlagen und statische Festigkeitsversuche des ersten Leicht-D-Zugwagens in Schalenbauweise. — (2:) Der Oberleitungsomnibus — ein neuzeitliches Oberflächenverkehrsmittel. — (3:) Die dampfelektrische Lokomotive der Union-Pazifik-Bahn. — Fortschritte im Lokomotiv- und Wagenbau bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1937/38. — Die Aufhängung von Klappkübeln am Krantragbügel im Hinblick auf richtige Entladung.

Die Lokomotive. Bielefeld/Berlin.

37. Jahrg. Band 2. Nr. 1. Vom 7. Januar 1940.

Über den Wirkungsgrad von Lokomotivkesseln; Versuch seiner rechnerischen Vorausbestimmung. — O-F-O-Tender-Lokomotive mit 1 m Spurweite. — Schmierfette und Fettschmierung.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band XI. Nr. 1. Vom Januar 1940.

Schnellzuglokomotive in Stromlinienform, Achsanordnung 2-0-2 mit geschweißter Feuerbüchse, Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific

Railroad. — Die Unterhaltung beweglicher Brücken. — Davenport-Besler baut eine dieselektrische Verschiebelokomotive mit einem Gewicht von 105 t. — Die Northern Pacific Eisenbahn baut Drehscheiben von 135 Fuß (41,14 m) Durchmesser. — Neue Lokomotiven der Südafrikanischen Eisenbahn, Klasse 15 E, 15 F und 23, Achsanordnung 2-4-1. — Narbenbildung und Korrosion in Lokomotivkesseln.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

95. Jahrg. Heft 1/2. Vom 1. Januar 1940.

Das Eisenbahn-Sicherungswesen. — Die Abhängigkeitsbegriffe im Eisenbahnsicherungswesen. — Die neue Stellwerkanlage auf dem Züricher Hauptbahnhof. — Neuerungen im deutschen Signal- und Sicherungswesen. — Die Zugbeeinflussung in Bau und Betrieb bei der Deutschen Reichsbahn. — Schranken und Warnlichtanlagen. — Die selbsttätigen Warnanlagen an Wegübergängen auf elektrisch betriebenen Strecken der Niederländischen Eisenbahnen. — Der selbsttätige Streckenblock auf elektrisch betriebenen Strecken der Niederländischen Eisenbahnen.

Railway Age. New York.

Band 107. Nr. 23 bis 24. Vom 2. bis 9. Dezember 1939.

(23:) The railroads have won a battle; but the war is still on. — Are cost-competitive rates inevitable? — British railways at war. — Service life of Cor-Ten steel in hopper cars. — M-K-T revamps purchasing methods. — New automatic „Doorman“. — Federal funds build attractive grade separation structures. — N.I.T.L. vetoes water carrier regulation, 68 to 65. — (24:) A specific program for Recovering L.c.l. — Rock Island gets good results with 44-ton Diesel switchers. — This track depression imposed severe drainage problem. — Britain's 1938 record. — Railroads still losing ground to competitors. — South wins freight rate case. — Canada's Railways are ready for war. — Key railroaders probe the industry for annual N.Y. dinner.

Railway Signaling. Chicago.

Dezember 1939.

Lehigh Valley installs spring switchers to reduce train delays. — A story of A-C. Primary on the Nickel Plate. — Inspections and tests on the Southern Railway. — Inspecting and testing signaling on the Illinois Central. — The selenium rectifier for signaling.

Die Reichsbahn. Berlin.

16. Jahrg. Heft 1 bis 5. Vom 1. Januar bis 31. Januar 1940.

(1:) Das moderne Kraftwagenbetriebswerk der Deutschen Reichsbahn in Groß-Hamburg. — Die neuen Ausbildungsvorschriften für die Laufbahnen im technischen Dienst der Reichsbahn. — (2/3:) Neuregelung des Eisenbahnverkehrs zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und dem übrigen Reichsgebiet sowie zwischen Deutschland und der Slowakei. — Die Deutsche Reichsbahn auf der Wiener Herbstmesse 1939. — Die Reichsbahnwäschereien. — (4/5:) Wie und wozu Wildbachverbauung?

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 61. Heft 3. Vom 20. Januar 1940.

Die Bedeutung der Einführung einheitlicher Haltestellenzeichen für Straßenbahnen und Kraftfahrlinien.

Revista del Consejo Administrativo de los FF.CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 62. Vom August 1939.

Übersicht über das Geschäftsjahr 1938. — Verteilung der Streckenlänge der kolumbischen Eisenbahnen auf die einzelnen Provinzen. — Gewinn- und Verlustrechnung. — Bilanz. — Betriebsergebnisse. — Statistische Übersichten über Verkehr, Betrieb, Personal, Kranken- und Unfallstand sowie Sterblichkeit.

Ruhr und Rhein. Essen.

21. Jahrg. Heft 1 bis 3. Vom 5. bis 19. Januar 1940.

(1:) Deutsch-russischer Verkehr. — Neuregelung des Güterfernverkehrs. — (2:) Bericht der Reichsbahn. — (3:) Einschränkung im Personenverkehr.

SBB.-Nachrichtenblatt. Bern.

16. Jahrg. Nr. 12 bis 17. Jahrg. Nr. 1. Vom Dezember 1939 bis Januar 1940.

(12:) Der Umbau der Moesabrücke erste Spur. — (1:) Was der Eisenbahner für die verkehrspolitische Aufklärung tun kann. — Wiederherstellung der Straßenunterführung von Rennie in Pully bei Lausanne.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 115. Nr. 3 bis 4. Vom 20. bis 27. Januar 1940.

(3:) Zum Lehrgerüst-Einsturz der Sandö-Brücke über den Angermanälv in Schweden. — (4:) Elektrifikation Andermatt-Disentis der F.O.-Bahn.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

60. Jahrg. Heft 2 bis 3. Vom 11. bis 18. Januar 1940.

(2:) Die ostdeutschen Eisenerzlagerstätten und ihre Nutzbarmachung im Rahmen des Vierjahresplanes. — (3:) Korrosion in Warmwasserbereitungsanlagen und ihre Verhütung.

Verkehrstechnik. Berlin.

21. Jahrg. Heft 1 bis 3. Vom 5. Januar bis 5. Februar 1940.

(1:) 1939—1940. Ein Rückblick und Ausblick. — Die Einschränkung des Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen. — Entwertung der Fahrausweise mit dem Fahrscheinsteapel. — Die Bergbahnen der Schweiz. — Das Verkehrswesen der preußischen Provinzen. — (2:) Die Verwendung von Flüssiggas bei der Kraftverkehr Sachsen A.-G. — Rückstellungen für zwangsweise unterbliebene Instandhaltungsarbeiten. — Beleuchtungsmessung zur Verdunkelung bei Verkehrsfahrzeugen. — Das Eisenbahnnetz in Sowjetrußland. — Ein neuer Plan für einen Kanal-Tunnel. — (3:) Verkehrseinsatz im Kriege. — Zur Frage der Haftung für Straßenbahnunfälle durch Verdunkelung.

VW. Verkehrstechnische Woche. Berlin.

34. Jahrg. Heft 1/2 bis 5/6. Vom 3./10. Januar bis 31. Januar/7. Februar 1940.

(1/2:) Neue Wasserstraßen im oberschlesischen Wirtschaftsraum. — Die Internationale Wasserausstellung Lüttich 1939. — (3/4:) Die historische Bedeutung des Böhmisches-Mährischen Raums für den Verkehr Großdeutschlands. — Das deutsche Verkehrswesen im Jahre 1939. — Der Seedienst Ostpreußen an einem entscheidenden Einschnitt. — (5/6:) Kamerun, Erinnerungen und Erfahrungen. — Wandlungen im Fernverkehr durch Württemberg.

VDI. Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 84. Nr. 1 bis 2. Vom 6. bis 13. Januar 1940.

(1:) Fortschritte in der Technik der Gasfernversorgung. — Güterzuglokomotive Baureihe 45. — (2:) Dampflokomotive mit Veloxkessel.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt (Main).

8. Jahrg. Heft 1/2. Vom 3. und 18. Januar 1940.

Die Wirtschaftskapazität der deutsch-afrikanischen Kolonialräume.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

35. Jahrg. Nr. 1 bis 2. Vom 10. Januar bis 1. Februar 1940.

(1:) Grundlagen der Lichttechnik. — (1/2:) Selbstunterricht im Fernmeldewesen. — (2:) Die Einstellung des Spiegelkastens am Dreibegriffsvorsignal. — Der Streckenblock bei elektrischen Stellwerken.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

48. Jahrg. Nr. 1. Januar 1940.

Das Zentralamt als Nachrichtenvermittlungsstelle. — Zur Verpflichtung des Empfängers, die Frachtkosten bei gänzlichem Verlust des Gutes zu bezahlen.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

80. Jahrg. Heft 1 bis 6. Vom 4. Januar bis 8. Februar 1940.

(1:) Die Bilanzierung des Anlagekapitals bei Bahnunternehmungen. — (2:) Reichsbahndirektionspräsident a. D. Wulff †. — (3:) Wirtschaft und Technik, Eisenbahnbau und Verkehr in Iran. — (4:) Zusammenarbeit der Verkehrsmittel bei der Beförderung von Personen und Gepäck. — Die Schwedische Staatsbahn im Jahre 1938. — (5:) Die Andenquerbahn. — Das Amsterdamer Straßenbahnnetz. — (6:) Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Binnenschifffahrt. — Elektrisierungspläne der Niederländischen Eisenbahnen.

Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

60. Jahrg. Heft 2 bis 4/5. Vom 10. bis 24./31. Januar 1940.

(2:) Die Umstellung des Baumarktes auf die Kriegswirtschaft. — (3:) Die Hochbauten der Müglitztalbahn Heidenau—Altenberg im Erzgebirge. — (4/5:) Der Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. Der südliche Teil: Saarlandstraße—Anhalter Bahnhof—Tunnelausläufe.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck der Ernst-Steiniger-Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68

Die Abhängigkeit des deutschen Eisenbahnnetzes von seiner geschichtlichen Entwicklung.

Von

Richard Haas in Kassel.

Mit 26 Kartenskizzen.

Das deutsche Eisenbahnnetz zeigt dem aufmerksamen Beobachter mancherlei Unzulänglichkeiten in der Linienführung, die sich nur aus seiner geschichtlichen Entwicklung erklären lassen. Noch heute fährt die Eisenbahn Umwege, die längst ihren Sinn verloren haben. Sie verläßt an anderen Stellen den günstigen Weg und überwindet erhebliche Geländehindernisse, weil ihr einst die feindliche Landesgrenze den Weg versperrte. An den Folgen des früheren Mangels an Weitsicht, des damaligen kleinlichen Partikularismus und unwirtschaftlichen Konkurrenzstrebens leidet auch noch in unseren Tagen vielfach die Linienführung des vor Jahrzehnten angelegten Schienenwegs. Nicht immer ist die Abweichung von der natürlichen Linie so groß, daß sich dort eine neue Bahnlinie lohnen würde. So fahren Tag für Tag die Züge diesen Umweg, überwinden jene verlorene Steigung, die nur längst überholten Erwägungen ihr Dasein zu verdanken haben.

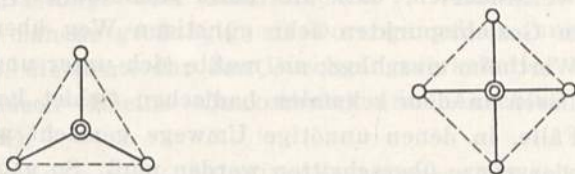
Es lohnt sich, dieser geschichtlichen Abhängigkeit unseres Eisenbahnnetzes nachzugehen. Von der ganzen Geschichte der deutschen Eisenbahnen beanspruchen gerade diejenigen Vorgänge unser besonderes Interesse, die sich in der späteren Linienführung der Strecke abzeichnen. Die alten Landesgrenzen werden heute mehr und mehr zu bloßen Schatten; die Eisenbahnen aber, die einst diesen Grenzen wie einem Hindernis ausgewichen sind, schlagen immer noch den Weg ein, den einst partikularistische Erwägungen vorgeschrieben hatten. Wir haben heute erkannt, daß die Eisenbahnen in der Hand des großen Deutschen Reiches am besten aufgehoben sind. Wir begegnen aber auf Schritt und Tritt den geschichtlichen Überbleibseln der liberalwirtschaftlichen Privatbahnzeit und der partikularistischen Staatsbahnpolitik. Sie leben als eine deutliche Mahnung weiter.

Die folgende Untersuchung will die einzelnen geschichtlichen Abhängigkeiten des Eisenbahnnetzes feststellen und ihre Entstehung kurz erklären. Diese Abhängigkeiten treten in den verschiedensten Abwandlungen auf. Wir finden da reine Durchgangslinien, die ohne Rücksicht auf die Zwischenorte erbaut worden sind. Sie erleichtern heute z. T. den schnellen Fernverkehr. Dabei ist es fraglich, ob nicht in den ersten Jahrzehnten eine gewisse Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse des Zwischengebiets sie einträglicher gemacht hätte. Als Beispiele sind zu nennen: die schnurgerade Strecke Frankfurt—Darmstadt und die Lehrter Bahn Berlin—Stendal—Hannover. Bei anderen Linien kann man das Gegenteil beobachten. Große Durchgangslinien schlagen unnötige und unwirtschaftliche Umwege ein, um auch abseits liegende Orte zu berühren, die besser durch Zweigbahnen angeschlossen worden wären. So macht die Strecke Hannover—Hamburg den weiten Umweg über Ülzen und Lüneburg oder die Schleswig-Holsteinische Marschbahn fährt zwischen Elmshorn und Heide einen richtigen Zickzackweg. Die Ursache für eine solche Linienführung liegt darin, daß diese Bahnen gewöhnlich die ersten ihrer Gegend waren und man möglichst viele Orte an den Segnungen der Eisenbahn teilnehmen lassen wollte, wobei man nicht an eine spätere Ausbreitung des Netzes dachte. Auch die Anlage der großen Bahnhöfe zeigt oft wenig Weitblick. Blum¹ hat darauf hingewiesen, daß die geschichtlich zu erklärende Nordsüdlage der Bahnhöfe in Braunschweig und Magdeburg den wichtigen über diese Orte laufenden Ost-West-Verkehr unnötig aufhält und z. T. auf andere Linien abgelenkt hat. Bei den Bahnhöfen Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen kann man die gleiche Erscheinung beobachten; auch sie passen sich nicht dem wichtigen hier nordsüdlich verlaufenden Durchgangsverkehr an.

Eine besondere Form des Umwegs besteht darin, daß eine Durchgangsbahnlinie näher an einen abseits liegenden wichtigen Ort herangeführt wird, damit die dorthin führende Zweigbahn möglichst kurz sein kann. So macht die Strecke Berlin—Hamburg den Umweg über Hagenow, um die Zweigbahn nach Schwerin zu verkürzen, während die Linienführung über das ursprünglich unbedeutende Wittenberge (die Poststraße ging über Perleberg) dem Anschluß nach Magdeburg entgegenkommen sollte. Diese Art des Umwegs findet sich besonders häufig in der Form der Streckengabel ausgebildet. Wenn drei Orte verbunden werden sollen, wählt man nicht die Form des Bahndreiecks, sondern man

¹ Archiv 1933, S. 651.

folgt — geometrisch gesprochen — den Winkelhalbierenden dieses Dreiecks, so daß sich die drei Strecken in einem Punkte treffen. Dadurch entstehen Umwege, aber man spart Strecken. So kam es zum Knotenpunkt Schifferstadt zwischen Ludwigshafen, Neustadt und Speyer. Ähnliche Überlegungen führten zur Wahl Friedrichsfelds als Endpunkt der



Main-Neckar-Bahn, weil Hessen sich nicht mit Baden über das Südende der Bahn (Mannheim oder Heidelberg) einigen konnte. Ganz entsprechend ist das Streckenkreuz entstanden, das an Stelle eines Streckenvierecks vier Orte verbindet. So ist der Knotenpunkt Lehrte zu erklären, der die Bahnen von Hannover, Celle, Hildesheim und Braunschweig aufnahm. Erst 1938 wurde wenigstens für die Verbindung Celle—Hannover dieser hinderliche Umweg beseitigt. Zwischen Hannover und Hildesheim folgt eine Straßenbahn der Abkürzungslinie. Auf die gleiche Weise schafft das Bahnkreuz bei Bad Kleinen unnötige Umwege zwischen Lübeck, Schwerin, Wismar und Rostock. Aus einer gewissen Abwandlung dieser Linienführung ergeben sich die künstlichen Knotenpunkte, die durch Verlegung einer natürlichen Kreuzung oder Abzweigung an gänzlich unbedeutende Orte entstanden. Auch sie sollen der Streckenersparnis dienen. Als Beispiele wären hier Falkenberg und Kohlfurt zu nennen.

Umwege entstanden auch aus technischen Gründen, weil man einer größeren Steigung ausweichen oder einen langen Paßtunnel vermeiden wollte. Hier sind die Abkürzungslinien inzwischen meist schon gebaut worden, wie z. B. an Stelle der Spitzkehre Flieden—Elm—Schlüchtern der Distelrasentunnel (1914) oder für den anfänglichen Umweg der Strecken Augsburg—Nürnberg über Nördlingen die gerade Strecke über die Höhe des Juras.

Landesgrenzen stellten oft ein größeres Hindernis dar als hohe Gebirge. Es hat Jahrzehnte gedauert, bis die Verhandlungen über die durchgehende Linie Stuttgart—München zum Abschluß kamen. Noch heute ist die Zahl der diese Grenzen überschreitenden Bahnen verhältnismäßig gering. Obwohl der Schwarzwald durch seine Quertäler den Durchgangsverkehr sehr erleichtert, sind die beiden Durchgangslinien durch das Murgtal und das Kinzigtal erst spät entstanden. Die oldenburgische Ostgrenze wird heute noch von keiner Bahn überschritten,

so daß die gleichlaufenden Linien Osnabrück—Bremen und Damme—Delmenhorst auf 70 km ohne Querverbindung sind. Gerade das Oldenburgische Bahnnetz ist ein Schulfall für ein einseitig binnenstaatliches Netz, das an der zufälligen Landesgrenze sein Ende findet und die großen Zusammenhänge unberücksichtigt läßt. Ähnliche partikularistische Erwägungen verhinderten, daß die Bahn Heidelberg—Würzburg den unter höheren Gesichtspunkten sehr günstigen Weg über Eberbach—Miltenberg—Wertheim einschlug; sie mußte sich unter ungünstigen Geländebedingungen in dem schmalen badischen Gebiet halten. Häufig sind solche Fälle, in denen unnötige Umwege gemacht werden, damit nicht die Landesgrenze überschritten werden muß. So gab man bei der badischen Schwarzwald-Bahn von vornherein die viel günstigere Linienführung über das württembergische Schramberg auf, und nur Robert Gerwigs überlegenem Können ist es zu verdanken, daß der in allem ungünstigere Weg über Triberg sich heute noch als Durchgangslinie halten kann. Ebenso zwingt sich die Bahn Kempten—Lindau in den schmalen Streifen bayrischen Gebiets, wo sie viel schwierigeres Gelände zu überwinden hat als bei einem Verlauf durch das angrenzende — freilich württembergische — Argental. Andere Fälle wie die Bevorzugung von Halle durch Preußen gegenüber Leipzig sind ja allgemeiner bekannt. Die Länder bauten ihre Eisenbahnen ohne Rücksicht auf die Gesamtinteressen des deutschen Volkes. Immer wieder taucht die Erwägung auf, der Verkehr müsse möglichst lange auf den Bahnen des Landes gehalten werden, auch wenn sich daraus unwirtschaftliche Umwege ergeben. Die damit verbundenen Tarifikämpfe sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Wichtig sind in diesem Zusammenhang die Fälle, wo zwei Länder ausgesprochene Konkurrenzlinien bauten. So unterstützte Preußen den Bau der Bahn Halle—Torgau—Kohlfurt—Liegnitz, um den Verkehr von der natürlichen, allerdings durch Sachsen führenden Linie über Leipzig—Dresden—Bautzen—Görlitz abzulenken.

Wettbewerbslinien, die als solche verschiedener Bahnunternehmungen entstanden waren, finden sich in Deutschland in großer Zahl. Sie sind die natürliche Folge des Privatbahnsystems. Immerhin kam es bei uns selten zu solchen Auswüchsen des Wettbewerbs wie in Amerika oder England. Der Staat konnte an sich durch Verweigerung der Konzession diesen Gefahren steuern, obwohl Preußen eine Zeitlang unter Bismarcks Leitung den Bau von Wettbewerbslinien aus liberalistischen Erwägungen unterstützt hat¹. Zahlreich sind die Fälle einer unwirtschaftlichen Doppelführung. Man betrachte z. B. die beiden Linien nach Dresden (über Jüterbog und über Elsterwerda), die sich gerade im Süden sehr

¹ Vgl. v. d. Leyen, Eisenbahnpolitik Bismarcks, 1914, S. 167 und 204.

nahelkommen und nur im Abstand von wenigen Kilometern aneinander vorbeiführen. An dem Eisenbahnwirrwarr im Ruhrgebiet ist vor allem das Wettbewerbsstreben der drei dort beteiligten Gesellschaften schuld. Manche Linie ist hier einfach verdoppelt (z. B. Düsseldorf—Wuppertal—Hagen, Duisburg—Düsseldorf—Köln). Während viele Wettbewerbslinien heute als Entlastungs- oder Güterstrecken Verwendung finden können, gibt es auch manche großzügig als Durchgangslinie angelegte Wettbewerbslinien, die heute für den Durchgangsverkehr tot sind, z. B. die Linie Oberhausen—Rheine—Quakenbrück (mit Anschluß nach Oldenburg—Bremen).

Das Bestehen verschiedener Unternehmungen hat sich bei der Lage der Endbahnhöfe in großen Städten ungünstig ausgewirkt. In fast allen Städten sind die zerstreuten Bahnhöfe später unter großen Kosten zu Hauptbahnhöfen zusammengefaßt worden. In Berlin blieb die Zusammenlegung Stückwerk; erst die umfangreichen Neubauten der kommenden Jahre räumen hier mit den alten Bahnhöfen auf. Schließlich begegnet man noch heute dem Zustand, daß sich zwei Durchgangslinien ohne Übergangsbahnhof kreuzen. Die beiden Linien sind von verschiedenen Gesellschaften gebaut worden, die daran kein Interesse hatten. So haben Großenhain, Delitzsch und Geldern getrennte Bahnhöfe. Erwähnt seien schließlich noch die Gemeinschaftsbahnhöfe mehrerer Unternehmungen, die sich z. T. bis heute erhalten haben. Die sogenannten Inselbahnhöfe, bei denen das Empfangsgebäude in der Mitte zwischen den Bahnsteigen liegt, entstanden fast alle auf diese Weise. Als Beispiele wären Magdeburg, Halle und Gießen zu nennen.

Diese wenigen bezeichnenden Beispiele werden gezeigt haben, inwieweit unser heutiges Eisenbahnnetz von den Zuständen und Erwägungen seiner Entstehungszeit abhängig ist. Eine gewisse Schwierigkeit wäre darin zu sehen, daß es manchmal zweifelhaft sein kann, welches die günstige und richtige Linienführung ist. Auch kommt es auf den Zeitpunkt der Beurteilung an, da der heutige Verkehr andere Anforderungen stellt als der Verkehr in der Zeit des Eisenbahnbaus. Diese Schwierigkeiten wären gewiß bei einer erschöpfenden Untersuchung vorhanden. Hier sollen jedoch nur die bezeichnenden und unbestreitbaren Fälle der geschichtlichen Abhängigkeiten behandelt werden, bei denen es außer Zweifel ist, daß man mit etwas größerer Weitsicht schon bei der Anlage der Eisenbahnen eine günstigere Linienführung hätte wählen können; wo insbesondere der Vergleich mit anderen gleichzeitigen Neubauten oder sogar die Vorgeschichte zeigt, daß man einen solchen Weitblick damals schon erwarten durfte. Uns interessieren nur die wirklichen Fehler und Irrtümer bei der Entscheidung über die Linienführung, aber

nicht die Fälle, bei denen die Abweichungen erst durch die Veränderung der Anforderungen herbeigeführt worden sind. Es wäre freilich interessant, einmal zu untersuchen, wie wir heute das Eisenbahnnetz Deutschlands gestalten würden, wenn wir es neu zu planen hätten. Eine ähnliche Aufgabe hat heute die Autobahnplanung. Freilich liegen die Voraussetzungen und Gegebenheiten dort anders. Immerhin kann man beobachten, daß an manchen Stellen die gleichen Fragen und Überlegungen auftauchen wie früher beim Eisenbahnbau, wobei aber die Entscheidung heute wesentlich weitsichtiger ausfällt als damals.

Die folgende Darstellung geht gebietlich vor¹. Bei der Abgrenzung der einzelnen Gebiete wurden die entwicklungsgeschichtlichen Zusammenhänge berücksichtigt. Als Verkehrsgebiete im verkehrsgeographischen Sinne dürfen diese Gebiete aber nicht angesehen werden.

1. Nordostdeutschland.

Die verkehrliche Erschließung des nordostdeutschen Gebiets hat zuerst der Preußische Staat in die Hand genommen. Die Preußische Ostbahn, die seit 1851 zunächst in der Linie Berlin—Königsberg durchgeführt wurde und dann in den anderen Haupt- und Nebenverbindungen der östlichen Provinzen ihre Ergänzung fand, stellt das erste größere Staatsbahnunternehmen des preußischen Staates dar, der bekanntlich sich nur zögernd dem Staatsbahngedanken zuwandte. Infolgedessen zeichnet sich das nordostdeutsche Bahnnetz durch eine verhältnismäßige großzügige Planung aus. Nur an wenigen Stellen ergaben sich solche Unzulänglichkeiten, wie sie den Gegenstand dieser Untersuchung bilden.

Freilich machten sich gerade beim Bau der ersten Hauptverbindung, der Stammlinie Berlin—Königsberg, alle die wirtschaftlichen Bedenken und Hemmnisse geltend, die wir sonst nur aus der Geschichte der Privatunternehmungen kennen. Es genügt, hier darauf hinzuweisen, daß die erste Verbindung nach Danzig über Stettin—Kreuz—Bromberg ging. Die Hauptlinie sollte möglichst viel Orte anschließen, so daß man schon einige Umwege in Kauf nehmen mußte. Wie immer bei solchen Umwegen einer Durchgangslinie erwies sich nicht lange danach eine Abkürzungsbahn als notwendig. Die Strecke Schneidemühl—Konitz—Dirschau wurde 1871/73 gebaut. Damit verlor die Linie Bromberg—Dirschau insoweit an Bedeutung, und ihre Linienführung, die man mit Rücksicht auf die Zügigkeit der Ost-West-Verbindung gewählt hatte, entsprach nicht mehr

¹ Eine zeitlich geordnete Untersuchung würde Zusammengehöriges auseinanderreißen. Eine Zusammenstellung nach Art und Ursache der Abhängigkeiten empfiehlt sich auch nicht, da in vielen Fällen verschiedenartige Erwägungen und Rücksichten eine Rolle gespielt haben.

den nunmehr herrschenden Bedürfnissen. Eine Weichseltalbahn — wie es die Bahn Bromberg—Dirschau ist — mußte natürlicherweise möglichst die stärker besiedelte Ostseite des Tales aufsuchen, wo auch die wichtigen Städte Graudenz und Marienwerder liegen. Bei der Planung der Ostbahn gab man diesen Weg wegen der ungünstigen Gelände- verhältnisse auf¹, die die große Fernlinie Berlin—Königsberg zu sehr belastet hätten. Dagegen hätte eine von vornherein als Weichseltallinie angelegte Bahn diese Schwierigkeiten in Kauf nehmen müssen. Da aber nun einmal die Hauptlinie so lief, suchten die späteren Bahnen andere

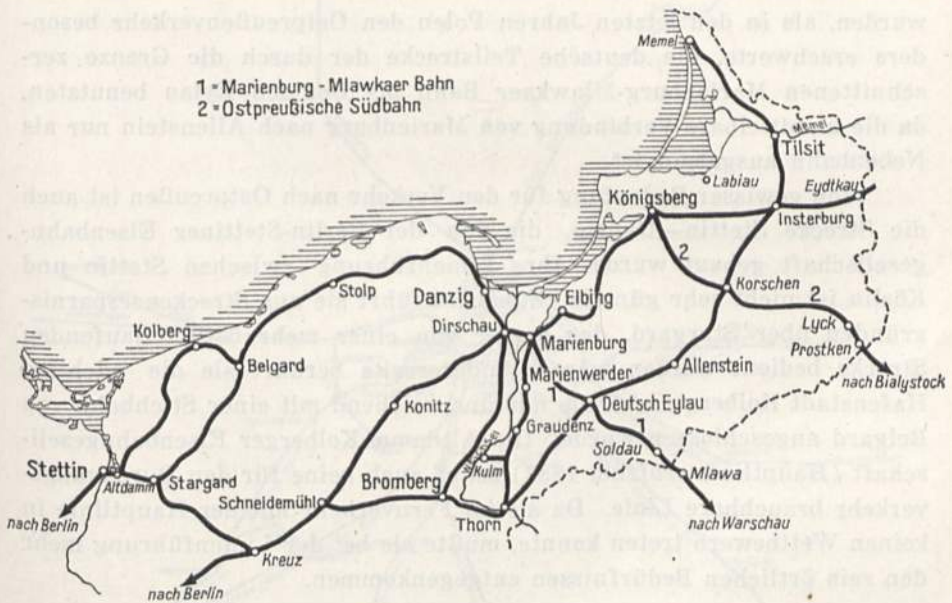


Abb. 1.

Wege, und die natürliche Linie Bromberg—Graudenz—Marienburg ist niemals gebaut worden.

Der Preußische Staat war in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahn- entwicklung dem privaten Bahnbau nicht abgeneigt und ließ deshalb im Nordosten auch einige Privatbahnen zu. So entstand 1865 im Anschluß an die Ostbahn die Privatbahn Insterburg—Tilsit. Sie knüpfte in Inster- burg an, um die Strecke möglichst kurz werden zu lassen, sodaß heute noch der Durchgangsverkehr Königsberg—Tilsit diesen Umweg über Insterburg machen muß, während für den nächsten Weg über Labiau nur eine Nebenbahn besteht.

¹ Vgl. Born, Archiv 1911, S. 893 ff.

Zwei Privatbahnen entstanden zur Verbindung der Ostseehäfen mit ihrem ostpreußischen und dem damals noch sehr wichtigen polnischen Hinterland: Die ostpreußische Südbahn Königsberg—Lyck—Prostken (—Bialystock) 1866—1871 und die Marienburg-Mlawkaer Bahn (kürzeste Verbindung Warschau—Danzig) 1876—1877. Beide sind ausschließlich als Durchgangslinien angelegt worden, während sie in den letzten Jahrzehnten nur noch dem ostpreußischen Binnenverkehr dienen konnten, für den sie aber nicht gebaut sind, weil beide Gesellschaften zum Nachteil des Landes den einträglichen Fernverkehr bevorzugten. Bemerkenswert ist, daß die Schnellzüge Marienburg—Allenstein, die erst eingeführt wurden, als in den letzten Jahren Polen den Ostpreußenverkehr besonders erschwerte, die deutsche Teilstrecke der durch die Grenze zerschnittenen Marienburg-Mlawkaer Bahn bis Deutsch Eylau benutzten, da die unmittelbare Verbindung von Marienburg nach Allenstein nur als Nebenbahn ausgebaut ist.

Von gewisser Bedeutung für den Verkehr nach Ostpreußen ist auch die Strecke Stettin—Danzig, die von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gebaut wurde. Ihre Linienführung zwischen Stettin und Köslin ist nicht sehr günstig. Zunächst führt sie aus Streckenersparnisgründen über Stargard, das besser von einer mehr östlich laufenden Strecke bedient worden wäre. Andererseits berührt sie die wichtige Hafenstadt Kolberg nicht, die nur unzureichend mit einer Stichbahn von Belgard angeschlossen wurde. Die Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft (Hauptlinie eröffnet 1882) schuf auch keine für den Durchgangsverkehr brauchbare Linie. Da sie im Fernverkehr mit der Hauptlinie in keinen Wettbewerb treten konnte, mußte sie bei der Linienführung mehr den rein örtlichen Bedürfnissen entgegenkommen.

2. Mittleres Norddeutschland.

Da Berlin im Eisenbahnzeitalter als Hauptstadt und Wirtschaftsmittelpunkt an Bedeutung ungeheuer zunahm, ist es nicht verwunderlich, daß es schon früh zum Ausgangspunkt wichtiger Fernlinien wurde. Wie schon erwähnt, überließ Preußen den Eisenbahnbau weitgehend den privaten Gesellschaften. Für jede von Berlin ausgehende Fernverbindung bildete sich eine Gesellschaft. Im ganzen sind es neun verschiedene Gesellschaften gewesen, die neben den zwei Staatsbahnstrecken entsprechend neun Fernlinien bauten. Jede Linie endete ursprünglich in einem besonderen Bahnhof. Einige dieser Endbahnhöfe sind später aufgehoben worden, bestehen aber in ihren Gebäuden und z. T. in ihren Gleisanlagen noch heute. Es gab dementsprechend in Berlin elf Endbahnhöfe und zwar (* aufgehobene): 1. Potsdamer Bahnhof (1838, Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn), 2. Anhalter Bahnhof (1841, Berlin-

Anhalter Bahn), 3. Schlesischer Bahnhof (1841, Niederschlesisch-Märkische Bahn), 4. Stettiner Bahnhof (1842, Berlin-Stettiner Bahn), 5. Hamburger Bahnhof* (1846, Berlin-Hamburger Bahn), 6. Görlitzer Bahnhof (1866, Berlin-Görlitzer Bahn), 7. Ostbahnhof* (1867, Ostbahn, Preußische Staatsbahn), 8. Lehrter Bahnhof (1871, Magdeburg-Halberstädter Bahn), 9. Dresdener Bahnhof* (1875, Berlin-Dresdener Bahn), 10. Nordbahnhof* (1877, Berliner Nordbahn), 11. Charlottenburg (1879, Berlin—Güsten—

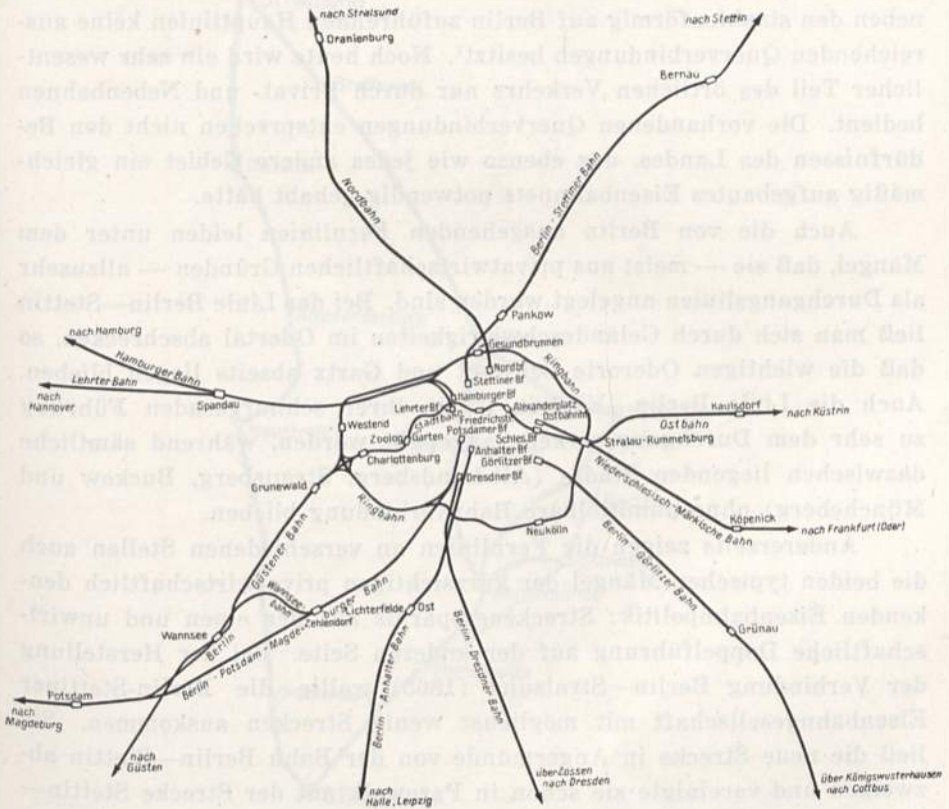


Abb. 2.

Wetzlar, Preußische Staatsbahn). Diese elf Bahnhöfe waren alle Kopfbahnhöfe. An dem Durchgangsverkehr über Berlin hinaus, der dann anderen Gesellschaften zugute kam, hatte die einzelne Gesellschaft kein Interesse. Unter großen Schwierigkeiten sind der preußische Staat und das Deutsche Reich seit 1871 bemüht gewesen, nun — als es eigentlich schon zu spät war — die entsprechenden Verbindungsbahnen zu bauen. 1871—1877 entstand die Ringbahn, und 1882 wurde die Stadtbahn eröffnet, die die Staatsbahnhöfe im Westen (Charlottenburg) und im Osten

(Schlesischer Bahnhof, Ostbahnhof) verband. Über 50 Jahre sind vergangen, bis die entsprechende Nordsüdverbindung in Angriff genommen wurde. Erst in den letzten Jahren konnte man die endgültige Bereinigung der Berliner Bahnhofsverhältnisse ins Auge fassen, wobei die alten Kopfbahnhöfe, die unzeitgemäßen Überbleibsel des liberalistischen Eisenbahnzeitalters, von der Bildfläche verschwinden werden.

Diese übermäßige Zentralisierung der Eisenbahnen in Berlin hat dazu geführt, daß das Eisenbahnnetz des märkischen Landes neben den strahlenförmig auf Berlin zuführenden Hauptlinien keine ausreichenden Querverbindungen besitzt¹. Noch heute wird ein sehr wesentlicher Teil des örtlichen Verkehrs nur durch Privat- und Nebenbahnen bedient. Die vorhandenen Querverbindungen entsprechen nicht den Bedürfnissen des Landes, das ebenso wie jedes andere Gebiet ein gleichmäßig aufgebautes Eisenbahnnetz notwendig gehabt hätte.

Auch die von Berlin ausgehenden Fernlinien leiden unter dem Mangel, daß sie — meist aus privatwirtschaftlichen Gründen — allzusehr als Durchgangslinien angelegt worden sind. Bei der Linie Berlin—Stettin ließ man sich durch Geländeschwierigkeiten im Odertal abschrecken, so daß die wichtigen Oderorte Schwedt und Gartz abseits liegen blieben. Auch die Linie Berlin—Küstrin ist in ihrer schnurgeraden Führung zu sehr dem Durchgangsverkehr angepaßt worden, während sämtliche dazwischen liegenden Städte (Alt-Landsberg, Strausberg, Buckow und Müncheberg) ohne unmittelbare Bahnverbindung blieben.

Andererseits zeigen die Fernlinien an verschiedenen Stellen auch die beiden typischen Mängel der kurzsichtigen privatwirtschaftlich denkenden Eisenbahnpolitik: Streckenersparnis auf der einen und unwirtschaftliche Doppelführung auf der anderen Seite. Bei der Herstellung der Verbindung Berlin—Stralsund (1863) wollte die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft mit möglichst wenig Strecken auskommen. Sie ließ die neue Strecke in Angermünde von der Bahn Berlin—Stettin abzweigen und vereinigte sie schon in Pasewalk mit der Strecke Stettin—Stralsund. Damit erlegte sie dem Durchgangsverkehr Berlin—Stralsund einen erheblichen Umweg auf, der früher oder später den Bau einer Abkürzungslinie veranlassen mußte. An sich war natürlich dem preußischen Staate eine Verbindung, die mecklenburgisches Gebiet vermied, durchaus angenehm; zunächst stand jedoch die kürzere Linie im Vordergrund, weshalb die Berlin-Stettiner Bahn 1852 die Konzession nur bis Greifswald erhielt, die erst 1861 bis Stralsund verlängert wurde². Erst 1877 entstand die Berliner Nordbahn auf dem kürzeren Wege über Neu-

¹ Vgl. Blum, Archiv 1933, S. 631.

² Roloff, Archiv 1916, S. 882.

strelitz. Da die Nordbahn schon während des Baus und die Berlin-Stettiner Bahn bereits 1879 vom Staate übernommen wurde, kam es zu keinem ungesunden Wettbewerb zwischen beiden Linien.

Ähnlich ging die Entwicklung bei der Strecke Berlin—Dresden. Die Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft baute 1848 im Anschluß an ihre Stammstrecke die Bahn Jüterbog—Riesa, die in Riesa an



Abb. 3.

die Stammlinie der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie anschloß. Der geringe Umweg über Jüterbog ließ in der spekulationseifrigen Zeit nach 1871 den Bau einer kürzeren Linie rentabel erscheinen. Im Jahre 1875 eröffnete die Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft die reine Durchgangsstrecke über Elsterwerda. Als typische Wettbewerbsstrecke nahm sie keine Rücksicht auf die örtlichen Bedürfnisse, so daß z. B. die wichtigsten Orte Luckau und Finsterwalde abseits liegen blieben. Ein Jahr zuvor (1874) hatte sogar die Berlin-Görlitzer Bahn ver-

sucht, diesen einträglichen Nordsüdverkehr an sich zu ziehen, indem sie die Linie Lübbenau—Senftenberg—Straßgräbchen baute, die in Senftenberg an die Cottbus-Großenhainer Bahn und in Straßgräbchen an die Sächsische Staatsbahn (über Kamenz—Arnsdorf nach Dresden) an- schloß. Infolge dieses fruchtlosen Wettbewerbs ist die einzige zweck- entsprechende Linienführung unmöglich geworden. Bis kurz vor Lübben hätten beide Strecken — nach Dresden und nach Görlitz — zusammen-

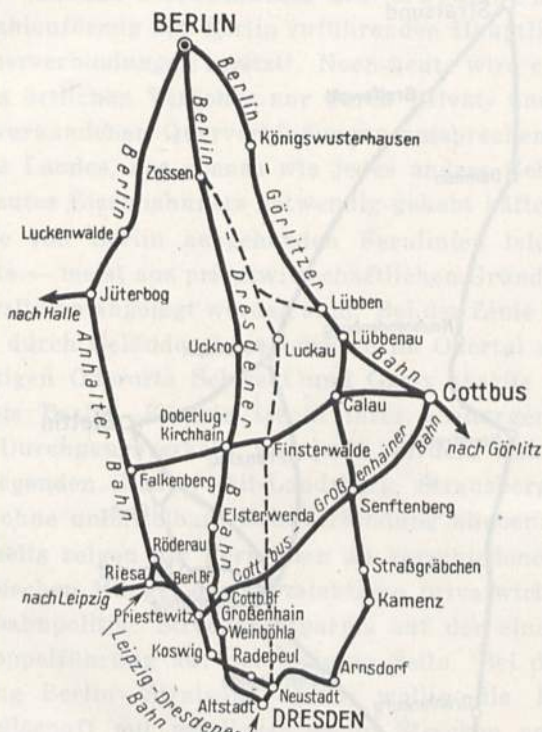


Abb. 4.

laufen können und erst dort hätten sie sich in eine Linie nach Cottbus—Görlitz und eine über Finsterwalde nach Dresden teilen müssen¹.

Eine wenig weitsichtige Eisenbahnpolitik verhinderte auch eine zweckmäßige Linienführung bei den von Berlin nach Westen und Südwesten ausgehenden Fernlinien. Hier schuf die Berlin-Anhalter Bahn die erste durchgehende Verbindung (1840/41). Sie wollte mit ein und derselben Linie sowohl Magdeburg als auch Leipzig anschließen und führte deshalb ihre Strecke von Wittenberg über Dessau nach Köthen,

¹ In dieser Weise ist auch die Autobahn Berlin— $\frac{\text{Dresden}}{\text{Schlesien}}$ geplant.

wo die Magdeburg-Leipziger Bahn erreicht wurde¹. Diese uns heute unbegreiflich erscheinende Köthener Gabel hat auf Jahrzehnte hinaus eine gesunde Entwicklung des Eisenbahnnetzes in dieser Gegend verhindert. Als nämlich die Berlin-Potsdamer Bahn die durchaus folgerichtige Verlängerung ihrer Stammstrecke nach Magdeburg durchführen wollte, legte sich die Berlin-Anhalter Bahn ins Mittel und wies auf die gefährliche Konkurrenz für ihren über Köthen nach Magdeburg gehenden Verkehr hin. Sie hatte Erfolg, und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft — wie sie sich allzu voreilig seit 1846 nannte — erhielt



Abb. 5.

die Konzession nur für eine Verlängerung bis Burg² und konnte sie im Anschluß daran nur bis Magdeburg-Friedrichstadt (rechtes Elbufer) fortsetzen. Erst 1873 wurde endlich die Verbindungsstrecke Burg—Magdeburg Hauptbahnhof eröffnet. Diese Verzögerung im Bau der Magdeburger Bahn war von folgenschwerer Bedeutung. Dem wichtigen Verkehr Berlin—Hannover fehlte lange die gute Verbindung. Um ihn an sich zu ziehen, baute die rührige Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die durchlaufende Berlin-Lehrter Bahn (1871). Damit schaltete sie den alten Fernweg Berlin—Hannover aus, der über Magdeburg—Braunschweig lief. Da auch die spätere Strecke Magdeburg—Braun-

¹ Vorgeschichte vgl. Fleck, Archiv 1895, S. 13 ff.

² Vgl. Fleck, Archiv 1895, S. 263, 267.

schweig—Hannover dem zügigen Durchgangsverkehr manches Hindernis entgegengesetzte, läuft heute noch der Hauptverkehr zwischen Berlin und Hannover über Stendal und läßt die eigentlichen alten Verkehrsstützpunkte Magdeburg und Braunschweig abseits liegen¹.

Zwischen Berlin und Halle—Leipzig sorgte die Berlin-Anhalter Bahn schon früher (1859) für die Erbauung der Abkürzungslinie über Bitterfeld. Nur der Name der Bahngesellschaft und heute noch die sonst unverständliche Bezeichnung „Anhalter Bahnhof“ in Berlin erinnern an die einstige Linienführung über Köthen. Für den Durchgangsverkehr

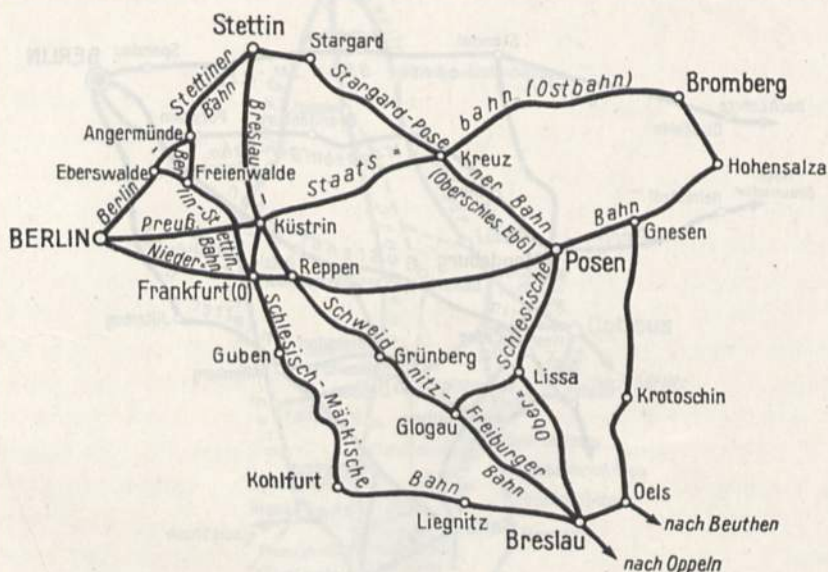


Abb. 6.

nach dem Westen blieben die Bahnverhältnisse ungünstig. Sie entsprachen nicht den militärischen Bedürfnissen und veranlaßten schließlich den preußischen Staat zur Anlage einer guten Durchgangsverbindung². So entstand 1879 die Berlin-Güstener Bahn. Da sie aber alle großen Orte abseits liegen läßt, konnte sie erst nach dem Bau der Strecke Wiesenburg—Meinsdorf (1921/23) in den regelmäßigen Durchgangsverkehr eingeschaltet werden, wodurch gleichzeitig auch die verödete Anhalter Bahn Dessau—Köthen wieder belebt wurde.

¹ Vgl. Blum, Archiv 1933, S. 628 ff.

² Dabei spielte auch die Erwägung eine Rolle, daß eine staatliche Konkurrenz gegenüber den Privatbahnen notwendig und heilsam sei. Vgl. die bei v. d. Leyen, Eisenbahnpolitik Bismarcks, 1914, S. 167 und 174 veröffentlichten Schreiben Bismarcks und des Finanzministers.

Die für die oberschlesische Kohlenausfuhr wichtige Strecke **Breslau—Stettin** wurde ebenfalls durch die kurzsichtige Politik der Eisenbahngesellschaften ungünstig gestaltet. Seit 1871 baute die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft an einer Odertalstrecke, die diesen Durchgangsverkehr aufnehmen sollte. Die durchgehende Strecke, die 1877 Stettin erreichte, vermied den kleinen Umweg über Frankfurt (Oder), da man sonst der Preußischen Staatsbahn ins Gehege gekommen wäre. Das nutzte die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft aus, die im gleichen Jahre die Strecke Angermünde—Frankfurt (Oder) eröffnete. In Frankfurt (Oder) schloß sie an die Strecke der Preußischen Staatsbahn nach Breslau an. So entstanden unnötigerweise zwei Wettbewerbsstrecken. Der heutige Verkehr benutzt nun die südliche Hälfte der von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn gebauten Strecke für den Durchgangsverkehr Berlin—Breslau über Glogau. Der Schnellzugsverkehr zwischen Breslau und Stettin aber macht den Umweg über Frankfurt (Oder).

3. Südostdeutschland.

Bis eine brauchbare Verbindung zwischen **Berlin** und **Breslau** entstand, sind viele Jahre vergangen, und noch heute krankt das Eisenbahnnetz im Lausitzer Gebiet an der Kurzsichtigkeit der damaligen Eisenbahnpolitik. Die Niederschlesisch-Märkische Bahn, die als erste Berlin und Breslau verband, sollte an möglichst vielen Städten vorbeiführen. Sie setzte die Berlin-Frankfurter Bahn (1841) fort und führte über Guben—Sommerfeld—Sorau nach Kohlfurt, von wo eine Stichbahn nach Görlitz ging. Erst von Kohlfurt ab lief sie über Liegnitz geradewegs nach Breslau. Sagan und Glogau waren durch die in Hansdorf abgehende Niederschlesische Zweigbahn (später zur Oberschlesischen Bahn gehörig) angeschlossen. Die 1846 vollendete Stammlinie übernahm bereits 1852 der Preußische Staat. Erst viel später wurden die großen Umwege abgekürzt. Seit 1872 war der Weg über Cottbus möglich (Berlin—Cottbus: Berlin-Görlitzer Bahn, Cottbus—Sorau: Halle-Sorau-Gubener Bahn). Die Görlitzer Bahn machte seitdem der alten Hauptstrecke erhebliche Konkurrenz. Die Abkürzungsstrecke Sommerfeld—Sagan—Liegnitz entstand erst 1875. Kurz zuvor (1874) gaben die Strecken der Märkisch-Posener Bahn (Frankfurt[O]—Reppen) und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn (Breslau—Glogau—Reppen) den kürzeren Weg über Frankfurt (Oder) frei. Diese verschiedenen Wege läuft auch heute noch der durchgehende Verkehr. Geblieben ist das unsinnige Verkehrsdreieck Sorau—Sagan—Gassen. Die Strecke Sommerfeld—Kohlfurt entspricht in keiner Weise den eigentlichen Verkehrsbedürfnissen. Nur weil

sie einst den Breslauer Verkehr aufnehmen sollte, wurde sie so weit östlich geführt. Während der Verkehr nach Breslau nun über die spätere Abkürzungslinie läuft, muß der Verkehr Frankfurt (O)—Görlitz heute noch den überflüssigen Umweg über Kohlfurt machen.

Überhaupt stellt Kohlfurt den Schulfall einer kurzsichtigen Verkehrsplanung dar. Als Gabelpunkt der Niederschlesisch-Märkischen Bahn entstand es. Obwohl es diese Aufgabe nicht mehr hat, ist es heute zu einem Verkehrsknoten mitten in der menschenleeren Heide geworden, der unnötigerweise den Durchgangsverkehr von Görlitz abzieht. Das geschah durch den Bau der Oberlausitzer Bahn Falkenberg—Kohlfurt (1874), die die alte Strecke Liegnitz—Kohlfurt nach Westen fortsetzt, um damit den wichtigen Verkehr Mitteldeutschland—Schlesien vom natürlichen Weg über Dresden auf rein preußische Strecken abzuleiten.



Abb. 7.

Ein weitsichtig aufgebautes Eisenbahnnetz wäre jedenfalls ohne einen Knotenpunkt bei Kohlfurt ausgekommen und hätte vor allem dem alten Verkehrsmittelpunkt Görlitz die Bedeutung gegeben, die ihm zukommt.

Als im Jahre 1856 die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft die Strecke Berlin—Posen eröffnete, wollte sie damit auch den Verkehr zwischen Breslau und Stettin an sich ziehen; denn in Posen schloß sie an die Stargard-Posener Bahn an, die dann 1866 von der Oberschlesischen Bahn übernommen wurde. Damit wurde der ober-schlesischen Kohle ein Weg zur Kohlenausfuhr nach Übersee eröffnet. Dieser Umweg, den nun der oderabwärts gehende Verkehr über Posen (oder über Berlin) machen mußte, ließ der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisen-gesellschaft den Bau einer Abkürzungslinie über Glogau—Küstern lohnend erscheinen, die oben schon erwähnt wurde. — Auf der anderen Seite stellte die anschließend daran 1872/73 von der Oberschlesischen Bahn

über Lissa und Posen nach Bromberg und Thorn hergestellte Verbindung einen gewissen Umweg dar. Die Öls-Gnesener Bahn versuchte 1875 eine Abkürzung zu schaffen. Es gelang ihr jedoch nicht, den Hauptverkehr von der Strecke über Posen abzuziehen. Bemerkenswert ist auch hier, wie jeder größere Umweg zum Bau einer Abkürzungslinie herausfordert.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft entstand zur Herstellung der Verbindung O b e r s c h l e s i e n s mit Breslau. Sie baute auch den größten Teil der Bahnen im Oberschlesischen Industriegebiet. Nur ein Konkurrenzunternehmen kam ihr dort ins Gehege. Wieder ist hier ein Eisenbahnumweg der eigentliche Anlaß gewesen. Die Stammstrecke

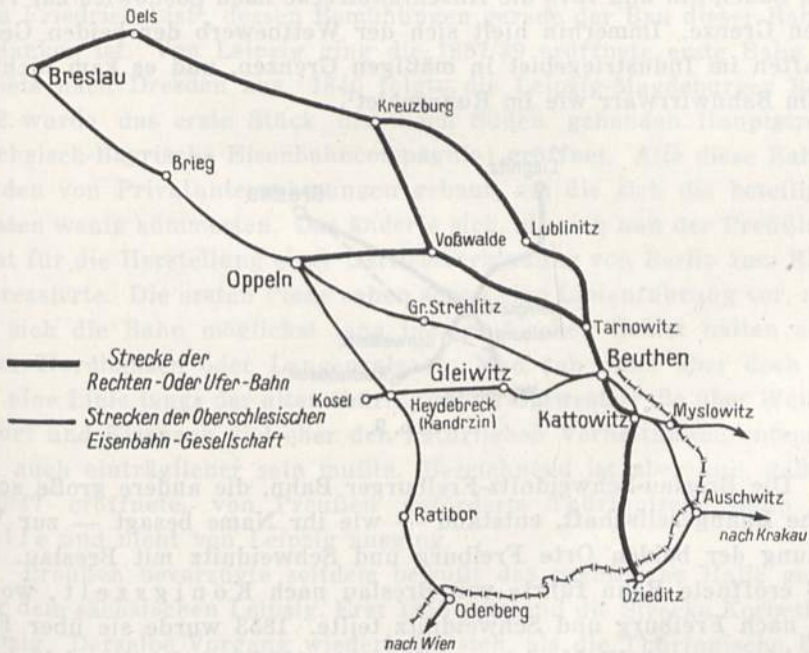


Abb. 8.

der Oberschlesischen Bahn (1845) führte nämlich von Oppeln im Oderthal bis Kandrzin (heute Heydebreck) aufwärts und wandte sich dann erst nach Osten. Diese Linienführung sollte den Anschluß der Wilhelmsbahn (Kandrzin—Oderberg 1847/48, mit Fortsetzung nach Wien) erleichtern und Kosel, den Hafen des Industriegebiets, anschließen. Dieser Umweg, den heute noch die Schnellzüge nach Oberschlesien machen, regte zum Bau einer Abkürzungslinie an. Freilich hatte sich die Oberschlesische Bahn zur Abwendung der drohenden Konkurrenz zunächst die Konzession für eine solche Linie verschafft, aber dann mit dem Bau so lange gezögert, bis sich nun für die Ausführung ein anderes Unter-

nehmen fand. So entstand 1858 die Oppeln-Tarnowitzer Bahn, die dem Industriegebiet eine kürzere Verbindung nach Oppeln und Breslau bot. Aus dieser Stammbahn entwickelte sich die Rechte-Oderufer-Eisenbahngesellschaft, die später (1868 und 1884) weitere Verbindungen zwischen dem Industriegebiet und Breslau herstellte. 1878 baute dann die Oberschlesische Bahn ihrerseits die Abkürzungslinie Beuthen—Großstrehlitz—Oppeln. Die Rechte-Oderufer-Bahn griff sogar in den eigentlichen Bereich der Oberschlesischen Bahn, ins Oberschlesische Industriegebiet, ein. Vor allem versuchte sie, den Auslandsverkehr an sich zu ziehen. 1868 entstand die Strecke Tarnowitz—Beuthen—Pleß—Dzieditz nach Süden hin und 1876 die Anschlußstrecke nach Sosnowice zur russischen Grenze. Immerhin hielt sich der Wettbewerb der beiden Gesellschaften im Industriegebiet in mäßigen Grenzen, und es kam nicht zu einem Bahnwirrwarr wie im Ruhrgebiet¹.



Abb. 9.

Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, die andere große schlesische Bahngesellschaft, entstand — wie ihr Name besagt — zur Verbindung der beiden Orte Freiburg und Schweidnitz mit Breslau. Die 1843 eröffnete Bahn führte von Breslau nach Königszell, wo sie sich nach Freiburg und Schweidnitz teilte. 1853 wurde sie über Freiburg hinaus nach Waldenburg verlängert. 1856 entwickelte sich durch den Bau der Strecke Königszell—Liegnitz um den Knotenpunkt Königszell ein Bahnkreuz. Durch die Wahl von Königszell wurde der wichtige Industrieort Schweidnitz benachteiligt. Ohne besondere Schwierigkeiten hätte die Bahn Breslau—Waldenburg über Schweidnitz geführt werden können. Beim Bau dieser Bahn aber, die zu den ersten Schlesiens gehört, scheute man den geringen Umweg und meinte, der Bedeutung von Schweidnitz durch eine kurze Anschlußbahn gerecht werden zu können.

¹ Dieser Wettbewerb wurde zunächst sogar vom Staate unterstützt, vgl. das Schreiben des Handelsministers vom 5. März 1873, veröffentlicht bei v. d. Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, 1914, S. 171.

4. Mitteldeutschland.

Leipzig ist unbestrittenermaßen der Mittelpunkt des mitteldeutschen Raumes, der im Westen Thüringen einschließt, im Norden bis Magdeburg, im Osten bis über Dresden hinaus und im Süden bis zum Fichtelgebirge reicht. Man sollte meinen, daß bei der Entwicklung des Eisenbahnnetzes diese Stadt ganz natürlich zum Knotenpunkt der durchgehenden Linien werden mußte, um so mehr als es im flachen Ober-sächsischen Tiefland keine Geländeschwierigkeiten gibt. Die Geschichte der ersten Eisenbahnen in Mitteldeutschland zeigt auch, daß diese Bedeutung von Leipzig sich von Anfang an durchsetzte. Bekanntlich war es ja Friedrich List¹, dessen Bemühungen gerade der Bau dieser Bahnen zu danken ist. Von Leipzig ging die 1837/39 eröffnete erste Bahn des Gebiets nach Dresden aus. 1840 folgte die Leipzig-Magdeburger Bahn. 1842 wurde das erste Stück der nach Süden gehenden Hauptstrecke (Sächsisch-Bayrische Eisenbahncompagnie) eröffnet. Alle diese Bahnen wurden von Privatunternehmungen gebaut, um die sich die beteiligten Staaten wenig kümmerten. Das änderte sich, als sich nun der Preußische Staat für die Herstellung einer Ostwestverbindung von Berlin zum Rhein interessierte. Die ersten Pläne sahen schon eine Linienführung vor, nach der sich die Bahn möglichst lang im preußischen Gebiet halten sollte (über Nordhausen oder Langensalza)². Man sah dann aber doch ein, daß eine Linie längs der alten thüringischen Ostweststraße über Weimar, Erfurt und Eisenach viel eher den natürlichen Verhältnissen entsprach und auch einträglicher sein mußte. Bezeichnend ist aber nun, daß die 1846/47 eröffnete, von Preußen geförderte Thüringische Bahn von Halle und nicht von Leipzig ausging.

Preußen bevorzugte seitdem bewußt das preußische Halle gegenüber dem sächsischen Leipzig. Erst 1856 entstand die Strecke Korbetha—Leipzig. Derselbe Vorgang wiederholte sich, als die Thüringische Bahn eine Anschlußbahn in Richtung Gera baute (1859). Diese Bahn führte vom preußischen Weißenfels über das preußische Zeitz nach Gera. Erst 14 Jahre später (1873) baute die Thüringer Bahn die natürliche, längs der Elster verlaufende Verbindungsstrecke Leipzig—Zeitz. Im Jahre 1859 kürzte die Berlin-Anhalter Bahn den bereits erwähnten Umweg über Köthen durch die Strecke über Bitterfeld ab. Damals wurden sowohl Halle als auch Leipzig angeschlossen, aber Halle erhielt die gerade umweglose Verbindung, während die Strecke nach Leipzig den Umweg

¹ Vgl. schon seine berühmte Schrift: „über ein sächsisches Eisenbahnsystem usw.“ 1833, besonders S. 15 u. 18.

² So der Chef des preußischen Postwesens Nagler, vgl. Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands 1844, S. 1102.

über Bitterfeld machen mußte. Auch nach der Reichsgründung kam es noch einmal zu einer ähnlichen Linienführung. Die Halle-Sorau-Gubener Bahn, die Mitteldeutschland mit der Niederlausitz verbinden sollte (eröffnet 1871/72), führte nur durch preußisches Gebiet und hatte ihren westlichen Endpunkt in Halle, nicht — wie es den natürlichen wirtschaftlichen Verhältnissen entsprochen hätte — in Leipzig. Erst zwei Jahre später baute man die Anschlußstrecke Eilenburg—Leipzig. Damit wurde aber die Strecke Eilenburg—Halle überflüssig, die nur als Umgehungslinie entstanden war.

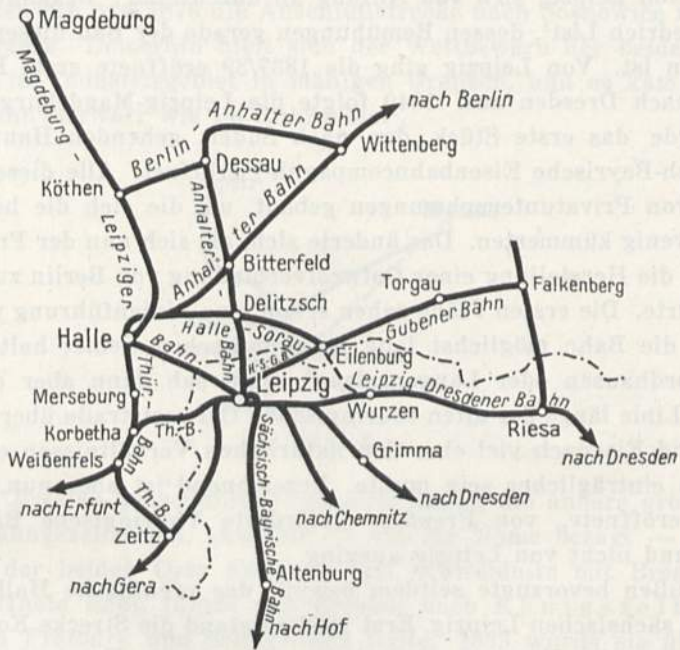


Abb. 10.

Wenn nun auch Leipzig nach und nach von allen Seiten her durch Hauptlinien angelaufen wurde, so war es damit noch nicht in den Durchgangsverkehr eingeschaltet. Der Durchgangsverkehr von Berlin in Richtung Süd- und Südwestdeutschland (über Erfurt oder Saalfeld) wurde noch in der Nachkriegszeit aus alter Gewohnheit ausschließlich über Halle geleitet. Selbstverständlich spielten dabei die betrieblichen Schwierigkeiten des Kopfbahnhofs in Leipzig eine maßgebende Rolle. Aber auch sie sind eine Folge der unglücklichen Grenzverhältnisse. Die vielen Gesellschaften, deren Linien von Leipzig ausgingen, hatten natürlich dort — wie in Berlin und anderwärts — möglichst ihre eigenen Bahnhöfe. Während es aber in Frankfurt schon 1888 gelang, die vielen

Bahnhöfe durch einen Hauptbahnhof zu ersetzen, konnte erst über 20 Jahre später der neue Leipziger Hauptbahnhof eröffnet werden. Nach der Verstaatlichung der verschiedenen Gesellschaften trafen sich hier in Leipzig die preußischen und sächsischen Staatsbahnen. Der neue Bahnhof wurde ein Gemeinschaftsbahnhof, der bis vor wenigen Jahren in einen preußischen und einen sächsischen Teil zerfiel. Es zeigt sich hier, was es bedeutete, wenn die einheitliche Führung fehlte, und heute noch haben wir unter den Folgen jener ungünstigen Verhältnisse zu leiden.

Bezeichnend für die partikularistische Eisenbahnpolitik der früheren Zeit ist auch die Tatsache, daß die preußisch-sächsische Grenze zwischen Eilenburg und Riesa inmitten einer dichtbesiedelten Gegend von keiner Bahn gekreuzt wird. Die Strecke Eilenburg—Wurzen ist erst 1926/27 gebaut worden. So bildete hier die Landesgrenze für den Eisenbahnbau ein größeres Hindernis als etwa ein Gebirge.

Von den beiden Wettbewerbslinien zwischen Berlin und Dresden war oben schon die Rede. Diese unwirtschaftliche Doppelführung wird am deutlichsten etwa in der Höhe von Großenhain. Von dort ab laufen die Strecken der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie und der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft im Abstand von nur wenigen Kilometern nebeneinander her. Bei Coswig kreuzten sie sich damals und die Berliner Strecke wechselte auf das andere Elbufer über, während die Leipziger Strecke über Radebeul nach Dresden-Neustadt weiter lief. So kam es auch zu den eigenartigen Bahnhofsverhältnissen in Großenhain, wo sich die Linien Berlin—Dresden und Dresden—Cottbus ohne gemeinsamen Bahnhof kreuzen. Noch heute besitzt Großenhain einen Berliner Bahnhof (Berlin-Dresdener Bahn) und einen Cottbuser Bahnhof, wo früher die Cottbus-Großenhainer Bahn an die Strecke der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie anschloß, die zunächst (1870—1874) auch diese Strecke nach Cottbus mitbetrieb.

In Mitteldeutschland ist noch ein bezeichnender Fall der Streckensparnis zu erwähnen. Oschersleben wurde als Gabelort für die Bahnen Magdeburg—^{Halberstadt}_{Braunschweig} gewählt (1843). Während zwischen Magdeburg und Braunschweig später die Abkürzungslinie gebaut wurde, muß der Verkehr Magdeburg—Halberstadt immer noch den Umweg über Oschersleben machen.

5. Schleswig-Holstein und Mecklenburg.

Die Strecke Berlin—Hamburg ist in ihrer Hauptbedeutung eine reine Durchgangslinie. Gegenüber dem starken Verkehr zwischen den beiden Millionenstädten treten die Zwischenhalte in ihrer Bedeu-

tung weit zurück. Der Weg, den dieser Durchgangsverkehr nehmen muß, entspricht aber auf große Strecken in keiner Weise den Bedürfnissen des Schnellverkehrs. Unter den drei beträchtlichen Abweichungen von der günstigen Linie stellt sich die Nordausbuchtung über Ludwigslust—Hagenow heute am unsinnigsten dar. Alle durchlaufenden Züge müssen hier einen Umweg fahren, der nur den partikularistischen und engstirnigen Wünschen eines mecklenburgischen Fürsten seine Entstehung verdankt. Zunächst wurde verlangt, die Durchgangsstrecke solle über

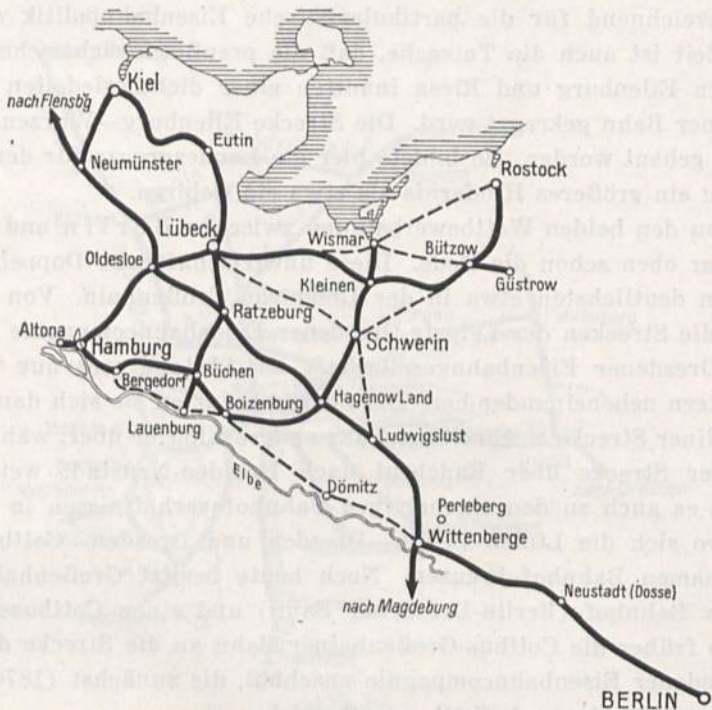


Abb. 11.

die Landeshauptstadt Schwerin gehen. Als das nicht durchzusetzen war, verlangte man wenigstens die Führung über die Residenz Ludwigslust und über Hagenow; von Hagenow sollte eine Stichbahn nach Schwerin führen. Da die Hamburger Bahn das Land Mecklenburg nicht umgehen konnte, war man gezwungen, diesen Wünschen zu willfahren. Der unter den beteiligten Staaten geschlossene Vertrag sah dann die heutige Linienführung vor¹. Daß diese engstirnige Eisenbahnpolitik der Landeshauptstadt Schwerin nichts genützt, sondern ihr eher geschadet hat, wird sich bei der weiteren Darstellung zeigen.

¹ Vgl. Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands 1844, S. 352 ff.

Die beiden anderen Umwege sind demgegenüber nicht so schwerwiegend. Zunächst sollte die Linie wie die alte Landstraße über Perleberg gelegt werden. Man entschloß sich aber, sie näher an die Elbe heranzuführen, um bei dem damals noch unbedeutenden Ort Wittenberge einen bequemerem Anschluß nach Magdeburg zu ermöglichen¹. Dieser Entschluß bedeutete für die Eisenbahn eine kleine Streckenverlängerung — verstärkte freilich damit den Ludwigscluster Umweg —, er entschied aber, daß Wittenberge und nicht die alte Hauptstadt der Priegnitz, Perleberg, zum Mittelpunkt der Gegend wurde. Der dritte Umweg wurde aus technischen Gründen notwendig. Von Boizenburg ab biegt die Bahn abermals nach Norden aus und läuft über Büchen—Schwarzenbek. Den an sich natürlichen Weg über Lauenburg vermied man, weil der dort eng an die Elbe herantretende Steilabfall zu teure Bauten erfordert hätte². Das zum Ausgleich dafür gewährte Lauenburger Eisenbahnprivileg (freie Fahrt zwischen Lauenburg und Büchen für alle Lauenburger Einwohner) hat als eisenbahngeschichtliche Merkwürdigkeit bis in unsere Zeit bestanden. Heute hätte man wahrscheinlich leichter diese technischen Schwierigkeiten bewältigen können. So entstand die heutige Durchgangslinie Berlin—Hamburg, die 37 km, d. h. um 13 %, länger ist als die kürzeste mögliche Verbindung; der Umweg zwischen Wittenberge und Hamburg beträgt sogar 20 % (29 km)³.

Auf die Schwierigkeiten, die Dänemark der unmittelbaren Verbindung Hamburg—Lübeck entgegensetzte, weil es fremde Häfen nicht fördern wollte, braucht hier nicht eingegangen zu werden. Zugelassen wurde deshalb nur die Anschlußbahn L ü b e c k — B ü c h e n zur Berlin-Hamburger Bahn (1851). Erst 1865 konnte die unmittelbare Verbindung Hamburg—Lübeck in Betrieb genommen werden. Die Bahn Lübeck—Büchen stellte seitdem nur noch die Verbindung mit Berlin und Hannover her. Die ungünstigen Bahnhofsverhältnisse in Hamburg und Altona bewogen aber später (1894/97) Preußen zum Bau einer Durchgangslinie, die von Hagenow über Ratzeburg und Oldesloe nach Neumünster ging und damit ohne Berührung von Hamburg schneller nach Kiel und Flensburg führte. Seitdem steht dem Verkehr Berlin—Lübeck der kürzere Weg über Ratzeburg zur Verfügung, und Büchen hat damit seine einstige Bedeutung zum größten Teil eingebüßt.

Im westlichen Mecklenburg ist das V e r k e h r s k r e u z bei K l e i n e n von besonderer Bedeutung. Hier laufen die Bahnen von Lübeck, Schwerin, Wismar und Bützow (Rostock) zusammen. Man glaubte, da-

¹ Vgl. Reden, a. a. O., S. 367.

² Reden, a. a. O., S. 350.

³ Esselbrügge, Archiv 1933, S. 1366.

durch Strecken zu sparen, hat aber auf diese Weise den Durchgangsverkehr in falsche Bahnen geleitet. Als Fortsetzung der Anschlußbahn Hagenow—Schwerin (1847) entstand 1898 die Nordsüdlinie Schwerin—Wismar. Für den Anschluß nach Rostock und Güstrow wählte man dann (1850) den unbedeutenden Ort Kleinen. Zum mindesten die Verbindung nach Rostock wäre damals besser von Wismar ausgegangen. Als nun 1870 die in Lübeck begonnene Ostwestbahn entstand, wurde sie deshalb nicht — wie natürlich — nach Wismar geführt, sondern nach Kleinen, wo sie von der Bahn Kleinen—Rostock fortgesetzt wurde. Gleichzeitig schuf man damit eine Verbindung Lübeck—Schwerin. Aber indem man glaubte, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, verschaffte man beiden Orten, Schwerin und Wismar, keinen Vorteil. Der

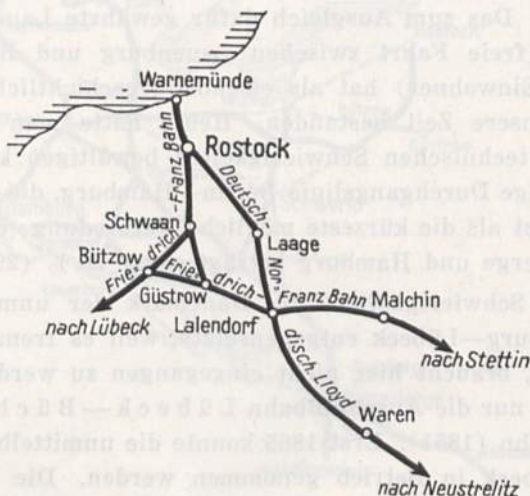


Abb. 12.

Ostwestdurchgangsverkehr geht seitdem über Kleinen und nicht über Schwerin oder Wismar, die nur mit Umsteigen zu erreichen sind. Der Verkehr auf der Nordsüdlinie $\frac{\text{Hagenow}}{\text{Ludwigslust}}$ —Schwerin—Wismar ist unbedeutend, da sich der Durchgangsverkehr in Wismar totläuft und ihm im Süden eine entsprechende Fortsetzung fehlt.

Schwerin liegt heute abseits vom großen Verkehr. Eine weit-sichtige Planung hätte eine Linie von Lübeck über Schwerin nach Wittenberge vorgesehen, die dort die durchlaufende Linie Hamburg—Berlin erreicht hätte. Schwerin wäre damit in den Durchgangsverkehr Berlin—Kiel eingeschaltet worden. Der erste Fehler lag gerade im Verlangen Mecklenburgs, Schwerin durch die Nordausbuchtung der Berlin—

Hamburger Strecke zu bevorzugen. Damit erhielt wohl Schwerin ziemlich früh Eisenbahnanschluß, die Linienführung gestaltete sich jedoch so, daß für eine über Schwerin laufende Linie kein Bedürfnis mehr bestand. Die Bahnen nach Lübeck und Kiel wurden später bei Hagenow ebensogut angeschlossen. Der zweite Fehler lag dann in der Wahl von Kleinen, das als Knotenpunkt an die Stelle Schwerins trat. Auf diese Weise hat eine engstirnige, kurzsichtige Eisenbahnpolitik dem mecklenburgischen Eisenbahnnetz eine unmögliche Gestalt gegeben.

In Mecklenburg findet sich auch eine kleine Doppelführung. Als der Deutsch-Nordische Lloyd die Bahn Neustrelitz — Rostock — Warnemünde baute (1886), berücksichtigte er nicht die vorhandenen Strecken der Friedrich-Franz-Bahn bei Güstrow und Bützow, son-



Abb. 13.

dern führte die Bahn abseits von Güstrow über Laage nach Rostock. Die Friedrich-Franz-Bahn baute darauf die Abkürzungsstrecke Güstrow — Schwaan (1887), so daß es nun zwischen Lalendorf und Rostock zwei gleichlaufende Bahnen gab. Nach der Verstaatlichung (1890 und 1894) wurde der Durchgangsverkehr Neustrelitz — Rostock über Güstrow geleitet und die Strecke über Laage wurde für diesen Verkehr überflüssig.

Als der Plan einer Bahn von Altona nach Kiel entstand, wollte man diese erste Bahnlinie Schleswig-Holsteins möglichst vielen Städten zugute kommen lassen. Wie so oft bei den ersten Bahnbauten rechnete man damals nicht mit einer späteren Erweiterung des Bahnnetzes. Auch hier griff außerdem ein landesherrlicher Wunsch ein. Dänemark verlangte, daß gleichzeitig das als Konkurrenzhafen gegen Hamburg ge-

gründete Glückstadt eine Bahnverbindung erhielt. Um den Anschluß nach Glückstadt zu erleichtern, führte man die Altona—Kieler Strecke über Elmshorn¹ und gab ihr erst von da ab die gerade Richtung über Neumünster nach Kiel. Dieser durch einen partikularistischen Wunsch entstandene Umweg ist heute in keiner Weise mehr gerechtfertigt, denn Glückstadt ist nicht das geworden, was die Dänenkönige erwarteten. Auch bedeutet heute das Zusammenfallen der Fernbahnen nach Kiel, Flensburg und Westerland auf der Strecke Altona—Elmshorn keine Ersparnis mehr, sondern hat umgekehrt eine unangenehme Überlastung dieser Strecke zur Folge. Die Pläne zum Bau einer Abkürzungslinie Altona—Neumünster sind bisher nicht verwirklicht wor-



Abb. 14.

den. Die Privatbahn Altona—Kaltenkirchen—Neumünster erschließt heute das dazwischenliegende Gebiet.

Aus der kurzen Anschlußstrecke Elmshorn—Glückstadt entwickelte sich nach und nach die Schleswig-Holsteinische Marschbahn, d. h. die westliche Nordsüdstrecke Schleswig-Holsteins. Ihre nur schrittweise Verlängerung (Glückstadt 1845, Itzehoe 1857, Heide 1878, Hvidding — dänische Grenze — 1887) hatte eine für den Durchgangsverkehr ungünstige Linienführung zur Folge. Die Bahn ändert ihre Richtung mehrfach im rechten Winkel (wie z. B. bei Itzehoe) und bildet bei Glückstadt geradezu eine Schleife. Hätte man die Linienführung von

¹ Vgl. Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands 1844, S. 1827.

vorne herein dem starken Durchgangsverkehr (Bäderverkehr!) angepaßt, so hätte man manchen Umweg, namentlich die Glückstädter Schleife, vermeiden müssen.

Die erste Bahn in Schleswig wurde von dem englischen Bahnunternehmer Peto erbaut. Er hatte merkwürdigerweise weniger an der wichtigen Nordsüdlinie zur Fortsetzung der Altona—Kieler Bahn Interesse, sondern mehr an einer Verbindung der Westküste mit der Ostküste, auf die englische Schifffahrtskreise Wert legten. So entstand 1854 die Durchgangslinie Tönning—Husum—Flensburg, an die in Osterrohrstedt eine Stichbahn nach Rendsburg anschloß. Diese Bahn berührte noch nicht einmal die Hauptstadt Schleswig, sondern führte weiter westlich bei Klosterkrug vorbei. Der Nordsüdverkehr mußte in Osterrohrstedt Kopf machen. Dieses Musterbeispiel einer verkehrten Streckengabel ist jedoch später beseitigt worden. Es entstand dabei eine Nordsüdstrecke, von der in Jübeck die Bahn nach Husum abzweigt. Geblieben ist nur die verhältnismäßig starke Ausbiegung der Nordsüdstrecke nach Westen zwischen Schleswig und Eggebek.

6. Nordwestdeutschland.

Verschiedentlich wurde schon darauf hingewiesen, daß die erste Bahnlinie einer Gegend oft dazu bestimmt war, möglichst viele, auch abgelegene Orte zu berühren und zu verbinden, womit sie aber dem heutigen Durchgangsverkehr große Umwege auferlegt, die bei etwas mehr Weitsicht hätten vermieden werden können. Diese Erscheinung zeigt sich auch bei der Planung der ersten Bahn des Königreichs Hannover, die Hannover und Hamburg verbinden sollte. Schon damals hätte der wichtige Nordsüd-Durchgangsverkehr die Anlage einer möglichst umweglosen Linie gerechtfertigt. In den 40er Jahren betrachtete man aber die Eisenbahn als eine große Seltenheit, so daß man es für notwendig hielt, sie möglichst vielen Städten zugute kommen zu lassen. Andererseits war man um die Rentabilität besorgt und wollte damit auch das größtmögliche Maß von Verkehr der neuen Linie zuführen. Die Frucht dieser Erwägungen waren das Bahnkreuz von Lehrte und die große östliche Ausbiegung über Ülzen—Lüneburg¹.

Das Bahnkreuz von Lehrte ist das Ergebnis eines Kompromisses. Die von Norden über Celle kommende Linie sollte auch einen günstigen Anschluß nach Braunschweig erhalten, und andererseits wollte man ohne weiteren Streckenbau eine Verbindung von Braunschweig und Hannover ermöglichen. Die zuerst beabsichtigte Bahngabel bei Burgdorf wurde später nach Süden verschoben, so daß die zunächst zu bauende Verbin-

¹ Hierzu und zu dem folgenden vgl. Overmann, Archiv 1937, S. 306 ff.

dung Hannover—Braunschweig wenigstens ohne Umweg ausgeführt werden konnte. So entstand der Knotenpunkt Lehrte. 1843 wurde die Strecke Hannover—Braunschweig fertig, 1845 die Bahn nach Celle und 1846 Lehrte—Hildesheim. Damit war das Bahnkreuz entstanden, über das diese vier Orte seitdem in Verbindung stehen und das das Herzstück des niedersächsischen Bahnnetzes werden konnte. Für die Verbindung Hamburg—Hannover bedeutete der Umweg über Lehrte, wo die Züge Kopf machen mußten, ein beträchtliches Hindernis. Dazu kam für die weiter nach Süden fahrenden Züge auch noch das Kopfmachen in Hannover. Gewiß konnte sich in Lehrte ein Teil des Umsteigeverkehrs nach Braun-

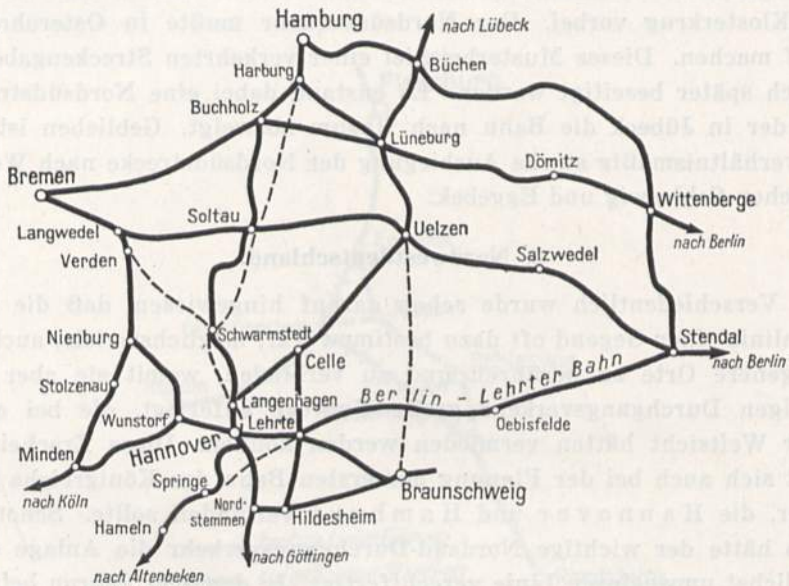


Abb. 15.

schweig und Hildesheim abwickeln, aber das war in Hannover ebensogut möglich. Lehrte drohte geradezu, Hannover in seiner zentralen Stellung zu entthronen. Der von Norden kommende Verkehr konnte unmittelbar über Hildesheim fast schneller den Nordsüdweg des Leinetals erreichen. Bezeichnend ist auch der spätere Plan der Magdeburg-Halberstädter Bahn, die ihre Berlin-Lehrter Bahn (1871) unter Umgehung von Hannover durch eine Bahn von Lehrte nach Springe fortsetzen wollte; dort sollte sie die ihr gehörige Hannover-Altenbekener Bahn erreichen und damit eine stark abgekürzte wettbewerbsfähige Durchgangslinie Berlin—Niederrhein herstellen. Erst in letzter Zeit ist der Lehrter Umweg für die Nordsüdverbindung beseitigt worden. Seit 1938 fahren die Fernzüge zwischen Hamburg und Hannover die Abkürzungsstrecke Celle—Han-

nover über Langenhagen. Auch für die Verbindung Hannover—Hildesheim bedeutet der Weg über Lehrte einen Umweg, wenn auch hier das Kopfmachen wegfällt. Außerdem wurde dadurch der Verkehr von seinem natürlichen Weg über Sarstedt abgedrängt, an dem sich volkreiche Orte in kurzen Abständen folgen. Eine Überlandstraßenbahn Hannover—Hildesheim ersetzt hier die Eisenbahn.

Nördlich von Celle ließ man die Bahn weit nach Osten ausbiegen, um auch Lüneburg in den Durchgangsverkehr einzuschalten¹. Man nahm dabei nicht nur einen beträchtlichen Umweg in Kauf, sondern auch eine erhebliche verlorene Steigung zwischen Celle und Ülzen (bei Unterlüß). Der Lüneburger Umweg bedeutet für den Durchgangsverkehr eine beträchtliche Wegverlängerung. Zweifellos überschätzte man damals die Bedeutung Lüneburgs, das im Fernverkehr keine große Rolle spielt und damit einen solchen Umweg niemals rechtfertigen konnte. Lüneburg hätte in anderer Weise viel besser in den Durchgangsverkehr einbezogen werden können, wie z. B. durch eine Strecke $\frac{\text{Hamburg}}{\text{Lübeck}}$

Lüneburg—Ülzen— $\frac{\text{Braunschweig}}{\text{Magdeburg}}$. Eine Abkürzungslinie über Soltau ist später geplant gewesen², aber dann nur als Nebenbahn ausgeführt worden, weil eine Verdoppelung der Strecke Hannover—Hamburg die Rentabilität in Frage zu stellen schien.

Dem Bahnkreuz von Lehrte entspricht im Westen von Hannover die Gabel von Wunstorf, bei der die Strecken von Hannover, Bremen und Minden zusammenlaufen. Es handelt sich auch hier um einen typischen Fall der Streckenersparnis. Der Umweg für die Verbindung Minden—Bremen ist nebensächlich, da hier kein großes Verkehrsbedürfnis besteht; auch wurde später eine abkürzende Bahn über Stolzenau gebaut. Als unnötig stellt sich aber der Umweg über Wunstorf für die Verbindung Hannover—Bremen dar. Besser wäre es gewesen, man hätte — was auch einmal geplant war³ — die Hamburger und die Bremer Strecke zusammen bis zu einem Teilungspunkt bei Schwarmstedt geführt.

Zwischen Berlin und Bremen entstanden zwei Wettbewerbslinien. Am zweckmäßigsten wäre hier eine Linie gewesen, die in Wittenberge abzweigend über Ülzen nach Bremen geführt hätte. Eine Zusammenfassung des Verkehrs von Berlin nach den Nordseehäfen in einer

¹ Der ursprüngliche Plan der Eingabe von Taylor-Vignoles (1835) sah nur eine Zweigbahn nach Lüneburg vor (vgl. S. 9 der Eingabe).

² Vgl. Overmann, Archiv 1937, S. 319.

³ Vgl. Overmann, Archiv 1937, S. 309.

Strecke bis Wittenberge wäre jedenfalls durchaus natürlich und zweckentsprechend gewesen und hätte zudem für Bremen die kürzeste Verbindung nach Berlin hergestellt. Infolge des Wettbewerbs zwischen der Berlin-Hamburger und der Magdeburg-Halberstädter Bahn kam es jedoch zu einer anderen Linienführung. Nachdem die Magdeburg-Halberstädter Bahn 1871 die unmittelbare Verbindung Berlin—Stendal—Lehrte hergestellt hatte, lag es nahe, im Anschluß an die 1870 eröffnete Stichbahn Stendal—Salzwedel eine unmittelbare Verbindung nach Bremen zu schaffen. 1873 wurde die Strecke Salzwedel—Ulzen—Soltau—Langwedel (an der Strecke Hannover—Bremen) in Betrieb genommen, die von Ulzen ab auf Kosten der Hansestadt Bremen gebaut worden war. Die Berlin-Hamburger Bahn hatte seit dem Bau der Venlo-Hamburger Bahn (Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft) die Hoffnung gehabt, den Verkehr Berlin—Bremen über Hamburg zu leiten. Doch ihr kam die Magdeburg-Halberstädter Bahn zuvor, denn die Strecke Bremen—Hamburg wurde erst 1874 eröffnet. Immerhin hatte die Berlin-Hamburger Bahn rechtzeitig für eine Abkürzungslinie gesorgt, um den Wettbewerb aufnehmen zu können. Diese 1873/74 eröffnete Strecke zweigt in Wittenberge ab und führt über Dömitz—Lüneburg nach Buchholz, wo die Hamburg-Bremer Bahn erreicht wird. Sie machte aber damit trotz der richtig gewählten Abzweigung in Wittenberge einen beträchtlichen Umweg; auch erfüllten sich die Hoffnungen auf einen durchgehenden Anschlußverkehr von Buchholz über Bremervörde nach Bremerhaven nicht. Die als Hauptbahn gebaute Strecke hat heute nur nebensächliche Bedeutung. Besonders die Strecke Lüneburg—Buchholz ist — wenigstens in ihrer jetzigen Linienführung — als vollkommen überflüssig anzusehen. Der Durchgangsverkehr Berlin—Bremen geht heute ausschließlich über Stendal—Ulzen.

Bei den ersten Bahnbauten hielt man es in verschiedenen Fällen für notwendig, auf die Wasserstraßen Rücksicht zu nehmen. Nach der heutigen Auffassung besteht die Gefahr eines ernsthaften Wettbewerbs auf bestimmten Linien nur selten, jedenfalls nicht etwa dann, wenn Wasserstraße und Eisenbahn nebeneinander herlaufen. Die Eisenbahn bedient in einem solchen Falle den Personenverkehr und übernimmt die Güter, die schneller befördert werden müssen, während die Schifffahrt sich vor allem der Massengüter annimmt, die eine längere Beförderungsdauer vertragen. Eine derartige Wettbewerbsbefürchtung hat die Linienführung an der unteren Weser maßgebend beeinflußt. Statt den nächsten Weg am Fluß einzuschlagen, biegt die 1862 erbaute Bahn Bremen—Bremerhaven bei Burglesum stark nach Osten aus. Dadurch wird diese Strecke unnötig verlängert, die für den Umschlagverkehr der wichtigen

Häfen Bremerhaven und Wesermünde von größter Bedeutung ist. Die nicht unbedeutenden Häfen des rechten Weserufer (Vege-sack, Blumental) sind auch heute noch auf Stichbahnen angewiesen.

Das Netz der ehemaligen Oldenburger Staatsbahnen stellt ein Musterbeispiel für ein einseitig innerhalb der Landesgrenzen ent-

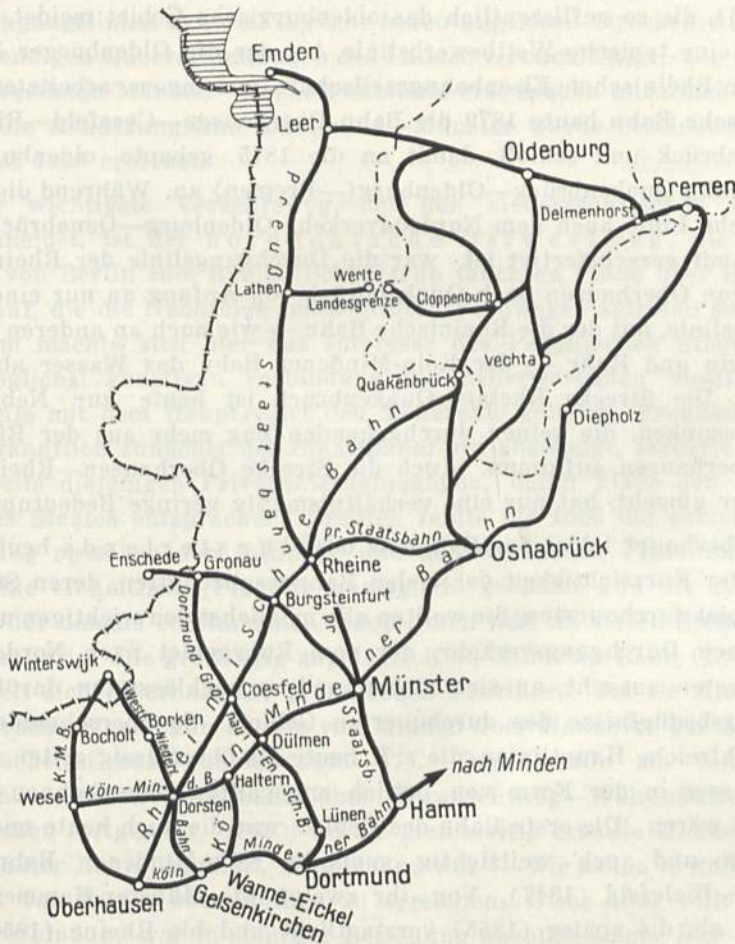


Abb. 16.

wickeltes Verkehrsnetz dar. Die Grenze des kleinen Ländchens bildete damals ein schwer übersteigbares Hindernis. Auf lange Strecken, z. B. zwischen Damm an der Südspitze des Landes und Delmenhorst, überschreitet keine Bahn die Grenze. Die Hauptstrecke Osnabrück—Bremen weicht unnötig nach Osten aus, um das oldenburgische Gebiet zu vermeiden. Eigenartig liegen die Bahnverhältnisse im Westen bei Werlte,

wo die oldenburgische Stichbahn von Kloppenburg am Bahnhof „Landesgrenze“ wenige Kilometer vom preußischen Ort Werlte endet, bei dem umgekehrt eine westwärts nach Lathen an der Ems führende Bahn beginnt.

Die Hauptstrecke Ruhrgebiet — Münster — Osnabrück — Bremen (Venlo-Hamburger Bahn der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft 1870/73), die so geflissentlich das oldenburgische Gebiet meidet, erhielt später eine typische Wettbewerbslinie, bei der die Oldenburger Bahnen mit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zusammen arbeiteten. Die Rheinische Bahn baute 1879 die Bahn Oberhausen—Coesfeld—Rheine—Quakenbrück und schloß damit an die 1875 gebaute oldenburgische Staatsbahn Quakenbrück—Oldenburg(—Bremen) an. Während die oldenburgische Linie auch dem Nordsüdverkehr Oldenburg—Osnabrück dient und damit gerechtfertigt ist, war die Durchgangslinie der Rheinischen Bahn von Oberhausen nach Quakenbrück von Anfang an nur eine Wettbewerbslinie, mit der die Rheinische Bahn — wie auch an anderen Stellen an Rhein und Ruhr — der Köln-Mindener Bahn das Wasser abgraben wollte. Die Strecke Rheine—Quakenbrück ist heute zur Nebenbahn herabgesunken, die keinen durchgehenden Zug mehr aus der Richtung von Oberhausen aufnimmt. Auch die Strecke Oberhausen—Rheine, die Münster umgeht, hat nur eine verhältnismäßig geringe Bedeutung.

Überhaupt leidet das Bahnnetz des Münsterlands heute noch unter der Kurzsichtigkeit der vielen Bahngesellschaften, deren Strecken das Gebiet durchquerten. Sie wollten alle möglichst den wichtigen und einträglichen Durchgangsverkehr, der vom Ruhrgebiet nach Norden und Nordwesten ausgeht, an sich ziehen und vernachlässigten darüber die Verkehrsbedürfnisse des durchquerten Gebiets. So überschneiden sich hier zahlreiche Hauptlinien, die z. T. heute als überflüssig gelten müssen und besser in der Form von örtlich angepaßten Nebenbahnen gebaut worden wären. Die erste Bahn des Gebiets war die auch heute noch sehr wichtige und auch weitsichtig geplante Köln-Mindener Bahn über Hamm—Bielefeld (1847). Von ihr zweigt die Münster-Hammer Bahn (1848) ab, die später (1855) verstaatlicht und bis Rheine (1856) verlängert wurde. Seitdem macht der nördlich gerichtete Verkehr den Umweg über Hamm, wo die ostwärts führenden Bahnen des Ruhrgebiets zusammenlaufen. 1870/71 entstand die Hamburg-Venloer Bahn der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die mit ihrer Abzweigung nach Wanne—Eickel das Ruhrgebiet auf kürzestem Weg mit Münster und Osnabrück verbündet. Den wichtigen Verkehr Ruhrgebiet—Holland wollten drei Gesellschaften an sich ziehen. 1875 wurde die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn eröffnet. Die Münster-Enscheder Bahn, eine Wett-

bewerbslinie, wurde während des Baues vom Staat übernommen, der sie ebenfalls 1875 in Betrieb nahm und damit über Hamm—Münster den Wettbewerb aufnehmen konnte. Weiter westlich entstand 1880 die Niederländisch-Westfälische Bahn, die von Gelsenkirchen und Bocholt nach Winterswijk führte. Kurz vorher eröffnete die Rheinische Bahn ihre Wettbewerbslinie Oberhausen—Quakenbrück (1879). Über diesen als Durchgangslinien heute z. T. recht bedeutungslosen Strecken wurden die notwendigen Querverbindungen des Landes vernachlässigt. Die wichtige Ostwestbahn Münster—Bocholt entstand erst spät in unzureichender Weise. Die Abkürzungslinie Dortmund—Münster wurde bezeichnenderweise erst 1928 eröffnet.

Der wichtigste Verkehrsweg, der den niedersächsischen Raum durchschneidet, ist der norddeutsche Ostwestweg, die Verbindung von Berlin zum Rhein. Schon früh tauchten Pläne über Eisenbahnen auf, die die Nachfolge jenes uralten Fernweges antreten sollten. Vor allem machte sich hier das Interesse des Preußischen Staats an einer möglichst günstigen Verbindung der neuerworbenen westlichen Landesteile mit dem Hauptgebiet der Monarchie geltend. Preußen war zwar bekanntlich zunächst der Staatsbahnform abgeneigt, förderte aber andererseits diejenigen Privatunternehmungen, deren Pläne den Wünschen des Staates entsprachen. Freilich fehlte bis 1866 die gebietliche Verbindung zwischen den östlichen und den westlichen Provinzen. So wurde eine einheitliche Planung unmöglich gemacht und die Linienführung der damals entstandenen Hauptlinien läßt an vielen Stellen zu wünschen übrig. Die großzügig angelegte Köln-Mindener Bahn (1845 bis 1847) hielt sich innerhalb der preußischen Provinzen. An sie stieß die Hannoversche Staatsbahn an, die von Minden über Hannover zur braunschweigischen Grenze führte (1843—47). Dort wurde sie von der Braunschweigischen Staatsbahn über Braunschweig—Wolfenbüttel bis Oschersleben fortgesetzt (1843), wo die gleichzeitig erbaute Magdeburg-Halberstädter Bahn anschloß. Magdeburg war — wie schon erwähnt — seit 1841 von Berlin über Köthen zu erreichen. Diese 1847 vollendete Ostwestverbindung war in mancher Beziehung unvollkommen. Besonders zwischen Hannover und Berlin ergaben sich große Umwege. Es wurde an anderer Stelle schon berichtet, wie die kurzsichtige Eisenbahnpolitik den Bau einer zügigen Durchgangslinie längs des alten Fernwegs über Braunschweig—Magdeburg—Brandenburg verhinderte und wie erst 1871 mit der Berlin-Lehrter Bahn die schon lange notwendige Abkürzungslinie entstand.

Bis 1866 mußte der preußische Staat bei der Wahl des Weges auch auf sein Verhältnis zu den durchschnittlichen Staaten Rücksicht nehmen.

Die oben beschriebene erste Ostwestverbindung führte durch Hannover und Braunschweig. Bald tauchten Pläne zur Schaffung einer südlicheren Verbindung auf. In diesen Zusammenhang gehört auch die oben bereits behandelte Thüringer Bahn. 1848/49 hatte die kurhessische Friedrich-Wilhelms-Nordbahn die Thüringer Bahn von Gerstungen ab über Bebra—Kassel bis zur westfälischen Grenze bei Warburg fortgesetzt. Die gleichzeitig in Angriff genommene westfälische Anschlußstrecke ließ länger auf sich warten. Hier mußte der preußische Staat erst eine gescheiterte Privatunternehmung (die Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn) übernehmen. Die bei Hamm an die Köln-Mindener Bahn anstoßende Strecke führte über Paderborn—Altenbeken—Warburg. Auch bei dieser Südlinie glaubte man manchen Umweg in Kauf nehmen zu müssen. Be-

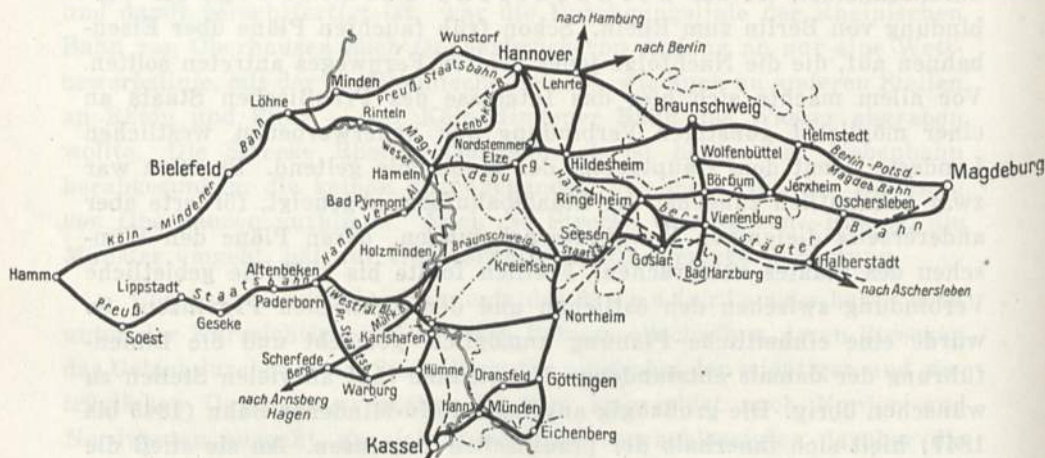


Abb. 17.

sonders das Stück Kassel—Hamm ist das Ergebnis eines richtigen Kompromisses zwischen verschiedenen Vorschlägen. Um Paderborn und Lippstadt einen Bahnanschluß zu geben, hielt man es für notwendig, die Linie so weit nördlich zu führen.

Noch kurz vor 1866 wurde eine andere Ostwestlinie gebaut, die wiederum das hannoversche Gebiet möglichst mied. Als Korridor wählte man das schmale streifenförmige Braunschweiger Gebiet, das sich von Seesen westwärts bis Holzminden erstreckt. 1865 wurde diese auf Grund eines preußisch-braunschweigischen Vertrags (1861) gebaute Strecke eröffnet. Sie lief von Wolfenbüttel über Börssum—Ringelheim—Seesen—Kreiensen und schloß westlich von Holzminden an die alte Strecke Kassel—Hamm an. Zwar bedeutete die neue Strecke eine gewisse Abkürzung, aber sie versuchte vergeblich, den Durchgangsverkehr in dünn

besiedelte Gebiete zu ziehen, so daß heute die Strecke westlich von Kreiensen nur noch geringe Bedeutung besitzt.

Die zahlreichen, den Durchgangsverkehr hemmenden Umwege forderten immer wieder zum Bau von abkürzenden Linien heraus. 1871 wurde die Berlin-Lehrter Bahn fertig, 1873 erwarb die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auch die 1872 vollendete Linie Hannover—Hameln—Altenbeken. Sie wollte damit den Wettbewerb mit der Köln-Mindener Bahn aufnehmen. Freilich ist die geplante Hannover umgehende Verbindungsbahn Lehrte—Springe nie ausgeführt worden. Dieselbe Gesellschaft schuf sich 1875 eine weitere Ostwestverbindung, die von Oschersleben über Vienenburg—Ringelheim bis Hildesheim führte und von dort unter Benutzung der Staatsbahnstrecke Hildesheim—Elze über Hameln nach Löhne vorstieß. Damit entstand eine Durchgangslinie nördlich des Harzes, die die Stadt Hannover nicht berührte.

Die natürliche Verbindung Berlin—Hannover über Magdeburg wuchs erst 1873 zusammen. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn baute bis Helmstedt, wo sie an die Braunschweigische Bahn anschloß. Bezeichnend ist, daß schon 1874 die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft dieser neuen Verbindung Magdeburg—Hannover die Bahn Magdeburg—Öbisfelde entgegenstellte, so daß sie auch zwischen Magdeburg und Lehrte eine wettbewerbsfähige Strecke besaß. Die Verbindung Magdeburg—Braunschweig ist aber von vornherein durch den Kopfbahnhof in Braunschweig behindert gewesen, der noch heute den Durchgangsverkehr beträchtlich aufhält. Der Kopfbahnhof in Braunschweig entstand als Endbahnhof der ersten Braunschweigischen Staatsbahn Braunschweig—Wolfenbüttel im Süden der Stadt. Die Anlage dieser Strecke, die der fortschrittlichen Eisenbahnpolitik des kleinen Landes ihre Entstehung verdankt, ist der Stadt zum Verhängnis geworden, da alle späteren Strecken in den nordsüdlich gerichteten Endbahnhof einmündeten, obwohl für Braunschweig der Ostwestverkehr von viel größerer Bedeutung ist¹.

Diese wenig weitsichtige Eisenbahnpolitik im niedersächsischen Gebiet hat gerade im nördlichen und östlichen **V o r l a n d d e s H a r z e s**, wo die Durchgangslinien sich schneiden, zu einem richtigen Eisenbahnwirrwarr geführt. Nach Lehrte entstanden hier noch zahlreiche Knotenpunkte und Umsteigbahnhöfe in Orten, die nur durch die Zufälligkeiten der Planung vom unbekanntem Dorf zum weltbekannten Bahnknotenpunkt aufstiegen. Man braucht nur an Kreiensen, Nordstemmen, Vienenburg, Jerxheim, Börssum usw. zu denken. Vor allem weist dieses Gebiet

¹ Vgl. Blum, Archiv 1933, S. 651.

eine viel zu große Zahl von Hauptlinien auf. Hätte hier ein einheitlicher Wille ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen und kleinliche Bedenken schalten können, so wäre ein viel einfacheres Netz entstanden. Eine zügige Randlinie Magdeburg—Halberstadt—Goslar ist von der Natur des Landes vorgezeichnet. Während sie bei Halberstadt einen Zweig von Aschersleben (Leipzig) aufnimmt, teilt sie sich am besten in Goslar in einen nordwestlichen Zweig nach Hildesheim—Hannover und einen südwestlichen Zweig, der bei Northeim die Leinetallinie erreicht. Eine westliche Fortsetzung von Goslar nach Holzminden entspricht nicht dem Verkehrsbedürfnis. Kreiensen verdankt nur dem braunschweigischen Korridor und nicht den natürlichen Gegebenheiten seine Entstehung als Bahnknotenpunkt; bezeichnend hierfür ist der schwierige Westanstieg aus dem Leinetal. Der Verkehr Magdeburg—Goslar—Kassel, der heute wichtiger ist als der nach Holzminden weitergehende Verkehr, hätte so den überflüssigen Umweg über Kreiensen vermeiden können.

Eine andere Folge dieser kurzsichtigen Eisenbahnpolitik ist das Fehlen einer Oberwesertalbahn¹. Gewiß, die Geländeverhältnisse sind ungünstig. Doch hätten sie auf die Dauer nicht den Bau einer Linie Kassel—Holzminden—Hameln(—Hannover) aufgehalten, wenn nicht die Landesgrenzen das Wesertal vollkommen zerschnitten hätten. Als Entlastungsbahn für die Nordsüdlinie durch das Leinetal hätte eine solche Bahn sogar für den Durchgangsverkehr Bedeutung gewinnen können.

7. Westdeutschland.

Die Hauptentwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes fällt in die Zeit des raschen Aufblühens der deutschen Industrie, namentlich der rohstoffgebundenen Schwerindustrie. Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn in dem großen Industriebereich an Rhein und Ruhr der Ausbau des Eisenbahnnetzes bald schnell fortschreitet. Damit unterliegt aber der Eisenbahnbau auch all den Nachteilen der liberalen Wirtschaftspolitik, die sich hier in reinster Form auswirken konnte. Denn gerade in der Hauptzeit des Eisenbahnbaus im Ruhrgebiet wollte die preußische Regierung nach dem Grundsatz des freien Spiels der Kräfte die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen heben. Die Entwicklung der Eisenbahnen im Rhein-Ruhrgebiet zeigt aber deutlich, wie dieses „laissez faire — laissez aller“ sich von vornherein ungünstig auswirken mußte, weil man die gemeinwirtschaftliche Natur der Eisenbahn nicht ungestraft leugnen konnte.

¹ Vgl. hierzu Hans Müller, Die Eisenbahnen im Gebiet der Oberweser 1936, S. 73.

In der Hauptsache waren es drei Eisenbahngesellschaften, die das rheinisch-westfälische Industriegebiet durch ihre Bahnen erschlossen. Die älteste Bahn des Gebiets, Düsseldorf—Elberfeld (1838), wurde 1856 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft erworben, die 1841—1848 die Fortsetzung dieser Bahn über Hagen nach Dortmund gebaut hatte. Der Schwerpunkt dieses Bahnnetzes blieb im Industriegebiet, so daß die meisten Bahnen im Ruhrgebiet von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft gebaut worden sind. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft baute 1845—1847 die große Durchgangslinie von Köln zur Weser, die heute noch die Hauptschlagader des Industriegebiets ist. Nachdem über die Frage der Linienführung ein längerer Streit entstanden war, hatte man sich für den Weg über Düsseldorf—Duisburg—Essen entschieden und den südlichen Weg über Elberfeld—Hagen der Bergisch-Märkischen Bahn überlassen¹. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hat neben dieser Hauptstrecke nur noch wenige Nebenlinien gebaut; sie widmete sich mehr den großen Fernlinien. Als dritte Gesellschaft beteiligte sich die Rheinische Eisenbahngesellschaft an der Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Rhein-Ruhrgebiet. Ihr Bahnnetz breitete sich im ganzen Rheinland aus. Erst verhältnismäßig spät (1874) griff sie auch auf das rechtsrheinische Industriegebiet über und nahm dort einen scharfen Wettbewerb mit den beiden anderen Gesellschaften auf.

An dem Eisenbahnnetz, das diese drei Gesellschaften bis zu ihrer Verstaatlichung anlegten, fällt sofort seine Unübersichtlichkeit und Ungeordnetheit auf. Jede Gesellschaft baute ihre Bahnen ohne Rücksicht auf den Nachbarn und bemühte sich, möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen. Natürlich erschwerte die sprunghafte Entwicklung der Industrie und des Bergbaus eine weiterschauende Planung, aber eine einheitliche Leitung des Bahnbaus hätte schon damals verhindern können, daß sich ein solcher Bahnwirrwarr entwickelte, mit dem wir uns heute abfinden müssen. Freilich wurde diese Konkurrenz der drei Eisenbahngesellschaften von Preußen zunächst bewußt unterstützt. Gerade Bismarck war es, der damals beim Bahnbau den liberalistischen Grundsatz vom freien Spiel der Kräfte verwirklichen wollte, wovon er freilich später selbst abkam².

¹ Vgl. Waldeck, Die Entwicklung der Berg.-Märk. Eisenbahnen, Archiv 1910, S. 563 ff.

² Hierzu vgl. v. d. Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck 1914, wo ein dahingehendes Schreiben Bismarcks vom Jahre 1873 veröffentlicht ist (S. 167), ebenso das Antwortschreiben des Handelsministers an den Ministerpräsidenten Roon (S. 171), worin der Minister ausdrücklich auf die bewußte Unterstützung der Konkurrenz im Ruhrgebiet und in Oberschlesien hinweist.

Am besten sind heute noch die verschiedenen Doppelführungen zu erkennen. Vor allem war es die Rheinische Eisenbahngesellschaft, die hier überflüssige Wettbewerbslinien anlegte. 1874 baute sie eine Bahn Köln—Düsseldorf—Duisburg, die zum Wettbewerb gegenüber der Hauptstrecke der Köln-Mindener Bahn bestimmt war. Da diese Hauptstrecke zunächst ganz richtig als reine Durchgangslinie angelegt worden war,

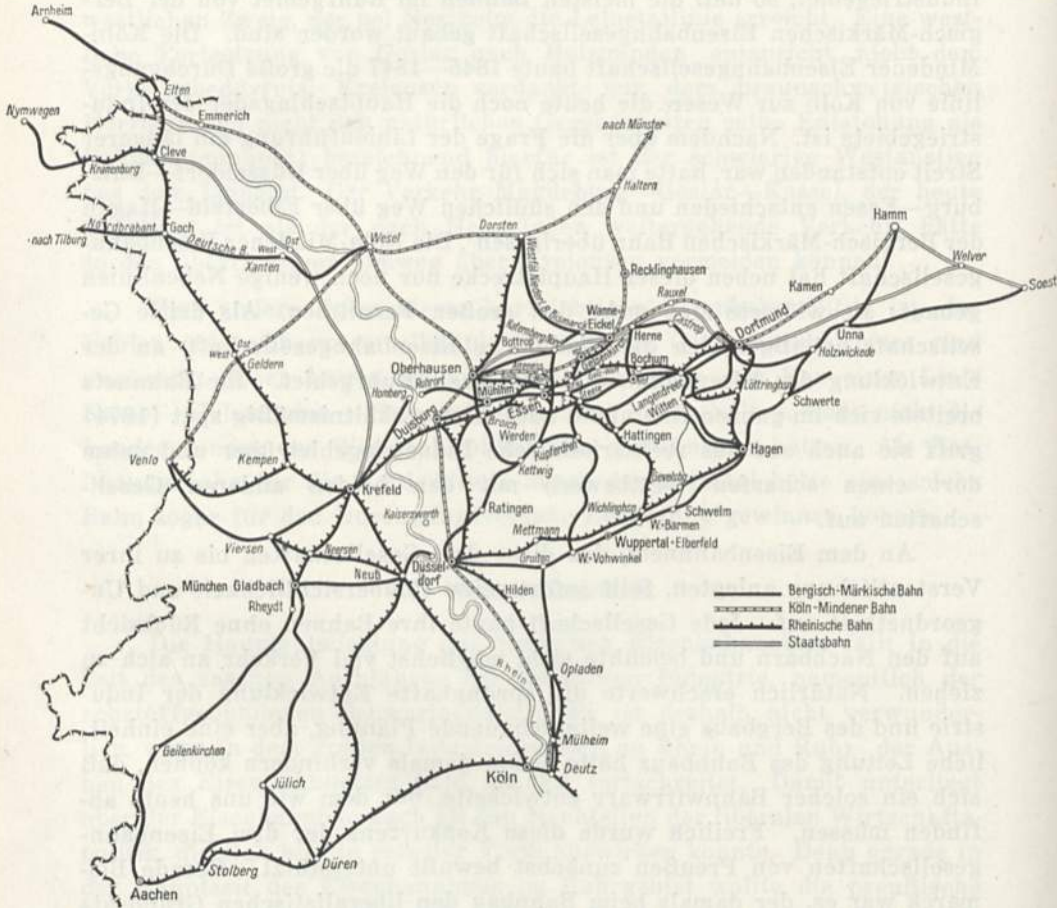


Abb. 18.

bestand für örtliche Nebenbahnen in dem dicht besiedelten Gebiet schon ein gewisses Bedürfnis. Diesem Zwecke dienen nun heute die Strecken der Rheinischen Bahn. Gebaut wurden sie aber ebenfalls als Durchgangslinien, d. h. möglichst in gerader Richtung. Die örtlichen Verhältnisse hätten jedoch für eine Nebenlinie eine andere Linienführung gefordert. So durchquert die Strecke Düsseldorf—Duisburg ein großes Waldgebiet, statt sich weiter westlich in der Nähe des Rheins zu halten,

wo viele Orte (Kaiserswerth, Huckingen usw.) noch heute ohne Bahnanschluß sind. Kurz darauf (1879) baute die Rheinische Eisenbahngesellschaft eine ähnliche Parallelstrecke zur Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Bahn von Düsseldorf über Wuppertal nach Hagen. Hier war eine Verdoppelung der Strecke auch nicht durch die örtlichen Verhältnisse gerechtfertigt. Beide Strecken laufen oft nur im Abstand von wenigen Kilometern nebeneinander her. Selbst wenn heute diese Doppelführung einen etwa notwendigen viergleisigen Ausbau ersetzt, wäre eine viergleisige Durchführung der einen Strecke viel wirtschaftlicher, da damit die Verdoppelung der Betriebsstellen wegfällt und beide Gleispaare auch auf den Zwischenstellen miteinander in Verbindung stehen. Eine selbständige Strecke hätte man zu diesem Zwecke niemals gebaut.

Im eigentlichen Ruhrgebiet vermehren sich diese Doppelführungen. Zwischen Duisburg und Dortmund baute jede der drei Gesellschaften ihre Hauptstrecke. Die Köln-Mindener Bahn läuft über Oberhausen—Altenessen—Gelsenkirchen Hbf.—Wanne-Eickel—Rauxel (1847). Die Bergisch-Märkische Bahn legte ihre Strecke über Mülheim—Essen Hbf.—Steele—Bochum Hbf.—Langendreer (1855—1867). Die Rheinische Bahn führt über Mülheim—Essen Nord—Gelsenkirchen-Wattenscheid—Bochum Nord—Langendreer. Jede Gesellschaft baute weiter zur Erschließung des dichten Industriegebiets zahlreiche Nebenstrecken, die wieder an die Hauptstrecken anknüpften, aber keine Rücksicht auf die Linien der anderen Gesellschaften nahmen. Das Bahnnetz jeder Gesellschaft wurde unabhängig von den anderen Unternehmungen aufgebaut, obwohl man immer dasselbe Gebiet erschloß. Auch außerhalb des eigentlichen Industriebereichs zwischen Dortmund, Hamm und Soest wiederholt sich diese Dreifachführung. Dortmund—Kamen—Hamm

gehört zur Stammstrecke der Köln-Mindener Bahn. $\frac{\text{Dortmund}}{\text{Hagen}}$ —Holzwickede—Unna— $\frac{\text{Hamm}}{\text{Soest}}$ laufen die Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn (1855, 1867). Die Preußische Staatsbahn (Westfälische Bahnen) hat die Strecke Soest—Hamm (1850) gebaut, von der in Welver eine Zweigbahn nach Dortmund abzweigte (1876).

Als der preußische Staat nach der Verstaatlichung der drei Gesellschaften (1880—1886) hier die Erbschaft antrat, hatte er genug damit zu tun, um in dieses Durcheinander von Strecken und Bahnanlagen eine gewisse Ordnung zu bringen. Manche Linie wurde überhaupt dem Personenverkehr entzogen. Viele Hauptstrecken wurden zu Nebenstrecken. Vor allem mußten zahlreiche neue Bahnhöfe an Stelle der zerstreuten

Bahnhöfe der verschiedenen Gesellschaften angelegt werden. Erst in den letzten Jahren sind die Hauptbahnhöfe von Düsseldorf und Duisburg fertig geworden. Ja, in diesem Wirrwarr von oft überflüssigen Bahnen war auch der Bau neuer Strecken notwendig, so z. B. die Strecke Schwelm—Witten. Überhaupt ist das Netz an der Ruhr zu einseitig in der Ostwestrichtung entwickelt worden. Ein übersichtliches, einheitlich geplantes Bahnnetz hätte in seinen Hauptstrecken etwa folgendermaßen ausgesehen:

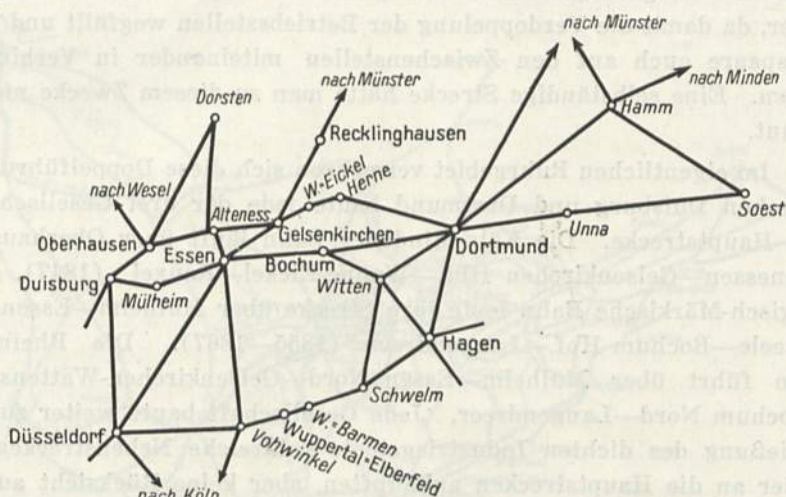


Abb. 18a.

Der Grenzübergangsverkehr vom Niederrhein nach Holland war ehemals viel lebhafter als heute. So entstanden hier schon in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahnentwicklung Bahnen, die teilweise im Wettbewerb standen. Heute ist dieser Verkehr sehr zurückgegangen, und manche Linie ist dadurch überflüssig geworden. Rheinabwärts führen drei Linien. 1856 baute die Köln-Mindener Bahn die heute noch wichtige Fernbahn Oberhausen—Emmerich—Arnheim. 1863/65 fügte die Rheinische Bahn eine Wettbewerbslinie von Krefeld nach Kleve hinzu, die von dort sowohl zum Grenzübergang Kranenburg (Nymwegen) als auch unter Überquerung des Rheins (Trajekt) nach Elten führte und damit der ebenfalls bei Elten die Grenze überschreitenden Niederrhein-Strecke der Köln-Mindener Bahn ins Gehege kam. 1873 baute die Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahngesellschaft eine neue Strecke von Wesel über Goch nach Tilburg; das bedeutete für die Rheinische Bahn eine gewisse Konkurrenz. Die Gocher Linie wurde erst 1925 verstaatlicht. Nach der Verstaatlichung der andern beiden Gesell-

schaften eröffnete der preußische Staat 1903/04 eine ergänzende Nebenlinie von Krefeld über Mörs und Xanten nach Kleve. Damit verlor die oben erwähnte Strecke Wesel—Goch ihre allenfalls bestehende örtliche Bedeutung. Als Grenzübergangsbahn hat sie heute nur noch einen schwachen Verkehr. — Eine wichtige Grenzübergangsstelle lag bei Venlo, wohin alle drei nordwestdeutschen Gesellschaften ihre Übergangsbahnen bauten. Kaum hatte 1866 die Bergisch-Märkische Bahn die Strecke München-Gladbach—Venlo in Betrieb genommen, als die Rheinische Bahn von Kempen nach Venlo eine Wettbewerbslinie baute, die sie 1867 eröffnete. Schließlich bemühte sich noch die Köln-Mindener Bahn, mit einer großen nordwestdeutschen Durchgangslinie den über Venlo laufenden Verkehr an sich zu ziehen. Die 1870/74 erbaute Hamburg-Venloer Bahn erfüllte jedoch diese Erwartungen nicht, die sich vor allem auf den Verkehr Paris—Hamburg richteten. Die Strecke Wesel—Venlo ist inzwischen verödet und im Abschnitt Geldern—Venlo sogar heute durch eine Omnibuslinie ersetzt worden. Auch die Venloer Bahn der Rheinischen Eisenbahngesellschaft hat keine Bedeutung erlangt. Nennenswerter Verkehr läuft heute nur noch über die Strecke München-Gladbach—Venlo. Diese Einseitigkeit des niederrheinischen Bahnnetzes, das nur auf Grenzübergangsbahnen ausgerichtet war, hat ähnliche Folgen gehabt, wie sie auch im Münsterland zu beobachten sind. Das Gebiet besitzt zu viele rein als Durchgangslinien angelegte Strecken. Dazu kommt der Wettbewerb der verschiedenen Gesellschaften, der oft eine ungünstige Linienführung nach sich zog und eine unwirtschaftliche Vermehrung der Hauptstrecken zur Folge hatte. Heute noch liegen bei Xanten und Geldern die Bahnhöfe der verschiedenen Unternehmungen von einst getrennt.

Die 1849/51 erbaute Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn wurde zur Verbindung der Städte Duisburg, Krefeld und München-Gladbach angelegt. Sie führte jedoch nicht geradewegs von Krefeld nach München-Gladbach, sondern machte den Umweg über Viersen, um auch diesen wichtigen Industrieort anzuschließen. Seitdem muß der Durchgangsverkehr zwischen den beiden Großstädten den Umweg über Viersen einschlagen. Die Bahn ging 1866 auf die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft über. 1877 erbaute die Rheinische Eisenbahngesellschaft eine Abkürzungsbahn über Neersen, ebenso wie sie damals den Weg von Neuß nach Viersen durch eine über Neersen geführte Bahn abkürzen wollte. Beide Abkürzungslinien konnten jedoch den Durchgangsverkehr nicht an sich ziehen und haben heute nur örtliche Bedeutung. Das Bahnnetz der Gegend ist dadurch unnötigerweise verdichtet worden.

Zwischen Düsseldorf und Aachen kam es ebenfalls zum Bau von Wettbewerbslinien der beiden Gesellschaften. 1866 übernahm die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die 1852/53 gebaute Aachen-Düsseldorfer Bahn, die über München-Gladbach—Geilenkirchen lief. Eine Parallelverbindung stellte die Rheinische Bahn 1869 durch den Bau einer Bahn von Düsseldorf nach Düren her, wo diese an ihre Stammstrecke Köln—Aachen anschloß. Wenige Jahre darauf (1873) baute umgekehrt die Bergisch-Märkische Bahn eine Linie, die diesem Wettbewerb begegnen sollte; von München-Gladbach führte sie nach Jülich, wo sie sich in einen Zweig nach Eschweiler und einen nach Düren teilte. Auf diese Weise suchten beide Gesellschaften, den einträglichen vom Aachener Kohlenbecken ausgehenden Kohlenverkehr an sich zu ziehen.

Die 1855 angelegte Köln-Bonner Eisenbahn glaubte man dadurch einträglicher zu gestalten, indem man sie über Brühl führte. Wie auch in anderen Fällen hat dieser Umweg, der die volkreichen Orte am Rhein abseits liegen ließ, zum Bau einer abkürzenden Linie herausgefordert. So entstand später die Rheinuferbahn als weiter östlich verlaufende Schnellbahn. — Eine ähnliche Linienführung machte auf der anderen Rheinseite Troisdorf zum Gabelpunkt für die Strecken nach Betzdorf und nach Niederlahnstein. Der dadurch entstandene Umweg der Rheinstrecke hat aber nicht zum Bau einer Abkürzungsstrecke geführt.

Aus technischen Gründen mußte bis 1915 der Verkehr von Gießen nach Siegen und Hagen den Umweg über Betzdorf machen, weil einer geraden Linie zwischen Dillenburg und Siegen das paßlose Gebirge der Kalten Eiche im Wege stand. Über 50 Jahre nach Bau dieser Bahnen (1861/62) wurde die abkürzende Strecke mit dem langen Tunnel durch die Kalte Eiche in Betrieb genommen.

8. Südwestdeutschland.

In Südwestdeutschland haben vor allem die Landesgrenzen die Eisenbahnentwicklung gehemmt oder in ungünstiger Weise beeinflußt. Die Grenzen durchschneiden hier recht unglücklich die zusammengehörigen Gebiete. Auch nachdem Preußen im Jahre 1866 die Nachfolge einiger kleiner Staaten angetreten hatte, blieben eine Reihe trennender Grenzen bestehen. Es kann hier nicht weiter auf die Schwierigkeiten eingegangen werden, die sich hieraus für die Entwicklung Frankfurts zum beherrschenden Bahnknotenpunkt ergaben. Der kleine Stadtstaat hatte nur die Kapitalkraft seiner Bankhäuser in die Waagschale zu werfen, und so gelang es schließlich, den geldbedürftigen Nachbar-

staaten eine Linienführung abzutrotzen, die über deren engstirnige Pläne hinausging. Mehr als einmal drohte Frankfurt eine Umgehung. Besonders die Kurfürsten von Hessen waren solchen Gedanken nicht abgeneigt.

Ein trübes Kapitel partikularistischer Eisenbahnpolitik stellen die Verhandlungen über die Frankfurt-Bebraer Bahn dar. Diese Bahn hatte für Kurhessen einige Bedeutung, da sie den schmalen Streifen der südlichen Provinzen Hanau und Fulda durchzog. Freilich standen auch hier an einigen Stellen die Landesgrenzen im Wege, die nach den kurfürstlichen Auffassungen einem absoluten Hindernis gleichzuachten waren. Die Bahn, die von Fulda ab ganz natürlich dem Fuldatal zu folgen hatte, hätte bei Schlitz hessen-darmstädtisches Gebiet durchschneiden müssen. Das konnte aber der Kurfürst nicht zulassen. Keine kurhessische Bahn durfte dem „Ausland“ zugute kommen, wie er sich ausdrückte. Infolgedessen mußte die Bahn hinter Fulda das Tal verlassen und mit einer beträchtlichen verlorenen Steigung ins Hanautal überwechseln. Diesen Weg läuft die wichtige Schnellzugstrecke noch heute, nur aus dem einen Grunde, weil vor 70 Jahren der Kurfürst von Hessen-Kassel seinem Darmstädter Vetter nicht ein Stück Bahn anvertrauen wollte. Geradezu komisch erscheint diese Einstellung des Kurfürsten bei der Frage, wie die Bahn im Kinzigtal den schmalen bayerischen Zipfel von Orb (1866 an Preußen) zu umgehen habe. Nur die erheblichen Kosten, die bei einer Umgehung des das Tal sperrenden Ortes Neudorf entstanden wären, verhinderten hier eine geradezu groteske Linienführung.

Endlose Verhandlungen gab es über das südliche Endstück der Bahn. Der von Frankfurt und Hessen-Darmstadt ausgehende Vorschlag einer Führung über Offenbach nach Frankfurt erregte den schärfsten Widerwillen des Kurfürsten, der statt dessen die schon bestehende Frankfurt-Hanauer Bahn (über Mainkur) ankaufen wollte, weil sie kurz hinter Frankfurt in kurhessisches Gebiet übergang. Er dachte sogar daran, die Bahn nach Bockenheim zu führen, als man sich über die Bahnhoffrage in Frankfurt nicht einigen konnte. Die Hanauer Bahn war aber in den Händen von Frankfurter Bankhäusern, so daß der Kurfürst hier nichts ausrichten konnte. Erst 1873 hat dann Preußen diesen Bahnabschnitt über Offenbach gebaut. Freilich machte dabei wiederum Hessen-Darmstadt partikularistische Forderungen geltend. Deshalb verpflichtete sich Preußen damals, alle Züge in Offenbach halten zu lassen. Diese Verpflichtung wurde noch bis vor wenigen Jahren beachtet, weshalb die Berliner FD-Züge zwischen Frankfurt und Hanau rechtsmainisch geführt wurden.

Das Nordende dieser Bahn wurde auch nicht im Interesse des Durchgangsverkehrs gestaltet. Von Kassel aus betrachtet wurde nur die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Kassel—Gerstungen) fortgesetzt, so daß

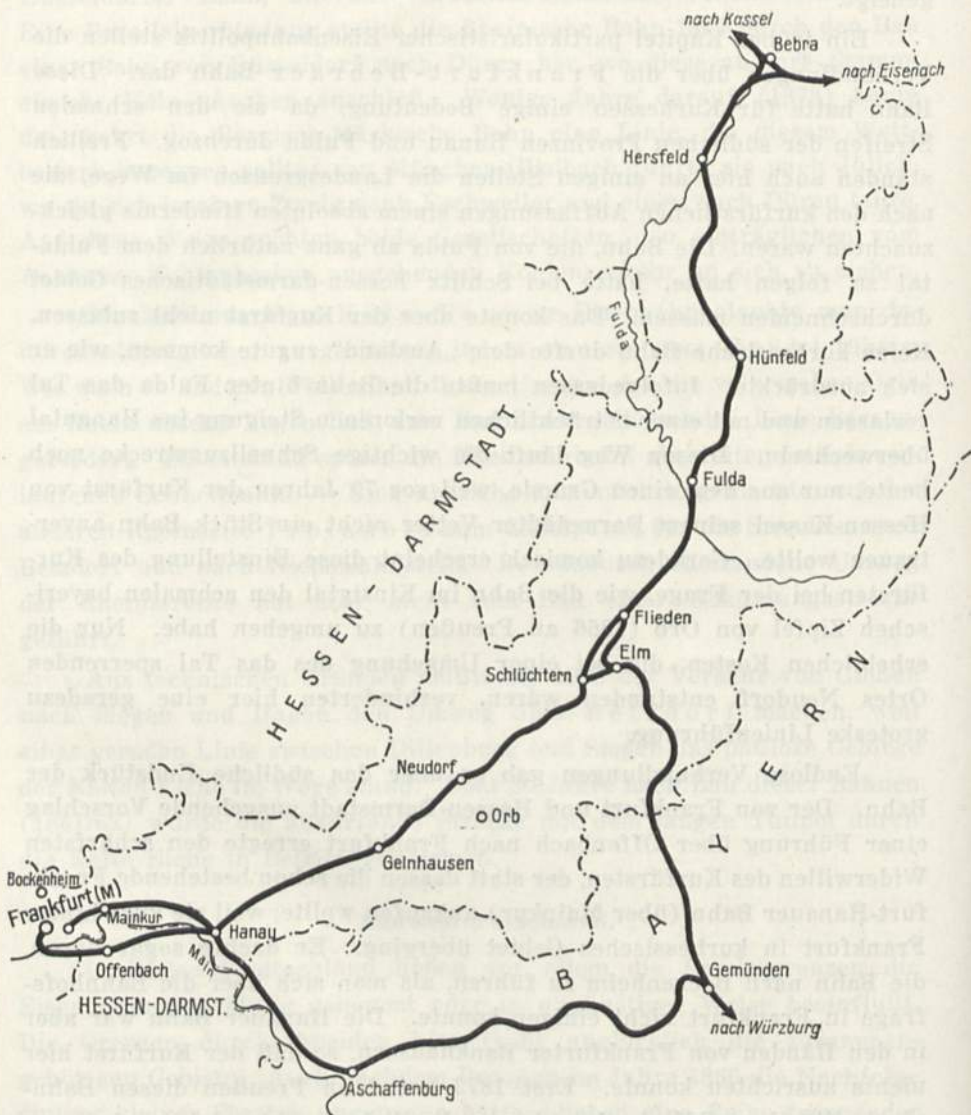


Abb. 19.

der viel wichtigere Durchgangsverkehr Frankfurt—Berlin durch das Kopfmachen in B e b r a aufgehalten wurde. Erst viel später ist hier eine Abkürzungsstrecke gebaut worden. Eine weitere Spitzkehre lag bei E l m. In diesem Falle waren es die technischen Schwierigkeiten und die

hohen Kosten, die hier zunächst einer gradlinigen Streckenführung entgegenstanden. Erst 50 Jahre später wurde der abkürzende Distelrasentunnel in Betrieb genommen. Das Elmer Dreieck dient heute der Einführung der Strecke Elm—Gemünden in die Hauptstrecke, so daß die Schnellzüge Hamburg—München jetzt noch den Distelrasenpaß ohne Tunnel überqueren, während die Personenzüge nach Gemünden, die in Schlüchtern beginnen, den andern Ast der Spitzkehre benutzen.

Schon in nächster Nähe von Frankfurt wirkte die Landesgrenze als Hemmnis. Als 1860 die Bahn nach H o m b u r g v. d. H ö h e entstand, mußte sie über Rödelheim geführt werden, da der Kurfürst von Hessen eine Abzweigung von dem kurhessischen Teil der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Vilbel nicht gestatten wollte. Beim Bau des Hauptbahnhofs (1888) wurde freilich die Abzweigung nach Bockenheim verlegt, der Umweg über Rödelheim blieb jedoch und forderte zum Bau einer Abkürzungslinie heraus, die die Frankfurter Lokalbahn als Überlandstraßenbahn baute.

Eine Doppelführung entstand zwischen Frankfurt und Höchst. Die Taunusbahn baute 1839 schnurgerade (im Zuge des heutigen Hauptgüterbahnhofs) über Rebstock nach Höchst. 1877 wählte die Hessische Ludwigsbahn für ihre ebenfalls über Höchst gehende Strecke Frankfurt—Limburg den Weg über Griesheim. Diese Verdoppelung ersetzt heute einen viergleisigen Ausbau der verkehrsreichen Strecke. Doch hätte man wahrscheinlich zu diesem Zwecke niemals zwei Strecken gebaut.

Die Hessische Ludwigsbahn war zwar seit der Übernahme der Frankfurt-Hanauer Bahn (1863) und dem Bau der Frankfurt-Mainzer Strecke (1863) auch am Durchgangsverkehr über Frankfurt interessiert, doch bevorzugte sie auf der anderen Seite den Weg über Darmstadt, der besser in ihr Netz paßte. Besonders der Verkehr Rheinland—Bayern lief bis zur Verstaatlichung infolgedessen in stärkerem Maße über Darmstadt als heute. So kam es, daß der an sich lohnende Bau einer unmittelbaren Verbindung F r a n k f u r t — A s c h a f f e n b u r g unterblieb. Sie hätte eine ähnliche Abkürzung dargestellt wie die Riedbahn Frankfurt—Biblis und dem Verkehr nach Südosten den Umweg über Hanau erspart. Das dazwischen liegende Gebiet wurde später durch anders gerichtete Nebenbahnen erschlossen.

Die erste große Fernlinie im Frankfurter Gebiet war die M a i n — N e c k a r - B a h n (1846). Zwischen Frankfurt und Darmstadt hat man sie auch als ausgesprochene Durchgangslinie mit schnurgeradem Lauf angelegt. Offensichtlich lag darin eine Einseitigkeit. Zwischen Frankfurt und Darmstadt liegen große, volkreiche Orte, an denen die Bahn in zu großer Entfernung vorüber führt. Eine schwache Ausbiegung nach

Osten wäre für den Durchgangsverkehr nicht ins Gewicht gefallen und hätte diesen Orten die entsprechende Bahnverbindung gegeben.

Einen großen Streitpunkt bei den zwischenstaatlichen Verhandlungen über die Main—Neckar-Bahn bildete die Frage des südlichen Endpunktes, bei dem dann die badische Nordsüdlinie anschließen sollte¹. Baden verlangte den Anschluß in Mannheim, während Hessen Heidelberg als natürlichen Endpunkt der Gebirgsrandlinie vorschlug. Der Ausweg aus diesen Meinungsverschiedenheiten war eine typische Kom-

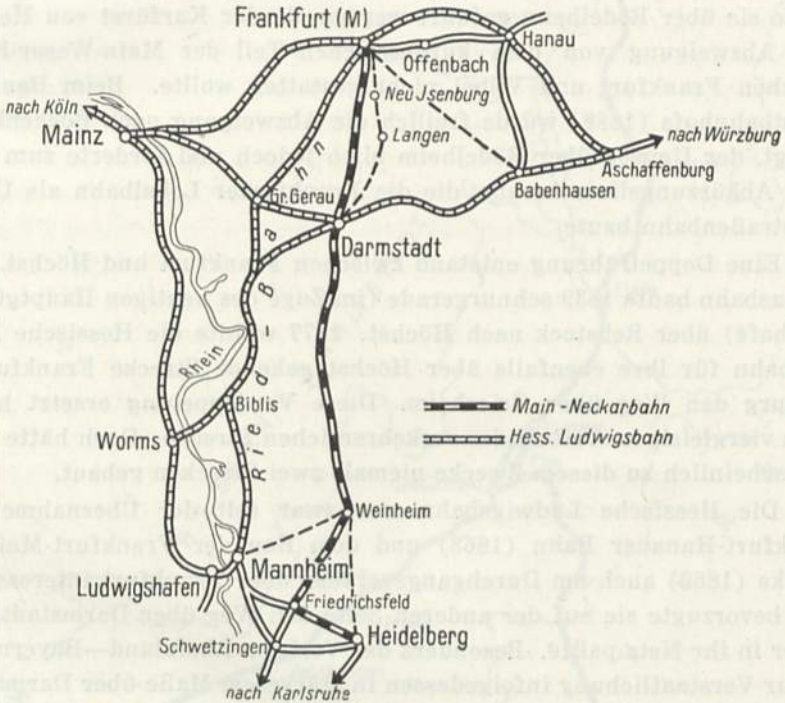


Abb. 20.

promißlösung. Man wählte das halbwegs zwischen Mannheim und Heidelberg liegende *Friedrichsfeld*². Hier an der bereits 1840 erbauten Strecke Mannheim—Heidelberg war man gleich weit von Mannheim wie von Heidelberg entfernt. Zwischen die beiden Gleise in badische Breitspur wurde in der Richtung nach Heidelberg als drittes Gleis ein Gleis in Normalspur für die Main-Neckarbahn gelegt³. Diese sehr kurzfristige Kompromißlösung hat dem Durchgangsverkehr ein schweres Hindernis

¹ Vgl. Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands, S. 1405 ff.

² Staatsvertrag von 1843, vgl. Reden, a. a. O., S. 1657.

³ Reden, a. a. O., S. 1663.

aufgelegt und ist die Ursache mancher verkehrlicher Unzuträglichkeiten geworden. Es stand von vornherein fest, daß ein durchgehender Zug Frankfurt—Basel entweder über Mannheim oder über Heidelberg laufen mußte, da er b e i d e Orte nicht berühren konnte. Eine der beiden Städte mußte also immer durch einen Anschlußzug bedient werden. Um den Durchgangsverkehr flüssig zu halten, hätte man die Main-Neckar-Bahn geradewegs von Weinheim nach Heidelberg führen müssen und zwar dort in einen nordsüdlich gerichteten Durchgangsbahnhof. Bei Weinheim wäre dann ein Zweig nach Mannheim abgegangen, der die über Mannheim laufenden Züge aufgenommen hätte. Die entsprechenden Anschlußzüge nach dem dabei nicht berührten Ort wären dann von Weinheim abgegangen oder hätten zwischen Mannheim und Heidelberg verkehrt. Der heutige Zustand bürdet nicht nur dem Durchgangsverkehr einen unnötigen Umweg auf, sondern die Bahn verläßt auch die dicht besiedelte Bergstraße, die zwischen Weinheim und Heidelberg nur unzureichend durch eine Überlandstraßenbahn verkehrlich erschlossen ist.

Die Main-Neckar-Bahn, die als Staatsbahn der beteiligten Länder gemeinsam verwaltet wurde, erhielt später (1879) eine Konkurrenzlinie, die R i e d b a h n Frankfurt—Biblis—Mannheim, die die Hessische Ludwigsbahn baute. Ob eine solche Verdoppelung der Nordsüdstrecke richtig war, läßt sich heute schwer beurteilen. Jedenfalls ist der Durchgangsverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim auf der Riedbahn im Vergleich zur Main-Neckarbahn heute sehr gering, während die Strecke Frankfurt—Biblis wenigstens für die Verbindung Frankfurt—Worms ihre Bedeutung hat.

Für die Entwicklung des oberrheinischen Eisenbahnnetzes war die Trennung von Mannheim und Ludwigshafen durch den schwer überbrückbaren Rhein weniger bedeutsam als die Scheidung durch die badisch-bayrische Landesgrenze. Die Grenze durchschneidet hier einen zusammengehörigen Stadtbereich und ein einheitliches hoch entwickeltes Wirtschaftsgebiet. Ludwigshafen entstand als Stadt erst nach dem Bau der Pfälzischen Ludwigsbahn nach Neustadt (1847). Es entwickelte sich allmählich um den Endbahnhof dieser ersten pfälzischen Bahn. Erst 1867 wurde die Rheinbrücke eröffnet, die für den Durchgangsverkehr von großer Bedeutung war. Aber für die pfälzischen Bahnen blieb Ludwigshafen Endpunkt und behielt deshalb seinen Kopfbahnhof. Diese unglückliche Bahnhofsgestaltung hemmt noch heute den Durchgangsverkehr in großem Maße. Vor allem ist es unnatürlich, daß sich hier an Stelle des von den natürlichen Gegebenheiten geforderten einen Knotenpunkts zwei Verkehrsknoten entwickelt haben, die von den beteiligten Bahnunternehmungen als Konkurrenten angesehen wurden.

Ludwigshafen ist dadurch verkehrlich in einer Weise bevorzugt worden, wie es einer ebenso gelegenen aber nicht durch die Grenze abgeordneten Stadt nie widerfahren wäre. Die durchgehenden Züge halten in beiden Städten an. Eine Reihe von Verbindungen läuft ausschließlich über Ludwigshafen, während Mannheim, der eigentliche Mittelpunkt, nur durch Umsteigen zu erreichen ist.

Das pfälzische Bahnnetz, das erst 1909 verstaatlicht wurde, zeigt alle Nachteile eines ohne Weitblick entwickelten und rein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen aufgebauten Eisenbahnnetzes. Die drei Unternehmungen (Ludwigsbahn, Maximiliansbahn und Nordbahn), die sich schon früh zu einer Betriebsgemeinschaft zusammengeschlossen hatten, dachten nur an die Rentabilität der einzelnen Linien, ohne die Zusammenhänge des Ganzen zu berücksichtigen. Bei dem stückweisen Fortschreiten des Ausbaus wurde eine spätere Erweiterung des Netzes kaum in Betracht gezogen. So entstand ein Bahnnetz mit zahlreichen Umwegen, Knotenpunkten und Gabelungen, das dem durchgehenden Verkehr große Hemmnisse entgegensetzt. Schon die verhältnismäßig großzügig angelegte Stammlinie der Ludwigsbahn (Ludwigshafen—Bexbach) läuft zwischen Ludwigshafen und Neustadt nicht den nächsten Weg, sondern macht den Umweg über Schifferstadt, um Speyer bequemer anzuschließen. Dieser Umweg hat nicht nur der Strecke Ludwigshafen—Neustadt einen unnötigen, wegverlängernden Knick gegeben, er hat auch die Entwicklung einer zügigen Nordsüdlinie am Rhein entlang erschwert. Eine Hauptbahn Neustadt—Speyer, die durch die Gabelanlage unterdrückt wurde, hätte außerdem einen gewissen Teil des ostwestlichen Durchgangsverkehrs, der heute über das unbedeutendere Germersheim läuft, über Speyer geleitet. So hat die zugunsten Speyers gedachte Anschließung an die Ludwigsbahn Speyer gerade aus dem Durchgangsverkehr ausgeschaltet.

Aber gerade bei der Anlage der Strecken, die den Verkehr über den Rhein aufnehmen sollten, zeigten die pfälzischen Bahnen wenig Weitblick. Dazu kam, daß man sich bei den bayrisch-badischen Verhandlungen auf zwei feste Brücken — auch eine partikularistische Engherzigkeit — beschränkte, die bei Ludwigshafen und Germersheim entstanden. Die beiden anderen Schiffbrücken von Speyer und Maximiliansau sind erst in den letzten Jahren durch feste Brücken ersetzt worden. Als Fortsetzung für die Strecke Saarbrücken—Landau ist die Verbindung nach Karlsruhe wichtiger als die nach Bruchsal. Die Linienführung zwischen Landau und Karlsruhe ist aber so unglücklich, daß sie neben dem verspäteten Ausbau der Maxauer Rheinbrücke — auch eine Folge der Grenze — den Durchgangsverkehr bis vor kurzem von diesem natürlichen

Weg abgedrängt hat. Bis Winden sind nämlich die Strecken nach Weißenburg und Karlsruhe zusammengefaßt. Diese aus Gründen der Streckenersparnis gewählte Linienführung hat beide Strecken, nach Karlsruhe und nach Weißenburg, beträchtlich verlängert. Darüber hinaus ist der große Ort Herxheim, der im Zuge einer geraden Linie Landau—Maximiliansau gelegen hätte, ohne den Anschluß an eine Durchgangslinie geblieben. Ebenso hat die Führung der Linie Landau—

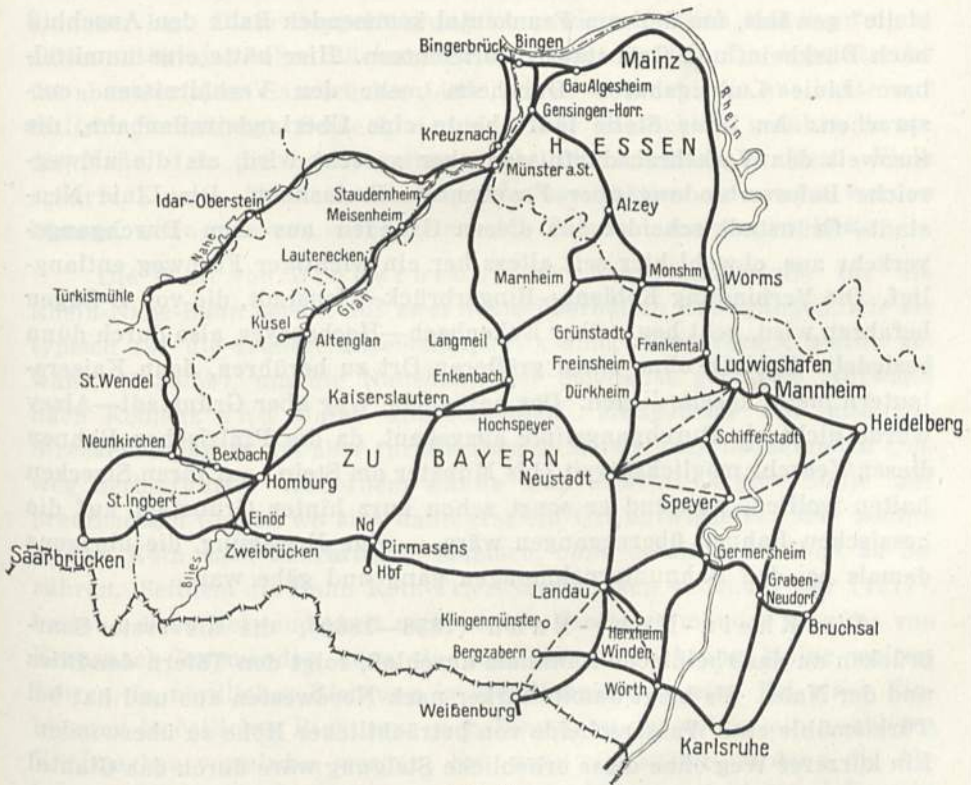


Abb. 21.

Weißenburg diese Bahn vollkommen von dem volkreichen Haardttrand und den beiden wichtigen Orten Bergzabern und Klingenmünster abgedrängt, die nur durch unzureichende Stichbahnen an den Verkehr angeschlossen sind.

Überhaupt ist die von der Natur vorgezeichnete Nordsüdlinie am Rande der Haardt entlang nur unvollkommen als Durchgangsstrecke ausgebaut worden. Freilich stellen sich hier dem Bahnbau größere Hindernisse als etwa an der Bergstraße entgegen; denn vor den Steilabfall der Haardt schiebt sich eine hügelige Vorlandzone, die durch zahl-

reiche Ostwesttälern ziemlich zertalt ist. So ist die Führung der Linie Landau—Neustadt durchaus den Verhältnissen angemessen, auch wenn sie etwas nach Osten ausweicht, ohne aber die wichtigen Orte Edenkoben und Maikammer zu umgehen. Auch nördlich von Neustadt hält sich die Bahn zunächst in der bestmöglichen Linie. Ungünstig für den Durchgangsverkehr wirkt sich aber dann der Kopfbahnhof in Dürkheim aus, der zu vermeiden gewesen wäre. Erst recht bedeutet die Ausbiegung über Freinsheim einen Umweg. Freinsheim wurde als „Streckenersparnisstelle“ gewählt, um der von Frankental kommenden Bahn den Anschluß nach Dürkheim und Grünstadt zu erleichtern. Hier hätte eine unmittelbare Linie Ludwigshafen—Dürkheim mehr den Verhältnissen entsprochen. An ihrer Stelle läuft heute eine Überlandstraßenbahn, die insoweit den Verkehrsbedürfnissen eher gerecht wird, als die umwegreiche Bahnverbindung über Frankental—Freinsheim. Die Linie Neustadt—Grünstadt scheidet aus diesen Gründen aus dem Durchgangsverkehr aus, obwohl hier seit alters her ein wichtiger Fernweg entlanglief. Die Verbindung Koblenz—Bingerbrück—Neustadt, die von D-Zügen befahren wird, geht heute über Enkenbach—Hochspeyer, also durch dünn besiedelte Gebiete, ohne einen größeren Ort zu berühren, denn Kaiserslautern bleibt abseits liegen. Der natürliche Weg über Grünstadt—Alzey wurde nicht als Durchgangslinie ausgebaut, da die Pfälzischen Bahnen diesen Verkehr möglichst weit (bis Münster am Stein) auf ihren Strecken halten wollten, während er sonst schon kurz hinter Grünstadt auf die hessischen Bahnen übergegangen wäre — eine Erwägung, die übrigens damals bei den Bahnunternehmungen gang und gäbe war.

Die Rhein-Nahe-Bahn (1858—1860), die als erste Saarbrücken an das rheinische Bahnnetz anschloß, folgt den Tälern der Blies und der Nahe. Sie biegt damit stärker nach Nordwesten aus und hat bei Türkismühle eine Wasserscheide von beträchtlicher Höhe zu überwinden. Ein kürzerer Weg ohne diese erhebliche Steigung wäre durch das Glantal möglich gewesen. Die Rhein-Nahe-Bahn wurde aber als preußische Bahn gebaut, bei der eine Durchschneidung bayrischen Gebiets nicht denkbar war. Daß die Bahn durch oldenburgisches Gebiet führte, war dabei nicht so schwerwiegend, da hier Preußen seit dem Wiener Kongreß besondere Vorrechte genoß. Erst viel später wurde eine Abkürzungslinie durch das Glantal in Angriff genommen. 1904 bauten die pfälzischen Bahnen die Strecke Homburg—Münster am Stein. Diese Bahn durchschneidet zwar im Glantal mehrfach preußische Gebietszipfel, aber Preußen setzte diesem Bahnbau keinen Widerstand entgegen. Ja, der preußische Staat führte sogar die Fortsetzung der neuen Strecke mit dem viergleisigen Ausbau der Linie Münster am Stein—Kreuznach durch und baute in

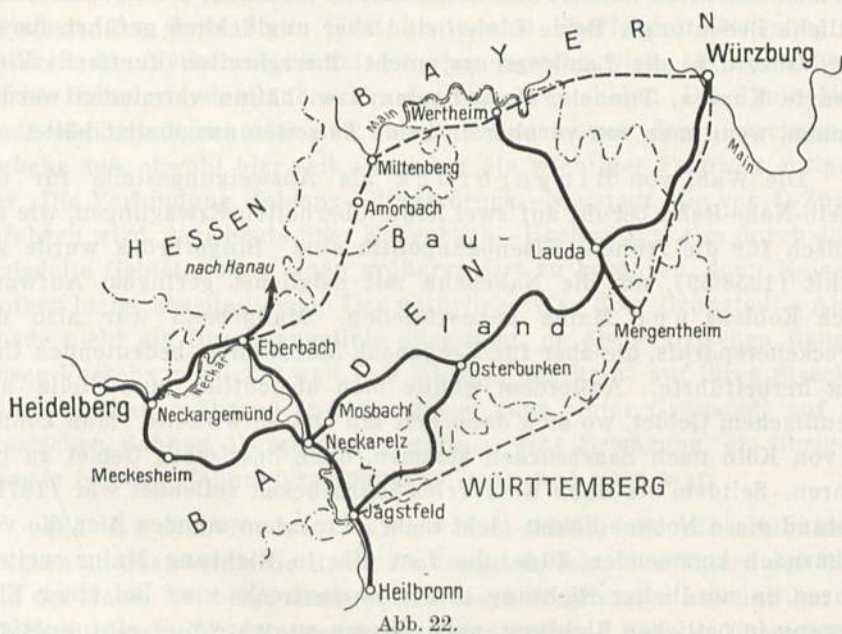
Gemeinschaft mit Hessen als weitere Fortsetzung die gerade Linie Kreuznach—Gau Algesheim. Es ist klar, daß aus strategischen Gründen eine derartige Verdoppelung der Verbindung nach Saarbrücken schon angebracht war. Die pfälzischen Bahnen betrachteten aber die Glantalbahn als Wettbewerbslinie und ließen sie deshalb nicht schon bei Staudernheim in die Nahebahn einmünden, sondern führten die Linie auf dem rechten Naheufer bis Münster am Stein durch. Auf dieser Strecke laufen seitdem, nur durch den Fluß getrennt, beide Strecken nebeneinander her. Diese Doppelführung ist unwirtschaftlich und kann nicht allein mit strategischen Rücksichten begründet werden. Die neue Strecke tat aber der alten Saarbrücker Linie keinen Abbruch; sie hat heute nur örtliche Bedeutung¹. Beide Linien sind aber unglücklich geführt, da sie die Nahe, d. h. die Landesgrenze, nicht überschreiten durften. Viele scharfe Kurven, Tunnels, Dammbauten usw. hätten vermieden werden können, wenn man von vornherein beide Talseiten ausgenutzt hätte.

Die Wahl von Bingerbrück als Abzweigungsstelle für die Rhein-Nahe-Bahn beruht auf zwei heute überholten Erwägungen, wie sie typisch für die frühere Eisenbahnpolitik sind. Bingerbrück wurde gewählt (1858/59), um die Nahebahn mit möglichst geringem Aufwand nach Koblenz und Mainz anzuschließen. Maßgebend war also die Streckenersparnis, die aber für Kreuznach-Mainz einen bedeutenden Umweg herbeiführte. Außerdem wählte man absichtlich eine Stelle auf preußischem Gebiet, wo sich dann erst ein Ort entwickelte. Man konnte so von Köln nach Saarbrücken kommen, ohne hessisches Gebiet zu berühren. Seitdem die Bahn Köln-Trier-Saarbrücken vollendet war (1871), bestand diese Notwendigkeit nicht mehr. Trotzdem münden hier die von Kreuznach kommenden Züge, die fast alle in Richtung Mainz weiterfahren, in nördlicher Richtung in die Rheinstrecke ein. Bei einer Einbiegung in östlicher Richtung, nach Bingen zu, wäre hier ein unnötiges Kopfmachen vermieden worden. Erst sehr viel später ist dann die Abkürzungslinie GauAlgesheim—Kreuznach gebaut worden, die sich nicht sehr geschickt in das Eisenbahnnetz einfügt und vielen Zügen wegen des Anschlusses an die Rheinstrecke den Umweg über Bingerbrück nicht erspart. Eine Einbiegung in Richtung auf Bingen hätte auch in diesem Fall den Umweg nicht so schwerwiegend gemacht und gleichzeitig einen günstigen Anschluß in Richtung Koblenz—Köln ermöglicht.

Ein Musterbeispiel für die Hindernisse, die der Partikularismus dem Bau durchgehender Linien entgegensetzte, wenn mehrere Länder zu durchschneiden waren, ist die Geschichte der Badischen Oden-

¹ Vgl. Mattern, Archiv 1936, S. 98 ff.

waldbahn Heidelberg—Würzburg¹. Diese 1862 bis Mosbach und 1866 bis Würzburg vollendete Bahn hätte für den Durchgangsverkehr von Unterfranken zur Pfalz und für die Erschließung des Maintals eine große Bedeutung gewinnen können. Die ersten Pläne sahen auch den einzig brauchbaren Weg über Eberbach—Miltenberg—Wertheim vor. Nur ein kurzer Tunnel wäre hier nötig gewesen. Vor allem hätte das Untermaintal den ihm zukommenden Eisenbahnanschluß bekommen, der ihm natürlicherweise beim Bau der Bahn Würzburg—Aschaffenburg entgangen war. Obwohl diese Linienführung auch das badische Wertheim aus seiner Abgelegenheit befreit hätte, tauchten sofort die üblichen Be-



denken der damals weitverbreiteten Kirchturmspolitiker auf. Diese Bahn würde ja durch das „Ausland“ führen, also für Baden wenig Wert haben! Viel wichtiger erschien diesen Leuten eine Korridorbahn, die das unorganisch an Baden angeklebte Bauland und Taubertal erschließen sollte, obwohl man dabei dünn besiedelte Gebiete mit beträchtlichen Geländeschwierigkeiten durchschnitt. Auch diesmal siegten die partikularistischen Erwägungen. Bei den weiteren Verhandlungen über die Linienführung entstanden neue Bedenken. Führte man die Bahn, wie ursprünglich ganz natürlich gedacht, durch das Neckartal über Eberbach, so drohte die „Gefahr“, daß Hessen mit seiner Odenwaldbahn bis

¹ Vgl. Otto Schäfer, Archiv 1935, S. 1364 ff.

Eberbach vorstieß und dann im Zusammenwirken mit dem auf diese Gelegenheit lauernden Württemberg die badische Neckartalstrecke in eine Nordsüddlinie einreihete, die der badischen Nordsüddlinie Heidelberg—Basel — so meinte man — einen schweren Wettbewerb hätte bereiten können. Man folgte dem Rate dieser klugen Leute, und die Bahn schwenkte bei Neckargemünd ins Elsenzthal ab, um über Meckesheim nach Mosbach zu führen. Vergeblich reichten die um den Bahnanschluß betrogenen Eberbacher Bittschrift auf Bittschrift ein. Erst 17 Jahre später wurde die von der Natur vorgezeichnete Neckartallinie gebaut. Heute geht der Durchgangsverkehr über Eberbach, und die Strecke Meckesheim—Neckarelz ist ihrer einstigen Bedeutung entkleidet. Zwischen Mosbach und Würzburg waren die Geländebeziehungen sehr ungünstig, da ein gleichlaufendes Tal fehlt. So kam es, daß heute die Strecke Heidelberg—Würzburg reich an Umwegen und verlorenen Steigungen ist, während Miltenberg und Wertheim ihre frühere Verkehrsbedeutung eingebüßt haben.

Noch eine andere Folge hatte die Wahl dieser Linie. Die Württemberger waren weniger bedenklich. Sie bauten eine kurze Anschlußbahn nach Osterburken (1869), so daß seitdem der Weg von Stuttgart nach Würzburg so weit über badische Strecken geht. Wäre die Bahn Heidelberg—Würzburg aber über Miltenberg geführt worden, so hätten die Württemberger die Strecke Heilbronn—Würzburg über Mergentheim gelegt, das bedeutender ist als all die kleinen Städtchen, die die Bahn auf ihrem Weg über Osterburken berührt.

9. Schwaben und Oberrhein.

Die Bahnnetze von Württemberg und Baden sind von vornherein als Staatsbahnnetze aufgebaut worden. Für sich betrachtet, weisen sie demgemäß weniger Unzuträglichkeiten in der Linienführung auf als die Bereiche, bei denen mehrere Eisenbahnunternehmungen beteiligt waren. Der Staat brauchte nicht in dieser Weise auf die Rentabilität der einzelnen Linien zu sehen und konnte eher die gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkte berücksichtigen. Freilich reichte diese Großzügigkeit nicht über die Grenzen des Landes hinaus. Die Landesgrenzen bildeten auch hier ein schweres Hemmnis. Ein bezeichnendes Beispiel hierfür wurde bereits bei der Geschichte der badischen Odenwaldbahn dargelegt. Beide Staatsbahnnetze stellten eine abgeschlossene Ganzheit dar, die aber an der in vielem willkürlich gezogenen Grenze ihr Ende fand.

Schon die Grenze zwischen Baden und Württemberg wurde nur zögernd von Bahnen überschritten. Ein paar Übergangsbahnen ent-

standen hier in den ersten Jahrzehnten der Bahnentwicklung. Noch 1866 führten über die Grenze zwischen Baden und Württemberg nur die Bahnen Mühlacker—Bruchsal und Mühlacker—Pforzheim. Bis 1870 kamen drei weitere Bahnen hinzu. Die von der Natur vorgezeichneten Schwarzwaldquerbahnen durch das Murgtal und das Kinzigtal wurden erst spät vollendet (Kinzigtal 1886, Murgtal 1928!)¹. Am folgenreichsten wirkte sich aber die Rücksichtnahme auf die Landesgrenze bei der badischen Schwarzwaldbahn Offenburg—Konstanz aus. Unter den vielen Entwürfen, die hier zunächst auftauchten, war der Plan der Linienführung über Schramberg—Villingen der technisch günstigste. Hier bestand der Vorteil der niedrigsten Paßhöhe, der andererseits keine Verlängerung der Linie bedeutete. Schramberg war der bedeutendste und größte Ort der ganzen Gegend und konnte den Anschluß an eine Durchgangslinie wohl brauchen. Aber Schramberg gehörte zu Württemberg. Und auch hier siegten die Bedenken, die einer derartigen Bahn durch das „Ausland“ entgegenstanden². Auch fürchtete die Villingener Uhrenindustrie eine Konkurrenz der Industrie von Schramberg. So wählte man die technisch recht schwierige Linienführung über Triberg, die dank der genialen Begabung Gerwigs in einzigartiger Weise bewältigt wurde. Damit blieb jedoch die falsche Rücksichtnahme auf die Grenze bestehen, und auch heute noch müßte man trotz der technischen Vollkommenheit der bestehenden Linie die Führung über Schramberg vorziehen.

Baden und Württemberg, die sich hauptsächlich in nordsüdlicher Richtung erstrecken, sorgten natürlich zuerst für den Bau einer nord-südlich gerichteten Hauptlinie. Bei Baden war sie durch die Rheinebene klar festgelegt. Die württembergische Nord-Südlinie³ ergab sich jedoch nicht aus den natürlichen Gegebenheiten. In den Jahren 1845—1850 entstand sie als erste württembergische Eisenbahn und führte von Heilbronn über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen. Sie durchschnitt also alle Landesteile und berührte eine Reihe bedeutender Orte. Bezeichnend ist, daß erst vier Jahre später in Ulm der Anschluß an die wichtige süddeutsche Ostwestlinie nach München eröffnet wurde, die der Strecke Stuttgart—Ulm erst die wichtigere Fortsetzung nach Osten gab. Die bayrische Regierung zögerte nämlich die Verhandlungen soweit hinaus, bis die bayrische Linie an den Bodensee eröffnet war (Kempten—Lindau 1853), so daß man die Konkurrenz der württembergischen Bahn nach Friedrichshafen nicht mehr zu fürchten brauchte. Mit der Führung der

¹ Vgl. Schäfer, Archiv 1935, S. 1382.

² Vgl. Kuntzemüller, Archiv 1923, S. 778 ff.

³ Vgl. Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands, S. 1146.

württembergischen Nordsüdlinie über Ulm entschied man sich für eine starke Ausbiegung nach Osten. Die kürzeste Strecke wäre über Reutlingen—Sigmaringen gegangen. Ihr standen vor allem gewichtige Grenzhindernisse entgegen, denn man hätte hohenzollernsches und badisches Gebiet durchqueren müssen. So kam es, daß die wichtige Stadt Reutlingen niemals an eine durchgehende Nordsüdlinie angeschlossen wurde, die den alten Handelswegen und der früheren Bedeutung der ehemaligen



Abb. 23.

Reichsstadt entsprach. Reutlingen liegt infolgedessen verkehrlich heute vollkommen abseits.

Die bayrische Bodenseelinie K e m p t e n — L i n d a u ist ein gutes Beispiel für eine richtige Korridorlinie, die, durch Landesgrenzen eingeeengt, einen schwierigen und unnatürlichen Weg einschlagen muß. Die Bahn konnte nicht die zum Bodensee herabführende Senke des Argentals benutzen, weil sie sonst württembergisches Gebiet hätte durchschneiden müssen. Die alte Reichsstadt Wangen wurde deshalb nicht angelaufen. Statt dessen führt die Bahn in großen Kehren durch den oft nur wenige Kilometer breiten Streifen bayrischen Gebiets.

Die württembergische Nordsüdbahn wurde die Stammlinie des württembergischen Eisenbahnnetzes. Als nun der Anschluß an die badische Rheintallinie gesucht wurde (1853), ließ man die Anschlußstrecke bei Bietigheim abzweigen, um möglichst Strecken zu sparen. Für die Verbindung Stuttgart—Bruchsal ist dieser Umweg weniger bedeutsam. Dagegen wird die — freilich erst 1863 hergestellte — Strecke Stuttgart—Pforzheim—Karlsruhe unnötig verlängert. Eine gerade Linie Stuttgart—Pforzheim, wie sie auch von Baden vorgeschlagen wurde¹, hätte allein den natürlichen Gegebenheiten entsprochen und hätte sogar bis zu einem gewissen Grade die Bahn nach Bruchsal ersetzen können. Andererseits wäre dadurch die Bahn Stuttgart—Calw überflüssig geworden, die nun mit einem schwierigen Abstieg ins Nagoldtal den württembergischen Schwarzwald mit der Landeshauptstadt verbindet (1872). Freilich stand einer solchen Linienführung wieder das Hindernis der badischen Landesgrenze bei Pforzheim entgegen.

10. Bayern und Franken.

Vom bayrischen Eisenbahnnetz gilt im allgemeinen das gleiche, was oben über die Bahnen Württembergs und Badens gesagt wurde. Da die Eisenbahnen hier ziemlich planmäßig gebaut werden konnten, entspricht das Bahnnetz in Bayern eher den Anforderungen, die im allgemeinen an ein Eisenbahnnetz gestellt werden, als im Vergleich dazu die Bahnverhältnisse in den Gegenden, wo mehrere Unternehmungen nebeneinander ihre Bahnen bauten. Der entsprechende Nachteil besteht darin, daß alle überlegene Planung an der Grenze ihr Ende fand. Die bayrischen Bahnen wurden jedoch zum Unterschied von Württemberg und Baden nicht ausschließlich vom Staat gebaut. Mehrere Jahrzehnte hindurch erfreute sich der Staatsbahngedanke in Bayern nur geringer Beliebtheit. So ließ man die Bildung eines größeren Privatbahnunternehmens zu, das sich als Bayrische Ostbahn (1858) im östlichen Bayern ausbreitete.

Die Bayrische Ostbahn hatte ein Gebiet zu erschließen, in dem es keine Staatsbahnstrecke gab. Staatsbahn und Ostbahn hielten auch ihre Bereiche sorgfältig geschieden, so daß hier der Wettbewerb eine geringe Rolle spielte. Nur an einer Stelle kam es zu einer richtigen Doppelführung. Zwischen Nürnberg und Hersbruck laufen die Strecken beider Unternehmungen nebeneinander her. Die Strecke Nürnberg—Amberg wurde von der Ostbahn, die Strecke Nürnberg—Bayreuth von der Staatsbahn gebaut.

¹ Schäfer, Archiv 1935, S. 1348 ff.

Die ersten Strecken der Ostbahn München—Regensburg und Regensburg—Passau wurden in einer merkwürdigen Gabel bei Geiselhöring zusammengeführt, um Strecken zu sparen und vor allem auch die Verbindung München—Passau zu erleichtern. Die Ostbahn hat jedoch noch vor ihrer Verstaatlichung diese eigenartige Linienführung beseitigt (1873), so daß das heutige Streckennetz nichts mehr davon verrät.

Einen Nachteil weist das bayrische Bahnnetz auf: Es ist zu sehr auf München zentralisiert. Die Erscheinungen decken sich z. T. mit denen, die bei Berlin beobachtet werden konnten. Der Parallellauf von Strecken ist nur an manchen Stellen ausgebildet (z. B. München—Augsburg und München—Buchloe). Dafür fehlt vor allem die wichtige Quer-



Abb. 24.

verbindung des Voralpenlandes (etwa Weilheim—Rosenheim). Noch heute ist man hier gezwungen, den Weg über München einzuschlagen.

Daß die Landesgrenzen ein schweres Hindernis für die Bahnentwicklung bedeuteten, kann man auch an den bayrischen Grenzen beobachten. Das Taubertal, das recht unglücklich zwischen Bayern, Württemberg und Baden aufgeteilt ist, besitzt noch heute keine durchgehende Bahnlinie. Die Lücke zwischen dem bayrischen Rothenburg und dem württembergischen Creglingen ist nie überbrückt worden, obwohl ein alter Verkehrsweg dem Tal folgte.

Die bayrische Nordgrenze wird nur von wenigen großen Bahnen überschritten. Verschiedene Projekte, wie die Bahn Gelnhausen—Lohr oder die Rhönquerbahn, scheiterten hauptsächlich an dieser Abneigung vor der Grenzüberquerung. Außer den Hauptlinien Gemünden—

Fulda, Schweinfurt—Erfurt und Lichtenfels—Coburg gibt es auf diesem langen Grenzabschnitt keine Bahn, die über die Grenze führt, obwohl die Geländeverhältnisse dem nicht entgegenstehen. Nur Stichbahnen erschließen von beiden Seiten das Land; oft liegen nur wenige Kilometer zwischen ihren Endpunkten.

Die Grenzverhältnisse verhinderten auch die weitsichtige Planung der für den Durchgangsverkehr durch Bayern so wichtigen Nord-südlinien. Die westliche Linie über Schweinfurt ist durch den Kopfbahnhof in Schweinfurt und den schlechten Anschluß nach Kissingen unglücklich gestaltet. Die östliche Linie umging bis 1877 das Fichtelgebirge und führte über Bayreuth. Dagegen wirken sich bei der 1877 eröffneten Abkürzungslinie über Marktredwitz die verschiedenen verlorenen Steigungen im Fichtelgebirge, das ohne Paß überquert wird, unglücklich aus. Die beste Linienführung — den Steigungsverhältnissen nach — geht über Eger, aber hier hätte man fremdes Gebiet durchschneiden müssen. Erst heute rückt dieser Weg wieder in sein altes Recht ein.

11. Österreich. Böhmen-Mähren.

Nur kurz sei hier auf die Verhältnisse in Österreich, Böhmen und Mähren eingegangen. Eine ausführlichere Darstellung ist ohne Einbeziehung der anderen Habsburger Länder nicht möglich und würde deshalb den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Auch das alte Österreich erlaubte sich den Luxus, verschiedene Bahnunternehmungen nebeneinander zuzulassen. Es waren zum Unterschied vom Deutschen Reich meist größere Eisenbahngesellschaften mit weitgespannten Netzen. Daneben verfügte die Staatsbahn über ein großes Bahnnetz.

Hauptziel der großen Fernlinien war natürlich W i e n. Hier liefen die Hauptbahnen der einzelnen Unternehmungen zusammen. Wie in Berlin besaßen sie dort getrennte Bahnhöfe und gesonderte Einführungen. Da in Wien der Staat aber nicht in der Weise eingriff, wie in Berlin, entwickelte sich hier ein bunter Bahnwirrwarr, der heute noch seine planlose und uneinheitliche Entstehung nicht verleugnen kann.

In den österreichischen A l p e n l ä n d e r n besaß neben der Staatsbahn nur eine große Privatbahn, die Südbahn, ein ausgedehntes Streckennetz. Beide Netze kamen sich jedoch kaum ins Gehege, sondern ergänzten sich ganz glücklich, so daß man vergeblich nach Spuren eines Wettbewerbskampfes in der Streckenführung sucht. Auch sonst läßt sich bei der Linienführung selten eine heute überholte Planung beobachten. Das Gebirgsland zwang von vornherein zu einer bestimmten Linienführung und ließ keine anderen Möglichkeiten offen. Unglücklich

ist nur die Führung der Strecke Passau—Linz, die aus Gründen der Streckenersparnis über Schärding nach Wels zur Salzburger Linie geht, statt nach Möglichkeit dem Donautal zu folgen.

Der eigentliche Bereich, wo sich die verschiedenen Bahnunternehmungen überschneiden und bedrängten, lag nördlich von Wien. Vier große Linien gingen von Wien ins Gebiet nördlich der Donau: die Staats-

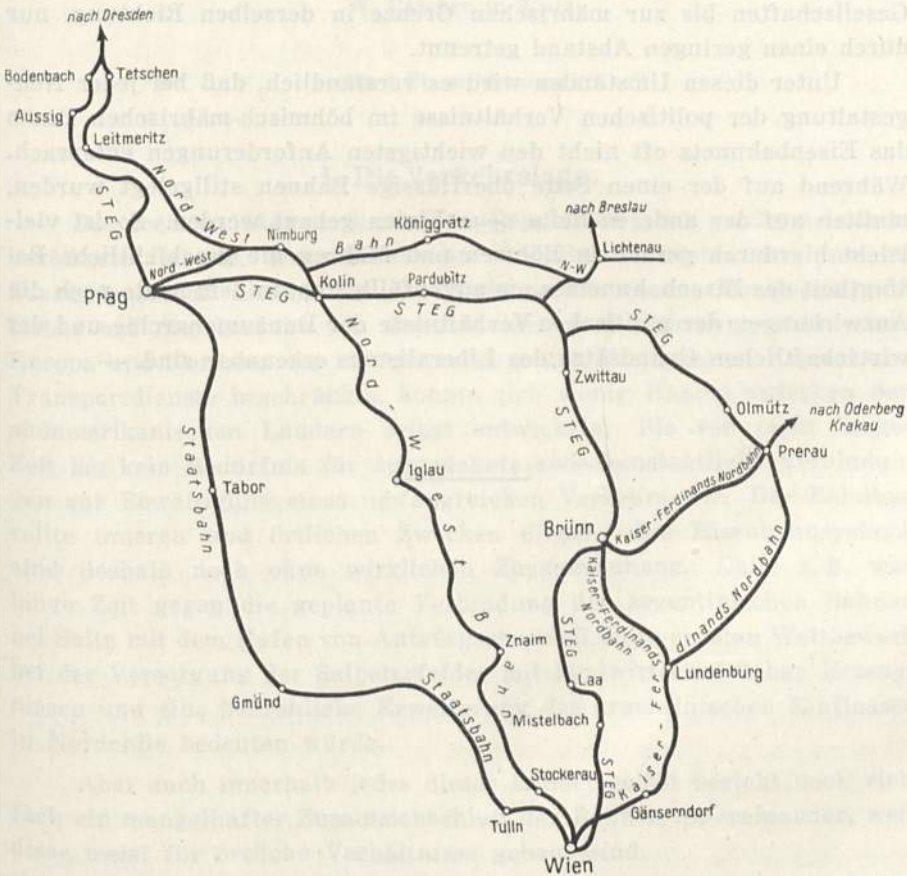


Abb. 25.

bahn über Tulln—Gemünd, die Nordwestbahn über Stockerau—Znaim, die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (STEG) über Mistelbach—Laa und die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn über Gänserndorf—Lundenburg. Daß diese Fernlinien seit dem Krieg zum großen Teil verödeten, liegt natürlich nicht nur an dem zu starken Wettbewerb der Parallellinien, sondern auch an den geänderten Grenzverhältnissen. Die drei zuerst genannten Linien führten nach Prag und lagen insofern in eifrigem Wettbewerb.

Die beiden zuletzt genannten befehdeten sich bei der Verbindung Wien—Brünn. In Böhmen und Mähren kam es ebenso zu vielfältigen Überschneidungen und Doppelführungen. Bekannt ist ja, daß zwischen Dresden und Prag von Tetschen—Bodenbach ab auf beiden Ufern der Elbe eine Bahnlinie verläuft. Die Bahn am linken Ufer ist die Strecke der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die am rechten Ufer die der Nord-westbahn. Von Prag nach Osten laufen wieder die Strecken dieser beiden Gesellschaften bis zur mährischen Grenze in derselben Richtung, nur durch einen geringen Abstand getrennt.

Unter diesen Umständen wird es verständlich, daß bei jeder Neugestaltung der politischen Verhältnisse im böhmisch-mährischen Raum das Eisenbahnnetz oft nicht den wichtigsten Anforderungen entsprach. Während auf der einen Seite überflüssige Bahnen stillgelegt wurden, mußten auf der anderen Seite neue Linien gebaut werden. So ist vielleicht hierdurch gerade in Böhmen und Mähren die geschichtliche Bedingtheit des Eisenbahnnetzes am augenfälligsten, in dem heute noch die Auswirkungen der politischen Verhältnisse der Donaumonarchie und der wirtschaftlichen Grundsätze des Liberalismus erkennbar sind. —

Verkehrs- und Wirtschaftsfragen Argentiniens.

Von

W. Paschen in Kiel.

(Mit 4 Übersichtskarten.)

I. Die Verkehrslage.

Die meisten südamerikanischen Republiken sind große, schwachbevölkerte Gebiete, deren Eisenbahn- und Straßenbauten dem inneren Zusammenschluß dienen. Da das Wirtschaftsleben des Kontinents sich bisher auf die Ausfuhr von Rohprodukten und Nahrungsmitteln nach Europa und Nordamerika im Austausch gegen Fertigwaren, Kapital und Transportdienste beschränkte, konnte sich wenig Handel zwischen den südamerikanischen Ländern selbst entwickeln. Bis vor nicht langer Zeit lag kein Bedürfnis für ausgedehnte zwischenstaatliche Verbindungen zur Bewältigung eines umfangreichen Verkehrs vor. Der Bahnbau sollte inneren und örtlichen Zwecken dienen. Die Eisenbahnsysteme sind deshalb noch ohne wirklichen Zusammenhang. Chile z. B. war lange Zeit gegen die geplante Verbindung der argentinischen Bahnen bei Salta mit dem Hafen von Antofagasta, weil diese erstens Wettbewerb bei der Versorgung der Salpeterfelder mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen und eine bedrohliche Erweiterung des argentinischen Einflusses in Nordchile bedeuten würde.

Aber auch innerhalb jedes dieser Länder selbst besteht noch vielfach ein mangelhafter Zusammenschluß der Bahnen untereinander, weil diese meist für örtliche Verhältnisse gebaut sind.

Der Bahnbau in Südamerika ist, mit Ausnahme des La Plata-Gebietes, im ganzen hinter der Entwicklung zurückgeblieben, anstatt ihr voranzugehen und sie zu erleichtern. Eine wichtige Folge davon ist die Verschiedenheit der Spurweiten unter den meisten Bahnsystemen. Selbst auf Langstrecken müssen die Güter mit großem Zeitverlust umgeladen werden. So hat die Trans-Andenbahn zwei Wechsel der Spurweiten zwischen Buenos Aires und Valparaiso. Die einzigen internationalen Verbindungen mit einheitlicher Spurweite sind die Linien Buenos Aires—Asuncion und Arica—La Paz.

Eine große Rolle spielt auch die Küstenschifffahrt, besonders die Frachtschifffahrt, die z. B. in Brasilien und Chile der nationalen Flagge vorbehalten ist. Auch Argentinien mit dem bestentwickelten Eisenbahnnetz des Kontinents braucht die Küstenschifffahrt, u. a. um Buenos Aires mit dem Süden und der Küste zwischen Bahia Blanca und Rivadavia sowie den Ölfeldern von Comodoro Rivadavia zu verbinden. Mit Ausnahme von Peru haben auch die anderen Republiken den Güterverkehr eigenen Schiffen vorbehalten, dagegen ist die Personenbeförderung frei.

Die Bedeutung des Luftverkehrs wurde in ganz Südamerika früh erkannt. Schon 1930 hatte das regelmäßig beflogene lateinamerikanische Luftnetz eine große Gesamtausdehnung, die seitdem noch erweitert wurde.

Die Eisenbahnen Argentiniens, Uruguays und Paraguays kann man als das „La-Plata-System“ bezeichnen. Es erfüllt das Tieflandbecken des Parana-Paraguay-Flußsystems. Argentinien erzeugt Massengüter, ihm fehlen aber, abgesehen vom Nordosten, Wasserstraßen, so daß es für die Beförderung der Massengüter auf Bahnen angewiesen ist. Die Bahnen haben von Buenos Aires aus die Pampa erobert, den großen Hafen von Bahia Blanca geschaffen, die Isolierung der Entre-Rios-Provinzen jenseits des Parana beseitigt und Buenos Aires mit dem Pazifik verbunden. Der Kern dieses La-Plata-Bahnsystems ist das argentinische, das einzige stark entwickelte.

Die argentinischen Bahnen laufen in Buenos Aires zusammen, und mehr als 30 % aller Linien entfallen auf diese Provinz. Das Land hat vier Haupt-Eisenbahnzonen, die den Erzeugungsgebieten entsprechen. Das südliche System erschließt Patagonien und schuf den Hafen Bahia Blanca. Dieser hat die Zusammendrängung des Verkehrs in Buenos Aires etwas gemildert, aber letzteres ist nach wie vor der Mittelpunkt des ganzen Verkehrssystems.

Die Ferrocarril Sud de Buenos Aires (The Buenos Ayres Great Southern Rwy) oder „Die große Südbahn“ erstreckt sich heute bis Zapala, 125 km über Neuquén hinaus; an ihrer Verlängerung, der zweiten Verbindung mit Chile, wird gearbeitet. Die Linien der Pampa Central öffnen eins der bemerkenswertesten Flachländer der Erde, wo der Bahnbau auf keinerlei Hindernisse stößt, und auf Hunderte von Kilometern kaum eine Kurve oder Steigung vorkommt. Die diesem System angehörenden Bahnen sind die Ferrocarril de Buenos Aires al Pacifico (Buenos Ayres and Pacific Rwy), welche mit der Ferrocarril Transandino (Transandine Rwy) verbunden ist, die ihrerseits an die chilenischen Bahnen anschließt; ferner die Ferrocarril Oeste de Buenos Aires

(Buenos Ayres Western Rwy) und die Central Argentino (Central Argentine Rwy). Im Januar 1934 wurden bedeutende Teile der Transanden-Bahn durch Überschwemmungen zerstört. Die Lücke mußte zunächst durch Kraftverkehr und Maulesel-Betrieb geschlossen werden, weil der Gesellschaft die Mittel zur Wiederherstellung fehlten und keine Einigung mit der Bundes-Regierung erzielt wurde.

Die dritte Hauptzone im Nordwesten wird durch ein Netz erschlossen, das durchweg 1 m Spurweite hat. Es ist das der staatlichen Ferrocarril Central Norte Argentino¹. Die Hauptlinie führt hier von Buenos Aires über den großen Getreidehafen Rosario, Córdoba, Tucumán nach La Quiáca, wo bei Villazón die Verbindung mit den bolivianischen Bahnen hergestellt wird. Diese Linie ist auch weiter nach Nordwesten über Salta nach San Antonio de los Cobres ausgebaut. Von dort soll eine dritte transandinische Verbindung mit dem chilenischen Hafen Antofagasta geschaffen werden.

Das nördliche oder Entre-Rios-Netz (Ferrocarril Entre Rios) erschließt eines der fruchtbarsten, aber auch schwierigsten Gebiete Argentiniens. Westlich erstreckt es sich bis zum Flußhafen Paraná und Villa Federal, nordöstlich reicht es von Concordia, das Eisenbahn-Fährverbindung mit Salta und den uruguayischen Bahnen hat, einmal über Monte Caseros nach Corrientes, andererseits nach Posadas am Alto Paraná. Auf dem anderen Ufer schließen die uruguayischen Bahnen an.

II. Die Grundlagen der Wirtschaft und des Verkehrs.

A. Landwirtschaft.

Argentinien ist in erster Linie Viehzucht- und Ackerbauland. Von den 276,4 Mio ha, welche den Flächeninhalt ausmachen, sind etwa ein Fünftel Wald, Städte, Dörfer, Flüsse und Gebirge. Mehr als 153,6 Mio ha stehen für Landwirtschaft und Viehzucht zur Verfügung; genug, um 100 Mio Menschen zu ernähren. Das Land bietet besonders günstige Bedingungen für die Großlandwirtschaft. 95 % seiner Gesamtausfuhr sind landwirtschaftliche Erzeugnisse, davon sind 37 % tierischen Ursprungs und etwa 58 % Ackerbauprodukte; dazu kommen einige forstwirtschaftliche, wie Quebrachorinde und -extrakt.

¹ Die Central Norte setzt sich aus folgenden Bahnen zusammen:

Central Norte	3 347,0 km
Argentino del Norte	2 539,5 „
Formosa y Embarcacion	702,9 „
Barranqueras a Metan	910,6 „
	<hr/>
	7 500,0 km

Die Stellung der argentinischen Landwirtschaft hat sich aber in den letzten Jahren geändert. Der 1929 einsetzende Preisrückgang für landwirtschaftliche Erzeugnisse hat den Wert der Erzeugung, trotz mengenmäßiger Zunahme, beträchtlich verringert. Gleichzeitig haben sich Menge und Wert der industriellen Erzeugung erhöht. So ist der Anteil der landwirtschaftlichen Erzeugung an der Gesamtproduktion heute geringer als 1929, und noch geringer als 1913. Unverändert groß aber ist die Bedeutung der Landwirtschaft für die *Ausfuhr*, da die Industrie meist für den Binnenmarkt arbeitet:

Anteil an der Gesamt- ausfuhr:	1925/29 %	1930/34 %	1935 %	1936 %
Landwirtschaft	57,3	59,8	60,8	58,1
Viehwirtschaft	37,2	35,6	34,2	37,1
Sonstige Produktion . . .	5,5	4,6	5,0	4,8

Auch zwischen Ackerbau und Viehzucht verschiebt sich — vielleicht nur vorübergehend — die Lage. Der Rindviehbestand, die Grundlage der argentinischen Fleischindustrie, geht zurück (1922: über 37 Mio Rinder, 1932: 32,2 Mio, am 30. Juni 1937: 33,1 Mio Stück). Dagegen stieg die Anbaufläche von Getreide und Futtermitteln von 1914 bis 1934 von 24 auf 27 Mio ha oder um 12 %. Im Durchschnitt der Jahre 1920/25 betrug der Anteil der viehwirtschaftlichen Ausfuhr rund 38 %, 1926/30 rund 36, 1931/35 34 %.

Siedlungstätigkeit.

Die Auffassung, daß Argentinien an einem Punkt seiner Entwicklung angelangt ist, wo die Ansiedlung von Kleinsiedlern durch Hergabe von Land gefördert werden sollte, gewinnt an Boden. Die Gesetzgebung macht Ansätze zur zwangsweisen Aufteilung großer Latifundien in Kleinbesitz. Ein von den großen Bahngesellschaften aufgestellter Besiedlungsplan ist von der Regierung im ganzen gutgeheißen. Ein gemeinsames Unternehmen, das „Eisenbahn-Kolonisations-Konsortium“, soll das im Bereich der verschiedenen Netze gelegene Gebiet verwerten. Die Bahngesellschaften wollen auf Gewinne beim Landverkauf an Kolonisten verzichten und Bezahlung für Boden, Gebäude und Anlagen in Raten gestatten, unter gewissen Voraussetzungen auch Vorschüsse an Siedler leisten. Auch die Gründung kooperativer Genossenschaften (Kaufläden) und Dorfgemeinschaften ist vorgesehen. Jede Bahngesellschaft hat das an ihren Linien gelegene Gebiet zu überwachen.

In Patagonien werden staatliche Ländereien an geeignete Kolonisten vergeben, die Schafzucht treiben wollen. In den Baumwollbaidistrikten des Chaco und der Provinzen Corrientes, Salta und Tucumán fördern die Provinzialregierungen eine dichtere Besiedlung. Aber auch

im Zentrum des Landes, wo heute noch die großen Latifundien vorherrschen, soll der landwirtschaftliche Kleinbesitz gefördert werden.

Im November 1937 hat die Provinz Buenos Aires ein „Autonomes Kolonisations-Institut“ geschaffen, um ein Programm für die Ansiedlung von Kleinbesitzern durchzuführen. Im August 1938 wurden 14 414 ha Land bei Carlos Cesares an die ersten Siedler vergeben. Die Provinzialregierung hat ferner die Enteignung verschiedener Ländereien im Distrikt von General Villegas für Kolonisationszwecke genehmigt. Der Bundeskongreß, Provinzialregierungen sowie Regierungsbanken befassen sich mit Kolonisationsplänen (Buenos Ayres Western Rwy Report for the year ended 30th June 1937, S. 30).

Im Tal des Rio Negro sind einige Tausend Hektar durch eine italienisch-argentinische Gesellschaft in künstlich bewässerte Kleinsiedlungen aufgeteilt, vorzugsweise für Italiener, die schon mit dem Lande vertraut sind. Die Ferrocarril del Sud hat hier für die Bundesregierung einen 120 km langen Bewässerungskanal angelegt, der vom Neuquén-Fluß oberhalb seiner Vereinigung mit dem Limay zum Tal des Rio Negro führt. Die so bewässerten 60 000 ha werden schnell besiedelt.

Der von Baron Hirsch 1892 gegründete jüdische Kolonisationsverband verfügt über mehr als $\frac{1}{2}$ Mio ha in den Provinzen Buenos Aires, Santa Fé, Entre Rios, Santiago des Estero und La Pampa. Es werden Lose von 25 bis 400 ha zu Selbstkosten an Kolonisten abgegeben, die auch Vorschüsse erhalten. Der Hauptort dieser Kolonie ist Rivera, das Eisenbahnverbindung mit Carhué hat.

Schließlich besitzt die „Eldorado“-Gesellschaft 250 000 ha nördlich von Posadas und etwa 100 km südlich Aguirre. Über 7000 Kolonisten treiben hier den Anbau von Südfrüchten, Tabak, Yerba-Mate, Bananen, Ananas, Maniok, Mais und Gemüse.

Die landwirtschaftliche Erzeugung.

Die Ausfuhr von Ackerbauprodukten macht ohne die Fleischausfuhr etwa 60 % der Gesamtausfuhr aus, steht also noch vor der Fleischausfuhr. Rund drei Viertel der Bodenfläche Argentinien sind für Getreidebau geeignet, aber nur etwa ein Drittel, 30 Mio ha von 90 Mio ha, werden so genutzt. Etwa 1,48 Mio ha sind künstlich bewässert, hauptsächlich in den Provinzen Mendoza, Córdoba, San Juan und Tucumán. 1930 waren rund 28 Mio ha bestellt. Die Verteilung der Getreidearten ist klimatisch bedingt. Weizen wird mehr oder weniger in allen Provinzen des Nordens und Zentrums bis Chubut nach Süden angebaut, größtenteils aber in der Pampa. Baumwolle, Reis, Zucker sind ausgesprochene Produkte des

Nordens und Nordostens. Früchte werden meist in den Bergtälern des Westens und Nordwestens, im Tale des Rio Negro und im Mündungsgebiet des La Plata gezeugen.

Getreidebau. Der Ertrag je Hektar hat zwar in den letzten Jahren zugenommen, könnte aber durch intensivere Kultur gesteigert werden. Der Getreide-Kleinfarmer bearbeitet 160 bis 200 ha. Auf den großen Estanzen werden Teilungsabkommen getroffen. Der Besitzer liefert Unterkunft, Saatgut, Arbeitstiere und Geräte, und erhält dafür die halbe Ernte. Der Weizenboden wird häufig aus Sicherheitsgründen teilweise mit Leinsaat bestellt, weil der Wechsel größere Erträge an beiden Fruchtarten ergibt. Der Inlandverbrauch an Weizensaatgut und Weizenmehl beträgt rund 2,7 Mio t, an Leinsaat 200 000 t, an Mais 1,55 Mio t. Die Erntezeit für Weizen ist im Dezember/Januar, für Mais April bis Juni und für Hafer, Gerste, Roggen im November.

Die Aussichten für die argentinische Landwirtschaft waren Anfang 1937 günstiger als seit vielen Jahren. Nachdem die Preise für Weizen, Mais und Leinsaat 1933 einen Tiefstand erreicht hatten (Durchschnittspreise für Weizen 5,28 Pes. Pap., Mais 4,00, Leinsaat 10,54 Pes. je 100 kg), zogen sie an, um 1936 plötzlich auf 10,95, 5,65 und 14,2 Pes. Pap. emporzuschwellen. Anfang 1937 erhielt der Farmer durchaus lohnende Preise. Die Regierung zog bei der Festigkeit des Marktes den garantierten Mindestpreis für Weizen, Mais und Leinsaat zeitweilig zurück. Bestellt waren 1936/37 mit Getreide und Leinsaat rund 19,6 Mio ha oder 500 000 ha mehr als im Vorjahr. Die Gesamterzeugung wurde auf 19,5 Mio t gegen 16,6 Mio t im Vorjahr und 18,2 Mio t im Durchschnitt der fünf Jahre 1932/36 veranschlagt. Die Weizenernte (die lohnendste Frucht) wurde auf 6,8 Mio t oder rund 75 % mehr als im Vorjahr veranschlagt, auch die Maisernte war mit 9,1 Mio t weit über dem Durchschnitt, neben einem Überschuß aus dem Vorjahr von 2½ Mio t. Die Leinsaaternte betrug 1,9 gegen 1,5 Mio t i. J. 1936. Die starke Nachfrage in Europa nach Getreide und Leinsaat infolge Mißernte ließ die Ausfuhr gewaltig ansteigen:

	Verschiffung vom		am 30. 4. geschätzter für	
	1. 1. bis 28. 4. 1937	1938	Ausfuhr 1937	vorhandener Bestand 1938
	Mio t	Mio t	Mio t	Mio t
Weizen	3,10	0,95	1,18	1,76
Mais	3,11	0,15	6,89	3,77
Leinsaat	0,91	0,52	0,92	0,95
Hafer	0,18	0,24	0,05	0,20
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	7,30	1,86	9,04	6,68

Die Mehlfabrikation. 1936 wurden 50,5 % des argentinischen Weizens im Land zu Mehl vermahlen. 1,94 Mio t Weizen lieferten 1,37 Mio Tonnen Mehl und 0,56 Mio t Beiprodukte. 1927 wurden noch 169 650 t Mehl ausgeführt. In den folgenden Jahren nahm die Ausfuhr von Mehl stetig ab und betrug 1936 nur noch 79 183 t; sie erhöhte sich aber 1937 auf 95 196 t, doch liegt diese Menge noch stark unter dem Durchschnitt von 110 119 t der letzten zehn Jahre.

Die Fleischgewinnung und Ausfuhr. Nach dem Zensus vom 30. Juni 1937 hatte Argentinien 33,1 Mio Rinder (1932: 32,2 Mio), 4 Mio Schweine und 43,8 Mio Schafe. Geschlachtet wurden 1937 7,16 Mio Rinder (433 374 mehr als i. Vorj.), davon für die Ausfuhr 2,42 Mio Rinder. Die gesamte Ausfuhr von Fleisch und Fleischprodukten betrug 1936 586 051 t im Werte von 267,5 Mio Pes. Pap. und 1937 648 034 t i. W. von 312,2 Mio Pes.

An Häuten und Fellen wurden 1936 7,09 Mio Stück und 1937 7,91 Mio ausgeführt. Die Wollschur brachte 1936 150 000 bis 160 000 t, 1937 etwa 10 % weniger. Ausgeführt wurden 1934/35: 355 000, 1935/36: 319 400, 1936/37: 343 400 Ballen Wolle.

An Meiereiprodukten, wie Butter, Käse und Kasein, wurden 1937 8 781 und 1936 10 269 t ausgeführt.

Mit Baumwolle waren 1936/37 411 000 ha bepflanzt, wegen der schlechten Witterung wurden aber nur 288 730 ha abgeerntet, ein großer Teil der Ernte ging verloren. Die Erzeugung betrug 1936/37 113 000 t Rohbaumwolle, 31 000 t entkernte Baumwolle und 77 000 t Baumwollsamensamen. 1937/38 wird bei einer bepflanzt Fläche von 419 033 ha mit 72 000 t entkernter Baumwolle gerechnet. Ausgeführt wurden 1936 49 000 t und 1937 11 000 t.

Der Anbau von Zuckerrohr im Norden hat eine bedeutende Zuckerindustrie entstehen lassen, die 100 000 Arbeiter beschäftigt. Es sind etwa 50 Zuckerrohrpressen und Raffinerien und 30 Destillieren vorhanden. Nach dem Zensus vom 31. März 1937 waren 16 851 Zuckerrohrpflanzungen mit einer Gesamtfläche von 180 472 ha vorhanden, die 5,4 Mio t Zuckerrohr lieferten. Die Zuckererzeugung belief sich 1937 auf 371 000 t. Die Ernte 1937 war infolge der ungünstigen Witterung nicht normal. Für 1938 rechnet man mit 400 000 t. Seit 1932 war der Zuckermarkt infolge privater Regelung der Produktion fest.

Die Ausfuhr von frischen Früchten der gemäßigten und subtropischen Zone steigt seit 1933 stark, 1933: 7822 t, 1936: 24 744 t, 1937: 28 632 t. Auch der einheimische Verbrauch nimmt zu. Neuerdings werden Apfelsinenpflanzungen angelegt, um die Einfuhr von brasilianischen „Pera“-Orangen zu ersetzen. Die Fruchtkonserven-Industrie deckt

den einheimischen Bedarf jetzt völlig. Produziert werden 200 000 Kisten mit Pfirsichen, 50 000 mit Birnen und 100 000 bis 150 000 mit sonstigen Früchten. Eine Kiste enthält 24×900 g netto an Frucht oder Fruchtsyrup. Das Hauptanbaugebiet für Äpfel liegt am Rio Negro und in Mendoza, die auf künstliche Bewässerung angewiesen sind. Die Ausfuhr von konservierten Früchten erfolgt bisher versuchsweise, da die Produktionskosten höher liegen als in Kalifornien.

Yerba Mate. 1936 waren 7470 Pflanzungen von Yerba Mate mit einem Areal von 63 000 ha vorhanden, die 77 312 t lieferten. Der Markt war überschwemmt, so daß die Yerba-Mate-Kommission Maßnahmen zur Erleichterung des Verkaufsdrucks ergreifen mußte. So wurde ein Verkaufsverbot der Ernte von 1937 vor dem 1. Januar 1938 erlassen. Obwohl ein Gesetz von 1935 der Ausdehnung der Yerba-Mate-Pflanzungen praktisch ein Ziel setzt, indem für jede neue Pflanze eine Steuer von 4 Pes. Pap. erhoben wird, wird die Produktion von Yerba Mate noch bis 1940/41 zunehmen. Von 1933/37 stieg die Erzeugung von 51 000 auf 106 000 t, 1938 auf 120 000 t, für 1939 wird mit 140 000 t gerechnet. Im April 1938 ordnete die Regierung die Vernichtung von 40 000 t der Ernte 1938 an.

T a b a k. Die mit Tabak bepflanzte Fläche, hauptsächlich in Corrientes, Misiones und Salta, in geringerem Maße (und Qualität) auch in Tucumán, Córdoba, dem Chaco, Catamarca und Rioja, betrug 1935/36 15 587 ha, und ging 1936/37 auf 12 429 ha und 1937/38 auf 11 500 ha zurück. Das Ackerbau-Ministerium fördert mit Erfolg den Anbau ausgesuchter fremder Tabaksorten. Der Absatz betrug 1936 754 376 000 Päckchen Zigaretten und 3,99 Mio kg Tabak (1937: 758 611 000 Päckchen Zigaretten, 4,45 Mio kg Tabak). Tabak wird aus Brasilien, Paraguay, Kuba und den Vereinigten Staaten eingeführt und mit argentinischem gemischt. 1936 wurden nur 6340 t gegen 7248 t i. J. 1935 und 10 115 t i. J. 1934 eingeführt. Der Rückgang zeigt den Fortschritt der einheimischen Tabakgewinnung.

B. Die industrielle Entwicklung.

Der Aufbau von Industrien ist durch Mangel an Kohle und Eisenerz behindert. Eine Schwerindustrie wird sich als Folge des Rohstoffmangels voraussichtlich nicht entwickeln können. Die bisher wichtigsten Industriezweige sind diejenigen, welche die landwirtschaftliche Erzeugung verarbeiten. Trotz der Schwierigkeiten macht aber die Industrialisierung gute Fortschritte. Nach der Zählung gab es Ende 1935 40 367 industrielle Betriebe mit 465 000 Arbeitern. In erster Linie werden Fleisch, Getreide, Zuckerrohr, Baumwolle, Wein, Quebrachoholz

(Farbholz) verarbeitet. 1936 verarbeiteten 320 Baumwoll-Entkernungsanlagen mit 24 000 Arbeitern und 18 Spinnereien 24 397 m/t Rohbaumwolle und erzeugten 20 792 m/t Garn. 36 Wollwebereien mit 3646 Webstühlen lieferten 1936 9960 m/t Tuch oder etwa ein Viertel des eigenen Bedarfs. 176 Strickwaren-Fabriken verarbeiteten 7224 m/t Garn. Abgesehen von feinen Wollgarnen, von denen etwa 1 Mio kg eingeführt werden, ist die Wollindustrie unabhängig von fremden Rohstoffquellen.

Ergebnis der Industriezählung vom 31. Oktober 1935.

Provinz oder Territorium	Zahl der Betriebe	Personal		Elektrische Kraft	Wert der Erzeugung
		Angest.	Arbeiter	Mio PS	Mrd. Pes. Pap.
		in Tausend			
Bundeshauptstadt	13 373	23,7	211,5	0,885	1,502
Buenos Aires	10 345	10,3	117,2	0,914	1,064
Córdoba	2 973	2,1	20,2	0,121	0,114
Entre Ríos	971	1,3	11,3	0,053	0,058
Mendoza	1 879	1,1	10,3	0,050	0,050
Santa Fé	5 907	4,9	45,7	0,247	0,307
Tucumán	693	1,6	9,5	0,092	0,105
Zusammen	36 141	45,0	425,7	2,362	3,200
übrige 18 Provinzen und Territorien	4 226	4,2	39,0	0,194	0,242
Gesamt	40 367	49,2	464,7	2,556	3,442
davon:					
Nahrung	11 564	12,8	108,1	0,357	1,267
Getränke					
Tabak					
Textilien	4 712	4,9	22,5	0,074	0,536
Forstprodukte	3 932	1,4	30,1	0,060	0,102
Metalle u. Erzeugnisse daraus	3 739	2,8	38,9	0,054	0,195
Maschinen u. Fahrzeuge	4 995	3,9	46,6	0,083	0,229
Elektrizitätsunternehmen	898	2,7	5,9	1,578	0,129

Die Eisen- und Stahlindustrie, bisher meist auf Schrott begründet, entwickelt sich zufriedenstellend. Infolge schwieriger Abbauverhältnisse und ungünstiger Verkehrslage sind verschiedene Mineralvorkommen noch nicht ausgenutzt, so Eisenerze in Córdoba und Salta. Die Herstellung komplizierter Gußstücke bereitet keine Schwierigkeiten, ornamentale schmiedeeiserne Arbeiten sind eine Spezialität.

Die Glasindustrie ist fortgeschritten, ebenso sind hochmoderne Schuh-, Seifen-, Möbel-, Tabakfabriken, Brauereien, Färbereien, Gerbereien u. a. entstanden. 22 Alkohol-Destillieren lieferten 1936 rund 20 Mio Liter reinen Alkohol. Der Schiffbau macht Fortschritte.

Die chemische Industrie ist gut entwickelt, staatliche Fabriken stellen Alaun und Schwefelsäure her. Eine Reifenfabrik für Kraftfahrzeuge wurde 1936 in Buenos Aires eröffnet. 13 Papierfabriken lieferten 1937 rund 50 000 t Papier, d. i. etwa der halbe Bedarf. Ölpresen verarbeiten einheimische Rohstoffe, wie Erdnüsse, Leinsaat, Colza, Baumwolle, Raps, Sonnenblumen, Oliven, Mais und Rizinus. Die Erzeugung von vegetabilischen Ölen aus 125 000 t Rohmaterial stieg von 19 000 m/t i. J. 1925 auf über 66 000 m/t i. J. 1936. 238 Weizenmehlfabriken mit einer Erzeugung i. J. 1936 von 1,4 Mio t Mehl und 560 585 t Nebenprodukten von rund 2 Mio t Weizen stehen ihrer Bedeutung nach nur hinter den Fleischfabriken zurück. Fünf Zementfabriken deckten mit einer Produktion von 567 000 t fast den Bedarf, nur 40 000 t wurden 1937 eingeführt.

An erster Stelle steht die Verarbeitung von Fleisch. Einschließlich der Kühlhaus-Schlachtereien in Patagonien wurden verarbeitet:

Jahr	Rinder	Schweine	Schafe	
1934 . . .	3 555 078	1 201 676	4 708 842	
1935 . . .	3 731 665	1 163 419	5 080 191	
1936 . . .	4 070 344	1 269 605	5 275 963	

Jahr	Hammel	Rinderviertel	Rinderviertel	sonstige
Ausfuhr:	gefrorene	gefrorene	gekühlte	Fleischprodukte
				t
1934 . . .	2 539 900	234 200	4 443 000	
1935 . . .	2 719 700	296 900	4 660 700	622 400
1936 . . .	3 363 477	485 270	4 826 549	598 129

Die Wasserkräfte.

Schätzungsweise verfügt Argentinien über 5 Mio PS, von denen bisher kaum 50 000 PS nutzbar gemacht sind. Die meisten größeren Kraftanlagen befinden sich in den Provinzen Córdoba (Rio Primero) und Mendoza (Rio Mendoza und Zanjón-Kanal). Die verfügbaren größeren Energiequellen liegen aber von den Verbrauchszentren weit entfernt. Die Kapitalanlage in der elektrischen Industrie beträgt reichlich 1 Milliarde Pes. Pap. 471 Elektrizitätsgesellschaften unterhalten 783 Kraftstationen, die 797 Ortschaften versorgen (ohne Firmen mit eigenen Kraftanlagen).

Erdöl.

Die Hauptölfelder liegen bei Comodoro Rivadavia an der Küste von Chubut. Von etwa 732 Bohrtürmen waren 1937 470 staatlich. Tankdampfer bringen das Öl in die staatlichen Raffinerien in La Plata. Das Öl ist asphalthaltig mit etwa 10 % leichten Bestandteilen. Öl mit etwa

60 % leichten Bestandteilen wird bei Plaza Huincul im Territorium Neuquén gewonnen. In geringeren Mengen wird Erdöl in den nördlichen Anden bei Tartagal, Provinz Salta, und Sosneado, Provinz Mendoza, gewonnen. In letzterem Gebiet wird mit Erhöhung der Produktion gerechnet. Die Bewirtschaftung des Öles erfolgt durch die staatlichen Yacimientos Petroliferos Fiscales. Die großen Eisenbahn-Gesellschaften, die selbst an der Erdölgewinnung beteiligt sind, gehen seit dem Weltkriege in steigendem Maße zur Ölfeuerung über, denn Kohle muß eingeführt und mit £ sterl. bezahlt werden. Als der Weltkrieg die Zufuhr von überseeischer Kohle sehr erschwerte oder ganz unmöglich machte, trat der Nachteil dieser Abhängigkeit klar zutage.

Rohölherzeugung Argentinien in m/t:

Ölfeld	Staatliche Produktion		
	1935	1936	1937
Comodoro Rivadavia . . .	788 464	936 835	1 018 111
Plaza Huincul (Neuquén) . .	52 953	68 012	66 064
Salta	15 689	27 165	31 756
Mendoza	5 389	8 910	12 799
Jujuy	250	—	204
Gesamtförderung	862 745	1 040 922	1 128 934

Ölfeld	Privat-Gesellschaften			Gesamtförderung		
	1935	1936	1937	1935	1936	1937
Comodoro Rivadavia .	879 962	900 242	918 232	1 668 426	1 837 077	1 936 343
Plaza Huincul (Neuquén)	73 149	75 038	68 746	126 102	143 050	134 810
Salta	232 446	202 601	208 037	248 135	229 766	239 793
Mendoza	2 551	3 079	3 886	7 940	11 992	16 685
Jujuy	—	—	—	250	—	204
Gesamtförderung	1 188 108	1 180 960	1 198 901	2 050 853	2 221 885	2 327 835

Trotz Steigerung der eigenen Erzeugung werden Rohöl und Derivate in steigendem Maße eingeführt. 1935: 407 610 m/t, 1936: 437 630 t, 1937: 568 627 t, ferner 1935: 1 044 179 t, 1936: 1 066 598 t, 1937: 1 133 959 Tonnen Heiz- und Gasöl, 1936: 845 und 1937: 21 097 t Benzin. 1936: 9726 t und 1937: 10 082 t Schmieröl.

Der Einfluß des Staates auf die Ölindustrie wird noch erweitert. Außer Verordnungen von 1936, welche das staatliche Departement der Ölfelder zur Kontrolle der Einfuhr von Erdöl ermächtigt, wurde im Dezember 1937 ein Gesetz eingebracht, das die Versorgung und Verteilung von Erdöl als staatliche Einrichtung durch einen nationalen Ölrat vor-

sieht. Die schwierige Frage der Teilung des Erdölmarktes zwischen den „Staatlichen Argentinischen Ölfeldern“ und den privaten Gesellschaften Shell Mex und Standard Oil ist durch Abkommen vom Juli 1937 zunächst auf $3\frac{1}{2}$ Jahre so geregelt, daß das staatliche Unternehmen die Verbrauchszunahme bis 31. Dezember 1941 deckt. Die Gesellschaften verpflichten sich, an dem amtlichen Preis von 23 Centavos je Liter Benzin festzuhalten. Der Verbrauch von Benzin überstieg 1937 mit 1,134 Milliarden Liter den Rekordverbrauch von 1936 um 11,2 %. Der Benzinverbrauch wurde durch die Eröffnung einer Anzahl Straßen I. Klasse für den Kraftverkehr gefördert.

Die Einfuhr von Kohle ging von 3,43 Mio t i. J. 1927 auf 2,77 Mio t i. J. 1936 zurück.

Wenn in den Krisenjahren die Einfuhr von Kraftfahrzeugen zurückgegangen war, so stieg sie 1937 um mehr als 100 % gegen 1936.

Bevölkerungs- und Einwanderungsfragen.

Der weitere Aufbau der Industrie steht in engem Zusammenhang mit der Lösung der Arbeiterfrage, Neben Landarbeitern müssen gelernte Industriearbeiter ins Land gezogen werden, die auch in die entfernt gelegenen Industrieorte gehen. Die Bevölkerung zählt heute 12,8 Mio Köpfe. Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts hat Argentinien einen schnellen Aufschwung genommen. Jahr für Jahr strömte eine große Zahl von Siedlern, meist aus Südeuropa, in das Land, vorherrschend Italiener, dann Spanier. Von 1856 bis 1886 kamen etwa 1 Mio Einwanderer, in jedem der drei Jahre 1886/87/88 weit über 100 000, 1889 über 200 000; dann aber ging die Einwanderung als Folge der großen Krise zurück. 1913 war der Überschuß der Ein- über die Auswanderung noch 143 000. Während des Weltkrieges überwog die Rückwanderung. 1922 war der Reingewinn wieder 88 000 und 1923 156 000. In den nächsten 7 Jahren betrug der Überschuß durchschnittlich rund 50 000. Unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise war 1933 die Abwanderung um reichlich 10 000 höher als die Zuwanderung.

Jahr	Einwanderung	Auswanderung	Überschuß oder Verlust
1933	29 903	40 285	— 10 382
1934	33 209	31 720	+ 1 489
1935	40 606	24 103	+ 16 503
1936	41 784	22 046	+ 19 738
1937	?	?	+ 43 900

Die Bevölkerungszunahme betrug 1937 199 349 oder 1,6 %, davon stellen 155 449 oder 78 % die natürliche Zunahme, und 43 900 oder 22 % den Einwanderungsüberschuß dar. Nach starker Zunahme der Bevölkerung in den ersten Jahren nach dem Kriege war die Zunahme von 1924 bis 1934 geringer. Seit 1934 nahm die Einwanderung wieder zu. Das größte Kontingent stellte Polen, es folgten Italien, Spanien und Deutschland. 1937 wurden mit Dänemark, der Schweiz und den Niederlanden Einwanderungsabkommen geschlossen.

Die letzte Volkszählung fand am 1. Juni 1914 statt. Die Zunahme der Bevölkerung vollzog sich dann (nach Angaben des Statistischen Amtes) bis zum 31. Dezember 1937 wie folgt:

	Bevölkerungszahl:	absolute Zunahme gegen Vorjahr	%
1914 (1. Juni)	7 885 237	63 372	1,38
1920 (31. Dezember)	8 696 389	217 435	2,50
1925 „ „	10 080 666	271 822	2,70
1930 „ „	11 452 374	205 282	1,79
1935 „ „	12 372 965	168 871	1,38
1936 „ „	12 562 262	189 297	1,50
1937 „ „	12 761 611	199 349	1,56

	1. Juni 1914	31. Dezember 1937
Bundeshauptstadt	1 576 597	2 317 755
Provinzen:		
Buenos Aires	2 066 165	3 410 306
Santa Fé	899 640	1 499 833
Córdoba	735 472	1 231 674
Entre Ríos	425 373	709 361
Tucumán	332 933	520 706
Corrientes	347 055	499 287
Mendoza	277 535	495 675
Santiago del Estero	261 678	463 469
San Juan	119 252	206 995
Salta	140 927	203 952
San Louis	116 266	190 160
Catamarca	100 391	145 029
Jujuy	76 631	108 620
La Rioja	79 754	108 045
Bundesterritorien	329 568	650 654
	<hr/> 7 885 237	<hr/> 12 761 611

III. Argentinien und die Weltwirtschaftskrise.

Argentinien wurde von der Weltwirtschaftskrise später und weniger als die meisten Länder erfaßt. 1937 schien es als eines der ersten den normalen Zustand wiedergewonnen zu haben, nachdem die Krise 1934 ihren Höhepunkt erreicht hatte. Die Hauptursache der Besserung lag in den höheren Preisen für Getreide und Viehprodukte auf dem Weltmarkt, der vorzüglichen Ernte 1937 und der starken Ausfuhr.

Art	1936/37:	1936/37:	1936:	1937/38:	1937/38:	1937:
	bestellte Fläche Mio ha	Ernte Mio t	Ausfuhr Mio t	bestellte Fläche Mio ha	Ernte Mio t	Ausfuhr Mio t
Weizen	7,08	6,75	1,59	7,78	5,03	3,89
Mais	4,83	2,13	8,37	2,96	4,42	9,09
Leinsaat	3,01	1,85	1,49	2,84	1,54	1,80
Hafer	1,23	0,49	0,18	1,32	0,69	0,04
Gerste	0,78	0,65	0,25	0,79	0,51	0,25
Roggen	0,85	0,19	0,13	0,88	0,09	0,09
Kanariensaat	0,04	0,03	0,01	0,05	0,03	0,01
Weizenprodukte	—	—	0,42	—	—	0,37
Heu	—	—	0,002	—	—	0,001
Mehl	—	—	0,08	—	—	0,10

Wesentlich beigetragen zur Erholung hatte auch der Abschluß von Handelsabkommen mit verschiedenen Ländern, ferner die Festsetzung von Grundpreisen für die Landwirtschaft und die Beschaffung von Saatgut. Auch die Erweiterung des inneren Marktes darf nicht übersehen werden. Obwohl Landwirtschaft und Viehzucht immer noch die Grundlage der nationalen Wirtschaft bilden, und der Außenhandel lebenswichtig für das Land ist, so schreitet die Industrialisierung doch stetig fort. Wenn 1910/13 40 % der Verbrauchsgüter eingeführt wurden, so sind es heute nur noch 24,5 %.

Der starke Ausfuhrüberschuß in der Handelsbilanz von 1937 wurde zur Konvertierung hochverzinslicher innerer und äußerer Anleihen in solche mit niedrigerem Zinsfuß benutzt. Infolgedessen ging die konsolidierte äußere Schuld von 1224,1 Mio Pes. am 31. Dezember 1936 auf 932,5 Mio Pes. am 31. Dezember 1937 zurück. Die innere (konsolidierte) Schuld sank von 2810,5 Mio Pes. am 31. Dezember 1936 auf 2383,4 am 31. Dezember 1937. Die Devisenkontrolle brachte vom 28. November 1933 bis Ende 1936 einen Kursgewinn von 325,7 Mio Pes., von denen 70 Mio

Pes. Pap. auf Devisen entfielen, die von den fremden Bahngesellschaften erworben waren. (B.-A. Western Rwy Report for the year ended 30. Juni 1937.) 1937 brachten die Devisenverkäufe weitere 64,85 Mio Pes., davon 9 Mio Pes. von den Bahnen.

Der Umschwung auf dem Weltweizenmarkt als Folge der großen Ernten 1938 und der sinkenden Preise zwang Argentinien zur scharfen Anpassung an die Lage. Der Ausfuhr-Überschuß an Weizen beträgt 6,5 Mio t. Im ersten Halbjahr 1939 wurden nur 2,09 Mio t ausgeführt. Die neue Rekordernte wird auf 9,15 Mio t veranschlagt. Es lagerten in Argentinien Ende Juli 1939 noch gut 3 Mio t Weizen, für welche die Regierung den Farmern einen Mindestpreis von 70 Pes. je t garantiert. Der Absatz würde, falls in diesem Jahr möglich, der Regierung einen Verlust von 30 Pes. je t bringen. Eine erneute Abwertung des Pes. zur Finanzierung der „Mindestpreispolitik“ wird bisher nicht erwogen, die Getreidefinanzierung soll ohne Währungsmanipulation aufrecht erhalten werden.

Das Land steht vor einem Preis- und Absatzproblem. Dem sinkenden Ausfuhrwert sind die Ausfuhr, der verringerten Aufnahmefähigkeit des Inlandmarktes die inländische Erzeugung, den verminderten Staatseinnahmen die Staatsausgaben anzupassen. Durch Drosselung der Einfuhr wurde in den ersten 4 Monaten 1939 ein Ausfuhrüberschuß von 94,3 Mio Pes. erzielt. (Im gleichen Zeitraum des Vorjahres ein Passivsaldo von 30 Mio Pes.) Die Beschränkung der Einfuhr wurde bei Ländern angewandt, mit denen die argentinische Bilanz passiv ist. Stark vermindert ist z. B. die Einfuhr amerikanischer Kraftfahrzeuge.

Das Handelsabkommen mit England ist Ende Juni 1939 nicht gekündigt. Argentinien wünscht ein langfristiges Abkommen, besonders für die Viehwirtschaft, aber bessere Bedingungen sind nicht zu haben. Auch mit Deutschland würde Argentinien unter dem Druck der Weizenfülle gern zu größeren Lieferungsverträgen kommen. (Im März 1939 wurden 100 000 t Weizen und 8000 t Wolle geliefert.) Diese Außenhandelsverhältnisse lasten auf Staat, Landwirtschaft, Handel und Verkehr. In der Währungspolitik ist die Stellung der Zentralbank stärker geworden. Die Golddeckung des Notenumlaufs und der kurzfristigen Fälligkeiten betrug Mitte Mai 1939 76,5 % gegen 83,6 % Ende 1938. Der Goldvorrat ist wenig verändert, und die Kreditausweitung normal. Eine große Devisenreserve ist vorhanden. Die Devisenkontrolle und die Währungsmanipulation sind zu bedeutenden Einnahmequellen geworden und keine vorübergehenden Maßnahmen mehr.

Der Staatshaushalt 1938 war nicht ausgeglichen. Das Defizit von 194,8 Mio Pes. ist größtenteils (179,7 Mio) durch den Anleihendienst¹ verursacht. Auch die Überschüsse der Devisenbewirtschaftung 1938 in Höhe von 106 Mio Pes. wurden vom Staat als Vorschuß beansprucht. Da diese Gewinne als Subvention für die Landwirtschaft dienen sollen (Mindestpreisschutz), ist diesmal kaum etwas zu erwarten.

Von Ende 1937 bis Ende 1938 ist die gesamte öffentliche Schuld um 364,5 Mio Pes. gestiegen, davon entfallen 54 Mio auf die Bundeshauptstadt. Von diesen 364,5 Mio stellen 108 Mio konsolidierte und 256 Mio schwebende Schuld dar.

Die wichtigsten Haushaltsposten sind öffentliche Arbeiten und Rüstung. Erstere sollen möglichst in Krisenzeiten verlegt und als Mittel staatlicher Konjunkturpolitik benutzt werden. 1939 lasten sie noch schwer auf dem Anleihehaushalt.

IV. Die Eisenbahnen.

Das argentinische Eisenbahnnetz hat heute eine Gesamtlänge von 44 920 km und umfaßt Staats-, Privat-, Provinzial-, Sekundär-, Industrie- und Decauville-Bahnen, die der bundesstaatlichen Jurisdiktion unterstehen (Gesetz Nr. 5315). Außerdem unterstehen dem Staatsgesetz noch einige Dampf- oder elektrische Stadt- und Vorortbahnen (Tranvias a Vapor oder Eléctricos). Seiner Länge nach steht das Netz an siebenter Stelle unter den Bahnen der Welt, bezogen aber auf den Flächeninhalt des Landes (2,8 Mio qkm) rückt Argentinien an die 20. Stelle. Es verfügt im Verhältnis zu seiner territorialen Ausdehnung noch über wenig

¹ Bei der günstigen Marktlage im April 1938 nahm die Bundesregierung 2 Anleihen auf: eine von 40 Mio Schweizer Fr. in der Schweiz und eine weitere von 12,5 Mio Holländische Fl. Beide zu 3½ % Zinsen und rückzahlbar innerhalb von zwei Jahren. Diese Anleihen dienen der Finanzierung bereits in Angriff genommener öffentlicher Arbeiten.

Ende 1938 ermächtigte der Kongreß die Regierung zur Aufnahme einer auswärtigen Anleihe von 30 Mio Dollar zu nicht mehr als 5 % Zinsen und auf nicht länger als 30 Jahre. Diese Anleihe sollte der Liquidierung der auswärtigen Schuld der Stadtverwaltung Buenos Aires dienen, die Auflegung ist aber vorläufig ausgesetzt (Buenos Ayres Western Rwy, Report 1938 Seite 29).

In Argentinien und anderen südamerikanischen Ländern besteht Abneigung gegen neue äußere Verschuldung, weil man die Bedeutung einer hohen Zinsbelastung bei sinkenden Ausfuhrpreisen kennen gelernt hat. An Stelle von Kapitalien werden Absatzmöglichkeiten für die Landesprodukte gewünscht, und im Austausch solche Produktionsmittel, welche die Industrialisierung des Landes aus eigener Kraft ermöglichen. Das deutsch-argentinische Abkommen über Lieferung von Eisenbahnmaterial gegen Landesprodukte liegt in dieser Richtung.

Bahnen, ein Mangel, der durch ihre ungleiche Verteilung verstärkt wird. Auf die Provinz Buenos Aires entfallen allein rund 15 000 km, es folgen Santa Fé (5832 km), Córdoba (5099), Entre Rios (1760), Santiago del Estero (2565): In den anderen Provinzen sind sie spärlich, und in den Bundesterritorien (Gobernaciones) Chaco, Formosa, Misiones und denen des Südens fehlen sie fast ganz. So sind große Teile des Landes, weil ohne Bahnen, in ihrem Fortschritt behindert. Eine gewisse Abhilfe soll das seit 1933 in starkem Ausbau befindliche staatliche und provinziale Straßennetz schaffen.

Das argentinische Bahnnetz war frühzeitig das ausgedehnteste des Kontinents und wurde ständig vervollkommenet. Bis zum Weltkriege entsprach es auch im allgemeinen den wirtschaftlichen Bedürfnissen. Mit dem Kriege aber kam 1914 infolge Störungen jeder Art, besonders des fehlenden Kapitalzuflusses in einem Neuland wie Argentinien, eine Zeit der Lähmung. Dieser Zustand, der sich fortschreitend eines mit Fremdkapital aufgebauten Transportsystems bemächtigte, konnte nur zum Teil durch die 1920 stärker einsetzende staatliche Eisenbahn-Bautätigkeit ausgeglichen werden.

Anfangs glaubte man an einen vorübergehenden Zustand, der aber mit den Jahren ein dauernder wurde. Die Ursachen lagen ebenfalls im Kriege, in der Entwicklung des Krafttransportwesens, das dieser in Europa und den Vereinigten Staaten mit sich brachte, und welches mit den Eisenbahnen in Wettbewerb zu treten begann.

In Argentinien nahmen die Dinge einen anderen Lauf. Wohl vermehrten sich die Kraftverkehrsmittel von 1920 bis 1929, dem Jahr der beginnenden Wirtschaftskrise, stark, und stiegen der Zahl nach von 48 000 i. J. 1920 auf 411 000 i. J. 1930. Das Land besaß aber keine entsprechenden Verkehrsstraßen, um dieses Material auszunutzen, welches fast ganz auf die großen Städte und den lokalen Landverkehr beschränkt blieb, weil Langstreckenverbindungen nicht vorhanden waren. Das ändert sich jetzt infolge der starken Straßenbautätigkeit.

Klassifizierung der Argentinischen Bahnen 1938.

Das Gesamtnetz hat eine Länge von 44 920 km, die sich wie folgt zusammensetzen:

Eisenbahnen unter nationaler Jurisdiktion	40 370 km
Provinzialbahnen	1 370 „
Sekundärbahnen	3 044 „
Tram- und Untergrundbahnen unter nationaler Jurisdiktion . . .	136 „
	<hr/>
Gesamt:	44 920 km

Länge der Eisenbahnen unter nationaler Jurisdiktion
nach Spurweiten:

A. Schmalspur (1 m): 40 370 km

(Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional)

Central Norte Argentino (Staatsbahn) . . .	7 500 km
Provincia de Santa Fé	2 085 „
Cía General en la Provincia de Buenos Aires	1 268 „
Central de Córdoba (seit 1938 Staatsbahn) .	1 960 „
Tranvía a vapor de Rafaela	84 „
Central del Chubut (Staatsbahn)	105 „
Rosario a Mendoza	50 „
Transandino Argentino (seit 1938 Staatsbahn)	179 „
	<hr/>
Gesamt:	13 231 km

B. Mittlere Spurweite: 1,435 m

Del Este (Bundesstaatliche Bahn)	500 km
Norte Eeste Argentino	1 209 „
Entre Ríos	1 044 „
Central de Buenos Aires	379 „
	<hr/>
Gesamt:	3 192 km

C. Breitspur: 1,676 m

San Antonio—Nahuél Huapí (Bundesstaat- liche Bahn)	840 km
Comodoro Rivadavia (Bundesstaatl. Bahn)	208 „
Puerto Deseado	286 „
Sud de Buenos Aires	6 939 „
Bahía Blanca y Nor Oeste	1 230 „
Oeste de Buenos Aires	3 099 „
Central Argentino	5 994 „
Buenos Aires al Pacifico	2 716 „
Gran Oeste Argentino	1 809 „
Rosario a Puerto Belgrano	826 „
	<hr/>
Gesamt:	23 947 km

Gesamtlänge der Schmalspurbahnen (1,00 m)	13 231 km
„ „ Bahnen mit mittlerer Spur (1,435 m)	3 192 „
„ „ Bahnen mit breiter Spur (1,676 m)	23 947 „
	<hr/>
zusammen:	40 370 km

Gesamtlänge der Bundesstaatlichen Bahnen ¹ . . .	9 499 km
„ „ Privatbahnen	30 871 „
	zusammen: 40 370 km

Gesamtlänge der Provinzialbahnen (1,00 m Spurw.):	
Provincial de Buenos Aires (Provinzial-Regierungsbahn) . . .	850 km
Midland de Buenos Aires	520 „
	Gesamt: 1 370 km

Länge der Sekundär-, Industrie- und Decauville-	
Bahnen	3 044 km

Länge der Dampf- usw. Straßenbahnen unter nationaler Jurisdiktion:	
Hafen und Stadt Buenos Aires	42 km
Eléctricos del Sud	50 „
De Buenos Aires y Quilmes	31 „
Ferrocarril Terminal Central Buenos Aires (sub. Lacroze) . . .	13 „
	Gesamt: 136 km

Zusammenfassung:

Bundesstaatliche Bahnen (Ferrocarriles del Estado)	9 499 km
Privatbahnen (Ferrocarriles Particulares)	30 871 „
Provinzialbahnen (Ferrocarriles Provinciales)	1 370 „
Sekundär-, Industrie- und Decauville-Bahnen (Secundarios, industria-	
les y decauville)	3 044 „
Tram-Bahnen (Tranvias de jurisdicción nacional)	136 „
	im ganzen: 44 920 km

Die Gesamtlänge des Netzes von 44 920 km verteilt sich wie folgt auf das ganze Staatsgebiet:

Bundeshauptstadt	134 km	Territorium La Pampa . . .	1 489 km
Provinz Buenos Aires	14 764 „	„ Rio Negro	1 253 „
„ Santa Fé	5 832 „	„ Neuquén	192 „
„ Entre Rios	1 760 „	„ Chubut	313 „
„ Corrientes	1 202 „	„ Santa Cruz	286 „
„ San Luis	1 021 „	„ Chaco	1 422 „
„ San Juan	635 „	„ Formosa	585 „
„ Córdoba	5 099 „	„ Misiones	74 „
„ Mendoza	1 419 „	„ Los Andes	28 „
„ Santiago del Estero	2 565 „		zusammen: 44 920 km
„ Catamarca	606 „	Bundeshauptstadt	134 km
„ Tucumán	1 172 „	Anteil der Provinzen	39 144 „
„ La Rioja	865 „	Anteil der Territorien	5 642 „
„ Salta	1 430 „		zusammen: 44 920 km
„ Jujuy	774 „		

¹ „Transandino“ und „Central de Córdoba“ sind hier noch nicht berücksichtigt.

Betriebsergebnisse der Argentinischen Bahnen:

Zusammengestellt nach den „Cifras Estadísticas Generales de los Ferrocarriles de Estudios Económicos del Transporte.

Jahr	Beförderte Personenzahl	Personenverkehr						Güter-					
		Personen- Kilometer		Einnahmen aus Personenverkehr		Einnahmen je Personen- Kilometer		Gütermenge to		Tonnen- Kilometer		Gesamt- einnahmen aus Güterverkehr	
		MioPes	Index	MioPes	Index	Centavos	m/n	Mio to	Index	Mio to-km	Index	MioPes	m/n	Index

A. Privatbahnen:

1927	146,76	100	3 822	100	117,3	100	3,07	100	48,7	100	11 748,6	100	410,3	100
1928	155,59	106	3 973	104	120,4	103	3,03	99	46,8	96	12 008,0	102	413,7	101
1929	163,04	111	4 135	108	118,7	101	2,87	93	46,1	95	12 270,0	105	403,6	98
1930	166,43	113	4 114	108	113,8	97	2,77	90	37,6	77	9 775,1	83	316,6	77
1931	157,59	108	3 847	101	100,9	86	2,62	85	40,1	82	10 349,1	88	332,7	81
1932	146,90	100	3 567	93	90,0	77	2,52	82	35,6	73	9 208,0	78	293,8	72
1933	137,74	94	3 379	88	82,8	71	2,45	80	34,6	71	8 658,5	74	274,6	67
1934	136,04	93	3 467	91	85,1	73	2,45	80	36,9	76	9 478,2	81	300,5	73
1935	133,33	91	3 451	90	82,8	71	2,40	78	39,1	80	9 925,0	84	307,7	75
1936	136,05	93	3 633	95	86,0	73	2,37	77	39,5	81	10 228,1	87	304,6	74

B. Staatsbahnen:

1927	3,49	100	194	100	8,25	100	4,18	100	5,04	100	1 454,2	100	42,6	100
1928	3,59	103	206	106	8,72	106	4,14	99	5,64	112	1 578,7	109	47,2	111
1929	3,72	106	213	110	8,96	109	4,07	97	5,35	106	1 595,6	110	49,1	115
1930	3,59	102	221	114	8,60	104	3,77	90	4,80	95	1 468,6	101	44,2	105
1931	2,96	85	189	97	7,61	92	4,02	96	4,85	96	1 525,5	105	42,4	99
1932	2,30	67	152	78	6,17	75	4,07	97	4,36	87	1 334,7	92	37,3	87
1933	2,20	63	145	74	5,55	67	3,84	92	4,17	83	1 416,3	97	39,3	92
1934	2,46	71	167	86	6,34	77	3,80	91	4,76	95	1 607,5	111	43,6	102
1935	2,82	81	198	102	7,45	90	3,44	82	5,37	107	1 776,8	122	45,5	107
1936	3,24	93	238	123	8,18	99	3,44	82	5,45	108	1 819,6	125	49,5	116

¹ Das Netz der Privatbahnen setzt sich zusammen:

a) 1 m Spurweite:

Provincia de Santa Fé (Cie Française des Ch. d. F. de la Province de Santa Fé, S. a.)	2 085 km
Cía General en la Provincia de Buenos Aires (französ.)	1 268 „
Central de Córdoba	1 960 „
Rosario a Mendoza	50 „
Transandino Argentino	179 „
Tranvía a Vapor de Rafaela	84 „
zus.	5 626 km

b) Mittlere Spur: 1,435 m

Nord Este Argentino	1 209 km
Entre Ríos	1 044 „
Central de Buenos Aires	379 „
zus.	2 632 km

c) Breitspur: 1,676 m

Sud de Buenos Aires	6 939 km
Bahía Blanca y Nor Oeste	1 230 „
Oeste de Buenos Aires	3 099 „
Central Argentino	5 994 „
zus.	17 262 km

A. Privatbahnen, B. Staatsbahnen 1927—1936. Index 1927 = 100.

Argentinos de Jurisdiccion Nacional“ Años 1927/36. Herausgegeben vom Instituto Informacion General Nr 76, Setembre 1937.

verkehr		Gesamt-Einnahmen		Betriebskosten		Rein-Einnahmen		Verzinsung des Betriebskapitals		Zahl der Angestellten und Arbeiter		Gehälter und Löhne		Anteil der Gehälter und Löhne a. d. Gesamtkosten	
Einnahmen je t-km		Güter-u. Personenverkehr													
Centavos		MioPes		MioPes		MioPes		v.H.		i.Taus.		MioPes		v. H.	
m/n	Index	m/n	Index	m/n	Index	m/n	Index	v.H.	Index	i.Taus.	Index	m/n	Index	v. H.	

30 871 km Gesamtlänge¹

3,49	100	592,1	100	405,2	100	186,9	100	5,98	100	122,5	100	245,6	100	60,6	—
3,44	99	596,3	101	409,1	101	187,3	100	5,74	96	124,6	102	255,9	104	62,5	—
3,29	94	588,7	99	424,2	105	164,5	88	4,76	80	128,4	105	269,0	110	63,4	—
3,24	93	488,7	83	371,6	92	117,1	63	3,26	55	120,9	99	262,3	107	70,5	—
3,21	92	485,9	82	362,0	89	123,9	66	3,36	56	112,6	92	246,8	100	68,2	—
3,19	91	431,9	73	334,5	83	97,4	52	2,67	45	110,2	90	238,5	97	71,3	—
3,17	91	404,9	68	329,8	81	75,1	40	2,05	34	108,5	89	226,9	92	68,8	—
3,17	91	435,9	74	322,6	80	113,4	61	3,10	52	106,5	87	222,5	91	69,0	—
3,10	89	437,9	74	330,3	82	107,6	58	2,92	49	105,3	86	230,6	94	69,8	—
2,98	85	439,4	74	332,3	82	107,1	57	2,91	49	103,9	85	232,9	95	70,1	—

9 499 km Gesamtlänge²

2,93	100	54,6	100	54,4	100	0,22	—	0,03	—	22,5	100	34,7	—	62,6	—
3,00	102	59,3	109	63,0	116	3,66	—	0,57	—	24,2	107	36,6	—	58,1	—
3,07	105	61,9	113	60,2	111	1,65	—	0,24	—	25,4	113	38,4	—	63,7	—
3,05	104	57,8	106	62,8	115	5,04	—	0,66	—	27,2	121	40,5	—	64,5	—
2,77	95	53,3	98	61,4	113	8,08	—	0,97	—	25,6	114	40,3	—	65,6	—
2,80	96	47,2	86	52,8	97	5,60	—	0,69	—	27,5	122	37,0	—	70,0	—
2,89	99	47,6	87	47,4	87	0,20	—	0,02	—	26,1	116	33,9	—	71,4	—
2,70	92	53,1	97	48,3	89	4,81	—	0,60	—	24,7	110	31,7	—	65,7	—
2,56	87	56,6	104	50,4	93	6,20	—	0,73	—	25,0	111	34,4	—	68,2	—
2,72	93	61,8	113	52,8	97	9,00	—	1,05	—	24,7	110	34,6	—	65,5	—

Übertrag

Buenos Aires al Pacifico	17 262 km
Gran Oeste Argentino	2 716 „
Rosario y Puerto Belgrano (französisch)	1 809 „
	826 „
zus.	22 613 km
Gesamtsumme	30 871 „

² Staatsbahnen:

a) 1 m Spurweite

Central Norte Argentino	7 500 km
Central de Chubut	105 „
zus.	7 605 km

b) Mittlere Spur: 1,435 m

Del Este	560 km
----------	--------

c) Breitspur: 1,676 m

San Antonio a Nahuel Huapi	840 „
Cornodoro Rivadavia	208 „
Puerto Deseado	286 „
Zus.	1 334 km
Gesamtsumme	9 499 „

Die ausländischen Bahngesellschaften in Argentinien.

Das Eisenbahnnetz ist zum größeren Teil das Werk ausländischen, in der Hauptsache englischen, zum Teil französischen Kapitals¹. Von den rund 44 000 km Eisenbahnen sind 66 % mit britischem Kapital erbaut und werden von britischen Gesellschaften betrieben. Das Fehlen von Eisenerz und Kohle bildet die Grundlage der wirtschaftlichen Beziehungen Argentinien zu anderen Ländern. Es bedingte anfangs die Gewährung weitgehender Rechte an das ausländische Kapital, weil sich die Kapitalbildung in Ländern ohne Eisen- und Stahlindustrie nur langsam vollzieht. Schienen, rollendes Material und Kohle müssen eingeführt werden. Das meist ebene Gelände erleichterte zwar den Bau, aber die Bodenbeschaffenheit bedingte die Verwendung großer Mengen Schotter, die eingeführt werden mußten.

Die Eisenbahnkonzessionen.

Den Privatgesellschaften wurden für den Bahnbau Subventionen, meist in Form von Zinsgarantien, gewährt. Die Hergabe von Kapital war selten. Im Vergleich mit den Vereinigten Staaten z. B. machte Argentinien geringe Landkonzessionen, und nur in seltenen Fällen erwarben die Bundes- oder Provinzialregierungen wesentliche Teile des Aktienkapitals. Eine bestimmte Politik bezüglich der Mittel, mit welchen Fremdkapital für den Bau und Betrieb der Bahnen herangezogen wurde, verfolgte die Regierung nicht.

Die erste Bahn ließ die Provinz Buenos Aires bauen. Die ursprünglich nur 10 km lange Linie wurde 1857 eröffnet. Die Provinz übernahm 39 % des Aktienkapitals von 3,3 Mio Pes., und verzichtete später auf ihr Dividendenanrecht, bis die Verzinsung des übrigen Kapitals 9 % erreichte (Bolitin Obras Publicas Vol. V S. 137). Aus England kam eine Lokomotive, die für Indien gebaut, dann im Krimkriege Verwendung finden sollte. Als Spurweite wurde, vielleicht im Zusammenhang damit, die breitspurige von 1,676 m gewählt und bis 1872 beibehalten, ohne Rücksicht auf ihre Ungeeignetheit für ein großes, dünnbevölkertes Gebiet (J. José Castro: Estudio sobre los Ferrocarriles Sudamericanos y las Grandes Lineas).

Das heutige Netz besteht aus Breitspur — 1,676 m —, Mittelspur — 1,435 m — und Schmalspurbahnen — 1,00 m.

Die Bundesregierung gewährte der Ferrocarril Central Argentino (Central Argentine Railway Co), der ersten unter ihren Auspizien ge-

¹ Von dem gesamten Anlagekapital der Bahnen sind 73,1 % britischen, 12,9 % französischen Ursprungs.

bauten bedeutenden Eisenbahn, eine Zinsgarantie von 7 % auf 40 Jahre, zahlbar in Pfund Sterling. Das gesamte Material konnte zollfrei eingeführt werden. Als Landkonzession wurde 1 engl. Meile (1600 m) beiderseits des Bahnkörpers gewährt, abgesehen von Ortschaften, ferner das für Stationen und Anlagen erforderliche Land. Die Regierung finanzierte außerdem die Vermessung mit 40 000 Pes. Gold. Sie behielt sich das Recht vor, in die Tarifgestaltung einzugreifen, falls die Einnahmen 15 % des Aktienkapitals überschreiten sollten.

Die Unsicherheit der politischen Verhältnisse kam in der Bestimmung zum Ausdruck, daß die Gesellschaft für jeden ihr durch Bürgerkrieg zugefügten Schaden entschädigt werden sollte. Die Steuer- und Abgabefreiheit dauerte 40 Jahre. Wegen der geringen Stabilität der Währung sollten alle Finanzoperationen in Pfund Sterling erfolgen. Das Parlament genehmigte den Vertrag am 22. Mai 1863. Der Unternehmer war der Amerikaner William Wheelwright (der mit verschiedenen südamerikanischen Bahnunternehmen verknüpft ist), aber das Kapital war britisch. Diese Konzession der „Central Argentino“ war keine typische, denn keine andere Gesellschaft erhielt so weitgehende Unterstützung.

Die ersten Eisenbahngesetze.

Das erste Eisenbahngesetz (Ley General de Ferrocarriles) wurde am 9. September 1872 als Gesetz Nr. 531 erlassen, und blieb bis 1891 in Kraft. Es betraf den Bahnkörper und seine Erhaltung, die Bahnpolizei, das Personal und Material, den Fahrbetrieb, die Personen- und Güterbeförderung, Pflichten und Rechte der Unternehmer, die Regierungsaufsicht, Vergehen gegen die Verkehrssicherheit und allgemeine Bestimmungen. Am 18. September 1891 trat das Gesetz Nr. 2873 an seine Stelle. Dieses enthielt ergänzende Bestimmungen betreffend Bahnbaukonzessionen, Betriebsvorschriften, Strafbestimmungen u. a. Ein Erlaß vom 18. Juli 1910 brachte Änderungen und Zusätze zu diesem Gesetz, hauptsächlich im Interesse der größeren Sicherheit des Betriebes und der Reisenden.

Das Mitre-Gesetz.

Die wichtigste Maßnahme hinsichtlich der Stellung der ausländischen Bahngesellschaften bildet das Mitre-Gesetz vom 30. September 1907 (Ley Mitre Nr. 5315). Die Erfahrungen mit den Bedingungen der 30 vor Erlaß des Gesetzes erteilten bedeutenden Konzessionen gaben den Anlaß zu diesem. Es regelt die bisher den fremden Gesellschaften erteilten Konzessionen, sowie ihre Stellung zum Staate einheitlich, und ist die folgerichtige Zusammenfassung der Einzelkonzessionen. Den Ge-

sellschaften stand es frei, sich innerhalb von sechs Monaten dem Mitre-Gesetz zu unterwerfen oder nicht. Was sie zur Annahme bewog, war in erster Linie die Befreiung von jeglicher Besteuerung, Zöllen und Abgaben staatlicher, provinzieller oder kommunaler Art¹ bis 1947, abgesehen von einer dreiprozentigen Steuer auf die Reineinnahmen. Diese Steuer ist ausschließlich zum Bau und Instandhaltung von Straßen und Kunstbauten in den von den Bahnen berührten Gebieten, besonders von Zubringerstraßen, bestimmt. Dieser Fonds wird von der „Dirección Nacional de Vialidad“ (Bundes-Straßenamt) verwaltet.

Wenn das Gesetz Nr. 2873 vom 18. September 1891 nebst Ausführungsbestimmungen zunächst den öffentlichen Interessen voll entsprach, so waren doch im Lauf der Zeit Mängel, besonders sozialer Art, hinsichtlich der Arbeitszeit des Personals zu beseitigen. Die Vorschläge einer am 15. April 1935 eingesetzten Kommission zum Studium von Reformen des Eisenbahngesetzes und der Betriebsvorschriften wurden am 12. September 1936 bestätigt.

Inzwischen hat auch der Ausschuß für die Koordinierung der verschiedenen Transportarten (Gesetz vom Januar 1936) die Arbeit aufgenommen. Seine Vollmachten sind allerdings beschränkt und bedürfen der Erweiterung, wenn das Transportproblem in seiner Gesamtheit geregelt werden soll. Ein Gesetz, welches die Zusammenschlüsse und gemeinsame Betriebsführung der fremden Bahngesellschaften untereinander legalisieren soll, wurde Ende 1938 vom Senat angenommen.

Etwa die Hälfte der Bahnkonzessionen enthielten keine Zinsgarantien, bei den übrigen war man bestrebt, diese zu beschränken. Wenn sie anfangs 7 % betrug (Central Argentino), so später nur 5 %. Bei 12 bis 15 Konzessionen mit Zinsgarantie war die Rückzahlung der vom Staat als Garantie gezahlten Summe vorgesehen, falls und sobald die Reineinnahmen den garantierten Zinssatz überschreiten sollten. Die Zinsgarantie war fast ausnahmslos in Gold zahlbar. Die garantierten Beträge lagen zwischen 10 000 und 35 000 Pes. Gold je Netzkilometer. Bei 16 von 30 Konzessionen konnte die Regierung in die Tarifgestaltung eingreifen, sobald die Roheinnahmen einen bestimmten Prozentsatz überschreiten sollten.

Das Mitre-Gesetz gibt der Regierung das Recht, die Tarife vorzuschreiben, falls die Bruttoeinnahmen 17 % des eingezahlten Stamm-

¹ Nach einem Ergänzungsgesetz vom August 1919 umfaßt die kommunale Besteuerung, von welcher die Eisenbahnen befreit sind, alle Abgaben, Steuern und Umlagen usw., ausgenommen a) das Wassergeld für die tatsächlich gelieferten Wassermengen und die Kanalisationsgebühren, b) Beiträge zu den Straßenpflasterkosten von den Stationen bis zu den Ortsgrenzen.

Kapitals übersteigen. Es wird ferner ein Verhältnis der Betriebskosten zu den Einnahmen von 60 : 100 festgelegt. Das würde einem Kapitalertrag von 6,8 % entsprechen. Ausnahmen sind da zulässig, wo die Verhältnisse höhere Betriebskosten als 60 % der Einnahmen rechtfertigen.

Argentinien förderte — anders als z. B. die Vereinigten Staaten — den Bahnbau nur in beschränktem Maße durch Abgabe von Land an die Gesellschaften. Sechs von diesen erhielten Ländereien. Die „Central Argentino“ veräußerte ihr Land größtenteils innerhalb von 20 Jahren in Parzellen von 20 bis 40 Cuadras (1 Cuadra = 4,17 Acres = 2000 qm). Es lag mehr im Interesse der Bahngesellschaften, das Land in kleinere Parzellen aufzuteilen, weil größere Ländereien meist zur Viehzucht benutzt wurden, lebendes Vieh aber als Fracht weniger lohnend ist als Getreide.

Eisenbahnen und Besiedlung.

Die Regierung konnte die Bahnen mehr in den Dienst der Besiedlung stellen, das hätte aber eine grundsätzlich anders geartete staatliche Bodenpolitik bedingt¹. Die Bodenpolitik Argentinien bot dem kleinen Farmer keinen Anreiz, Landbesitz in größerem Umfang zu erwerben. Der Latifundienbesitz hat wesentlich zur Beschränkung der Einwanderung beigetragen. Immerhin waren die Bahngesellschaften bestrebt, die Ländereien so schnell wie möglich mit Kleinfarmern zu besiedeln. Zu diesem Zweck erwarben einige Bahngesellschaften umfangreiche Ländereien und gaben sie an Kleinsiedler ab. Auch forderten sie die Großgrundbesitzer im Bereich ihrer Linien auf, durch gemeinsame Maßnahmen die Zahl der Kleinfarmer zu erhöhen.

Alle vor dem Mitre-Gesetz erteilten Konzessionen sehen vor, daß die für Bau und Betrieb erforderlichen Materialien, falls nicht im Lande selbst zu beschaffen, bis 1947 zollfrei eingeführt werden. Das Mitre-Gesetz enthält die gleiche Bestimmung.

Neun von elf vor dem Mitre-Gesetz seitens der Provinzen erteilten Bahnkonzessionen befreien die Gesellschaften von allen provinziellen und kommunalen Steuern und Abgaben, zwölf von 19 staatlichen Konzessionen von allen staatlichen Steuern. Das Mitre-Gesetz regelt auch die Besteuerung einheitlich; es ist die Charter, unter welcher die Bahnen nunmehr zu arbeiten hatten.

¹ Professor Miguel Carcaño: *Evolución histórica del régimen de la tierra pública*. Buenos Aires 1925.

Der staatliche Bahnbau.

Bald nach seinem Inkrafttreten — 1908 — begann der Staat mit dem Bau und Betrieb eigener Linien in Gebieten, die zu dünn bevölkert waren, um das Privatkapital ohne große Zugeständnisse anzuziehen. Zinsgarantien wurden von jetzt ab nicht mehr gewährt (Gesetz vom 28. August 1908 Nr. 5559).

Die Regierung sah nämlich in der Zinsgarantie kein zweckdienliches Mittel zur Förderung des Eisenbahnbaues. Ihrer Natur nach war die Zinsgarantie unbestimmt und daher schwer im Staatshaushalt unterzubringen. Die Garantiesummen wurden leicht unterschätzt. Die Gesellschaften hatten auch in dem Bewußtsein, daß ihre Einnahmen gesichert sind, kein genügendes Interesse daran, ihre Roheinnahmen zu erhöhen oder die Betriebskosten herabzudrücken. Meist war in den Konzessionen die Rückerstattung der Garantie vorgesehen, falls die Einnahmen den festgesetzten Zinssatz überstiegen. Es war aber nicht schwer, den Abschluß so zu gestalten, daß kein Überschuß ausgewiesen wurde. Die Belastung des Staatshaushaltes durch die Zinsgarantie hatte zu der ersten Finanzkrise von 1890, der sogenannten „Baring Panik“, beigetragen. (Das Bankhaus Baring Brothers, welches die argentinischen Anleihen vermittelte, stellte die Zahlungen ein.)

Es war ein doppeltes Problem: einmal mußten die Mittel für die Garantie durch Besteuerung im Inland, dann die Devisen für die in Gold zahlbaren Zinsen aufgebracht werden. Beides stand im Zusammenhang, sank der Papier-Pes., so waren mehr Gold-Pes. für die Zinsen erforderlich. Argentinien war an das Ausland stark verschuldet, es hatte seine Anleihen zu verzinsen und zu tilgen. Soweit eine aktive Handelsbilanz dazu nicht genügte, mußte es durch neue Anleihen geschehen. 1889 reichten auch neue Anleihen nicht aus, es fehlten 3,51 Mio Gold-Pes. für den staatlichen Schuldendienst. In den folgenden Jahren konnten keine Anleihen im Ausland aufgenommen werden, und das Defizit im auswärtigen Schuldendienst stieg auf 14,316 Mio Gold-Pes. Davon waren ein Drittel Zinsgarantien für Eisenbahnobligationen. Es wurde ein Moratorium für den auswärtigen Schuldendienst erklärt.

1893 wurde eine Kommission zur Prüfung des gesamten Fragenkomplexes der Zinsgarantie eingesetzt. 1894 zahlte der Staat einen Teilbetrag von 2 Mio bei einer Gesamtverpflichtung von 4,973 Mio Gold-Pes. 1895 folgte dann eine Regelung der Zinsgarantie mit sieben der führenden Eisenbahngesellschaften, von denen sich fünf mit Zahlung bestimmter Summen einverstanden erklärten, während zwei aufgekauft wurden. Argentinien konnte so seine jährlichen Verpflichtungen aus Zinsgaran-

tien für die Eisenbahnen auf etwa die Hälfte verringern. Die Abkehr von einem System privater Bahnunternehmen mit staatlicher Zinsgarantie lassen die Unzufriedenheit mit der Garantie als Subventionsmittel und das Vertrauen in die gebesserte Finanzlage des Staates erkennen. Die neue Politik des staatlichen Bahnbaues in dünnbevölkerten Gebieten ließ sich aber erst verwirklichen, nachdem das Land fähig war, die Konvertierbarkeit des Papier-Pes. in Gold aufrechtzuerhalten.

Fehlende Planung, drei Spurweiten.

Drei verschiedene Spurweiten zeigen schon, daß der Bau der argentinischen Bahnen lange ohne wirkliche Planung vor sich gegangen ist. Die Regierung wies in der Zeit der „Baring-Krise“ auf diesen Mangel hin. Die Berichte von 1891 bis 1894 wünschen Vorarbeiten für Eisenbahnlinien nach den verschiedenen Bevölkerungszentren, weil bisher spekulative Erwägungen und kein Studium der wirtschaftlichen Notwendigkeiten dem großen Aufschwung der achtziger Jahre zugrunde lagen. Noch 1923 lag auch dem Bau der staatlichen Bahnen kein einheitlicher Plan zugrunde. Planung allein wird aber auch den fremden Bahngesellschaften in ihrer derzeitigen Notlage nicht helfen, sie kann aber das Mittel sein, um die Transportmöglichkeiten besser auszunutzen, den bestehenden Doppelverkehr einzuschränken und die Betriebe zu rationalisieren.

Grundfragen der Eisenbahnpolitik.

Das Ausmaß der Verkehrsmittel, deren das Land bedarf, hängt von der nationalen Bodenpolitik ab. Das Latifundiensystem, die Betonung der Viehzucht auf den großen Farmen, die den pachtenden Getreidebauer zu einer vorübergehenden Erscheinung bei der Vorbereitung des Bodens für die Aussaat von Alfalfa (Weidegras) machen, ferner die Schwierigkeit, Besitztitel von der Regierung zu erhalten, sind Faktoren, welche eine starke Einwanderung verzögern. Argentinien hatte 1931 4,2 Köpfe je qkm gegen 15,9 in den Vereinigten Staaten, 133,7 in Italien und 171,4 in Japan (Statist. Jahrbuch des Völkerbundes 1932/33, S. 19 ff.). Die Fruchtbarkeit des Bodens und das im ganzen günstige Klima rechtfertigen die Annahme, daß eine bedeutend größere Bevölkerung ernährt werden kann. Die Planung eines ausgedehnten Verkehrsnetzes kann aber solange nur beschränkten Wert haben, wie diese Grundfrage nicht gelöst ist, weil ein der heutigen Bodenpolitik entsprechendes Verkehrsnetz nicht genügen würde, sobald eine neue Politik den Pächtern und Einwanderern den Landerwerb erleichtert.

Entsprechend den Aussichten für die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse sollte die Verkehrsplanung sich auf ein Mindestmaß bei der Verwendung ausländischen Materials einrichten. Die Befreiung der Wirtschaft von der Abhängigkeit von der Einfuhrpolitik anderer Länder verlangt die größtmögliche Entwicklung der einheimischen Industrie. Ihr Ausbau gewinnt erhöhte Bedeutung dadurch, daß die argentinischen Rohstoffe stärksten Preisschwankungen unterliegen, während die Preise für Industrieerzeugnisse — die bis 1929 einen Hauptteil der Einfuhr darstellten — verhältnismäßig unveränderlich sind. Die stärkere Betonung des Eisenbahnbaues würde auch von den staatlichen Bestrebungen nach Aufbau einer nationalen Eisen- und Stahlindustrie, basiert auf Altmaterial, abhängen. Das seit 1929 bestehende Ausfuhrverbot von Alt-eisen und Stahl ist ein Anzeichen für diese Politik.

Der Umstand, daß Erdöl in immer größeren Mengen in Argentinien gewonnen wird, muß in Verbindung mit dem großzügigen und schnellen Ausbau des Straßennetzes eine starke Entwicklung des Kraftverkehrs zur Folge haben, aber auch eine stärkere Verwendung von Diesellokomotiven und Triebwagen sowie Ölbeheizung der Lokomotiven seitens der Bahnen. Die Bahnen, private wie staatliche, haben in den letzten Jahren Diesellokomotiven und Triebwagen in größerer Zahl beschafft und sind daneben in steigendem Maße zur Ölfeuerung übergegangen.

Das Vorhandensein großer Mengen von Straßenbaumaterial, wie Granit u. a., in Süd- und Westargentinien sowie die als Nebenprodukt der Ölgewinnung anfallenden bituminösen Bindemittel deuten darauf, daß das Schwergewicht auf Makadam- und Teerstraßen gelegt werden sollte.

Argentinien hat zwar genügend Kalkstein für die Zementfabrikation und mehrere Zementfabriken, aber die Herstellung von Zement erfordert Brennstoffe, deshalb ist die Betonstraße verhältnismäßig teurer als in Ländern mit genügenden Brennstoffen. Die neueren Methoden der Entwässerung und Unterhaltung werden bei dem Bau von Straßen mit Erdecke in dünnbevölkerten Gebieten nützlich sein.

Argentinien und das Fremdkapital.

Die argentinische Volkswirtschaft als Ganzes hat durch die erhebliche Kapitaleinfuhr zweifellos gewonnen; im Zusammenhang damit hat sich auch der Anteil des Arbeiters an dem nationalen Einkommen vergrößert. Besonders haben die Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen — und indirekt auch die anderen — höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen erhalten.

Für die wirtschaftliche Stellung der Bahnen kommt auch der Frage der Latifundien und der Industrialisierung Bedeutung zu. Die Bahnen würden aus einer intensiveren Landwirtschaft als Folge einer Aufteilung des Großgrundbesitzes Vorteile ziehen. Die Großgrundbesitzer hatten bis zur Wahl des Präsidenten Hypolito Irigoyen, 1916, ausschlaggebenden Einfluß auf die Regierungspolitik (Ernest Galarza: Argentines Revolution and its Aftermath, Foreign Policy Reports, Oktober 1931, S. 310).

Der mit der Krise 1929 beginnende scharfe Sturz der Agrarpreise zwang Argentinien zum Ausbau seiner Industrie. Dadurch ist eine einflußreiche Klasse entstanden, deren wirtschaftliche Interessen nicht die gleichen wie die des Großgrundbesitzes sind. So ist ein neuer Faktor in den Prozeß der sozialen Umgestaltung gekommen. Das Streben nach nationalen Industrien und Eisenbahnen wird sich verstärken, falls Großbritannien und andere Länder ihre Einfuhr argentinischer Agrarprodukte weiter verringern. Es ist nicht wahrscheinlich, daß sich die britischen Bahnen als solche für die Steigerung der Einfuhr britischer Fertigwaren einsetzen werden, falls der Aufbau der Industrie in Argentinien dort zu einer stabileren Wirtschaft führt.

Die heutige Stellung der großen Eisenbahngesellschaften in der Wirtschaft Argentinien.

Die schnelle Ausdehnung der argentinischen Landwirtschaft, die starke Steigerung ihrer Erzeugung und die Erweiterung der internationalen Wirtschaftsbeziehungen in der Zeit nach Annahme des Mitre-Gesetzes bis zum Weltkriege, machte dieses zur brauchbaren Grundlage für den Aufbau der fremden Eisenbahnunternehmen.

Der Wert der Ausfuhr stieg von 296 Mio Gold-Pes. i. J. 1907 auf 519 Mio i. J. 1913. Der Weltkrieg hatte ein scharfes Anziehen der Getreidepreise zur Folge, aber gleichzeitig begannen auch Auseinandersetzungen mit den Bahngesellschaften über Löhne, Arbeitsbedingungen und Frachttarife. Die steigenden Preise erhöhten die Kosten der Lebenshaltung der Arbeiter und Angestellten sowie des Materials. Die Preissteigerungen der landwirtschaftlichen Produkte setzten sich auch nach dem Kriege zunächst fort, brachten aber weder den Bahngesellschaften noch ihrem Personal Erleichterung. Der wirtschaftliche Rückschlag führte dann zu neuen Forderungen nach Tarifiermäßigungen.

Jahr	Ausfuhr Mengen in Mio t	Wert in Mio Peso m/n. Platzwert	Einfuhr in Mio Peso m/n. Realwert
1932	15,83	1287,8	836,26
1933	13,78	1120,8	897,15
1934	15,25	1438,4	1110,00
1935	16,24	1569,3	1174,98
1936	14,62	1655,7	1116,71
1937	18,24	2311,0	1557,68
1938, I. Halbj.	4,23	712,5	747,29

Diese Unzutraglichkeiten aber waren gering im Vergleich mit den Folgen der 1929 beginnenden Weltwirtschaftskrise. Diese ließ die Probleme der sinkenden Ausfuhrpreise und des zunehmenden Wettbewerbs des Kraftverkehrs scharf hervortreten.

Der schon 1924 einsetzende Rückgang der Preise für landwirtschaftliche Produkte trat bis 1929 infolge Steigerung der Ausfuhrmenge sowie umfangreicher Kreditgewährung und Einfuhr von Kapital nicht klar hervor. Nach 1929 änderte sich die Menge der Ausfuhr nur wenig, von 1930 bis 1934 wurden durchschnittlich jährlich 14,87 Mio t gegen 15,01 Mio t von 1925 bis 1929 ausgeführt. Die Einfuhr dagegen ging von 11,49 Mio t im Jahresdurchschnitt 1925 bis 1929 auf 8,70 Mio t im Jahrfünft 1930 bis 1934 zurück.

Die Folgen der Aufhebung der Konvertierbarkeit des Peso in Gold.

Verhängnisvoll waren besonders die indirekten Folgen des verminderten Wertes der landwirtschaftlichen Ausfuhr für die fremden Bahngesellschaften. Der Rückgang der Ausfuhrpreise veranlaßte die Regierung zur Aufhebung der Konvertierbarkeit des Pap.-Pes. in Gold. Die £ sterl.-Einnahmen der britischen Gesellschaften, die Sterling-Kapital verzinsen müssen, werden also — da keine Tariferhöhungen erfolgten — um den Unterschied zwischen dem nominellen Wechselkurs und dem tatsächlichen (amtlichen) Kurs vermindert. Die Parität des £ sterl. beträgt 11,45 Pes. Pap. 1934 waren rund 21 sh = 18 Pes. Pap., 1935¹

¹ Bis 1935, d. h. bis zur Gründung der Zentralbank, änderte sich an der Währung nichts, der Peso wurde nicht stabilisiert. Ende 1935 wurde ein Teil der Devisenbewirtschaftung aufgehoben und der Peso nun von der Zentralbank reguliert. Bis Ende 1937 konnte der Pesokurs zum £ sterl. stabil gehalten werden, als aber Anfang 1938 starke Kapitalabflüsse erfolgten, sank der Peso wieder bis auf 20,5 Pes. = 1 £ sterl. gegen 16,2 im Juni 1937 und konnte erst gegen Mitte 1938 wieder gehalten werden. Im November 1938 wurde der Einfuhrkurs des Peso auf 17,0 £ sterl. erhöht.

19 sh = 18 Pes. Pap. 1933 wurde infolge des nordamerikanischen Gold-Ausfuhrverbots die Umstellung der amtlichen Gold-Pes.-Notiz auf 15,31 Pes. Pap. je 100 französische Franken vorgenommen. Seit Mitte Januar 1934 ist der Peso an das £ sterl. gebunden, weil die Mehrheit der Verkäufe in £ sterl. erfolgt. Das Verhältnis von 15 Pes. Pap. = 1 £ sterl. bedeutet aber eine weitere Abwertung. Gerade die feste Konvertierung des Pes. Pap. in Gold nach 1899 war einer der wichtigsten Faktoren, die es Argentinien ermöglichten, Privatkapital für den Bahnbau, ohne Subventionen in Form von Zinsgarantien, in das Land zu ziehen. Unter der Doppelwirkung der sinkenden Einnahmen in Pes. Pap. und der Wechselkursverluste fielen die Werte der britischen Bahngesellschaften an der Börse in London auf Bruchteile ihrer früheren Notierungen.

Bahn	1929 Durchschnitt	1934		1935		1936		annähernde Schlußnot. am 24. 8. 37
		höchst.	tief.	höchst.	tief.	höchst.	tief.	
Argentine Great-Western . . .	92,3	16,0	8,0	10,5	4,0	17,0	5,7	9,5 bis 11,5
Buenos Ayres & Pacific . . .	98,7	16,5	8,5	10,5	4,8	17,2	6,2	9,7 „ 10,7
B.-A. Great Southern	108,8	35,0	22,0	27,0	13,5	32,0	14,0	23,5 „ 24,5
Central-Argentina	95,0	23,0	13,5	17,8	7,0	33,2	8,2	22,5 „ 23,5
Entre Rios . . .	93,9	21,0	12,0	15,0	6,5	17,5	6,0	10,0 „ 11,0

Die Werte sind stärker gesunken als der Wettbewerb anderer Verkehrsmittel und ein Zuviel an Bahnen (in bestimmten Gebieten) es rechtfertigt. Das in Argentinien angelegte britische Kapital, mit welchem 64 % der gesamten Bahnen angelegt sind, beträgt 277 Mio £ sterl.

Obwohl hinsichtlich der Beschaffenheit des Unterbaues und der materiellen Ausrüstung der einzelnen Bahnen einige Unterschiede bestehen, so entspricht doch dieses Netz von fast 27 000 km den Bedürfnissen der durchzogenen Gebiete. Diese Bahnen haben nicht nur ausschlaggebend die große Produktion gefördert und zur Ausfuhr beigetragen, sondern auch durch den Stand ihrer Organisation und volkswirtschaftlichen Maßnahmen in den letzten 50 Jahren stärksten Einfluß auf die Entwicklung des Landes ausgeübt. Der Marktwert dieser gewaltigen Kapitalanlage war am 30. Oktober 1935 infolge des gesunkenen Ertrages um 181 Mill. £ sterl. vermindert. Die Verzinsung des Anlagekapitals betrug zu diesem Zeitpunkt nur 1,5 %. Falls sie auf 3,4 % gehoben werden soll, d. h. auf die Hälfte der im Mitre-Gesetz vorgesehenen 6,8 %, so müßten die britischen Bahnunternehmen in ihrer Ge-

samtheit 2,5 Mio £ sterl. mehr einnehmen. Das könnte auf verschiedene Weise erreicht werden: durch Verbesserung des festgesetzten Wechselkurses, durch Senkung der Betriebs- und Verwaltungskosten, durch Aufhebung des Zwanges zur Beschäftigung von Arbeitspersonal, das nicht benötigt wird, durch wirtschaftliche Neuregelung der Tarife, durch die Genehmigung zur Vereinheitlichung oder Zusammenfassung von Bahnen und Einrichtungen in gewissen Bezirken, um den verheerenden Wettbewerb zwischen den verschiedenen Transporteinrichtungen zu beseitigen (Report 1935 Buenos Ayres Great Southern Rwy. Co.).

Eisenbahnen und Kraftverkehr.

Überall befinden sich die Bahnen in einem schwierigen Übergangszustand. Argentinien macht keine Ausnahme. Der Kraftverkehr verändert die Betriebsverhältnisse der Bahnen und beeinträchtigt ihre Ergebnisse. Wenn der Kraftverkehr in Argentinien, u. a. wegen Mangel an geeigneten Straßen, noch nicht derartig entwickelt ist wie in anderen Ländern, so hat er doch schon einen Teil des Güterverkehrs, soweit dieser hohe Tarife tragen kann, an sich gezogen. Ebenso haben Omnibus und Privatkraftwagen dem Personenverkehr Abbruch getan. Sobald eine neue Straße freigegeben wird, richten Unternehmer Kraftverkehrsdienste ein, häufig ohne gesunde kaufmännische Grundlagen, besonders hinsichtlich Abnutzung und Erneuerung des Materials.

Auf einigen Straßen mit großem Verkehr betragen die Fahrpreise der Omnibusse weniger als die Hälfte der Eisenbahnpreise, z. B. 8 Pes. Pap. von Buenos Aires nach Rosario, 265 km, gegen einen Bahnpreis von 20 Pes. und 12 Pes. von Buenos Aires nach Mar del Plata, 525 km, gegen 24,75 Pes.

Solange der Kraftverkehr durch keine gesetzlichen Bestimmungen gebunden ist, kann sich die Lage der Privatbahnen, behindert wie diese durch z. T. veraltete Vorschriften sind, nicht durchgreifend bessern, insbesondere nicht bei der Lage des Wechselkurses. Das Straßenbauprogramm, welches beschleunigt ausgeführt wird, muß den Wettbewerb noch steigern. Die Straßen werden meist in den Distrikten gebaut, welche das dichteste Bahnnetz haben. Das Problem gipfelt darin, festzustellen, welches Betätigungsgebiet den verschiedenen Transportmitteln unter heutigen Wettbewerbsbedingungen bei Berücksichtigung ihrer Eigenart entspricht. Dann soll jedes auf dem ihm zugewiesenen Gebiet so arbeiten, daß das für die Entwicklung, Erneuerung und Verbesserung erforderliche Kapital angezogen wird. Allen diesen Planungen ist aber der Grundgedanke gemeinsam, daß die Eisenbahnen nicht verschwinden

oder in ihrer Leistungsfähigkeit herabgesetzt werden dürfen, weil sie wirtschaftlich unentbehrlich sind. Für Argentinien zählen die Massenprodukte, welche jährlich schnell, regelmäßig und zuverlässig zu befördern sind, nach vielen Millionen Tonnen. Für diese Aufgaben ist die Eisenbahn immer noch in erster Linie geeignet und berufen. Andere Transportmittel können sich hier nur am Rande betätigen. Wohl aber können sich letztere unter den bestehenden Verhältnissen auf die lohnenderen Komponenten des Verkehrs beschränken und sich dadurch selbst ein notdürftiges Dasein schaffen, aber gleichzeitig das in den Bahnen angelegte Kapital unrentabel machen. Unter diesen Bedingungen wird sich kein neues Kapital finden, wie es Abnutzung und technischer Fortschritt erfordern.

Ein gesunder und geregelter Wettbewerb zwischen Kraftverkehr und Bahn ist wünschenswert. Die Bahnen sind diesem auch gewachsen, vorausgesetzt, daß die Bedingungen, unter denen beide Verkehrsmittel arbeiten, etwa gleich sind. Nur so kann sich zeigen, welche Transportart der Allgemeinheit unter geeigneten wirtschaftlichen Voraussetzungen die zuverlässigsten Dienste leistet. Heute genießt der Kraftverkehr eine Bevorzugung, die von den Bahnen als ungerecht empfunden wird und kaum im öffentlichen Interesse liegt.

Die Eisenbahnen in Argentinien sind scharfen, zum Teil veralteten, gesetzlichen Vorschriften hinsichtlich ihrer Pflichten als Beförderungsmittel unterworfen. Sie müssen jedes Transportangebot ausführen, angemessene Einrichtungen schaffen und leistungsfähig erhalten. Der Kraftverkehr dagegen kann sich den erwünschten Verkehr aussuchen und so den Bahnen die lohnendsten Frachten fortnehmen. Ferner arbeitet das Bahnpersonal unter günstigeren Verhältnissen als die meisten anderen Berufe. Lohn- und Arbeitsverhältnisse werden staatlicherseits überwacht, während die Arbeitsbedingungen im Kraftverkehr bisher kaum einer Kontrolle unterliegen.

Dem Einwand, daß die Bahnen früher so hohe Gewinne erzielten, daß sich eine weitere Verzinsung des Kapitals erübrigt, halten die Bahnen entgegen, daß nach Untersuchungen argentinischer Volkswirtschaftler die durchschnittliche Verzinsung des gesamten in den argentinischen Bahnen angelegten Kapitals seit 1908 3,77 % betragen hat.

Für Argentinien ist das Eisenbahnproblem in seiner jetzigen Gestalt ein so gewaltiges, daß zu seiner Lösung staatsmännische Maßnahmen von großer Tragweite erforderlich sind. Leistungsfähige Trans-

porteinrichtungen sind für Argentinien eine Lebensnotwendigkeit, denn es lebt von der Ausfuhr seiner Massenprodukte. Deshalb liegt es im Gesamtinteresse, daß die Eisenbahnen ihre Stabilität wiedergewinnen. Ein Zeichen dafür, daß dieses mehr und mehr erkannt wird, ist das 1938 endlich angenommene Zusammenlegungsgesetz. Es soll den Bahnen die Möglichkeit geben, durch Beschlüsse, Vereinfachung ihrer Betriebe und Verwaltungen, durch Aufgabe unrentabler Linien und Beseitigungen unnötigen Wettbewerbs, wo es im Interesse der Allgemeinheit liegt, wieder gewinnbringend zu werden. So soll z. B. die Betriebsgemeinschaft der Buenos Ayres Great Southern und der Buenos Ayres Great Western Rwy weiter ausgebaut werden. Andere Unternehmen werden folgen.

Das Gesetz über die Koordinierung der Verkehrsmittel.

Seit 1935 befaßt sich das Parlament auch mit Maßnahmen für eine einheitliche Regelung des gesamten öffentlichen Verkehrswesens und nahm am 15. Januar 1937 ein entsprechendes Gesetz an, das 1938 in Kraft trat. Der Artikel 10 bot in der ursprünglichen Fassung die Möglichkeit, die neu zu erbauenden Straßen dem vorhandenen Verkehrsnetz anzupassen. Zwecks wirksamer Koordinierung der Verkehrsmittel sollten solche Straßen zuerst gebaut werden, die zu Bahnstationen und Häfen führen. In der endgültigen Form beschränkt sich aber das Gesetz auf Vorschriften über Einrichtung, Betrieb und Tarife öffentlicher Verkehrsunternehmen. Eine Beschränkung des Baues von Straßen, die Bahnlinien parallel laufen, erfolgte nicht. Selbstfahrer und Besitzer nur eines Kraftfahrzeugs, die Käufer oder Verkäufer der beförderten Güter sind, fallen nicht unter das Gesetz, welches auch keine Anwendung auf den Verkehr innerhalb der Provinzen findet. Die Regelung ist hier den Provinzialregierungen vorbehalten. Die Auswirkungen des Gesetzes werden sich erst allmählich fühlbar machen. Den Bahnen geht es nicht weit genug.

Dem Kongreß ging am 25. September 1935 eine weitere Gesetzesvorlage zu, welche eine Änderung des Artikels 67 des Eisenbahngesetzes Nr. 2873 bezweckt, um den Bahnen die Zusammenlegung („Pooling“) gewisser Linien zu ermöglichen und dadurch die Betriebs- und Unterhaltungskosten von Linien II. Ordnung zu verringern. Größere Freiheit bei der Gestaltung von Sondertarifen soll ihnen ferner die Möglichkeit geben, dem Wettbewerb des Kraftverkehrs zu begegnen. Auch dieses Gesetz ist 1938 angenommen.

Beginnende Verstaatlichung von Privatbahnen.

Die Tatsache, daß sich öffentliche Verkehrsmittel in Händen ausländischer Gesellschaften befinden, drängt letztere gegenüber der Öffentlichkeit in die Abwehr. Die Bundesregierung macht kein Hehl aus ihrer Absicht, die Privatbahnen nach und nach, so wie es die Staatsfinanzen gestatten, zu übernehmen. Der Ankauf der „Cordoba Central Rwy“ und der „Transandino“ liegen in dieser Richtung. Der Gesamtbetrag des in argentinischen Unternehmen angelegten britischen Kapitals entspricht etwa der derzeitigen gesamten nationalen Schuld Argentinien.

Ebenso geht die Tendenz auf verstärkte nationale Beteiligung an anderen fremden Unternehmen oder ihre Umwandlung in argentinische¹. 1930 erklärte die Mission des Lord d'Abernon, daß eine Beteiligung argentinischen Kapitals z. Z. nur in geringem Umfang möglich, an sich aber erwünscht sei, weil so eine Interessengemeinschaft an dem Unternehmen entstehe, und die Öffentlichkeit in Krisenzeiten günstig beeinflußt werde. Das einheimische Privatkapital zeigt aber wenig Neigung zu direkter Partnerschaft. Das Streben des Staates geht vielmehr dahin, die fremden Interessen aufzukaufen, und zwar mit Hilfe solcher argentinischer und fremder Geldgeber, die bereit sind, Staatspapiere zu erwerben.

Die Bahngesellschaften wünschen als öffentliche Verkehrsunternehmen, in denen 277 Mio £ angelegt sind², denen aber das Eisenbahngesetz nicht gestattet, die zusätzlichen Kosten der Sterling-Überweisungen durch Tariferhöhungen auszugleichen, für sich denselben Wechselkurs, zu welchem die Banken Exportdevisen für die Regierung kaufen. Von November 1933 bis Ende 1936 steuerten die Bahnen 70 Mio Pes. Pap. zu den Wechselkursgewinnen des Staates bei. Die Tarife sind noch nicht wieder erhöht, seitdem die der Buenos Ayres Great Southern Rwy — und in geringerem Maße die der Central Argentine Rwy — 1928 herabgesetzt wurden. Die vier Breitspurbahnen streben nun in Ermangelung weiterer Wechselkursvergünstigung an, gewisse Tarifgruppen so zu erhöhen, daß 5,3 Mio Pes. Pap. Mehreinnahmen erzielt werden. Dafür aber sind die Aussichten angesichts des starken Widerstandes gering.

¹ So ist die Compania Hispano-Americano de Electricidad (C. H. A. D. E.) in einer ihrer Tochtergesellschaften, der Comp. Argentina de Electricidad, Kapital 310 Mio Pes. Gold, aufgegangen.

² South American Journal, Januar 1938, zitiert in Report on Economic and Commercial Conditions in the Argentine Republic, April 1938.

Nach dem argentinischen „Institut für das Studium von Wirtschafts- und Verkehrsfragen“ sind die argentinischen Tarife je Personenkilometer niedriger als in anderen Ländern, ausgenommen Spanien und Belgien, und nur Polen und Kanada und die Ver. Staaten haben niedrigere Frachttarife:

	Kosten je t-Meile (engl.) in Cents (U. S. A.)			Kosten je Personen-Meile in Cents		
	1926	1932	1933	1926	1932	1933
Argentinien						
Privatbahnen	2,27	1,77	1, 5	2,22	1,77	1,75
Staatsbahnen	2,8	1,80	1,86	3,05	2,88	2,72
U. S. A.-Bahnen	1,09	1,05	1,01	2,94	2,22	2,01

Die höheren argentinischen Tarife je t/Meile beruhen vielleicht darauf, daß das Land 1. im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten weder Kohle noch Eisen hat, 2. Kohle, die zu sehr niedrigen Sätzen befördert wird, in den Vereinigten Staaten eine Hauptfracht darstellt, während die argentinischen Bahnen wenig Kohle verfrachten, 3. ein Teil des Güterverkehrs nur jahreszeitlich ist und nur in einer Richtung läuft (so beschränkt sich die Weizenausfuhr auf wenige Monate im Jahr), 4. die beschränkten Käufe der ländlichen Arbeiter eine viel geringere Einfuhr als Ausfuhr bedingen, 5. die durchschnittliche Länge des Transportweges und die Verkehrsdichte geringer als in den Vereinigten Staaten sind.

Nach der Statistik der Dirección General de Ferrocarriles beförderten alle Privatbahnen zusammengenommen im Betriebsjahr 1936/37 149 Mio Personen gegen 136,1 im Vorjahr, und 43,8 Mio t Güter gegen 38,8 Mio t i. J. 1935/36. Die Gesamt-Roheinnahmen beliefen sich auf 479,4 Mio Pes. Pap. (1935/36: 439,6 Mio). Die Mehreinnahme entspricht nicht ganz der Wertsteigerung der beförderten Waren. Gleichzeitig stiegen die Betriebskosten um 8,4 % auf 360 Mio Pes., so daß die Reineinnahmen von 119,4 Mio Pes. Pap. um 12 Mio Pes. höher waren als 1935/36, ohne Berücksichtigung der Kursverluste. Im Betriebsjahr 1936/37, einer für das Land sehr günstigen Wirtschaftsperiode, erhöhten sich die Roheinnahmen der britischen Bahngesellschaften um 4,89 Mio auf 38,24 Mio Pes. und die Reineinnahmen um 3,21 Mio £ auf 10,74 Mio £. Hiervon gehen aber nicht weniger als 3,98 Mio £ durch den Wechselkurs verloren (1935/36: 3,14 Mio £). Die Reinverzinsung eines Kapitals von rund 270 Mio £ beträgt also etwa 2,6 %. Dazu bemerkt der „Report on Economic and Commercial Conditions in the Argentine Republic“ vom Juni 1937: „Die Entwicklung Argentiniens muß auf zwei Grundlagen ruhen, Verkehrsmittel und Be-

völkerung. Die Erschließung des Landes durch Bahnen zwecks Erweiterung des Siedlungsraumes muß vorangehen. Die Massenfrachten mit niedrigen Tarifen können nur von den Bahnen auf weite Entfernungen befördert werden. Eine übereilte Verstaatlichung bringt keine wirtschaftliche Lösung des Problems. Wenn auch z. Zt. reichlich Kapital im Lande ist, so ist doch nicht zu sagen, wieviel davon zurückbleiben wird. Die Anziehungskraft, die Argentinien ausübt, wenn es einmal großen Kapitalbedarf hat, wird stark von Gedeih oder Verderb der bestehenden fremden Unternehmen abhängen . . .“ Das ist der britische Standpunkt. Die fremden Unternehmen leiden am meisten unter dem Wechselkurs. Argentinien mußte angesichts der wachsenden Schwierigkeit, seinen starken Einfuhrbedarf in Schranken zu halten, den amtlichen Einfuhrkurs des Peso heraufsetzen (am 8. Dezember 1938 von 16 auf 17 Pes. Pap. je £ Sterl.), weil die Einfuhr zusammen mit dem Dienst der Anleihen nicht durch den Erlös der Ausfuhr bezahlt werden konnte. Der Staat benutzt den Kursgewinn aus An- und Verkauf der Sterling-Devisen zur Förderung seiner Ausfuhr, indem es dem Farmer den Weizen zu einem festgesetzten Mindestpreis abnimmt und die Differenz zwischen diesem und dem Weltmarktpreis aus dem Kursgewinn deckt. Daß die Abwertung des Peso und die Devisenkontrolle notwendig war und zur Gesundung der Wirtschaft beigetragen hat, wird von den Bahngesellschaften anerkannt. So werden die Rohstoffländer zur Industrialisierung gezwungen.

D a s R o c c o - A b k o m m e n .

Die Zukunft der britischen Bahngesellschaften in Argentinien hängt zum guten Teil auch von der Einfuhr argentinischer Produkte nach Großbritannien ab. Großbritannien ist heute noch bei weitem der bedeutendste Abnehmer Argentiniens. Es kaufte z. B. vom 1. Oktober 1934 bis 30. September 1935 für 47 Mio £, d. i. mehr als ein Drittel des Wertes der Gesamtausfuhr. Die Ottawa-Konferenz 1932 hat aber gezeigt, daß dieser Markt Argentinien nicht mit Sicherheit stets offen stehen wird. Die neuesten technischen Verbesserungen in der Fleischkonservierung für die Verschiffung nach Übersee haben Argentinien den Vorteil genommen, dem englischen Markt näher zu sein als Australien und Neu Seeland. Es hat deshalb den ersten Schritt getan, der 1933 zum Rocco-Abkommen führte. Großbritannien sagte darin zu, seine Fleischeinfuhr aus Argentinien nicht unter 10 % des Umfangs von 1931/32 zu senken, ohne alle Fleisch ausführenden Länder zu Rate zu ziehen. Argentinien seinerseits wollte alle Devisen, die durch den Verkauf seiner Produkte anfallen, für Überweisungen nach Großbritan-

nien bereitstellen und Sterling-Schuldverschreibungen (Bonds) für die britischen Guthaben in Argentinien geben. Das Rocco-Abkommen lief drei Jahre und wurde am 1. Dezember 1936 bis Ende 1939 verlängert. Es ist vorgesehen, daß die Herabsetzung der jährlichen Einfuhrquoten an argentinischem Kühlfleisch nicht 2 % der Einfuhr von 1935 übersteigen soll; die Herabsetzung innerhalb der zweiten Dreijahresperiode wird auf 5 % beschränkt. Großbritannien verpflichtet sich, auch die Einfuhr anderer Fleischprodukte aus Argentinien nur nach und nach herabzusetzen. Dadurch erhält Argentinien Zeit, sich umzustellen, was auch für die mit britischem Kapital arbeitenden Bahnen günstig ist.

Argentinien hat aber bisher keine Gewißheit, daß England unter dem Druck Australiens und Neu Seelands seine Einfuhr aus Argentinien nicht noch weiter verringert¹. Die Tatsache, daß die günstige Handelsbilanz Australiens mit Großbritannien verhältnismäßig geringer ist als die Argentinien mit Großbritannien, würde in Zusammenhang mit dem Ottawa-Abkommen solche Kürzung folgerichtig erscheinen lassen.

Mit weiterer stärkerer Herabsetzung der britischen Käufe in Argentinien würden die Eisenbahnwerte noch weiter sinken. Dann würden wahrscheinlich die britischen Inhaber der Schuldverschreibungen diese gegen solche der argentinischen Regierung eintauschen wollen.

¹ In dem „Third annual report of the Australian Meat Board for the year 1937/38 and statement by the Minister of Commerce regarding the Meat Export Control“ wird der britische Markt für australisches Kühl- und Gefrierfleisch wie folgt beurteilt: Seite 33 Ziffer 13: . . . Auf lange Sicht und unter der Voraussetzung, daß die industriellen Verhältnisse günstige bleiben, wird der britische Markt australisches Rindfleisch auch weiterhin in zunehmendem Maße aufnehmen. Die Politik Großbritanniens, den Dominien einen steigenden Anteil an dem britischen Markt auf Kosten der fremden Versorger einzuräumen, wird unverändert fortgesetzt werden. Im Jahre 1937 wurden rund 9 Mio cwt an Rindfleisch aus fremden Ländern nach Großbritannien eingeführt gegen 3,7 Mio cwt aus den Dominien. Davon entfielen 2,385 Mio cwt auf Australien. Bezüglich Hammel- und Lammfleisch liegen die Dinge etwas anders. Im Gegensatz zu Rindfleisch erfolgt die Versorgung des britischen Marktes mit diesen bereits zu 81 % der Gesamteinfuhrmenge von 6,802 Mio cwt durch die Dominien. Selbst in dem wenig wahrscheinlichen Fall, daß die britische Politik der Begünstigung der Dominien bis zum völligen Ausschluß des Hammel- und Lammfleisches aus fremden Ländern vom britischen Markt fortgeführt werden sollte, blieben die Erweiterungsmöglichkeiten für den Absatz von Hammel- und Lammfleisch aus den Dominien verhältnismäßig gering . . . Was die Zukunft des Absatzes von australischem Gefrierschweinefleisch auf dem britischen Markt anbetrifft, so liegen die Möglichkeiten einer Erweiterung hauptsächlich auf dem Gebiet von Schinken und Speck . . .“

Wert der argentinischen Ausfuhr nach Großbritannien (Report on Economic and Commercial Condition, 1937, S. 185).

	1934		1935		1936	
	in 1000 £	%	in 1000 £	%	in 1000 £	%
Fleisch und Fleischprodukte	11 973	88,0	15 033	91,0	15 863	89,0
Häute	441	8,1	604	9,2	1 017	13,1
Wolle	2 041	25,5	1 750	22,8	2 700	26,8
Sonstige Weideerzeugnisse	984	23,8	1 167	23,6	1 651	31,4
Zerealien und Leinsaat	18 849	34,2	14 788	25,6	13 922	24,2
Sonstige landw. Erzeugnisse	2 069	45,3	1 014	35,0	2 814	43,0
Forstwirtschaftl. Erzeugnisse	269	9,6	222	7,6	234	9,1
Verschiedenes	272	10,8	314	13,5	576	21,2
Zusammen	36 898	38,5	35 792	34,3	38 777	35,1

Die Verstaatlichung der Central Córdoba Rwy und der Transandino

Seit Jahren war die Übernahme der Central Córdoba Rwy durch die Staatsbahnen geplant, um eine staatseigene Verbindung zwischen Buenos Aires und dem nördlichen Staatsbahnnetz zu erhalten. Zeitweilig schien der Plan zugunsten einer Fährverbindung auf dem Parana zwischen Buenos Aires und Santa Fé zurückgestellt zu sein. Das hätte den Wettbewerb um Fracht für den Land- und Flußweg zwischen den beiden Städten noch weiter gesteigert. 1936 wurden die Ankaufsverhandlungen wieder aufgenommen, und im Dezember ein Abkommen erzielt, nach welchem die Staatsbahnen die Central Córdoba mit allem Zubehör für 9,9 Mio £, davon 8,8 Mio in staatlichen Schuldverschreibungen (4 % mit 1 % tilgbar) und zuzüglich 0,5 Mio £ für Material und Vorräte zu übernehmen hatten. Infolge Inanspruchnahme aller politischen Parteien durch die Präsidentenwahl war die Zustimmung des Kongresses zum Kauf nicht mehr zu erlangen, statt dessen wurde die Pachtung der Bahn auf vier Jahre beschlossen, die von selbst mit Unterzeichnung des Kaufvertrages enden sollte. Der Kaufpreis von 9,9 Mio entspricht einer etwa 60prozentigen Kürzung des ursprünglichen Kapitals, liegt aber erheblich über dem jetzigen Kurswert der Aktien.

Streitigkeiten der Gesellschaft mit ihrem Personal im Juni und Oktober 1937 konnten nur dadurch beigelegt werden, daß die Regierung die Verantwortung für die mit der Wiederherstellung der Lohnkürzung von 1934 verbundenen Kosten übernahm. Die Lösung dieses Problems war ein Hauptgrund für die Verstaatlichung. Im Herbst 1938 wurde dann das Gesetz über den Kauf angenommen, aus der Pachtung wurde der Kauf. Die Bahn hatte seit langem Schwierigkeiten, so daß der Verkauf von den Aktionären gutgeheißen wird.

Auch die Verstaatlichung der „Transandino“ für den Betrag von 750 000 £ (davon 10 % in bar) wurde im Oktober 1938 durch das Parlament genehmigt. Gleichzeitig wurde das Gesetz über die Wiederherstellung des 1934 durch Überschwemmung zerstörten Teiles angenommen. Infolge der seit Jahren erlittenen Betriebsverluste war die Gesellschaft nicht imstande gewesen, die Schäden früher zu beseitigen. Es wurden 5 614 489 Pes. Pap. dafür ausgeworfen. Die Staatsbahnen erhalten so auch die gewünschte Verbindung sowohl mit Buenos Aires als auch mit der chilenischen Hauptstadt über San Juan—Córdoba. Die „Transandino“ wird ferner durch eine 20 km lange Umgebungsbahn (um Mendoza) mit der Verlängerung der Pie de Palo verbunden. Durch die beiden Erwerbungen erhält das Staatsbahnnetz eine Länge von 12 793 km oder 29,6 % des Gesamtnetzes (gegen 24,5 % im April 1937).

(Schluß folgt.)

Schiffahrt, Hafen- und Kanalbetriebe der englischen Eisenbahnen¹.

Von

Geh. Regierungsrat **Wernecke** in Berlin-Zehlendorf.

Die englischen Eisenbahnen rühmen sich gern, daß sie nicht nur Eisenbahnunternehmen sind, sondern Verkehrsunternehmen. Neben ihren Eisenbahnen, die natürlich immer ihr Hauptbetrieb bleiben, lassen sie bahneigene Dampfer verkehren und besitzen und betreiben sie Häfen und Kanäle. Ihnen gehören auch 53 Fremdenhöfe, die sie ebenso wie ihre Speisewagen und Erfrischungsräume auf den Bahnhöfen selbst bewirtschaften, sie pflegen also auch diesen Seitenzweig des Verkehrsgewerbes. Ferner nehmen sie am Straßenverkehr teil, indem sie einerseits Omnibusse und Lastkraftwagen selbst betreiben, andererseits aber auch ihr Geld in bahnfremden Straßenverkehrsunternehmen arbeiten lassen, die sie dadurch zur Anpassung ihres Betriebs an den Eisenbahnverkehr veranlassen. Schließlich beteiligen sie sich auch seit einiger Zeit am Luftverkehr, und sie sind Umzugsunternehmer und besitzen Lagerhäuser. Hier soll nur ihre Tätigkeit auf dem Gebiete der Dampfschiffahrt, als Eigentümer von Häfen und Kanälen behandelt werden.

Die Flotte der englischen Eisenbahnen umfaßt 150 Dampfer von zusammen 176 145 t Inhalt. In ihnen arbeitet ein Kapital von 8,3 Mio Pfd., an sich ein ganz beachtlicher Betrag, bei dessen Würdigung man aber nicht außer acht lassen darf, daß sich das gesamte Anlagekapital der vier Gruppen, in denen die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales zusammengeschlossen sind, auf 1175 Mio Pfd. beläuft. Diese Flotte ist mit 499 Offizieren und 2306 Mann besetzt. Sie vermittelt den Verkehr mit dem europäischen Festland, mit Irland, mit den Kanalinseln und der Insel Wight, sowie mit den westlichen Inseln von Schottland. Auch auf einigen Binnenseen von England und Schottland, so auf dem Windermere-See in dem landschaftlich reizvollen Seenbezirk im Nordwesten von England und auf dem Tay- und dem Lomond-See in Schott-

¹ Die Arbeit ist zu Beginn des Krieges abgeschlossen worden. Sie schildert naturgemäß nur die Verhältnisse vor dem Krieg, der auch für diese Betriebe der englischen Eisenbahnen schwere Störungen mit sich gebracht haben wird.

land, verkehren Dampfer der Eisenbahngesellschaften. Die Dampfer der Eisenbahnen dienen im wesentlichen dem Personenverkehr und enthalten demgemäß Aufenthalts- und Erfrischungsräume für die Reisenden, auch Rauch- und Lesezimmer, sowie Unterkunftsräume für die Nacht. Sie sind aber auch, namentlich diejenigen, die den Kanal und die Irische See befahren, für Güterverkehr eingerichtet.

Neben dem Verkehr, den die englischen Eisenbahnen mit ihren eigenen Dampfern bedienen, pflegen sie auch Verkehrsbeziehungen zur See durch gemeinschaftliche Arbeit mit anderen Reedereien. Zum Anschluß an den Dampferverkehr, sowohl an den bahneigenen, wie an den anderer Schifffahrtsunternehmen, werden besondere Züge in Verkehr gesetzt, die teils regelmäßig, teils nach Bedarf fahren.

Eine Anzahl Dampferstrecken wird von den englischen Eisenbahnen nur im Sommer betrieben, bei den meisten ist der Betrieb ganzjährig. Die Zahl der Dampferstrecken, auf denen bahneigene Schiffe zwischen England einerseits, dem europäischen Festland und Irland andererseits verkehren, beträgt 16, und alle vier Eisenbahngesellschaften sind an ihnen beteiligt. An der Spitze steht dabei die Süd-Eisenbahn, der die Aufgabe zufällt, den Verkehr zwischen der englischen Südküste und der gegenüberliegenden Küste von Frankreich zu bedienen. Ihre Dampfer verkehren zwischen Dover und Calais, zwischen Newhaven und Dieppe, zwischen Folkestone und Boulogne, zwischen Southampton und Le Havre. An einigen von ihnen ist auch die französische Reederei beteiligt. Die Eisenbahnfähre der Süd-Eisenbahn zwischen Dover und Dünkirchen vermittelt den Schlafwagenverkehr zwischen London und Paris. Die Süd-Eisenbahn hat den Vorteil, daß sie den Kanal an seiner schmalsten Stelle befährt. Die Entfernung zwischen Dover und Calais beträgt nur 35 km, und die Fahrt dauert nur 1 Stunde 15 Minuten. Für Folkestone—Boulogne sind die entsprechenden Zahlen 42 km und 1 Stunde 30 Minuten. Southampton und Le Havre sind allerdings 180 km voneinander entfernt, und die Fahrt nimmt 7 Stunden in Anspruch. Von Southampton aus besteht auch Dampferverbindung nach St. Malo in der Bretagne und der davorliegenden Insel Jersey. Der Verkehr mit den Seebädern der Bretagne hat sich so entwickelt, daß neben den Nachtdampfern, die bisher den Verkehr mit St. Malo bedienten, im Sommer 1939 auch Tagesfahrten eingelegt werden mußten. Im Vorjahr fuhr vom 22. Juli bis 2. September ein Speisewagenzug Donnerstags und Sonnabends um 8 Uhr 15 Minuten vom Londoner Bahnhof Paddington ab, dessen Insassen um 19 Uhr 15 Minuten in St. Malo eintrafen; in der Gegenrichtung verkehrten die Tagesdampfer am Freitag und Sonntag. Auch der Verkehr der Nachtdampfer war vom Juni an verstärkt worden.

Am Verkehr mit dem europäischen Festland ist auch die London & Nordost-Eisenbahn beteiligt. Ihr wichtigster Ausgangspunkt für diesen Verkehr ist Harwich, von wo Dampfer nach Hoek van Holland — 171 km in 6 Stunden 50 Minuten — und Antwerpen (9 Stunden 50 Minuten) verkehren. Die nur dem Güterverkehr dienende Fähre Harwich—Zeebrügge ist zwar das Unternehmen einer besonderen Gesellschaft, hinter ihr steht aber auf englischer Seite die London & Nordost-Eisenbahn. Ihre Dampfer befahren mit 140 km Entfernung zwischen den beiden Häfen die längste Eisenbahnfährestrecke in Europa.

Der Großen West-Eisenbahn fällt die Bedienung des Dampferverkehrs zwischen England und Irland und mit den Kanalinseln von Weymouth aus zu. Die Irland-Dampfer fahren von Fishguard nach Rosslare; die Fahrzeit auf der 87 km langen Strecke beträgt 3 Stunden 15 Minuten. Auch Waterford wird nach einer 5 Stunden dauernden Fahrt von den Dampfern dieser Gesellschaft angelaufen.

Weiter nördlich verlaufen die Dampferstrecken der London, Midland & Schottischen Eisenbahn zwischen England und Irland. Die wichtigste von ihnen ist von jeher die Strecke von Holyhead nach Kingstown (jetzt Dun Laoghaire genannt), dem Hafen für Dublin, gegen den der Hafen von Dublin selbst an Bedeutung zurücktritt, gewesen, und sie ist es auch heute noch. 103 km werden hier in 2 Stunden 15 Minuten zurückgelegt. Daneben bestehen Dampferverbindungen zwischen Holyhead und Dublin (North Wall), zwischen Heysham und Belfast (198 km in 6 Stunden 40 Minuten), zwischen Stranraer und Larne (58 km in 2 Stunden). Die schon erwähnten Fahrten auf dem Windermere-See und dem Tay-See sind Unternehmen der London, Midland & Schottischen Eisenbahn, auf dem Lomond-See und dem Clyde-Fluß betreibt sie den Dampferdienst gemeinschaftlich mit der London & Nordost-Eisenbahn.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß auch andere Reedereien als die Eisenbahngesellschaften Dampferstrecken zwischen England und dem Festland sowie Irland betreiben. Genannt seien Dover—Ostende (97 km in 3 Stunden 20 Minuten), Gravesend—Rotterdam, Grimsby—Hamburg, Hull—Rotterdam, Hull—Zeebrügge (nur im Sommer), Harwich—Vlissingen (157 km in 5 Stunden 50 Minuten), Harwich—Esbjerg (547 km in 22 Stunden), Newcastle—Bergen (636 km in 21 Stunden). An Verbindungen mit Irland sind noch erwähnenswert Fishguard—Cork, Liverpool—Dublin, Liverpool—Belfast.

Manche dieser Dampferstrecken werden nur bei Tage, andere nur bei Nacht befahren; auf einigen findet ein Tages- und Nachtverkehr statt.

Den Anschluß an die in Dover und Folkestone ausgehenden und dort ankommenden Dampfer vermitteln besondere Züge mit dem Bahnhof Victoria der Süd-Eisenbahn in London als Ausgangspunkt und Ziel. Eine besondere Stelle im Kanalverkehr nimmt die Fähre Dover—Dünkirchen ein, an die in Frankreich der „Flèche d'Or“ genannte Schnellzug anschließt. Für in Southampton vom Festland und den Kanalinseln ankommende und dorthin abfahrende Reisende werden Dampferzüge zwischen dem Bahnhof Waterloo und dem Hafenbahnhof Southampton gestellt. Von Paddington, dem Londoner Bahnhof der Großen West-Eisenbahn für den Fernverkehr nach dem Westen von England, verkehrt regelmäßig ein Schnellzug „The Irish Mail“ nach Fishguard, der, wie sein Name sagt, außer den Fahrgästen auch die Post nach Irland befördert. Die Kanalinseln Jersey und Guernsey haben ihren Eisenbahnanschluß in Weymouth. Die London & Nordost-Eisenbahn läßt von ihrem Bahnhof Liverpool Street in London täglich vier Schnellzüge „The Hook Continental“, „The Antwerp Continental“, „The Flushing (Vlissingen) Continental“ und „The Scandinavian“ zum Anschluß an die von Harwich (Parkestone Quay) ausgehenden Dampferstrecken verkehren. Sie hat kürzlich die Anlagen für den Übergangsverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn dort wesentlich verbessert, um den Reisenden den Wechsel des Verkehrsmittels bequemer zu machen. Die London, Midland & Schottische Eisenbahn hat ebenfalls einen Zug „The Irish Mail“ benannt und dadurch seine Aufgabe bezeichnet; er verkehrt zwischen dem Londoner Bahnhof Euston dieser Gesellschaft und Holyhead über die älteste Eisenbahnstrecke in England, die als erste mit Recht als eine wirkliche Fernverbindung bezeichnet werden konnte. Nach Heysham zum Anschluß an den Dampfer nach Belfast verkehrt der „Ulster Express“ von Euston, und der „Fast Belfast“ — ein niedliches Wortspiel — und der „Irishman“ vermitteln den Verkehr von London mit den Dampfern Stranraer-Larne, dabei auch den Verkehr der Städte im südwestlichen Schottland, die sie berühren, bedienend.

Die Bedeutung der Schiffahrt im Verhältnis zum gesamten Verkehr ist bei den vier Gruppen der britischen Eisenbahnen recht verschieden. Die nachstehenden Zahlen mögen ein Bild von diesen Verhältnissen vermitteln. Der Personenverkehr der bahneigenen Dampfer aller vier Gesellschaften hat im Jahre 1938 zusammen 2,1 Mio Pfd. eingebracht; davon entfällt fast die Hälfte, nahezu eine Million, auf die Süd-Eisenbahn. Fast dasselbe Verhältnis besteht bei der Einnahme aus dem Post- und dem Paketverkehr; von 537 000 Pfd. bei allen vier Gruppen hat hier die Süd-Eisenbahn 286 000 Pfd. eingenommen. In beiden Zahlen spiegelt sich der Verkehr mit dem Festland. Im Güterverkehr, der 1,1 Mio Pfd.

eingebraucht hat, tritt die Süd-Eisenbahn mit 167 000 Pfd. allerdings weit hinter der London, Midland & Schottischen Eisenbahn mit ihren 585 000 Pfd. zurück. Noch auffallender ist der Unterschied beim Viehverkehr, der im ganzen mit 114 000 Pfd. erscheint; der Anteil der London, Midland & Schottischen Eisenbahn ist hier 99 000 Pfd., der der Süd-Eisenbahn aber nur 3800 Pfd. Die letztgenannten Zahlen lassen die Art und die Bedeutung des Verkehrs mit Irland erkennen.

Insgesamt hat der Dampferverkehr der britischen Eisenbahnen im Jahre 1938 4,1 Mio Pfd. eingebracht. Dieser Betrag verteilt sich auf die vier Gesellschaften wie folgt:

London, Midland & Schottische Eisenbahn	1 399 493 Pfd.,
London & Nordost-Eisenbahn	812 774 Pfd.,
Große West-Eisenbahn	348 292 Pfd.,
Süd-Eisenbahn	1 539 787 Pfd.

Diesen Zahlen stehen an Ausgaben gegenüber:

London, Midland & Schottische Eisenbahn	1 192 814 Pfd.,
London & Nordost-Eisenbahn	830 702 Pfd.,
Große West-Eisenbahn	324 753 Pfd.,
Süd-Eisenbahn	1 142 115 Pfd.

Die London & Nordost-Eisenbahn hat mit einem Fehlbetrag von 17 928 Pfd. abgeschnitten, während der Überschuß bei der

bei der Großen West-Eisenbahn	23 539 Pfd.
London, Midland & Schottischen Eisenbahn	206 679 Pfd.,
und bei der Süd-Eisenbahn	397 672 Pfd.

ausmachte.

Der Fehlbetrag des Jahres 1938 war für die London & Nordost-Eisenbahn eine um so größere Enttäuschung, als das Jahr 1937 noch mit einem Überschuß von fast 50 000 Pfd. abgeschlossen hatte. Die internationalen politischen Verhältnisse mögen an diesem ungünstigen Ergebnis mindestens zum Teil schuld haben. Das beste Ergebnis brachte der von Harwich ausgehende Verkehr, wozu auch die dort beginnenden und endenden Wochenendfahrten, bei denen die Teilnehmer die Zeit von Freitagabend 23 Uhr bis Montagmorgen 6 Uhr auf See zubringen, wesentlich beigetragen haben. Eine solche Fahrt kostet einschließlich voller Verpflegung an Bord 3 Pfd. 16 Sh. 6 P. Auch der Verkehr der Fähre Harwich—Zeebrügge hat sich im vergangenen Jahr günstig entwickelt.

Besonders bemerkenswert ist der Überschuß von fast 400 000 Pfd. bei der Süd-Eisenbahn; ein so hoher Überschuß aus dem Dampferverkehr ist seit 1930 nicht wieder dagewesen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben gegen das Vorjahr um 52 000 Pfd. zugenommen, woran der

Fährverkehr Dover—Dünkirchen mit 19 000 Pfd. beteiligt war. Die Benutzung der Schlafwagen London—Paris nimmt dauernd zu. 76 000 Fahrgäste haben im Jahre 1938 von der Fährre Gebrauch gemacht, und die Schlafwagen-Gesellschaft, die die Wagen für diesen Verkehr stellt, hat sechs neue Schlafwagen bestellen müssen. Ein beachtenswerter Zweig des Verkehrs mit dem Festland ist auch die Beförderung von Kraftwagen, von denen 4600 im Jahre 1938 (1937: 1637) übergeführt worden sind. Im Sommer mußten sogar Sonderfahrten für sie eingelegt werden, darunter solche mit einem neuen Dampfer, der den bezeichnenden Namen „Autocarrier“ führt. Daß der Verkehr mit der Insel Wight etwas zurückgegangen ist, hat seinen Grund in dem ungewöhnlichen Verkehr des Jahres 1937 aus Anlaß der Flottenschau bei den Krönungsfeierlichkeiten.

Das Jahr 1938 hat eine Anzahl Verbesserungen im Schiffsverkehr der englischen Eisenbahnen gebracht. Vom Mai an ließ die Große West-Eisenbahn ihre Dampfer von Fishguard nach Irland zweimal die Woche statt wie vorher nur einmal verkehren. Die London & Nordost-Eisenbahn beschleunigte den Verkehr mit Antwerpen um fast eine Stunde und verbesserte dadurch die Anschlüsse auf dem Festland. Die Reichsausstellung in Glasgow gab der London, Midland & Schottischen Eisenbahn Anlaß, auf dem Clyde-Fluß Rundfahrten zum Preise von 1 Shilling zu veranstalten; sie hatte dabei zwei Boote eingesetzt, die Raum für je 100 Fahrgäste bieten. Für den Verkehr auf dem Windermere-See hat dieselbe Eisenbahngesellschaft eine Luxus-Yacht in Dienst gestellt, und die Süd-Eisenbahn hat für den Verkehr mit der Insel Wight ein Dieselschiff bauen lassen, bei dem zum erstenmal in England der Voith-Schneider-Antrieb angewendet worden ist.

Im Sommer 1939 waren zwei Schiffe für die englischen Eisenbahnen im Bau, und ein drittes ist im Juli in Dienst gestellt worden. Dieses, die „Princess Victoria“, ist für den Verkehr der London, Midland & Schottischen Eisenbahn mit Irland auf der Strecke Stranraer—Larne bestimmt. Es ist das erste größere Motorschiff einer englischen Eisenbahn, die Motoren konnten aber nicht in England gebaut werden, sondern mußten aus der Schweiz bezogen werden. Das Schiff ist 93 m lang und kann 1500 Reisende und 80 Kraftwagen aufnehmen, die in beiden Häfen über heb- und senkbare Landungsbrücken mit eigener Kraft auf- und abfahren können. Bei den älteren Schiffen müssen die Kraftwagen mit Hilfe von Kränen übergehoben werden, was geraume Zeit in Anspruch nimmt, bei der Princess Victoria dauert dagegen das Räumen des Schiffes nur 20 Minuten. Im Vorjahr sind auf der Strecke Stranraer—Larne 5450 Kraftwagen befördert worden, und man erwartete eine wei-

tere Steigerung dieses Verkehrs, die die vorhandenen Schiffe nicht hätten bewältigen können, so daß man sich zu einer Verstärkung der Flotte gezwungen sah. Die London & Nordost-Eisenbahn läßt einen Raddampfer für den Verkehr in der Humber-Mündung bauen, der bis 1200 Personen und 20 Wagen befördern soll. Für die Süd-Eisenbahn ist ein Dampfer für den Verkehr über den Kanal im Bau; er bietet Raum für 1300 Fahrgäste; er enthält 14 Privat- und zwei Luxuskabinen und zwei Fernsprechbuden.

Zu der Betätigung der englischen Eisenbahnen auf dem Gebiete des Verkehrs zu Wasser gehört weiter der Betrieb ihrer Häfen. Sie verteilen sich auf 76 Orte und haben zusammen eine Kailänge von 153 km. Im Jahre 1938 sind in ihnen Güter im Gewicht von 15,9 Mio t ein- und von 49,3 Mio t ausgeführt worden. Schon diese Zahlen lassen erkennen, welche Bedeutung die Ein- und Ausfuhr zur See für das englische Wirtschaftsleben hat und welche einschneidenden Schädigungen die Störungen durch den Krieg und die Verluste, die er dem von England ausgehenden und dort mündenden Verkehr zur See zugefügt hat, für den englischen Handel bedeuten müssen. Dem Gewicht nach steht unter dem Ausfuhrgut an erster Stelle die Kohle, und die Eisenbahnen nehmen für sich den Ruhm in Anspruch, daß sie im wesentlichen die Kohlenausfuhr aus England aufgebaut haben. 15 von den Häfen, in denen Kohle zur Ausfuhr verladen wird, gehören den Eisenbahnen. Sie liegen an der Küste des südlichen Wales zwischen Swansea und Cardiff, dazu gehören ferner Grimsby, Hull und Immingham an der Ostküste, sowie Ayr und Troon im Norden. Sie sind mit allen nötigen Anlagen zum Verladen von Kohlen versehen, die in der letzten Zeit auf den Stand gebracht worden sind, wie es der neuzeitliche Verkehr verlangt. Namentlich sind die Verladeanlagen neuerdings für die Aufnahme von 20-t-Wagen eingerichtet worden, was deshalb bemerkenswert ist, weil in England immer noch der kleine Güterwagen, der 8 bis 12 t aufnehmen kann, überwiegt. Diese kleinen Wagen sind den Eisenbahnen beim Versand von Massengut sehr unbequem; das gilt namentlich von den Privatgüterwagen, deren Zahl ungefähr ebenso groß ist wie die der rd. 600 000 bahneigenen Güterwagen. Um die Benutzung der 20-t-Wagen zu fördern, wird für die Kohle, die in ihnen versandt wird, ein Frachtnachlaß gewährt, was aber nicht den gewünschten Erfolg hat. Zwar können, wie erwähnt, die 20-t-Wagen in den Häfen behandelt werden, nicht aber sind die Anlagen auf den Zechen für diese Wagen eingerichtet, und die Zechen sträuben sich, ihre Anlagen umzugestalten. Die kleinen Wagen haben für die Eisenbahnen den Nachteil, daß die gleiche Kohlenmenge mehr Gleisraum und mehr Zugkraft in Anspruch nimmt, als wenn sie in großräumigen

Wagen verladen wäre. Außerdem müssen die Privatgüterwagen, die hauptsächlich dem Kohlenverkehr dienen, leer zur Zeche zurücklaufen, belasten also die Eisenbahnen, ohne daß diese einen entsprechenden Entgelt dafür erhalten.

Der Kohlenverkehr ist überhaupt für die Eisenbahnen ein unbequemer Verkehr. Ein Schiff nimmt zuweilen 10 bis 12 Eisenbahnzüge auf, und da die Schiffe mitunter infolge ungünstigen Wetters verspätet eintreffen, die Eisenbahnzüge aber pünktlich ankommen, stauen sich diese im Hafen, und es müssen umfangreiche Aufstellgleise für die wartenden Züge vorhanden sein.

Neben der Kohle werden in den Eisenbahnhäfen noch Eisen und Stahl, namentlich auch Eisenbahnschienen, ferner Blech, Getreide und Mehl, Öl und viel anderes Gut seewärts umgeschlagen. Die Einfuhr besteht aus Erzen, Holz, Fleisch, Obst usw., und schon die Aufzählung dieser wenigen Güter zeigt, wie notwendig England diese Einfuhr braucht und wie es darunter leiden muß, daß es sich nicht mehr auf die regelmäßige Lieferung dieser Lebensmittel und Rohstoffe verlassen kann.

Es ist ein anerkannter Grundsatz, daß Schiffe auf der Fahrt Geld verdienen, im Hafen aber Geld kosten, und der Aufenthalt im Hafen muß daher so weit wie möglich abgekürzt werden. Dazu bedarf es leistungsfähiger Vorrichtungen zum Löschen und Laden. Die englischen Eisenbahnen haben ihre Häfen mit mehr als 1000 Kränen ausgestattet, deren Tragfähigkeit bis 100 t geht, und Schwimmkräne mit einer Tragfähigkeit bis 150 t sind vorhanden, um schwere Maschinen, Dampfkessel u. dgl. überzuheben. Zum Löschen der Erzladungen sind Greifer vorhanden, und besondere Vorrichtungen sind zur Bewältigung der eingehenden Schrottsendungen vorgesehen.

Die Häfen sind ferner mit Lagerhäusern, auch solchen unter Zollverschluß, ausgestattet, in denen Wein und Tabak, Tee und andere Güter, Fleisch und Obst in Kühlräumen eingelagert werden kann. Getreidesilos stehen zuweilen mit Mühlen in Verbindung, die von bahnfremden Unternehmen auf Bahngelände errichtet sind. Für rohe Hölzer sind besondere Hafenbecken vorhanden, in denen das Holz schwimmend lagert, während bearbeitete Hölzer in Schuppen untergebracht, Grubenhölzer auf besonders dafür vorgesehenen Flächen im Freien gelagert werden. Ein wichtiger Zweig des Hafenverkehrs, namentlich an der Ostküste, ist der Fischereiverkehr. Die Fischdampfer können dort mit Eis und allem, was sie sonst brauchen, versorgt werden, und die nötigen Vorrichtungen für den Verkauf und Versand der Fische sind vorhanden. Besondere Hafenbecken dienen dem Verkehr der Tankschiffe; zur Ein-

lagerung ihres Inhalts sind die nötigen Behälter vorhanden. Die Eisenbahnen stellen auch Schlepper zum Einbringen und Verholen der Schiffe, und ihre Bagger sorgen dafür, daß das Fahrwasser in der nötigen Tiefe erhalten wird.

An der Spitze der bahneigenen Häfen steht Southampton, eine Schöpfung der Süd-Eisenbahn. Im Jahre 1938 sind hier 560 426 Reisende angekommen und abgefahren, und Schiffe von 19 Mio t Gehalt haben hier angelegt. Unter seinen sieben Trockendocks ist das größte der Welt mit 366 m Länge und einer 41 m breiten Einfahrt, das mit diesen Abmessungen nicht nur für die größten Schiffe des heutigen Tages, sondern auch für erheblich größere der Zukunft, bis 100 000 t, Raum bieten soll. Für den Ausbau dieses Hafens sind im Jahre 1938 allein mehr als 200 000 Pfd. ausgegeben worden. Dem Meer sind dort Flächen von über 50 ha abgewonnen worden, auf denen gewerbliche Anlagen geschaffen werden. Für das Jahr 1939 waren 250 000 Pfd. bereitgestellt, um diese Arbeiten fortzusetzen. Der Hafen Plymouth ist besonders bemerkenswert wegen seines Postverkehrs, der 200 000 Postsäcke im Jahr umfaßt, was damit zusammenhängt, daß hier gewisse Dampfer in der einen Richtung zum erstenmal, in der anderen zum letztenmal anlegen, ehe sie auf eine weite Reise gehen oder nachdem sie von ihr zurückkehren. Der Hafen Garston hat einen lebhaften Holzverkehr, Hull, Grimsby, Fleetwood und Milford sind die Heimathäfen für den Fischfang auf hoher See und in der Irischen See. Cardiff hatte im Jahre 1938 in seinen für den Viehverkehr erweiterten Anlagen einen Umsatz von 4424 Stück Rindvieh, die aus Kanada eingeführt wurden, eine Zahl, die in früheren Jahren nur zweimal übertroffen worden ist. Einen neuen Zweig des Verkehrs in Cardiff bildete vor dem Kriege die Einfuhr aus Neuseeland, das Gefrierfleisch, Butter, Käse und Konserven liefert.

In ihren Häfen hatten die englischen Eisenbahnen bis Ende 1938 ein Kapital von 70,2 Mio Pfd. angelegt. Wenn diesem Betrag ein Betriebsüberschuß von 597 000 Pfd. gegenübersteht, so kann der Hafetrieb allerdings nicht als ein einträgliches Geschäft angesehen werden. Die englischen Eisenbahnen nehmen aber ihm gegenüber wie bei allen den eingangs genannten Nebenbetrieben den Standpunkt ein, es komme nicht darauf an, daß diese Nebenbetriebe an sich einen Ertrag im kaufmännischen Sinne abwerfen; sie dienen vielmehr als Zubringer für den Eisenbahnverkehr, der dadurch gefördert wird, und die Beträge, die bei den Nebenbetrieben zugesetzt werden, werden beim Eisenbahnbetrieb wieder hereingeholt.

Die Einnahmen aus dem Betrieb der Häfen verteilen sich auf die vier Eisenbahngesellschaften wie folgt:

Große West-Eisenbahn	1 991 970 Pfd.,
London & Nordost-Eisenbahn	2 465 369 Pfd.,
London, Midland & Schottische Eisenbahn	985 448 Pfd.,
Süd-Eisenbahn	1 218 896 Pfd.
Ihnen stehen an Ausgaben gegenüber bei der	
Großen West-Eisenbahn	1 789 842 Pfd.,
bei der London & Nordost-Eisenbahn	2 382 449 Pfd.,
bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn	1 010 536 Pfd.
und bei der Süd-Eisenbahn	882 107 Pfd.

Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn hat sich also ein Fehlbetrag von 25 088 Pfd. ergeben, während sie noch im Jahre vorher mit einem Überschuß von 35 247 Pfd. abgeschlossen hatte. Bei den drei anderen Gesellschaften ergaben sich folgende Überschüsse:

Große West-Eisenbahn	202 128 Pfd.,
London & Nordost-Eisenbahn	82 920 Pfd.,
Süd-Eisenbahn	336 789 Pfd.

Der Überschuß war bei allen drei Gesellschaften niedriger als im Vorjahr. Bei der Großen West-Eisenbahn fehlte namentlich die Ausfuhr von Kohle aus ihren Häfen in Wales; sie ist in den letzten Jahren so zurückgegangen, daß Wales zu einem Notstandsgebiet geworden war und lebhafte Anstrengungen gemacht werden mußten, um dieser Not zu steuern, was aber noch nicht den erstrebten Erfolg gehabt haben dürfte. Außer im Jahre 1926, in dem ein monatelang anhaltender Ausstand den Betrieb in den englischen Kohlenbergwerken lahm legte, ist noch nie so wenig Kohle nach Frankreich ausgeführt worden wie 1938. Die gesamte Kohlenausfuhr der Großen West-Eisenbahn umfaßte 19 650 000 t, ungefähr halbsoviel wie 1913, dem letzten Jahr vor dem Weltkrieg, der große Umschichtungen mit sich brachte, und 10 475 000 t weniger als im Jahre 1929, in dem die Weltwirtschaftsnot einsetzte. Die Große West-Eisenbahn hat es allerdings verstanden, ihre Ausgaben um 110 000 Pfd. zu drosseln, trotzdem war aber der Überschuß um 140 000 Pfd. niedriger als im Jahre 1937.

Auch bei der London & Nordost-Eisenbahn ging die Kohlenausfuhr im Jahre 1938 zurück, und zwar um fast 4 Mio t, und die Roheinnahmen waren infolgedessen und auch infolge der damit Hand in Hand gehenden Verminderung der Einfuhr um 329 000 Pfd. niedriger als im Vorjahr. Bei den Ausgaben wurden auch hier Ersparnisse im Betrage von 164 000 Pfd. erzielt, aber trotzdem war der Überschuß um 165 000 Pfd. niedriger als im Vorjahr. Daß die Eisenbahngesellschaft am 1. April

1938 ihre Beteiligung am Hafen Jarrow bei Newcastle am Tyne aufgegeben hat, hat auf das Gesamtergebnis nur geringen Einfluß gehabt; bei ihm müssen sich Ausgaben und Einnahmen ungefähr gedeckt haben. Die Beseitigung von Sturmschäden in den Häfen dieser Eisenbahngesellschaft hat hohe Kosten verursacht, der Fischfang ist zurückgegangen, die Holzeinfuhr hat nachgelassen, was eigenartigerweise mit einem Rückgang im Bergbau zusammenhing und darin begründet war, daß dieser weniger Grubenhölzer verbrauchte. Alles das hat seine Wirkung auf das Ergebnis des Hafenbetriebs nicht verfehlt.

Die Beteiligung der London, Midland & Schottischen Eisenbahn an den Häfen ist nicht groß, aber ein Übergang von dem erwähnten Überschuß des Jahres 1937 von 35 247 Pfd. auf einen Fehlbetrag im Jahre 1938 von 25 088 Pfd. ist ein schmerzlicher Verlust, der auch dadurch nicht vermieden werden konnte, daß an den Ausgaben 57 000 Pfd. eingespart wurden.

Die Süd-Eisenbahn nimmt unter den englischen Eisenbahnen eine Sonderstellung ein. Ihre Hauptaufgabe liegt nicht wie bei den anderen Eisenbahngesellschaften in der Bewältigung eines umfangreichen Güterverkehrs, hinter dem bei jenen der Personenverkehr zurücktritt, sondern bei ihr überwiegt der Personenverkehr, und dieser hat in der letzten Zeit günstigere Ergebnisse gebracht, was auch in ihrem Hafenbetrieb zum Ausdruck kommt. Fällt doch der Großteil des Personenverkehrs zwischen England und dem europäischen Festland, wie schon bei Schilderung des Schiffsverkehrs dargelegt, der Süd-Eisenbahn zu, und seiner Lebhaftigkeit hat sie es zu verdanken, daß ihr in den Häfen angelegtes Kapital sich im Jahre 1938 mit 2,4 % verzinst hat, ein Ertrag, der zwar nicht hoch ist, aber unter dem Gesichtspunkt gewürdigt werden muß, daß in England überhaupt ein niedriger Zinsfuß üblich ist und daß, wie erwähnt, bei der Nordost-Eisenbahn nicht einmal ein Betriebsüberschuß, geschweige denn eine Verzinsung des Anlagekapitals erzielt worden ist. Der Überschuß bei der Süd-Eisenbahn blieb aber immerhin mit seinen 336 789 Pfd. um 42 655 Pfd. hinter dem des Vorjahres zurück.

Im Gegensatz zur Großen West-Eisenbahn, bei der das in den Häfen arbeitende Anlagekapital um 77 633 Pfd. verringert worden ist, haben die London & Nordost-Eisenbahn und die London, Midland & Schottische Eisenbahn diesen Teil ihres Kapitals im Laufe des Jahres 1938 um Beträge von 60 278 Pfd. und 46 596 Pfd., die Süd-Eisenbahn sogar um 211 509 Pfd. erhöht. Die London & Nordost-Eisenbahn hat zunächst die Anlagen ihrer Fischereihäfen erweitert, dann aber doch ihre weitergehenden Pläne auf diesem Gebiet wieder eingeschränkt und teilweise

zurückgestellt, weil, wie schon erwähnt, der Fischereiverkehr zurückgegangen war. Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn diente die Erhöhung des Anlagekapitals ebenfalls zum Ausbau der Häfen, und bei der Süd-Eisenbahn ist der Kapitalaufwand zum großen Teil im Hafen von Southampton entstanden. Bei dieser Eisenbahn haben sich die Verhältnisse günstig entwickelt. Die Lagerhäuser in Southampton haben allein 45 % mehr eingebracht als im Vorjahr.

Die bahneigenen Kanäle sind ein Schmerzenskind der englischen Eisenbahnen. Die Kanäle sind natürlich älter als die Eisenbahnen; es gab schon um 1700 Kanäle in England. Einer der bekanntesten unter ihnen ist der des Herzogs von Bridgewater, auch nach ihm benannt, dessen Bau in die Zeit um 1760 fällt. Er sollte dazu dienen, Kohle aus den Bergwerken des Herzogs mit niedrigen Frachtkosten nach Manchester zu bringen. Auf ihm ist sogar wie auch auf manchen anderen englischen Kanälen Personenschiffahrt betrieben worden. Die Eröffnung dieses Kanals gab Anlaß zu einer stoßartigen Entwicklung des Kanalbaus, und um die Zeit, als die Eisenbahnen ihren Siegeslauf begannen, also um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, war die Länge der englischen Kanäle auf rd. 4000 km angewachsen. Sie waren damals ertragreiche Unternehmen, einige brachten ihren Anteilignern Dividenden von 20 % und sogar bis 30 %. Ihre Tarife waren um jene Zeit schon nach heute noch gültigen Grundsätzen für die Regelung von Tariffragen als Werttarife aufgebaut. Die Kanalbesitzer fürchteten — und nicht ohne Grund —, daß die Eisenbahnen ihren Kanälen Verkehr entziehen würden, und suchten die Genehmigung der Gesetze, deren die Eisenbahngesellschaften zur Gründung und Durchführung ihrer Unternehmen bedurften, zu hintertreiben. Man hatte damals noch nicht erkannt, daß jedes Verkehrsmittel seine Aufgabe für sich hat, und die Eisenbahngesellschaften glaubten, in den Kanalgesellschaften einen Feind sehen zu sollen, dessen sie sich, wie sie meinten, nicht anders erwehren konnten, als indem sie den Kanal, dessen Verkehr mit ihrer Eisenbahn in Wettbewerb stand, aufkauften. Sie behaupten zwar heute, sie hätten nicht die Absicht gehabt, die Kanäle, die sie erwarben, stillzulegen, tatsächlich haben sie aber deren Verkehr auf ihre Strecken umgeleitet, streckenweise auch die Kanalanlagen verfallen lassen, und die bahneigenen Kanäle sind allgemein mit wenigen Ausnahmen notleidende Unternehmen geworden, die allein nicht bestehen könnten und nur dadurch in Betrieb gehalten werden können, daß hinter ihnen die Eisenbahngesellschaften mit ihren Mitteln stehen, deren Nebenbetriebe sie sind. Es wird noch dargelegt werden, daß die Eisenbahngesellschaften für ihre Kanäle Zuschüsse leisten müssen. Neuerdings hat man richtig erkannt, daß der

Kanalverkehr neben dem Eisenbahnverkehr seine Berechtigung hat, und es sind Bemühungen im Gange, um ihnen neuen Verkehr zuzuführen, sie haben aber bisher nur wenig Erfolg gehabt.

Der Kanalbesitz der englischen Eisenbahnen umfaßt etwas über 1500 km lange Kanalstrecken. Ein kleiner Teil ist Gemeinschaftseigentum mehrerer Eisenbahngesellschaften, 69 km sind noch zu den eigenen Strecken erpachtet. Die Eigentumlänge verteilt sich sehr ungleichmäßig auf die vier Eisenbahngesellschaften, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

Große West-Eisenbahn	338 km,
London & Nordost-Eisenbahn	326 km,
London, Midland & Schottische Eisenbahn	862 km,
Süd-Eisenbahn	1 km.

Von den 47 englischen Kanälen gehören 23 den Eisenbahngesellschaften, aber der Verkehr verteilt sich auf die bahneigenen und die bahnfremden Kanäle in einem ganz anderen Verhältnis, als man nach dem Verhältnis der beiden eben genannten Zahlen erwarten sollte. Nach einem Bericht des Verkehrsministeriums wurden im Jahre 1938 auf den englischen Kanälen mit Ausnahme des Manchester Ship-Kanals, der nicht als Binnenwasserstraße angesehen wird, sondern ein Seeschiffkanal ist, 13 Mio t Frachtgut befördert. In den beiden vorangegangenen Jahren war die Menge etwas über 14 Mio t gewesen. Von dem Verkehr des Jahres 1938 entfielen auf die bahneigenen Kanäle nur 1,1 Mio t, und in den beiden vorangegangenen Jahren 1,3 und 1,35 Mio t. Die Eisenbahnkanäle sind also am Kanalverkehr nur mit weniger als einem Zehntel beteiligt, bei etwas mehr als einem Drittel Anteil der Länge des Gesamtnetzes. Am lebhaftesten ist der Verkehr noch auf dem 187 km langen Trent & Mersey-Kanal und auf dem 312 km langen Shropshire-Kanal, beide der London, Midland & Schottischen Eisenbahn gehörig, aber auch hier hat er im Jahre 1938 nur 286 000 t und 215 000 t erreicht. Kein anderer Kanal einer Eisenbahngesellschaft hat es über 200 000 t gebracht, die meisten sind sehr erheblich hinter dieser Zahl zurückgeblieben. Mit ganz wenigen Ausnahmen war der Verkehr im Jahre 1938 schwächer als im Jahr vorher, merkwürdigerweise waren es aber gerade die Kanäle mit schwachem Verkehr, die eine Zunahme zeigten. Das kann aber auf Zufälligkeiten beruhen, denn gesetzmäßige Zusammenhänge kann man nur aus großen Zahlen ableiten, während die Schwankungen kleiner Zahlen dem Zufall unterworfen sind. Wenn auf einem Kanal, wie es tatsächlich vorgekommen ist, im Laufe eines Jahres nur 44 t Frachtgut befördert werden, kann schon eine größere Sendung, die hinzukommt, dazu verleiten, von einer Zunahme des Verkehrs zu

sprechen, was aber ein ganz falsches Bild von der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs geben kann.

Das wichtigste Frachtgut, das über die Kanäle der englischen Eisenbahngesellschaften befördert wird, sind Kohle, Koks und Torf, die im Jahre 1938 mit 453 000 t etwa 40 % des Verkehrs auf ihnen ausmachten. Dann folgten 171 000 t Erzeugnisse der Landwirtschaft, ungefähr die gleiche Menge Flüssigkeiten, worunter offensichtlich Erdöl und seine Erzeugnisse in Schiffsladungen zu verstehen sind, und 120 000 t Baustoffe.

Ebenso wie die Länge der Kanäle verteilt sich auch das Anlagekapital sehr verschieden auf die vier Eisenbahngesellschaften; es beträgt bei der

Großen West-Eisenbahn	737 936 Pfd.,
bei der London & Nordost-Eisenbahn	1 301 920 Pfd.,
bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn	5 983 050 Pfd.
und bei der Süd-Eisenbahn	40 000 Pfd.,

insgesamt also 8 062 906 Pfd. Es hat im Jahre 1938 außer bei der Süd-Eisenbahn keinen Ertrag gebracht, im Gegenteil, die drei anderen Eisenbahngesellschaften haben noch Zuschüsse leisten müssen, um die Betriebskosten zu decken, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt:

	Einnahmen	Ausgaben	Fehlbetrag — Überschuß +
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Große West-Eisenbahn	13 862	35 017	— 21 155
London & Nordost-Eisenbahn	34 959	51 456	— 16 497
London, Midland & Schottische Eisenbahn	120 926	149 790	— 28 864
Süd-Eisenbahn	1 750	804	+ 946

Die einzige Eisenbahngesellschaft, die einen Überschuß aus ihren Kanälen herausgewirtschaftet hat, war also die Süd-Eisenbahn, und auch bei ihr bedeutete er nur eine Verzinsung des Anlagekapitals mit wenig über 2 %. Im übrigen war das Jahr 1938 nicht das erste, in dem die Kanäle so ungünstig abgeschnitten haben, es sind ihnen vielmehr eine ganze Reihe solcher Jahre vorausgegangen.

Bei der Großen West-Eisenbahn waren allerdings die Einnahmen aus Mieten um 200 Pfd. höher als im Vorjahr, aber auch die Ausgaben waren um 2000 Pfd. gestiegen, ein Betrag, der namentlich auf die Unterhaltung und die Wasserbeschaffung entfiel, so daß der Fehlbetrag um 1800 Pfd. höher war als im Vorjahr. Bei der London & Nordost-Eisenbahn haben die Kanalgebühren um 1700 Pfd. abgenommen, und die Unterhaltungskosten waren um 2300 Pfd. höher, woraus sich ein um 4000 Pfd. höherer Fehlbetrag ergab. Die London, Midland & Schottische Eisen-

bahn, deren Kanalnetz das umfangreichste ist, hat um 5000 Pfd. höhere Einnahmen daraus erzielt und die Ausgaben um 8600 Pfd. gedrosselt; sie hätte also statt des Fehlbetrags einen Überschuß aus dem Betriebe haben können, wenn sie es nicht für nötig gehalten hätte, eine Rücklage zu Lasten der Betriebsrechnung aufzufüllen. Immerhin war ihr Fehlbetrag um 5000 Pfd. niedriger als im Vorjahr. Sie ist überdies dadurch belastet, daß ihre Vorgängerin, die London & Birmingham-Eisenbahn, im Jahre 1846 die Gewährleistung für eine Dividende in Höhe von 4 % auf die Aktien des Birmingham-Kanals übernommen hat. Zunächst hat der Kanalbetrieb einen solchen Gewinn selbst eingebracht, seit 1873 hat aber die London, Midland & Schottische Eisenbahn große Zuschüsse leisten müssen. Sie machten im Jahre 1938 82 091 Pfd. aus, obgleich der Kanal einen Verkehr von 2 Mio t gehabt hat.

Daß die Süd-Eisenbahn bei ihrer geringen Beteiligung am Kanalbesitz ein so günstiges Ergebnis erzielt hat, ist erstaunlich. Der Jahresbericht spricht sich merkwürdiger- und bedauerlicherwise nicht darüber aus, wodurch es verursacht wurde. Die Einnahmen gingen um 625 Pfd. zurück, die Ausgaben um 601 Pfd., so daß der Überschuß, 946 Pfd., ungefähr ebenso hoch war wie im Vorjahr.

Daß die englischen Eisenbahngesellschaften unter diesen Umständen bemüht sind, ihren Kanalbesitz abzustoßen, kann nicht wundernehmen. Aber ebenso wie sie die Kanäle wider Willen haben erwerben müssen, stoßen sie dabei auf Widerstand. So gelingt es z. B. der London & Nordost-Eisenbahn nicht, einen 15 km langen Kanal loszuwerden, der für sie keinen Wert hat, aber als Vorfluter für seine Umgebung nutzbringend wäre. Die Behörde, der die Aufgabe zufällt, für die Entwässerung jener Gegend zu sorgen, will aber den Kanal nur übernehmen, wenn ihn die Eisenbahngesellschaft vorher instand setzt, wozu diese nicht geneigt ist. An einer anderen Stelle hat dieselbe Eisenbahngesellschaft einen 24 km langen Kanal bei Nottingham, von dem ein Teil in Verbindung mit dem Trent-Fluß gewinnbringenden Verkehr hat, an eine Schifffahrtsgesellschaft verpachtet, weil ihre Bemühungen, ihn zu veräußern, erfolglos sind. Ein anderer Teil dieses Kanals muß als Vorfluter bestehen bleiben. Der Pachtvertrag mit der Schifffahrtsgesellschaft läuft auf 99 Jahre, eine Dauer für derartige Verträge, die in England häufig vorkommt. Die Pacht beträgt 400 Pfd. jährlich, die Pächterin hat ein Vorkaufsrecht: für 5000 Pfd. könnte sie den Kanal erwerben. Alle derartigen Rechtsgeschäfte der englischen Eisenbahngesellschaften bedürfen der Genehmigung durch das Parlament, und diese Maschine in Bewegung zu setzen, verursacht in England große Anstrengungen,

bedingt die Einhaltung verwickelter Förmlichkeiten und kostet viel Geld; schließlich dauert es geraume Zeit, ehe der damit erstrebte Erfolg erzielt wird.

Als bezeichnend für die Umstände, unter denen die englischen Eisenbahngesellschaften ihre Kanäle haben erwerben müssen, sei noch ein Beispiel angeführt. Eine Kanalgesellschaft, die im Jahre 1846 befürchtete, daß eine zum Bau in Aussicht genommene Strecke der Großen West-Eisenbahn ihr Verkehr entziehen würde, bemühte sich, selbst die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn zu erlangen, die mit jener in Wettbewerb treten sollte, um die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf diesem Wege in ihre Kasse zu leiten. Ihr Antrag wurde abgelehnt, aber 1851 drohte sie der Großen West-Eisenbahn an, daß sie ihn erneuern würde. Diese scheute vor den Anstrengungen und Aufwendungen zurück, die die Bekämpfung des Antrags der Kanalgesellschaft vor dem Parlament mit sich gebracht hätten, und entschloß sich, den Kanal zu erwerben. Es wird geschätzt, daß sie für jedes Pfund, das sie aus diesem Kanal eingenommen hat, zwei Pfund für ihn hat aufwenden müssen, doch dürfte diese Schätzung noch zu günstig sein. Die Kanäle sind also eine schwere Last für die englischen Eisenbahngesellschaften. In den Fällen, in denen sie ohne Erfolg bemüht sind, sich von dieser Last durch Veräußerung zu befreien, würden sie die Kanäle gern stilllegen, aber auch dazu bedürften sie der Genehmigung des Parlaments, die herbeizuführen ihnen nicht gelingt.

Kleine Mitteilungen.

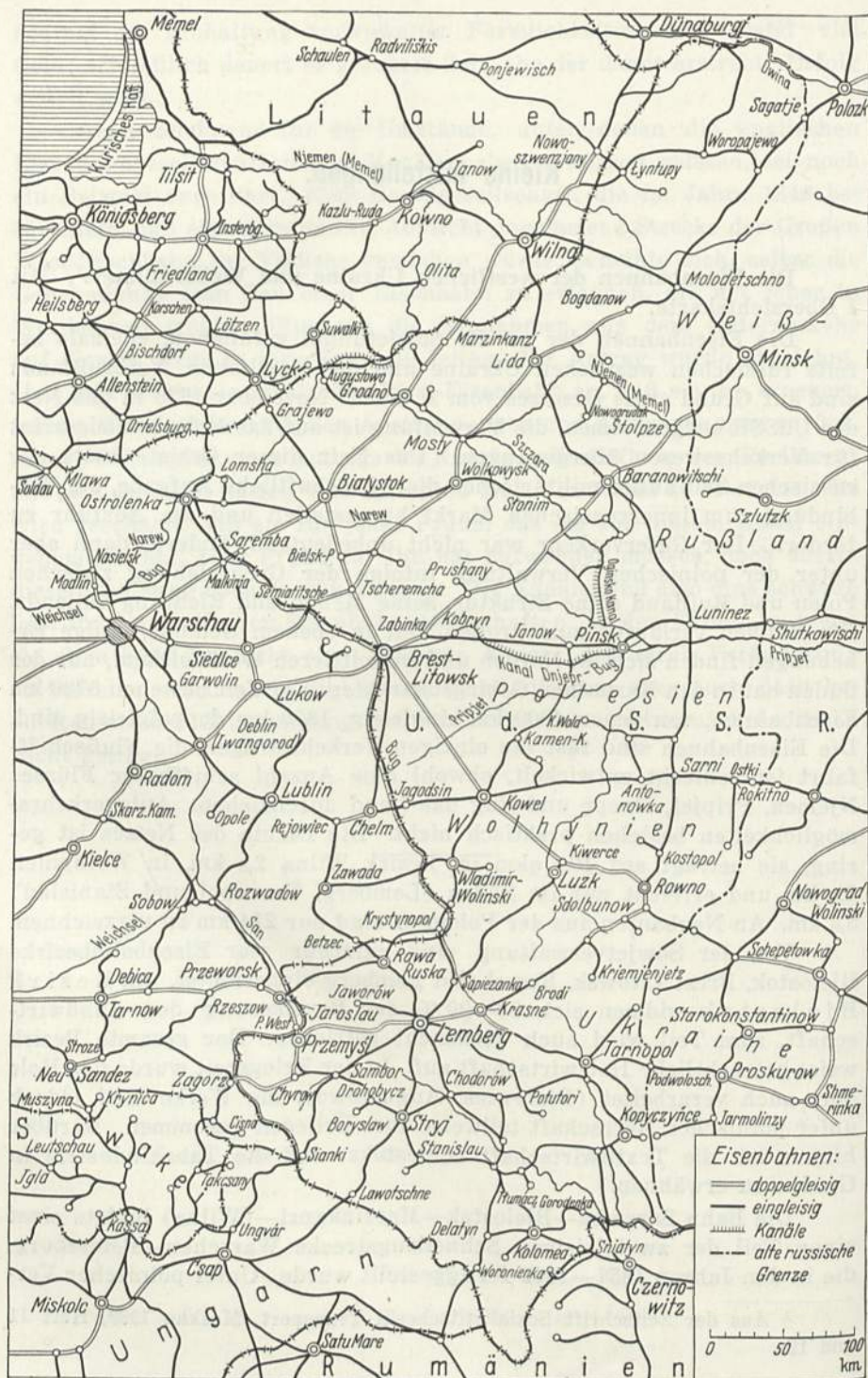
Die Eisenbahnen der westlichen Ukraine und Weißrußlands¹. Mit 1 Übersichtskarte.

Die Eisenbahnen der an die Sowjetunion gefallenen, ehemals bereits russischen westlichen Ukraine und des westlichen Weißrußlands sind auf Grund eines Gesetzes vom 1. und 2. November 1939 in das Netz der UdSSR aufgenommen, die Verwaltung ist auf das Volkskommissariat für Verkehrswesen übergegangen. Das Netz dieser Gebiete hatte zur russischen Zeit außer militärischen die wirtschaftliche Aufgabe, die Verbindung zum innerrussischen Markt herzustellen und die Ausfuhr zu fördern. Der Güterverkehr war nicht unbedeutend, änderte dann aber unter der polnischen Verwaltung infolge der Grenzziehung zwischen Polen und Rußland seine Struktur, seine Menge und Richtung vollends. Die Bahnen verlaufen zum großen Teil in ebenem Gelände, einige Erhebungen finden sich im Norden und im mittleren Weißrußland, nur der Süden hat in den Karpathen Gebirgscharakter. Zur Zeit bestehen 6700 km Eisenbahnen, von denen 4900 km eingleisig, 1800 km doppelgleisig sind. Die Eisenbahnen sind fast die einzigen Verkehrsträger, die Flußschiffahrt ist schlecht entwickelt, obwohl eine Anzahl schiffbarer Flüsse: Njemen, Pripjet, Dnepr und Bug das Land durchziehen. Autoverkehrsmöglichkeiten bestehen praktisch nicht. Die Dichte des Netzes ist gering, sie beträgt auf 100 qkm im Bezirk Wilna 2,8 km, in Wolhynien 2,5 km und erreicht nur im Süden (Lemberg, Tarnopol und Stanislaw) 5,6 km. An Neubauten aus der Polenzeit sind nur 214 km zu verzeichnen.

Von der Sowjetverwaltung sind nunmehr vier Eisenbahnbezirke Bjelostok, Brest Litowsk, Kowel und Lemberg eingerichtet. Im Bezirk Bjelostok widmen sich 80—90 % der Bevölkerung der Landwirtschaft, zum Teil wird auch Viehzucht getrieben. Der gesamte Bezirk weist beträchtliche Holzwirtschaft auf. In der Kriegszeit wurde das Holz dort auch verarbeitet (Bjalowies, Augustowo), die Werke sind jedoch unter polnischer Herrschaft teilweise zum Erliegen gekommen. Darüber hinaus ist die Textilwirtschaft Bjelostoks und die Tabakindustrie in Grodno zu erwähnen.

Die Bahn Saremba—Bjelostok—Marzinkanzi—(Wilna) bildete einst einen Teil der zweigleisigen Schnellzugstrecke Warschau—Petersburg, die in den Jahren 1851—1862 fertiggestellt wurde. Unter polnischer Ver-

¹ Aus der Zeitschrift Sozialistitscheski Transport, Moskau 1939, Heft 11 und 12.



waltung ist das zweite Gleis auf dem nördlichen Teil auf einer Strecke von 70 km ab Nowoswenzian entfernt. Der Güterverkehr belief sich zwischen dem Bug und Bjelostok auf 2—2,5 Mio t jährlich, nahm aber in der Richtung nach Grodno stark ab (1—1,5 Mio t). Parallel verläuft die strategisch wichtige Bahn Semiatische—Wolkowysk—Molodetschno—Sagatje in einer Länge von 549 km, zwischen Lida und Molodetschno ist das zweite Gleis auch hier von den Polen ab Bogdanow entfernt worden. Die Belastung mit Güterverkehr belief sich auf 1—1,5 Mio t jährlich. Die Querbahn nach Grajewo hatte Bedeutung für den Export nach Königsberg (Getreide u. a.), das einstige zweite Gleis ist zwischen Grajewo und Strosielce wiederum beseitigt.

Die BrestLitowsker Eisenbahn bedient den Verwaltungskreis Brest und einen Teil der Kreise Baranowitschi und Pinsk (Polesien), die ärmsten und zurückgebliebensten Landesteile des westlichen Weißrußlands. Die Bevölkerungsdichte liegt unter 25 Personen je qkm. Große Landstriche sind von Wald bestanden oder bestehen aus Sümpfen und Sandflächen. Nur 2—3 % des Landes sind mit Getreide bestellt, dagegen nimmt der Wald etwa ein Drittel der Gebietsfläche in Anspruch. Die Nebenflüsse des Dnepr bieten Gelegenheit zum Flößen des Holzes. Holzbearbeitungswerke stellen die einzige Industrie dar, vereinzelt finden sich bei Brest Branntweimbrennereien und Konservenfabriken, bei Nowogrudki Käsereien und Leinenindustrie, im Kreis Baranowitschi Papierfabriken, bei Baranowitschi auch Steinbrüche. Von Brest, einer einst starken Festung mit wenig Industrie und etwa 36 000 Einwohnern, führt nach Nordosten eine Hauptbahn über Baranowitschi nach Stolpze (273 km), sie wurde im Jahre 1871 gebaut und bildete den Westteil der großen Linie Moskau—Minsk—Brest. Sie ist zweigleisig, bis 1914 verkehrten über sie die Schnellzüge Moskau—Warschau, die von der polnischen Verwaltung auf die Strecke über Bjelostok—Baranowitschi verlegt wurden. Die Bahn Brest—Stolpze wies einen Jahresgüterverkehr von weniger als 1 Mio t, vornehmlich Holz in beiden Richtungen auf, die Strecke Tscheremcha—Brest—Kowel ist gleichfalls zweigleisig, ihr Güterverkehr nur gering. Der Bezirk der Koweler Eisenbahn erstreckt sich über einen großen Teil Wolhyniens und den Kreis Rowno, deren landwirtschaftliche Entwicklung schlecht ist. Brotgetreide muß eingeführt werden, Holz ist dagegen reichlich vorhanden, mehr noch im Norden als im Süden des Bezirks, wo die Lage der Landwirtschaft besser ist. Dementsprechend findet sich im Nordosten Holzindustrie in der Gegend von Sarni, Kostopol, Luzk und Rowno, im Süden dagegen Unternehmen, die landwirtschaftliche Erzeugnisse verarbeiten: Mühlen, Zuckerfabriken, Tabakfabriken und Brauereien. Die Bahnen verlaufen im Süden meist in den Tälern des bergigen Geländes, im Norden wurde die Linienführung durch das sumpfige Gelände bestimmt. Die Strecke Jagodsin am Bug-Kowel-Sarni-Ostki ist 258 km lang, der westliche Teil ist bereits 1877 im Zuge der Bahn Warschau—Kowel, der östliche ab Kowel erst 1912 im Zuge der Bahn Kowel—Kiew entstanden. Obwohl

ingleisig, ist die Gesamtstrecke für den Schnellzugverkehr geeignet. Von ihr zweigen in Antonowka und Rakitno zwei schmalspurige Bahnen nach Kucezkaja Wola und Modschuljanka zur Erschließung von Waldgebieten und Steinbrüchen ab. Das landwirtschaftliche Gebiet südlich Kowel wird durch eine Bahn nach der altrussischen Stadt Wladimir-Wolinski erschlossen, nach Norden führt eine Strecke nach Kamen-Kaschirski und findet ihre Fortsetzung in einer Schmalspurbahn nach Janow. Von Kowel nach Südosten verläuft die einst wichtige, 1873 fertiggestellte Eisenbahn Kiew—Brest—Grajewo, die, wie schon erwähnt, der Ausfuhr nach Königsberg und Danzig diente. Militärische Bedeutung hatte dieingleisige Bahn Rowno—Wilna, die 1884—1885 erbaut wurde und für Schnellzüge befahrbar ist, ihr Güterverkehr ist gering.

Die Linien des Lemberger Eisenbahnbezirks verlaufen durch wirtschaftlich höher entwickelte Landstriche. Die natürlichen Entwicklungsbedingungen sind hier im Südtteil der Ukraine, im Drohobitscher, Lemberger, Stanislauer und Tarnopoler Kreis für Landwirtschaft und Industrie günstiger. Dem Getreidebau dienen 20—30 %, im Norden 30—40 % der Bodenfläche. Es werden Weizen, Hafer, Buchweizen, Mais, Kartoffeln, Rüben, Hanf und Tabak angebaut. Süden und Südwesten weisen große Waldbestände auf (an den Berghängen meist Tannen und Fichten, im bergigen Vorgelände Eichen und Buchen), die in den Karpathen und im Süden der Eisenbahnstrecke Stryi—Kolomea mehr als die Hälfte der Bodenfläche bedecken. Dementsprechend ist die Holzindustrie mit Möbel- und Streichholzfabriken vertreten. An zweiter Stelle steht die Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Dampfmühlen finden sich in Lemberg, Peremischl, Brodi, Tarnopol und Stanislau, Brauereien in Lemberg, Krasne, Kolomea, Konservenfabriken in Lemberg, Tabakfabriken in Lemberg und Peremischl, Zuckerfabriken sind in Chodorow und Gorodenka anzutreffen.

Große Bedeutung kommt dem Bergbau zu. Am Fuß der Karpathen findet sich Naphtha bei den Orten Borislaw, Drohobitsch, Sambor, Stryi und Kolomea. Der Verarbeitung konnten zuletzt 400—450 000 t jährlich zugeführt werden. Bei Stryi kommen ferner Naturgas und bei Borislaw und Kaluscha auch Kalisalz, bei Lemberg endlich Braunkohle vor.

Die Dichte des Eisenbahnnetzes, das in österreichische Zeiten zurückgeht, ist verhältnismäßig groß. Lemberg, der wirtschaftliche Mittelpunkt des Landes mit 350 000 Einwohnern, ist zugleich Knotenpunkt für 9 Eisenbahnstrecken, die von hier aus in allen Richtungen nach Sdolbunow, Potutori, Stanislau, Stryi, Sambor, Peremischl, Jaworow, Rawa Ruska und Luzk auseinanderführen. Die Richtungen nach Peremischl und Krasne sind zweigleisig ausgebaut. Von Krasne zweigt die späteringleisige Strecke nach Tarnopol und Podwoloshinsk ab, die hauptsächlich landwirtschaftlichen Verkehr aufweist. Tarnopol ist eine Stadt mit Viehwirtschaft treibender Bewohnerschaft und ist mit dem industriell wenig entwickelten, vorwiegend landwirtschaftlichen Hinter-

land durch 2 weitere Bahnen verbunden. Die bekannte Schnellzugstrecke von Lemberg nach Sniatyn führt in einer Länge von 230 km zur rumänischen Grenze. 140 km von Lemberg entfernt liegt Stanislau, eine unbedeutende Stadt mit 60 000 Einwohnern, von der mehrere Bahnen nach Stryi, Korytschenzi, Kolomea und Woronienka abzweigen. Die Industriebezirke Borislav und Drohobitsch werden durch die Eisenbahn Stryi—Sawotschne erschlossen. Das Naphtha gelangt von den Quellen zunächst in Leitungen nach Drohobitsch und von dort meist über die Eisenbahnstrecke Borislav—Sambor nach Peremischl oder über Stryi nach Lemberg.

Der Personenverkehr ist im ganzen Bereich der neu an die Sowjetunion gefallen Bahnen gering, eine Art Vorortverkehr nur um Lemberg, Brest Litowsk und Bjelostok herum entwickelt.

Dr. Wehde-Textor.

70-Jahr-Feier der Rumänischen Eisenbahnen. Am 10. Juni 1939 wurde in Bukarest der 70. Jahrestag begangen, an dem auf rumänischem Boden der erste Zug in Betrieb genommen wurde. An der Feier nahmen zahlreiche Vertreter fast aller Eisenbahnverwaltungen der verschiedenen Länder Europas teil.

Welchen Wert die Generaldirektion der Rumänischen Staatsbahnen diesem Festtage beilegte, kann man u. a. daraus ersehen, daß sie sechs Nummern ihrer Monatszeitschrift C.F.R. zu einem Sonderheft zusammengefaßt hat, das ausschließlich den Vorgängen um diese Feier sowie sonstigen bedeutenden Vorgängen bei den Rumänischen Staatsbahnen gewidmet ist (vgl. Zeitschriftenschau in diesem Heft unter Revista C.F.R.).

Die Erinnerungsfeierlichkeiten begannen am 10. Juni im Eisenbahnstadion zu Bukarest, das 32 000 Besucher aufnehmen kann.

Die Darbietungen erhielten ihr besonderes Gepräge durch die Anwesenheit des Königs, des Prinzen Michael, und des Prinzen Paul von Griechenland sowie aller Mitglieder der Regierung, des Diplomatischen Korps und der hohen ausländischen Eisenbahngäste.

Nach einem kurzen Gottesdienst erinnerte der Minister der öffentlichen Arbeiten in einer Rede daran, daß 70 Jahre zuvor die Strecke Giurgiu—Bukarest eröffnet wurde. Das sei gerade das Jahr gewesen, in dem die 100-Jahr-Feier der Geburt des ersten Königs von Rumänien begangen wurde.

Nachdem die Gäste der Rumänischen Eisenbahnen dem König vorgestellt worden waren, begann der Besuch der Ausstellung mit einer Besichtigung der Pfadfinderzelte. Die Jungen, Söhne von Arbeitern der verschiedenen Eisenbahnwerkstätten, hatten selbst eine Schmalspurbahn gebaut, die ihr Lager bediente, wo sie als Werkstättenlehrlinge arbeiteten. Anschließend folgte eine Besichtigung des Eisenbahnmuseums, wo

vor allem alte Schmalspur- und Normalspurwagen sowie die älteste Lokomotive u. a. m. besonderes Interesse erregten. Auf einem Freiplatz war ein großer Fahrzeugpark aufgestellt, der dem Beschauer ein Bild der modernen Technik bei den Rumänischen Eisenbahnen gab. Den Besuchern wurden im Stadion Darbietungen zum Teil eisenbahnhistorischer Art, zum Teil sportlich moderner Art vorgeführt. Nachdem der König wieder auf der Tribüne erschienen war, folgte die Vorbeifahrt einer Reihe von Zügen und Fahrzeugen, wie sie ähnlich seinerzeit bei der 100-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen in Nürnberg stattgefunden hatte. Der am Schluß laufende Badezug und der Bäckereizug waren besonders eindrucksvoll. Nach den Feierlichkeiten im Stadion fand zu Ehren der Gäste ein Frühstück statt, zu dem der Minister der öffentlichen Arbeiten eingeladen hatte. Ausflüge nach Sinaia und nach dem Donaudelta am Schwarzen Meer beendeten das reiche Programm der Empfänge und Besuche.

Pausin.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts, III. Zivilsenats, vom 19. Januar 1940, in Sachen der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion K., Beklagte und Revisionsklägerin, gegen K. H., Kläger und Revisionsbeklagter — III. 75/1939 —.

Nicht die Bedienung von Schranken ist eine bahnpolizeiliche Maßnahme, sondern erst die Verhinderung einer etwaigen Zuwiderhandlung Dritter gegen das an das Schließen der Schranke anknüpfende Verbot des Betretens des Bahnkörpers. Der Schrankenwärter ist daher, soweit er nicht als Eisenbahnpolizeibeamter tätig zu werden hat, Eisenbahnbetriebsbeamter, also Betriebsgehilfe des Personen- und Güterbeförderungsunternehmens der Eisenbahn.

Tatbestand.

Am 18. Juni 1938 vergaß der Hilfsschrankenwärter Bü. die Schranke für die Durchfahrt des um 15.47 Uhr aus E. in T. eintreffenden Personenzugs rechtzeitig zu schließen. Eine Zugmaschine des Klägers mit einem Langholzanhänger fuhr um dieselbe Zeit auf der den Bahnkörper überquerenden Straße nach T. mit einer Geschwindigkeit von 5—6 Stkm. Vor dem Bahnübergang war die Sicht durch Bäume und eine lebende Hecke behindert. Infolgedessen bemerkte der Fahrer den herankommenden Zug erst, als er sich bereits auf dem Bahnübergang befand. Der Zug fuhr auf das Fuhrwerk auf. Das Fuhrwerk und die Ladung wurden erheblich beschädigt, der Schwicker A. getötet.

Bü. wurde wegen fahrlässiger Transportgefährdung und fahrlässiger Tötung zu 5 Monaten Gefängnis verurteilt.

Der Kläger verlangte von der Reichsbahn Ersatz seines Sachschadens aus Amtspflichtverletzung des Schrankenwärters oder aus §§ 823, 831 BGB. und klagte zunächst einen Teilbetrag von 1000 RM ein. Er behauptete, Bü. sei mit Arbeit überlastet und ungenügend überwacht gewesen. Die Beklagte bestritt das Verschulden Bü.s nicht, wendete aber ein, daß er nicht in Ausübung öffentlicher Gewalt gehandelt habe und daß bei seiner Bestellung und Beaufsichtigung die erforderliche Sorgfalt beobachtet worden sei.

Die Beklagte wurde vom Landgericht nach Klagantrag verurteilt. Sie legte mit Einwilligung des Klägers Sprungrevision ein und beantragte Klagabweisung. Der Kläger bat um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Nach dem Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S 47) Art. 2 führte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Namen „Deutsche Reichsbahn“. Das neue Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) bestimmt in § 1, daß

das Reich nun das Reichsbahnvermögen als ein Sondervermögen des Reiches unter dem Namen „Deutsche Reichsbahn“ verwaltet. Demnach ist die beklagte Partei nicht als „Deutsches Reich (Deutsche Reichsbahn)“ zu bezeichnen, wie das angefochtene Urteil meint, sondern nur als „Deutsche Reichsbahn“.

Das Landgericht hat die Verurteilung auf § 839 BGB. und Art. 131 Weim. Verf. gestützt.

Der erkennende Senat hat im Urteil vom 6. Oktober 1939 III 2/39 (RGZ. Bd. 161 S 341) ausgeführt, daß die Personenbeförderung durch die Reichsbahn auch heute noch nicht Ausübung fürsorglicher Hoheitsgewalt sei, sondern sich im bürgerlich-rechtlichen Geschäftskreis halte. Dasselbe gilt noch mehr für die Güterbeförderung, die in noch weitergehendem Maße nach wie vor unmittelbar durch das Handelsgesetzbuch in seinem 7. Abschnitt geregelt ist. Das Schrifttum hat die Entscheidung angegriffen, weil an einer strengen Trennung von öffentlichem und privatem Recht festgehalten und übersehen werde, daß die Reichsbahn gleichzeitig aus dem Beförderungsvertrag und aus Amtspflichtverletzung haften könne. Der Einwand kann nicht überzeugen. Die Ausübung staatshoheitlicher Gewalt oder Fürsorge schließt an sich die Betätigung durch einen bürgerlich-rechtlichen Vertrag aus. Etwas anderes ist es, wenn eine öffentlich-rechtliche Körperschaft sich zum Zweck der Erfüllung ihrer staatshoheitlichen Aufgaben auf den Boden des Privatrechtsverkehrs begibt. In diesem Falle übt sie aber nicht hoheitliche Gewalt oder Fürsorge aus, sondern wird im bürgerlich-rechtlichen Geschäftskreis nur für den ihr obliegenden Staatszweck tätig. Dieselbe Handlung kann jedoch nicht gleichzeitig öffentlich-rechtlicher und bürgerlich-rechtlicher Natur sein.

Eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, die ihre Aufgaben im wesentlichen im bürgerlich-rechtlichen Geschäftskreis erfüllt, kann daneben zur Erreichung ihres Zweckes sich staatshoheitlicher Gewalt oder Fürsorge bedienen und mit ihrer Ausübung betraut sein. Das gilt für die Reichsbahn nur im Rahmen der Bahnpolizei, die ihr durch §§ 74 ff. der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 (RGBl. II S. 541) übertragen ist. Die Bahnpolizei umfaßt die Maßnahmen, die zur Handhabung der für den Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr geltenden polizeilichen Verordnungen erforderlich sind (§ 75 Abs. 1 EBBÖ.). Zu den Eisenbahnpolizeibeamten gehören die Bahn- und Schrankenwärter (§ 74 mit § 45 Nr. 8). Die Ausübung der Bahnpolizei richtet sich gegen Dritte, gegen die Reisenden und das sonstige Publikum (§ 77). Im Urteil des erkennenden Senats vom 14. Oktober 1932 III 389/31 (JW. 1933 S. 840 Nr. 13, HRR. 1933 Nr. 657) ist daher Bahnpolizeidienst eines Schrankenwärters bei Bedienung einer Fernschranke schon deshalb verneint, weil der Bahnpolizeidienst die Möglichkeit einer unmittelbaren, persönlichen Einwirkung an Ort und Stelle auf Zuwiderhandelnde erfordere.

Daraus ist aber nicht, wie das Berufungsgericht im Anschluß an das Urteil des Kammergerichts vom 20. Januar 1938, 23 U 5738/37 (Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen — VAE. — 1938 S. 228 (230)), Nr. II 2 meint, zu folgern, daß in dem Schließen einer unmittelbar bedienten Schranke die Ausübung der Bahnpolizei und damit öffentlicher Gewalt zu sehen sei. Es genügt nur, in dem Falle der Fernschranke auf die Unmöglichkeit polizeilicher Einwirkung hinzuweisen, um besonders sinnfällig darzutun, daß die Bedienung der Fernschranke nicht Ausübung der Bahnpolizei sein könne. Wenn das Kammergericht annimmt, in dem Schließen der Bahnschranke liege die Betätigung einer

bahnpolizeilichen Befugnis, weil der Bahnwärter dadurch auf die Passanten einwirke, und weil ihm diese Funktion auch im Interesse der Wegebenutzer obliege, so übersieht es den Unterschied zwischen der Verkehrssicherungspflicht des Bahnunternehmens und der bahnpolizeilichen Aufgabe, die Wegebenutzer zur Beobachtung der von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Bahnverkehr erlassenen Vorschriften anzuhalten (§ 77 EBBO.). Bei der unmittelbar bedienten Schranke können anders als bei der Fernschranke bahnpolizeiliche Maßnahmen dazu kommen. Aber auch hier ist nicht die Bedienung der Schranke selbst schon eine bahnpolizeiliche Maßnahme, sondern erst die Verhinderung einer etwaigen Zuwiderhandlung Dritter gegen das an das Schließen der Schranke anknüpfende Verbot des Betretens des Bahnkörpers, wonach das Publikum die Bahn an den zu Übergängen bestimmten Stellen nur solange überschreiten darf, als diese nicht durch Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nicht nähert (§ 79 Abs. 1 EBBO.).

Der Schrankenwärter ist, soweit er nicht als Eisenbahnpolizeibeamter tätig zu werden hat, Eisenbahnbetriebsbeamter (§ 45 Abs. 1 Nr. 8 EBBO.), also Betriebsgehilfe des Personen- und Güterbeförderungsunternehmens der Eisenbahn. Seine Anstellung dient der gesicherten Durchführung des Betriebs (§ 45 Abs. 3), der in der Ausführung der abgeschlossenen Beförderungsverträge besteht. Nach der Dienstanweisung für die Bahn- und Schrankenwärter, gültig vom 1. April 1932 ab, § 1, hat der Schrankenwärter die ihm zugewiesenen Übergänge zu bewachen und zu beleuchten, den Wegübergang zu unterhalten und die Wegschranken zu bedienen. Nach § 1 Abs. 3 ist „seine oberste Pflicht die Sorge dafür, daß die Bahn sicher befahren werden kann. Diese Aufgabe geht jeder anderen vor“. Die Sicherung des Bahnbetriebs über Straßenkreuzungen dient wohl auch dem Interesse der Wegebenutzer. Dieser Zweck steht aber erst in zweiter Linie. Insoweit ist die Einrichtung der Bahnschranken aber ebenso wie die Aufgabe des Schrankenwärters, die Übergänge zu bewachen, zu beleuchten und zu unterhalten, allgemeine Verkehrssicherungspflicht, wie sie nach ständiger Rechtsprechung jedem obliegt, der auf ihm gehörigen oder seiner Verfügung unterstehenden Grundstücken einen Verkehr für Menschen eröffnet oder zuzulassen hat. Die Bahn ist dementsprechend auch an den Kosten für die Wegekreuzungen beteiligt, soweit ihre Änderung oder ihre Ergänzung durch den Bahnverkehr veranlaßt ist (früher nach § 39 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 13. März 1930, RGBl. II S. 359 und S. 369, jetzt nach dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 4. Juli 1939, RGBl. I S. 1211, mit Durchführungsverordnung vom 5. Juli 1939, RGBl. I S. 1215). Sie ist also wegebaupflichtig und aus dieser Eigenschaft heraus verpflichtet, für die Verkehrssicherheit auf den von ihr zu unterhaltenden Wegen zu sorgen und ortspolizeilichen Weisungen in bezug auf ihre Wegebaupflicht nachzukommen (Preuß. OVG. Bd. 32 S. 219).

So hat das Reichsgerichtsurteil vom 20. November 1924 (RGZ. Bd. 109 S. 209 (211)) unter Anführung des Urteils vom 29. Juni 1923 III 828/22 (abgedr. in Recht 1923 Nr. 1237) darauf hingewiesen, daß zwar den Eisenbahnbeamten polizeiliche Befugnisse übertragen seien, daß diese Befugnisse aber mit der all-

gemeinen bürgerlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht eines Eisenbahnunternehmers nichts zu tun hätten. Als solcher habe der Staat wie jeder Transportunternehmer die sich aus § 823 BGB. ergebende privatrechtliche Pflicht, dafür zu sorgen, daß durch die Ausführung seiner Transporte nicht Personen oder Sachen zu Schaden kämen. Die Beamten handelten dabei aber nicht kraft öffentlicher Gewalt, sondern lediglich als seine Betriebsgehilfen. In RGZ. Bd. 154 S. 16 ist ausgesprochen, daß die dem Wegebaupflichtigen obliegende Anbringung und Unterhaltung von Warnungstafeln für den Kraftverkehr auch dann als Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht und nicht als Ausübung öffentlicher Gewalt aufzufassen ist, wenn der Wegebaupflichtige Hoheitsträger ist, obwohl die Warnzeichen, indem sie auf Gefahrstellen vorbereiten, zugleich geeignet sind, dem Fahrer die an solchen Gefahrstellen zu beachtenden Polizeiverbote in Erinnerung zu rufen und ihre Beachtung nahezuzeigen. Ähnlich verhält es sich mit der dem Eisenbahnunternehmer obliegenden Anbringung und Bedienung der Schranken. Daß der dafür verantwortliche Bahnunternehmer zugleich Inhaber der Bahnpolizeigewalt ist, ändert nichts daran, daß die Anbringung und Bedienung der Schranken noch nicht Ausübung der Polizeigewalt ist, sondern daß sie erst einzugreifen hat, wenn das Verbot, das Bahngelände nach Schließung der Schranken zu begehen, übertreten wird. Es ist nicht so, daß der Schrankenwärter durch das Schließen der Schranken den Übergang verbietet und damit, wie der Kläger meint, eine polizeiliche Verfügung erläßt, sondern der Schrankenwärter ist nur Polizeivollzugsbeamter der Zuwiderhandlungen zu verhindern hat. Aber auch die Bahnverwaltung erläßt nicht durch das Schließen der Schranken eine polizeiliche Verfügung, sondern die Verfügung ist in § 79 EBBG. enthalten und dagegen gerichtet, daß der Bahnkörper betreten wird, wenn die Sicherheit des Bahnverkehrs seine Freihaltung erfordert. Deshalb gilt das Verbot auch für den Fall, daß sich ein Zug nähert. Daraus ergibt sich eindeutig, daß das Schließen der Schranken nur die Annäherung des Zugs anzeigt und ebensowenig wie diese selbst eine polizeiliche Maßnahme ist, sondern nur den Zustand schafft, an den die Rechtsnorm, § 79 EBBG., das Verbot knüpft.

Ist aber die Bedienung der Schranke nicht Ausübung der Bahnpolizei, so könnte sie nur dann Ausübung hoheitlicher Gewalt oder Fürsorge sein, wenn der Bahnbetrieb überhaupt auf öffentlich-rechtlichem Gebiet gelegen wäre. Insofern besteht jedoch kein Anlaß, von den Ausführungen des Urteils vom 6. Oktober 1939 abzugehen. Dabei ist noch zu beachten, daß sich der Unfall im Juni 1938 ereignet hat, also zwar nach Erlass des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937, aber vor dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939, das erst die volle Eingliederung der Deutschen Reichsbahn in das Vermögen des Reichs gebracht hat.

Das Urteil in RGZ. Bd. 105 S. 99 hat die Ausübung öffentlicher Gewalt bei Bedienung einer Schleuse im Nord-Ostsee-Kanal daraus hergeleitet, daß der Betrieb dieses Kanals nicht ein fiskalischer sei, sondern gemeinnützigen öffentlichen Zwecken diene. Gerade darin liegt der wesentliche Unterschied zwischen dem Kanalbetrieb und dem Betrieb der Reichsbahn. Die Einrichtung des Kanalbetriebs bezweckt die Sicherung des Schifffahrtsverkehrs, also eine hoheitliche Fürsorgetätigkeit. Die Reichsbahn bezweckt die Personen- und Güterbeförderung. Bei ihr ist die Notwendigkeit der Verkehrssicherung nur eine Begleiterscheinung der Gefährlichkeit des Unternehmens. Daß Kanal und Bahn Reichsvermögen sind und von Reichsbeamten verwaltet werden, bedeutet noch

nicht Gleichheit der rechtlichen Erscheinungsform und macht die Verkehrsicherungspflicht der Reichsbahn allein noch nicht zu öffentlich-rechtlichen Fürsorgemaßnahmen.

Die Haftung der Reichsbahn für eine schuldhaft Pflichtenverletzung des Betriebsbeamten kann sich demnach nur auf §§ 823 ff. und 831 BGB. stützen, auf die letztere Bestimmung, soweit der Beamte nicht als verfassungsmäßig berufener Vertreter der Reichsbahn nach §§ 89, 30, 31 BGB. in Betracht kommen kann. Die Folge ist die Möglichkeit des Entlastungsbeweises nach § 831, den zu führen sich die Reichsbahn erboten hat, während der Kläger ungenügende Überwachung und dienstliche Überlastung des Schrankenwärters behauptet. Die Überlastung könnte ihren Grund in dem Verschulden anderer verfassungsmäßiger Vertreter oder anderer Verrichtungsgehilfen der Eisenbahn haben.

Unter dem veränderten rechtlichen Gesichtspunkt bedarf die Sache erst noch der Aufklärung. Deshalb war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückzuverweisen, da die Zurückweisung an das für die Berufung zuständige Oberlandesgericht (§ 566 a Abs. 5 ZPO.) nicht veranlaßt war. Aus der Notwendigkeit der Würdigung des Hauptanspruchs aus verändertem rechtlichem Gesichtspunkt ergab sich auch die Aufhebung des Urteils im Zinsenanspruch.

Steuerrecht.

Erkenntnis des Reichsfinanzhofes München vom 22. Dezember 1939 auf die Rechtsbeschwerde der Stadt M. in Sachen der Stadt M. gegen das Finanzamt für Körperschaften in M. — II 439/39 S. ...

Gestattungsverträge, deren Nutzungsvergütung ein angemessenes Entgelt ist, sind urkundensteuerrechtlich Mietverträge und unter den Voraussetzungen des § 13 (6) 1 UrkStG. steuerfrei. Angemessen ist eine nach dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung vereinbarte Vergütung von jährlich 3,— RM (10 Rpf. je m Leitungszug) für eine unterirdische Gasrohrleitung von 50 mm Stärke auf 30 m Länge.

Die Reichsbahn hat der beschwerdeführenden Stadt auf unbestimmte Zeit gegen eine jährliche Nutzungsvergütung von 3,— RM gestattet, auf einem Bahngrundstück eine 50-mm-Gasrohrleitung von 30 m Länge unterirdisch zu verlegen. Streitig ist, ob dieser Vertrag als Mietvertrag nach § 13 (6) 1 des Urkundensteuergesetzes (UrkStG.) steuerfrei ist oder als sonstiger Vertrag nach § 20 (2) 2 drei RM Urkundensteuer erfordert.

Nach der Verwaltungsübung zur Preußischen Stempelsteuer wurden „Gestattungsverträge“ dieser Art als Mietverträge angesehen. So heißt es z. B. in dem Erlaß des Preußischen Finanzministers vom 24. Dezember 1929 II C 12 572:

„Nach dem mit meinem Einverständnis ergangenen Erlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 1. November 1922 Pr. VI 60.209.39 sind Gestattungsverträge als Mietverträge anzusehen, wenn das jährliche Entgelt nach der Absicht der Vertragsschließenden als vollwertige Gegenleistung anzusehen ist.“

Nach den getroffenen Feststellungen werden von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Gestattungsverträge nur nach dem Grundsatz von

Leistung und Gegenleistung abgeschlossen. Der Jahresbetrag von 3,— RM für die Gestattung der unterirdischen Abwässerleitung in Zementröhren stellt eine angemessene Nutzungsvergütung dar.“

Diese Grundsätze sind auch auf den vorliegenden Fall anwendbar. Das Finanzgericht meint zwar, daß nach gesunder Volksanschauung die Nutzungsvergütung von jährlich 3,— RM in einem Mißverhältnis zu der von der Reichsbahn eingeräumten Vergünstigung stehe und daher nicht als Mietzins, sondern nur als Anerkennungsgebühr gewertet werden könne. Mit Recht wendet die Beschwerdeführerin dagegen ein, daß die Reichsbahn durch die unterirdische Verlegung des dünnen Gasrohres von 30 m Länge in keiner Weise an der anderweitigen Benutzung des Grundstücks gehindert wird; die Vergütung ist in entsprechender Anwendung allgemeiner Verwaltungsordnungen (10 Rpf. pro m Leitungszug) festgesetzt.

Die Vergütung von 3,— RM jährlich ist darnach als angemessenes Entgelt anzusehen, zumal sich die Stadt daneben zum Ersatz etwa entstehender Unkosten und Schäden verpflichtet hat. Es liegt mithin kein sonstiger Vertrag im Sinne des § 20 UrkStG. vor, sondern ein Grundstücksmietvertrag, der nach § 13 (6) 1 UrkStG. steuerfrei ist.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze :

Vom 29. Januar 1940. Gesetz über die Änderung von Vorschriften auf dem Gebiete des Besoldungsrechts (Fünfunddreißigste Ergänzung des Besoldungsgesetzes).

(Reichsgesetzblatt I, S. 303.)

Vom 30. Januar 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Ausübung des Gnadenrechts in den besetzten polnischen Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 399.)

Vom 21. Februar 1940. Fünftes Gesetz zur Änderung des Finanzausgleichs.

(Reichsgesetzblatt I, S. 391.)

Vom 21. Februar 1940. Gesetz zur Änderung und Ergänzung der Vorschriften über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 435.)

Vom 15. März 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Innsbruck.

(Reichsgesetzblatt I, S. 503.)

Vom 15. März 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über Beendigung des Amtes des Reichskommissars für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich.

(Reichsgesetzblatt I, S. 539.)

Vom 17. März 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Bestellung eines Reichsministers für Bewaffnung und Munition.

(Reichsgesetzblatt I, S. 513.)

Vom 20. März 1940. Erste Durchführungsverordnung zum Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Bestellung eines Reichsministers für Bewaffnung und Munition.

(Reichsgesetzblatt I, S. 514.)

Der Vorsitzende des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 19. Februar 1940. Verordnung über Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft.

(Reichsgesetzblatt I, S. 395.)

Verordnungen des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 20. Februar 1940. Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“.

(Reichsgesetzblatt I, S. 400.)

Verordnungen des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht:

Vom 11. Februar 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Wehrmachtfürsorge- und -versorgungswesen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 355.)

Vom 23. Februar 1940. Verordnung zur Ergänzung des Einsatzfürsorge- und -versorgungsgesetzes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 417.)

Vom 28. Februar 1940. Zweite Verordnung zum Gesetz über die Besoldung, Verpflegung, Unterbringung, Bekleidung und Heilfürsorge der Angehörigen der Wehrmacht bei besonderem Einsatz (Einsatz-Wehrmachtgebührgesetz).

(Reichsgesetzblatt I, S. 447.)

Vom 28. Februar 1940. Durchführungsbestimmungen zur Zweiten Verordnung zum Einsatz-Wehrmachtgebührgesetz und Änderung der Durchführungsbestimmungen zum Einsatz-Wehrmachtgebührgesetz.

(Reichsgesetzblatt I, S. 448.)

Verordnungen des Reichsministers der Luftfahrt
und Oberbefehlshabers der Luftwaffe.

Vom 27. März 1940. Verordnung über die Durchführung des Luftschutzes im Protektorat Böhmen und Mähren.

(Reichsgesetzblatt I, S. 559.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 8. Februar 1940. Durchführungsbestimmungen zur Verordnung zur Sicherung der Überführung der Militäranwärter, Anwärter des Reichsarbeitsdienstes und Versorgungsanwärter alten Rechts in das Beamtenverhältnis.

(Reichsgesetzblatt I, S. 299.)

Vom 20. Februar 1940. Verordnung über das Inkrafttreten preußischer Vorschriften im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 398.)

Vom 20. Februar 1940. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die ergänzende Regelung der Dienstverhältnisse bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben in der Ostmark, in dem Reichsgau Sudetenland, in den in die Länder Preußen und Bayern eingegliederten sudetendeutschen Gebieten sowie in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 404.)

Vom 26. Februar 1940. Sechste Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Neuordnung des österreichischen Berufsbeamten­tums.

(Reichsgesetzblatt I, S. 455.)

Vom 27. Februar 1940. Verordnung über Verlautbarungen im Völkischen Beobachter — Wiener Ausgabe.

(Reichsgesetzblatt I, S. 425.)

Vom 8. März 1940. Uniformvorschrift des Reichsministers des Innern zum Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Einführung einer Beamtenuniform.

(Reichsgesetzblatt I, S. 463.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 5. März 1940. Verordnung über die Anmeldung feindlichen Vermögens.

(Reichsgesetzblatt I, S. 483.)

Vom 26. März 1940. Verordnung über die Haushaltsführung im Reich im Rechnungsjahre 1940.

(Reichsgesetzblatt II, S. 65.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 8. Februar 1940. Verordnung über die Zuständigkeit zur Führung der Grundbücher, Landtafeln, Bergbücher und Eisenbahnbücher in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 301.)

Vom 22. Februar 1940. Verordnung zur Ausführung von Verträgen und Vereinbarungen des Reichs über Rechtsschutz und Rechtshilfe in bürgerlichen Rechtsangelegenheiten in der Ostmark, im Reichsgau Sudetenland und im Protektorat Böhmen und Mähren.

(Reichsgesetzblatt I, S. 401.)

Vom 2. März 1940. Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Kasko- und Haftpflichtversicherungsverträge und der Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über die Kraftfahrzeug-Kasko- und Haftpflichtversicherungsverträge in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 495.)

Vom 20. März 1940. Zweite Verordnung über die Ausübung der bürgerlichen Rechtspflege im Protektorat Böhmen und Mähren (Zweite Protektorats-Rechtspflege-Verordnung).

(Reichsgesetzblatt I, S. 533.)

Vom 23. März 1940. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 537.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 4. März 1940. Verordnung über die Wirkungen der Beschlagnahme zur Regelung des Warenverkehrs.

(Reichsgesetzblatt I, S. 551.)

Vom 7. März 1940. Verordnung zur Änderung der Bestimmungen der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich über das Lehrlingswesen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 478.)

Vom 13. März 1940. Zweite Verordnung zur Verordnung über die Entladung von Waren.

(Reichsgesetzblatt I, S. 494.)

Vom 19. März 1940. Verordnung über die technische Überwachung der Dampfkessel und der sonstigen überwachungspflichtigen Anlagen in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 543.)

Vom 26. März 1940. Übergangsbestimmungen zur Siebenten Durchführungsvorordnung zum Gesetz über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 557.)

Vom 27. März 1940. Verordnung über die Einführung der Organisation der gewerblichen Wirtschaft in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 549.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 22. Februar 1940. Verordnung zur Einführung der Verordnung über baupolizeiliche Maßnahmen zur Einsparung von Baustoffen in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 412.)

Vom 29. Februar 1940. Bekanntmachung der neuen Fassung der Vorschriften über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 437.)

Vom 7. März 1940. Verordnung über die Arbeitseinsatz-, die Reichstreuhand- und die Gewerbeaufsichtsverwaltung in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 552.)

Vom 27. März 1940. Verordnung über die Entrichtung von Beiträgen zur Sozialversicherung in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 561.)

Verordnungen des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft:

Vom 13. Februar 1940. Verordnung über die Einführung der Verordnung über die Beförderung von Vieh in der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 354.)

Vom 14. Februar 1940. Zweite Verordnung zur Reichsumlegungsordnung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 366.)

Verordnung des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 12. Februar 1940. Verordnung über die Einführung einer Anzeigepflicht über den Abschluß und die Änderung von Großabnehmerverträgen in der Energiewirtschaft.

(Reichsgesetzblatt I, S. 349.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 7. Februar 1940. Güterfernverkehrsgenehmigungen und Einschränkungungsverordnung.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 8, S. 64.)

Vom 13. Februar 1940. Abschleppfahrzeuge im Güterverkehr.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 9, S. 74.)

Vom 13. Februar 1940. Anstrich der Fahrzeuge des Güterfernverkehrs.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 9, S. 74.)

Vom 15. Februar 1940. Verordnung über die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten.

(Reichsgesetzblatt II, S. 37.)

Vom 17. Februar 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 40.)

Vom 21. Februar 1940. Zehnte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 43.)

Vom 22. Februar 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO. —).

(Reichsgesetzblatt I, S. 402.)

Vom 24. Februar 1940. Siebzehnte Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 38.)

Vom 1. März 1940. Bau- und Betriebsvorschrift für die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“.

(Reichsgesetzblatt I, S. 460.)

Vom 7. März 1940. Abgrenzung von Nah- und Fernbeförderungen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 13, S. 89.)

Vom 9. März 1940. Linienverkehr der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichspost.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 13, S. 91.)

Vom 16. März 1940. Ausschließung aus dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 15, S. 98.)

Vom 18. März 1940. Verordnung über die Verwaltung von Schulden der Deutschen Reichsbahn.

(Reichsgesetzblatt I, S. 518.)

Vom 19. März 1940. Mißbräuchliche Benutzung von Kraftfahrzeugen. Hier: Mitnahme aus Gefälligkeit, Bildung von Fahrgemeinschaften.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 15, S. 95.)

Vom 19. März 1940. Achtzehnte Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 63.)

Vom 19. März 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 64.)

Vom 19. März 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 64.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Amtliches
Nachrichten-
blatt „Die
Reichsbahn“
Seite

Vom 4. Januar 1940. Umbenennung des Betriebsamts Eisenstadt, derzeit in Bruck (Leitha)	61
Vom 20. Januar 1940. Unterrichtswesen. Dienstlicher Unterricht	61
Vom 25. Januar 1940. Belastungsannahmen im Hochbau Din 1055, Blatt 4	82
Vom 28. Januar 1940. Endgültige Regelung der Pensionszahlungen für die Versorgungsberechtigten der ehemaligen tschecho-slowakischen Staatsbahnen in den sudetendeutschen Gebieten	62
Vom 29. Januar 1940. Bestimmungen für die Ausführung von Bauwerken aus Holz im Hochbau — Din 1052 — und Gütevorschriften für Bauholz — Din 4074 —	81
Vom 6. Februar 1940. Verlegung des Reichsbahn-Vermessungsamts Oppeln nach Kattowitz	82
Vom 15. Februar 1940. Oberste Bauleitung für Elektrisierungen Salzburg, zur Zeit in Wien	82
Vom 21. Februar 1940. Geschäftsführung für das Unterrichts- und Bildungswesen	97
Vom 23. Februar 1940. Einführung des Beamtenrechts in den eingegliederten Ostgebieten	98
Vom 24. Februar 1940. Umwandlung der Oberbetriebsleitungen in Generalbetriebsleitungen	97
Vom 26. Februar 1940. Sonderheft des Illustrierten Beobachters: „Englands Schuld“	97

Rumänien.**Gesetz über die Einrichtung der Selbständigen Verwaltung
der Rumänischen Staatseisenbahnen¹.****Kapitel I.****Allgemeine Bestimmungen.****Art. 1.**

Der Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen und Petroleumleitungen, die sich im öffentlichen Besitz des Rumänischen Staates befinden oder befinden werden, werden der öffentlichen kaufmännischen Verwaltung, „Regia Autonomia a Căilor Ferate Române“ (Selbständige Verwaltung der Rumänischen Staatseisenbahnen) oder kurz „CFR“ genannt, übertragen, die sie nach kaufmännischen Grundsätzen unter Wahrung der höheren Belange der Volkswirtschaft und des Staates führen wird.

Art. 2.

Das in die Verwaltung der CFR überführte und in ihrem Besitz befindliche Vermögen ist in dem Inventarverzeichnis vom 31. März 1938, dessen Wert von dem Hohen Rechnungshof festgesetzt wird, näher angegeben.

Art. 3.

Die Selbständige Verwaltung der CFR ist eine juristische Person mit öffentlichem Recht.

Der Sitz der Verwaltung ist in Bukarest im Gebäude ihrer Generaldirektion.

Die CFR sind von Abgaben jeder Art an den Staat, Bezirk oder die Gemeinde befreit.

Art. 4.

Bei einer Mobilmachung und während deren Dauer werden die Betriebsvorschriften der CFR durch die geltenden Gesetze festgesetzt, wogegen das Personal der CFR gemäß Artikel 5 des Gesetzes für das Staatspersonal der CFR behandelt wird.

¹ Der nachfolgende Text des Gesetzes ist im wesentlichen sprachlich getreu in das Deutsche übersetzt; es ist vielfach nicht möglich, für die organisationsmäßigen Fachausdrücke des rumänischen Gesetzes die etwa entsprechenden deutschen Fachausdrücke zu bringen, denn die Begriffe lassen sich nicht immer von der einen zu der anderen Sprache und von der einen zu der anderen Verwaltung übertragen. So wird z. B. der Begriff „Direktion“ in dem rumänischen Gesetze nicht ausschließlich räumlich (wie im Deutschen bei dem Begriff „Eisenbahndirektion“ üblich), sondern auch sachlich (etwa entsprechend unserem Begriff „Verwaltung“ oder „Leitung“) gebraucht, so daß innerhalb der Generaldirektion eine große Zahl fachlich besonderer Direktionen vorgesehen werden konnte, die räumlich alle den gleichen zentralen Charakter wie die Generaldirektion, aber sachlich dann ein entsprechend eingeschränktes und lediglich eine Teilfunktion der Generaldirektion darstellendes Arbeitsfeld umfassen.

Kapitel II.

Verwaltung und Leitung der Selbständigen Verwaltung CFR.

Art. 5.

Die Verwaltung und die Leitung der Selbständigen Verwaltung CFR sind anvertraut:

- a) dem Verwaltungsrat,
- b) der Generaldirektion,
- c) dem Verwaltungsausschuß, der neben der Generaldirektion arbeitet.

A. Verwaltungsrat:

Art. 6.

Der Verwaltungsrat setzt sich aus dem Generaldirektor und 10 Mitgliedern zusammen, und zwar:

- a) drei Fachingenieuren: einer für Brennstoffe, einer für das Maschinenwesen und einer für das Bauwesen, die sich schon in ihrem Sonderfach bewährt haben;
- b) zwei Fachmännern für Finanz- und Wirtschaftsfragen;
- c) dem Generaldirektor des Staatshaushalts- und Generalrechnungswesens;
- d) einem Rechtsberater;
- e) einem Vertreter der Landwirtschaft, der vom Ministerium für Ackerbau und Domänen aus drei von der Vereinigung der Landwirtschaftskammern vorgeschlagenen Vertretern gewählt wird;
- f) einem Vertreter der Industrien, der von dem Ministerium der Volkswirtschaft aus drei von der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern vorgeschlagenen Vertretern gewählt wird;
- g) einem Vertreter des Handels, der von dem Ministerium der Volkswirtschaft aus drei von der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern vorgeschlagenen Vertretern gewählt wird.

Die unter dem Buchstaben a) vorgesehenen Fachingenieure benennt der Minister der Öffentlichen Arbeiten und des Verkehrs (hier kurz bezeichnet: Verkehrsminister) auf Grund einer Vorschlagsliste des Kollegiums der Ingenieure, das je drei Personen eines jeden der erwähnten Sondergebiete empfiehlt.

Die unter Buchstaben b) vorgesehenen Fachmänner für Finanz- und Wirtschaftsfragen benennt der Verkehrsminister auf Grund einer Vorschlagsliste des Oberen Wirtschaftsrates, der vier Personen dieses Sondergebietes empfiehlt.

Den Rechtsberater benennt der Justizminister auf Grund einer Vorschlagsliste des Hohen Rates der öffentlichen Rechtsanwälte, der drei Personen dieses Sonderfaches empfiehlt.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden durch königlichen Erlaß auf Vorschlag des Verkehrsministers für einen Zeitraum von vier Jahren ernannt.

Der Verwaltungsrat wählt in jedem Jahre unter seinen Mitgliedern einen Vorsitzenden.

Der Vorsitzende leitet die Verhandlungen des Verwaltungsrates.

Der Verkehrsminister kann den Sitzungen des Verwaltungsrates beiwohnen. In diesem Falle ist der Minister Vorsitzender des Verwaltungsrates.

In Abwesenheit des Vorsitzers werden die Verhandlungen des Verwaltungsrates von dem ältesten seiner Mitglieder geleitet.

Wenn ein Mitglied aus irgendeinem Grunde im Laufe der vier Jahre ausscheidet, so betätigt sich das Mitglied, das für ihn ernannt wird, nur bis zum Ablauf dieses Zeitabschnittes.

Wenn ein Mitglied wegen Ablauf des Auftrages ausscheidet, erfolgt die Ernennung eines neuen Mitglieds für die ganze Zeit von vier Jahren, die mit dem Tage der Veröffentlichung des hohen königlichen Erlasses über die Ernennung im Monitor Official (Staatsanzeiger) beginnt.

Ausscheidende Mitglieder werden durch Personen der Gruppe, der die ausgeschiedenen Mitglieder angehörten, ergänzt.

Art. 7.

Der Auftrag eines Mitgliedes im Verwaltungsrat ist mit dem eines Mitgliedes der gesetzgebenden Versammlung unvereinbar.

Mitglieder des Verwaltungsrates dürfen in keiner Form an Unternehmen, die Lieferungen oder Arbeiten für die CFR ausführen oder deren Interessen denjenigen der CFR entgegenstehen, beteiligt sein.

Beamte, die Mitglieder des Verwaltungsrates sind, haben diese Eigenschaft nur als zusätzliche Aufgabe und üben ihr Amt weiter aus.

Art. 8.

Der Verwaltungsrat versammelt sich wenigstens zweimal im Monat zu einem von ihm bestimmten Zeitpunkt oder er wird vom Verkehrsminister, vom Vorsitz oder in dringenden Fällen auch auf Ersuchen des Generaldirektors zusammenberufen.

Art. 9.

Der Verwaltungsrat beschließt allein oder mit Billigung der höheren Stelle im Rahmen der geltenden Gesetze und Bestimmungen die allgemeinen Richtlinien und Ausführungsbestimmungen hinsichtlich der CFR.

Er hat die im Gesetz vorgesehenen Befugnisse. Insbesondere

- a) prüft und genehmigt er den von der Generaldirektion aufgestellten Haushaltsentwurf über Einnahmen und Ausgaben und legt ihn dem Verkehrsminister zur gesetzlichen Genehmigung vor. Im allgemeinen Staatshaushalt erscheint der Haushaltsplan der CFR als Anhang in den Ziffern der Summe der Einnahmen und Ausgaben mit einem Überschuß oder etwaigen Mindereinnahmen;
- b) genehmigt er, unabhängig vom Gesetze der öffentlichen Rechnungslegung die Aufnahme und Durchführung von Einnahmen- und Ausgabentätigkeiten und die Versorgung mit Stoffen, die die Zuständigkeit des Generaldirektors und des Verwaltungsausschusses überschreitet;
- c) setzt er auf Vorschlag des Generaldirektors die Vorschrift für die Durchführung der Zahlungen durch die Generaldirektion und den Verwaltungsausschuß fest;
- d) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister den von der Generaldirektion für das abgelaufene Jahr aufgestellten Abschluß vor zusammen mit der Berechnung von Überschuß und Verlust, mit dem am Ende des Jahres abgeschlossenen Inventar, mit dem Stand der Verwaltung

der verschiedenen Sondermittel und mit dem Bericht der ständigen Kontrollkommission. Der Abschluß und der Anhang werden dem Hohen Rechnungshof zur Kontrolle geschickt;

- e) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister Vorschläge für Anleihen vor, die für Einrichtungen der CFR als unbedingt notwendig erachtet werden, um Mittel aus den Anleihen des Staates oder aus den durch das Gesetz genehmigten eigenen Anleihen zu erhalten;
- f) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister Vorschläge vor, um die im Haushalt vorgesehenen Gesamtausgaben zu überschreiten, wenn nachgewiesen ist, daß eine Mehreinnahme vorliegt, die die Mehrausgaben deckt, so daß das Gleichgewicht des Haushalts nicht bedroht wird.

Die im Haushaltsplan vorgesehenen Ausgaben für das Verwaltungspersonal können nicht erhöht werden. Die Genehmigung wird durch protokollierten Beschluß des Ministerrats auf Vorschlag des Verkehrsministers in Übereinstimmung mit dem Finanzminister gegeben;

- g) prüft und entscheidet er über die Vorschläge der Generaldirektion für die Beschaffung der notwendigen Beträge auf dem Wege der kurzfristigen Anleihe, damit der Betrieb nicht gestört wird, wenn die Einnahmen eines Jahresabschnitts für die Deckung der gewöhnlichen Ausgaben nicht ausreichen.

Diese Anleihen, deren Gesamtsumme 20 % der Roheinnahme des vergangenen Jahres nicht übersteigen darf, werden mit Bewilligung des Ministerrates aus dem Staatsschatz und nur, wenn dieser keine verfügbaren Mittel haben sollte, von Privaten verschafft;

- h) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister die verschiedenen Vorschläge für die Bereitstellung besonderer Mittel vor, die die CFR für den regelmäßigen Verlauf des Betriebes brauchen, und deren Bewilligung in die Zuständigkeit des Verkehrsministers und des Finanzministers fällt;
 - i) bewilligt er die nötigen Übertragungen im Rahmen der Haushaltsausgaben sowie auch die Unterhaltung und Eröffnung eines nachträglichen Kredites „Mittel für Krediteröffnung“, sofern dadurch die Ausgaben für das Verwaltungspersonal nicht vergrößert werden;
 - j) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister Vorschläge der Generaldirektion zur gesetzlichen Billigung des Verkaufs von Grundstücken, die nicht mehr gebraucht werden oder nicht mehr benutzbar sind, vor.
 - k) prüft und entscheidet er über Vorschläge für Ausschreibungen bis zu einem Werte von 10 000 000 Lei und legt sie bei höherem Werte dem Verkehrsminister vor, damit sie vom Ministerrate genehmigt werden;
 - l) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister die von der Generaldirektion aufgestellten Entwürfe neuer Strecken und Änderungen bestehender Strecken, Entwürfe der Tarife und Beförderungsbedingungen vor, der sie dem Ministerrate mit dem Gutachten des Oberrates für Beförderung und Tarife vorlegt;
- prüft er die Änderungen der Tarife, die der Verkehrsminister verlangt, indem er diese innerhalb von 14 Tagen mit begründeten Vorschlägen zurückgibt;

- m) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister Ver-
tragsentwürfe mit fremden Eisenbahnen oder anderen ausländischen Beförde-
rungsunternehmen zur Genehmigung vor;
- n) prüft und entscheidet er über Vorschläge des Generaldirektors für die Er-
nennung, Absetzung und den Austritt aus dem Dienste der Vizegeneral-
direktoren oder der leitenden Direktoren nach den Anwendungsbestimmungen
des Reglements zu dem gegenwärtigen Gesetze und nach dem Personal-
statut der CFR;
- o) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister den im
Artikel 71 des gegenwärtigen Gesetzes vorgesehenen Vierteljahresbericht der
Generaldirektion vor;
- p) prüft und legt er nach erfolgter Anerkennung dem Verkehrsminister den
Entwurf der Anwendungsbestimmungen zum Reglement des gegenwärtigen
Gesetzes und die Entwürfe irgendwelcher anderen Sonderbestimmungen vor,
der sie dem Ministerrat zur Bestätigung durch einen hohen königlichen Er-
laß vorlegt.

Art. 10.

Der Verwaltungsrat kann im Rahmen der durch dieses Gesetz festgelegten
finanziellen Zuständigkeiten Teile seiner Aufgaben dem Generaldirektor oder
dem Verwaltungsausschuß übertragen.

Art. 11.

Der Minister für die nationale Verteidigung (großer Generalstab) hat
einen Vertreter, der den Sitzungen des Verwaltungsrates beiwohnt, und der be-
ratende Stimme in allen allgemeinen Fragen hat.

In allen Fragen, die die unmittelbaren Belange des Heeres betreffen, ist
die Stimme dieses Vertreters entscheidend.

Art. 12.

Die Entscheidungen des Verwaltungsrats werden mit Stimmenmehrheit
und in Anwesenheit von wenigstens 7 Mitgliedern gefaßt, unter denen der Gene-
raldirektor oder sein Vertreter sein muß. Im Falle der Gleichheit entscheidet
die Stimme des Verkehrsministers, des Vorsitzers oder des ältesten Mitgliedes,
das gegebenenfalls an seiner Stelle vorsitzt.

Die Entscheidungen werden in einer Niederschrift über die Sitzung fest-
gelegt, in ein besonderes Buch, das für diesen Zweck bestimmt ist, übertragen
und in Abschrift dem Verkehrsminister übersandt.

Art. 13.

Der Generaldirektor legt dem Verwaltungsrat mit einem Bericht die
Angelegenheiten vor, die dessen Zuständigkeit unterliegen; er ist verpflichtet,
mit entscheidender Stimme an den Sitzungen teilzunehmen. Im Falle einer Ver-
hinderung ordnet er einen seiner Vizegeneraldirektoren ab, der ebenfalls ent-
scheidende Stimme hat.

Art. 14.

Jedes Mitglied des Verwaltungsrats hat das Recht, zu fordern, daß der
Generaldirektor ihm in der Versammlung die Akten oder Vorgänge zur Ver-
fügung stellt, die es benötigt, um sich über den Gegenstand zu unterrichten,
der dem Rate unterbreitet wird.

Der Vorsitzende und die Mitglieder des Verwaltungsrats, ausgenommen der Generaldirektor, können keine anderen Aufgaben und Aufträge in der Verwaltung und Leitung der CFR haben.

Art. 15.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats erhalten eine monatliche Vergütung, die durch den Haushalt festgesetzt wird.

Diese Vergütung wird unabhängig von irgendwelchen anderen staatlichen Bezügen bezahlt.

B. Generaldirektion.

Art. 16.

Die Leitung der Generaldirektion ist einem Generaldirektor anvertraut, der auf Vorschlag des Verkehrsministers durch Königlichen Erlaß ernannt wird. Der Generaldirektor kann durch Beschluß des Verwaltungsrats abberufen werden, wenn er die Gesetze übertritt oder der CFR schwere Nachteile verursacht. Der Generaldirektor vertritt selbst oder durch einen Beauftragten die CFR gegenüber dritten Personen vor dem Gericht und den Behörden.

Er wird unterstützt von 4 Vizegeneraldirektoren.

Art. 17.

Dem Generaldirektor untersteht das gesamte Personal. Er hat folgende Befugnisse:

- a) Er leitet die CFR vom Verwaltungs-, technischen, kaufmännischen, industriellen und finanziellen Gesichtspunkte aus im Rahmen der geltenden Gesetze und Bestimmungen;
- b) er verfügt und beaufsichtigt die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats und des Verwaltungsausschusses, sowie auch der von den CFR abgeschlossenen Übereinkommen;
- c) er genehmigt die Einnahmen und Ausgaben, wie auch die Beschaffung von Stoffen bis 10 000 000 Lei durch öffentliche Ausschreibungen und bis 3 000 000 Lei bei freihändiger Vergebung;
- d) er genehmigt Übertragungen der Ausgaben im Rahmen des Haushalts, sowie die Erhöhung von Krediteröffnungsmitteln bis 1 000 000 Lei, jedoch dürfen die Ausgaben für das Verwaltungspersonal nicht erhöht werden;
- e) er genehmigt Vergleiche zur Beilegung von Streitigkeiten bis zum Wert von 1 000 000 Lei;
- f) er erwägt und stellt die Entwürfe des Haushaltsplanes, der Tarife, der Übereinkommen, der Arbeiten usw. auf, die nachher vom Verwaltungsrat geprüft oder beschlossen werden;
- g) er verteilt zwischen den Direktionen und den Dienststellen die Ausgaben im Rahmen des Haushaltsplans;
- h) im Rahmen der Bedingungen des Personalstatuts der CFR spricht er die Ernennungen, Beförderungen, Versetzungen, Austritte aus dem Dienst aller Art, Strafmaßnahmen und Überweisung an den Disziplinarbevollmächtigten des Personals aus, bei Vizegeneraldirektoren und leitenden Direktoren jedoch mit Genehmigung des Verwaltungsrats;

- i) er schickt Abordnungen oder nimmt selbst mit Bewilligung des Verwaltungsrates an inneren oder zwischenstaatlichen Zusammenkünften teil, in denen über irgendwelche Angelegenheiten der Eisenbahnen verhandelt wird. Er kann besondere Erwägungen und Untersuchungen anordnen;
- j) er legt dem Verkehrsminister die Entscheidungen des Verwaltungsrats und die Arbeiten der Generaldirektion vor, die der höheren Genehmigung bedürfen.

Art. 18.

Neben dem Generaldirektor wird ein besonderes Büro für die Rechnungsprüfung und (sonstige) Unterrichtung gebildet.

Art. 19.

Der Generaldirektor kann den Vizegeneraldirektoren oder anderen nachgeordneten Organen seine Befugnisse vollständig oder teilweise übertragen.

Art. 20.

Der Generaldirektor wird in seiner Abwesenheit von einem seiner Vizegeneraldirektoren vertreten, der zu diesem Zweck von ihm beauftragt wird.

Bei Abwesenheit eines Vizegeneraldirektors werden dessen Befugnisse durch den Generaldirektor einem anderen Vizegeneraldirektor übertragen.

C. Verwaltungsausschuß.

Art. 21.

Neben der Generaldirektion ist ein Verwaltungsausschuß eingerichtet, der aus dem Generaldirektor als Vorsitzender und aus den vier Vizegeneraldirektoren als Mitgliedern besteht.

An den Sitzungen des Verwaltungsausschusses nimmt der Regierungskommissar mit den unter Artikel 72—73 angegebenen Rechten teil.

Die leitenden Direktoren können zu den Sitzungen des Ausschusses eingeladen werden, um mit Genehmigung des Generaldirektors zu berichten.

Art. 22.

Der Verwaltungsausschuß hat folgende Befugnisse:

- a) Er prüft und begutachtet alle Angelegenheiten, die demnächst der Entscheidung des Verwaltungsrats unterliegen, sofern nicht die Notwendigkeit einer Prüfung durch eine höhere Stelle vorliegt;
- b) er genehmigt die Aufnahme und die Durchführung von Einnahmen und Ausgaben sowie auch die Beschaffung von Stoffen von 10 000 000 Lei bis 20 000 000 Lei durch öffentliche Ausschreibung und von 3 000 000 Lei bis 6 000 000 Lei bei freihändiger Vergebung;
- c) er genehmigt Übertragungen im Rahmen des Ausgabenhaushalts sowie die Erhöhung von Krediteröffnungsmitteln von 1 000 000 Lei bis 5 000 000 Lei, jedoch dürfen die Ausgaben für das Verwaltungspersonal nicht erhöht werden;
- d) er genehmigt Vergleiche zur Beilegung von Rechtsstreitigkeiten im Wert von 1 000 000 Lei bis 3 000 000 Lei.

Art. 23.

Der Verwaltungsausschuß wird nach Bedarf vom Vorsitzenden einberufen, der die Tagesordnung festsetzt.

Gutachten und Beschlüsse des Verwaltungsausschusses werden mit Stimmenmehrheit angenommen.

Stimmrecht haben: der Vorsitzende und die Mitglieder des Verwaltungsausschusses; ausgenommen ist dabei, obwohl Mitglied des Ausschusses, nur der Vizegeneraldirektor, in dessen Zuständigkeit die zu behandelnde Angelegenheit fällt, und über die er vor dem Ausschuß berichtet.

Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Der Vorsitzende hat das Recht, wenn er es für angezeigt hält, aus der Beratung des Verwaltungsausschusses jede Angelegenheit herauszunehmen und zu bestimmen, daß sie der Entscheidung des Verwaltungsrats unterbreitet wird.

Art. 24.

Die Mitglieder des Verwaltungsausschusses erhalten eine monatliche Vergütung, die jährlich im Haushalt festgesetzt wird. Sie wird unabhängig von jeder anderen Vergütung gezahlt.

D. Zentralkontrollstellen, Zentraldienststellen und Direktionsgruppen.

Art. 25.

Die Generalkontrollstelle setzt sich aus den Zentralkontrollstellen und Zentraldienststellen zusammen, sowie auch aus anderen Zentral- und Außenunterabteilungen.

Art. 26.

Die Zentralkontrollstellen und -dienststellen werden in folgende vier Gruppen eingeteilt:

I. Verwaltungsdienst, umfassend:

- a) Verwaltungsdirektion (Ad), die alle Arbeiten ausführt, die das Personal, das Sekretariat und die Registratur betreffen.
- b) Kontrollkontrollstelle (V), die die Prüfung der Verwaltung, die Prüfung der Einnahmen und Ausgaben und die höhere Prüfung der Geschäftsführung ausführt.
- c) Direktion des Rechtswesens (J), die die rechtlichen Fragen prüft und die Belange der CFR bei den gerichtlichen Stellen vertritt.
- d) Direktion für das Gesundheitswesen (R), die die Gesundheitslehre, die Gesundheitspflege und die ärztliche Hilfe für das Personal der CFR wahrnimmt.
- e) Schuldienst (Sc), der den Fachunterricht wahrnimmt.

II. Betrieb, umfassend:

- a) Verkehrsdienst (M), der die Beförderung von Reisenden und Gütern unter Berücksichtigung des Verkehrs wahrnimmt.
- b) Beförderungsdienst (T), der die Bewegung aller Züge auf dem ganzen Netze der CFR durchführt.

- c) Bahnerhaltungsdirektion (L), die den guten Zustand der Strecken, der Bauwerke, der Einrichtungen und Kunstbauten, sowie auch ihre Vervollständigung und Verbesserung wahrnimmt.

III. Technik, umfassend:

- a) Studiendirektion (S), die die Mittel zur Vervollständigung und Anpassung an die Fortschritte der Eisenbahn erwägt.
b) Neubaudirektion (L. S.), die den Bau von neuen Strecken und Bauten ausführt.
c) Brückendirektion (D), die den Bau und die Unterhaltung der Brücken ausführt.
d) Werkstättendirektion (A), die die Unterhaltung, die Prüfung und Vergrößerung des Fahrzeugparks ausführt.

IV. Wirtschaft, umfassend:

- a) Statistischer Dienst (ST), der die statistischen Angaben der CFR sammelt, ordnet und verarbeitet.
b) Finanzdirektion (F), die alle finanziellen und Rechnungsmaßnahmen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ausführt.
c) Kommerzielle Direktion (C), die die Tarife für Reisende, Güter und Gepäck erwägt, ausarbeitet und ihre Anwendung überwacht.
d) Wirtschaftsdirektion (E), der die Versorgung der CFR mit den nötigen Stoffen und Gegenständen obliegt.

Die Leitung einer jeden dieser Direktionsgruppen ist einem Vizegeneraldirektor anvertraut.

Die Aufgaben und Vollmachten der Vizegeneraldirektoren werden diesen vom Generaldirektor übertragen¹.

Art. 27.

Die Direktionen umfassen in folgender Reihenfolge:

im Zentraldienst:

- a) Dienststellen,
b) Inspektionen, Divisionen oder technische Büros,
c) Büros;

im Außendienst:

- a) Dienststellen,
b) Inspektionen,
c) Divisionen,
d) Zentralen für Autobusse.

Die Zahl der Dienststellen für jede Direktion im Zentraldienst, ihre Unterteilungen sowie die Einheiten des Außendienstes und ihre Unterteilungen, werden vom Generaldirektor durch innere Bestimmungen festgesetzt.

¹ Gruppe I: Theodor Bals, II: Georg Tanaitopol, III: Traian Pâravu, IV: Aron Puşcariu.

Art. 28.

Die Zentralkontrollstellen, die Zentralkontrollstellen sowie die anderen Zentral- und Außendienstunterabteilungen werden von Beamten der CFR geleitet, die nach diesem Gesetze und dem Personalstatut der CFR beauftragt werden, und denen die Aufgaben und Rechte vom Generaldirektor, von dem sie ausschließlich abhängen, übertragen werden.

Kapitel III.

Haftung.

A. Haftung der Mitglieder des Verwaltungsrats.

Art. 29.

In Ausübung der ihnen durch dieses Gesetz übertragenen Befugnisse haben die Mitglieder des Verwaltungsrats die im Gesetze zum Schutze des öffentlichen Vermögens vorgesehene Verantwortung.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates können abberufen werden, wenn erwiesen wird, daß sie mit offensichtlicher Fahrlässigkeit oder Vorsätzlichkeit beim Schutze des Vermögens oder der Belange der CFR gearbeitet haben. Die Abberufung wird durch einen hohen königlichen Erlaß auf Vorschlag des Verkehrsministers auf Grund eines Gutachtens eines Untersuchungsausschusses verkündet. Dieser besteht aus einem Vorsitzenden des Kassationshofes und einem Präsidenten des hohen Rechnungshofes, beauftragt von diesem, und einem vom Ministerpräsidenten beauftragten Generalkontrollleur des Präsidiums des Ministerrates, der die Verteidigung der beschuldigten Mitglieder anhören wird.

Die CFR sind gesetzlich verantwortlich für die Handlungen ihrer Leiter und können das Mitglied des Verwaltungsrats, das Private durch Ausführung einer Handlung, die einen Mißbrauch der Macht oder eine Überschreitung der Grenzen seiner Befugnisse bildet, schädigt, haftbar machen. Dasselbe Recht haben die CFR, wenn von ihnen eine Entschädigung von Privaten für Schäden verlangt wird, die sie durch Rechtsverletzungen von Mitgliedern des Verwaltungsrates erlitten haben.

Im Hinblick auf ihr Entschädigungsrecht haben die CFR auf das gesamte Vermögen der Schuldigen ein Vorrecht, dessen Eintragung sie gleichzeitig mit Einleitung des gerichtlichen Verfahrens verlangen können, sowie auch das Recht, alle Sicherungsmaßnahmen hinsichtlich des beweglichen Vermögens zu ergreifen.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats, die in ihren Berichten aller Art an den Verkehrsminister, die Gesetzgebende Versammlung oder den Ministerrat vorsätzlich unwahre Tatsachen vorgebracht oder ganz oder teilweise Tatsachen hinsichtlich der Lage der CFR verborgen haben, werden mit einer Strafe von 500 000 Lei bestraft, außer der schwereren Strafe nach den Strafgesetzbüchern.

B. Haftpflicht des Personals.

Art. 30.

Jeder Beamte, Angestellte, Handwerker oder Arbeiter der CFR, der sich in Ausübung seiner Tätigkeit eines im Betriebs- und Polizeigesetz der CFR, im Strafgesetz, im Gesetz zum Schutz des öffentlichen Vermögens oder irgend einem anderen Gesetz vorgesehenen Verbrechens, Vergehens oder Übertretung schuldig macht, wird nach den Bestimmungen dieser Gesetze verfolgt und bestraft, wobei er gleichzeitig gegenüber den CFR auch für Schäden haftet, für die gegebenenfalls die CFR aus dieser Tat verantwortlich sind.

Art. 31.

Jeder Beamte, Angestellte, Handwerker oder Arbeiter der CFR ist für strenge und richtige Erfüllung des Dienstes und für jede Handlung oder Unterlassung verantwortlich, durch die er vorsätzlich oder fahrlässig unter Verletzung der Gesetze, Bestimmungen und Vorschriften irgendwelche Nachteile den CFR zufügen sollte.

Wenn der Nachteil und der Fehler durch mehrere verschuldet sind, sind alle gemeinsam für die Entschädigung verantwortlich.

Die CFR haben im Hinblick auf ihre Schäden auf das gesamte Vermögen des Schuldigen ein Vorrecht, dessen Eintragung sie nach Feststellung des Schadens fordern können. Sie haben auch das Recht, alle Sicherheitsmaßnahmen hinsichtlich des beweglichen Vermögens zu ergreifen.

Die CFR haben auch das Vorrecht auf ein Drittel des Gehalts (einschließlich aller Nebenbezüge) des Schuldigen. Dieses Vorrecht wird amtlich durch Einbehaltung ausgeübt.

Die Fehler oder Verluste werden jeweils verschieden von Kommissionen oder beauftragten Stellen der Generaldirektion festgestellt.

Auf Grund dieser Feststellungen erläßt die Generaldirektion eine einstweilige Verfügung.

Gegen diese Entscheidung hat der Beschuldigte das Recht der Berufung beim hohen Rechnungshofe innerhalb 60 Tagen nach der Bekanntgabe.

Bei Eisenbahnunfällen jeder Art sowie im Falle eines den CFR zugefügten Verlustes oder Fehlers hat die Generaldirektion das Recht, auf Grund des Gutachtens der Untersuchungsorgane eine Teilsumme des verursachten Schadens zu schätzen und festzustellen, die jedem Besoldeten entsprechend seiner Schuld und Verantwortlichkeit auferlegt wird.

Alle den CFR nach den obigen Vorschriften geschuldeten Summen sind vor sämtlichen anderen Forderungen anderer Behörden oder Privater bevorrechtigt.

Das Vorrecht wird wirksam mit seiner Eintragung, aber hinsichtlich des Drittels vom Gehalt (mit allen Nebenbezügen) bereits mit dem Verursachen des Schadens.

Das Vorrecht der CFR für alle in diesem Artikel vorgesehenen Schuldforderungen wird in Übereinstimmung mit dem Gesetz zur Vereinfachung des gerichtlichen Verfahrens verwirklicht.

Bei der Verhängung von Beschlagnahmen jeder Art können die CFR gesetzliche Erklärungen abgeben und die Höhe der Einbehaltungen sowie auch den verfügbaren Teil durch eine amtliche Zuschrift bekanntgeben, die das Gericht berücksichtigen muß, selbst wenn die CFR nicht zur Verhandlung erscheinen sollten.

Art. 32.

Wer einem Beamten der CFR Geld, Leistungen oder Vorteile gewährt oder verspricht, damit er Handlungen oder Leistungen vornimmt oder unterläßt, die seinen Dienst betreffen, selbst wenn er dazu verpflichtet ist, für die jedoch das Gesetz keine Bezahlung vorsieht, wird ebenso wie der bestochene Beamte gemäß dem Strafgesetz bestraft.

Kapitel IV.

Bestimmungen über das Personal.

Art. 33.

Das gesamte Personal der CFR von jeder Gruppe oder von jedem Fach ist nur dem Personalstatut der CFR und seinen Bestimmungen unterworfen, für alles was betrifft: die Personalgruppen, die Tätigkeiten und ihre Einteilung in Gruppen und Klassen, Aufnahmebedingungen, Versetzungen aus einer Tätigkeit in die andere, Beförderungen und Dienstaustritte, Pensionierungen, Beurlaubungen, Gehälter, Entschädigungen, Pflichten, Zusammensetzung der Ausschüsse für die Untersuchung von Unfällen und der Disziplinausschüsse, Anklageerhebung gegen diese wegen Pflichtverletzung, Strafmaßnahmen wie auch alle anderen Bestimmungen hinsichtlich des Personals, bei Ausschaltung sämtlicher anderer Allgemein- oder Sondergesetze. Beamte und Angestellte, die verschiedenen anderen Sonderkörperschaften angehören, können der Bestimmungen ihrer Sondergesetze nur hinsichtlich ihres Ranges und ihrer Beförderung in den betreffenden Rang der Körperschaft teilhaft werden.

Die Rechtsanwälte der CFR sind hinsichtlich ihrer Ernennung, Beförderung, Pensionierung und Disziplin den Bestimmungen des Gesetzes der Körperschaft der öffentlichen Rechtsanwälte unterstellt.

Art. 34.

Das in Artikel 67 des Betriebs- und Polizeigesetzes der CFR vorgesehene Personal ist den Gerichtsbeamten vollständig gleichgestellt.

Art. 35.

In Zeiten des Friedens ist das in der Reserve und Miliz stehende Personal der CFR von Manövern, Waffenübungen und Wachtdiensten befreit, wenn ihre Abwesenheit vom Dienst von der Generaldirektion in Übereinstimmung mit dem Großen Generalstab als für den Betrieb nachteilig angesehen werden sollte.

Vom Augenblick der Mobilmachung an kann eine Amtsniederlegung des Personals der CFR nur vom Minister der nationalen Verteidigung genehmigt werden.

Kapitel V.

Haushalt, Finanzgebarung, Buchhaltung und Abschluß.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Art. 36.

In Abweichung von den Bestimmungen des Gesetzes über die öffentliche Buchhaltung sind die CFR verpflichtet, die Buchung der Gelder und Stoffe, des Gesamtvermögens, das sie verwalten, nach den üblichen Regeln der industriellen und kaufmännischen doppelten Buchführung vorzunehmen.

Die Buchführung über die Gelder muß den gesamten Bargeldverkehr wiedergeben.

Als Einnahmen sind alle Eingänge in Bargeld anzusehen.

Für jede Einnahme händigen die CFR eine der Art des betreffenden Eingangs entsprechende Empfangsbescheinigung über die Summe aus.

Zahlungen sind alle Ausgaben in Bargeld.

Sie geschehen auf besondere Anweisung und auf Zahlungslisten, Schecks und Zahlungsaufträge. Einzahlungen und Zahlungen können auch durch Vergütungen und Überweisungen auf Konten geschehen.

Alle Einnahmen und Zahlungen werden durch Abschlußrechnungen durchgeführt. Einnahmen sind bestimmte und flüssige Werte oder Beträge, die den CFR als Ergebnis des Betriebes im Laufe eines Haushaltsjahres zustehen, sei es, daß sie eingezogen wurden, sei es, daß sie später einzuziehen sind. Die Summen, die sich aus dem Verkauf von Stoffen oder anderen Gegenständen ergeben, die Beträge, die Dritten aus Einnahmen für deren Rechnung zustehen, sowie Mehrerhebungen, auch soweit sie nicht aus dem Betrieb stammen, sind als Einnahmen zu betrachten und demgemäß zu behandeln.

Ausgaben sind Beträge oder Werte jeder Art, die im Laufe eines Haushaltsjahres für den Betrieb oder für Einrichtungen verbraucht werden.

Zahlungen für die Beschaffung von Materialien werden als Ausgaben betrachtet, wenn diese Stoffe tatsächlich verbraucht oder dem Verbrauch zugeführt werden, aber nur soweit dies im Laufe des Haushaltsjahres erfolgt.

Einnahmen und Ausgaben werden nach den Artikeln des Haushaltsplanes durchgeführt.

Art. 37.

In Abweichung von dem Gesetz über die öffentliche Buchhaltung können die CFR:

- a) Die zuviel und ohne Titel aus dem Inlandverkehr oder von ausländischen Eisenbahnen eingehobenen Beträge, die für Rechnung dritter Personen eingezogenen Beträge zurückerstatten, die dem Personal der CFR zustehenden Rückerstattungen jeder Art bezahlen, die von den entsprechenden Einhebungen abzusetzen sind, und deren Zahlungen unmittelbar von den Konten zu leisten sind, auf die sie verrechnet worden sind,
- b) Ausgabeverpflichtungen bis zum Schluß des Haushaltsjahres mit der Bedingung übernehmen, daß die Erfüllung spätestens am 31. März erfolgen wird,

- c) aus den betreffenden Konten des Abschlusses die in den früheren Haushaltsjahren nicht beglichenen Beträge bezahlen,
- d) Zahlungsaufträge erteilen, betreffend mehrere Ausgabenartikel, wenn sie sich auf eine einzige Arbeit beziehen oder Zahlungen aus der Verwaltungskasse betreffen.

B. Einnahmen und Ausgaben.

Art. 38.

Die Einnahmen und Ausgaben werden durch den Haushaltsplan für jedes Rechnungsjahr festgesetzt.

Der Haushaltsplan umfaßt:

Bei den Einnahmen:

Die Einnahmen aus dem Reise-, Gepäck-, Roll-, Speditions-, Güterverkehr und sonstige Einnahmen.

Bei den Ausgaben:

1. Die ordentlichen Ausgaben, die umfassen:

- a) Die Ausgaben für den Betrieb, die Erhaltung und Erneuerung der Strecken, die Bauten, die Einrichtungen und das rollende Material.

Unter Erhaltungsausgaben versteht man die Ausgaben, die für die Erneuerung derjenigen Gegenstände, die ihre Abnutzungsfrist erreicht haben, nötig sind.

Die Ausgaben für Erhaltung und Erneuerung (Tilgung) werden in jedem Jahr von dem Verwaltungsrat auf Grund der Vorschläge des Generaldirektors in den Grenzen der Haushalts- und finanziellen Mittel festgesetzt, um die Bedürfnisse des Verkehrs zu befriedigen.

- b) Ausgaben für das Verwaltungs- und technische Personal.

Die Ausgaben für das Personal werden in den Anhängen zum Haushaltsplan auf Grund der ausführlichen Listen nachgewiesen.

- c) Die Zinsen für aufgenommene Anleihen der CFR und

- d) die von den CFR zu leistenden Unterstützungen.

2. Die außerordentlichen Ausgaben, die umfassen:

Die Ausgaben für Investitionen (Erweiterungen), nämlich Ausgaben bestimmt zur Ausführung neuer Bauten, Strecken, Bauwerke, Einrichtungen und rollendes Material.

Diese Ausgaben können durch Mehreinnahmen oder durch außerordentliche Mittel (Anleihen, Zuschüsse usw.) gedeckt werden.

Die CFR werden für bestimmte Zeitabschnitte einen inneren Haushaltsplan über die Ausführung des allgemeinen Haushaltsplanes aufstellen.

Bei Aufstellung des Haushaltsplanes für bestimmte Zeitabschnitte ist die Art der Arbeiten und die Intensität der Arbeitsperiode durch Abweichen von den Bestimmungen des Artikels 66 und 69 des Gesetzes über die öffentliche Buchhaltung zu berücksichtigen.

Art. 39.

Die CFR müssen Tarife in solcher Höhe aufstellen, daß die tatsächlichen Einnahmen alle ordentlichen Ausgaben und die Raten der aufgenommenen Anleihen für den Betrieb und Einrichtungen decken.

Art. 40.

Wenn das höhere Staatsinteresse die Ausführung von Leistungen oder besonderen Arbeiten erfordert, können die Haushaltsausgaben durch Gesetz auf Vorschlag des Verkehrsministers im Einverständnis mit dem Finanzminister erhöht werden.

Gleichzeitig mit der Bewilligung der Mehrausgaben für die Bezahlung der ausgeführten Arbeiten und geleisteten Dienste für den Staat wird durch das Gesetz auch über die Deckungsmittel entschieden, die der selbständigen Verwaltung der CFR gewährt werden.

Diese Ausgaben und ihre Deckung sind in den Haushaltsplan unter einem Sonderabschnitt: „Sonderausgaben und -einnahmen“ aufzunehmen.

Art. 41.

Im laufenden ordentlichen Haushaltsplan können im Bedürfnisfalle oder zur Erreichung eines besseren Betriebsergebnisses die vorgesehenen Gesamtausgaben überschritten werden, ohne daß die betreffenden Verwaltungspersonalausgaben des Haushalts erhöht werden, mit der ausdrücklichen Bedingung, daß Mehreinnahmen bestehen, die die vorgeschlagenen Mehrausgaben decken.

Die Genehmigung wird durch einen Erlaß des Ministerrats auf Vorschlag des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanzminister erteilt.

Für nicht verbrauchte Beträge des Haushalts für Personal und Stoffe werden mit Ablauf des Haushaltsjahres die Genehmigungen ungültig.

C. Anleihen und andere Operationen.

Art. 42.

Wenn im laufenden Rechnungsjahr die Einnahmen nicht ausreichen, um die gewöhnlichen Ausgaben zu decken, können die CFR die nötigen Vorschüsse vom Staatsschatz erhalten.

Wenn diese Vorschüsse vom Staatsschatz nicht zu erlangen sind, werden sich die CFR mit Genehmigung des Ministerrats die notwendigen Beträge durch Anleihen von anderer Seite verschaffen.

Für jedes Rechnungsjahr dürfen diese gesamten Vorschüsse und Anleihen 20 % der Gesamteinnahmen des vergangenen Jahres nicht überschreiten.

Art. 43.

Etwaige am Ende des Jahres festgestellte Fehlbeträge sind durch Vorschüsse aus Mitteln des Staates unter der Bezeichnung Anleihe mit Genehmigung des Ministerrats auf Vorschlag des Verkehrsministers in Übereinstimmung mit dem Finanzminister zu decken.

Art. 44.

Für die geliehenen Beträge zahlen die CFR Zinsen, und zwar bei Anleihen von Privaten, wie mit diesen vereinbart, bei Anleihen vom Staatsschatz aber den Diskontsatz der Nationalbank vom Tage des Anleiheabschlusses.

Art. 45.

Die CFR können, wenn sie durch ein Sondergesetz ermächtigt werden, Anleihen auf lange Zeit aufnehmen zur Ausführung von notwendigen Einrichtungen,

die Ausgaben nach sich ziehen, die die CFR aus ihren Einnahmen nicht bestreiten können.

Auf Grund eines Gesetzes können die CFR Schuldscheine ausgeben, um die für die Einrichtungen erforderlichen Mittel zu beschaffen oder um Bauunternehmer und Lieferer zu bezahlen, mit denen sie Verträge über die Einrichtungen abgeschlossen haben.

Art. 46.

Die Durchführung der Einzahlungen und Zahlungen kann durch die Nationalbank und deren Niederlassungen oder Nebenstellen, durch die Spar- und Hinterlegungskasse, durch die Nationale Spar- und Postscheckkasse und durch andere vom Finanzministerium ermächtigte Banken geschehen.

Amtliche Zahlstellen der CFR sind: Die Hauptkasse, die Bezirkskassen, die Bahnhofskassen und die Verwaltungskassen.

Die amtlichen Zahlstellen haben nur die für die laufenden Zahlungen nötigen Beträge in Verwahrung.

Die CFR können Bargeld nur bei der Rumänischen Nationalbank, der Spar- und Hinterlegungskasse und der Spar- und Postscheckkasse hinterlegen, mit Ausnahme der Einnahmen aus dem zwischenstaatlichen Verkehr, die bei Banken im Ausland hinterlegt werden können.

Art. 47.

Alle Einnahmen und bestimmte und flüssige Schuldforderungen der CFR können verfolgt und eingehoben werden nach dem Gesetz über die Vereinheitlichung der Steuerordnung.

Art. 48.

Die Rechnungsvordrucke, Zahlungsanweisungen und Zahlungen sind in den Dienstvorschriften der CFR vorgesehen. Sie sind nach den Bestimmungen dieser Vorschriften in Abweichung von den Bestimmungen des Gesetzes der öffentlichen Buchhaltung zu benutzen.

D. Einrichtungsgegenstände, Abschluß, Sonderfonds.

Art. 49.

Die CFR haben das im Artikel 2 vorgesehene Inventarverzeichnis, das die Abschätzung der beweglichen und unbeweglichen Güter, wie auch alle Forderungen und Schulden umfaßt, auf dem laufenden zu halten.

In einem Zeitraum von höchstens 10 Jahren hat eine Wiederabschätzung aller Güter unter Berichtigung der Zahlen des Abschlusses zu erfolgen.

Die Forderungen und Schulden sind in Zahlen im Abschluß darzustellen.

Die Bewertung der Stoffe auf Lager hat zu den Preisen, zu denen der Betrieb sie in dem laufenden Rechnungsjahr verbucht hat, zu erfolgen.

Bei Gütern, die ihrer Art nach der Abnutzung und Wertverminderung unterliegen, wird ein Abnutzungs- und Wertminderungssatz mit Genehmigung des Verwaltungsrats auf Grund des Vorschlages der Generaldirektion festgesetzt, der den üblichen Normen bei den hauptsächlichsten ausländischen Eisenbahnen Rechnung trägt.

Art. 50.

Die CFR stellen ein Muster für ihren Jahresabschluß auf, das dem Verkehrsminister zur Genehmigung vorgelegt wird.

Der Generaldirektor hat den „Abschluß“ und das „Gewinn- und Verlustkonto“ dem Verwaltungsrat zur Genehmigung vorzulegen und einen Bericht beizufügen.

Der Bericht hat eine Zergliederung der hauptsächlichsten Konten des Abschlusses zu umfassen und ihre Veränderungen gegenüber denselben Konten des Abschlusses des vergangenen Jahres anzugeben.

Der Abschluß und das Gewinn- und Verlustkonto mit dem Bericht werden dem Verkehrsminister zur Kenntnis vorgelegt, der sie nach Prüfung dem Finanzminister überreicht, damit sie der Kontrolle des Hohen Rechnungshofes vorgelegt werden.

Art. 51.

Von dem Rohgewinn wird in jedem Jahre ein Satz von mindestens 2 % bis zu einem Höchstsatz, der vom Verwaltungsrat mit Genehmigung des Verkehrsministers festgesetzt wird, vorgesehen, um einen Fonds, genannt „Fonds der Erneuerung“ (Schuldentilgung), zu bilden, der für die Ergänzung der Arbeiten für die Erneuerungen bestimmt ist, die durch entsprechende Ausgaben des Haushalts nicht gedeckt worden sind.

Dieser Fonds wird für den Ersatz der Einrichtungsgegenstände der CFR, der nicht mit den ordentlichen Ausgaben des Haushalts durchgeführt werden kann, gebraucht, wie im Artikel 38 erklärt worden ist. Bei seiner Bildung sind die Beträge, die für die Strecken, Einrichtungen und das rollende Material vorgesehen sind, zu unterscheiden.

Art. 52.

Der Reingewinn ist wie folgt zu verteilen:

1. Es sind etwaige Verluste des letzten Rechnungsjahres zu decken.
2. Was übrigbleibt, wird dem Staatsschatz übergeben, falls es nicht für die Ausgaben der Einrichtungen (Erweiterung) benötigt wird.

Art. 53.

Die CFR können aus den Reingewinnen auch andere Fonds mit Genehmigung des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanzminister einrichten.

Art. 54.

Für jeden dieser Fonds hat die Buchhaltung ein besonderes Konto zu führen.

Die Beträge eines jeden Fonds sind streng nach ihren Bestimmungen und nicht zugunsten des Haushalts zu verwenden.

In den Jahren, in denen Investitionen aus laufenden Einnahmen der CFR gemacht worden sind, ist das Vermögen der CFR um deren Gegenwert zu erhöhen.

Kapitel VI.

Leistungsverträge. Vorratbeschaffung.

Art. 55.

Um ihren Verpflichtungen hinsichtlich des Bedarfs des Betriebes und der Arbeiten an Material nachzukommen, richten die CFR rechtzeitig Lager von Stoffen und Ersatzstücken ein.

Für jedes Rechnungsjahr richten die CFR auf Grund der Voranschläge der Ausgaben für Stoffe, die in dem Generalhaushaltsplan für Ausgaben aufgenommen sind, einen inneren Haushaltsplan für die Versorgung ein, aus dem sie die notwendigen Lieferungen des betreffenden Rechnungsjahres aufgeben und bezahlen.

Die CFR können die benötigten Stoffe auch für den Bedarf des folgenden Rechnungsjahres bestellen, wobei der Verwaltungsrat das Recht hat, um den Gang des Betriebes zu sichern, die Bestellung von Stoffen auf Rechnung des inneren Haushalts zur Versorgung des folgenden Rechnungsjahres zu genehmigen.

Art. 56.

Die CFR können mit Genehmigung des Ministerrats Leistungs- und Stofflieferungsverträge abschließen, sowie auch Verkäufe oder Verarbeitung alter oder gebrauchter Stoffe im Laufe mehrerer Jahre mit Ratenzahlungen tätigen, die über mehrere Rechnungsjahre vorgesehen werden.

Art. 57.

Leistungen und Lieferungen für die CFR werden in Abweichung vom Gesetz der öffentlichen Buchhaltung und von den Vorschriften des Zentralamts für Ausschreibungen nach den folgenden Grundsätzen ausgeführt.

Art. 58.

Leistungen und Lieferungen werden öffentlich ausgeschrieben, ausgenommen in folgenden Fällen:

- a) Wenn für die Ausführung einer Lieferung eine technische und finanzielle Befähigung gefordert wird, ohne die eine gute Ausführung nicht gesichert ist;
- b) wenn das militärische Interesse oder die Sicherheit des Staates eine öffentliche Ausschreibung nicht zuläßt, oder eine dringende Notwendigkeit für die Ausführung vorliegt;
- c) wenn die zu erwerbenden Stoffe oder Gegenstände Kunsterzeugnisse, Instrumente oder Präzisionsmaschinen sind, deren Ausführung nur Künstlern oder Fachleuten anvertraut werden kann, oder wenn es sich um Lieferungen handelt, deren Herstellung durch Patent geschützt ist, oder wenn der Verkauf nur durch eine Stelle allein erfolgt;
- d) wenn die Lieferung durch eigene Erzeugung industrieller Unternehmungen des Staates, der Provinzen oder Gemeinden erfolgt;
- e) wenn im Laufe der Ausführung der Lieferung sich ergibt, daß Ergänzungen nötig werden, die nicht vorgesehen worden sind und diese nicht um mehr als 20 % den Gesamtwert der ersten Zuschlagserteilung übersteigen;
- f) wenn die Lieferungen einen Wert bis 100 000 Lei für jede Art von Stoff, jede Arbeit und jeden Lieferer haben, und die Teilung der Lieferungen untersagt ist.

In den oben aufgezählten Fällen werden die CFR bestimmen, ob durch beschränkte Ausschreibung, durch freie Abmachung zu verfahren ist, oder ob die Arbeiten in eigener Verwaltung auszuführen sind.

Art. 59.

Die Ankündigung der Ausschreibungen geschieht in der Foaia Lizitatiilor CFR — Blatt für Ausschreibungen der CFR —; wenn aber der Wert der Arbeiten oder Lieferungen 1 000 000 Lei überschreitet, so werden sie auszugsweise auch im Monitor Oficial und in einem oder mehreren wichtigen Tagesblättern des Landes veröffentlicht.

Ausschreibungen erfolgen auf Grund von Plänen, Maßen, Kostenüberschlägen und Ausschreibungsbedingungen, umfassend alle Bedingungen für die Arbeiten und Lieferungen, Art der Zahlung, Zeitpunkt der Lieferung, etwaige Beschränkungen hinsichtlich der zu liefernden Menge, sowie der Art der Zuschlagserteilung.

Der Zeitraum für die öffentlichen Ausschreibungen beträgt wenigstens 30 Tage, vom Tage der Veröffentlichung an gerechnet.

In dringenden, wohl begründeten Fällen kann die Generaldirektion diesen Zeitraum bis auf mindestens 10 Tage verkürzen.

Art. 60.

Die CFR können auf Grund schriftlicher Anträge veranlassen, daß in dem Verzeichnis der Lieferfirmen die Firmen, die ihren Verpflichtungen der CFR gegenüber nicht nachgekommen sind, gestrichen werden. Sie benachrichtigt hiervon den Finanzminister.

Leistungen und Lieferungen werden Firmen, die von der Liste der Lieferanten der CFR oder des Staates ausgeschlossen sind, nicht zugeteilt; desgleichen nicht solchen, die sich im Konkurs befinden.

Art. 61.

Die Bewerber bei öffentlichen Ausschreibungen sind verpflichtet, eine einstweilige Sicherheit von 5 % vom Werte des Angebots in Bargeld, Staatspapieren oder vom Staate garantierten Wertpapieren zum tatsächlichen Werte zu hinterlegen, falls nicht in der Ausschreibungsbekanntmachung eine besondere Sicherheit vorgesehen wird.

Ebenso ist jeder Bewerber verpflichtet, gleichzeitig mit dem Angebot eine schriftliche Erklärung abzugeben, durch die er bescheinigt, daß zwischen ihm und irgend einem Wettbewerber kein Einverständnis hinsichtlich dieser Ausschreibung besteht.

Der Tatbestand des Einverständnisses mit anderen Wettbewerbern bildet ein Vergehen, das mit Gefängnis von 1 bis 3 Monaten bestraft wird.

Wenn der Bewerber eine Gesellschaft ist, wird die Strafe den Personen gegenüber angewendet, die die Erklärung namens der Gesellschaft unterschrieben haben.

Für die Leistungen sind die Wettbewerber verpflichtet, die Bedingungen über die Befähigung oder die Ausübung eines Gewerbes nach den geltenden Gesetzen und allgemeinen Bedingungen zu erfüllen.

Art. 62.

Die öffentlichen oder beschränkten Ausschreibungen geschehen durch die Ausschreibungsausschüsse, die von den CFR eingerichtet werden.

Sie befinden sich am Sitze der Generaldirektion oder am Sitze der Amtsstellen, die zur Durchführung der Ausschreibungen ermächtigt sind.

Der Zentralauswahlausschuß bei der Generaldirektion der CFR wird gebildet von:

- a) einem Beauftragten der Generaldirektion als Vorsitzender,
- b) einem Beauftragten des Zentralauswahlamtes,
- c) einem Beauftragten der Direktion, die die Ausschreibung veranlaßt hat,
- d) einem Rechtsanwalt, beauftragt von der juristischen Direktion der CFR.

Für die Ausschreibungen der Außenstellen setzt sich der Ausschuß zusammen aus:

- a) dem im Range höchsten örtlichen Beamten mit dem Sitz am Orte oder seinem Vertreter,
- b) einem Beauftragten der finanziellen Dienststelle der CFR,
- c) einem Beauftragten der Dienststelle, die die Ausschreibung veranlaßt hat.

Der Ausschreibungsausschuß nimmt auch offene Angebote an, prüft die hinterlegten Sicherheiten, beglaubigt die Angebote und alle Anlagen und fertigt eine Niederschrift, die von den Mitgliedern des Ausschusses und den anwesenden Bewerbern unterzeichnet wird.

Art. 63.

Der Zuschlag wird von den CFR auf Grund des schriftlichen Berichtes nach Prüfung der Angebote erteilt zugunsten des Lieferers, dessen Angebot nach den Zuschlagsbedingungen das vorteilhafteste ist, wobei auch den schriftlichen Bestimmungen allgemein wirtschaftlicher Natur des Finanzministers oder des Volkswirtschaftsministers Rechnung zu tragen ist.

Art. 64.

Die Ausschreibungen werden für ungültig erklärt:

- a) Wenn weniger als drei Bewerber vorhanden sind,
- b) wenn festgestellt wird, daß ein Einvernehmen zwischen den Bewerbern zwecks Erhöhung der Preise oder Fälschungen des Ergebnisses der Ausschreibung stattgehabt haben,
- c) wenn sie ohne Einhaltung der Förmlichkeiten dieses Gesetzes geschehen oder durchgeführt worden sind,
- d) wenn die angebotenen Preise als unvorteilhaft anzusehen sind,
- e) wenn aus unvorhergesehenen Umständen die Lieferung ganz oder zum Teil nicht mehr nötig ist.

Nach Abhalten einer Ausschreibung unter Beachtung der Vorschriften dieses Gesetzes kann ein Abschluß durch freies Übereinkommen vorgenommen werden.

Überangebote sind nicht zugelassen.

Art. 65.

Die endgültige Sicherheit ist 10 % vom Werte des Auftrages (Vertrages), und ist in bar oder in Staatspapieren oder vom Staate garantierten Papieren zum wirklichen Werte zu hinterlegen.

Die CFR können den Ersatz der einstweiligen oder endgültigen Sicherheit durch einen gleichwertigen Teil der Beträge, die der Bewerber von dieser Verwaltung zu erhalten hat, zulassen.

Ebenso kann eine schriftliche Sicherheitserklärung einer Kreditanstalt, die vom Finanzministerium genehmigt ist, zugelassen werden.

Wenn der Lieferer, der den Zuschlag erhalten hat, in der festgesetzten Zeit die endgültige Sicherheit nicht hinterlegt und den Vertrag nicht unterzeichnet, verfällt die einstweilige Sicherheit zugunsten der CFR.

In diesen Fällen können die CFR dem Wettbewerber den Zuschlag erteilen, der in der Reihe des Ergebnisses der Prüfung der Ausschreibung folgt, oder die Ausschreibung aufheben.

Die CFR sind berechtigt, die endgültige Sicherheit im Falle der gänzlichen oder teilweisen Nichterfüllung irgendeiner der vertraglichen Verpflichtungen durch den Vertragschließenden mit Beschlagnahme zu belegen.

Art. 66.

Die CFR können in keinem Verträge Vorteile und Abschlagszahlungen bewilligen.

Ausgenommen sind von dieser Regel:

1. Vorschüsse,

- a) die für die in Regie durch eigene Organe durchzuführenden Arbeiten zu gewähren sind, jedoch nur für die in einem Jahre auszuführenden Arbeiten und nur für die im Laufe des betreffenden Rechnungsjahres zu bestreitenden Ausgaben;
- b) die freiwillig Handels- und Industrieunternehmungen bis zu 20 % des jährlichen Wertes der Verträge gegen Sicherheitsleistungen gewährt werden können. Die Sicherheitsleistung kann durch Staatspapiere, Bankbriefe und andere vom Finanzministerium zugelassene Garantien erfolgen.

2. Besondere Vorschüsse können als Abschlagszahlungen nur für bereits durchgeführte und vertraglich vorgesehene Arbeiten gewährt werden, ferner für geleistete Dienste und abgelieferte Waren, auf Grund der jeweiligen Lage.

Die bewilligten Vorschüsse und Abschlagszahlungen dürfen im Laufe der Ausführung eines Vertrages $\frac{5}{100}$ des Gesamtwertes der vertraglich vorgesehenen Arbeiten oder Materiallieferungen nicht überschreiten.

Wenn Vorschüsse gewährt wurden, ist bei jeder Abschlagszahlung eine entsprechende Teilsumme zurückzubehalten in der Weise, daß der Vorschuß am Ende des Rechnungsjahres restlos zurückerstattet ist.

Art. 67.

Die Übernahme der Lieferungen im In- und Auslande geschieht durch einen Übernahmeausschuß, gebildet aus wenigstens zwei von der Generaldirektion zu betrauenden Mitgliedern, die in Abwesenheit des Lieferanten ein Protokoll von der Übernahme selbst aufzunehmen haben.

Für die im Ausland abgeschlossenen Lieferungen kann die Übernahme auch durch eine öffentliche Spezialanstalt des betreffenden Landes oder auf Grund von Analysen ausländischer Laboratorien geschehen, die von den CFR anerkannt sind.

Die Prüfungen der Laboratorien und praktischen Proben sind durch Fachdienststellen der CFR vorzunehmen.

Kaufbedingungen und Lieferungsvereinbarungen sind von den CFR festzusetzen.

Art. 68.

In Abweichung vom Gesetz betreffend das Amt für Zentralisierung der Staatsdruckereien können die CFR Frei- und Reisekarten, Dokumente für den Güterverkehr, Drucksachen für den inneren Verkehr sowie Drucksachen jeder Art, die für den Dienst benötigt werden, in eigener Verwaltung, in den Druckereien der CFR drucken.

Art. 69.

Die Materialien, Werkzeuge und Maschinen, die infolge ihrer Abnutzung oder ihres Veraltens mit Rücksicht auf den technischen Fortschritt nicht mehr mit wirtschaftlichem Nutzen gebraucht werden können, können mit Genehmigung der zuständigen Stellen auf Grund der Berichte der Kommissionen, die zu diesem Zweck von der Generaldirektion ernannt werden, außer Dienst gesetzt werden, und ihre verrechneten Werte sind dementsprechend zu vermindern.

Unter Berücksichtigung der gleichen Vorschriften können Stoffe, Werkzeuge und Maschinen, die wegen ihrer Abnutzung oder ihres Veraltens im Rahmen der CFR eine wirtschaftliche Verwendung nicht mehr finden, verkauft oder zur Umarbeitung gegeben werden.

Verkäufe erfolgen nach den oben für die Beschaffung vorgesehenen Grundsätzen.

Kein neues, gebrauchtes oder altes Material darf unentgeltlich abgegeben werden.

Wenn statt der Lieferung von bestimmten Waren ersatzhalber eine Lieferung von anderen Waren vorgenommen wird, ist sowohl der Preis der abgelieferten Waren als auch der ursprünglich vereinbarten Lieferung in Geld zu veranschlagen.

In den Verträgen über das Verarbeiten von gebrauchten oder alten Materialien der CFR sind die Preise festzusetzen, die die betreffenden Gegenstände vor oder nach erfolgter Verarbeitung haben.

Kapitel VII.

Allgemeine Aufsicht.

A. Aufsicht des Verkehrsministers.

Art. 70.

Der Verkehrsminister hat das Recht der Aufsicht über den ordnungsmäßigen Betrieb und die Verwaltung der CFR.

Die Tagesordnung des Verwaltungsrats ist dem Minister wenigstens 24 Stunden vor der abzuhaltenden Sitzung mitzuteilen.

Die Aufsicht übt der Verkehrsminister besonders durch den Bevollmächtigten der Regierung und die im Artikel 76 vorgesehene ständige Kontrollkommission aus.

Art. 71.

Der Generaldirektor hat dem Verkehrsminister vierteljährlich einen Bericht vorzulegen unter vergleichsweiser Berücksichtigung des vorangegangenen Jahres. Der Bericht muß enthalten:

1. Die allgemeine Lage des Haushaltsplans hinsichtlich der Einnahmen und Ausgaben;

2. den Stand der neuen Investitionen;
3. den Stand der besonderen Mittel;
4. den Stand der Anleihen;
5. zusammenfassende Übersicht über die Materialbeschaffung und die Bewegung des Materialbestandes;
6. Stand an Bargeld aller Kassen der CFR und der Anleihen;
7. Stand der Schulden und Guthaben;
8. die für die Betriebsausnutzung sowie auf dem Gebiete der Einnahmen und Ausgaben durchgeführten Verbesserungen;
9. die allgemeine Lage und die zu verzeichnenden Änderungen des Gesamtvermögens der CFR;
10. die Beurteilung der Tarife im Vergleich mit der wirtschaftlichen Lage und Vorschläge für die Verbesserung des von den CFR geleisteten öffentlichen Dienstes.

Der Bevollmächtigte der Regierung.

Art. 72.

Ein Bevollmächtigter der Regierung, durch Hohes Königliches Dekret auf Vorschlag des Verkehrsministers ernannt, überwacht alle Maßnahmen der Verwaltung und Geschäftsführung der CFR.

Seine Besoldung wird vom Verkehrsminister festgesetzt und von den CFR bestritten.

Der Bevollmächtigte der Regierung nimmt an den Sitzungen des Verwaltungsrats und des Verwaltungsausschusses mit beratender Stimme teil.

Der Bevollmächtigte der Regierung erhält die Tagesordnung wenigstens 24 Stunden vor jeder Sitzung des Verwaltungsrats und des Verwaltungsausschusses.

Art. 73.

Auf Ersuchen des Verkehrsministers oder mit seiner Genehmigung hat der Bevollmächtigte der Regierung das Recht, von der Generaldirektion alle zur Ausübung seines Überwachungsrechts notwendigen Akten und Unterlagen zu verlangen. In Ausübung seiner Aufgaben hat der Bevollmächtigte der Regierung die Bestimmungen des Artikels 17 des Personalstatuts der CFR zu beachten.

Der Bevollmächtigte der Regierung wird den Verkehrsminister schriftlich unterrichten, so oft er es für nötig hält, indem er seine Beobachtungen und Einwendungen im Hinblick auf die Entschlüsse des Verwaltungsausschusses darlegt.

Der Regierungsbvollmächtigte kann in der betreffenden Sitzung des Verwaltungsrats die Aufschiebung der Ausführung der Beschlüsse verlangen, die nach seiner Ansicht gegen die Gesetze, die Bestimmungen, die allgemeine Staatswirtschaft und die Belange des Staates verstoßen. Er hat an demselben Tage dem Verkehrsminister Bericht zu erstatten.

In diesem Falle ist sein Aufschiebungsantrag in dem Sitzungsprotokoll des Verwaltungsrats zu vermerken.

Wenn der Bevollmächtigte die Verschiebung gefordert und wenn nicht innerhalb von 10 Tagen der Verkehrsminister eine Entscheidung getroffen und

der Generaldirektion der CFR mitgeteilt hat, können die Beschlüsse des Verwaltungsrates durchgeführt werden.

Die Außerkraftsetzung der aufgeschobenen Beschlüsse des Verwaltungsrates geschieht durch das Blatt des Ministerrats auf Vorschlag des Verkehrsministers.

B. Finanzielle Prüfung.

a) Hoher Rechnungshof.

Art. 74.

Der Hohe Rechnungshof ist die höchste Prüfungsstelle der Verwaltung über die Einnahmen und Ausgaben der CFR. Er übt diese Prüfung nach den Bestimmungen des dafür geltenden Gesetzes aus.

Zur Prüfung durch den Hohen Rechnungshof werden die CFR jährlich bis zum Ende des vierten Monats nach Ablauf des Rechnungsjahres den Betriebsabschluß unter Beifügung der Gewinn- und Verlustrechnung und des Protokolls des Ständigen Prüfungsausschusses gemäß Artikel 76 vorlegen.

Gleichzeitig mit dem Abschluß und seinen Beilagen ist eine Rechnung über die Ausführung des Haushaltsplanes vorzulegen. Diese umfaßt:

Bei den Einnahmen:

1. die veranschlagten,
2. die tatsächlichen Einnahmen.

Bei den Ausgaben:

1. die durch den Haushaltsplan bewilligten Kredite,
2. die endgültigen Kredite,
3. die wirklichen Ausgaben.

b) Prüfungsrat.

Art. 75.

Als Organ der vorbeugenden Prüfung des Hohen Rechnungshofes besteht bei den CFR ein Prüfungsrat, beauftragt vom Finanzminister.

Die vorbeugende Prüfung der äußeren Stellen geschieht durch die Leiter der Abteilungen für Buchhaltung.

Der Prüfungsrat hat das Recht zu prüfen, wie diese Prüfung der äußeren Stellen geschieht.

c) Ständiger Kontrollausschuß.

Art. 76.

Die höhere Überwachung der Einrichtungsgegenstände, der Rechnungstätigkeit und die Handhabung des Geldes und des Materials, wie auch der Finanzgeschäfte, der betreffenden Eintragungsbücher und Geschäftsakten übt der Ständige Kontrollausschuß aus.

Der Ständige Kontrollausschuß ist ebenfalls verpflichtet, die Abschlußrechnungen hinsichtlich der Gewinne und Verluste vor ihrer Vorlage an den Verwaltungsrat zu prüfen und hierüber ein Protokoll aufzunehmen, in dem die gemachten Feststellungen und die für notwendig erachteten Vorschläge angegeben werden.

Der Ständige Kontrollausschuß wird von drei Mitgliedern gebildet, die aus Fachleuten für einen Zeitraum von drei Jahren vom Verkehrsminister ernannt werden, davon einer auf Vorschlag des Finanzministers.

Einer der Fachleute, ernannt vom Verkehrsminister, muß Rechnungssachverständiger sein.

Art. 77.

Die Feststellungen und Vorschläge des Ständigen Kontrollausschusses über alle Geschäfte werden in einem besonderen Bericht niedergelegt und zur Kenntnis des Verwaltungsrats durch die Generaldirektion gebracht.

Dieser Bericht wird zugleich seitens des Kontrollausschusses dem Verkehrsminister vorgelegt.

Die Berichte des Ständigen Kontrollausschusses werden monatlich gemacht und werden den zur Einsichtnahme berechtigten Stellen innerhalb von zehn Tagen nach Ablauf des Monats, für den sie erstattet worden sind, vorgelegt.

Die vom Verwaltungsrat getroffenen Maßnahmen im Hinblick auf die Feststellungen und Vorschläge des Ausschusses werden dem Verkehrsminister durch die Generaldirektion CFR innerhalb von zehn Tagen mitgeteilt.

Art. 78.

Die Mitglieder des Ständigen Kontrollausschusses erhalten eine monatliche Entschädigung, die vom Verkehrsminister festgesetzt und von den CFR bezahlt wird.

d) Ausschuß für die Verwirklichung der Wirtschaftlichkeit.

Art. 79.

Die Mitglieder des Ausschusses für die Verwirklichung der Wirtschaftlichkeit beim Finanzminister können bei der Verteilung der periodischen Anteile an den Ausgaben des Haushaltsplanes, die im übrigen dem Finanzministerium nicht vorzulegen sind, teilnehmen.

C. Instanzen und Verwaltungskontrollen der CFR.

Art. 80.

Die Verwalter von Bargeld, Wertpapieren und Materialien werden einer inneren fortdauernden Verwaltungsprüfung unterstellt durch die amtlichen Vorgesetzten; sowie auch einer zeitweisen und plötzlichen Rechnungslegungskontrolle durch die Prüfungsorgane der CFR. Die von den Rechnungskontrollleuten und Inspektoren, beauftragt mit der Prüfung und Kontrolle der Verwalter der Gelder, der Wertpapiere oder Stoffe, aufgenommenen Tatbestandsaufnahmen dienen als gesetzliche Beweise und als Rechtstitel vor Gericht und können nur durch Nachweisung der Fälschung oder nachgewiesene Fehler durch Vergleich mit den als Beweis für die Handlungen herangezogenen Registern und Akten angefochten werden.

Die Bestimmungen des Gesetzes für das staatliche Rechnungswesen hinsichtlich der Verantwortlichkeit, der gerichtlichen Verfolgung und Bestrafung

der Verwalter von Geldern, Wertpapieren und Materialien, sowie auch der mit der Kontrolle und Prüfung der Verwaltung beauftragten Beamten, der mit der Feststellung und Eintreibung der Schulden Beauftragten und derjenigen, die hinsichtlich der Einnahmen der CFR, ohne die gesetzlichen Bestimmungen zu beachten, Verfügungen treffen, werden auch auf die Beamten der CFR angewendet.

In Abweichung von Artikel 15 des Gesetzes für das staatliche Rechnungswesen können die CFR festsetzen, daß ihre Verwalter von Geldern, Wertpapieren oder Materialien verpflichtet sind, Sicherheiten, die für diese Zeit und die Menge jeder Gattung zu bestimmen sind, zu hinterlegen.

Kein Verwalter von Geld, Wertpapieren oder Material kann von einem festgestellten Schaden entbunden werden, es sei denn, daß dieser durch höhere Gewalt entstanden ist.

Entlastungen oder Beschuldigungen können durch die CFR auf Grund eines Urteils eines besonderen Ausschusses ausgesprochen werden.

Gegen diese Entscheidungen kann Berufung beim Hohen Rechnungshof innerhalb 60 Tagen nach der Benachrichtigung eingelegt werden.

Art. 81.

Jeder Verwalter ist verantwortlich für die von ihm behandelten Einnahmen aller Art.

Um vor Zahlung der nicht erfüllten Verbindlichkeiten gedeckt zu sein, hat er den Beweis zu erbringen, daß die Nichterfüllung nicht auf seiner Nachlässigkeit beruht, und daß er rechtzeitig alle durch das Gesetz vorgeschriebene Maßnahmen zur Eintreibung ergriffen hat.

Art. 82.

Die Verwalter, die aus offensichtlicher Nachlässigkeit die Summen ihres Solls nicht einkassiert haben, werden durch begründete Entscheidung der Generaldirektion verurteilt, diese Summen aus ihrem Vermögen oder ihren Gehaltsbezügen zu bezahlen.

Diese Entscheidung kann durch Berufung beim Hohen Rechnungshof innerhalb von 60 Tagen nach Bekanntgabe angefochten werden.

Der Verwalter hat das Recht auf Rückerstattung der von ihm bezahlten Summen, wenn die CFR sie von ihren Schuldnern einziehen.

Art. 83.

Kein Verwalter von Geldern, Wertpapieren oder Material wird als entlastet betrachtet, ehe seine Rechnungsführung von den CFR geprüft und das Ergebnis ihm mitgeteilt worden ist.

Art. 84.

Die unmittelbar und im besonderen mit der Prüfung der Verwalter von Geldern, Wertpapieren und Material und mit der Kontrolle ihrer Tätigkeit beauftragten Beamten sind für jeden nicht entdeckten Fehlbetrag verantwortlich, sofern dieses Defizit aus mangelnder Prüfung oder Kontrolle herrührt. In diesem Falle wird durch die CFR in einer begründeten Entscheidung der Gesamtbetrag oder ein Teil des Defizits festgesetzt, für welchen der Beamte verantwortlich gemacht wird.

Die Entscheidungen werden gegeben auf Grund eines Berichtes eines besonderen Ausschusses. Gegen die Entscheidung kann Berufung eingelegt werden beim Hohen Rechnungshof innerhalb von 60 Tagen nach ihrer Bekanntgabe.

Art. 85.

Pensionäre, gewesene Beamte der CFR werden für Fehlbeträge, die aus der Verwaltung von Geldern, Wertpapieren oder Material aus der Zeit ihrer Tätigkeit herrühren, durch Entscheidung des Ministers nach Artikel 60 des allgemeinen Pensionsgesetzes verantwortlich gemacht. Gegen diese Entscheidungen kann Berufung beim Hohen Rechnungshof innerhalb 60 Tagen nach Bekanntgabe eingelegt werden.

Kapitel VIII.

Tarife.

Art. 86.

Die allgemeinen Richtlinien für die Verkehrspolitik im Rahmen der höheren Interessen der Volkswirtschaft und des Staates hinsichtlich der Tarife des Eisenbahnnetzes und für den Bau oder die Auflassung von Strecken werden vom Ministerrat gegeben auf Vorschlag des Verkehrsministers und mit einem Gutachten des Obersten Rates für Beförderung und Tarife.

Art. 87.

Die Tarife der CFR sind so aufzustellen, daß die wirklichen Einnahmen die ordentlichen Ausgaben und die Raten der für die Betriebsführung und Neuinvestitionen aufgenommenen Anleihen decken.

Art. 88.

Die vom Verwaltungsrat der CFR vorgeschlagenen Tarifentwürfe sind dem Verkehrsminister vorzulegen, der sie nach Einholung des Gutachtens des Obersten Rates für die Beförderung und Tarife zur Genehmigung dem Ministerrat unterbreitet oder zur Prüfung dem Verwaltungsrat der CFR zurücksendet.

Der Verkehrsminister kann von den CFR die Herabsetzung oder Erhöhung einiger oder aller vorgeschlagenen oder geltenden Tarife fordern.

Der Verwaltungsrat ist verpflichtet, die Ersuchen zu prüfen und innerhalb 15 Tagen dem Verkehrsminister zu antworten, ob er sie im ganzen oder zum Teil annimmt, oder im einzelnen die Gründe anzugeben, aus denen die Vorschläge — um nicht das Gleichgewicht des Haushalts zu gefährden — nicht angenommen werden können oder geändert werden müssen, worauf der Minister nach Befragen des Obersten Rates für Beförderung und Tarife auf den Vorschlag verzichtet oder die Angelegenheit zur endgültigen Entscheidung dem Ministerrat vorlegt.

In Tariffragen hat der Ministerrat innerhalb 15 Tagen nach Vorlage der Vorschläge oder Antworten der CFR beim Verkehrsministerium zu entscheiden. Wenn nicht in dieser Zeit entschieden wird, sind die Vorschläge der CFR als genehmigt zu betrachten.

Art. 89.

Ermäßigungen und frachtfreie Beförderung durch die CFR sowohl für Reisende als auch für Güter sind untersagt.

Ausnahmen für die öffentlichen Behörden, Körperschaften usw. können nur vom Finanzminister auf Grund einer vorherigen Vereinbarung mit den CFR bewilligt werden, die alle Fälle von Ermäßigungen und freien Beförderungen zu regeln hat.

Einen Kostenunterschied bis zum vollen Tarif wird der Finanzminister übernehmen. Die Zahlungsart wird durch die gleiche Vereinbarung festgesetzt.

Der Verwaltungsrat kann nur aus kaufmännischen Gründen, um einen bestimmten Verkehr aufrechtzuerhalten, zu vermehren oder zu schaffen, ohne dabei in irgendeinem Falle unter die Selbstkosten herunterzugehen und das Gleichgewicht des Haushalts zu gefährden, Tarifiermäßigungen genehmigen.

Kapitel IX.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 90.

Die Bestimmungen der öffentlichen Verwaltung, herausgegeben vom Verwaltungsrat, genehmigt vom Ministerrat und bestätigt durch einen Hohen Königlichen Erlaß werden die Anwendungsbestimmungen dieses Gesetzes festsetzen.

Art. 91.

Amtliches Veröffentlichungsblatt für CFR ist „Foaia Oficiala CFR“, in der alle Bekanntmachungen betreffend die Beförderung, die Tarife, die Lage des Personals, Ausschreibungen, Gesetze, Unterrichtungen usw. bekanntgegeben werden. Diese Veröffentlichungen werden gesetzlich verpflichtend mit dem Zeitpunkt ihres Erscheinens in dieser „Foaia Oficiala CFR“.

Änderungen des Transportreglements oder der Tarife sind zur allgemeinen Kenntnis auch durch Aufnahme einer Mitteilung im „Monitorul Oficial“ zu bringen, in dem die Änderung mit Angabe der „Foaia Oficiala CFR“, in dem diese Änderung vollständig bekanntgegeben ist, anzukündigen ist.

Art. 92.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats, deren Auftrag bei Veröffentlichung dieses Gesetzes läuft, üben ihren Auftrag aus, bis er abläuft.

Ausgenommen sind die Mitglieder, die einen Sonderauftrag oder eine Amtseigenschaft hatten, die im Artikel 6 dieses Gesetzes nicht mehr vorgesehen sind.

Ihr Auftrag hört mit dem Tage der Veröffentlichung dieses Gesetzes im „Monitorul Oficial“ auf.

Nach Vervollständigung des Rates findet die Wahl des Vorsitzers statt.

Art. 93.

Alle geltenden Bestimmungen der Gesetze und Vorschriften, die diesem Gesetze entgegenstehen, sind und bleiben, was die CFR anbetrifft, aufgehoben.

Darstellung der Gründe für das Gesetz über die Einrichtung der Selbständigen Verwaltung der Rumänischen Eisenbahnen.

Das Gesetz, nach dem die Verwaltung unserer Eisenbahnen geführt wird, ist im Jahre 1929 erlassen worden und hat als leitenden Grundsatz die Selbständigkeit der Verwaltung und der Wirtschaft.

Nach zehnjähriger Anwendung erweist sich eine Prüfung und Ergänzung als notwendig, wobei es einer wesentlichen Änderung der Organisation unter Beachtung des Selbstverwaltungsprinzips bedarf.

Die Selbständigkeit der Verwaltung auf Grund des Gesetzes von 1929 hat sich als mangelhaft im Hinblick besonders auf die zentrale Organisation erwiesen.

Diese war den Ausführungsbestimmungen, praktisch aber dem Verwaltungsrat überlassen. Aus diesem Grunde hat sich die Zahl der Zentralkontrollstellen fortwährend geändert, indem solche in einigen Fällen nach Interessen persönlicher Natur geschaffen wurden, aber auch in der Gruppierung dieser Direktionen und in ihrer inneren Zusammensetzung derart ständiger Wechsel festgestellt werden konnte.

Für eine so weitverzweigte Verwaltung wie die der Eisenbahn kann keine andere Organisation erwogen werden, als eine solche, die die Grundlagen für ihr Bestehen und ihre Entwicklung in einem Gesetze verankert findet.

Diese große Lücke, die viele, keineswegs den Belangen der Eisenbahn dienende Organismen zuließ, ist schon 1929 vom Gesetzgebenden Rat in ausdrücklicher Form hervorgehoben worden:

„Normalerweise sind von den Organisationsgesetzen einer öffentlichen Verwaltung alle Dienststellen, die diese Verwaltung bilden, mit ihren betreffenden Aufgaben, mit den Beamten, die sie leiten, im einzelnen im Gesetzestext vorgesehen. In anderer Weise vorzugehen, würde heißen, die Organisierung der grundlegenden Einrichtungen, die überhaupt den Begriff und die Zweckbestimmung des Staates ausmachen, der Willkür der Verwaltungsorgane zu überlassen. In der modernen Auffassung des öffentlichen Rechtes ist der Staat gleich mit dem öffentlichen Dienste und findet allein in diesem Begriff den Grund und Zweck seines Bestehens.“

Durch das neue Gesetz wurden die Zentralkontrollstellen festgesetzt, mit Bezeichnung ihrer Aufgaben, wie auch der hauptsächlichsten Dienststellen.

Die Direktionen und Zentralkontrollstellen sind vereint worden in vier große Gruppen: Verwaltung, Betrieb, Technik und Wirtschaft.

Es ist so die Möglichkeit einer anders gearteten Gruppierung der Direktionen als nach der nunmehr geltenden, wonach die Rechtsabteilung mit der Beförderungsdirektion oder die Medizinische an einer Stelle mit der Werkstätten-direktion fungiert, beseitigt worden.

Ferner hat die 1929 organisierte Selbstverwaltung der Eisenbahn keine klare Abgrenzung der Befugnisse der leitenden Organe: des Verwaltungsrats, des Direktionsausschusses und der Generaldirektion, vorgesehen. Aus diesem Grunde haben sich bei der Anwendung eine Unordnung und ein Streit über die Aufgaben ergeben, die das Ansehen einiger der führenden Stellen schädigte und anderen Befugnisse zukommen ließ, die ihrer Natur nach diesen wesensfremd waren.

Die Tätigkeit des Verwaltungsrates verschob sich — eben wegen der schlechten Redigierung des Gesetzestextes — immer mehr auf das Gebiet der laufenden Geschäftsführung, während er seine natürlichen Aufgaben als Kollektivorgan, die in der Festsetzung der allgemeinen Richtlinien hinsichtlich der Eisenbahnen bestehen, vernachlässigte.

Unter diesen Umständen wurde der Verwaltungsrat immer mehr mit der Erledigung laufender Verwaltungsgeschäfte überlastet, zum Schaden der höheren Verwaltungsprobleme, die somit auf sekundären Plan fielen.

Sicherlich ist nicht eine oder die andere von jenen bemerkenswerten Persönlichkeiten, die den Verwaltungsrat gebildet haben oder ihm heute noch angehören, dafür verantwortlich, vielmehr ist dies dem Geist und den strukturellen Fehlern des damaligen Gesetzes zuzuschreiben.

Andererseits war die Generaldirektion, obwohl mit beschränktem Aufgabenkreis, nämlich der in ihre Zuständigkeit fallenden und vom Verwaltungsrat ihr anvertrauten Geschäftsführung und Entscheidungen, doch sehr überlastet, da sie mit 16 Direktionen und Dienststellen zu arbeiten hatte, ohne über die notwendige Hilfe der vier Vizegeneraldirektoren zu verfügen, deren Zuständigkeit noch mehr beschränkt war, eine durchaus natürliche Folge der für die Generaldirektion geschaffenen Lage. Auf diese Weise erlitt die Erledigung der laufenden Arbeiten der Verwaltung Verzögerungen, die mit dem normalen Lauf einer öffentlichen Beförderungsanstalt in dauerndem Betrieb unvereinbar sind.

Diese Zustände waren auch zur Heranbildung von leitenden Kräften und zur Entwicklung ihrer Eigenschaften und Fähigkeiten nicht sehr geeignet, was bei einer Verwaltung, deren Budget beinahe die Hälfte des Staatshaushalts ausmacht, durchaus nicht zu sein brauchte.

Durch die neue Regelung sind die Voraussetzungen für eine normale Tätigkeit der Zentralorgane, der Führung und Verwaltung wiederhergestellt worden.

Der Verwaltungsrat ist als Organ für die Erteilung von Richtlinien und Beschlußfassungen in wichtigen Angelegenheiten der Eisenbahn in seinen natürlichen Aufgabenkreis gewiesen worden.

Die Generaldirektion hat, als berufenes Organ für die Durchführung der vom Verwaltungsrat aufgestellten Richtlinien und als Geschäftsführerin im Rahmen der Gesetze und Verfügungen, weit größere Befugnisse eingeräumt bekommen.

Demzufolge haben auch die Vizegeneraldirektoren größere und bestimmtere Aufgaben zugewiesen bekommen, indem jeder mit der Führung einer von den vier Gruppen der Zentralkonstruktion beauftragt worden ist: Verwaltung, Betrieb, Technik und Wirtschaft.

Die genaue Bestimmung seiner Rolle und seiner Aufgaben wird so den Leistungsanteil eines jeden erhöhen, und durch eine individuelle Abgrenzung der Verantwortlichkeit wird ein schnellerer Rhythmus in die Erledigung der laufenden Arbeiten gebracht.

Schließlich der dritte Mangel in der Organisation der Selbständigen Verwaltung, der dem Gesetz von 1929 zuzuschreiben ist, besteht im Mangel einer wirksameren Verantwortlichkeit des Verwaltungsrates, dessen Entscheidungen jedoch allen Verwaltungsakten Gültigkeit verliehen und so zur Beseitigung der tatsächlichen Verantwortlichkeit der geschäftsführenden Beamten von den Zentralkonstruktionen, Unterdirektionen und Generaldirektion der Eisenbahn Anlaß gaben.

Das neue Gesetz hat die Verantwortlichkeit des Verwaltungsrats wie auch des Generaldirektors und der Vizegeneraldirektoren festgesetzt sowohl für die Fälle, wenn sie selbständig handeln, wie auch für die gemeinsam im Verwaltungsausschuß getroffenen Maßnahmen.

Der Verwaltungsausschuß ist zusammengesetzt aus dem Generaldirektor und den vier Vizegeneraldirektoren, und nicht wie im Gesetz von 1929, nach dem sich der Ausschuß aus delegierten Mitgliedern des Verwaltungsrats zusammensetzte. Die dringende Erledigung von laufenden Arbeiten der Verwaltung obliegt jedoch ausführenden Organen, dagegen nicht Abgeordneten des Verwaltungsrats, welch letzterer ein Sammel- und Vorschriftsorgan ist.

Damit die Kontrolle des Staates wirksamer wird, verfügt das neue Gesetz, daß der Regierungskommissar auch an den Sitzungen des Verwaltungsausschusses teilzunehmen hat, damit er sein Überwachungsrecht in der gesamten Verwaltung der Eisenbahn ausüben kann und nicht nur beim Verwaltungsrat, wie es bis jetzt war.

Im Rahmen der neuen Organisation ist ein offenkundiger Fortschritt zu verzeichnen durch die Abgrenzung der Verantwortlichkeiten, der genauen Bestimmung der Aufgaben, der Verstärkung der Kontrolle und durch die Einrichtung der Verwaltung auf objektiver Grundlage, wie es den Interessen des öffentlichen Dienstes entspricht.

Nichtsdestoweniger ist die Selbständige Verwaltung gewahrt geblieben, weil die Geschäftsführung, die von der Generaldirektion besorgt wird, nur den Gesetzen und den Vorschriften, des Verwaltungsrats unterworfen ist, der unabhängig, aber verantwortlich ist.

Hinsichtlich der selbständigen Geldgebarung schreibt das gegenwärtige Gesetz der Verwaltung CFR vor, sich unabhängig vom Gesetz für öffentliche Buchführung ihre Rechnungsführung nach den festgesetzten Vorschriften der Industrie- und Handelsbuchführung einzurichten.

Der Gesetzgeber von 1929 hat jedoch hinsichtlich der zugelassenen Abweichungen keine genügende Klarheit geschaffen, und aus diesem Grunde haben sich eine Reihe von Streitigkeiten, Debatten und Auslegungen ergeben, die dazu führten, daß die Anwendung der im Gesetz vorgeschriebenen Grundsätze erschwert wurde.

Die Grundsätze der Handelsbuchführung stehen nicht in Übereinstimmung mit denen der Haushaltsrechnungsführung. Durch Artikel 29 des bisher geltenden Gesetzes wird zwar bestimmt, daß die Eisenbahnverwaltung vom öffentlichen Buchführungsgesetz abweicht, ohne daß das Gesetz aber anderweitige Bestimmungen enthielt. Da andererseits die Eisenbahn der vorbeugenden Kontrolle des Hohen Rechnungshofes unterworfen ist, der sich mangels besonderer gesetzlicher Bestimmungen nach den festgesetzten Grundsätzen des öffentlichen Buchführungsgesetzes richtet, ergaben sich oft Verspätungen in der Erledigung von Angelegenheiten grundlegender Bedeutung, ein Umstand, der sich für eine bestmögliche Wahrnehmung der kaufmännischen Interessen der Regie hindernd auswirkte.

Mit den Ergänzungen, die das Gesetz durch den vorliegenden Entwurf erfährt, sind bestimmte Grundsätze festgelegt worden, die diese Unzulänglichkeiten beseitigen werden.

Das gegenwärtig in Geltung befindliche Gesetz sieht die Schaffung von Fonds vor für das rollende Material, für Reserve und für Amortisation. Diese sind gestrichen worden.

Grundsätzlich ist eine Schaffung von Fonds von seiten der Eisenbahn des Staates nur zum Schaden der nationalen Wirtschaft möglich.

Um solche Fonds schaffen zu können, bedürfte die Eisenbahn über die ordentlichen Einnahmen hinaus, die ja zur Sicherung eines normalen Betriebslaufs voll beansprucht werden, noch zusätzlicher Einkünfte, die jedoch nur durch eine Verteuerung der Beförderungskosten erzielbar wären. Die Interessen der Volkswirtschaft verlangen aber, daß die Tarife einen höchst intensiven Güterumlauf ermöglichen. Es muß jede Belastung beseitigt werden, die zu einer Verteuerung der Beförderungskosten beitragen könnte, besonders wenn eine solche Belastung nicht einem wirklichen Nutzen entspricht.

Die Eisenbahn bedarf nicht eines Betriebsreservefonds, da sie ständig über einen Vorrat von Material von nahezu 2 Milliarden Lei verfügt, der in dieser Verwaltung die gleiche Rolle spielt, wie in anderen Unternehmen der Betriebsreservefonds.

Ebensowenig hat die Eisenbahn es notwendig, ihre Einnahmen mit jährlichen Quoten zu belasten, um diese einem zur Amortisierung des Anfangskapitals verwendeten Fonds zuzuführen.

Wenn sie das von dem Staat empfangene Kapital amortisieren würde, so wie es sich aus dem bisherigen Text bei Artikel 59 ergibt, würde daraus allmählich folgen, daß die Verwaltung Eigentümerin der Rumänischen Eisenbahnen wird, was ihrer in den Artikeln 1 und 2 des Gesetzes festgelegten Aufgabe und ihrem Zweck: öffentlichen Dienst zu leisten, widersprechen würde.

Was die Schaffung eines Amortisationsfonds anbelangt, der die Abnutzung des Betriebsmaterials zu decken hätte, so kann das bei den CFR nicht der Fall sein, solange das Inventar doch ständig erneuert werden muß, durch die Erneuerungsarbeiten, die bereits im Betriebshaushaltsplan ihre Deckung finden und insbesondere, wo für die Sicherstellung der Erneuerung des Betriebsinventars ohnehin ein Erneuerungsfonds geschaffen wird, falls die jährlichen regelrechten Erneuerungsarbeiten nicht gemacht worden sind.

Der Reservefonds, der notwendigerweise von allen Handels- und Industrieunternehmen geschaffen wird, ist bei den CFR nicht notwendig, da die durch höhere Gewalt hervorgerufenen Ausgaben und andere, die vielleicht aus einem solchen Fonds noch zu decken wären, für diese Verwaltung laufende Betriebsausgaben darstellen, und zwar ihrer Höhe wegen, die im Verhältnis zu den übrigen Ausgaben und zu der Notwendigkeit der sofortigen Ersetzung des abgenutzten Materials, d. h. vor der Zeit und ohne erst durch höhere Gewalt dazu gezwungen werden, von geringer Bedeutung sind.

Unter solchen Umständen ist eine Verteuerung der Frachtkosten nicht gerechtfertigt, um über das zur Deckung der Betriebs- und Erweiterungskosten notwendige Maß hinaus Überschüsse zu schaffen.

Durch vorliegenden Entwurf ist das Anfangsinventar der Verwaltung festgestellt worden. Es sind genaue Bestimmungen über die Art, wie die Bestandsaufnahme des Betriebsvermögens zu machen ist, aufgestellt, wobei der Art und dem Umfang der Güter bei der Zusammensetzung des Inventars Rechnung getragen ist.

Als Sonderfonds wurde nur der aus den Abzügen vom Reingewinn zu bildende Erneuerungsfonds vorgesehen.

Aus dem Überschuß werden die Fehlbeträge aus der Vergangenheit gedeckt, hingegen wird der Rest für Neuinvestitionen verwendet. Auf diese Weise wurde die Eisenbahn in ihre natürliche Rolle des öffentlichen Dienstes zurückversetzt, die nicht dem Gewinn, sondern der Entwicklung der Beförderungsmittel und der Festsetzung eines Tarifes im Dienste der nationalen Wirtschaft nachgeht.

In dem gleichen Kapitel sind die Grundsätze hinsichtlich der Schließung der Dienst- und Lieferungsverträge, der Veröffentlichungen der Ausschreibungen, der Zusammensetzung der Ausschreibungskommissionen, der Zuerkennung und Zurückziehung von Bestellungen usw. gesetzlich festgelegt worden.

Um die Verwaltung der Eisenbahn vor dem Übereinkommen der Konkurrenten bei den Ausschreibungen zu schützen, wurde in dem Entwurf das Vergehen des (Ausschreibungs-)Einverständnisses vorgesehen, wofür eine Gefängnisstrafe von einem Monat bis zu drei Monaten festgesetzt worden ist.

In der Zusammensetzung des Zentralausschusses der Ausschreibungen der CFR wird auch ein Abgeordneter der öffentlichen Ausschreibungszentrale eingeführt.

Ebenfalls wurde eine gesetzliche Regelung des Haushaltsplans für Vorratsbeschaffung dieser Verwaltung vorgeschlagen, der ein interner Haushaltsplan ist mit der Bestimmung, eine Verbindung zwischen dem Ausgabenplan und dem Vorratsplan aufzustellen, dies hinsichtlich der angeschafften und der verbrauchten Materialien.

Mit Hilfe des Haushaltsplanes für den Vorrat wird die Zweckmäßigkeit der Anschaffungen geprüft, um eine unnütze Vorratspeicherung zu vermeiden.

Für die Sicherung einer wirksameren Kontrolle wurden durch den Entwurf genaue Bestimmungen hinsichtlich der Zuständigkeit des Hohen Rechnungshofes, des Kontrollausschusses, des Wirtschaftsausschusses, der Kommission der ständigen Kontrolle und der Verwaltungskontrolle vorgesehen.

Der Entwurf enthält somit eine gesetzliche Regelung aller notwendigen Fragen, um der CFR-Verwaltung eine bestmögliche Verwendung des ihr vom Staat anvertrauten Vermögens zu ermöglichen, damit dieses Vermögen die Aufgabe, die ihm im Rahmen der Volkswirtschaft zukommt, erfüllt.

Bücherschau.

Besprechungen.

Geigel, Dr. Reinhart. Der Haftpflichtprozeß mit Ein-schluß des materiellen Haftpflichtrechts. 3. neubearbeitete Auflage. Verlag C. H. Beck'sche Verlagsbuch-handlung, München 23, Wilhelmstr. 9. 365 Seiten. Preis 12,80 RM.

Die Tatsache, daß der im Oktober 1934 erschienenen ersten Auflage des Buches nunmehr bereits die 3. Auflage folgt, beweist, daß es dem Verfasser gelungen ist, für den Praktiker ein Werk zu schaffen, das ihm in klarer und übersichtlicher Zusammenstellung des materiellen und des Prozeßrechts als Ratgeber und Wegweiser in allen Fragen des Haftpflichtrechts und zur Vorbereitung und Führung eines Haftpflichtprozesses willkommene Dienste leistet. In der 3. Auflage, die durch die Darstellung der Haftung aus Amtspflichtverletzung und aus der Straßenverkehrsordnung eine wertvolle Bereicherung erfahren hat, ist auch das während der Drucklegung veröffentlichte Gesetz über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 7. November 1939 in seinen wesentlichsten Bestimmungen bereits enthalten und kurz erläutert. (Vgl. dazu die Aufsätze von Dr. Booß und Koffka in den Verkehrsrechtlichen Abhandlungen und Entscheidungen¹ 1939, S. 409 f.) Dagegen konnte die Rechtsprechung, auf die in allen Abschnitten des Buches in weitestgehendem Maße verwiesen ist, nur bis zum August 1939 berücksichtigt werden. So erklärt es sich, daß gerade in dem neuen Kapitel über die Amtspflichtverletzung das für die Reichsbahn besonders bedeutungsvolle Urteil des Reichsgerichts vom 6. Oktober 1939 (abgedruckt im VAE, 1939 S. 422 ff.) noch nicht erwähnt ist, das unter Betonung der anders als bei der Reichspost liegenden Verhältnisse ausspricht, daß die Personenbeförderung durch die Reichsbahn nicht Ausübung fürsorglicher Hoheitsgewalt ist, sondern sich im bürgerlich-rechtlichen Geschäftskreis hält, und daß demnach die Tätigkeit des Fahrdienstleiters bei Abfertigung der Personenzüge nicht Ausübung öffentlicher Gewalt ist, sondern im Verhältnis zu den Fahrgästen zur Erfüllung des privatrechtlichen Beförderungsvertrags gehört. Auch die Tätigkeit des Schrankenwärters beim Schließen oder Nichtschließen einer Schranke hat das Reichsgericht in einem noch nicht veröffentlichten Urteil² aus allerjüngster Zeit für nicht unter die Ausübung öffentlicher Gewalt fallend erklärt und damit diese von den nachgeordneten Gerichten noch immer

¹ Im folgenden abgekürzt „VAE“.

² Inzwischen veröffentlicht in diesem Heft S. 491 und in VAE 1940 S. 67 ff.

durchaus unterschiedlich beurteilte Frage einer höchstrichterlichen Entscheidung zugeführt.

Wenn ich aus der Fülle des vom Verfasser behandelten Stoffes noch einige andere Fragen herausgreifen soll, so werden Eisenbahner und Kraftfahrer es begrüßen, daß ein besonderer Abschnitt des Buches die „Annäherung an Eisenbahnübergänge“ (S. 168) behandelt. Den Ausgangspunkt für die Beurteilung der hier einschlägigen Fälle bildete bekanntlich das Urteil des Zweiten Strafsenats des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1937, das seinerzeit in der Öffentlichkeit und namentlich in den Kreisen der Kraftfahrer ganz ungewöhnliches Aufsehen und beträchtliche Erregung hervorrief und in den Tageszeitungen und in der Fachpresse Gegenstand zum Teil recht leidenschaftlicher Auseinandersetzungen war. Es ging dabei um die Frage der gesetzlichen Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers vor beschränkten Eisenbahnübergängen, im besonderen darum, wie sich der Kraftfahrer bei offenstehender Schranke zu verhalten habe. Mit Recht erwähnt nun der Verfasser, ohne selbst zu den hier aufgetretenen Streitfragen Stellung zu nehmen, bei Angabe des Schrifttums an erster Stelle den durch Klarheit und Gründlichkeit ausgezeichneten, die Richtigkeit des Reichsgerichtsurteils bejahenden Aufsatz von Innerlohner. Ein ergänzender Hinweis auf die Ausführungen des gleichen Verfassers im „Deutschen Auto-Recht“ 1938, Spalte 211 ff, würde sich ebenso empfohlen haben, wie eine Erwähnung der im Ergebnis mit ihm übereinstimmenden Abhandlungen von Abitz-Schulze in VAE 1938 S. 263 und von Arnold im „Deutschen Auto-Recht“ 1937, Spalte 361.

Wenn der Verfasser im Zusammenhang mit der Würdigung des eigenen Verschuldens des Verunglückten (S. 132) die Regel aufstellt, daß beim Zusammentreffen „normaler Betriebsgefahr der Eisenbahn mit Verschulden des Verletzten mittleren Grades der Schaden halbiert werde“, so erscheint das in dieser Allgemeinheit und unter Beiseite-Setzung der möglichen Tatbestände des Einzelfalles doch recht summarisch und deshalb nicht unbedenklich. Auf der anderen Seite wird der Eisenbahner da, wo der Verfasser (S. 133/134) unter Anführung zahlreicher Gerichtsentscheidungen die „Erhöhung der Betriebsgefahr“ erläutert, ein näheres Eingehen auf die grundsätzlich bedeutsame Frage vermissen, ob jener durch die reichsgerichtliche Rechtsprechung (Juristische Wochenschrift 1920, S. 434) geprägte und im Laufe der Jahrzehnte von den nachgeordneten Gerichten in ständiger Rechtsprechung übernommene Begriff mit der ratio legis des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes überhaupt vereinbar ist, oder ob nicht vielmehr die Anwendung jenes Begriffs zu Unrecht allmählich dazu führt, daß die Feststellung einer „erhöhten Betriebsgefahr“ den Regelfall bildet, während demgegenüber die Bejahung der lediglich „normalen Betriebsgefahr“ nur noch zu den Ausnahmerecheinungen gehört. Zu welch unbilligen und unverständlichen Ergebnissen man unter Zuhilfenahme des Begriffs der „erhöhten Betriebsgefahr“ gegenüber den eindeutigen Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes gelangt, zeigt besonders deutlich das Erkenntnis eines Oberlandesgerichts (VAE. 1939 S. 395), das das Fehlen einer Personenunterführung und das Vorhandensein

schienengleicher Übergänge auf einem verkehrsreichen Bahnhof als erhöhte Betriebsgefahr bewertet und deshalb die Eisenbahn zu einem Teil für haftpflichtig erklärt hat, obwohl der Reisende dadurch tödlich verunglückt war, daß er ohne Fahrkarte und trotz bahnpolizeilichen Verbots und entsprechender Warnrufe des Aufsichtsbeamten außerhalb der dafür vorgesehenen Überwege über drei Gleise rannte und dabei von einem einfahrenden Zuge erfaßt wurde. Im Zusammenhang mit der Behandlung der „erhöhten Betriebsgefahr“ sei auch auf den Aufsatz von Dr. Wachtel in VAE. 1939 S. 345 ff. verwiesen, der mit treffender Begründung darlegt, daß ein bei einem Unfall mitwirkender Umstand — Fehlen einer Eisenbahnschranke — jedenfalls dann nicht als erhöhte Betriebsgefahr gewertet werden darf, wenn es sich dabei nur um die Ausübung eines gesetzlichen Rechts der Reichsbahn oder um die Ausführung eines Tatbestandes handelt, der gesetzlich geregelt oder in einem gesetzlich geregelten Verfahren (Planfeststellung!) angeordnet ist.

Begrüßenswert ist es, daß der Verfasser sich in einem besonderen Kapitel mit der Unfallneurose beschäftigt, ohne allerdings Hinweise auf das neuere, zum Teil wohl erst nach Herausgabe der 3. Auflage bekanntgewordene Schrifttum zu dieser Frage zu geben, über die — wie auch der Verfasser hervorhebt — zwischen der Anschauung des Reichsgerichts einerseits und der des Reichsversicherungsamts, des Reichsversorgungsgeschichtlichen und der deutschen ärztlichen Wissenschaft andererseits bekanntlich eine tiefe Meinungsverschiedenheit besteht. Es darf deshalb darauf aufmerksam gemacht werden, daß nach dem Erscheinen einiger Aufsätze aus juristischer Feder (Deutsches Recht 1939, S. 611 ff. und VAE, 1939 S. 227 ff.) nunmehr in Heft 37 der von Ministerialdirigent im Reichsarbeitsministerium Professor Dr. Martinek herausgegebenen Sozialmedizinischen Schriftenreihe „Arbeit und Gesundheit“ eine von Oberregierungsmedizinalrat a. D. Professor Dr. Dansauer und Nervenfacharzt Dr. Schellworth gemeinsam verfaßte Schrift erschienen ist, die das Problem der Entschädigungsneurose zu klären versucht. Die beiden Verfasser wenden sich nicht gegen den Begriff der adäquaten Verursachung oder dagegen, daß der Richter wesentliche Zusammenhänge auch außerhalb der naturwissenschaftlich-medizinischen Kausalität anerkennt, sondern dagegen, daß der Richter auf dem Gebiet der Entschädigungsneurose eine rechtlich wesentliche Zurechnung der neurotischen Erscheinungen zu einem äußeren Ereignis auf Gedankengänge stützt, die als solche im Bereich des medizinischen Fachgebiets liegen, die aber mit den medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnissen und ärztlichen Erfahrungen nicht im Einklang stehen. Ob diese von hoher wissenschaftlicher Warte aus gesehenen und mit großer Gründlichkeit vorgetragenen Darlegungen der beiden genannten medizinischen Verfasser das Reichsgericht zu einer Abkehr von seiner bisher vertretenen Meinung bestimmen werden, muß die Zukunft lehren.

Durch alle diese vorstehenden Ausführungen soll dem Wert des Buches keinerlei Abbruch widerfahren. Sie wollen vielmehr lediglich Hinweise und Anregungen sein, deren Berücksichtigung einer wohl bald nötig werdenden 4. Auflage der vortrefflichen Arbeit des Verfassers vielleicht zugute kommen möchte.

Dr. Zietzschmann.

Klausing-Paul. Häuser- und Grundstücksschäden durch künstliche Veränderung des Grundwasserspiegels. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 44. 72 Seiten. Preis 3,15 RM.

Die Verfasser bezeichnen die Veröffentlichung im Untertitel als einen „Beitrag zur Frage des Ausgleichs von Schadenszufügungen im nachbarlichen Raum“. Sie gehen von den Rechtsstreitigkeiten aus, die in Berlin dadurch entstanden, daß umfangreiche Häuserschäden und Straßensenkungen mit der künstlichen Absenkung des Grundwassers bei der Durchführung von Großbauten (Reichsbankneubau, Nord-Süd-S-Bahn) in Zusammenhang gebracht wurden, und sie vertreten die Ansicht, daß diese Streitfälle nicht durch die Auslegung einer einzelnen Gesetzesbestimmung des bürgerlichen Rechts (§ 909 BGB.) in rein positivistischer Betrachtungsweise zu einer befriedigenden Lösung gebracht werden können. Es müsse vielmehr dieses Grundwasserschadensproblem ebenso wie die neuerdings in Rechtsprechung und Lehre lebhaft erörterte Frage der Immissionen und des „nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses“ in den größeren Rahmen einer Ordnung des Zusammenlebens im „nachbarlichen Raum“ gestellt werden. Die Entwicklung des Verkehrs, der Wirtschaft und des Städtebaues bringt es mit sich, daß in zahlreichen Fällen die Umweltverhältnisse eines Hauses oder eines Grundstücks sich gegenüber der Zeit des Erwerbs oder der Errichtung des Hauses verändern. Man denke nur an den Bau der Reichsautobahnen, die Umwandlung von ruhigen Wohnstraßen in großstädtische Verkehrsstraßen, die Ausdehnung von Industrieanlagen in bisher ländliche Bezirke, die Schaffung von Wohnsiedlungen im weiteren Umkreis der Großstädte, die Neuanlage ganzer Städte anlässlich der Errichtung industrieller Großanlagen, wie z. B. der K. d. F.-Wagen-Stadt oder der Ausbau von Salzgitter in Verbindung mit den Reichswerken A.-G.-Hermann Göring. Die Rechtsfrage, inwieweit der Eigentümer eines Grundstücks für Beeinträchtigungen durch derartige Entwicklungen einen Ausgleich verlangen kann, ist nach Ansicht der Verfasser in all diesen Fällen die gleiche. Auch die Behandlung alter Probleme, wie der Bergschäden, der Beeinträchtigungen auf dem Gebiete des Wasserrechts, der Einwirkungen des Eisenbahnbetriebs auf die Nachbarschaft u. a. soll nach Ansicht der Verfasser weniger durch eine positivistische Auslegung einzelner Gesetzesstellen als in der Gesamtbetrachtung des Zusammenlebens im nachbarlichen Raum erfolgen. Wenn dabei die nachbarrechtlichen Vorschriften des BGB. oder sonstige Gesetzesbestimmungen keine Handhabe zu einer befriedigenden Lösung bieten, so müssen rechtsgestaltend neue Lösungen gesucht werden, so wie sie z. B. das Reichsgericht in dem bekannten Urteil über das Zusammenleben von Industrie und Landwirtschaft vom 10. März 1937 (RGZ. 154, 166) unter Zustimmung der gesamten Rechtsliteratur abweichend von den positiven nachbarrechtlichen Bestimmungen des BGB. gefunden hat.

Die Verfasser würdigen die Ansätze, die für eine derartige Rechtsanwendung in der neueren Rechtsprechung des Reichsgerichts zu finden sind, und entwickeln im Zusammenhang damit Grundsätze für eine ein-

heitliche Behandlung aller solcher nachbarlichen Interessenkonflikte. Der bereits in der Rechtsprechung und Lehre anerkannte Begriff eines „nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses“ wird als Grundlage für die gegenseitigen Rechte und Pflichten erläutert, und es werden daraus der Rechtsgrund und der Inhalt von Ansprüchen des Beeinträchtigten abgeleitet. Es wird die Frage geprüft, inwieweit ein Widerspruch gegen solche beeinträchtigende Maßnahmen öffentlicher oder privater Stellen möglich ist; der Anspruch auf schützende Vorkehrungen wird behandelt, wobei wieder die durch den Begriff der Zumutbarkeit gezogenen Grenzen eine besondere Rolle spielen. Zuletzt halten die Verfasser für den Beeinträchtigten unter Ablehnung des Schadenersatzes einen Ausgleichsanspruch als gegeben, der weder theoretisch noch praktisch mit dem Schadenersatz identisch ist. Neben diesen Hauptfragen werden noch eine Reihe von Nebenfragen behandelt, die aber für die praktische Geltendmachung eines Anspruchs oft von großer Bedeutung sind wie die Fragen von Verursachung und Mitverursachung einer Beeinträchtigung, der Gesamthaftung, der Möglichkeit eines Verschuldens, die Frage, wer der Träger der Ansprüche und wer Anspruchsgegner ist.

Die Ergebnisse der Untersuchung darzulegen, ist im Rahmen dieser Besprechung nicht möglich. Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß die Behandlung der Probleme nicht etwa unter rechtspolitischen Gesichtspunkten, sondern ausschließlich unter Anwendung geltenden Rechts erfolgt, wobei die rechtsgestaltende Fortentwicklung des Nachbarrechts durch das Reichsgericht eine wichtige Rolle spielt. Mag der Titel des Buches auf den ersten Blick auch die Vermutung nahelegen, als handle es sich nur um die Erörterung eines Teilproblems — des Grundwasserschadensproblems —, das nur für besondere örtliche Verhältnisse größere Bedeutung hat, so möchte ich in dieser Art der Behandlung einen Vorzug des Buches sehen, das seinen praktischen Wert für jeden steigert. Es werden hier Grundsätze nicht nur theoretisch entwickelt, sondern in einem wichtigen Fall bis zur letzten praktischen Folgerung auch zur Anwendung gebracht. Damit bekommt der Praktiker ein Buch zur Hand, mit dem er im einzelnen Streitfall erheblich mehr als mit einem Buch rein theoretischen Inhalts anfangen kann, denn die für das Grundwasserschadensproblem gezogenen Folgerungen lassen sich leicht auf andere Fälle von Beeinträchtigungen im nachbarlichen Raume übertragen. Wer mit der Behandlung solcher Interessenkonflikte zu tun hat oder die Rechtsentwicklung auf diesem Sondergebiet verfolgt, wird an dem kleinen, aber inhaltreichen Buch, dessen Verfasser sich durch frühere Veröffentlichungen auf dem gleichen Rechtsgebiet bereits einen Namen erworben haben, nicht vorübergehen können.

Von besonderer Wichtigkeit ist das Erscheinen des Buches für den Berliner Grundwasserschadenskonflikt und für die Behandlung der Auswirkungen, die sich aus den geplanten weiteren Grundwasserabsenkungen bei der Neugestaltung der Reichshauptstadt ergeben können. Es wird in dieser Veröffentlichung vor allem die Betrachtungsweise der Probleme abgelehnt, wie sie sich in den bekannten Büchern des Senatspräsidenten Conrad Weber über den Grundwasserstreit findet; der Widerspruch gegen dessen Veröffentlichungen — insbesondere auch durch den Verfasser

dieser Besprechung — findet die Zustimmung von Klausing-Paul (S. 10). Die Berliner Gerichte, die seither einen befriedigenden Ausgleich der gegenseitigen Interessen praktisch den Erkenntnissen des technischen Sachverständigen über das Maß der Verursachung und der Stützentziehung nach § 909 BGB. überließen, werden prüfen müssen, ob nicht der gerechte Ausgleich nach den in dem Buch entwickelten Grundsätzen noch einer stärkeren rechtlichen Würdigung bedarf. *Dr. Wachtel.*

Frese, Reinhard. Die Maßnahmen des Werberates der deutschen Wirtschaft und ihre Bedeutung für den Richter. Kölner Rechtswissenschaftliche Abhandlungen. Heft 32. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. 202 Seiten. Preis 6,80 RM.

Die Arbeit von Frese stellt einen wichtigen Beitrag zur weiteren Durchdringung des Rechtsstoffes dar, der bei der mit der Schaffung des Werberats zur Durchführung gekommenen Neuformung des Rechtes der Wirtschaftswerbung angefallen ist. Mit größter Gründlichkeit geht der Verfasser auf die zahlreichen strittigen Fragen auf diesem Gebiet ein und behandelt in breiter Form alle von der Literatur und Rechtsprechung vertretenen Ansichten. Der eigentlichen Aufgabe des Buches, den Umfang des Einflusses der Werberatsmaßnahmen auf das Privatrecht und damit die Notwendigkeit ihrer Beachtung durch den Richter bei seinen Entscheidungen in Wettbewerbssachen darzustellen, ist erst seine zweite Hälfte gewidmet. Ihr voraus geht im Rahmen einer Übersicht über die Entwicklung und die Aufgaben des Werberates eine manchmal vielleicht zu breit angelegte Untersuchung der rechtlichen Bedeutung der Werberatsmaßnahmen. Bei der Behandlung der für die Praxis wichtigen Frage, ob und welche Rechtswege gegen die Maßnahmen des Werberats — abgesehen von der Möglichkeit, über die entsprechenden Bestimmungen des PVG. eine Nachprüfung der generellen Zuständigkeit des Werberats für seine Entscheidung herbeizuführen — gegeben sind, vertritt der Verfasser gegen die wohl überwiegende Meinung der Literatur die Ansicht, daß gegen die Entscheidung des Werberats die Aufsichtsbeschwerde an das Propagandaministerium möglich sei.

Im zweiten Teil seiner Ausführungen hat sich der Verfasser mit der großen Anzahl unterschiedlicher Meinungen in Literatur und Rechtsprechung auseinanderzusetzen, die sich mit der Frage des rechtlichen Einflusses der Richtlinien des Werberats auf die Entscheidungen der Gerichte befassen und die sich von der fast völligen Ablehnung jeder Bindung des Richters an die Werberatsrichtlinien bis zur völligen Bejahung des Vorliegens solcher Bindung des Richters erstrecken. Die dabei vertretenen Auffassungen, wie z. B. diejenigen, daß die Werberatsrichtlinien nur inhaltlich näher gekennzeichnete Normen seien, die in § 1 UWG. schon von jeher gesetzlich festgelegt sind oder daß die Richtlinien nur Ausführungsbestimmungen zum Tatbestandsmerkmal des § 1 UWG. seien, werden vom Verfasser abgelehnt. Ebenso billigt er auch

nicht die weiter vertretene Ansicht, wonach die Werberatsrichtlinien Schutzgesetze im Sinne des § 823, II, BGB. darstellen. Als eigene Auffassung setzt der Verfasser den widersprechenden Ansichten als Ausgangspunkt seiner Überlegungen das Prinzip der wettbewerblichen Waffengleichheit entgegen. Wer gegen die vom Werberat als der vom Reich zur Aufsicht über das gesamte Werbewesen eingesetzten Institution erlassenen und für alle an der Wirtschaftswerbung Beteiligten in gleicher Weise geltenden Richtlinien und Maßnahmen verstößt, um dadurch wettbewerblichen Nutzen zu ziehen, verstößt gegen dieses Prinzip. Dieser Verstoß verletzt gleichzeitig die Grundsätze des anständigen Wettbewerbs und erfüllt somit das Tatbestandsmerkmal des § 1 UWG. Damit ergeben sich von selbst engste Beziehungen zwischen der Tätigkeit des Werberats und der Urteilsbildung der Gerichte.

Die Arbeit Freses geht den hier nur angedeuteten Problemen in eindringlichster Weise nach und bedeutet einen zweifellosen Fortschritt in der Klärung der bestehenden Streitfragen. Ihrem Ergebnis kann schon deshalb beigetreten werden, weil eine enge Verbindung zwischen Werberat und Gericht im Interesse der vollen Erreichung der Absichten, die für die Errichtung des Werberats maßgebend waren, nur erstrebenswert erscheinen kann.

Dr. Zwipf.

Kommentar zur Reichsverteidigungsgesetzgebung. Herausgegeben von den Staatssekretären Dr. Posse, Reichswirtschaftsministerium, Dr. Landfried, Reichswirtschaftsministerium, Dr. Syrup, Reichsarbeitsministerium, H. Backe, Reichsernährungsministerium, und Fr. Alpers, Reichsforstamt. Hauptwerk in zwei Bänden, jetzt 1462 Seiten. Handausgabenformat. München und Berlin 1940. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. Loseblattausgabe. In Leinenordnern. Gesamtpreis 49 RM.

Die Kriegsgesetzgebung des Deutschen Reichs ist nicht improvisiert. Die Pläne für die Umstellung der Wirtschaft auf den Ernstfall waren vielmehr gründlich vorbereitet. Die diese Umstellung durchführenden kriegswirtschaftlichen Gesetze sind darum auch klar, einfach und verhältnismäßig knapp, obwohl sie fast alle Lebensgebiete einschneidend berühren. Dennoch ist es bei der großen Fülle und Mannigfaltigkeit des Gesetzesstoffes für Behörden und Wirtschaft schwierig, das Gesamtgebiet zu übersehen und alle Zusammenhänge zu erkennen. Hier zu helfen und einen Leitfaden für das gesamte Gebiet der Kriegswirtschaftsgesetze im weitesten Sinne zu geben, ist das Ziel des vorliegenden Kommentars. Er erreicht dieses Ziel zunächst durch eine übersichtliche Gliederung des gesamten Stoffes in 7 Hauptteile: I. Allgemeines, Organisation und Verwaltung, II. Arbeitseinsatz und Arbeitsrecht, III. Finanz- und Steuerrecht, IV. Gewerbliche Wirtschaft, V. Ernährung und Landwirtschaft, VI. Holz- und Forstwirtschaft, VII. Sonstiges. Ferner dadurch, daß er jedem Gesetz eine Einleitung voranstellt, die die Entstehungsgeschichte und die Gründe für das betreffende Gesetz und seine

Grundgedanken erörtert und schließlich dadurch, daß er dem Wortlaut der Gesetze Erläuterungen folgen läßt, die einzelne Zweifelsfragen behandeln und den inneren Zusammenhang der zum Teil weit verstreuten Bestimmungen aufweisen. Neben den Gesetzestexten werden auch alle wichtigen Durchführungsvorschriften, Ministerialerlasse und andere Anordnungen wiedergegeben. Die Einleitungen und Erläuterungen, die von den Sachbearbeitern der zuständigen Ministerien gezeichnet sind, sind kurz und klar und geben überall wertvolle Hinweise. Die Loseblattform ermöglicht es, den Kommentar ständig auf dem laufenden zu halten. Die erste Lieferung von 164 Ergänzungsblättern liegt bereits vor.

In der Fülle der Reichsverteidigungsgesetzgebung finden sich viele Bestimmungen, die auch für den Eisenbahnverwaltungsdienst von einschneidender Bedeutung sind, so z. B. die über Kriegspreise, Personenschäden, Sachschäden, Verwaltungsvereinfachung, das gesamte Arbeitsrecht, Finanz- und Steuerrecht, Energiewirtschaft, Ladenschluß und anderes. Die Beschaffung des von der Autorität der Staatssekretäre getragenen Kommentars ist daher auch für die Reichsbahn zu empfehlen, um so mehr als er wegen seiner übersichtlichen Gliederung, seiner klaren Erläuterungen und seiner guten Ausstattung als vorzüglich zu bezeichnen ist.

Dr. Genest.

Drost, Heinrich, Professor Dr. jur. Die Vertragshilfe des Richters aus Anlaß des Krieges und das Kriegsausgleichsverfahren, Verordnungen vom 30. November 1939. Für die Praxis erläutert. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 35, Woyrschstraße 5. 103 S. Preis kart. 2,25 RM.

Die Vertragshilfeverordnung ermöglicht es den durch den Krieg besonders schwer betroffenen Schuldern, sich wirtschaftliche Erleichterungen verschiedener Art zu verschaffen. Zu diesem Zweck können Gewerbetreibende die richterliche Vertragshilfe unter den Voraussetzungen der Verordnung anrufen. Das gleiche ist für Haus- und Grundbesitzer hinsichtlich ihrer Hypothekenschulden und sonstigen dinglichen Verpflichtungen vorgesehen. Schuldner aus den freigemachten oder geräumten Gebieten schließlich können ohne Unterschied des Berufes die Vergünstigungen der Verordnung erhalten.

Durch die Verordnung über das Kriegsausgleichsverfahren soll für Schuldner, die infolge des Krieges zahlungsunfähig geworden oder überschuldet sind, der Konkurs möglichst vermieden werden. Deshalb erleichtert diese Verordnung es solchen Schuldnern, zu einem Vergleich, insbesondere einer Gesamtstundung ihrer Verbindlichkeiten, zu gelangen. Zwischen der Umgestaltung einer einzelnen Vertragsbeziehung durch den Vertragshilferichter und der Totalregelung durch ein Kriegsausgleichsverfahren liegen viele Möglichkeiten für die gerichtliche Anpassung von Verträgen an die Wirtschaftslage im Kriege.

Die vorliegende gemeinsame Herausgabe und Erläuterung der beiden Verordnungen soll das verdeutlichen. Die in den genannten Verordnungen geregelte richterliche Hilfe greift nur ein, wenn eine güt-

liche Vereinbarung zwischen den Vertragspartnern nicht zu erreichen ist. Die praktischen Anwendungsfälle der Verordnungen im Gebiet der Reichsbahn werden daher gering sein. Für die Behandlung etwa auftretender Fälle wird aber die zusammenfassende Herausgabe der Verordnungen mit den manche Zweifelsfragen lösenden Erläuterungen ein willkommenes Hilfsmittel sein.

Dr. Genest.

Breithaupt, Dr. W. Führer durch das Deutsche Beamten-gesetz. Verlag für Wirtschaft und Arbeit, Berlin W 62, Schillstraße 17. 48 Seiten. Preis 1,20 RM.

Das Heft stellt in sehr gedrängter, aber übersichtlicher Form, in kurzen Abschnitten, denen jeweils Leitsätze vorangestellt sind, den umfangreichen Stoff des deutschen Beamtenrechts dar. Neben dem Deutschen Beamtengesetz sind dessen Ergänzungsgesetze und -verordnungen, besonders auch die für die Kriegszeit geschaffenen, an den einschlägigen Stellen berücksichtigt. So u. a. das Gesetz vom 26. März 1939, das das Recht des Beamten auf Entlassung vor der Altersgrenze aufgehoben, und die Verordnung vom 1. September 1939, die die Altersgrenze selbst einstweilen praktisch beseitigt hat. Für die erste Einarbeitung und für den Unterricht in Verwaltungsschulen usw. ist das Heft, das den Rechtszustand von Ende 1939 wiedergibt, recht brauchbar. Die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ allerdings hat es schon beim Inkrafttreten des Deutschen Beamtengesetzes nicht mehr gegeben, und die fehlerhafte Bezeichnung (S. 37) hätte wenigstens in dieser zweiten Auflage des Hefts ausgemerzt werden müssen.

Theobald.

Reuß, Hermann. Kommentar zum Erstattungsgesetz. Carl Heymanns Verlag Berlin W 8, Mauerstr. 44. 350 Seiten. Preis 8,— RM.

Das Erstattungsgesetz (mit vollem amtlichen Namen: Gesetz über das Verfahren für die Erstattung von Fehlbeständen an öffentlichem Vermögen) vom 18. April 1937 regelt das früher sogenannte „Defektenverfahren“, aber einheitlich für das ganze Reich und unter Ausdehnung sowohl des Personenkreises, gegen den, als auch der Tatbestände, wegen deren das Verfahren stattfinden kann. Eine abseitige Materie, am Rande des öffentlichen Dienstrechts und des Haushaltsrechts, aber nicht belanglos und keineswegs frei von Zweifelsfragen. Wie der Verfasser sie umfassend behandelt, wissenschaftlich und zugleich mit gutem Blick für die praktischen Bedürfnisse, das ist im höchsten Grade verdienstlich. In dem Buche sind nicht nur alle irgendwie wesentlichen Äußerungen zum alten und neuen Defektenrecht verarbeitet, so daß man beim Einarbeiten in das Gebiet sich künftig nur auf dies Erläuterungsbuch zu stützen braucht; es sind auch von den sparsamen Worten des Gesetzes aus reizvolle Streifzüge in alle denkbaren benachbarten Gebiete unternommen worden, so daß das Lesen des Werks, zumal bei dem gefälligen

und geistreichen Stil des Verfassers, geradezu zu einem wissenschaftlichen Genuß wird. Mit größter Gediegenheit sind die wichtigeren Probleme des Erstattungsrechts behandelt: man vergleiche nur die Ausführungen über den vom Gesetz erfaßten Personenkreis, die über den fehlerhaften Erstattungsbeschluß oder die zur Anfechtungsklage, besonders zu dem wichtigen § 8 Abs. 5 des Gesetzes. Auch wer in Einzelheiten anderer Meinung ist, wird sich mit der wohlbegründeten Ansicht des Verfassers überall auseinandersetzen und ihr vielfach am Ende zustimmen müssen. Die Begründung zum Gesetz ist mit abgedruckt. Gewissenhaft sind die vielen Ausführungsbestimmungen, besonders die Zuständigkeitsregelungen der einzelnen Verwaltungszweige aufgeführt. Das Werk ist als Musterbeispiel eines guten Kommentars zu bezeichnen.

Theobald.

Schmidt, Dr. Friedrich, Oberregierungsrat im Reichsfinanzministerium. *Die neue Grundsteuer.* Band 6 der Bücherei des Steuerrechts. Herausgeber Fritz Reinhardt, Staatssekretär im Reichsfinanzministerium. Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W 35, Woyschstr. 5. 1938. Umfang 130 Seiten. Preis kart. 2 RM, ab 30 Stück 1,90 RM, ab 50 Stück 1,80 RM, ab 100 Stück 1,70 RM, ab 200 Stück 1,60 RM.

Mit dem Grundsteuergesetz vom 1. Dezember 1936 sind die bisherigen Grundsteuergesetze von 16 deutschen Ländern abgelöst. Mit der einheitlichen Regelung ist eine erhebliche Umwälzung auf diesem Gebiet eingetreten, die zunächst zu manchen Schwierigkeiten geführt hat. Diese in der Praxis auftretenden Schwierigkeiten will das vorliegende Buch erleichtern, indem es eine Einführung in das neue Grundsteuerrecht gibt. Für diesen Zweck der Einführung ist es gut geeignet, da seine Darstellung klar und übersichtlich ist und durch zahlreiche das Verständnis der Bestimmungen erleichternde Beispiele ergänzt wird.

Dr. Genest.

Gewerbeordnung, Nachtrag zur 3. Auflage der Textausgabe der Gewerbeordnung. Guttentag'sche Sammlung Deutscher Reichsgesetze, Nr. 211, Berlin 1940, Verlag Walter de Gruyter & Co., Woyschstraße 13. 45 S., Preis 0,75 RM.

Zu der im Jahrgang 1939, S. 1058, besprochenen Textausgabe der Gewerbeordnung mit Handwerks- und Einzelhandelsrecht ist ein Nachtrag erschienen, der die Sammlung auf den Stand vom 1. Februar 1940 ergänzt. Er enthält die Verordnung über den Ladenschluß, die Verordnung zur Beseitigung der Übersetzung im Einzelhandel, das Gesetz über die Heimarbeit mit Durchführungsverordnungen und anderes.

Der Bezug dieses Nachtrages ist Besitzern des Hauptbandes zu empfehlen.

Dr. Genest.

Schardt, Fr. Lehr- und Nachschlagebuch über den Eisenbahn-Verkehrs- und Kassendienst. Verlag der Limburger Vereinsdruckerei GmbH., Limburg a. d. Lahn. 470 Seiten. Preis 4,50 RM.

Der große Umfang des Gebiets der Rechts- und Dienstvorschriften, deren Kenntnis zum Pflichtenkreis der Verkehrsbediensteten bei der Deutschen Reichsbahn gehört, hat das Bedürfnis nach leicht faßlichen Darstellungen der verschiedenen Stoffe hervorgerufen. Neben die im Verlag der verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft erschienenen Lehrmittelhefte, die zusammenfassende Darstellungen der einzelnen Gebiete geben, sind in der letzten Zeit einige Bücher getreten, die die aus anderen Wissenszweigen bekannte Form der Darstellung in Frage und Antwort für das Fach des Eisenbahnverkehrsdienstes gewählt haben. Zu ihnen gehört auch das vorliegende Buch.

Es behandelt in 24 Abschnitten seines I. Teiles Allgemeines über das Verkehrs- und Tarifwesen, dann die Eisenbahnverkehrsordnung, die Personenabfertigungs- und Beförderungsvorschriften, die Güterabfertigungs-, Bankstundungs- und Güterbeförderungsvorschriften, die Allgemeinen Bedingungen für die Beförderung von Stückgütern auf Privatgleisanschlüssen, Auszug aus den Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse, den Deutschen Reichsbahngütertarif Teil I B und Teil II Heft A, den Reichsbahntiertarif, die Zoll-, die Entseuchungs-, die Ermittlungs- und Entschädigungsvorschriften, die Güterwagenvorschriften, das Vereinswagenübereinkommen und das Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr, das Vereinsachsdrukverzeichnis, die Vorschriften für die eisenbahnseitige Verteilung von Sammelsendungen, die Behältervorschrift und den Abschnitt Güterkraftverkehr. Abgedruckt sind in Abschnitt 13 die Frachtzuschlagsvorschriften, in Anlage 4 die Bestimmungen über Planwagen. Die übrigen 3 Anlagen enthalten den Aufbau der Geschäftsstellen der Deutschen Reichsbahn (bildl. Darstellung), die Fahrpreisermäßigungen und die Bestimmungen über Begleitung von Leichen, lebenden Tieren und Gütern.

Der II. Teil des Buches enthält in 2 Abschnitten die Kassenvorschriften Teil I und Teil III.

Der 1. Abschnitt des I. Teils stellt allgemeine Fragen des Verkehrs- und Tarifwesens dar. Zu Beginn wird die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens und der anderen Verkehrsmittel kurz gestreift. Wenn dabei die Bedeutung von Flugzeug und Kraftwagen gemeinsam betrachtet und — bei der kurzen Fassung in Frage und Antwort vielleicht nur scheinbar ausschließlich — in ihrer Stellung als „ernstliche Konkurrenz“ der Eisenbahn gesehen wird, so wäre dies in einem solchen „Lehr- und Nachschlagebuch“ für den Eisenbahner besser unterblieben. Das wirkliche Problem, die Grundlagen eines „gerechten Leistungswettbewerbs“ und damit einer richtigen Leistungsteilung zu schaffen, hätte eine Darstellung finden müssen. Der Abschnitt behandelt weiter vollzählig die deutschen und internationalen Eisenbahnorganisationen, ihre wesentlichen Aufgaben, die Art und Weise ihrer Geschäftsführung und die Ergebnisse ihrer Arbeit. Es schließt sich an ein kurzer Überblick über

die rechtliche Entwicklung des Eisenbahnverkehrs und die Darstellung des für die Organisation der Reichsbahn geltenden Rechts. Die durch das neue Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 eingetretenen Änderungen sollen durch ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt Berücksichtigung finden. Dabei ist allerdings nicht klargestellt worden, welche der ursprünglichen Fragen und Antworten überholt sind. Es wäre zu empfehlen, an ihre Stelle mit den Nummern die neuen Fragen zu setzen. Weiter werden in diesem Abschnitt einige allgemeine Tarifbegriffe und Tarifbildungsgrundsätze, rechtliche Grundlagen und die Teile der Deutschen Eisenbahn-Personen- und Tiertarife behandelt und die wichtigsten internationalen verkehrsrechtlichen Bestimmungen angeführt. Alle übrigen Abschnitte des I. und II. Teiles halten sich eng an den Inhalt der behandelten Vorschriften. Im Abschnitt über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die Laderaumvorschriften und die Dienstvorschrift für die Abfertigung im Güterkraftverkehr Teil I behandelt. Die Abfertigungsvorschrift Teil II ist erst nach Abschluß des Buches erschienen und hat auch kaum Bedeutung für den Fernverkehr. Die wichtige Durchführungsverordnung zum Güterfernverkehrsgesetz fehlt.

Die belebendere Form der Stoffdarstellung durch Fragen und Antworten eignet sich im allgemeinen gut auch für das hier gewählte Gebiet. Allerdings ist auch das vorliegende Buch bei den über 1900 Fragen nicht immer der Gefahr entgangen — manchmal selbst, wo es vermeidbar gewesen wäre —, daß die Fragestellung nicht genügend klar die gewünschte Antwort erkennen läßt. Gelegentlich ist dies auf sprachliche Ungenauigkeiten oder Fehler zurückzuführen. Empfohlen hätte es sich, hinter den Antworten immer die Fundstellen der jeweiligen Vorschriften anzugeben, wie dies in geringem Umfange geschehen ist. Denn der Bedienstete soll sich in den Vorschriften so auskennen, daß er nicht nur ihren Inhalt, sondern auch den Ort kennt, wo sie zu finden sind. Ferner hätte es sich empfohlen, die einzelnen Abschnitte nicht nur im Verzeichnis, sondern auch bei den Überschriften des Textes zu numerieren.

Alles in allem ist das Buch — zwar weniger ein Nachschlagebuch, denn dazu fehlt das Stichwortverzeichnis, aber — ein brauchbares Lehrbuch, das besonders zur Vorbereitung und Fortbildung im mittleren und gehobenen Dienst und für alle diejenigen zu empfehlen ist, die mit dem sehr wichtigen Dienstunterricht im Verkehrs- und Kassendienst sich zu befassen haben. Der Preis ist bei dem großen Umfange des behandelten Stoffes wirklich mäßig.

Erhardt.

Fritz, Bernhard, Dr.-Ing. habil. Berechnung von Kreisgewölbenn. Gebrauchsfertige Tabellen zur statischen Berechnung von Gewölben mit kreisbogenförmiger Achse. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 1940. 34 S., 12 Textabbildungen. Preis 3,20 RM.

Beim Entwurf von Gewölben wurde bisher aus rein statischen Überlegungen heraus i. a. die Bogenachse einer symmetrischen „mittleren Stützlinie“ möglichst angepaßt. Für die Berechnung solcher Gewölbe mit nach einer Stützlinie geformten Bogenachse sind bereits Tabellen-

werke vorhanden, die eine Untersuchung nach der Elastizitätslehre ersparen (z. B. Straßner, Neuere Methoden zur Statik der Rahmentragwerke II. Bd., Der Bogen und das Brückengewölbe, 4. Auflage, 1939, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn). Neuerdings werden aus schönheitlichen Gründen insbesondere für kleinere und mittlere Gewölbe vielfach auch Gewölbe mit kreisbogenförmiger Gewölbeachse gewählt, für die solche Erleichterungen fehlen. Bei diesen Gewölben besteht umgekehrt die Aufgabe darin, die „mittlere Stützlinie“ der gegebenen Kreisform anzupassen. Der Verfasser ermittelt für kreisbogenförmige Gewölbe Tabellen der Einflußordinaten für Biegemomente und Normalkräfte unter Zuhilfenahme der Einteilung der Bogenachse in 24 gleiche Teilabschnitte, wobei aus Gründen der praktischen Anwendung der Einfluß der Normalkräfte getrennt und nachträglich durch einen Beiwert berücksichtigt wird. Auch der Einfluß der Wärmeänderung wird durch einen besonderen Beiwert berücksichtigt. Für drei Bogenquerschnitte, dem Scheitel, Viertelpunkt und Kämpfer wurden für Zentriwinkel von 48° , 64° , 80° ... bis 180° (Halbkreis) die Ordinaten der Einflußlinien der Momente, Horizontal- und Vertikalkräfte und die Einflußlinienflächen berechnet und tabellarisch zusammengestellt. Die Einflußlinien der Momente und Normalkräfte an beliebigen Bogenstellen können dann mit Hilfe dieser Tabellenwerte aus den bekannten Gleichungen leicht ermittelt werden.

In einem weiteren Abschnitt wird die Anwendung der Tabellen erläutert und dabei auch gezeigt, wie man durch Erzeugung von Korrektions- oder Verlagerungsmomenten in den einzelnen Bogenquerschnitten zahlenmäßige Gleichheit der größten positiven und negativen Momente und damit kleinere und annähernd gleich große Spannungen im oberen und unteren Gewölberand erzielen kann. Diese Korrektionsmomente können durch Verlagerung der Stützlinie für ruhende Last entweder durch nachträgliche Änderung der Übermauerungshöhe des Gewölbes oder durch nachträgliche Anordnung von Längs- und Querspargewölben erzeugt werden. Mit Hilfe der Tabellen der Einflußlinienflächen können diese Korrektionsmomente für den Bogenscheitel, -kämpfer und -viertelpunkt ermittelt werden. In einem anschließenden Rechenbeispiel wird die Anwendung der Tabellen auch noch praktisch vorgeführt.

Die kleine Schrift ist ein wertvolles Hilfsmittel für die Berechnung von Kreisgewölben und auf diesem Gebiete geeignet, viele mühsame Rechenarbeit zu ersparen.

Ernst.

Bingmann, Dr.-Ing., W. Betrachtungen zur Oberbaustoffwirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der wiederholten Verwendung der Gleisstoffe. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstr. 140/142. 111 Seiten mit 22 Textabbildungen. Preis 8,60 RM.

Der Verfasser behandelt einen in seiner Wichtigkeit noch viel zu wenig erkannten Gegenstand und zwar in einer Form, in der bisher nichts Gleichwertiges im Schrifttum zu finden ist. In dem wichtigsten Abschnitt über die Grundlagen der Oberbaustoffwirtschaft werden

deren Grundbegriffe klar herausgestellt. Eingehend werden auch die zweckmäßige Liegedauer der Oberbaustoffe und ihre beste Ausnutzung erörtert. Beispiele ergänzen recht zweckmäßig die allgemeinen Darlegungen.

Die Beschäftigung mit der gründlich bearbeiteten Abhandlung ist nicht nur denjenigen zu empfehlen, die beruflich in der Oberbaustoffwirtschaft tätig sind, sondern überhaupt allen für die Erneuerung und Unterhaltung des Gleises verantwortlichen Ingenieuren. Selbst wenn bei der Behandlung von Oberbaubelangen andere ausschlaggebende Einflüsse, wie zur Zeit, im Vordergrund stehen, ist das Grundsätzliche der Ausführungen nicht wertlos.

Dr. Halank.

Neue Werke über Eisenbahnwesen

und verwandte Gebiete.

Nordsüd-S-Bahn. Berlin. 2. Folge 1939. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142. 68 Seiten. Preis 3,— RM.

Wiedemann, Dr.-Ing., Karl. Neuere Anwendung der Unterfangungsbauweise im Tunnel- und Stollenbau. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 32 Seiten. 17 Abbildungen. Preis 2,— RM.

Zeitschriften.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

57. Jahrg. Nr. 7 bis 14. Vom 18. Februar bis 7. April 1940.

(7:) Gewerbliche Nebenbetriebe, Verwaltung der Lagerplätze und Lageräume, Privatananschlußgleisverträge, Dienst- und Mietwohnungen, Bahnpolizei bei der Deutschen Reichsbahn. — Studie über eine automatische Fahrtwendereinstellung bei Lok E 88. — Kreuzung und andere Berührungen der Reichsautobahnen mit der Reichsbahn. — (8:) Betriebsorganisation unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsaufgaben der Betriebsamtsvorstände. — Neue Deutsche Normen für den Lokomotivbau. — Kreuzungen von Eisenbahnen mit Reichswasserstraßen. — (9:) Kraftkleinwagen. — Ein neues Verfahren zur Reinigung von Rohren. — Prüfmeßeinrichtungen für den Lokomotivrahmen und den Achsstand der Lokomotivradsätze. — Wie ich die Weimar-Festspielwoche der deutschen Jugend erlebte. — (10:) Maschinelle Anlagen des Eisenbahnbetriebes einschließlich der Wasserversorgung. — (11:) Das Schweißen von Stahlkonstruktionen in der Werkstatt und auf der Baustelle. — Auspressen der Lokomotiv-Schieberbuchsen. — (12:) Schutz der Rohrleitungen für Wasser und Gas. — (12/13:) Die zerstörungsfreien Prüfverfahren bei der Untersuchung geschweißter Brücken. — (13:) Fehlerquellen und ihre Vermeidung bei der autogenen Schienenstoß- und Schienenauftrag-

schweißung. — Brüche an Treib- und Kuppelstangen, ihre Ursachen und Verhütung. — Aus der Stoff- und Gerätewirtschaft. — (14:) Die Anwendung der Röntgendurchstrahlung bei der Untersuchung geschweißter Brücken. — Die Widerstandsmeßgeräte für den Bahnbetrieb. — Die Lokomotivkesselunterhaltung und -instandsetzung. — Gekapselte Gleichrichter für Schienenfahrzeuge. — Treibgasversorgung wird vereinfacht.

Der Bauingenieur. Berlin.

21. Jahrg. Heft 9/10. Vom 5. März 1940.

Vereinfachtes Verfahren zur Berechnung des Rahmenträgers (Vierteel-Trägers).

Die Bautechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 8 bis 15. Vom 23. Februar bis 5. April 1940.

(8:) Umbau einer Straßenbrücke. — (10:) Der Brücken- und Ingenieurhochbau der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1939. — (11:) Fußwegbrücke über Eisenbahn und Autobahn. — (12:) Bau einer Straßenerunterführung unter einer viergleisigen Eisenbahnstrecke ohne Betriebsstörung. — (13/14:) Umbau einer Eisenbahnbrücke. — Gleitflächen, Prüfflächen und Erddruck. — (15:) Die Mindestgröße von Pfeilergrundkörpern.

Braunkohle. Halle (Saale)

39. Jahrg. Heft 11. Vom 16. März 1940.

Baugrundsätze für Hochbauten im Bruchgelände des Braunkohlentiefbaues.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transportanstalten. Aarau.

XI. Jahrg. Nr. 97. Januar/Februar 1940.

Zur Sicherstellung der lebenswichtigen Verkehrsverbindungen im Kriege. — Die Eisenbahnen im Krieg. — Schweizerische Fremdenverkehrspolitik in der Kriegszeit. — Verkehrsspitzen auf englischen Fernbahnen.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

74. Jahrg. Heft 11. Vom 13. März 1940.

Stärkere Auftragssicherung für das Bauhandwerk.

Deutsche Justiz. Berlin.

102. Jahrg. Nr. 11, Ausg. A. Vom 15. März 1940.

Verdunkelung und Gefährdungshaftung.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

14. Jahrg. Nr. 22 bis 26. Vom 1. bis 28. März 1940.

(22:) Anforderung kriegswichtiger Räume. — Kraftfahrwesen. — (23:) Anspruch auf Reisekarten. — (24:) Einschränkung des Osterverkehrs. — (26:) Metallsammlung in gewerblichen Betrieben. — Fragen der Urlaubsabgeltung. — Die Neuregelung des Spediteur-Sammelgutverkehrs.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

37. Jahrg. Nr. 7 bis 10. Vom 15. Februar bis 7. März 1940.

(7:) Transportgemeinschaften in der Kriegswirtschaft. — (10:) Aus der Gutachtertätigkeit der Industrie- und Handelskammern bei der Weiterbenutzung von Personenkraftwagen im Kriege.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Berlin.

10. Jahrg. Heft 11/12. Vom 16./23. März 1940.

Die Kriegsstillegung von Kraftfahrzeugen.

L'Energia Elettrica. Milano.

17. Jahrg. Heft 2. Februar 1940.

(2:) Una osservazione che interessa la capacità di trasporto delle linee elettriche.

Glasers Annalen. Berlin.

64. Jahrg. Heft 4 bis 6. Vom 15. Februar bis 15. März 1940.

(4:) Zur Entwicklung der Brückenwaage. — (5:) Grundlagen der Exportwirtschaft für die kolonialafrikanischen Verkehrsbetriebe. — Deutsche Lokomotivausfuhr. — Ausfuhrleistungen und Aufgaben des deutschen Maschinenbaues. — Die Wirtschaftsbeziehungen Großdeutschlands zu Ungarn, Jugoslawien und Bulgarien. — (6:) Eisenbahnwagen-Drehkrane. — Reichsmesse Leipzig im Kriege.

Die Lokomotive. Bielefeld und Berlin.

37. Jahrg. Band 2, Nr. 2 bis 3. Vom Februar bis März 1940.

(2:) Die Große Sibirische Eisenbahn. — Schmierfette und Fettschmierung (Schluß). — Einheits-D-Zugwagen in Leichtbauweise. — Normung der Spurweiten. — (3:) Beitrag zur deutschen Lokomotivausfuhr. — Dampflokomotiven mit Einzelachsantrieb. — Die Entwicklung der Stromlinien-Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — Die schnellsten Züge der Reichsbahn.

Meddelelser fra Norges Statsbaner. Oslo.

15. Jahrg. Nr. 1. Februar 1940.

(1:) Die Bahnhofsfraage in Oslo. — Bestellungen für den Fahrzeugpark der Norwegischen Staatsbahn im Jahre 1939. — Schienen und das Schienenauslegen in USA.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band XI, Nr. 2 bis 3. Vom Februar bis März 1940.

(2:) Primäre Spannungen in Schienensträngen. — Neue 2-D-2-Personenzug- und 1-E-2-Güterzuglokomotiven der Atchison, Topeka und Santa Fe-Eisenbahn. — Die Herstellung von Martensit-Stahlschienen. — Ganz geschweißte 50-t-Plattformwagen der Milwaukee-Eisenbahn. — Liegender Einreihenmotor (Humboldt-Deutz) für leichten Triebwagendienst. — (3:) Die französischen Dieselmotoren für Triebwagen großer Leistung.

— Die elektrische Widerstandsschweißung in den Ausbesserungswerken der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen. — Eine vereinfachte Gütereinteilung in Uruguay.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

65. Jahrg. Nr. 11 bis 66. Jahrg. Nr. 1. Von November 1939 bis Januar 1940.

(11:) Gutachten der dänischen Verkehrskommission. — Oslo Zentralbahnhof — Gutachten des Stationskomitees. — Die oberste Verwaltung der Norwegischen Staatsbahn. — (11—12:) Verkehrliche Planung von Stadtbahnen. — (12:) Kann ein Teil der Stückgutbeförderung der Eisenbahnen in anderer Weise als bisher abgewickelt werden? — Gemeinsamer Frachtbrief für Eisenbahn- und Dampfschiffbeförderung. — Kommission für eine Zusammenfassung des Verkehrswesens in Schweden. — (1:) Die neue Regelung des Zugsicherungswesens bei der Finnischen Staatsbahn. — Weitere Elektrisierung der Roslagsbahn.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

95. Jahrg. Heft 3 bis 6. Vom 1. Februar bis 15. März 1940.

(3:) Treibgasantrieb im Verbrennungstriebwagen. — (3/4:) Lauf von Eisenbahnfahrzeugen mit zwei ohne Spiel gelagerten Radsätzen beliebiger Belastung in der Geraden. — (4:) Zulässige Fahrgeschwindigkeiten in Gleisbogen mit Rücksicht auf die Überhöhungs- und Krümmungsverhältnisse. — (5/6:) Veränderung der Bettung unter Stahl- und Holzschwellen. — Versuche mit geschweißten Eisenbahnschienen. — (6:) Einfluß der Druckverteilung des Unterbaues und des Untergrundes auf die Biegemomente und Stützendrücke der Schiene. — Die neue „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“ (TE.).

Railway Age. New York.

Bd. 107 Nr. 25 bis Bd. 108 Nr. 7. Vom 30. Dezember 1939 bis 17. Februar 1940.

(25:) The railroads have an unused garand. — Southern Pacific buys articulated coal-burning locomotives. — St. Louis Municipal bridge is ready for use. — Rock Island develops new records for storekeeping. — Union Pacific provides new merchandise service. — (26:) The momentous decision in the trainload rate case. — Rail rates and shippers' costs not identical. — Seaboard adds new cars to „Silver Meteor“ service. — What about producers' tie stocks? — East Coast Florida resorts served by two new trains. — I.C.C. wipes out C. & N.W. equities. — I.C.C. sanctions trainload rate. — Bus subsidiary expands operations. — (27:) Industry versus private enterprise in transportation. — No let up losses to competitors. — Baldwin builds 1,000 and 660-Hp. Diesel-electric switchers. — Centralized traffic control solves problem on the Norfolk & Western. — The Admjustment of rates between competing forms of transport. — What water treatment has done for the Illinois Central. — (108 — 1 Annual statistical and outlooks number:) Improvement in 1939 — better outlook for 1940. — What will earnings be in 1940? — Good prospects for legislation. — How „ready“ are the railroads? — Fall peak used freight power almost to full capacity. — Progress in passenger

cars. — Intensity of freight-car use nearly up to 1928—9 peaks. — Twenty new streamliners in 1939. — Going to town with freight trains. — More traffic—more construction and maintenance. — Signaling faces new demands. — Electrical benchmarks. — A review of railway operations in 1939. — (2:) A traffic authority attacks "cost" rate basis. — Large possibilities in the molasses decision. — Chicago & Eastern Illinois builds modern coach shop. — Annual report of the I.C.C. — Baltimore & Ohio opposes extension of 2.5-cent fare. — Scrap yields railroads 80 million dollars in '39. — D & R.G.W. automobile-box cars designed for dual service. — I.C.C. fixes Motor Act Status of Express Agency. — (5:) The I.C.C.'s discerning report on the Ohio canal. — Watering the iron horse through the drought. — "Out-of-pocket" vs. "cost" rates. — Southern Pacific 4-8-2 cab-ahead locomotives. — Better timber for railroad uses. — I.C.C. makes public report on Lake Erie-Ohio River canal. — How to increase terminal locomotive efficiency. — (7:) Wages are determined by r.r. earnings, not by union policies. — How end unfairly low truck rates? — Modern locomotives—their influence on railway operation. — Santa Fe secures large return from treated crossties. — S. 2009 conferees continue meetings. — St. Louis signals Municipal Bridge. — Railroad industry minimum wage hearings get under way. — Re-making transport package.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

4. Jahrg. Heft 1/2. Januar/Februar 1940.

Das mitteldeutsche Verkehrsnetz. — Die Elbeschiffahrt im mitteldeutschen Raum. — Die mitteldeutsche Wasserwirtschaft und der Bau der Bodetalsperren.

Die Reichsbahn. Berlin.

16. Jahrg. Heft 6 bis 13. Vom 7. Februar bis 27. März 1940.

(6/7:) Bildliche Darstellung von Betriebsvorgängen. — (8/9:) Das deutsche private Eisenbahn-Transportwesen im Kriege. — (10/11:) Die Preisbildung im Beschaffungswesen. — Ausbau eines Luftschutzraumes im Verwaltungsgebäude der Reichsbahndirektion Schwerin zum Kantinenraum. — (12/13:) Die neue Dienstvorschrift für das Unterrichtswesen — DV 128 Difu. — Der Unterrichtsfilm.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 61 Heft 6 bis 13. Vom 10. Februar 1940 bis 30. März 1940.

(6:) Das neue Reichsbahngesetz verwaltungsrechtlich betrachtet. — (8:) Die Wünsche der Gemeinden zur Neugestaltung des Anliegerrechtes. — (9:) Zum Begriff „öffentlicher Weg“ im Sinne des Straßenverkehrsrechts und im Sinne des Kreuzungsgesetzes. — (12:) Maßnahmen zur Durchführung der Reichsverteidigung im Innern, insbesondere auf dem Gebiete der allgemeinen und inneren Verwaltung. — (13:) Vereinfachte Haushaltsführung in Reich und Ländern im Rechnungsjahr 1940.

Ruhr und Rhein, Wirtschaftszeitung. Essen.

21. Jahrg. Heft 9 bis 12. Vom 1. bis 22. März 1940.

- (9:) Wer haftet für die Verdunkelung? — (10:) Geordnete Baupreise. — (11:) Preisbildung bei öffentlichen Aufträgen. — (12:) Lade- und Löschfristen.

Revista C. F. R., Monatszeitschrift der Rumänischen Staatsbahnen. Bukarest.

26. Jahrg. Nr. 4 bis 9. April bis September 1939.

Die 70-Jahr-Feier aus Anlaß der Inbetriebnahme des ersten Zuges auf rumänischem Boden (Die „Ceferiada“ 1939). — Grundsteinlegung für das neue Verwaltungsgebäude der Rumänischen Staatsbahn. — Organisation der Rumänischen Staatsbahn, untergliedert nach folgenden Fachgebieten: Verwaltung, Zugförderung, Betrieb, Unterhaltung, Werkstätten, Kunstbauten, Forschung, Einkauf, Verkehr, Brücken, Kontrollen, Finanz, Rechtswesen, Gesundheitswesen, Unterrichtswesen, Statistik. — Das Museum der Rumänischen Eisenbahnen — Das Wohlfahrtsbüro für das Personal der Rumänischen Staatsbahn.

SBB. Nachrichtenblatt. Bern.

17. Jahrg. Nr. 2 und 3. Vom Februar bis März 1940.

(2:) Ersatz von Niveauübergängen bei Aarburg und Oftringen. — Das Pfandrecht der Eisenbahn im Sachenverkehr. — (2/3:) Zur Verhütung von Unfall und Schaden. — Skisport der Eisenbahner. — (3:) Der neue Gepäckschnelltriebwagen RFe 4/4 Nr. 601—603. — Von der schweiz. Ausgleichsstelle. — Verhütung von Unfällen bei der Bedienung der Runge. — Die Bekämpfung von Wagenbränden. — Lawinen am Brienzensee.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 115 Nr. 5 bis 13. Vom 3. Februar bis 30. März 1940.

(5:) 50 Jahre Rhätische Bahn 1889. — (6:) 50 Jahre Rhätische Bahn 1889 bis 1939. — Die Schnelltriebwagen der finnischen Staatsbahnen. — (7:) Geschweißte Eisenbahn-Fachwerkbrücke in Les Joncherolles, Paris — St. Denis. — (9:) Zum Verwerfungsproblem des Eisenbahngeleises. — Holzkohलगas-Triebwagen SNCF. — Das Elektrofahrzeug im Krieg. — Das Verhalten des Langschienengeleises unter dem Betrieb. — Die hölzerne Bogenbrücke von 85 m Spannweite bei Kranj in Jugoslawien. — (10:) 25 Jahre Chur-Arosa-Bahn 1914 bis 1939. — (11:) Neue Dampf- und Gas-Lokomotiven. — (12:) 50 Jahre Verband Schweiz. Transportanstalten. — Elektrische Messung von Geleiseverwerfungen. — (13:) Neuerungen auf dem Gebiete der elektrischen Traktion im In- und Ausland.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 9. Heft 2 bis 3. Vom Februar bis März 1940.

(2:) Was alles „erhöhte Betriebsgefahr“ der Eisenbahn ist! — Zur Werbetätigkeit der Frachtprüfer. — Einfluß der Wintersgefahren auf den Frachtvertrag und die Havarie der Binnenschifffahrt. — (3:) Verantwortlichkeit für die Aufstellung von Warntafeln. — Schadenersatzpflicht der Post- und Telegraphenbeamten für Dienstversehen.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

19. Jahrg. Heft 1/2. Von Januar/Februar 1940.

Einschlafen im Verkehr — kein mitwirkendes Verschulden? Überspannte Haftungsgrundsätze gegenüber der Reichsbahn. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1939. — Militärische Verkehrsverstöße. — Verkehrsunfälle während der luftschutzmäßigen Verdunkelung. — Wegeherr und Halbnachtlampe. — Keine Überspannung der Forderungen an die Verkehrssicherheit eines ländlichen Gasthauses.

Verkehrstechnik. Berlin.

21. Jahrg. Heft 4 bis 6. Vom 20. Februar bis 20. März 1940.

(4:) Der Markthallenverkehr der Leipziger Verkehrsbetriebe. — Spezial-Behälterwagen für die Beförderung staubförmiger und feingrießiger Güter. — (5:) Der Wiener Nahverkehr in den Jahren 1938/39. — Grundlagen des Fahrzeug-Leichtbaues. — Neue Triebwagen der Rhein-Haardt-Bahn. — Dieseltriebwagen in Belgien. — (6:) Flüssiggas im Kraftfahrzeugbetrieb. — Steuerfreie Erneuerungsrücklagen für Privateisenbahnen.

VW Verkehrstechnische Woche. Berlin.

34. Jahrg. Heft 7/8 bis 11/12. Vom 13./21. Februar bis 13./20. März 1940.

(7/8:) Verkehrsausbau im Osten. — (7/8 und 9/10:) Kamerun, Erinnerungen und Erfahrungen. II. Erkundung und Bau der Eisenbahnen. — (9/10:) Rangierzettelbeförderungsanlage. — (11/12:) Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklung in Südwestchina. — Über die Lebensdauer der eisernen Querswellen.

Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht. Berlin.

7. Jahrg. Heft 4 bis 7. Vom 15. Februar bis 1. April 1940.

(4:) Die Entschädigung für die Enteignung von Grundstücken in der Spruchpraxis. — (7:) Das deutsche Privatrecht im Protektorat Böhmen und Mähren und im Generalgouvernement Polen. — Zum Inkrafttreten des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

72. Jahrg. Heft 1/2 bis 3/4. Vom Januar/Februar bis März/April 1940.

(1/2:) Erweiterung der großdeutschen Wasserstraßen-Geopolitik durch die Sicherung des „Nahen Ostwegs“ der Germanen. — Der Verkehrsaufbau im Osten. — Zur Frage der Hilfsleute in der Binnenschifffahrt. — Der Wert des neuen belgischen Albert-Kanals. — Der Solikamsker Wasserknotenpunkt. — (3/4:) Altes und Neues zum Thema: Binnenschifffahrt und Wirtschaft.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt (Main).

8. Jahrg. Heft 5/6. Vom 3. und 18. März 1940.

Strukturwandlungen im wirtschafts- und verkehrsgeographischen Bild der Erde unter dem Einfluß des Krieges. I. Teil.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

35. Jahrg. Nr. 3 bis 4. Vom 20. Februar bis 10. März 1940.

(3:) Der Streckenblock bei elektrischen Stellwerken. — Selbstunterricht im Fernmeldewesen. — (4:) Der K-Schreiber. — Die Sicherungs- und Streckenblockanlagen österreichischer Bauart.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

48. Jahrg. Nr. 2 bis 3. Vom Februar bis März 1940.

(2:) Mängel der Selbstverladung als Haftausschließungsgrund im Eisenbahnfrachtverkehr. — Lieferfristüberschreitung und Schadenersatz nach französischem Recht. — Keine Haftung der Eisenbahn für den Schaden, der aus der nicht profilmäßigen Verladung durch den Absender entstand (§ 83 Deutsche EVO.) — (3:) Das Besichtigungsrecht des Empfängers gegenüber der Eisenbahn. — Verlust des Gutes bei Beförderung in offenen Wagen.

VDI Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Bd. 84. Nr. 13 bis 14. Vom 30. März bis 6. April 1940.

(13:) Grundmaße von Abstellflächen für Lastkraftwagen und Omnibusse. — (14:) Lüftung langer Kraftwagentunnels.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

80. Jahrg. Heft 7 bis 14. Vom 15. Februar bis 4. April 1940.

(7:) Verkehrswege Französisch-Indochinas. — (8/14:) Rückblick auf das Jahr 1939. — (10:) Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. e. h. Marx. — (12:) Wieder Eisenbahnverkehr mit Rußland.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spless, Ministerialrat Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck der Ernst Steingiger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68

Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung.

Von

Dr. Theodor Kittel in Berlin.

Zweierlei gibt der Rechtsordnung des Verkehrs ihr eigenartiges Gepräge: Einmal hat auf dem Gebiet des Verkehrs der Fortschritt der Technik sich besonders rasch und stark ausgewirkt; er hat in früher nicht gekanntem Maß und mit einem ebensowenig je geahnten Erfolg die Maschine als Mittel der Fortbewegung nutzbar gemacht. Sodann aber ist der Verkehr auch derjenige Teil unseres Wirtschaftslebens, bei dem — das liegt im Wesen des Verkehrs — die menschlichen Beziehungen besonders zahlreich und mannigfaltig aufeinanderstoßen. Dabei liegt es in der Einschaltung der neuzeitlichen Technik in den Verkehr begründet, daß gerade die maschinellen Hilfsmittel mit ihrer Erhöhung der Schnelligkeit und auch mit der ungeheuren Steigerung der Anzahl einzelner Fahrzeuge zugleich sowohl für ihre Insassen und ihr Frachtgut wie für Dritte, die dem Verkehrsmittel räumlich nahekommen, Gefahren mit sich gebracht haben, an die im Zeitalter der Postkutsche kein Mensch denken konnte. Damit ist im Rechtsleben das Problem der Verantwortung für die durch solche Verkehrsmittel angerichteten Schäden, die Frage der Haftpflicht und der Entschädigung aufgetaucht.

Die Rechtsordnung hat diese Fragen nach und nach jeweils mit dem Aufkommen der einzelnen Verkehrsmittel stückweise gelöst, und so haben wir heute eine Gesetzeslage, die nichts weniger als einheitlich und infolgedessen schwer zu übersehen ist. Damit hängt es auch zusammen, daß es im deutschen Zivilrecht kaum ein Gebiet gibt, wo so sehr wie bei der Verkehrshaftpflicht die Judikatur des Reichsgerichts eine Rolle spielt, weil sie die Zweifel zu klären und die Lücken auszufüllen hat.

Um die Darstellung des geltenden Haftpflichtrechts zu erleichtern und abzukürzen, sind die Grundsätze der Haftung für die verschiedenen Verkehrsmittel auf der Seite 558 schematisch zusammengestellt. Diese Zusammenstellung will nur einen kurzen Überblick geben; sie ist deshalb in den Einzelheiten nicht genau und gibt das geltende Recht nicht vollständig wieder.

Übersicht über die verschiedenen Grundsätze der Verkehrshaftung (außer Schifffahrt).

Haftung der	Haftungs-Grundsatz	Haftungs-Beschränkungen
1. Eisenbahn: a) für Personen b) für Sachschaden	Gefährdungshaftung „beim Betriebe“ außer bei höherer Gewalt oder eigenem Verschulden 1. Eisenbahnen mit eigenem Bahnkörper Gefährdungshaftung „beim Betriebe“ außer bei höherer Gewalt oder eigenem Verschulden 2. Eisenbahnen innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße Gefährdungshaftung „beim Betriebe“ außer bei unabwendbarem Ereignis oder eigenem Verschulden	Höchstbetrag der Jahresrente, sonst keine Höchstbeträge Höchstbetrag für Schäden
2. Post: Reisedienst	Gefährdungshaftung wie zu 3 b (Kraftfahrzeughaftung für Dritte)	Haftung für Sachschäden im Postreisedienst beschränkt
3. Kraftfahrzeuge: a) für unentgeltlich beförderte Fahrgäste b) für Dritte und Fahrgäste bei unentgeltlicher Beförderung in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs Kraftfahrzeuge 20 km Kleinkrafträder	Verschuldenshaftung nach BGB bei unentgeltlicher Beförderung oder bei Beförderung in Fahrzeugen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen ¹ Gefährdungshaftung „beim Betriebe“ außer bei unabwendbarem Ereignis oder eigenem Verschulden („Verhalten“) ¹ Verschuldenshaftung nach BGB ¹	Höchstbeträge für Personen- und Sachschäden
4. Luftfahrt: a) deutsches Recht b) internationales Recht	Gefährdungshaftung auch für höhere Gewalt außer bei eigenem Verschulden Verschuldenshaftung (Warschauer Abkommen)	Höchstbeträge (Verzichtsvereinbarung zulässig!)
5. Pferdefuhrwerke Berufsfuhrwerk	Gefährdungshaftung Besondere Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweispflicht	
6. Radfahrer Fußgänger	Verschuldenshaftung nach BGB (Zur Frage: Was ist Verschulden? wichtig die Straßenverkehrs-Ordnung)	

¹ Versicherungspflicht für Personen- und Sachschäden für Kraftfahrzeughalter.

Ferner ist zu beachten, daß die Darstellung in diesem Aufsatz sich bewußt auf die Land-Verkehrsmittel und innerhalb dieser auf die Grundsätze der Haftung an sich beschränkt, also den Schiffsverkehr und den Luftverkehr sowie alle Fragen der Art und des Umfangs der Entschädigung im einzelnen beiseite läßt.

Das erste der modernen Verkehrsmittel, bei dem die gesetzliche Sonderregelung der Haftpflicht in allen Ländern einsetzte, ist die Eisenbahn. Da traten zum erstenmal die Gefahren eines maschinellen Betriebes, die gleichsam entfesselten Naturkräfte, der Welt ganz allgemein und nicht mehr bloß unter dem sicheren Verschuß eines Fabrikgebäudes vor Augen. Der Gedanke, daß der Unternehmer eines derart gefährlichen Betriebes für diese Gefahren einzustehen hat, wurde mit aller Schärfe gesetzlich festgelegt. Das war damals um so notwendiger, als es ja keinerlei Sozialversicherung gab, das eigene Personal des Betriebes also damit ebenfalls geschützt werden mußte. So entstand — in Deutschland erstmals im preußischen Eisenbahngesetz von 1838 in dem für die Sachschäden sogar noch bis ins Jahr 1940 geltenden § 25¹ und später in dem Reichshaftpflichtgesetz von 1871 — die gesetzliche Gefährdungshaftung. Ihre kennzeichnende Eigentümlichkeit liegt darin, daß für den aus der Gefahr entstandenen Schaden schlechthin, ohne Rücksicht auf Schuld oder Schuldlosigkeit, gehaftet wird. Den Grund der Haftung bildet der tatsächliche Vorgang als solcher, das Ereignis. Die Haftung entfällt nur, wenn der Schaden entweder auf höhere Gewalt (im preußischen Eisenbahngesetz hieß es: „unabwendbarer äußerer Zufall“) oder auf eigenes Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist, wobei der Unternehmer die höhere Gewalt oder das Vorliegen ursachlichen eigenen Verschuldens des Geschädigten nachzuweisen hat.

Beiläufig sei schon hier bemerkt, daß der Begriff „höhere Gewalt“ in der Rechtsprechung des Reichsgerichts ganz besonders eng ausgelegt wird, so daß in der Praxis Fälle solcher Entlastung von der Haftpflicht kaum vorkommen. Ursprünglich hatte die Judikatur des Reichsgerichts, anknüpfend an das ältere preußische Recht, den Begriff der „höheren Gewalt“ von zwei Voraussetzungen abhängig gemacht:

1. daß es sich bei dem Ereignis um eine Einwirkung handelt, die von außen her auf den Betrieb einwirkt, und
2. daß das Ereignis unabwendbar war, d. h. auch durch äußerste Sorgfalt des Unternehmers und seiner Leute nicht abzuwenden gewesen wäre.

¹ § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes ist erst durch das Reichsgesetz vom 29. April 1940 über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden (RGBl. I S. 691), abgedruckt unten S. 706, ersetzt und aufgehoben worden.

Späterhin hat aber dann das Reichsgericht die Anerkennung höherer Gewalt noch von einem weiteren Erfordernis abhängig gemacht, nämlich

3. daß es sich um ein außergewöhnliches Ereignis handle. Damit sind alle Ereignisse, die häufiger vorzukommen pflegen, auch wenn sie für den Unternehmer absolut unabwendbar sind, von der höheren Gewalt ausgenommen, d. h. trotzdem Haftpflichtgründe. Ein typisches Beispiel dafür ist der Fall, der leider nicht selten vorkommt, daß ein Auto infolge Fahrlässigkeit des Führers die geschlossenen Schranken der Eisenbahn durchfährt und dabei Insassen des Autos zu Schaden kommen. Das ist für die Eisenbahn nicht „höhere Gewalt“¹.

Für den heute sehr weiten Umfang der Gefährdungshaftung der Eisenbahn ist ferner besonders wesentlich die gesetzliche Begriffsbestimmung, daß für alle Schäden gehaftet wird, die „beim Betriebe“ der Eisenbahn entstehen. Während beim Kraftfahrzeug ziemlich eindeutig klar ist, daß die dort mit dem gleichen gesetzlichen Wortlaut „beim Betriebe“ bestehende Haftpflicht nur dann Platz greift, wenn das Fahrzeug motorisch bewegt ist, geht nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts bei der Eisenbahn der „Betrieb“ viel weiter. Durch die Judikatur ist dieser Begriff „beim Betriebe der Eisenbahn“ denkbar weit ausgelegt worden, so daß jeder zeitlich oder räumlich irgend mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängende Unfall unter das Haftpflichtgesetz fällt: Ein- und Aussteigen, Zugang oder Abgang von den Bahnsteigen, wenn der Reisende Eile hat und selbst wenn er auch nur irrtümlich glaubt, sich beeilen zu müssen; ferner Gedränge auf einem Bahnhofe selbst außerhalb der Sperre — wozu zu sagen ist, daß ganz entsprechende Unfälle durch Gedränge auch sonst auf öffentlichen Plätzen oder z. B. in Warenhäusern vorkommen, ohne daß deshalb irgend jemand an Gefährdungshaftung denkt. — Das sind offenbar Überspannungen der Gefährdungshaftung².

¹ Gelegentlich einer Untersuchung im Jahre 1928 war festgestellt worden, daß in der Zeit seit den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts, also in über 40 Jahren, das Reichsgericht im ganzen überhaupt nur in zwei Fällen „höhere Gewalt“ bei einem Eisenbahnunfall anerkannt hat; außerdem waren im gleichen Zeitraum noch zwei Fälle höherer Gewalt bei Straßenbahnen vorgekommen. Ob wohl der Gesetzgeber des Haftpflichtgesetzes sich den Begriff der höheren Gewalt auch so eng vorgestellt hat?!

² Das Reichsgericht hat in neuerer Zeit diese weitgehende Auslegung des Begriffs „beim Betriebe“ von dem Eisenbahnrecht auf das Kraftfahrzeugrecht übertragen. Auch für die Kraftfahrzeuge hält das Reichsgericht daran fest, daß „für einen beim Betrieb eingetretenen Schaden ein unmittelbarer (näherer) örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen bestehen muß und ausreicht“. RG. 1. April 1931, RGZ. 132 S. 262 und RG. 8. März 1939, RGZ. 160 S. 130.

Bei der Gefährdungshaftung der Eisenbahn ist der Personenkreis der durch das Haftpflichtgesetz Geschützten sehr umfassend: nicht nur Reisende und außenstehende Dritte, sondern schlechthin jedermann; erst die Sozialversicherung und die Beamtenunfallfürsorge haben das eigene Personal der Eisenbahn einer anderen Gesetzgebung unterstellt, die bekanntlich in allen Fällen Entschädigung gewährt, dabei aber in der Höhe der Entschädigung Beschränkung auf bestimmte Renten usw. enthält.

Die Reichspost hatte als Personenbeförderungsinstitut bis ins Jahr 1938 eine sehr alte, aber auch anerkannt veraltete Gefährdungshaftung. Hier galt noch das Recht der Postkutsche. Im Haftungsgrundsatz war es fast übereinstimmend mit der Eisenbahnhaftpflicht, nämlich mit der Haftung bis zur höheren Gewalt und bis zum eigenen Verschulden. Die Eigenart lag in den Beschränkungen der Haftung:

1. einmal auf die reinen, fahrplanmäßigen Postfahrten, die ordentlichen Posten, während bei den Sonderfahrten der Reichspost für die Fahrgäste die allgemeinen Gesetze für die Haftung, also nur das BGB., galten;
2. sodann in dem Umfang des Ersatzes, der auf die Fälle einer „Verletzung“ des Reisenden und auf Ersatz der „Kur- und Verpflegungskosten“ beschränkt war, so daß also bei Tötung des Fahrgastes überhaupt nichts ersetzt wurde;
3. endlich war — selbst bei Verschulden der Post — jede weitergehende Haftung der Post gegenüber den Fahrgästen gesetzlich ausgeschlossen.

Diese veraltete Haftung der Reichspost als Personenbeförderungsinstitut ist durch die Verordnung zur Änderung und Ergänzung der Postordnung vom 6. Juni 1938 (RGBl. I S. 881) neu geregelt worden. Danach ist für den Postreisedienst, der die Kraftposten, die Landposten und die Sonderposten (Gelegenheitsfahrten) umfaßt, die Haftung der des Kraftverkehrs angeglichen worden. Die Reichspost haftet dem Verletzten nach den Vorschriften der §§ 7 bis 16 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 7. November 1939 (vgl. § 65 der Postordnung in der Fassung vom 27. März 1940 — RGBl. I S. 644).

Die grundlegende Umgestaltung, die unser Verkehrsleben mit dem Aufkommen des Kraftwagens erfahren hat, hat auch das Verkehrsrecht um ein großes Kapitel erweitert: die Rechtsordnung der Kraftfahrzeuge, wie sie im Kraftfahrzeuggesetz und neuerdings ganz besonders auch in der Straßenverkehrs-Ordnung ihre gesetzliche Gestalt erhalten hat. In dem Kraftfahrzeuggesetz bildet einen wesentlichen

Teil — der uns hier besonders interessiert — die Regelung der Haftpflicht. Sie ist begreiflicherweise und verkehrsgeschichtlich nachweisbar beeinflusst vom Haftpflichtgesetz, geht aber doch eigene Wege. Grundsatz ist auch für die Haftpflicht der Kraftfahrzeuge die *Gefährdungshaftung*. Jedoch geht hier die Haftung nicht bis zur höheren Gewalt; sondern sie entfällt, wenn ein „unabwendbares Ereignis“ die Ursache ist. Der Begriff des „unabwendbaren Ereignisses“ wird im Gesetz dahin erläutert, daß ein solches im besonderen im „Verhalten“ des Verletzten (es braucht nicht „Verschulden“ zu sein) oder eines nicht im Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zu erblicken ist. Andererseits muß der Fahrzeughalter außer dem unabwendbaren Ereignis selbst nachweisen, daß es weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf Versagen seiner Einrichtungen beruht und daß er, der Halter, selbst und der Fahrer jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben.

Aus dem letzten erkennen wir schon, wie sich hier die Gefährdungshaftung etwas der Verschuldenshaftung nähert. Es ist eine absolute Gefährdungshaftung in bezug auf den Zustand des Fahrzeuges und die Eigentümlichkeiten des Betriebes, überhaupt in bezug auf den ganzen objektiven Hergang, und eine durch Beweislast sehr verschärfte Verschuldenshaftung in bezug auf das Verhalten des Halters und des Führers.

Ferner wird hier der tiefgehende Unterschied zwischen den Begriffen „höhere Gewalt“ und „unabwendbares Ereignis“ deutlich. Zwischen diesen beiden Grenzbegriffen liegen die Ereignisse, die die Eisenbahn haftpflichtig machen, während der Kraftwagenhalter nicht haftbar ist. Das sind

- a) alle Ereignisse, die in der gefährlichen Natur des Betriebes selbst¹ liegen, aber nicht abwendbar sind. Dazu gehören besonders auch die vom Reichsgericht als Haftpflichtfälle gekennzeichneten unabwendbaren Ereignisse von einer gewissen Häufigkeit;
- b) solche Ereignisse, die auf Verhalten eines Dritten oder eines Tieres beruhen und bei denen Halter und Führer schuldlos sind.

Nach dem Kraftfahrzeuggesetz gibt es einerseits unabwendbare Ereignisse, bei denen die Haftung ausgeschlossen ist — das sind die eben erwähnten —; andererseits gibt es aber auch unabwendbare Ereignisse, für die trotz Schuldlosigkeit gehaftet werden muß. Das sind die Fälle der Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs und des Versagens seiner

¹ Im Gegensatz zu den von außen einwirkenden unabwendbaren Ereignissen, die höhere Gewalt sind.

Verrichtungen. Im besonderen diese Haftung wird heute im Kreise der Kraftfahrer als Härte empfunden, weil die Technik soweit fortgeschritten ist, daß solche Fälle nur noch besondere Ausnahmen bilden, für die man den Fahrzeughalter nicht verantwortlich machen kann.

Eine eigentümliche Kombination von Gefährdungs- und Verschuldensgrundsätzen gilt bei der Haftung des Kraftfahrzeughalters für den Schwarzfahrer. Der Halter des Kraftwagens haftet, wenn er die Schwarzfahrt schuldhaft ermöglicht hat, oder wenn der Benutzer von ihm für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt oder wenn das Fahrzeug dem Benutzer vom Halter überlassen worden ist¹. Ist dies der Fall, so trifft den Fahrzeughalter reine Gefährdungshaftung nach dem Kraftfahrzeuggesetz; im besonderen kann er sich nicht etwa nach § 831 BGB. entlasten.

Neben dieser eben geschilderten normalen Kraftfahrzeughaftung gibt es aber nun große Gruppen von Schadensfällen, die durch Kraftfahrzeuge verursacht sind, bei denen eine *Ausnahmeregelung*, nämlich eine *weniger strenge Haftung* Platz greift. Diese Ausnahmen sind:

1. Der Fahrgast eines Kraftfahrzeugs, der entweder unentgeltlich oder (zwar entgeltlich, aber) in einem nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Privatwagen befördert wird, hat nur Ansprüche auf Grund des bürgerlichen Rechts, d. h. bei Verschulden, sei es auf Grund des Vertrags, sei es auf Grund unerlaubter Handlung².
2. Der beim Betrieb des Kraftfahrzeuges Tätige hat gleichfalls keinen Anspruch auf Grund des KFG. Das ist praktisch von geringerer Bedeutung, da für solche Personen die Sozialversicherung wirkt.
3. Reine Verschuldenshaftung nach BGB. gilt ferner bei
 - a) allen Kraftfahrzeugen mit einer auf 20 km in der Ebene begrenzten Geschwindigkeit — praktisch z. B. alle „Benzinperde“ — und bei
 - b) allen sogen. Kleinkrafträdern bis 250 ccm Hubraum³.

¹ Reichsgesetz vom 7. November 1939 über Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (RGBl. I S. 2223).

² Vgl. § 8 des KFG. in der Fassung vom 7. November 1939 (RGBl. I S. 2224).

³ Durch Art. I § 1 des Gesetzes vom 7. November 1939 (RGBl. S. 2223) ist allgemein für die Halter aller Kraftfahrzeuge (auch Kleinkrafträder) die Pflichtversicherung eingeführt worden. Dies ändert an dem Grundsatz und Umfang der Haftung nichts, ist aber für die Sicherung der gesetzlichen Leistung im Interesse der Geschädigten von Bedeutung.

Bemerkenswert ist für diese (praktisch recht zahlreichen) Sonderfälle, daß nicht nur die Haftung selbst ein Verschulden voraussetzt, sondern daß hier, weil das allgemeine bürgerliche Recht gilt, auch die Beweislast für den Verletzten ungünstiger liegt: er muß beweisen, soweit allerdings nicht die noch zu erwähnende Prima-facie-Vermutung ihm zu Hilfe kommt.

Genau wie bei den langsam (bis 20 km) fahrenden Kraftfahrzeugen und Kleinkrafträdern ist die Haftung der *R a d f a h r e r*. Auch hier reine Verschuldenshaftung. Dabei ist aber in den letzten Jahren eine wesentliche Änderung der Rechtslage insofern eingetreten, als die neue Straßenverkehrs-Ordnung viel strengere Anforderungen an die Sorgfalt aller Verkehrsteilnehmer, im besonderen auch an das Verhalten der Radfahrer, stellt. Damit hat ohne jede Änderung des bürgerlichen Rechts der Begriff „Verschulden“ eine ganz andere Bedeutung erlangt. Dies gilt übrigens genau so auch für den *F u ß g ä n g e r*, der eigentlich erst durch die reichsrechtlichen Straßenverkehrs-Ordnungen von 1934 und 1937 zum Teilnehmer am Verkehr gestempelt worden ist und nun erst zum Bewußtsein dieser seiner Eigenschaft und der sich daraus ergebenden Pflichten erzogen werden muß. Während also nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts der Kraftwagenführer auch mit einem ganz unverständigen Verhalten des Fußgängers rechnen mußte, kann jetzt der Kraftfahrer sich im allgemeinen darauf verlassen, daß normale erwachsene Fußgänger sich als Teilnehmer am Verkehr benehmen.

Für das *P f e r d e f u h r w e r k*, den alten Kunden des Straßenverkehrs, gilt, was die Sorgfaltspflicht und die Notwendigkeit, Verkehrsdisziplin zu lernen, anlangt, das gleiche. Auch für den Kutscher haben sich die Anforderungen an die Sorgfalt und damit die Möglichkeiten des Verschuldens im Rechtssinn außerordentlich verschärft. Im übrigen ist die Rechtslage für ihn sehr verschieden, je nachdem der Unfall „durch das Tier“ verursacht ist und damit die Tierhalterhaftung eintritt oder nicht.

Diese *T i e r h a l t e r h a f t u n g* ist zwar grundsätzlich eine reine *G e f ä h r d u n g s h a f t u n g*, bei der der Tierhalter für die Schäden aufzukommen hat, wenn er nicht eigenes Verschulden der Geschädigten nachzuweisen vermag. Für die große Mehrzahl der praktischen Fälle des Verkehrs gilt aber die erleichterte Haftung des berufsmäßigen Tierhalters, die nur eine *V e r s c h u l d e n s h a f t u n g*, allerdings mit einer zu seinem Nachteil umgekehrten Beweislast ist. Er muß nämlich nachweisen, daß er das Tier sorgfältig beaufsichtigt hat oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre.

Eine ganz besonders geartete Haftung gilt schließlich für den Luftverkehr. Hier geht — entsprechend der erhöhten Gefährlichkeit des Betriebes — die Haftpflicht am weitesten. Es gilt reine Gefährdungshaftung; auch Fälle höherer Gewalt fallen mit unter die Haftung; denn im Luftverkehr bilden im Gegensatz zum Landverkehr die höheren Gewalten in Gestalt der Witterungseinflüsse eine der besonderen und verhältnismäßig häufigen Gefahrenquellen. Die einzige Entlastungsmöglichkeit, die die Rechtsordnung bietet, ist der Einwand eigenen Verschuldens des Verletzten. Außerdem ist es aber, und das ist praktisch sehr wichtig, im Luftverkehr im Gegensatz zum Eisenbahnverkehr erlaubt, durch freie Vereinbarung die Haftpflicht einzuschränken oder auszuschalten¹.

Es muß nun noch mit wenigen Worten auf die Haftung für Sachschäden eingegangen werden. Für sie gelten beim Luftverkehr und beim Kraftverkehr die gleichen Grundsätze der Gefährdungshaftung wie für die Verletzung von Personen — in beiden Fällen übrigens auch mit Beschränkung auf Höchstbeträge.

Sehr mannigfaltig und zum Teil sehr unbefriedigend war bis vor kurzem die Regelung der Haftpflicht der Eisenbahn für Sachschäden. Hier war bis ins Jahr 1940 hinein die Rechtsordnung in Deutschland ausgesprochen rückständig. In Preußen, Bayern, Württemberg, Hessen galt landesrechtlich Gefährdungshaftung bis zur Grenze der höheren Gewalt, in Bayern und Hessen jedoch, sozusagen räumlich beschränkt, nur für die Unfälle der Eisenbahn auf öffentlichen Straßen und Plätzen. Und in den anderen Ländern, namentlich in Sachsen, Baden, Oldenburg und Hamburg, galt überhaupt nur das BGB., also reine Verschuldenshaftung. In Preußen wiederum war die strenge Gefährdungshaftung auf die Eisenbahn im engeren Sinne beschränkt, während für Kleinbahnen und Straßenbahnen ebenfalls nur das allgemeine bürgerliche Recht galt.

Endlich hat nun das Reichsgesetz vom 29. April 1940 (RGBl. I S. 691) über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden dem Durcheinander von Gefährdungs- und Verschuldenshaftung, das bei völlig gleichen Tatbeständen innerhalb Deutschlands zu den verschiedensten Rechtsfolgen führte, ein Ende bereitet. Dieses neue Gesetz hat folgende Regelung getroffen:

Grundsätzlich ist der Betriebsunternehmer ersatzpflichtig. Bei mitwirkendem Verschulden gilt § 254 BGB. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen,

- a) wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht ist, oder

¹ Im internationalen Luftrecht ist durch das Warschauer Abkommen und die Bedingungen der International Air Traffic Association die Gefährdungshaftung durch eine erweiterte Verschuldenshaftung abgelöst worden.

- b) soweit es sich um Eisenbahnen oder Straßenbahnen innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße handelt — wenn der Schaden durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder der Anlagen der Bahn noch auf einem Versagen ihrer Einrichtungen beruht.

Grundsätzlich gilt also auch für die Haftung für Sachschäden die Gefährdungshaftung. Die Grenze der Haftung bildet, soweit es sich um Eisenbahnen oder Straßenbahnen innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße handelt, nicht der Begriff der höheren Gewalt, sondern der eines unabwendbaren Ereignisses. Diese Abgrenzung der Haftung und die weiteren Voraussetzungen, daß der Schadensfall weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder der Anlagen der Eisenbahn noch auf einem Versagen ihrer Einrichtungen beruht, nähert diese Eisenbahnhaftpflicht der Haftung im Kraftfahrzeugverkehr an.

Eine Sonderart der Eisenbahnsachschäden hat auch ihre eigene Regelung in der Rechtsordnung gefunden. Das sind die sogen. „Immissionen“, unter ihnen der praktisch wichtigste Fall des *F u n k e n f l u g s*. Hier gilt reine *G e f ä h r d u n g s h a f t u n g* auf folgender Rechtsgrundlage. § 26 der Gewerbeordnung bestimmt allgemein Schadenersatzpflicht für alle schädigenden Einwirkungen, die von solchen Betrieben ausgehen, die nach § 16 Gewerbeordnung besonders konzessioniert sind. Das Reichsgericht hat einhellig festgestellt, daß diese Haftung als ein allgemein gültiges Rechtsprinzip sinngemäß gilt für alle besonders schädigenden Betriebe, gegen die der Nachbar nur deshalb nicht auf Unterlassung klagen kann, weil sie öffentlich zugelassen sind¹. Diese gleichsam gewohnheitsrechtliche Gefährdungshaftung ist im besonderen auch festgestellt worden für den Funkenflug der Eisenbahnen, und zwar auch für Fälle höherer Gewalt. Dabei ist aber zu beachten, daß diese Ansprüche auf Grund des aus § 26 Gew.O. entwickelten Rechtsprinzips nur im Falle der „Immission“, d. h. nur bei *d a u e r n d e r* Störung des Grundeigentums gegeben sind. Das neue Sachschaden-Gesetz vom 29. April 1940 ändert an *d i e s e r* Rechtslage nichts².

Es ist ein Rechtsgrundsatz, der durch die gesamte Regelung der Haftung sich hindurchzieht, daß eigenes Verschulden des Verletzten die Schadenersatzpflicht aufhebt, oder genauer gesagt: daß mitwirkendes

¹ Näheres darüber in dem lesenswerten Aufsatz von Dr. Prinz, *Funkenflug*, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverw. 1929 Nr. 18 S. 473.

² Vgl. dazu auch das Nachwort zu diesem Aufsatz unten S. 576.

Verschulden die Ersatzpflicht entsprechend beeinflußt. Für das bürgerliche Recht ist es, der bekannte Grundsatz des § 254 BGB., den das Gesetz so formuliert hat:

„Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist.

Dies gilt auch dann, wenn sich das Verschulden des Beschädigten darauf beschränkt, daß er unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte, oder daß er unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Die Vorschrift des § 278 findet entsprechende Anwendung.“

Zu den „Umständen“, die den Schaden mehr oder weniger „vorwiegend verursacht“ haben, rechnet nun das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung nicht etwa nur Verschulden, sondern es setzt in den Fällen einer Gefährdung dem Verschulden gleich alle Umstände, die sich als besondere Erhöhung der Gefahr darstellen. Damit kommt man, und das zieht sich wie ein roter Faden durch die ganze Literatur und Judikatur des Haftpflichtrechts, zu einem Abwägen von subjektiven und objektiven Tatbestandsmerkmalen. Beim Verschulden ist der Maßstab gegeben durch das BGB., das die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt“ maßgebend sein läßt. Auf der Seite der Gefährdung muß man den Maßstab in einem normalen Betrieb finden, d. h. solche Gefahren als die Norm zugrunde legen, die ein normaler Verlauf des Betriebes mit sich bringt. Was an Gefahr im konkreten Fall darüber hinausgeht, das sieht das Reichsgericht als einen Umstand an, der nach § 254 zuungunsten des Betriebsunternehmers zu bewerten ist. Da das Abwägen der Verschuldens- und Gefahrenmomente gegeneinander stets reine Ermessenssache ist, ist es einleuchtend, daß gerade hier auf dem Gebiet der Haftpflicht eine Fülle von Einzelentscheidungen ergangen ist, und daß nur aus den vielen typischen Einzelentscheidungen die Grundlagen der Judikatur herausgearbeitet werden können. Um nur einige wenige Beispiele zu nennen:

Der Reisende hat die Pflicht zu besonderer Vorsicht auf dem Bahnsteig; Herandrängen an die Türen eines einfahrenden Zuges zur Sicherung eines Platzes bei starkem Andrang ist keine Notlage, sondern eine nicht zu billigende Unsitte, die den dabei zu Schaden kommenden Reisenden nicht entlastet. „Bei Anwendung des § 254 BGB. wäre in erster Linie zu prüfen, inwieweit die gewöhnliche Betriebsgefahr der Eisen-

bahn einerseits und das Verhalten des Klägers andererseits objektiv ursächlich für den Schaden gewesen sind; erst dann ist unter den sonstigen Umständen das Maß des Verschuldens zu berücksichtigen“ (Reichsgericht 24. August 1936 in Archiv für Eisenbahnwesen 1937 S. 1551 und VAE. 1936 S. 560).

Bei einem Zusammenstoß eines Kraftfahrzeugs mit der Eisenbahn an einem unbeschränkten Wegübergang ist „für den Ausgleichsanspruch abzuwägen, inwieweit die Betriebsgefahr (gewöhnliche zuzüglich Erhöhung durch besondere Umstände) einerseits und die Handlungen und Unterlassungen des Kraftfahrers andererseits objektiv zur Entstehung des Unfalls mitgewirkt haben; erst in zweiter Linie sind die sonstigen Umstände des Falles und unter ihnen auch das Verschulden zu berücksichtigen“ (Reichsgericht 8. Oktober 1936 in Archiv für Eisenbahnwesen 1937 S. 216 und VAE. 1937 S. 37).

Unfall an unbeschränktem Übergang auf Nebenbahn erhöhte Betriebsgefahr der Eisenbahn. Abwägung gegenseitigen Verschuldens zwischen Kraftfahrer und Eisenbahn auf Grund des § 17 KFG. (Reichsgericht 6. Mai 1939 in Archiv für Eisenbahnwesen 1940 S. 158 und VAE. 1939 S. 283).

Den verletzten Fußgänger, der auf der Fahrbahn statt auf dem Gehweg geht und auch bei Annäherung eines einholenden Kraftfahrzeugs nicht von der Fahrbahn auf den Sommerweg hinübertritt, trifft Mitverschulden: § 37 StVO., § 254 BGB. (Oberlandesgericht Hamm 25. Oktober 1938 in VAE. 1938 S. 517).

Die Eisenbahn trifft keine Haftung aus § 1 Reichshaftpflichtgesetz oder §§ 276, 278 BGB., wenn ein siebenjähriges ohne elterliche Aufsicht fahrendes Kind aus dem Zuge stürzt; vielmehr ist das eigenes Verschulden des Kindes. Nach den Feststellungen „ist der Unfall lediglich die Folge eines schwer begreiflichen Ungehorsams des Kindes selber, dessen Verschulden im Hinblick auf § 254 BGB. derart überwiegt, daß demgegenüber die Betriebsgefahr der Bahn völlig zurücktritt“ (Kammergericht 23. Juli 1936 in VAE. 1936 S. 557).

Besondere Bedeutung erlangt der Grundsatz des § 254 BGB. bei Schadensfällen, die infolge der allgemeinen durch den Krieg bedingten Verdunkelung im Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr eintreten. Die allgemeine Verdunkelung ist weder als höhere Gewalt noch als unabwendbares Ereignis anzusehen. Dabei ist es aber ein Erfordernis der Billigkeit, daß auch eine besondere Sorgfaltspflicht der Verkehrsteilnehmer während der Verdunkelung anerkannt wird und die Verletzung dieser Sorgfaltspflicht im Rahmen des § 254 BGB. zum Ausgleich herangezogen wird.

Diese Grundsätze des § 254 BGB., die die Judikatur, wie erwähnt, auf die Gefährdungshaftung ausgedehnt hat, haben in der Gesetzgebung

nach einer bestimmten Richtung hin, nämlich bei der Beurteilung der Gesamthaftung verschiedener Verkehrsmittel, ihre besondere Ausdehnung erfahren. An sich hat schon das BGB. für die Verteilung der Gesamtschuld bei unerlaubten Handlungen auf die einzelnen Gesamtschuldner im § 840 besondere Bestimmungen getroffen. In diesem § 840 ist für verschiedene Arten unerlaubter Handlungen eine gewisse Rangordnung aufgestellt nach dem Grundsatz, daß, wenn ein Schuldner aus wirklichem Verschulden und ein anderer nur aus vermutetem Verschulden oder aus Gefährdung haftet, der wirklich Schuldige vor den übrigen den Schaden tragen soll. Die Anwendung dieser Regel auf das Haftpflichtgesetz verneint die Rechtsprechung.

Sobald einer der beteiligten Haftpflichtigen auf Grund des KFG. oder des LVG. kraft Gesetzes haftet, wird der Ausgleich nicht nach § 840 BGB. geregelt, sondern hier gelten die Sonderbestimmungen im § 17 KFG. (und sachlich übereinstimmend § 27 LVG.). Diese Vorschriften lassen wie § 254 BGB. den Schaden grundsätzlich nach dem Maßstab der Verursachung ausgleichen, wobei im besonderen auch hier Gefährdung und Verschulden gleichwertig als Faktoren der Verursachung nebeneinander stehen. § 17 des KFG. geht aber noch über § 254 BGB. hinaus. Er bringt das Ausgleichsprinzip rein zur Geltung. Denn er gilt auch, wenn keinen der ausgleichspflichtigen Betriebe Verschulden trifft, sondern nur Gefährdung gegen Gefährdung abzuwägen ist.

Daß der Ausgleich im innern Verhältnis der Gesamtschuldner wie nach § 840 BGB. auch nach § 17 KFG. nur Platz greifen kann, wenn und soweit überhaupt Gesamtschuld besteht, d. h., wenn jeder der mehreren Beteiligten dem Verletzten gegenüber ersatzpflichtig ist, versteht sich eigentlich von selbst. Und es ist nur scheinbar eine Besonderheit, daß dem Kraftwagenhalter, wenn er selbst beim Unfall verletzt ist, seine eigene Ausgleichspflicht gegen seinen Entschädigungsanspruch eingewendet werden kann (§ 17 Abs. 1 Satz 2). Ferner ist zu beachten, daß ja auch der Kraftfahrzeugführer, wenigstens wenn ihn Verschulden trifft, ersatzpflichtig ist; infolgedessen hat auch er am Ausgleich teilzunehmen. Bemerkenswert ist auch, daß der Verzicht des Verletzten die Ausgleichspflicht nicht beseitigt. Es kann vorkommen, daß bei einem Zusammenstoß der Insasse eines Autos verunglückt und *seinem* Kraftfahrzeughalter gegenüber verzichtet, dafür aber den anderen Kraftfahrzeughalter voll in Anspruch nimmt. Gleichwohl kann der in Anspruch genommene andere Fahrzeughalter dann wieder den Ausgleich verlangen, d. h. der Verzicht hebt die Ausgleichspflicht nicht auf, was ja auch durchaus der Billigkeit entspricht¹.

¹ Nicht unbestritten. Vgl. dazu Müller, Straßenverkehrsrecht, 13. Aufl., S. 464, und Boob in Jur. Wochenschr. 1939 S. 1319.

Wie nach § 254 BGB. ist auch nach § 17 KFG. eine Fülle von Reichsgerichtsentscheidungen ergangen. Diese weitgehende Befassung der Gerichte mit dieser Frage zeigt eben die ganze Schwierigkeit, die sich aus dem Nebeneinander verschiedener Verkehrsmittel auf gleichem Raume, sei es in den Straßen der Großstädte, sei es auch bei der Kreuzung von Eisenbahn und Landstraße in einer Ebene ergibt. Wir finden da in bunter Reihe das Nebeneinander von Verschuldensfällen und Gefahrenabstufung. Eine häufige Frage ist z. B., wie weit das Fehlen von Schranken oder eine gewisse Unübersichtlichkeit von Eisenbahnübergängen als gefahrsteigernd zu bewerten ist, oder beim Auto zu schnelles Fahren bis an den Übergang heran oder das Nichtabstellen des Motors; ferner die Frage, wie weit schlechtes Wetter oder Wind, der den Rauch treibt, als Momente der Gefahrsteigerung oder als normaler Zustand anzusehen sind.

Ein leider überaus häufiger Fall ist der, daß Kraftfahrzeuge geschlossene Eisenbahnschranken, obwohl sie als solche deutlich erkennbar sind, durchfahren und dadurch einen Unfall veranlassen. In diesem Falle wehrt sich die Eisenbahn mit Recht (aber leider nur zum Teil mit Erfolg!) dagegen, daß das Vorhandensein der Schranken überhaupt als eine Erhöhung der Betriebsgefahr herangezogen wird; denn mehr als nach den behördlich festgestellten Bauplänen Schranken anlegen, sie deutlich kennzeichnen und sie rechtzeitig schließen lassen, kann ja die Eisenbahn doch wirklich nicht tun.

Überall im Rechtsleben, wo Tatvorgänge oder Fragen des Verschuldens eine Rolle spielen, hat der Beweis und die Beweislast eine besondere Bedeutung. Das gilt namentlich auch für die Haftpflicht. Allerdings gibt es zahlreiche Unfälle, bei denen der Tatbestand völlig klar liegt. Kommt es dabei zum Rechtsstreit, so handelt es sich meist nicht um den Grund, sondern nur um die Höhe des Anspruchs. Aber für den gesamten Bereich der Verschuldenshaftung hat die Beweisführung große Bedeutung. Dabei ist zu beachten, daß gerade auf dem Gebiet der Unfälle noch ein besonderes „Rechtsinstitut“ — wenn man es so nennen darf — eine wichtige Rolle für die Beweisführung erlangt hat; das ist die Prima-facie-Vermutung. Das Reichsgericht hat den Grundsatz aufgestellt und bis in die neueste Zeit ausgebaut, daß bei einem Schadensfall unter Umständen bereits der Anschein des Sachverhalts, wie er sich unmittelbar nach dem Unfall ergibt, für sich allein schon den Schluß rechtfertigen kann, daß die pflichtmäßige Sorgfalt verletzt ist. Dieser „Prima-facie-Tatbestand“ kann einen so hohen Grad von Wahrscheinlichkeit für das Vorbringen des Verletzten ergeben, daß damit seiner Beweispflicht genügt ist. Das nennt man die „Prima-facie-

Vermutung“, und in solchen Fällen ist es dann Sache des Gegners, also des Beklagten, seinerseits darzutun, daß der erste Anschein dennoch falsch ist, und daß in Wirklichkeit eine andere, von ihm nachzuweisende Ursache den Unfall herbeigeführt hat¹.

In der Praxis sind nun gerade bei Verkehrsunfällen zahlenmäßig — man müßte eigentlich sagen, erfreulicherweise — die Fälle häufig, wo im besonderen dank dem sofortigen sorgfältigen Eingreifen der Behörden, insbesondere der Polizei, der Sachverhalt alsbald weithin klar gestellt werden kann. Da hilft dann die Prima-facies nicht nur als ein Schutz gegen nachträgliche Verdunkelungsversuche, sondern auch rein zivilrechtlich führt dann die Prima-facie-Vermutung zu einer Klärung der Verschuldensfrage und damit zu einer Abkürzung, vielleicht sogar zur Vermeidung des Prozesses.

*

Welches ist nun der richtige Grundsatz für die Haftung solcher Verkehrsmittel: die Gefährdungshaftung oder die Verschuldenshaftung?

Wenn man die Dinge rein oder vorwiegend vom Standpunkt des materiellen Interesses der Eisenbahnunternehmer oder Kraftfahrzeughalter oder vor allem auch der dritten hieran beteiligten Großmacht, der Versicherungsunternehmungen, betrachtet, so kann man auf den ersten Blick das Ziel in der reinen Verschuldenshaftung mit Beweispflicht des Verletzten, das heißt in der normalen Haftung des bürgerlichen Rechts, wie sie heute dem Fußgänger oder dem Radfahrer obliegt, erblicken. Bei ruhiger Beurteilung der Verhältnisse muß man sich aber sagen, daß damit nicht viel gewonnen wäre. Denn in allen Fällen, in denen den Kraftfahrer ein Verschulden trifft, würde dann die Beschränkung der Haftung auf einen Höchstbetrag nicht mehr bestehen und der Verletzte würde auch noch Schmerzensgeld fordern können. Diese Rechtslage hätte dann auch noch zur Folge, daß wegen Fehlens der Höchstbetragsgrenzen die Versicherung außerordentlich erschwert bzw. verteuert werden würde.

Die Gefährdungshaftung läßt sich da nicht einfach von der Hand weisen, wo tatsächlich und deutlich im Verkehr Gefährdungen eintreten,

¹ Beim Zusammentreffen von Betriebsgefahr und Tatumständen, die nach den allgemeinen Lebensregeln den Schluß auf ein schuldhaftes Verhalten des Geschädigten rechtfertigen, fordert die Rechtsprechung allerdings stets auch den Nachweis, daß diese Tatumstände für den Unfall ursächlich gewesen sind. Jede Unaufgeklärtheit geht zu Lasten des haftpflichtigen Verkehrsträgers. Darin liegt für die praktischen Fälle eine beträchtliche Einschränkung des Prima-facie-Beweises für den Ausgleich nach § 254 BGB.

wie das eben bei den Eisenbahnen, wie das bei den Straßenbahnen und wie das bei den Kraftfahrzeugen der Fall ist. Daß auch der Kraftverkehr hier nicht auszunehmen ist, das zeigt neben anderem einmal die Tatsache der Zulassungspflicht und des Führerscheinzwanges und andererseits die Unfallstatistik.

Abgesehen hiervon liegt die Gefährdungshaftung auch in der Linie unserer Rechtsordnung. Es ist schon oben auf das Reichsgewohnheitsrecht hingewiesen worden, das sich an den § 26 der Gewerbeordnung anschließt und Schadensersatzpflicht da gelten läßt, wo behördliche Konzession dem Betrieb eine Sonderstellung gibt. Die Gefährdungshaftung der Verkehrsmittel ist jenen Haftungsfällen durchaus verwandt. Endlich ist es auch, dafür findet sich heute wieder Verständnis, ein allgemeiner Grundsatz des deutschen Rechts, daß der einzelne für seine Tat, nicht nur für seinen Willen, einzustehen hat¹. Dieses Verursachungsprinzip, das vom ältesten deutschen Recht bis in den Sachsenspiegel und andere Rechtsordnungen immer wieder hervortritt, steht in deutlichem Gegensatz zu dem Verschuldensgedanken des römischen Rechts, der sich nach und nach in das deutsche Recht hineingearbeitet hat. Man kann jedenfalls heute nicht sagen, daß, rein rechtspolitisch und allgemein gesehen, das Gefährdungsprinzip falsch und das Verschuldensprinzip richtig wäre oder umgekehrt.

Bei dem Bestreben, die Gefährdungshaftung loszuwerden und zu irgendeiner Art der Verschuldenshaftung zu kommen, steht heute nicht die Eisenbahn im Vordergrund, sondern der Kraftwagen oder richtiger die Interessenten des Kraftwagens. Es wird eingewendet, das Auto sei heute so allgemein eingebürgert, daß es nicht mehr als eine besondere Gefahr angesehen werden könne. Das Gleiche behauptet übrigens auch die Straßenbahn, und man kann wirklich fragen, welches der beiden Verkehrsmittel: Auto oder Straßenbahn, das Gefährlichere sei. Wenn man nach irgendeinem objektiven Vergleichsmaßstab, etwa nach der

¹ Dabei beschränkt sich der Bereich der „Tat“ nicht auf das eigene Handeln, sondern auch auf Ereignisse, die im wirtschaftlichen Kreis der Verantwortung des Betreffenden eintreten, daher seit alter Zeit die Tierhalterhaftung. Ihr steht heute zur Seite die Haftung des Betriebsführers bei den mechanisch gefährlichen Verkehrsmitteln. Denn diese Verkehrsmittel, sei es Kraftwagen oder Eisenbahn, tragen stets eine gewisse Möglichkeit zur Herbeiführung von Schäden in sich, die ohne Verschulden (z. B. beim Versagen des Materials oder bei unabwendbar schnell auftretenden Umständen, die außerhalb der menschlichen Gewalt liegen) deren Verkehrsteilnehmer treffen können. In diesen Fällen ist es nur recht und billig, daß der die Folgen trägt, der die Vorteile des Verkehrsmittels genießt. Den Schaden der Gesamtheit oder gar dem unschuldigen Geschädigten aufzuerlegen, wäre demgegenüber unbillig.

Zahl der geleisteten Personenkilometer oder nach der Zahl der Fahrzeugkilometer, die Eisenbahn mit den beiden anderen mechanisch betriebenen Verkehrsmitteln vergleicht, so ist die Eisenbahn diejenige, die die wenigsten Unfallopfer, sowohl bei den Fahrgästen wie bei außenstehenden Dritten, fordert.

Solange ein Verkehrsmittel noch Woche für Woche zahlreiche Tote und dementsprechend noch viel mehr Verletzte als Opfer fordert, wird es schon psychologisch schwer möglich sein, die jetzt bestehende Gefährdungshaftung dem Grundsatz nach zu lockern. Im übrigen wäre damit auch gar nicht viel gewonnen. Denn Lockerung der Haftung vermindert bestimmt nicht die Anzahl und den Umfang der Verkehrsunfälle. Eher umgekehrt! Man muß nur an die soziale Seite des Problems denken. Die Opfer an Toten und Verletzten sind nun einmal Tatsache, und es ist Tatsache, daß sie vor dem Auftreten der modernen Verkehrsmittel nicht vorkamen. Infolgedessen wäre es, wenn wir die Haftpflicht nicht hätten, eine Forderung an die Gesetzgebung, entweder die Haftpflicht oder die andere mögliche Form der Schadloshaltung: die öffentliche Zwangsversicherung, einzuführen. Wenn man durch Änderung der Gesetzgebungsgrundsätze eine wesentliche Erleichterung der Haftung einführen wollte, so könnte diese Erleichterung nur auf Kosten der Unfallopfer gehen. Denn dem Grundsatz nach schließt heute schon eigenes Verschulden der Verletzten den Anspruch aus. Es würde also nur die Möglichkeit übrigbleiben, mit Hilfe der Umkehrung der Beweislast — gegenüber dem heutigen Recht — das Risiko aller der Fälle, die von dem in dieser Hinsicht meist hilflosen Verletzten nicht aufgeklärt werden können, dem Verletzten selbst aufzuladen — ein für das Auto genau so wie für die Eisenbahn wahrhaft unsoziales Beginnen. Die unmittelbare Folge davon wäre die, daß statt der auf diese Weise etwas entlasteten Verkehrsmittel die übrigen Verkehrsteilnehmer, namentlich die Fußgänger, sich gegen Unfälle versichern müßten, wenn sie einigermaßen diligentes patres familias sein wollen¹.

Trotzdem gibt es Möglichkeiten, mit denen man, ohne die dem gesunden Rechtsempfinden entsprechenden Grundlagen der Rechtsordnung

¹ Aus dem neueren Schrifttum zu der Frage: Gefährdungshaftung oder Verschuldenshaftung? sind folgende Aufsätze zu nennen, die sich zumeist mit der Haftung im Kraftfahrzeugverkehr befassen:

Für die Beibehaltung des Grundsatzes der Gefährdungshaftung im Kraftwagenverkehr sprechen sich aus:

Fischer, Deutsches Recht 1937, S. 438;

Kleinewerfers, Deutsches Autorecht 1937, S. 161;

Petersen, Deutsches Autorecht 1937, S. 35;

einzureißen, auf einzelnen Teilgebieten die Gefährdungshaftung in billiger und zeitgemäßer Weise einschränken kann:

1. Bei der Haftpflicht der Eisenbahn geht, wie oben des näheren ausgeführt wurde, die Haftung bis zur höheren Gewalt zu weit, zumal nachdem das Reichsgericht dem Begriff „höhere Gewalt“ eine so besonders enge Auslegung gegeben hat. Auch wenn man die Gefährdungshaftung als Grundsatz beibehält, lassen sich die besonderen Unbilligkeiten beseitigen, wenn man für alle Eisenbahnen (eigentliche Eisenbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen) die Haftpflicht wie nach § 7 KFG. begrenzt bei den „unabwendbaren Ereignissen“.

Damit wäre dann zugleich auch, wenigstens in der wichtigsten Grundlage, die an sich so erwünschte Rechtsgleichheit für Schienenbahnen und Kraftwagen herbeigeführt.

2. Wir sind nicht berufen, ins einzelne gehende Vorschläge zu machen, wie die Gefährdungshaftung des Kraftwagens, ohne sie im Grundsatz aufzugeben, dem Bedürfnis unserer Zeit anzupassen wäre. Es darf aber darauf hingewiesen werden, daß in Betracht käme, die Sonderbestimmung über die Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, durch die die Haftung heute verschärft ist, zu beseitigen; vgl. oben S. 562/63.

Man kommt nach allem, was ausgeführt wurde, zu dem Ergebnis, daß eine grundstürzende Änderung der Grundsätze in der Haftpflichtgesetzgebung kaum in Frage kommen wird, wie sie ein Übergang von der Gefährdungs- zur Verschuldenshaftung oder gar eine Änderung der Beweislast zum Nachteil des Verletzten darstellen würde. Dieses Ergebnis ist für die, die sich durch die heutige Haftpflichtgesetzgebung zu stark belastet fühlen, scheinbar unbefriedigend, aber nur scheinbar. Denn in Wirklichkeit ist viel wichtiger und zugleich viel wirksamer als

Koenigs Zeitschr. d. Akad. f. Dtsch. Recht 1937, S. 620 ff.;

Nipperdey, Warum noch Gefährdungshaftung? in Neugestaltung des Verkehrsrechts, Heft 9 der Beiträge zur Rechtserneuerung, 1940.

Für Verschuldenshaftung treten ein:

Gülde, Verkehrsrechtl. Rundschau 1937, Nr. 1, S. 11;

Volkman, Deutsches Autorecht 1938, S. 317 ff.;

Möhring, Recht des Kraftfahrers 1938, S. 279 ff.;

Trendel, Zeitschr. d. Akad. f. Dtsch. Recht 1935, S. 362, 1936, S. 1006, DAR. 1934, Nr. 1;

Grau, Recht des Kraftfahrers 1929, S. 442 ff.;

Hämmerle, Die Haftpflicht im deutschen Verkehrsrecht, in Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts, Heft 9 der Beiträge zur Rechtserneuerung, 1940.

diese oder jene grundsätzliche Änderung des Haftpflichtrechts, daß man Mittel und Wege findet, die Unfälle selbst zu verringern, denn da liegt die Wurzel des Übels. Es ist nur ein Kurieren an den Symptomen der Krankheit, wenn man den Unfalllasten durch die Haftpflichtgesetzgebung beikommen will. Die Krankheit selbst liegt in der großen Zahl und in der Schwere der Verkehrsunfälle unserer Zeit. „Kampf der Gefahr!“ ist auch hier die richtige Losung. Das hat gerade unsere Zeit deutlich erkannt, und sie ist damit sicher auf dem richtigen Weg, indem sie die Verkehrsordnung und die Disziplin im öffentlichen Verkehr durch die neuzeitlichen Straßenverkehrs-Ordnungen von 1934 und 1937 vertieft und neugestaltet hat. Die Frage, die hier nur gestellt, nicht beantwortet werden kann, ist die, ob man auf diesem Gebiet nicht noch weitergehen kann. Kann man es irgend tun, so sollte man es jedenfalls tun, denn nur so kann — das ist die Bedeutung der Sache nach der rechtlichen Seite hin — den Verkehrsteilnehmern jeder Art eine noch strengere Sorgfaltspflicht auferlegt werden. Da nun nach dem Gesetz „schuldhaft handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt“, bedeutet also jedes Anspannen der Sorgfaltspflicht zugleich auch eine Verschärfung des Begriffs „Verschulden“ und damit wiederum eine Herabminderung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit des anderen an sich haftpflichtigen Teiles, der sich nach § 254 BGB. auf solches Verschulden berufen kann.

Für den Staat als den Hüter von Ordnung und Recht handelt es sich dabei immer um zweierlei:

1. um die Aufstellung möglichst strenger Verkehrsvorschriften und
2. um die Erziehung der Verkehrsteilnehmer zu dieser Verkehrsordnung — nämlich um eine strenge Überwachung ihrer Durchführung, zusammen mit rücksichtsloser Bestrafung der Verkehrssünder.

So können die mit Gefährdungshaftung belasteten Verkehrsmittel vom Staat her gegen übermäßige Haftung am besten geschützt werden, und zwar

1. die Kraftwagen, indem die Mitbenutzer der Straße (Radfahrer, Pferdefuhrwerke und Fußgänger) dazu gebracht werden, ihre alten lässigen Gewohnheiten aufzugeben.
2. So kann aber auch geschützt werden die Eisenbahn gegen die mangelnde Vorsicht und Disziplin der Kraftwagen an den Bahnkreuzungen. Wichtig ist hierbei zugleich, daß, soweit es die Mittel der Eisenbahnen und des Straßenbaues irgend erlauben, die Gefahrenquellen an den Bahnkreuzungen durch Schranken, Lichtsignale oder Kreuzungsbauwerke beseitigt werden.

Solche Vorsorge nützt mehr, als wenn man die Fürsorge für die Opfer der Unfälle verschlechtern wollte.

Schließlich haben auch noch die Gerichte in nicht zu unterschätzendem Umfang die Möglichkeit, durch die Art der Rechtsprechung die Disziplin im Verkehr zu bessern: die Strafgerichte, indem sie die Verkehrssünder streng anfassen, — die Zivilgerichte, indem sie Nachlässigkeit und Disziplinlosigkeit im Verkehr als Momente, die den Anspruch des Verletzten ausschließen, stark bewerten.

Den öffentlich bewirtschafteten Betrieben aber kann die Rechtsprechung noch auf andere Weise helfen, indem sie daran denkt, daß unsere Reichs- und Kommunalbetriebe auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs nicht dem Erwerb, am allerwenigsten privatkapitalistischem Erwerb, dienen, sondern daß sie gemeinnützig sind und daß es nur das Geld der Steuerzahler ist, mit dem die Entschädigungen gezahlt werden. Bei aller Billigkeit, die den Geschädigten zuteil werden soll, muß doch dafür gesorgt werden, daß ja nicht etwa der Eigennutz eines Unfallopfers bei Gelegenheit eines Unfalls sich schließlich zum Schaden der Allgemeinheit durchsetzt.

Nachwort.

Zu der Frage der Schäden durch Funkenflug (vgl. oben Seite 566).

In den Zeitschriften „Deutsche Justiz“ 1940 S. 538, „Verkehrstechnik“ 1940 S. 156 und „Verkehrsrechtl. Abhandlungen u. Entscheidungen“ 1940 S. 85 weist Koffka darauf hin, daß nach der Begründung zum neuen Sachschadengesetz Schäden durch Funkenflug nicht unter dieses Gesetz fallen. Er folgert daraus, daß bei Funkenflug nur die Rechtsordnung der „Immission“ gelte. Ihm folgt Mayer in „Deutsches Auterecht“ 1940 S. 63. Auch er ist mit Rücksicht auf die Begründung des Sachschadengesetzes der Meinung, daß dieses Gesetz bei Funkenflug schlechthin nicht gelte, daß also z. B. ein Kraftwagen-Eigentümer, der mit seinem Wagen über einer Eisenbahnunterführung parke, keinen Anspruch nach dem Sachschadengesetz habe, wenn sein Wagen durch Funkenflug Feuer fange. Für die Beurteilung dieser Frage ist wesentlich, daß die besondere Rechtsordnung der „Immission“ sachenrechtlicher Art ist. Den Anspruch hat der Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks wegen eines Zustands der Beeinträchtigung seines Grundstücks. Damit scheiden, weil es sich nicht um den Tatbestand einer Immission handelt, von vornherein aus

1. Schäden, die nicht den Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks treffen, also namentlich solche Schäden, die auf öffentlichen Wegen einem Verkehrsteilnehmer zustoßen,
2. Schäden, die einmalig mehr oder weniger zufällig eintreten, im Gegensatz zu solchen Einwirkungen, die das Grundstück dauernd treffen und damit den Zustand einer wesentlichen Beeinträchtigung des Grundstücks (BGB. § 906) herbeiführen.

Tatsächlich kommen Fälle dieser Art beim Funkenflug gelegentlich vor. Für sie gilt die Rechtsordnung des § 906 BGB. bzw. § 26 GewO. nicht. Es besteht kein Anlaß, namentlich nötigt nicht etwa § 9 des neuen Sachschadengesetzes dazu, für solche Fälle die Geltung des Sachschadengesetzes auszuschließen. (So auch Finger in der Ztschr. d. Akad. für Deutsches Recht 1940 S. 207 und Genrich in „Deutsches Recht“ 1940 S. 985 und Ztg. d. Vereins Mitteleurop. Eisenb.-Verw. 1940 S. 349.)

Die Gliederung der Erfolgsrechnung bei den nordamerikanischen Eisenbahnen.

Von

Dipl. rer. pol. Dr. Heinz Gutsche in Leipzig.

Die heute geltende und allen nordamerikanischen Eisenbahnen, die zwischenstaatlichen Verkehr treiben, verbindlich vorgeschriebene Gliederung des Rechnungswesens, die am 1. Juli 1914 in ihrer jetzigen Gestalt von der Interstate Commerce Commission erlassen wurde und die in den folgenden Jahren des öfteren Ergänzungen und Änderungen erfuhr, geht entsprechend den betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen der Verkehrsunternehmen von einer Dreiteilung des Rechnungswesens in Bilanz, Betriebsrechnung und Gewinn- und Verlustrechnung aus. Im folgenden sollen aber nur die Gliederungsvorschriften der Erfolgsrechnung¹, d. h. also der beiden letztgenannten Zweige, deren Aufgabe die quellenmäßige Analyse des Geschäftserfolges ist, einer näheren Betrachtung unterzogen werden. Zuvor sei aber noch bemerkt, daß das bundesstaatliche Verkehrsamt den Erkenntniswert von Vermögens- und Erfolgsrechnung — außer der Vorschrift, zu bestimmten Positionen textliche Erläuterungen im Geschäftsbericht zu geben — durch die den Bahnverwaltungen auferlegte Pflicht der Vornahme besonderer Aufstellungen zu erhöhen versucht hat. Als wichtigste seien hier genannt: Übersichten über Art, Höhe, Fälligkeitstermin und Zinsfuß der begebenen Obligationentypen, über die innerhalb des Eisenbahnkonzerns gehaltenen eigenen Wertpapiere, über Höhe und Zusammensetzung der Tilgungsfonds, über Land-schenkungen, ferner Aufstellungen über die während des Geschäftsjahrs ausgeführten Hinzufügungen und Verbesserungen, über Zahl und Art des rollenden und schwimmenden Materials, dergestalt, daß Rückschlüsse auf die technische Beschaffenheit möglich sind, sowie Abdruck der Bilanzen und Erfolgsrechnungen der völlig und teilweise kontrollierten Gesellschaften. Die betriebswirtschaftliche Notwendigkeit solcher

¹ Am Schluß der Arbeit ist auch eine Bilanz abgedruckt, da im Laufe der Darstellung hier und da auf Bilanzposten hingewiesen wird.

ergänzender Aufstellungen und Mitteilungen liegt einmal in der besonderen Struktur des Eisenbahnbetriebes begründet, der über ein hohes, vielfältig zusammengesetztes Anlagevermögen verfügt. Zum anderen stellt dieser verstärkte Publikationszwang auch einen vermehrten Schutz der — von den Eisenbahnverwaltungen oft genug enttäuschten — Aktionäre und Gläubiger dar, denen so die auf Grund der besonderen geschichtlichen Entwicklung oft komplizierten inner- und außerkonzernmäßigen Verflechtungen sowie die gerade bei den amerikanischen Bahnen wichtigen Beziehungen zu anderen Verkehrszweigen und zur übrigen Wirtschaft etwas klarer und offener dargelegt werden.

Erster Hauptabschnitt: Die Betriebsrechnung.

Gliederungsschema A¹.

I. Operating Income	I. Betriebserfolgsrechnung i. e. S.
1. Railway operating revenues	Betriebsertrag
2. Railway operating expenses	Betriebsaufwand
3. Net revenue from railway operations	Betriebsüberschuß
4. Railway tax accruals	Steuern betr. Verkehrsbetrieb u. -rechte
5. Uncollectible railway revenues	Uneinbringliche Forderungen
6. Railway operating income	Bahnbetriebsertrag
7. Equipment rents — credits:	Erträge aus Verpachtung von Ausrüstungsmaterial:
a) Hire of freight cars-credit balance	Vermietung und Austausch von Güterwagen
b) Rent for locomotives	Verpachtung von Lokomotiven
c) Rent for passenger train cars	„ „ Personenwagen
d) Rent for floating equipment	„ „ schwimmendem Material
e) Rent for work equipment	„ „ Dienstwagen
8. Total equipment rents — credits	Gesamte Erträge aus Verpachtung von Ausrüstungsmaterial
9. Equipment rents — debits:	Aufwendungen für Pachtung von Ausrüstungsmaterial:
a) Hire of freight cars-debit balance	Miete und Austausch von Güterwagen
b) Rent for locomotives	Pachtung von Lokomotiven
c) Rent for passenger train cars	„ „ Personenwagen
d) Rent for floating equipment	„ „ schwimmendem Material
e) Rent for work equipment	„ „ Dienstwagen
10. Total equipment rents — debits	Gesamte Aufwendungen für Pachtung von Ausrüstungsmaterial
11. Equipment rents (net debit or credit)	Ausrüstungsmaterial (Aufwendungen oder Erträge)

¹ Die Buchstabenfolge der Schemata ist vom Verfasser gewählt, nicht aber irgendwie Bestandteil der gesetzlichen amerikanischen Gliederungsvorschriften.

I. Operating Income

- 12. Joint facility rent income
- 13. Joint facility rents
- 14. Joint facility rents (net debit or credit)
- 15. Net railway operating income

II. Other Income

- 16. Revenues from miscellaneous operations
- 17. Income from lease of road
- 18. Miscellaneous rent income
- 19. Miscellaneous non-operating physical property
- 20. Separately operated properties — Profit
- 21. Dividend income
- 22. Income from funded securities
- 23. Income from unfunded securities and accounts
- 24. Income from sinking and other reserve funds
- 25. Release of premiums on funded debt
- 26. Contributions from other companies
- 27. Miscellaneous income
- 28. Total other income
- 29. Total (or Gross) income

III. Miscellaneous Deductions from Income

- 30. Expenses of miscellaneous operations
- 31. Taxes on miscellaneous operating property
- 32. Miscellaneous rents
- 33. Miscellaneous tax accruals
- 34. Separately operated properties — Loss
- 35. Maintenance of investment organization
- 36. Income transferred to other companies
- 37. Miscellaneous income charges
- 38. Total miscellaneous deductions
- 39. Income available for fixed charges

I. Betriebserfolgsrechnung i. e. S.

- Pachterträge aus gemeinsam betriebenen Anlagen
- Pachtaufwendungen für gemeinsam betriebene Anlagen
- Gemeinsam betriebene Anlagen (Aufwendungen oder Erträge)
- Betriebsreinertrag

II. Andere (nicht verkehrswirtschaftliche) Erträge

- Erträge aus verschiedenen Betrieben
- Erträge aus Verpachtung von Strecken
- Verschiedene Rentenerträge
- Verschiedene Erträge aus Anlagen (nicht Verkehr)
- Selbständig betriebene Gesellschaften — Gewinn
- Dividendenerträge
- Erträge aus gesicherten Wertpapieren
- „ „ unfundierten Wertpapieren und Buchkrediten
- „ „ Sinking u. anderen Reservefonds-Anlagen
- Auf die Rechnungsperiode entfallendes Agio auf fundierte Schuld
- Vertragsmäßige Zahlungen anderer Gesellschaften
- Verschiedene Erträge
- Gesamte andere Erträge
- Gesamtertrag

III. Verschiedene Aufwendungen

- Aufwendungen für verschiedene Betriebe
- Steuern für verschiedene Betriebe
- Verschiedene Rentenaufwendungen
- Verschiedene Steueraufwendungen
- Selbständig betriebene Gesellschaften
- Aufwendungen für Verwaltung (nicht Verkehr)
- Leistungen an andere Gesellschaften
- Verschiedene Aufwendungen
- Gesamte verschiedene Aufwendungen
- Ertrag zur Bestreitung fester Lasten zur Verfügung stehend

IV. Fixed Charges	IV. Feste Lasten
40. Rent for leased roads	Aufwendungen für Pacht
41. Interest on funded debt	Zinsen auf fundierte Schuld
42. Interest on unfunded debt	Zinsen auf unfundierte Schuld
43. Amortization of discount on funded debt	Tilgung des Disagios auf fundierte Schuld
44. Total fixed charges	Gesamte feste Lasten
45. Net income (or deficit)	Reingewinn (oder -verlust)
V. Disposition of Net Income	V. Gewinnverwendung
46. Income applied to sinking and other reserve funds	Zuweisungen zu Tilgungs- und anderen Reserven
47. Dividend appropriations of income	Zuweisungen zum Dividenden-Konto
48. Income appropriated for investment in physical property	Zuweisungen für Investitionen in den Anlagen
49. Stock discount extinguished through income	Tilgung von Disagio — entstanden durch Aktien
50. Miscellaneous appropriations of income	Verschiedene Verwendung
51. Total appropriations	Gesamtverwendung
52. Income balance transferred to credit (or debit) of profit and loss	Übertrag auf Gewinn- und Verlust-Konto

Die Betriebsrechnung (Income Account oder Inc. Statement) kann als eine Aufstellung aller dem Geschäftsjahr zurechenbarer Aufwendungen und Erträge, die durch die Unternehmertätigkeit entstanden sind, definiert werden. Daneben enthält sie die Verteilung des erzielten Reingewinnes (vgl. Schema A, Kontengruppe V). Die Betriebsrechnung umschließt also nicht nur, wie man aus dem Wort „Betrieb“ folgern könnte, den Kontenkreis des Verkehrsbetriebes, sondern auch sämtliche andere, der Rechnungsperiode wirtschaftlich zuteilbare Aufwendungen und Erträge, wie z. B. Zins- und Pachtzahlungen, Einkünfte aus Verpachtung, Wertpapiererträge (Schema A, Kontengruppen II, III, IV). Im einzelnen wird die Betriebsrechnung in den Gliederungsvorschriften des bundesstaatlichen Verkehrsamtes vom Jahre 1914 wie folgt gekennzeichnet:

„Die Konten der Betriebsrechnung sind diejenigen, die bestimmt sind, für jede Rechnungsperiode (soweit durchführbar) den gesamten Geldbetrag, auf den ein Frachtführer auf Grund vollbrachter Dienstleistungen Anspruch hat, die aufgelaufenen Erträge für Anlagen, die aufgelaufenen bezahlten oder noch zu zahlenden Kosten für geleistete Dienste, die erlittenen Verluste, die Beträge für Steuern, für Inanspruchnahme der Gelder und des Eigentums anderer und die Verwendung des Einkommens während der Rechnungsperiode wiederzugeben.“

Innerhalb der Betriebsrechnung werden, wie das obige Gliederungsschema zeigt, die Ergebnisse des Verkehrsbetriebes, die in der Gruppe I „Operating Income“ erscheinen, scharf von allen übrigen, unter den Bezeichnungen „Other (oder „Nonoperating“) Income“ (A, II), „Miscellaneous Deductions From Income“ (A, III) und „Fixed Charges“ (A, IV) ausgewiesenen Aufwands- und Ertragsposten getrennt.

In der Gruppe I, „Operating Income“, die man — da sie nur die Ergebnisse des Verkehrsbetriebes wiedergibt — als Betriebserfolgsrechnung im engeren Sinne bezeichnen kann, werden zunächst der Betriebsertrag und -aufwand (Nr. 1 und 2, Schema A), die im Hauptabschnitt III der Arbeit näher besprochen sind, einander gegenübergestellt und so der Betriebsüberschuß bzw. das Betriebsdefizit (A, I, 3) ermittelt. Von diesem Betriebsüberschuß werden zwei Kontengruppen abgesetzt, so daß sich dann der Bahnbetriebsertrag oder -verlust (A, I, 6) ergibt. Als erste dieser beiden abgezogenen Kontengruppen sind die Steuern (A, I, 4), die während der Rechnungsperiode gezahlt werden bzw. auflaufen, zu erwähnen. Es handelt sich hierbei um alle diejenigen Steuern (einschließlich der bundesstaatlichen Einkommensteuer), die sich „auf das Eisenbahneigentum — einschließlich des schwimmenden Materials, soweit solches vorhanden —, Betrieb und Rechte beziehen, gleichgültig, ob dabei die Bewertung des Anlagevermögens, der Betrag der ausstehenden oder begebenen Aktien und Obligationen, die Brutto- oder Nettoerträge, die erklärten Dividenden, die Zahl der beförderten Personen, die Menge der transportierten Fracht, die Länge der betriebenen oder eigenen Strecke oder eine andere Basis zugrundegelegt wird“.

Dagegen werden Steueransprüche des Fiskus, die in Verbindung mit den nicht Verkehrszwecken dienenden betriebenen Anlagen (Bilanzposten: „Miscellaneous Physical Property“) entstehen, in III, Nr. 31 „Taxes On Miscellaneous Operating Property“ verbucht, während die übrigen Steuern, vor allem die Wertpapiersteuern und die auf das „Nonoperating Physical Property“, dessen Wert in dem vorerwähnten Bilanzposten mitenthalten ist, entfallenden Steueransprüche, ebenfalls in der Gruppe III, aber auf Konto Nr. 33 („Miscellaneous Tax Accruals“) verzeichnet werden. Falls eine klare Scheidung zwischen diesem Posten und den in Gruppe I, Nr. 4 verbuchten Beträgen, sich als nicht durchführbar erweist, also Unklarheiten über die Art der Verbuchung entstehen, so sind die strittigen Beträge auf Konto 4 zu bringen. Weiterhin ist festzuhalten, daß diejenigen Steuern, die beim Bau neuer Strecken vor ihrer Inbetriebnahme oder im Laufe des Erwerbes von Linien vor ihrer Ein-

gliederung in den Wirtschaftsbetrieb entstehen, zu aktivieren sind. Gleiches hat bei besonderen Gebühren für Straßen- und andere Verbesserungen sowie bei besonderen Abgaben für Nutznießung zu erfolgen. Steuern auf Pachtbetriebe, bei denen die eine Partei Steuerzahler, die andere dagegen tatsächlicher Steuerträger ist, sind letzterer direkt anzulasten und dürfen nicht in der Betriebsrechnung der lediglich die Zahlung leistenden Gesellschaft erscheinen.

In diesem Zusammenhang sei am Rande vermerkt, daß es zweifelsohne ein Mangel vieler Geschäftsberichte amerikanischer Eisenbahngesellschaften ist, daß die in der Income Account genannte Steuersumme nicht durch eine besondere Aufstellung, die die Steuern nach Arten und Steuergläubiger (Bundesstaat, Staat, Gemeinden) gliedert und somit einen genaueren Einblick in die Steuerbelastung gewährt, ergänzt wird.

Der Betriebsüberschuß vermindert sich ferner um den Betrag der uneinbringlichen Forderungen (A, I, 5). Der so ermittelte Bahnbetriebs-ertrag erhöht bzw. vermindert sich um die Differenz von Aufwendungen und Erträgen für Miete, Pacht und Austausch von Ausrüstungsmaterial (A, I, 7 bis 11) sowie um die Differenz von Rentenerträgen und -aufwendungen für gemeinsam mit anderen Bahnen oder Gesellschaften betriebene Anlagen (A, I, 12 bis 14).

Wenn wir uns zunächst den Posten 7 bis 11 zuwenden, so ist festzustellen, daß die Konten 7 a bis e die an die Bahngesellschaft für den Gebrauch von Teilen ihres rollenden und schwimmenden Materials von anderen Bahnunternehmen gezahlten Beträge enthalten, während auf den Konten 9 a bis e die der Gesellschaft für Nutzung fremden Ausrüstungsmaterials entstehenden Aufwendungen verzeichnet werden. Dagegen wird in den Fällen, in denen eine Bahngesellschaft Strecke und Ausrüstungsmaterial von einer anderen pachtet, der gesamte Pachtbetrag in Gruppe IV, Nr. 40 („Rent For Leased Roads“) verbucht; es wird also keine Aufteilung des Pachtbetrages in Aufwendungen für Pacht für Strecke und für rollendes Material vorgenommen. Entsprechendes gilt auch für die Verpachtung von Strecken einschließlich des dazugehörigen Fahrzeugparks (II, Nr. 17).

Als wichtigster Posten der Aufwendungen bzw. Erträge für Ausrüstungsmaterial ist in der Regel der der Güterwagenmiete („Hire Of Freight Cars“, 7 und 9 a) anzusehen. Hier werden Ausgaben und Einnahmen verrechnet, die der Bahngesellschaft durch den fast völlig freien Güterwagenaustausch zwischen den einzelnen Liniennetzen, der de facto

einem Pool¹ gleichkommt, entstehen bzw. zufließen. Die Gesellschaft erhält für eigene Wagen, die sich auf fremden Gleisen befinden, eine Gebühr. Sie muß die gleiche Gebühr für fremde Wagen zahlen, die auf ihren Linien verkehren. Dieser Preis ist seit 1920 einheitlich geregelt. Daneben aber mietet die Gesellschaft noch Wagen, meist Spezialfahrzeuge, z. B. für den Transport von Öl, Chemikalien, Obst, die den betreffenden Industrien gehören und deshalb „Private Line Cars“ genannt werden. Die hierfür von den Bahnen zu zahlende Gebühr wird nach der Meilenzahl bemessen. Die Höhe der Mietaufwendungen für Güterwagen ist von Jahr zu Jahr mitunter recht beträchtlichen Schwankungen unterworfen, sie hängt einmal ab von den Bau- und Instandhaltungsprogrammen der Bahngesellschaften, zum anderen von der allgemeinen Wirtschaftslage, aber auch von den speziellen Konjunkturen der einzelnen Wirtschaftszweige (Spezialfahrzeuge), deren Güter sie befördert. Ferner spielen auch die Ernteergebnisse eine Rolle (Kühlwagen).

Die beiden nächsten Konten (12 und 13) beziehen sich auf Nutzungsrechte an Anlagen, die gemeinsam von zwei oder mehreren Bahnen betrieben werden, wie z. B. Bahnhöfe, Lagerschuppen, Gleisanlagen. Dabei werden auf Konto 12 diejenigen Erträge (einschließlich der entfallenden Steuern) verbucht, die die Bahngesellschaft von den übrigen Beteiligten dafür empfängt, daß sie bestimmte Anlagen, die sich in ihrem Besitz oder ihrer Kontrolle befinden, zum gemeinsamen Betrieb zur Verfügung stellt. Das entsprechende Aufwandskonto (Nr. 13) hält die der Gesellschaft entstehenden Aufwendungen (einschließlich der entfallenden Steuern) fest, die für Mitbenutzungsrechte an fremden Anlagen auflaufen. Die während des Betriebes von Gemeinschaftsanlagen entstehenden Aufwendungen und Erträge werden auf den Konten des Betriebsertrages und -aufwandes verbucht, doch wird hierauf im Hauptabschnitt III der Arbeit noch näher zurückzukommen sein.

Bis vor wenigen Jahren zählten die Bahngesellschaften entsprechend den Richtlinien der I. C. C. zum Betriebsreinertrag noch den, der sich aus verschiedenen Betrieben (Bilanzposten: „Miscellaneous Physical Property“), z. B. Ländereien, die nicht Verkehrszwecken dienen, schlagbaren Wäldern, Sägemühlen, Erzgruben ergab. Jedoch werden jetzt diese Betriebserträge und -aufwendungen sowie die oben bereits erwähnten dazugehörigen Steuern — da sie mit dem Verkehrsbetrieb nichts

¹ White: Analysis Of Railroad Operations. New York 1925, S. 137, auch S. 92 ff.

zu tun haben — den außerbetrieblichen Aufwendungen und Erträgen zugewiesen (A, II, 16 und III, 30, 31).

Zu dem Betriebsreinertrag wird die Gruppe II „Other Income“ gezählt, deren bedeutendste Posten — wie auch aus dem am Schluß der Arbeit als Beispiel mitgeteilten Abrechnungsmaterial der Southern Pacific Company ersichtlich ist — infolge der bei den amerikanischen Bahnen in starkem Maße vorhandenen Kapitalverflechtung die Zins- und Dividendenerträge (II, Nr. 21 und 22) darstellen. Die Erträge aus unfundierten Wertpapieren und Buchkrediten (Nr. 24) treten gegenüber dem Zinsertragnis aus gesicherten Schuldverschreibungen völlig zurück, da im Bereiche des amerikanischen Verkehrswesens faktisch nur die gesicherte Obligation eine Rolle spielt. Die Addition von Betriebsreinertrag (Nr. 15) und den gesamten anderen Erträgen (Nr. 28) ergibt den Gesamtertrag (Nr. 29), von dem dann die beiden Aufwandsposten enthaltenden Gruppen III „Miscellaneous Deductions From Income“ und IV „Fixed Charges“ abgezogen werden. Das Ergebnis ist der Jahresreingewinn bzw. -verlust (Net Income, Nr. 45). In den Gruppen III und IV treten gewöhnlich alle übrigen Konten gegenüber den Zinsen auf fundierte Schulden an Bedeutung stark zurück. Die Gründe für die überragende Bedeutung der Zinsaufwendungen für gesicherte Schulden liegen in der von den amerikanischen Bahnen aus verschiedenen Gründen (vor allem als Folge der besonderen geschichtlichen Entwicklung und wegen der besonderen Kapitalstruktur der Verkehrsunternehmen) bevorzugten Finanzierung mittels fundierter Schuldverschreibungen.

Von dem sich ergebenden Jahresreingewinn werden in Gruppe V („Disposition Of Net Income“) Abzweigungen für Dividendenausschüttungen und für Zuweisungen an die Surplus-Reserven — als solche kommen in Betracht:

1. aus Einkommen und Surplus dem Anlagevermögen zugefügte Werte,
2. aus Einkommen und Surplus getilgte fundierte Schuld,
3. Tilgungsfonds-Reserve,
4. sonstiges verwendetes Surplus —

vorgenommen, was einen Einblick in Ausmaß und Veränderung der jährlichen Selbstfinanzierung ermöglicht. Der dann noch verbleibende Saldo wird auf Gewinn- und Verlustkonto übertragen, das auch den Gewinn- bzw. Verlustvortrag des vorigen Geschäftsjahres aufnimmt und die Verbindung zur Bilanz herstellt.

Zweiter Hauptabschnitt: Die Gewinn- und Verlustrechnung.**Gliederungsschema B¹.**

Debits:	Aufwendungen:
1. Debit-Balance (at beginning of the fiscal period)	Verlustvortrag (zu Beginn des Geschäftsjahres)
2. Debit-Balance transferred from Income	Verlustübertrag von Betriebsrechnung
3. Surplus applied to sinking and other reserve funds	
4. Dividend appropriations of surplus	3 bis 5: Zuweisungen zu Reserven (bzw. 4 zum Dividendenkonto) aus dem Surplus
5. Surplus appropriated for investment in physical property	
6. Stock discount extinguished through surplus.	Tilgung von Aktiendisagio
7. Debt discount extinguished through surplus	Tilgung von Obligationendisagio
8. Miscellaneous appropriations of surplus	Verschiedene Surplus-Verwendung
9. Loss on retired road and equipment	Verluste an ausrangierten Strecken und Ausrüstungsmaterial
10. Delayed income-debits	Geschäftsvorfälle früherer Rechnungsperioden (Debet)
11. Miscellaneous debits	Verschiedene Aufwendungen
Credits:	Erträge:
12. Credit-Balance (at beginning of the fiscal period)	Gewinnvortrag (zu Beginn des Geschäftsjahres)
13. Credit-Balance (transferred from income)	Übertrag von Betriebsrechnung
14. Profit on road and equipment	Erträge aus veräußertem Bahn- und Ausrüstungsmaterial
15. Delayed items-credits	Geschäftsvorfälle früherer Rechnungsperioden (Credit)
16. Unrefundable overcharges	Frachteinahmen, die zuviel berechnet und auch vereinnahmt wurden, jedoch nicht zurückzuerstatten sind
17. Donations	Schenkungen
18. Miscellaneous credits	Verschiedene Erträge

¹ Vgl. Fußnote 1 S. 578.

Die Gewinn- und Verlustrechnung nimmt bei den Eisenbahnen eine Stellung ein, die sich wesentlich von der im Rechnungswesen anderer amerikanischer Wirtschaftszweige üblichen unterscheidet. Bei diesen ist der Ausdruck „Profit And Loss Account“ entweder nur ein anderer Ausdruck für „Income Account“, oder er hat die gleiche Bedeutung wie die Gruppe „Operating Income“ bei den Bahnen. Die Gewinn- und Verlustrechnung wird vom bundesstaatlichen Verkehrsamt wie folgt definiert:

„Die Konten der Gewinn- und Verlustrechnung sind solche, die bestimmt sind, während jeder Rechnungsperiode die Veränderungen im „Corporate Surplus“ (oder „C. Deficit“) dergestalt zu zeigen, wie sie durch Betriebstätigkeit und Geschäft während dieses Zeitraumes berührt werden; durch irgendeine allein nach dem Wunsch der buchführenden Gesellschaft vorgenommene Disposition der Nettoerträge, durch buchtechnische Berichtigung von Geschäftsvorgängen, die der Rechnungsperiode nicht einwandfrei zurechenbar sind, oder durch verschiedene Gewinne und Verluste, mit denen man nicht rechnet; schließlich, um das nichtverwendete Surplus des Frachtführers am Bilanzstichtag zu zeigen.“

Das „Profit And Loss Statement“ hat demnach vor allem zwei Aufgaben zu erfüllen. Einmal werden hier von dem aus der Betriebsrechnung übertragenen Gewinn sowie dem Gewinnvortrag weitere Beträge den Reserven (Schema B, Nr. 3, 5) zugewiesen, wobei zu betonen ist, daß über die Höhe der Reserven gesetzlich nichts vorgeschrieben ist, sondern lediglich über ihre Verwendung Richtlinien des bundesstaatlichen Verkehrsamtes bestehen. Ferner werden, falls der Jahresreingewinn in der Betriebsrechnung nicht ausgereicht hat, Abzweigungen zugunsten des Dividendenkontos vorgenommen (B, 4), und zwar sowohl für eigene als auch für garantierte Dividenden, soweit es sich nicht um solche für Debenture-Aktien handelt, die in der Betriebsrechnung (Schema A, IV, Nr. 41) verbucht werden müssen. Daneben werden in der Gewinn- und Verlustrechnung außerordentliche Erträge und Aufwendungen verbucht, wobei es sich meist um solche Posten handelt, die sich im Interesse einer einwandfreien Erfolgsermittlung für die Rechnungsperiode dem laufenden Geschäftsjahr nicht exakt oder überhaupt nicht zuteilen lassen. Es handelt sich hierbei um Gewinne bzw. Verluste bei Wertpapierverkäufen, um Schenkungen (Nr. 17, B)¹, Erträge aus verkauften Bahnstrecken und

¹ Schenkungen der Einzelstaaten, Gemeinden oder anderer öffentlicher Körperschaften, die als Beiträge während des Baues oder Erwerbes von Anlagen gemacht werden, sind zu aktivieren. (Bilanzposten: „Grants In Aid Of Construction“.)

rollendem Material, Aufwendungen, die durch Ausrangierung und Nichtersetzung von festen Anlagen und Anlageteilen nötig werden (Nr. 9), Gewinne und Verluste aus Liquidationen und um andere außerordentliche Aufwendungen, wie z. B. Verluste durch Feuer und Sturmschäden, für deren Deckung die vorhandenen Rückstellungen nicht ausreichen oder verwendet werden sollen, die anderseits aber auch nicht über Betriebsrechnung gebucht werden können. Ferner werden — entweder ganz oder teilweise — die Provisionen und das Disagio bei Kapitalbeschaffung über Gewinn- und Verlustkonto genommen, obwohl auch der betriebswirtschaftlich richtige Weg der Verteilung des Aufwandes über mehrere Geschäftsjahre — in der Regel über die Laufzeit der Anleihe — gewählt werden kann (vgl. Schema B, Nr. 7 und Schema A, IV, Nr. 43). Erwähnt werden sollen schließlich die zahlenmäßig meist nicht stark ins Gewicht fallenden „Delayed Items“ (B, 10 und 15), d. s. Geschäftsvorfälle, die vergangene Rechnungsperioden betreffen und die nur mit ausdrücklicher Genehmigung der I. C. C. ganz oder teilweise hier verrechnet werden dürfen.

Soweit es sich dagegen um außerordentliche Erträge und Aufwendungen handelt, die dem Geschäftsjahr einigermaßen exakt zuteilbar sind, verfolgen die amerikanischen Bahnen den Grundsatz, diese über Betriebsrechnung zu buchen. Als Beispiele seien genannt:

1. mittelbare Streikwirkungen;
2. die während des Weltkrieges aus verstärktem Überwachungs- dienst resultierenden Mehrkosten;
3. durch Betriebsstörungen während der bundesstaatlichen Betriebsführung (1918 bis 1. März 1920) entstandene zusätzliche Aufwendungen, die ihre Ursache in den besonderen Aufgaben der Bahnen in dieser Zeit hatten;
4. die nach Rückgabe der Verkehrsbetriebe an die Gesellschaften zu bestreitenden Mehraufwendungen, die auf der mangelnden Instandhaltung des Bahnkörpers und der Fahrzeuge während der bundesstaatlichen Verwaltung beruhten.

In diesem Zusammenhang ist auch der Rückstellungen zu gedenken, die ebenfalls der Bestreitung außerordentlicher Aufwendungen dienen. Als solche sind im Gliederungsschema (Bilanz) der I. C. C. die Posten „Insurance And Casualty Reserves“ und „Operating Reserves“ anzusehen. Beide werden durch laufend zu Lasten der Betriebsrechnung gehende Beträge, daneben eventuell auch durch Zuweisungen aus dem Jahresgewinn oder dem Surplus, gespeist. Im Falle entstehender Aufwendungen werden sie mit dem zu zahlenden Betrag belastet und berühren auf diese Weise nicht mehr die Betriebsrechnung oder das Ge-

winn- und Verlustkonto. Der erste Posten bezieht sich auf Selbstversicherung gegen Unternehmungsrisiken, wie Einbruch, Feuer, Veruntreuung und ähnliches, sowie Unfälle, während der zweite der Bestreitung von Ansprüchen aus Personalunfällen und anderen sich aus dem Betriebsablauf ergebenden Schäden und Verlusten dient.

Dritter Hauptabschnitt: Betriebsertrag und -aufwand.

Nachdem in den beiden ersten Hauptabschnitten ein Überblick über die Betriebsrechnung, die Gewinn- und Verlustrechnung und den Zusammenhang beider gegeben worden ist, wendet sich die Darstellung nochmals der Betriebsrechnung zu, um deren beide wichtigste Posten, den Betriebsertrag und -aufwand (Schema A, I, Nr. 1 und 2), einer genaueren Betrachtung zu unterziehen.

1. Der Betriebsertrag.

In der für alle Dampfeisenbahnen verbindlichen Einheitsbuchführung wird der Betriebsertrag (Schema A, I, 1) in folgende vier Arten von Kontengruppen aufgegliedert, von denen jede wiederum in eine Reihe von Hauptbuchkonten zerfällt:

Gliederungsschema C¹.

I. Transportation — Rail line	Einnahmen aus Eisenbahnbetrieb (16 Hauptkonten)
II. Transportation — Water line	Einnahmen aus Schiffsbetrieb (8 Hauptkonten)
III. Incidental	Nebenerlöse (13 Hauptkonten)
IV. Joint facility	Gemeinsam betriebene Anlagen (2 Hauptkonten)

Die Hauptkonten² sind in dem am Schluß gegebenen Beispiel der Southern Pacific Company für 1938 genannt, so daß sich hier eine nochmalige Aufzählung erübrigt. Es ist im weiteren Text jeweils auf die Kontennummern des gegebenen Beispiels verwiesen.

Der Betriebsertrag setzt sich aus der Summe der Erlöse, die sich auf den Konten des Verkehrsbetriebes ergeben, zusammen, wobei gleichgültig ist, ob die Beförderungs- und anderen Dienstleistungen, die die

¹ Vgl. Fußnote 1 S. 578.

² Es sind in dem am Ende der Arbeit befindlichen Beispiel folgende (im Gliederungsschema der I. C. C. noch vorgesehene) Konten nicht genannt: Gruppe I: Special train service, Other freight train, Water transfer — freight, Water transfer — other; Gruppe II: Mail, Express, Special service; Gruppe III: Grain elevator, Stockyards.

Unternehmung vollbringt, sofort oder erst später beglichen werden. Falls sich nun schon als Einnahme verbuchte Forderungen als uneinbringlich erweisen, so werden diese nicht durch Belastung des betreffenden Kontos vom Betriebsertrag abgesetzt, sondern — wie schon im Abschnitt I erwähnt — auf einem besonderen Delkredere-Konto verbucht, dessen Saldo vom Betriebsüberschuß subtrahiert wird. Jedoch ist dieses Prinzip der Bruttorechnung nicht restlos in Anwendung gebracht worden, vielmehr muß eine Reihe von Aufwendungen, die in den Gliederungsvorschriften des bundesstaatlichen Verkehrsamtes genau bezeichnet und gegen die tatsächlichen Betriebskosten abgegrenzt sind, zu Lasten der Konten des Betriebsertrages, und zwar der Konten des Güter- und Personenverkehrs, gebucht werden. Hierher gehören Brücken- und Fährgelühren, Rückerstattungen bei fälschlich zuviel berechneten Fahrgehdern oder bei Beförderung von Gütern nach einem falschen Bestimmungsort, Zahlungen für Frachttransporte zwischen verschiedenen Bahnhöfen einer Stadt, Kai-, Leichter- (für Anlieferungen) und bestimmte Verschiebegebühren, Tarifiermäßigungen für Durchgangstransporte u. a. m.¹.

Die beiden ersten Gruppen, Eisenbahn- und Schiffserlöse, sind in annähernd gleicher Weise untergeteilt, jedoch geht die Gliederung beim Eisenbahnbetrieb, entsprechend seiner ungleich größeren Bedeutung, wesentlich weiter. In beiden Gruppen nehmen die Frachterlöse die dominierende Stellung ein, weit dahinter zurück folgt der Personenverkehr, während die anderen Konten noch geringere Zahlen aufweisen. Im einzelnen ist nach den I. C. C.-Vorschriften auf dem Konto „Güterverkehr“ in Gruppe I (siehe Anhang, Betriebsertrag-Konto Nr. 1) folgendes zu verbuchen:

Aufgliederung des Kontos „Güterverkehr“.

Habenseite (Erlöse):

1. Einnahmen auf Basis der lokalen Frachtsätze ohne Rücksicht auf die Zugart, die zur Beförderung diene.
2. Der Anteil des Frachtführers an der Einnahme, die auf Grund von Durchgangstarifen erzielt wurde, wobei die Art des Zuges, der zum Transport verwendet wurde, gleichgültig ist.
3. Einnahmen aus Beförderung von Postsachen, leeren Postbeuteln — befördert zu Gütertarifen.
4. Einnahmen aus Gütertransporten, die in Spezialzügen zu Tarifen, die nach dem Gewicht der beförderten Güter bemessen wurden, befördert werden.

¹ Adams, Henry: American Railway Accounting (A Commentary), New York 1918, Anhang B: Classification of operating revenues and operating expenses, Issue of 1914, S. 254 ff.

5. Einnahmen aus Beförderung von Aufsichtspersonen für Güterbeförderungen, wobei als Basis die Klassifikationen und Gütertarife gewählt wurden.
6. Einnahmen aus Verträgen.
7. Einnahmen aus gewährten Rechten (Halte- und Durchfahrtsrechte).
8. Einnahmen aus Verrechnung im Übersetzverkehr (Fähr-, Leichter- und Floßverkehr).

Sollseite (Erlösschmälerungen):

1. Brücken- und Fährgebühren für Frachttransporte.
2. Kran- und ähnliche Gebühren.
3. Verschiebekosten, die in Verbindung mit Gütertransporten entstehen (Basis: Verschiebetarife) und Abschläge von den Durchgangstarifen, die Beträge für Verschiebung leerer Wagen bei der Beförderung einnahmebringender Fracht enthalten.
4. Frachtbeförderung zwischen verschiedenen Bahnhöfen eines Ortes.
5. Werftgebühren und Leichterlöhne.
6. Anteil des Frachtführers an irrtümlich zuviel berechneten Beförderungskosten, die durch falsche Gewichtsfeststellung, Tarif- oder Klassifikationsanwendung usw. entstanden sind.
7. Anteil des Frachtführers bei Beförderung von Gütern nach einem falschen Bestimmungsort sowie bei falscher Ausstellung der Beförderungspapiere.
8. Anteil des Frachtführers an entgangenen Einnahmen, die auf verlorene oder während der Fahrt zerstörte Güter entfallen.
9. Anteil des Frachtführers an entgangenen Einnahmen, da das Frachtgut beschädigt wurde, und hierfür weder der Absender noch der Empfänger haftet.

In einer Reihe von Anmerkungen der I. C. C. werden dann verschiedene der erwähnten Erlösschmälerungen gegen die Konten des Betriebsaufwandes abgegrenzt. So dürfen z. B. Beträge, die für Verschiebung leerer Wagen, ohne daß damit zugleich ein einnahmebringender Transport verbunden wird, nur über Betriebsaufwand (Konto: „Other Expenses“) gehen, während diejenigen Aufwendungen, die für Verschiebedienst von rollendem Material in Verbindung mit der Durchführung von Reparaturen entstehen, nur auf dem betreffenden Reparaturkonto unter Betriebsaufwand verbucht werden dürfen. Sonstige Aufwendungen des Frachtführers, die für Verlust, Beschädigung oder Zerstörung von Frachtgut, wofür weder der Verfrachter noch der Empfänger haftet, auflaufen, sind dem Betriebsaufwandskonto „Loss And Damage“ zu belasten.

Das Konto „Personenverkehr“ (Gruppe I, Nr. 2) enthält die Einnahmen auf Grund der lokalen Tarife, den Anteil des Frachtführers an Fahrteinnahmen, bei denen Durchgangstarife Anwendung finden, Zuschläge für besondere Züge (Sonderschnellzüge), für ausschließliche Benutzung besonderer Wagen, Einnahmen aus Verrechnung im Übersetzverkehr, Erlöse aus Leichenbeförderung und verschiedenes andere. Belastet werden wiederum eine Reihe von Erlösschmälerungen, wie z. B. Fahrgebühren, Rückerstattungen für unbenutzte oder nur teilweise verwendete Fahrkarten, irrtümliche Berechnung von Fahrgeldern, andere Rückerstattungen.

Von den übrigen Erlöskonten sollen erwähnt werden diejenigen für besondere Wagen bzw. Transporte [Schlaf-, Salon- und Luxuswagen (Nr. 4, 5), Milchbeförderung (Nr. 9)], Gepäckbeförderung (Nr. 3), Verschiebedienst (Nr. 10), Post- (Nr. 6) und Expreßbeförderung (Nr. 7), wovon letztere bei den meisten amerikanischen Bahnen zum überwiegenden Teil von einer besonderen Expreßgesellschaft ausgeführt wird, die aber nur den Zustell- und Abholdienst versieht, während die Bahn für den eigentlichen Transport eigene Wagen sowie den erforderlichen Lagerraum auf Bahnhöfen zur Verfügung stellt. Die zur Bewältigung des Expreßdienstes angestellten Arbeitskräfte stehen entweder in Diensten der Expreßgesellschaft oder werden von dieser und der Bahn gemeinsam engagiert. Verwaltung und Rechnungswesen dagegen übernimmt ausschließlich die Expreß Company, die der Bahn auf Grund vertraglicher Abmachungen einen bestimmten Prozentsatz ihres Betriebsertrages bzw. -überschusses zahlt. Kurz eingegangen werden muß noch auf einen Spezialwagenbetrieb, die Schlafwagen (Nr. 4), dessen Erlöse in der Regel sehr niedrig sind, so daß man den Schluß ziehen könnte, daß die amerikanischen Bahnen nur einen geringen Schlafwagenbetrieb aufweisen. Eine solche Folgerung wäre aber insofern unzutreffend, als es sich bei den auf Konto „Schlafwagenbetrieb“ erscheinenden Summen nur um die wenigen im Eigentum der Bahngesellschaft befindlichen Schlafwagen handelt. Das Hauptkontingent der Schlafwagen dagegen wird von der Pullman Company gestellt, die das Eigentum daran hat und sie auch selbst betreibt und dafür an die Bahngesellschaften eine bestimmte Summe entrichtet. Diese Einnahmen werden aber nicht unter „Schlafwagen“, sondern auf einem besonderen Konto „Other passenger — train“ (Nr. 8) verbucht. Vertragsmäßige Zahlungen der Bahngesellschaft an die Pullman Company sind in der Betriebsrechnung (Schema A, I, Nr. 9 c „Rents For Passenger Train Cars“) enthalten.

Die Kontengruppe I enthält weiter auch den gesamten Übersetzverkehr (Fähr-, Leichter- und Floßbetrieb), der bei einer Reihe von

Eisenbahnen eine Rolle spielt. Die Kontengruppe II „Schiffahrt“ nimmt dagegen nur die Erlöse der Küsten- und Durchgangsschiffahrt sowie den Binnenwasserverkehr auf, wobei in Personen-, Fracht-, Gepäck-, Post-, Expreßbeförderung, Personenverkehr — besondere Erlöse, Sonderdienst und Sonstiges gegliedert wird. Voraussetzung aber ist, daß die Bahngesellschaft die Schiffslinien selbst betreibt, also nicht eine besondere Schiffsgesellschaft besteht, die lediglich durch Aktienbesitz kontrolliert wird, denn in diesem Fall müßten die Ergebnisse auf den Konten Nr. 20 bzw. Nr. 34 der Betriebsrechnung (Schema A) erscheinen.

Die Konten der Gruppe III enthalten Einnahmen, die mit dem Verkehrsbetrieb, insbesondere mit der Beförderung von Personen, eng verbunden sind, wie z. B. Hotels (Nr. 20), Speisewagen (Nr. 19), Gepäckaufbewahrung (Nr. 23, 24), während die Einnahmen, die aus Verkauf von Getränken auf Schiffen erzielt werden, in der Gruppe II erscheinen und hier entweder auf dem Konto „Personenverkehr“ oder auf „Personenverkehr — besondere Erlöse“ verbucht werden. Daneben erscheinen in III Erlöse noch anderer zum Verkehrsbetrieb gehörender Einrichtungen, z. B. Getreideelevatoren, Viehstallungen, Telegraph und Telephon, Kraftanlagen.

Die Gruppe IV „Gemeinsam betriebene Anlagen“ setzt sich nur aus zwei Konten zusammen, von denen das eine (Erlöskonto) (Nr. 31) den Anteil der Bahngesellschaft an Erlösen aus gemeinsam betriebenen Anlagen (seit dem 1. August 1925 wird auch der gemeinsame Zugbetrieb hier verrechnet) enthält, die von anderen Beteiligten eingenommen werden. Dagegen nimmt die Debetseite des zweiten Kontos (Nr. 32) die den anderen Beteiligten gutgeschriebenen Zahlungen, die von der Bahngesellschaft vereinnahmt wurden, auf.

In gleicher Weise werden die Betriebsaufwendungen für Gemeinschaftsanlagen behandelt. Es werden wieder zwei Konten errichtet, und zwar jeweils für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung (siehe Gliederung des Betriebsaufwandes am Schluß der Arbeit, Konten Nr. 35, 36; 114, 115; 142, 143). Der entstehende Aufwand, der an die die Anlagen zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung stellenden Bahnunternehmung zu entrichten ist, wird bei der buchführenden Gesellschaft auf Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskonten verteilt. Wenn dagegen die buchführende Gesellschaft Anlagen zum gemeinschaftlichen Betrieb überlassen hat, werden die Zahlungen der übrigen Beteiligten dem anderen Konto für Gemeinschaftsanlagen — wiederum gegliedert in drei Aufwandsarten — gutgeschrieben. Soweit die für Nutzung und Gebrauch der Gemeinschaftsanlagen zu zahlende (bzw. empfangene) Summe ein fester Betrag ist oder als Grundlage ein Betrag pro Tonne, Person, Wagen usw. gewählt wurde, so muß klar aufgeteilt werden zwischen:

- a) dem Betrag für die bloße Nutzungsberechtigung, der — wie im Abschnitt I besprochen — in der Betriebsrechnung (A, I, Konto 12 bzw. 13) zu verbuchen ist und
- b) dem verhältnismäßigen Aufwand für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung (bzw. dem verhältnismäßigen Erlös).

2. Der Betriebsaufwand.

Die Hauptkonten des Betriebsaufwandes werden auf Grund der ergangenen Vorschriften zu folgenden Gruppen zusammengefaßt:

Gliederungsschema D¹.

I. Maintenance of way and structures	Unterhaltung von Bahnkörper und -anlagen (81 Hauptkonten)
II. Maintenance of equipment	Unterhaltung des Ausrüstungsmaterials (38 Hauptkonten)
III. Traffic	Verkehrswerbung (9 Hauptkonten)
IV. Transportation — Rail line	Eisenbahnbetriebsdienst (50 Hauptkonten)
V. Transportation — Water line	Schiffsbetriebsdienst (3 Hauptkonten)
VI. Miscellaneous operations	Nebenbetriebe (6 Hauptkonten)
VII. General	Aufwendungen für allgemeine Verwaltung (12 Hauptkonten)
VIII. Transportation for investment — Credit	Absetzung der Beförderungskosten von Dienstgut für Bauten

Die Zahl der Hauptkonten kann von den Bahngesellschaften durch weitere Unterteilung noch vermehrt werden.

Die wichtigsten Primärkonten sind in dem am Schluß der Arbeit befindlichen Beispiel der Betriebsaufwandskonten der Southern Pacific Company mitgeteilt, so daß im weiteren Text wieder nur auf die Kontennummern dieser Aufstellung verwiesen wird.

Der Betriebsaufwand umfaßt alle Ausgaben, die einer Bahngesellschaft während der Rechnungsperiode bei Durchführung der Personen- und Güterbeförderungen und den damit verbundenen Geschäften erwachsen, sowie alle tatsächlichen und buchmäßigen Aufwendungen, die der Werterhaltung des Bahnanlagevermögens dienen. Der Begriff Betriebsaufwand unterscheidet sich einmal von den im vorigen Abschnitt besprochenen, durch Belastung der Erlöskonten vorzunehmenden Sonderabsetzungen, die nur den Charakter von Erlösschmälerungen haben. Viel wichtiger aber ist die Abgrenzung der Betriebsaufwendungen (Expenses) gegen die Kapitalrechnung, d. h. das Anlagekonto („Investment In Road)

¹ Vgl. Fußnote ¹ S. 578.

And Equipment“), das alle Ausgaben (Expenditures) aufnimmt, an deren Nutzen auch spätere Rechnungsperioden, die infolgedessen auch zur anteiligen Deckung der Kosten heranzuziehen sind, teilhaben. Hierher gehören neben den Neuanschaffungen von festem und rollendem Material die bei Erweiterungen und Verbesserungen neugeschaffenen Werte. Jedoch wird diese scharfe Trennung von Expenses und Expenditures erst seit den im Jahre 1907 von der I. C. C. erlassenen Vorschriften in dieser Schärfe durchgeführt, während man früher, wie White¹ betont, in Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs häufig auch Reparaturen auf Anlagekonto brachte und andererseits bei aufsteigender Konjunktur einen Teil der Hinzufügungen und Verbesserungen (Additions And Betterments) zu Lasten der Betriebsrechnung buchte. Dieses Wechselspiel von Wässerungs- und Mästungspolitik ist übrigens in Amerika häufig auch unabhängig von der wirtschaftlichen Lage aus rein spekulativen Beweggründen zur Anwendung gebracht worden. Seit dem Jahre 1907 bis zum 1. Juli 1909 durften dagegen Hinzufügungen und Verbesserungen nur dann als Betriebsaufwand behandelt werden, wenn ihr Wert 300 \$ nicht überstieg, 1909 wurde diese Grenze auf 200 \$ ermäßigt und später auf 100 \$ herabgesetzt.

Wenn wir uns nun der Betrachtung der beiden ersten Kontengruppen, der Unterhaltungsaufwendungen für das feste und rollende Material zuwenden, so ist festzustellen, daß der Begriff der Unterhaltungskosten in Amerika weiter gefaßt wird als bei der Deutschen Reichsbahn und den englischen Eisenbahnen. Die Aufwendungen für Unterhaltung der Strecke und Bahngebäude setzen sich, abgesehen von den Kosten für die Betriebsleitung und -überwachung, den Aufwendungen für Gemeinschaftsanlagen, Versicherung und Unfälle wie folgt zusammen:

I. Unterhaltung des festen Materials:

1. Reparaturen und nichtaktivierbare Erneuerungen (Repairs And Renewals) einschließlich Ergänzungen und Verbesserungen unter 100 \$. Zu den Reparaturen gehören nicht nur die durch Abnutzung bei Vollbringung der Transportleistungen nötig werdenden, sondern auch die durch außerordentliche Einwirkungen, wie z. B. Feuerschäden, Unfälle, auflaufenden. Im einzelnen setzen sich die Reparaturen zusammen aus: Arbeitskosten für die mit der Ausführung von Reparaturen beauftragten Arbeiter, Materialkosten zuzüglich Fracht und Beförderung mit Linien, die nicht der Gesellschaft gehören, den Kosten für Werkzeuge und -schiffe (hier wiederum: Löhne, Feuerung und andere Betriebsmittel), Spezialmaschinen (Löhne, Material), Fremdleistungen sowie sonstige Aufwendungen².

¹ J. L. White: A. a. O., S. 43.

² Adams: A. a. O., Anhang B, S. 277 ff.

2. Ausscheidung von Anlagen und Anlageteilen, soweit sie durch solche gleichen Zwecken dienende ersetzt werden.
3. Abschreibung auf Bahngebäude, Werkschuppen, Maschinenhäuser, Kraftanlagen usw.

II. Unterhaltung des Ausrüstungsmaterials:

1. Wie oben.
2. Abschreibung auf Fahrzeuge und Schiffe.
3. Berichtigung des Buchwertes bei Außerdienststellungen.

Zwischen beiden Kontengruppen besteht im Ausweis insofern ein beachtlicher Unterschied, als in II eine Trennung der Aufwendungen unter den einzelnen Kostenstellen in Reparaturen, Abschreibungen und Außerdienststellungen (vgl. z. B. Dampflokomotiven: II, Konten Nr. 41, 63, 56) erfolgt, während in I Ausrangierungen und Reparaturen auf einem Konto verbucht werden. Nur bei denjenigen festen Gegenständen, auf die abgeschrieben wird, erfolgt eine Trennung in Konto „Reparaturen“ und Konto „Abschreibungen“ (z. B. Kraftanlagen: I, Konten Nr. 23, 24).

Die Arten des Aufwandes sind in beiden Gruppen die gleichen, obwohl sie — mit Ausnahme der Reparaturen — in jeder Gruppe verschiedene Bedeutung haben. Diese Frage führt zum Wesen der Abschreibung, die bei den amerikanischen Bahnen, was das feste Material anlangt, in besonderer Weise behandelt wird.

Wenn wir uns zunächst dem Unterschied zwischen Reparaturen und Abschreibungen zuwenden, so ist festzustellen, daß beide einander nicht ausschließen, sondern sich gegenseitig ergänzen, da beide eine ganz besondere betriebliche Aufgabe zu erfüllen haben. Erstere stellen Ausgaben dar, die notwendig sind, um den Bahnbetrieb mit möglichst großer Sicherheit aufrechtzuerhalten und einer vorzeitigen Ausrangierung von Anlagegegenständen vorzubeugen. Ihre regelmäßige Ausführung bildet die Voraussetzung zur Erreichung der mutmaßlichen Lebensdauer der Anlagegegenstände und enthebt die Unternehmung keineswegs der Notwendigkeit, Abschreibungen vorzunehmen und somit die Differenz von Anschaffungs- und voraussichtlichem Endwert (in der Regel Schrottwert) eines Anlagegegenstandes über die geschätzte Nutzungsdauer zu verteilen.

Jedoch bedient sich die überwiegende Anzahl der amerikanischen Bahnen nur bei einem Teil der Anlagen, dem Fahrzeugpark, des Mittels der Abschreibung, während sich beim festen Material als Folge der Richtlinien der I. C. C., die hier die Vornahme von Abschreibungen in das Belieben der Gesellschaften stellt, die Praxis herausgebildet hat, den Wertabgang bei Außerdienststellung der Erfolgsrechnung auf einmal zu belasten. Die in den Bilanzposten „Accrued Depreciation — Road“ und

„Accrued Depreciation — Physical Property“ ausgewiesenen Beträge beziehen sich nur auf Verwaltungsgebäude, Kraftanlagen, Öllager, Speicher, Lagerhäuser und ähnliches, nicht dagegen auf Bahnkörper und -anlagen. Für die Bahngesellschaften aber, die auch auf das Bahnmaterial abschreiben wollen, war bereits im Jahre 1914 in den Gliederungsvorschriften in der Gruppe I ein Konto „Abschreibung auf Bahnkörper“ („Roadway — Depreciation“) vorgesehen. Dazu war in einer besonderen Anmerkung betont, daß für diese — monatlich vorzunehmende — Wertberichtigung ein erfahrungsmäßig gewonnener Prozentsatz des — notfalls zu schätzenden — Anschaffungswertes (Original Cost), des Buchwertes (Ledger Value) oder des Wiederbeschaffungswertes (Purchase Price) nach genauer Prüfung der eingetretenen Wertminderung in Anwendung zu bringen sei. Außerdem soll eine besondere Aufstellung über die Grundlagen der Ermittlung der Wertberichtigungsbeträge in den jährlichen Bahnberichten an die I. C. C. mitzuteilen sein. In diesem Fall enthält das oben erwähnte Bilanzkonto „Accrued Depreciation — Road“ auch die Abschreibungsbeträge auf Bahnkörper und -anlagen; jedoch machen die amerikanischen Bahnen von diesem Verfahren keinen Gebrauch.

Die Ursache, daß die amerikanischen Bahnen auf das feste Material keine Abschreibungen vornehmen, sondern den Aufwand bei Außerdienststellung auf einmal der Betriebsrechnung bzw. dem Gewinn- und Verlustkonto belasten, liegt in der besonderen Struktur ihres festen Anlagevermögens. Es besteht aus vielen Anlagen und Anlageteilen, von denen dauernd eine Reihe zurückgezogen und erneuert werden muß, so daß nach einer bestimmten Zeit das gesamte feste Material erneuert ist. Durch dieses Verfahren tritt nach Ansicht der amerikanischen Bahngesellschaften keine Minderung des Gesamtwertes des festen Materials ein, so daß sich nach dieser Anschauung auch die Vornahme von Abschreibungen, deren Aufgabe ja die Feststellung der Gebrauchswertminderung ist, erübrigt. Am klarsten ist diese Ansicht m. E. in einer Abhandlung von J. P. Adams wiedergegeben, der folgendes ausführt¹: „Die Lage der Eisenbahnen ist dadurch fixiert, daß eine Eisenbahnunternehmung aus vielen Einzelanlageteilen zusammengesetzt ist und dementsprechend im Hinblick auf die Abschreibung angesehen werden sollte. Während die meisten dieser Einzelteile eine absehbare Lebensdauer haben und im Dienst verschleißten oder von Zeit zu Zeit gegen besseren Ersatz ausgemustert werden, gibt es keine Abschreibung auf die Gesamtheit der Einheiten, solange diese gut in Stand gehalten

¹ J. P. Adams: Depreciation Accounting And Public Utility Valuation, The Accounting Review, Bd. V, Juni 1930, S. 100 ff. In Übersetzung zitiert nach Glockemeier: Bundesstaatliche Verkehrskontrolle in den Vereinigten Staaten, Bühl — Baden, 1935, S. 157.

ist. Instandhaltung heißt: die nötigen Reparaturen und Ersatzbeschaffungen vornehmen. Wenn es tadellos in Ordnung gehalten ist, mindert sich der Wert oder die Betriebseignung des Gesamtanlagevermögens nicht.“

Es muß aber betont werden, daß diese stark vom technischen Denken beeinflusste Ansicht aus einer Zeit stammt, in der die wirtschaftlichen Voraussetzungen hierfür noch gegeben waren, d. h. in der die Eisenbahnen noch das Verkehrsmonopol besaßen. Der Gebrauchswert einer Anlage wird aber nicht allein von ihrer technischen Gebrauchsfähigkeit bestimmt, sondern vornehmlich auch von ökonomischen Faktoren, die im Falle der Eisenbahnen in erster Linie von außen her eingewirkt haben. Gedacht ist hierbei besonders an die Entwicklung und den Ausbau anderer Beförderungsmittel, die die Monopolstellung der Bahnen stark beeinträchtigt und damit zugleich den wirtschaftlichen Gesamtgebrauchswert der Bahnanlagen gemindert haben, ein Tatbestand, dem durch Einführung von Abschreibungen auch auf das feste Bahnmateriale Rechnung getragen werden sollte. Aus diesen Gründen hat die I. C. C. bereits seit Jahren um die Einführung von Abschreibungen auf das feste Material gekämpft und schon genaue Richtlinien erlassen, die bis dato jedoch infolge des Widerstandes der Bahnen nicht in Kraft getreten sind.

Bei der Verbuchung von Außerdienststellungen und Erneuerungen von festem Material muß zwischen selbständigen Anlagen (Units) und Anlageteilen (Parts of Units) unterschieden werden. Auswechslungsbedürftige sowie zerstörte und veraltete Anlagen werden im Zeitpunkt der Ausmusterung mit ihrem Buchwert, der zuzüglich der gemachten „Additions And Betterments“ gleich dem Anschaffungswert ist, der Betriebsrechnung voll angelastet, sofern ein Ersatz durch eine dem gleichen Zweck dienende Einheit vorgenommen wird, deren Kosten auf Anlagekonto gebucht werden. Werden zurückgezogene Anlagenteile durch solche gleicher technischer Beschaffenheit ersetzt, so verfährt man in gleicher Weise, d. h. die Kosten des neuen Teiles gehen bis zur Höhe des Buchwertes des alten Gegenstandes über Betriebsrechnung, der etwaige Mehrwert wird als Zugang auf das Anlagekonto gebracht. Sollen dagegen Anlagenteile ausgemustert und durch technisch höherwertige ersetzt werden, so wird dem Anlagekonto nur die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert des ausgeschiedenen Gegenstandes und dem Anschaffungswert des neuen zugebucht. Auf diese Form der „reinen Ersatzbeschaffung“ weist besonders Glockemeier¹ hin und gibt folgendes Beispiel an: „Wir wählen als Beispiel den Ersatz einer Schwelle: die alte Holzschwelle steht mit ihrem Anschaffungswert von 50 Cents zu Buche, während dieselbe Holzschwelle heute 75 Cents kostet; ersetzt wird sie jedoch durch eine Eisenschwelle zum Preise von 1 \$. Das Anlagekonto zeigt nunmehr einen Kostenwert von 75 Cents, während die Dif-

¹ Glockemeier: A. a. O., S. 112.

ferenz zwischen 75 Cents und 1 \$ = 25 Cents über Erfolgsrechnung abgebucht wird.“ Erneuert man dagegen außer Dienst gestellte Anlagen und Anlagenteile nicht, so wird der Betrag zu Lasten des Gewinn- und Verlustkontos gebucht.

Wie betont, ist im Gegensatz zu den festen Anlagen die Vornahme von Abschreibungen auf das rollende Material von der I. C. C. zwingend vorgeschrieben. Die Gründe hierfür sind einmal darin zu sehen, daß der Gebrauchswert der Gesamtheit des Ausrüstungsmaterials selbst bei Vornahme ausreichender Erneuerungen nicht voll erhalten bleibt, eine Ansicht, zu der sich auf Drängen des bundesstaatlichen Verkehrsamtes schließlich auch die Bahngesellschaften bekennen mußten. Zum anderen spricht auch für die Vornahme von Abschreibungen auf das rollende Material, daß hier Außerdienststellungen und Erneuerungen, besonders infolge des technischen Fortschrittes, nicht so stetig wie bei den festen Anlagen vorgenommen werden können, sondern stoßweise erfolgen.

Im Zeitpunkt der Ausrangierung rollenden Materials wird dieser Tatsache durch Ausbuchung Rechnung getragen. (Buchung: Per Abschreibungskonto Fahrzeuge an Anlagekonto. — Die aufgelaufene Abschreibung hat die Höhe des Buchwertes erreicht.) Häufiger ist jedoch der Fall — besonders bei dem infolge des scharfen Wettbewerbes verstärkten Erneuerungstempo —, daß die aufgelaufene Abschreibung die Höhe des Buchwertes noch nicht erreicht hat. Dann wird unter Berücksichtigung des Schrott- und Altmaterialwertes das betreffende Betriebsaufwandskonto mit dem Differenzbetrag belastet, wobei gleichgültig ist, ob das ausrangierte Fahrzeug durch ein neues ersetzt wird oder nicht. Andererseits kann, falls der Schrottwert zu niedrig geschätzt wurde, die Betriebsrechnung einen Ertrag ausweisen.

Die Aufwandsgruppe III „Traffic“ wird erst seit dem Jahre 1908 gesondert ausgewiesen, während sie früher in den Aufwendungen für Durchführung der Transporte enthalten war. Sie zerfällt in neun Primärkonten (im Beispiel am Schluß sind acht genannt, das neunte heißt: „Fast Freight Lines“). Neben Versicherungsaufwendungen, Ausgaben für Schreibwaren und Druck werden die auf Verkehrswerbung entfallenden Personal- und Sachkosten der Leitung hier verbucht. Ferner enthält diese Hauptgruppe die Aufwendungen für Agenturen (III, Nr. 72), Reklamekosten (Nr. 73), die auf die Gesellschaft entfallenden Ausgaben für Tarifvereinigungen (Nr. 74) — als solche kommen in Frage:

Boards of trade	Mileage ticket bureaus
Classification bureaus	Passenger associations
Clergy bureaus	Tariff bureaus
Commercial associations	Ticket validating agencies,
Freight associations —,	

Eilfrachten („Fast Freight Lines“) und Industrie- und Einwanderungs-bureaus (Nr. 75).

Die drei Gruppen IV, V und VI enthalten die auf den eigentlichen Verkehrsbetriebsdienst entfallenden Kosten, wobei analog zum Betriebsertrag zwischen Bahn, Schiff und Nebenbetrieben unterschieden wird. Die hier zu verbuchenden Beträge sind in den Gliederungsvorschriften sehr weit aufgespalten, doch bieten sich dabei keine besonderen betriebswirtschaftlichen Probleme, so daß nur auf die am Ende befindliche Aufstellung über die Betriebsaufwendungen der Southern Pacific Company im Geschäftsjahr 1938 verwiesen zu werden braucht (vgl. Konten Nr. 79 bis 130).

Schließlich sind als letzte Aufwandsart die allgemeinen Verwaltungskosten zu besprechen, von denen die wichtigsten — wie die Aufstellung zeigt — die Gehälter, Pensionen, Versicherungen und Prozeßkosten sind. Die Gehälter der allgemeinen Verwaltung werden auf den Konten Nr. 131 und 132 verzeichnet, und zwar enthält das erste die Gehälter und Ausgaben (Reisen, Ausgaben für Geschäftswagen, Beiträge und Gebühren für Mitgliedschaft leitender Angestellten in Eisenbahn- und anderen Organisationen) für die Leitung, soweit sie nicht auf die in den übrigen Gruppen (I, 1; II, 38; III, 71; IV, 79) hierfür vorgesehenen Konten zu verbuchen sind, während das zweite die auf allgemeine Verwaltung entfallenden Gehälter und Ausgaben für Angestellte und anderes Personal aufnimmt. Es werden laut Gliederungsvorschrift auf Konto 131 die Gehälter und Ausgaben für folgende leitende Personen verzeichnet:

Chairman of the board	Auditor of freight accounts
President	Assistant auditor of freight accounts
Assistant to president	Auditor of station accounts
Vice president	Auditor of disbursements
Secretary	Assistant auditor of disbursements
Assistant secretary	Auditor of miscellaneous accounts
Transfer agent	Assistant auditor of miscellaneous accounts
Treasurer	Auditor of coal and coke accounts
Assistant treasurer	Freight claim agent
Local treasurer	Assistant freight claim agent
Comptroller	General accountant
Assistant comptroller	Real estate agent
General auditor	Assistant real-estate agent
Auditor	Tax commissioner
Assistant auditor	
Auditor of revenues	
Auditor of passenger accounts	
Assistant auditor of passenger accounts	

Was die Pensionen (Nr. 137) anbetrifft, so wurde eine allgemeine gesetzliche Regelung der Pensionsfrage bei den amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1934 in Angriff genommen, doch besteht bei den mei-

sten Bahnen schon seit längerer Zeit ein freiwilliges Pensionierungssystem, so z. B. bei der Southern Pacific Company (seit 1903), der Atchison, Topeka And Santa Fe Railway Company (seit 1907), der Baltimore And Ohio Railroad Company (seit 1884), der Northern Pacific Railway Company. Durch Erlaß der Railroad Retirement Act vom 17. Juni 1934 wurde eine Regelung der Pensionsfrage für alle Eisenbahnen auf breiterer Basis angestrebt. Das Gesetz sah ein Pensionierungssystem vor, das für alle in Diensten der Bahnen Stehenden nach Erreichung des 65. Lebensjahres oder nach 30 Dienstjahren Anwendung finden sollte, wobei vorgesehen war, daß der entstehende Aufwand zu zwei Dritteln von der Bahngesellschaft und zu einem Drittel vom Personal aufgebracht werden sollte. Jedoch wurde das Gesetz vom Obersten Distriktgericht von Columbia für verfassungswidrig erklärt, worauf die bundesstaatliche Regierung Berufung beim Obersten Bundesgerichtshof einlegte, der die Verfassungswidrigkeit am 6. Mai 1935 bestätigte. Im August 1935 wurde die Railroad Retirement Act Of 1935 erlassen sowie eine steuerliche Regelung getroffen, die die Zahlung einer 3½prozentigen, von den Frachtführern zu leistenden, nach der Lohnsumme bemessenen Abgabe und eine 3½prozentige von den Angestellten zu entrichtende Lohnsteuer vorsah. Am 7. Januar 1936 reichten die Bahnen beim Obersten Distriktgericht von Columbia einen Antrag ein, der die Gesetzmäßigkeit der 1935er Regelung bestätigen sollte. Gleichzeitig einigten sich die Frachtführer mit ihren Angestellten und erklärten sich bereit, dem Kongreß Vorschläge für eine Neuregelung zu unterbreiten. Der Abschluß der Pensionsfrage fiel in das Jahr 1937, in dem die 1935er Gesetze widerrufen und die Railroad Retirement Act Of 1937 sowie die dazugehörige steuerliche Regelung, die Carriers Taxing Act Of 1937, erlassen wurden. Das erste Gesetz sieht monatliche Pensionen bis zu 120 \$ vor, worauf jeder Eisenbahnangestellte, der nach dem 29. August 1935 ein Alter von 65 Jahren erreicht, Anspruch hat. Angestellte, die das 60. Lebensjahr vollendet haben und 30 Jahre im Dienst stehen, sollen ebenfalls eine — entsprechend verringerte — Pension erhalten. Wer 30 Jahre im Dienst steht und für dauernd dienstunfähig geworden ist, soll ohne Rücksicht auf Alter die volle Pension erhalten. Ferner ist auch die Auszahlung von Sterbegeldern vorgesehen, die insgesamt eine Höhe bis zu 4 % der jährlichen Erträge abzüglich der gezahlten Pensionen erreichen, im Einzelfall monatlich jedoch 300 \$ nicht überschreiten dürfen. Die Pensionslisten der Bahnen wurden vom Railroad Retirement Board übernommen. Die Aufbringung der Gelder regelt das zweite Gesetz, und zwar ist von den Bahnen ab 1. Januar 1937 2¾ % des Gehaltes jedes Angestellten — jedoch nicht mehr als 300 \$ im Monat — als bundesstaatliche Steuer zu entrichten. Die Angestellten zahlen von ihrem Gehalt den gleichen Prozentsatz. Bis zum 1. Januar 1949 soll

dieser Prozentsatz sich bis auf $3\frac{3}{4}\%$ erhöhen, wobei alle drei Jahre eine Steigerung von $\frac{1}{4}\%$ vorgesehen ist (ab 1. Januar 1940: 3% , ab 1. Januar 1943: $3\frac{1}{4}\%$, ab 1. Januar 1946: $3\frac{1}{2}\%$, ab 1. Januar 1949: $3\frac{3}{4}\%$).

Neben den Pensionsverpflichtungen ist der auf die Gruppe VII entfallende Versicherungsaufwand zu nennen, der sich einmal aus freiwilligen Versicherungsleistungen (Lebens-, Unfall- und Krankenversicherung) und andererseits aus den Beträgen, die die Gesellschaft zu Lasten des Betriebsaufwandes bucht und dafür ein Spezialreservekonto erkennt, um einen Teil der Unternehmungsrisiken abzudecken, zusammensetzt. Zu nennen sind noch die Leistungen für Arbeitslosenversicherung — soweit sie in diese Gruppe fallen —, die auf Grund der Social Security Act vom 14. August 1935 an den Bundesstaat zu entrichten sind (1936: 1% , 1937: 2% , ab 1. Januar 1938: 3% der gezahlten Lohn- und Gehaltssumme), sowie die an die Einzelstaaten zu zahlenden Beträge. Die einzelstaatlichen Regelungen betreffend Arbeitslosenversicherung wurden am 25. Juni 1938 durch eine einheitliche Neugestaltung ersetzt (Railroad Unemployment Insurance Act), die am 1. Juli 1939 in Kraft getreten ist. Hiernach haben die Gesellschaften und die Angestellten je 3% der Lohn- und Gehaltssumme zu zahlen, jedoch nicht über $300\ \$$ im Monat.

Für den Aufwand an Lebensversicherung mag die bei der Southern Pacific Company getroffene Regelung als Beispiel dienen. Die Gesellschaft ließ am 1. Januar 1924 sämtliche Angestellte, die mindestens sechs Monate bei ihr tätig waren, lebensversichern. Daneben bezog sich diese Versicherung auch auf Unfälle und Krankheit. Der Versicherungsbetrag belief sich für die sechs Monate Beschäftigten auf $250\ \$$ und stieg bis zur Vollendung des ersten Dienstjahres auf $500\ \$$ an. Daneben erhielten die Angestellten das Recht, eine zusätzliche Versicherung zu ermäßigten, nach der Höhe der Bezüge gestaffelten Sätzen abzuschließen, wovon 93% der unter die Versicherung fallenden Angestellten Gebrauch machten.

Erwähnt werden soll endlich noch das Konto für Wertermittlung (Nr. 140), das Aufwendungen enthält, die durch die Bewertung des Anlagevermögens, das sich im Eigentum oder der Nutzung der Bahngesellschaft befindet, entstehen (Valuation Act vom 1. März 1913 und andere Vorschriften). Es handelt sich um Aufwendungen für Angestellte, die ausschließlich Bewertungsarbeiten vornehmen, für anderes Personal, für Bürounterhaltung, Reisen, Druckkosten und ähnliches.

Von der Summe der Kontengruppen I bis VII wird die Gruppe VIII abgezogen, die die Beförderungskosten für Dienstgut zur Errichtung von Bauten, die als Ergänzungen und Verbesserungen aktiviert werden, enthält. Diese abgesetzten Beträge werden zu den Anlagezugängen gezählt, d. h. ebenfalls auf Anlagekonto gebracht.

Anschließend wird das Abrechnungsmaterial der Southern Pacific Company für 1938 als Beispiel mitgeteilt (Bilanz, Betriebsrechnung, Gewinn- und Verlustrechnung, Gliederung des Betriebsertrages und -aufwandes).

**Konsolidierte Bilanz der Southern Pacific Company einschließlich
Transportation System Companies für den 31. Dezember 1938.**

Nr.	Assets	Aktiva	in Tausend \$
	I. Investments	I. Anlagevermögen	
1	Investment in road and equipment	Bahnanlagen und Ausrüstungs- material	1 476 502,4
2	Improvements on leased railway property	Anlagezugänge an gepachteten Anlagen	427,2
3	Sinking funds	Tilgungsfonds (Reservefonds-An- lage)	465,2
4	Deposits in lieu of mortgaged property sold	Beim Treuhänder deponierte Werte für veräußerte Anlagen, die hy- pothekarisch belastet sind . .	64,1
5	Miscellaneous physical property	Verschiedene Anlagen	21 657,6
	Investments in affiliated com- panies:	Beteiligungen an angeschlossenen Gesellschaften:	
6	Stocks	Aktien	121 212,9
7	Bonds	Bonds	50 417,1
8	Stocks } Cost inseparable	Aktien } Einzelwerte nicht	2 325,1
	Bonds }	Bonds } zu ermitteln	
9	Notes	Kurzfristige Schuld- verschreibungen	18 690,9
10	Advances	Vorschüsse	77 360,9
	Other investments:	Übrige Beteiligungen:	
11	Stocks	Aktien	5 274,2
12	Bonds	Bonds	6 171,7
13	Notes	Kurzfristige Schuld- verschreibungen	538,2
14	Advances	Vorschüsse	717,4
15	Miscellaneous	Verschiedenes	397,2
	Total I	Summe I	1 782 221,9
	II. Current Assets	II. Umlaufvermögen	
16	Cash	Flüssige Mittel (Kasse, Bank) . .	20 990,3
17	Special deposits	Besondere Depositen	623,2
18	Loans and bills receivable	Forderungen und Wechsel	98,7
19	Traffic and car-service balances receivable	Forderungen aus Verkehrs- und Wagendienst	3 256,2
20	Net balance receivable from agents and conductors	Verrechnete, aber noch nicht ver- einnahmte Beträge (Verkehr) .	2 163,0
21	Miscellaneous accounts receivable	Verschiedene Forderungen	8 284,0
22	Material and supplies	Material- und Betriebsmittel- vorräte	14 353,9
23	Interest and dividends receivable	Zinsen und Dividenden	976,4
24	Rents receivable	Pachtforderungen	4,4
25	Other current assets	Sonstiges Umlaufvermögen	169,0
	Total II	Summe II	50 919,1

Nr.	Assets	Aktiva	in Tausend \$
	III. Deferred Assets	III. Nicht fällige Aktiva- Abgrenzungsposten	
26	Working fund advances	Schaltervorschüsse	79,1
27	Insurance and other funds	Versicherung- und andere Fonds .	57,9
28	Other deferred assets	Sonstige Abgrenzungsposten. . .	1 195,4
	Total III	Summe III	1 332,4
	IV. Unadjusted Debits	IV. Sonstige Aktiva	
29	Rents and insurance premiums paid in advance	Vorauszahlungen für Pacht und Versicherungsprämien	239,7
30	Discount on funded debt	Disagio auf fundierte Schuld . .	12 443,4
31	Other unadjusted debits	Sonstige	7 993,1
	Total IV	Summe IV	20 676,2
	Grand total	Gesamtsumme	1 855 149,6

Nr.	Liabilities	Passiva	in Tausend \$
	V. Stock	V. Aktienkapital	
32	Capital stock held by the public:	Im Besitz des Publikums } S.P.Co. befindliche Aktien der: } Tr.Syst. Cos.	377 276,3
33			1,3
	Total stock	Gesamtes Aktienkapital .	377 277,6
34	Premium on capital stock of Southern Pacific Company	Agio auf Aktienkapital der S. P. Co.	6 304,9
	Total V	Summe V	383 582,5
	VI. Governmental Grants	VI. Regierungsbeihilfen	
35	Grants in aid of construction	Beihilfen für Bauten	3 397,0
	VII. Long Term Debt	VII. Langfristige Schulden	
36	Funded debt held by the public	Fundierte Schuld (im Besitz des Publikums)	699 067,6
37	Funded debt held in sinking funds	by Transp. System Cos. } Tr.Syst.Cos. by Solely Con- } völlig Kon- trolled } trollierten, Affiliated } aber selb- Fundierte Schuld in } ständig be- Sinking Fonds der } triebenen Gesell- } schaften .	516,0
38			296,0
	Total funded debt	Gesamte fundierte Schuld.	699 879,6
39	Non-negotiable debt to affiliated companies: Open accounts	Verbindlichkeiten gegenüber an- geschlossenen Gesellschaften .	6 795,0
	Total VII	Summe VII	706 674,6

Nr.	Liabilities	Passiva	in Tausend \$
	VIII. Current Liabilities	VIII. Kurzfristige Schulden	
40	Loans and bills payable	Schulden und Akzepte	20 000,0
41	Traffic and car-service balances payable	Verpflichtungen aus Verkehrs- und Wagendienst	3 040,1
42	Audited accounts and wages payable	Geprüfte Rechnungen und Löhne (fällig)	9 429,4
43	Miscellaneous accounts payable	Verschiedene kurzfristige Verbindlichkeiten	3 052,0
44	Interest matured unpaid	Fällige (noch nicht bezahlte) Zinsen	347,1
45	Interest payable January 1st	Am 1. Januar fällige Zinsen . .	4 380,7
46	Funded debt matured unpaid	Fällige (noch nicht bezahlte) fundierte Schuld	89,2
47	Unmatured interest accrued	Nicht fällige aufgelaufene Zinsen	5 714,7
48	Unmatured rents accrued	Nicht fällige aufgelaufene Pacht .	96,4
49	Other current liabilities	Sonstige kurzfristige Schulden. .	859,9
	Total VIII	Summe VIII	47 009,5
	IX. Deferred Liabilities	IX. Nicht fällige Passiva-Abgrenzungsposten	
50	Liability for provident funds	Vermögensfonds-Gegenwert (sozialen Zwecken dienend) . .	6,8
51	Other deferred liabilities	Sonstige nicht fällige Passiva . .	369,7
	Total IX	Summe IX	376,5
	X. Unadjusted Credits	X. Sonstige Passiva	
52	Tax liability	Steuerschulden	3 658,7
53	Insurance and casualty reserves	Rückstellung für Versicherung und Unfälle	716,2
54 ¹	Accrued depreciation: Road	Aufgelaufene Abschreibung: Bahnanlagen	3 438,7
55	Equipment	Ausrüstungsmaterial	147 427,0
56 ¹	Miscellaneous physical property	Verschiedene Anlagen	3 206,4
57	Other unadjusted credits	Sonstige Passiva	12 171,3
	Total X	Summe X	170 618,3

¹ Die in den Posten 54 und 56 genannten Beträge beziehen sich vornehmlich auf aufgelaufene Abschreibung auf elektrische Kraftanlagen und Untergrundbahnhöfe, das Hauptverwaltungsgebäude in San Francisco, Ölspeicher, Getreideelevatoren, Lagerhäuser, Kiesgruben und ähnliche Anlagen.

Nr.	Liabilities	Passiva	in Tausend \$
	XI. Consolidated Adjustment	XI. Konzernverrechnungsposten	
58	Excess of inter-company liabilities over assets eliminated	Überschuß der zwischengesellschaftl. Schulden über die elim. Aktiva	67 793,1
	XII. Corporate Surplus	XII. Surplus-Reserven	
59	Additions to property through income and surplus	Durch Gewinn und Surplus dem Anlagevermögen zugefügte Werte	4 915,1
60	Funded debt retired through income and surplus	Durch Gewinn u. Surplus getilgte fundierte Schuld	1 460,3
61	Sinking fund reserves	Sinking Fonds-Reserven	3 138,3
	Total appropriated surplus	Gesamte Surplus-Reserven	9 513,7
62	Profit and loss-Balance	Gewinn- und Verlust-Saldo	466 184,4
	Total XII	Summe XII	475 698,1
	Grand total	Gesamtsumme	1 855 149,6

Beispiel:

**Die Betriebsrechnung der Southern Pacific Company
(Transportation System) für das Geschäftsjahr 1938 (31.12.).**

		in Tausend \$
Operating Income:	Verkehrsbetrieb:	
Railway operating revenues	Betreibsertrag	200 070,8
Railway operating expenses	Betriebsaufwand	157 246,7
Net revenue from railway operating	Betriebsüberschuß	42 824,1
Railway tax accruals	Steuern	17 930,1
Uncollectible railway revenues	Ueinbringliche Forderungen . .	—,—
Equipment rents — Net	Aufwendungen für Ausrüstungs- material — Netto	9 821,7
Joint facility rents — Net	Aufwendungen für Gemeinschafts- anlagen — Netto.	775,3
Net railway operating income	Betriebsreinertrag	14 297,—

Other Income:	Übriges Einkommen:	in Tausend \$
Revenues from miscellaneous operations	Einnahmen aus verschiedenen Betrieben	223,6
Income from lease of road and equipment	Erträge aus Verpachtung von Strecken und Ausrüstungs-material	540,3
Miscellaneous rent income	Verschiedene Renteneinkommen	1 180,3
Miscellaneous nonoperating physical property	Verschiedene Einkommen aus Anlagen (nicht Verkehr).	587,9
Separately operated properties — Profit	Selbständig betriebene Gesellschaften — Gewinn	—, —
Dividend income	Dividendeneinkommen	3 678,2
Income from funded securities —	Einkommen aus gesicherten Wertpapieren:	
Bonds and Notes	Bonds und Notes	2 803,1
Investment advances	Vorschüsse	106,6
Income from unfunded securities and accounts	Einkommen aus unfundierten Wertpapieren und Buchkrediten	178,1
Income from sinking and other reserve funds	Einkommen aus Sinking und anderen Reservefonds-Anlagen	132,3
Miscellaneous income	Verschiedene Erträge	1 845,7
Total other income	Gesamtes übriges Einkommen	11 276,1
Total income	Brutto-Ertrag	25 573,1
Miscellaneous Deductions From Income:	Verschiedene Abzüge vom Brutto-Ertrag:	
Expenses of miscellaneous operations	Aufwendungen für verschiedene Betriebe	220,2
Taxes on miscellaneous operating property	Steuern für verschiedene Betriebe	6,6
Miscellaneous rents	Verschied. Rentenaufwendungen .	674,6
Miscellaneous tax accruals	Verschiedene Steueraufwendungen	322,8
Separately operated properties — Loss	Selbständig betriebene Gesellschaften — Verlust	204,9
Maintenance of investment organisation	Aufwendungen für Verwaltung (nicht Verkehr)	31,1
Miscellaneous income charges	Verschiedene Aufwendungen . .	221,9
Total miscellaneous deductions	Gesamte verschiedene Aufwendungen	1 682,1
Income available for fixed charges	Ertrag zur Bestreitung fester Lasten z. Verfügung stehend	23 891,0

Fixed Charges:	Feste Lasten:	in Tausend \$
Rent for leased roads and equipment	Aufwendungen für Pacht (Strecken und Fahrzeuge)	29,4
Interest on funded debt:	Zinsen auf die fundierte Schuld:	
Bonds and Notes	Bonds und Notes	29 429,4
Non-negotiable debt to affiliated companies	Verbindlichkeiten gegenüber angeschlossenen Gesellschaften	0,7
Interest on unfunded debt	Zinsen auf die nichtfundierte Schuld	661,7
Amortization of discount on funded debt	Tilgung des Disagios auf fundierte Schuld	598,8
Total fixed charges	Gesamte feste Lasten	30 720,0
Net deficit	Reinverlust	6 829,0
Disposition of net Income:	Verwendung des Reingewinnes:	
Income applied to Sinking and other reserve funds	Zuweisungen zum Sinking Fonds und anderen Reserven	330,6
Income balance transferred to debit of profit and loss	auf Gewinn- und Verlustkonto (Debetseite) übertragener Reinverlust	7 159,6

Beispiel:

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Southern Pacific Company (Transportation System) — 31. 12. 1938.

	Credits:	in Tausend \$
1. Credit balance December 31, 1937		460 578,0
2. Credit balance transferred from income		6 859,7 ¹
3. Credits from retired road and equipment		208,4
4. Donations		58,0
5. Miscellaneous credits		17 330,4
6. Total		471 315,1
	Debits:	
7. Dividend appropriations of surplus		—,—
8. Surplus appropriated for investment in physical property		58,0
9. Debt discount extinguished through surplus		33,4
10. Debits from retired road and equipment		2 771,5
11. Delayed income debits.		0,8
12. Miscellaneous debits		2 268,6
13. Credit balance December 31, 1938		466 184,4
14. Total		471 315,1

¹ Die Differenz von 299,9 Tausend \$ gegenüber dem in der Betriebsrechnung (s. o.) veröffentlichten Reinverlust ergibt sich dadurch, daß die Dividenden, die die Gesellschaft von völlig kontrollierten, aber selbständig betriebenen Gesellschaften erhalten hat, in der Betriebsrechnung eliminiert wurden, nicht dagegen aber in der Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Hauptkonten des Betriebsertrages bei der Southern Pacific Company — 31. 12. 1938 —

Railway Operating Revenues	Betriebsertrag	1938 in Tausend \$
I. Transportation — Rail Line:	Verkehr — Eisenbahn:	
1. Freight	Güterverkehr	151 274,4
2. Passenger	Personenverkehr	24 959,4
3. Excess baggage	Gepäckfracht	144,3
4. Sleeping-car	Schlafwagen	0,1
5. Parlor and chair car	Salon- und Luxuswagen.	72,5
6. Mail	Post	4 401,3
7. Expresß	Expresß	2 992,9
8. Other passenger-train	Andere Personenzüge	899,8
9. Milk	Milchbeförderung	199,3
10. Switching	Verschiebedienst	2 492,0
11. Water transfers — Passenger	Fährbetrieb — Personen	21,1
12. Water transfers — Vehicles and live stock	Fährbetrieb — Fahrzeuge und Vieh	10,5
Total transportation — Rail line	Gesamterlös — Eisenbahnbetrieb	187 467,6
II. Transportation — Water Line:	Verkehr — Schifffahrt	
13. Freight	Güterverkehr	5 959,9
14. Passenger	Personenverkehr	284,8
15. Excess baggage	Gepäck	0,2
16. Other passenger service	Personenverkehr — bes. Erlöse	23,6
17. Special service	Sonderdienst	—, —
18. Other	Sonstiges	186,7
Total transportation — Water line	Gesamterlös — Schiffsbetrieb	6 455,2
III. Incidental:	Nebenbetriebe:	
19. Dining and buffet	Speisewagen und Buffets	2 603,5
20. Hotel and restaurant	Hotels und Restaurants	842,6
21. Station, train, and boat privileges	Bahnhofs-, Zug- und Schiffsein- nahme aus Automaten, Re- klame usw.	96,1
22. Parcel room	Handgepäckaufbewahrung	39,4
23. Storage-Freight	Lagerung von Fracht	76,6
24. Storage-Baggage	Aufbewahrung von Gepäck	23,3
25. Demurrage	Wagenstand- und Liegegelder	294,1
26. Telegraph and telephone	Telegraf und Telefon	424,8
27. Stockyard	Viehstallungen	—, —
28. Power	Stromabgabe	30,5
29. Rents of buildings and other property	Miet- und Pächterlöse für Grund- stücke u. a. Eigentum	230,6
30. Miscellaneous	Verschiedenes	1 405,1
Total incidental	Gesamterlös — Nebenbetriebe	6 066,6
	Übertrag	199 989,4

Railway Operating Revenues	Betriebsertrag	1938 in Tausend \$
	Übertrag	199 989,4
IV. Joint Facility:	Gemeinsam betriebene Anlagen:	
31. Joint facility-Cr.	Gemeinschaftsdienst — von anderen Beteiligten empfangene Beträge	148,7
32. Joint facility-Dr.	für andere Beteiligte eingenommene Beträge	67,3
Total joint facility	Gemeinsam betriebene Anlagen	81,4
Total railway operating revenues	Gesamter Betriebsertrag	200 070,8

Hauptkonten des Betriebsaufwandes bei der Southern Pacific Company
— 31. 12. 1938. —

Railway Operating Expenses	Betriebsaufwand	1938 in Tausend \$
I. Maintenance of way and structures:	Unterhaltung der Bahnstrecke und -anlagen:	
1. Superintendence	Personal- und Sachkosten der Leitung	2 170,4
2. Roadway maintenance	Unterhaltung des Schienenweges	1 433,8
3. Tunnels and subways	Tunnel und Unterführungen	208,4
4. Bridges, trestles, and culverts	Brücken, Prellböcke, Deichschleusen	1 903,6
5. Elevated structures	Errichtete Gebäude	20,6
6. Ties	Verbindungsstücke	2 243,8
7. Rails	Schienen	1 834,1
8. Other track material	Anderes Gleismaterial	1 810,3
9. Ballast	Schotter	381,2
10. Track laying and surfacing	Gleislegung und andere Arbeiten	7 064,9
11. Fences, snow sheds, and signs	Zäune, Schneegalerien, Einfriedungen	337,8
12. Station and office buildings	Stations- und Bürogebäude	679,9
13. Station and office buildings Depreciation	Stations- und Bürogebäude — Abschreibung	40,7
14. Roadway buildings	Streckengebäude	178,9
15. Water stations	Wasserstationen	262,6
16. Fuel stations	Brennstoffstationen	110,5
17. Shops and enginehouses	Werkstätten und Maschinenhäuser	444,3
18. Storage warehouses	Lagerhäuser	6,8
	Übertrag	21 132,6

Railway Operating Expenses	Betriebsaufwand	1938 in Tausend \$
	Übertrag:	21 132,6
19. Wharves and docks	Werften und Docks	95,6
20. Gas producing plants	Gaserzeugungsanlagen	3,1
21. Telegraph and telephone lines	Telegraphen- und Telefonlinien	203,6
22. Signals and interlockers	Signale und Weichen	962,7
23. Power plants	Kraftanlagen	13,3
24. Power plants — Depreciation	Kraftanlagen — Abschreibung	12,5
25. Power — transmission systems	Kraftübertragungsanlagen.	75,9
26. Miscellaneous structures	Verschiedene Gebäude	—,5
27. Roadway machines	Streckenbaumaschinen	467,4
28. Small tools and supplies	Kleine Werkzeuge und Betriebs- mittel	424,0
29. Removing snow, ice, and sand	Beseitigung von Schnee, Eis u. Sand	262,6
30. Public improvement- Maintenance	Unterhaltung öffentl. Bauten	146,6
31. Injuries to persons	Personalunfälle	62,7
32. Insurance	Versicherung	60,2
33. Stationery and printing	Druckereien	47,2
34. Other expenses	Andere Ausgaben	8,5
35. Maintaining joint tracks, yards, and other facilities — Dr.	Unterhaltung gemeinsam betrie- bener Gleise, Bahnhöfe und anderer Anlagen: von anderen verauslagt.	744,4
36. Maintaining joint tracks, yards, and other facilities — Cr	für andere verauslagt	689,3
37. Right-of-way expenses	Ausgaben für Wegerecht	—,7
Total maintenance of way and structures	Gesamte Unterhaltung für festes Material	24 034,8
II. Maintenance of equipment:	Unterhaltung des Ausrüstungs- materials:	
38. Superintendence	Personal- und Sachkosten der Leitung	1 488,5
39. Shop machinery	Maschinen in Werkstätten.	601,5
40. Power — plant machinery	Kraftmaschinen	123,7
Repairs:	Reparaturen:	
41. Steam locomotives	Dampflokomotiven	13 551,3
42. Other locomotives	Andere Lokomotiven	57,4
43. Freight — train cars —	Güterwagen	6 096,0
44. Passenger — train cars —	Personenwagen	2 739,1
45. Motor equipment of cars	Motorfahrzeuge	129,9
46. Floating equipment	Schwimmendes Material	562,1
47. Work equipment	Dienstfahrzeuge	360,7
48. Miscellaneous equipment	Verschiedene Fahrzeuge.	37,6
	Übertrag:	25 747,8

Railway Operating Expenses	Betriebsaufwand	1938 in Tausend \$
	Übertrag:	25 747,8
49. Injuries to persons	Personalunfälle	85,0
50. Insurance	Versicherung	246,2
51. Stationery and printing	Schreibwaren und Druckereien . .	45,0
52. Other expenses	Andere Ausgaben	24,2
53. Maintaining joint equipment Dr.	Unterhaltung gemeinschaftlich be- triebenen Ausrüstungs- materials: von anderen ausgelegt . . .	86,9
54. Maintaining joint equipment Cr.	für andere ausgelegt . . .	210,7
Total maintenance	Gesamte Instandhaltung .	26 024,4
55. Power-plant machinery — Depreciation	Kraftmaschinen — Abschreibung .	9,8
	Buchwertberichtigung bei Außer- dienststellung:	
Retirements:		
56. Steam locomotives	Dampflokomotiven	3,4
57. Other locomotives	Andere Lokomotiven	—, —
58. Freight-train cars	Güterwagen	68,9
59. Passenger — train cars	Personenwagen	—,4
60. Motor equipment of cars	Motorfahrzeuge	—,1
61. Work equipment	Dienstfahrzeuge	1,5
62. Miscellaneous equipment	Verschiedene Fahrzeuge . . .	—, —
Depreciation:	Abschreibung:	
63. Steam locomotives	Dampflokomotiven	2 336,0
64. Other locomotives	Andere Lokomotiven	5,6
65. Freight — train cars —	Güterwagen	3 839,2
66. Passenger — train cars —	Personenwagen	1 042,8
67. Motor equipment of cars	Motorfahrzeuge	40,2
68. Floating equipment	Schwimmendes Material . . .	567,2
69. Work equipment	Dienstfahrzeuge	267,3
70. Miscellaneous equipment	Verschiedene Fahrzeuge . . .	21,1
Total depreciation and retirements	Gesamte Abschreibung und Buch- wertberichtigung	8 203,5
Total maintenance of equipment	Gesamte Unterhaltung des Aus- rüstungsmaterials	34 227,9
III. Traffic:	Verkehrswerbung:	
71. Superintendence	Personal- und Sachkosten der Leitung	1 632,0
72. Outside agencies	Agenturen	2 869,5
73. Advertising	Reklame	787,8
	Übertrag	5 289,3

Railway Operating Expenses	Betriebsaufwand	1938 in Tausend \$
	Übertrag:	5 289,3
74. Traffic associations	Tarifvereinigungen (Aufteilung, Verrechnung usw.)	151,2
75. Industrial and immigration bureaus	Industrie- und Einwanderungs- büros	55,9
76. Insurance	Versicherung	3,4
77. Stationery and printing	Schreibwaren und Druck	290,5
78. Other expenses	Andere Ausgaben	12,7
Total traffic	Gesamte Aufwendungen für Ver- kehrswerbung	5 803,0
IV. Transportation — Rail line:		
	Betriebsdienst — Eisenbahn:	
79. Superintendence	Personal- und Sachkosten der Leitung	1 305,4
80. Dispatching trains	Zugabfertigung	857,7
81. Station employes	Stationsdienst	9 653,9
82. Weighing, inspecting, and demurrage bureaus	Wiege- und Prüfstellen	251,7
83. Station supplies and expenses	Betriebsmittel für Bahnhöfe und andere Ausgaben	549,5
84. Yardmasters and yard clerks	Meister und Angestellte auf Ver- schiebe- und Güterbahnhöfen	2 157,4
85. Yard conductors and brakemen	Schaffner und Bremser auf Ver- schiebe- und Güterbahnhöfen	5 218,5
86. Yard switch and signal tenders	Sonstiges Personal für Verschiebe- und Signaldienst.	326,1
87. Yard enginemen	Lokomotivpersonal für Verschiebe- und Signaldienst.	2 847,7
88. Yard switching fuel	Brennstoff für Verschiebe- und Signaldienst	2 258,2
89. Yard switching power purchased	Bezogener Strom für Verschiebe- lokomotiven	1,2
90. Water for yard locomotives	Wasser für Verschiebelokomotiven	193,9
91. Lubricants for yard loco- motives	Schmiermittel für Verschiebe- lokomotiven	24,6
91. Other supplies for yard loco- motives	Andere Betriebsmittel für Ver- schiebelokomotiven.	16,3
93. Enginehouse expenses — yard	Maschinenschuppen a. Verschiebe- und Güterbahnhöfen	678,4
94. Yard supplies and expenses	Andere Aufwendungen auf Ver- schiebe- u. Güterbahnhöfen	112,2
	Übertrag	26 452,7

Railway Operating Expenses	Betriebsaufwand	1938 in Tausend \$
	Übertrag:	26 452,7
95. Operating joint yards and terminals:	Betrieb gemeinschaftlicher Verschiebebahnhöfe:	
Dr.	von anderen verauslagt	1 893,8
96. Cr.	für andere verauslagt	928,5
97. Train enginesmen	Zug-Lokomotivpersonal	8 705,8
98. Train motormen	Triebwagenpersonal	219,1
99. Train fuel	Brennstoff für Zuglokomotiven . .	16 048,5
100. Train power produced	Hergestellter Strom für Zuglokomotiven	118,8
101. Water for train locomotives	Wasser für Zuglokomotiven	841,6
102. Lubricants for train locomotives	Schmiermittel für Zuglokomotiven	360,3
103. Other supplies for train locomotives	Andere Betriebsmittel für Zuglokomotiven	159,7
104. Enginehouse expenses — train	Zuglokomotivschuppen	2 124,9
105. Trainmen	Zugpersonal	11 293,8
106. Train supplies and expenses	Betriebsmittel für Züge und andere Ausgaben	3 428,2
107. Signal and interlocker operation	Signal- und Weichendienst	1 190,5
108. Crossing protection	Schutz an Übergängen	468,9
109. Drawbridge operation	Zugbrückendienst	140,9
110. Telegraph and telephone operation	Telegraphen- und Telefondienst . .	385,8
111. Operating floating equipment	Betrieb von schwimmendem Material	859,8
112. Stationery and printing	Schreibwaren und Druck	288,9
113. Other expenses	Sonstige Ausgaben	52,2
114. Operating joint tracks and facilities:	Gemeinsam betriebene Gleise und Anlagen:	
Dr.	von anderen verauslagt	219,8
Cr.	für andere verauslagt	697,4
116. Insurance	Versicherung	66,4
117. Clearing wrecks	Aufräumungsarbeiten bei Unfällen	98,6
118. Damage to property	Ersatz für Schäden	51,8
119. Damage to livestock on right — of — way	Ersatz von Vieh	59,4
Loss and damage:	Verluste und Entschädigungen:	
120. Freight	Güter	1 236,2
121. Baggage	Gepäck	12,4
122. Injuries to persons	Personalunfälle	897,1
Total transportation — Rail line	Gesamter Eisenbahnbetriebsdienst	76 050,0

Railway Operating Expenses	Betriebsaufwand	1938 in Tausend \$
V. Transportation — Water line:		
Betriebsdienst — Schifffahrt:		
123. Operation of vessels	Betrieb von Schiffen	1 689,4
124. Operation of terminals	Betrieb von Stationen	2 702,1
125. Incidental	Nebenausgaben	317,0
Total transportation — Water line	Gesamter Schiffsbetriebsdienst	4 708,5
Total transportation	Gesamter Betriebsdienst	80 758,5
VI. Miscellaneous operations:		
Verschiedene Betriebe:		
126. Dining and buffet service	Speisewagen- und Buffetdienst	3 290,2
127. Hotels and restaurants	Hotels und Restaurants	776,6
128. Stockyards	Viehstallung	3,3
129. Producing power sold	Stromabgabe (Erzeugungskosten)	28,3
130. Other miscellaneous operations	Andere verschiedene Betriebe	1,9
Total miscellaneous operations	Gesamte verschiedene Betriebe	4 100,3
VII. General:		
Allgemeines:		
131. Salaries and expenses of general officers	Gehälter und Ausgaben für die Leitung	861,4
132. Salaries and expenses of clerks and attendants	Gehälter und Ausgaben für Angestellte und anderes Personal.	5 305,0
133. General office supplies and expenses	Allgemeine Ausgaben für Hauptverwaltung	215,9
134. Law expenses	Prozeßkosten	744,3
135. Insurance	Versicherung	4,7
136. Relief department expenses	Unterstützungskasse	8,1
137. Pensions and associated expenses	Pensionen und ähnliche Ausgaben	243,0
138. Group life insurance expenses	Ausgaben für Lebensversicherung	452,6
139. Stationery and printing	Schreibmaterial und Druck	188,6
140. Valuation expenses	Ausgaben für Wertermittlung	30,5
141. Other expenses	Andere Ausgaben	264,2
General joint facilities:		
142. Dr.	von anderen verauslagt	36,1
143. Cr.	für andere verauslagt	11,4
Total general	Gesamte allgemeine Kosten	8 343,0
VIII. Transportation for Investment — Cr.		
Beförderung von Dienstgut für Bauten — Cr.		20,3
Total railway operating expenses	Gesamter Betriebsaufwand	157 246,7

Verkehrs- und Wirtschaftsfragen Argentiniens.

Von

W. Paschen in Kiel.

(Mit 4 Übersichtskarten.)

(Schluß.)

V. Die Staatsbahnen.

(Los Ferrocarriles del Estado.)

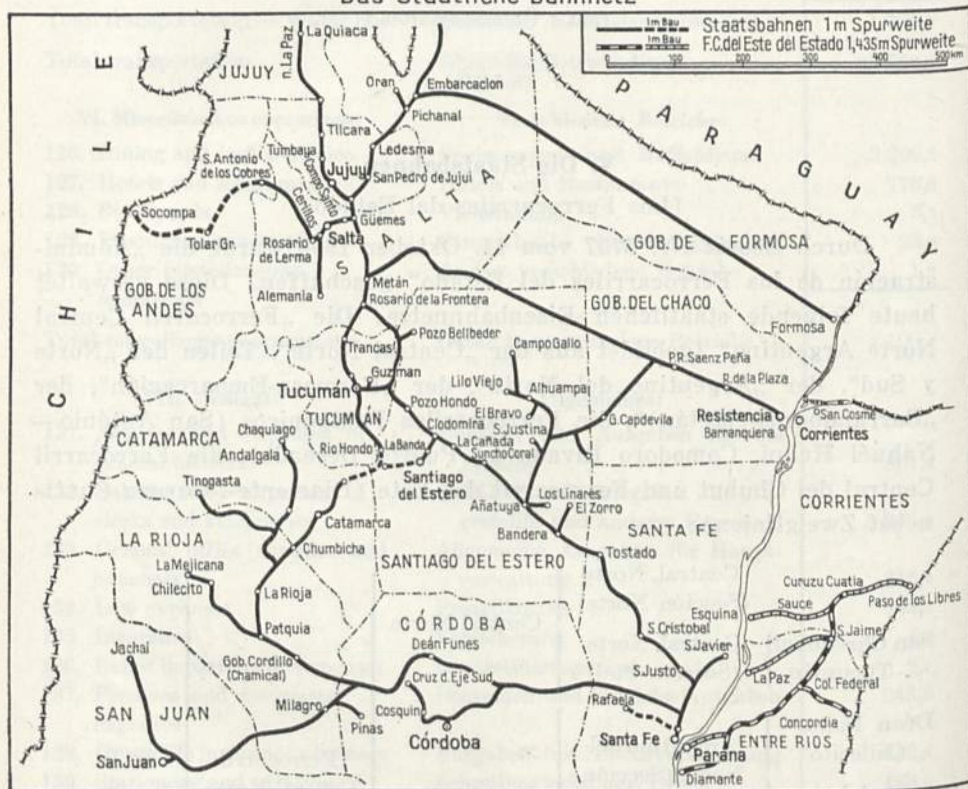
Durch Gesetz Nr. 6757 vom 11. Oktober 1909 wurde die „Administración de los Ferrocarriles del Estado“ geschaffen. Diese verwaltet heute folgende staatlichen Eisenbahnnetze: Die „Ferrocarril Central Norte Argentino“ (gebildet aus der „Central Norte“, Teilen der „Norte y Sud“, der „Argentino del Norte“, der „Formosa-Embarcación“, der „Barranqueros-(Metán)“, die Ferrocarriles Patagónicos (San Antonio—Nahuél Huapí, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado), die Ferrocarril Central del Chubut und Ferrocarril des Este (Diamante—Curuzu Cuatia nebst Zweiglinien):

	Central, Norte (Sección Norte)	} Central Norte	} Ferrocarril Central Norte Argentino	} Ferrocarriles del Estado (Staats- bahnen)
San Christobal } — Tucumán }	Central Norte (Sección Sud)			
Déan Funes— Chilecito }	Argentino del Norte (Sección La Rioja)			
Córdoba— Nor Oeste }				
Chumbicha— Catamarca }	Argentino del Norte (Sección Catamarca)			
Barranqueros—Metán }	} Chaqueños			
Formosa—Embarcación }				
	San Antonio—Nahuél Huapí	} Patagónicos		
	Comodoro Rivadavia			
	Puerto Deseado			
	Central de Chubut			

Das Netz der „Ferrocarril Central Norte Argentino“ hat eine Betriebslänge von 7500 km, die sich wie folgt zusammensetzt:

Central Norte	3347,035 km
Argentino del Norte	2539,454 „
Formosa—Embarcación, Chaqueños	702,850 „
Barranqueras—Metán, Chaqueños	910,661 „
	<hr/>
	7500,000 km

Das Staatliche Bahnnetz



Der Güterverkehr dieser Bahn besteht zu etwa 52 % aus Kohle und allgemeinen Gütern; auf Industrieerzeugnisse und Mineralien entfallen etwa 25 % und auf forstwirtschaftliche Erzeugnisse 12 %.

Befördert wurden:

Jahr:	Güter Mio t	Personenzahl Mio
1913	2,55	2,25
1914	2,22	1,93
1917	2,96	1,58
1918	3,17	1,58
1929	?	3,57
1935	4,56	2,64
1936	4,87	2,94

Ferrocarril Central Norte (Secciones Norte y Sud).

Die heutige Gesamtlänge der Central Norte beträgt 4960,546 km, verteilt auf folgende Linien:

Sección Norte:

Tucumán—Jujuy—La Quiaca	648,362 km
Metán—Este	496,849 „
Güemes—Salta und Alemania	148,162 „
Cerillos—San Antonio de los Cobres	179,334 „
Perico—Yacuiba	323,692 „
Pichanal—Oran	25,772 „
J.V. Gonzales—Pichanal	85,000 „
Formosa—Embarcación	702,850 „
	<hr/>
	2610,021 km

Sección Sud:

Santa Fé—Tucumán	796,886 km
Naré—San Javier	71,839 „
Bandera—Los Juries	99,927 „
Añtuya—Tintina	199,798 „
Tintina—Campo Gallo	58,754 „
Tintina—Lilo—Viejo	39,507 „
km 644—El Bravo	22,559 „
Puna—Santa Justina	18,650 „
Añatuya—Este	36,120 „
El Bravo—Villa Fanny und Villa Brana	49,000 „
Quimili—Barranqueras	413,767 „
Robersi—Campo del Cielo	37,567 „
Clodomira—La Banda	22,258 „
La Banda—Santiago del Estero	11,915 „
Las Cejas—Rosario de la Frontera	159,771 „
Rapelli—Pozo Betbeder	18,946 „
Pacará—Rio Hondo und Rio Salí	125,868 „
Colombres—Guzmán	13,780 „
El Cadillal—Dique El Cadillal	11,568 „
Presidencia—R. Sáenz Pena al Norte	100,000 „
Fortín Tostado— Gral. Pinedo	42,000 „
	<hr/>
	2350,480 km
	<hr/>
	2610,021 „

Central Norte Gesamt: 4960,501 km

Ferrocarril San Cristobal—Tucumán.

Spurweite 1 m.

Die Linie wurde von einer Privatgesellschaft, der Compañia Fives Lille erbaut und 1891 auf dem Abschnitt Cristobal—Fortin Inca eröffnet. 1895 übernahm die Bundesregierung die Linie zum Preise von 16 000 Pesos Gold je km Streckenlänge. Die Linie gehört zum Netz der

Ferrocarril Central Norte, sección Sud. Die Linie hat eine Länge von 622 km, die sich aus folgenden Strecken zusammensetzen:

San Cristobal—Fortin Inca	161,300 km
Fortin Inca—Fortin Melero	141,200 „
Fortin Melero—Suncho Corral	57,800 „
Suncho Corral—Aurora	94,900 „
Aurora—Tucumán	144,900 „
Verschiedene Zweiglinien und Weichen	22,500 „
	<hr/>
	622,000 km

Ferrocarril Argentino del Norte.

Spurweite 1 m.

Sie besteht aus der Argentino del Norte, Sección La Rioja, und der Argentino del Norte, Sección Catamarca. Die Sección La Rioja setzt sich wiederum aus den Ferrocarriles Déan Funes—Chilecito und El Córdoba y Nor Oeste zusammen, welche 1909 von der Bundesregierung übernommen wurden. Die Argentino del Norte Sección Catamarca war die frühere Linie Chumbicha—Catamarca, sie wurde 1899 ein Teil der Sección Rioja. Die Länge der Ferrocarril Argentino del Norte, die heute das Netz der Central Norte Argentino bildet, beträgt 2539,454 km und setzt sich aus folgenden Linien zusammen:

Secciones La Rioja und Catamarca	581,057 km
Sección Córdoba y Nor Oeste	153,996 „
Laguna Paiva—Déan Funes	396,655 „
Córdoba—La Puerta	121,600 „
Serrezuela—San Juan	363,250 „
Zweiglinie nach Pinás	47,000 „
Milagro—Quinas	136,400 „
Pie de Palo—Mendoza	96,200 „
Coll—Jachal	180,416 „
Patquia—Chilecito	125,906 „
Cebollar—Andalgalá	187,776 „
Mazán—Tinogasta	149,198 „
	<hr/>
Zusammen	2539,454 km

Ferrocarril Deán—Funes—Chilecito.

Spurweite 1 m.

Die Linie wurde 1891 auf der Teilstrecke Déan—Funes—Tuclame—Patquia eröffnet, der Weiterbau dann vorläufig eingestellt. Im gleichen Jahr übernahm die Generaldirektion der Eisenbahnen die Linie Tuclame—Santa Rosa. Durch Beschluß vom 5. November 1897 wurde der Name Ferrocarril de Déan Funes a Chilecito in Ferrocarril Argentino del Norte, sección La Rioja, geändert. Wegen Schwierigkeiten mit

den Unternehmern Lucas Gonzales y Cie verfügte ein Schiedsgericht die Aufhebung des Kontraktes. Auf Grund des Gesetzes 2978 vom 27. September 1893 wurde der Bau fortgesetzt. Das Netz setzt sich aus folgenden Linien zusammen:

Déan Funes—Tuclame	116,500 km
Tuclame—Patquia (Santa Rosa)	182,000 „
Patquia—Vichigasta	92,000 „
Patquia—La Rioja	73,500 „
	<hr/>
	464,000 km

Ferrocarril Córdoba y Nor Oeste.

Spurweite 1 m.

Am 1. Oktober 1888 erteilte die Provinz Córdoba dem Herrn Otto Bemberg y Cie die Konzession zum Bau und Betrieb einer Linie von La Calera nach Cosquin und Cruz del Eje, die 1891 auf der Strecke Córdoba—Calera—San Roque eröffnet wurde. Im Jahre 1909 übernahm die Bundesregierung die Linie für 1 200 000 £, welche nunmehr einen Teil der Ferrocarril Argentino del Norte, sección La Rioja, bildet. Die Länge des Netzes beträgt 149,312 km und setzt sich wie folgt zusammen:

Córdoba—Calera	21,240 km
Calera—San Roque	23,137 „
San Roque—Cosquin	12,227 „
Cosquin—Cruz del Eje	92,708 „
	<hr/>
	149,312 km

Ferrocarril Chumbicha—Catamarca.

Spurweite 1 m.

Ein seitens der Bundesregierung 1885 mit dem Herrn Lucas Gonzales y Cia abgeschlossener Kontrakt über den Bau verschiedener Linien, u. a. der von Chumbicha nach Catamarca, wurde 1887 gesetzlich bestätigt. Die Eröffnung der Strecke Chumbicha—Catamarca, 65 km, erfolgte 1889. Im gleichen Jahr übernahm der Staat die Linie, die 1891 mit der Linie Funes Chilecito zusammengefaßt wurde. Ab 5. November 1897 wurde die Ferrocarril Chumbicha-Catamarca in „Ferrocarril Argentino del Norte, sección Catamarca“, umbenannt. Die Länge beträgt 67,7 km.

Ferrocarriles Chaqueños.

Spurweite 1 m.

Durch Gesetz vom 17. Oktober 1905 wurde der Bau von Eisenbahnlinien von Barranqueras nach Otumpa und Tintina oder Rio de las

Piedras oder Metán sowie von Formosa nach Embarcación genehmigt. Ein Erlaß vom 25. Januar 1908 ermächtigte die Dirección del Ferrocarriles Chaqueños zum Abschluß von Landschenkungs- und Landerwerbsverträgen. Ein Gesetz vom 11. September 1908 (Nr. 5559) ermächtigte den Staat zwecks wirtschaftlicher Förderung der nationalen Territorien zum Bau der Eisenbahnlinien Barranqueras—Metán und Formosa—Embarcación. Das Landwirtschafts-Department stellte dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten 5,6 Mio Pesos Pap. zur Finanzierung der Linien zur Verfügung. Im September 1910 wurden Teile der Bahn in Betrieb genommen. Heute bilden die Linien einen Bestandteil der Ferrocarril Central Norte Argentino. Die Länge des Netzes der Chaqueños beträgt 1613,511 km, die sich aus den Linien Formosa—Embarcación 702,850 km und Barranqueras—Metán 910,661 km zusammensetzen.

Ferrocarril Central del Chubut.

Spurweite 1,00 und 0,75 m.

Das Gesetz Nr. 1539 vom 20. Oktober 1884 ermächtigte die Bundesregierung, dem Herrn Luis Jones y Compañía eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen dem Orte Chubut und dem Hafen von Bahia Nuevo zu erteilen, die 1886 auf Señor Asahel P. Bell übertragen wurde. Die Linie wurde 1888 eröffnet. Die Bahn wurde 1888 von der Comp. del Ferrocarril Central del Chubut übernommen. Am 28. Dezember 1899 erhielt diese das Recht, ihre Linien über Trelew hinaus um 50 km im Tal des Chubut zu verlängern. Am 19. Juni 1922 übernahmen die Staatsbahnen die Linie. Das Gesetz Nr. 11 869 vom 22. August 1934 ermächtigte die Regierung, Titel des Credito Argentino Interno durch innere Anleihen in Höhe von 1 950 000 Pes. Gold für den Umbau der Bahn bereitzustellen. Die Bahn hat teils die Spurweite von 1 m, teils nur 0,75 m Spurweite. Das Netz setzt sich heute wie folgt zusammen aus folgenden Linien:

Schmalspur 1,00 m:	Puerto Madryn—Trelew	70,080 km
	Trelew—Gayman	15,725 „
	Gayman—Dolavón	18,828 „
		<hr/>
		104,633 km
Spurweite 0,75 m:	Dolavón—Km 232	143,499 km
	Trelew—Rawson	19,000 „
		<hr/>
		162,499 km
	Gesamtlänge	267,132 „

Betriebsergebnisse: Jahr	Personenverkehr Güterverkehr	
	Personen	Tonnen
1913 . . .	24 700	32 800 t
1914 . . .	31 900	26 000 t
1917 . . .	31 900	30 400 t
1918 . . .	27 900	26 500 t
1930 . . .	67 200	—
1935 . . .	41 000	32 000 t
1936 . . .	33 400	31 000 t

Ferrocarril del Este (Diamante—Curuzu Cuatiá).

Mittlere Spurweite 1,435 m.

Das Gesetz Nr. 6016 vom 19. Oktober 1908 ermächtigte die Regierung mit den Companias de los ferrocarriles Nordeste Argentino und Entre Rios einen Vertrag zwecks Bau der Linien Diamante—Crespo und Hasenkamp—Curuzu Cuatiá zu schließen. Zweiglinien sollten von der Hauptlinie nach San José, von Feliciano nach La Paz, von Feliciano nach Sauce und Esquima. Der Bau der Linien begann 1909. Die heutige Länge des Netzes beträgt 559,663 km, die sich wie folgt verteilen:

Diamante—Crespo	34,000 km
Crespo—Hasenkamp	79,335 „
Verbindungsstück	6,273 „
Hasenkamp—Federal	133,309 „
Federal—Curuzu Cuatiá	162,746 „
Federal—Concordia	96,000 „
San José de Feliciano—San Jaime	48,000 „

Betriebsergebnisse: Jahr	Personenverkehr Güterverkehr	
	Personen	Tonnen
1921 . . .	14 300	71 300
1926 . . .	53 800	254 000
1930 . . .	80 000	—
1931 . . .	—	605 700
1935 . . .	56 500	530 700
1936 . . .	73 900	323 800

Ferrocarril de San Antonio a Nahuél Huapí.

Spurweite 1,676 m.

Die beiden Teilabschnitte San Antonio—Valcheta und Valcheta—Corral Chico wurden provisorisch am 21. September 1911 dem Verkehr übergeben. Die Übernahme der Bahn durch die Staatsbahnverwaltung erfolgte am 9. Oktober 1916. 1922 wurde der Bau einer Zweiglinie von San Antonio nach Carmen de Patagones beschlossen. Auf Grund eines Vertrages vom 19. Mai 1933 zwischen der Verwaltung der Staatsbahnen und der Ferrocarril del Sud übernahm erstere den Bau einer Linie von Pilcaniyen nach San Carlos de Bariloche. Die heutige Netzlänge beträgt 840,347 km, die sich wie folgt zusammensetzt:

San Antonio—km 217	217,466 km
km 217—km 426	208,534 „
km 426—km 449	23,000 „
km 449—km 688	239,354 „
km 688—km 742	54,018 „
km 742—Pilcaniyen	30,226 „
Pilcaniyen—Los Juncos	30,349 „
Los Juncos—San Carlos de Bariloche . .	30,000 „
Verbindungsline in Patagonien	7,400 „
	840,347 km

Betriebsergebnisse: Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr	
	Personen	Personen	Tonnen	Tonnen
1922 . . .	5 000	5 000	112 800	112 800
1926 . . .	20 400	20 400	80 700	80 700
1931 . . .	20 500	20 500	89 800	89 800
1935 . . .	38 600	38 600	166 000	166 000
1936 . . .	42 000	42 000	136 400	136 400

Ferrocarril de Comodoro Rivadavia.

Spurweite 1,676 m.

Das Gesetz Nr. 5559 vom 11. September 1908 ermächtigte die Regierung zum Bau u. a. der Linie von Comodoro Rivadavia nach Colonia Sarmiento. Am 19. Oktober 1914 wurde diese Bahn der Verwaltung der Staatsbahnen unterstellt. Die heutige Länge beträgt 208,235 km.

Betriebsergebnisse: Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr	
	Personen	Personen	Tonnen	Tonnen
1922 . . .	15 200	15 200	113 500	113 500
1926 . . .	9 100	9 100	65 400	65 400
1931 . . .	4 600	4 600	31 500	31 500
1935 . . .	33 200	33 200	42 000	42 000
1936 . . .	120 500	120 500	45 200	45 200

Ferrocarril de Puerto Deseado.

Spurweite 1,676 m.

Das Gesetz Nr. 5559 vom 11. Oktober 1908 ermächtigte die Regierung zum Bau einer Bahnlinie von Puerto Deseado nach Colonia 16 de Octubre. Durch Erlaß vom 19. Oktober 1914 wurde die Bahn der Staatsbahnverwaltung unterstellt. Die heutige Betriebslänge (1937) beträgt 286,378 km.

Betriebsergebnisse: Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr	
	Personen	Personen	Tonnen	Tonnen
1922 . . .	6 400	6 400	20 600	20 600
1926 . . .	6 900	6 900	30 200	30 200
1931 . . .	3 100	3 100	11 800	11 800
1935 . . .	6 000	6 000	33 300	33 300
1936 . . .	8 800	8 800	38 500	38 500

Ferrocarril Transandino.
(The Argentine Transandine Rwy Co, Ltd.)

Spurweite 1 m.

Der Bahnbau wurde 1872 auf Grund eines bundesstaatlichen Gesetzes genehmigt. Die Regierung garantierte eine Verzinsung von 7 % der Baukosten bis zum Betrage von 33 000 \$ Pesos je km. Ein Kontrakt wurde 1874 mit John E. Clark abgeschlossen, der endgültige Bauplan aber erst 1886 genehmigt. Die im gleichen Jahr in London gebildete Buenos Ayres and Transandine Railway Co (Compañía Ferrocarril Transandino de Buenos Aires a Valparaiso) übernahm den Kontrakt. Die Teilstrecke Mendoza—Uspalatta wurde 1891 eröffnet. 1898 löste die Regierung die Zinsgarantie durch Zahlung von 1 269 800 £ in 4 % auswärtigen Obligationen mit ½prozentiger kumulativer Tilgung ab. Bei Empfang dieser Bonds im April 1900 übergab die Gesellschaft auf Grund des Kontraktes 11 250 gewöhnlicher Aktien zu je 20 £ an die argentinische Regierung. Letztere entsandte einen Vertreter in die Verwaltung nach London.

Infolge finanzieller und anderer Schwierigkeiten schritt der Bau nur langsam vorwärts. Erst 1903 wurde die Linie bis Las Cuevas am Fuß des Anden-Passes (3 km von der Grenze) in Betrieb genommen. Dann wurde der Weiterbau unterbrochen, bis der chilenische Teil der Bahn ziemlich fertiggestellt war. Am 14. Oktober 1903 übernahm auf Grund eines Abkommens die Argentine Great Western Railway Co Verwaltung und Betrieb der Linie. Der Name wurde Ende 1904 in The Argentine Transandine Railway Co, Ltd, geändert.

Die Finanzierung. Zwecks Fertigstellung der Bahn wurde zwischen der Great Western Rwy sowie der Buenos Ayres and Pacific Rwy ein Abkommen geschlossen, in dem beide gemeinsam Kapital und Zinsen der 310 250 £ 4prozentigen „A“-Obligationen garantierten. 1905 wurde mit der Great Western Rwy eine Betriebsgemeinschaft eingegangen. 1907 übernahm die Buenos Ayres and Pacific Rwy Co den Betrieb als Beauftragte der Great Western auf 20 Jahre, die Betriebsgemeinschaft zwischen der Great Western und der Argentine Transandine blieb aber in Kraft.

Ende 1921 wurde die Vereinigung der beiden Transanden-Bahnen in Chile wie Argentinien vom Kongreß beschlossen. Die Argentine Transandine Rwy Co übernahm die Bahn wieder und betrieb sie gemeinsam mit der Chilian Transandine Rwy Co.

Das Aktienkapital der Transandine Rwy Co beträgt 2,12 Mio £. Die heutige Netzlänge setzt sich wie folgt zusammen:

Mendoza—Uspalatta	91,537 km
Uspalatta—Rio Blanco	29,800 „
Rio Blanco—Punta de Vacas	22,320 „
Punta de Vacas—Puente del Inca	16,200 „
Puente del Inca—Las Cuevas	14,420 „
Las Cuevas bis zur argentinisch-chilenischen Grenze in der Mitte des Cumbre-Tunnels	4,640 „
	<hr/>
	178,917 km

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt, welchen Veränderungen das Netz der „Andino“ unterworfen war:

Teil der Andino, 1887 an die Argentine Western Rwy (Gran Oeste Argentino) verkauft:

Villa Mercedes—Fraga	36,600 km
Fraga—Arroyo Chorillos	54,700 „
Arroyo Chorillos—San Luis	4,500 „
San Luis—La Paz	120,700 „
La Paz—Maipu	128,100 „
Maipu—Mendoza	11,700 „
Mendoza—San Juan	156,800 „
	<hr/>
	513,100 km

Ferrocarril Nor Oeste Argentino a la Rioja (1895 von der Bundesregierung angekauft und dem Netz der Andino eingefügt). Linie Villa Mercedes—La Rioja).

Villa Mercedes—La Toma	80,000 km
Verbindung zur B.A. and Pacific Rwy.	1,900 „
	<hr/>
	81,900 km

Teil der Andino, 1909 an die Central Argentino verkauft.

Villa Maria—Rio Cuarto	131,600 km
Abzweigung V. Maria zur „Santafecino“	1,400 „
	<hr/>
	133,000 km

Teil der Andino, 1909 an die Buenos Aires al Pacifico verkauft.

Rio cuarto—Villa Mercedes	123,000 km
-------------------------------------	------------

Teil der Andino, 1909 an die Gran Oeste Argentino verkauft.

Villa Mercedes—Villa Dolores	226,300 km
--	------------

Heute setzt sich die Bahn aus der Andino (eigenes Netz) und der Nor Oeste Argentino a la Rioja zusammen.

Infolge von Streitigkeiten zwischen der „Transandino“ und ihrem Personal war der Betrieb vom 20. April bis 3. Dezember 1932 stillgelegt.

Durch Überschwemmungen wurde im Januar 1934 ein Teil der Linie zwischen Punta de Vacas und Mendoza zerstört, so daß der Verkehr wiederum am 11. Januar 1934 eingestellt werden mußte. Eine teilweise Wiedereröffnung durch Kraftverkehr und Maultiere erfolgte unter Mitwirkung der „Transandino Chileno“ zwischen Punta Vacas und Fronteras. Da der Gesellschaft die Mittel fehlten, schritt am 11. Februar 1937 die Generaldirektion der Staatsbahnen zur Wiederherstellung des zerstörten Teiles, nachdem das Parlament 5 614 489 Pes. m/n. bewilligt hatte. Im Oktober 1938 übernahm dann der Staat endgültig die Bahn für den Preis von 750 000 £.

Im Gegensatz zu anderen Bahnen hat die „Transandino“ ihre Haupteinnahmen aus Personenverkehr.

Die Spurweite beträgt 1 m. Die Bahn verbindet Mendoza mit der 180 km entfernten Grenzstation Garacoles (Chile) und steigt von 776 m Höhe bei Mendoza auf 3426 m im Tunnel unter dem Gipfel. Auf sechs Abschnitten von insgesamt 14,5 km Länge ist Zahnradbetrieb. Hinter Mendoza mußte der gleichnamige Fluß fünfmal überbrückt werden. Die Brücken haben 50 bis 80 m Länge. Der Bau des 3333 m langen Gipfeltunnels war schwierig, zeitweilig waren 1700 Arbeiter beschäftigt. Das Schienengewicht beträgt 50 und 55 lb je yard, die Höchststeigung 3,1 % und auf den Zahnradstrecken 6 %. Insgesamt weist die Bahn 71 Brücken, Viadukte und zehn Tunnel auf. Der chilenische Teil der Bahn zwischen dem Rio Blanco und der Grenze ist elektrifiziert, ebenso auf argentini-scher Seite seit 1927 die 4,5 km lange Strecke von Las Cuevas bis zur Grenze.

Ferrocarril Central de Córdoba,
bisher Córdoba Central Railway.

Spurweite 1 m.

Die im Oktober 1938 erfolgte Übernahme dieser Bahn durch die Verwaltung der Staatsbahnen war nach der Erklärung der Regierung im Parlament seit 1924 beabsichtigt. (Ob sich die Übernahme der anderen, bedeutend umfangreicheren britischen Bahnsysteme schneller vollziehen wird — vorausgesetzt, daß die Verstaatlichungspolitik fortgesetzt wird —, läßt sich heute noch nicht sagen.)

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt heute 1960,181 km und umfaßt die Netze folgender Bahnen: „Ferrocarriles Central de Córdoba, sección Norte“ und „Central de Córdoba, sección Este“, „Nor Oeste Argentino a La Madrid“, „Central Córdoba, extensión a Buenos Aires“ und „Córdoba y Rosario“, die durch Erlaß vom 22. Januar 1913 als Einheit zusammengefaßt wurden. Die Ferrocarril Central de Córdoba verwaltet und betreibt ferner die „Tranvia a Vapor de Rafaela“.

Ferrocarril Central de Córdoba.

Central Norte (Sección Córdoba—Tucumán) o	}	Central Córdoba (Sección Norte)	}	Ferrocarril Central de Córdoba
Nor Oeste Argentino — La Madrid		Central Córdoba (Sección Este)		
	Córdoba y Rosario			
	Central Córdoba (Extensión a Buenos Aires)			

Die Gesamtlänge des Netzes setzt sich heute wie folgt zusammen:

Córdoba—Tucumán	546,840 km
Zweiglinie nach Rio Ceballos	23,323 „
„ „ Canteras del Sauce	25,760 „
„ Frias—Santiago del Estero	161,850 „
La Madrid—Tucumán und Zweiglinien	218,224 „
Zweiglinie Recreo—Chumbicha	176,239 „
Córdoba—San Francisco und Anschlüsse	208,224 „
Rosario—Buenos Aires	307,579 „
Rosario u. Verbindung m. Central Córdoba	227,064 „
Zweiglinie nach Rafaela und Weichen	64,457 „
	<hr/>
	1960,181 km

Betriebsergebnisse:	Jahr	Personenverkehr	Güterverkehr
	1912 . . .	2 222 000	4 421 000 t
	1913 . . .	2 302 000	3 183 000 t
	1914 . . .	2 275 000	2 957 000 t
	1917 . . .	1 647 000	2 057 000 t
	1918 . . .	1 711 000	2 615 000 t
	1927 . . .	3 528 000	3 416 000 t
	1935 . . .	3 645 000	2 537 000 t
	1936 . . .	3 908 000	2 515 000 t

Ferrocarril Central Córdoba (Sección Norte).

Spurweite 1 m.

(Gesetz Nr. 280 vom 9. Oktober 1868. Vorarbeiten 1869.)

Das Netz setzt sich aus folgenden Linien zusammen:

Córdoba—Tucumán	546,840 km
Zweiglinie nach Rio Ceballos	23,323 „
„ nach Canteras de la Sauce	25,760 „
„ Frias—Santiago del Estero	161,850 „
„ Recreo—Chumbicha	176,239 „
	<hr/>
	934,012 km

Ferrocarril Nor Oeste Argentino a La Madrid.

Spurweite 1 m.

(Gesetz der Provinz Tucumán vom 10. April 1885.)

Das Netz setzt sich wie folgt zusammen:

La Madrid—Rio Chico	52,000 km
Rio Chico—Monteros	37,100 „
Zweiglinie nach Medinas	10,900 „
Verschiedenē kleine Zweiglinien	44,500 „
	<hr/>
	196,500 km

Ferrocarril Central Córdoba. Sección Este.

Spurweite 1 m.

Länge bei der Fusion Córdoba—San Francisco und Verbindung mit der Córdoba y Rosario, insgesamt	208,845 km
--	------------

Ferrocarril Central Córdoba, Extension a Buenos Aires.

Spurweite 1 m.

Das Netz setzt sich aus folgenden Linien zusammen:

Länge bei der Fusion	{ Rosario—Villa Adelina 281,531 km Villa Adelina—Retiro 18,832 „
Verbindung mit der Seccion Córdoba y Rosario . . . . .		1,149 „
Verbindungsgleise nach dem Hafen Buenos Aires	6,067 „
	<hr/>
	307,579 km

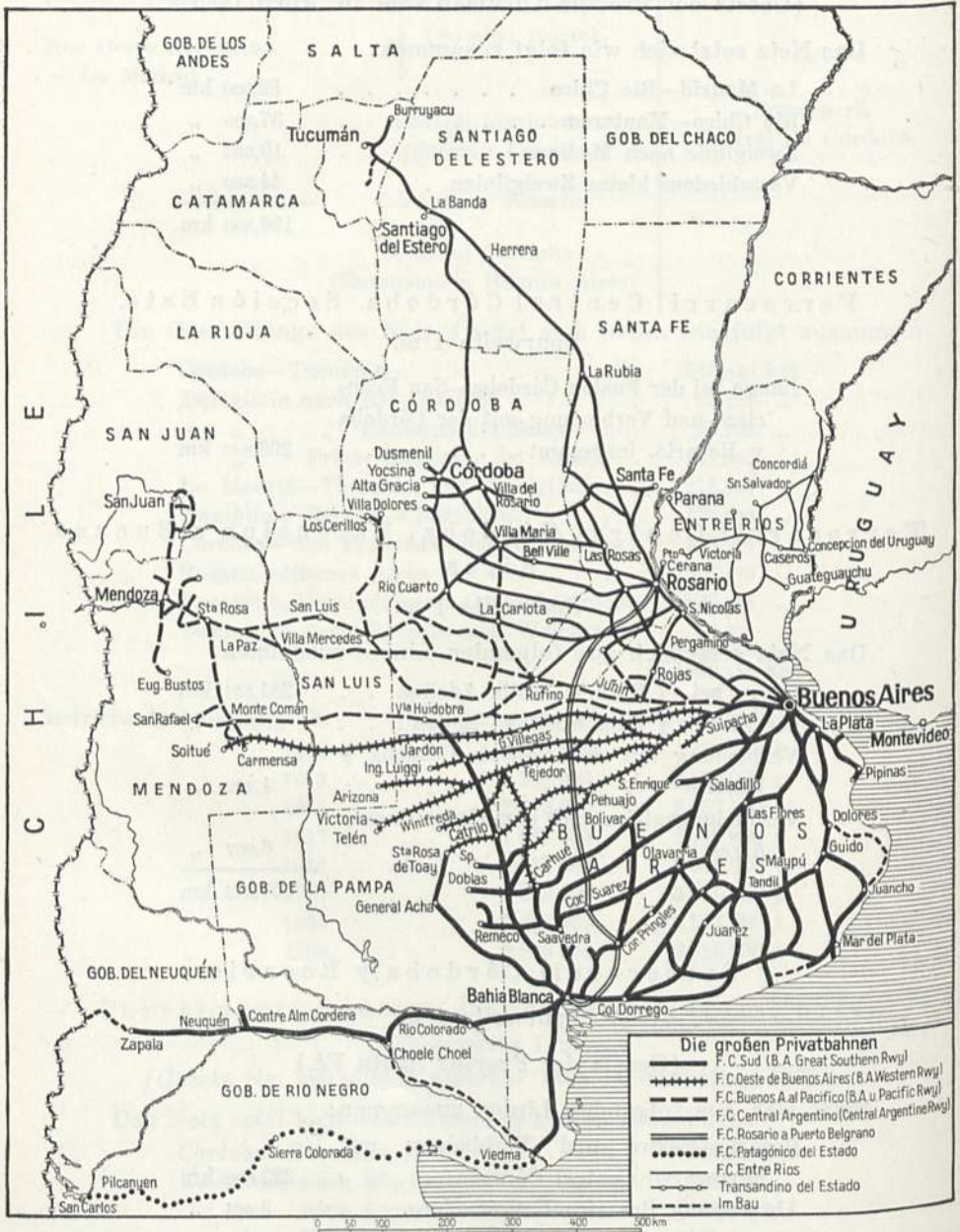
Ferrocarril Córdoba y Rosario.

Spurweite 1 m.

(Gesetz der Provinz Santa Fé.)

Setzt sich aus folgenden Linien zusammen:

Rosario—Sastre und Verbindung mit Ferrocarril Central Córdoba	223,600 km
Abzweigung Rosario—Embarcadero	3,464 „
Rafaela—San Francisco und Verbindungsstück	64,457 „
	<hr/>
	291,521 km



VI. Die großen Privatbahnen.

I. Ferrocarril Central Argentino.

(Central Argentine Railway.)

Gran Sud de Santa Fé y Córdoba	Buenos Aires y Rosario (Zweigl. nach Río cuarto)	} Buenos Aires y Rosario	} Central Argentino
	Buenos Aires y Rosario (eigenes Netz)		
	Norte de Buenos Aires	} Central Argentino	
	Oeste Santafecino		
	Malagueño		
	Andino (Sección Villa Maria a Río cuarto)	} Central Argentino	
	Central Argentin (eigenes Netz)		

II. Ferrocarril Gran Oeste Argentino.

(Argentine Great Western Railway.)

Gran Oeste Argentino (eigenes Netz)	} Gran Oeste Argentino
Andino (Sección Villa Mercedes—San Juan)	
Andino (Sección Villa Mercedes—Villa Dolores)	

III. Ferrocarril Sud de Buenos Aires.

(Buenos Aires Great Southern Railway.)

Sud de Buenos Aires (eigenes Netz)	} Sud de Buenos Aires
Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud	

IV. Ferrocarril Nord Este Argentino.

(Argentine North Eastern Railway.)

Nord Este Argentino (eigenes Netz)	} Nord Este Argentino
Argentino del Este	

Ferrocarril entre Rios.

Entre Rios (eigenes Netz)	} Entre Rios
Primer Entrerriano	

Zu I. Ferrocarril Central Argentino.
(The Central Argentine Railway.)

Diese Gesellschaft — früher die „Buenos Aires and Rosario Railway“ — ist das zweitgrößte private Eisenbahnunternehmen Argentiniens. Die betriebsfähige Netzlänge betrug 1938 5994 km mit einer Spurweite von 1,076 m. Das Netz ist entstanden durch Verschmelzung vieler einzelner Linien, die nach und nach übernommen wurden. Im Jahre 1907 ging die „Buenos Aires y Rosario“ in der „Central Argentine Rwy.“ auf (Gesetz vom 19. Oktober 1908 Nr. 6062). Die Gesellschaft führt von nun an die einheitliche Bezeichnung „Compañía del Ferrocarril Central Argentino“ (The Central Argentine Rwy., Ltd.).

Die Hauptlinie läuft von Buenos Aires am Westufer des Paraná entlang durch die dichtbevölkerten Gebiete nach dem Norden des Landes und verbindet die Hauptstadt mit wichtigen Städten wie Rosario, Santa Fé, Córdoba, Tucumán. Zwei weitere Hauptlinien führen nach Nordwesten durch den großen Weizen-, Mais- und Leinsaatgürtel, während Zweiglinien westlich von Rosario ein ausgedehntes Alfalfagrassgebiet (Weideland) erschließen.

Geschichtliche Entwicklung: 1854 wurde der Regierung der Plan für den Bau einer Linie Rosario—Córdoba unterbreitet, aber erst 1863 dem William Wheelwright eine Konzession für den Bau dieser Linie gewährt. Es war die erste bundesstaatliche Eisenbahnkonzession, die früheren trugen provinziellen Charakter. Die Gesellschaft erhielt Land in der Breite von je einer englischen Meile (1600 m) beiderseits des Bahnkörpers für Siedlungszwecke; ferner wurde eine Zinsgarantie von 7 % auf ein Kapital von 6400 £ je engl. Meile gewährt. Die Statuten der „Compañía de Tierras del Ferrocarril Central Argentino“ wurden durch Gesetz Nr. 834 vom 25. Oktober 1876 und Erlasse vom Februar 1879 und April 1886 bestätigt.

Die Kapitalbeschaffung war schwierig. Dem feierlichen Baubeginn wohnte der Präsident der Republik, General Bartholomé Mitre, bei. Der Abschnitt Rosario—Roldán wurde 1864 fertiggestellt, die ganze Linie bis Córdoba im Jahre 1870.

Eine andere Konzession wurde 1857 für den Bau der Linie Buenos Aires—San Fernando, etwa 32 km, gewährt. Die Zinsgarantie betrug 7 % der Baukosten. 1862 übernahm die Buenos Aires Northern Rwy. Co. (Norte de Buenos Aires) die Konzession. Seit 1889 wird diese Linie von der

Central Argentine Rwy. betrieben. 1870 erteilte die Provinz Buenos Aires eine Konzession mit 7 % Zinsgarantie für die Linie Campana—Buenos Aires, die auf die Buenos Aires and Campana Rwy. Co. übertragen wurde. Die Linie, 76 km, wurde 1876 eröffnet; ihre Verlängerung bis Rosario wurde 1883 genehmigt. Die Statuten der „Buenos Aires and Rosario Rwy. Co.“, deren Kapital 750 000 £ betrug, wurden 1885 von der Regierung bestätigt. Der erste Zug zwischen Buenos Aires und Rosario verkehrte am 1. Februar 1886. 1889 übernahm die „Central Argentino“ die „Norte de Buenos Aires“. Am 11. Januar 1889 wurde der Abschnitt Buenos Aires—Tigre unter nationale Jurisdiktion gestellt, und 1884 die ganze Hauptlinie; die Zweiglinien nach Alta Gracia und Villa del Rosario folgten im März 1896.

1890 erwarb die Central Argentino die Linie Junin—San Nicolas von der Ferrocarril Oeste (Buenos Ayres Western Rwy.), und 1891 trat letztere auch ihre Rechte an den Linien Lujan—Pergamino, Pergamino—San Nicolas und Junin sowie San Antonio de Areco—Capilla del Senor an die Central Argentino ab. Der Kaufpreis betrug 10 000 £ je Meile. 1900 übernahm die Buenos Aires and Rosario Rwy. die Santa Fé und Córdoba Great Southern Rwy., rund 380 km. Die Regierung baute eine Linie von Villa Maria nach Rio Cuarto, die ursprünglich bis Mendoza weitergeführt werden sollte, auch diese Linie wurde später von der Central Argentino übernommen. Der Erwerb der Linie San Antonio—Capilla von der B.A. Western Rwy. sowie eine Konzession für die Linie Capilla—Victoria gewährten der ursprünglichen Central Argentine Rwy. direkten Zugang nach Buenos Aires. 1907 schlossen sich die „Buenos Aires y Rosario“ und die „Central Argentino“ zusammen (Gesetz Nr. 6062 vom 19. Oktober 1908). Von da ab führt die Gesellschaft die Bezeichnung Comp. del Ferrocarril Central Argentino (Central Argentine Rwy.). 1907 wurde die Linie „Córdoba—Malagueno“ und 1909 von der Regierung die Linie Villa Maria—Rio IV, 133 km, übernommen, die bisher zur „Andino“ gehörte.

Das Netz der Central Argentino besteht heute aus folgenden früheren Bahnen: Buenos Aires Northern Rwy. (Norte de Buenos Aires), Santa Fé Western Rwy. (Oeste Santafecino), der „Malagueno“, einem Teil der „Andino“, drei Linien der Buenos Aires Western (Oeste de Buenos Aires) und der „Buenos Aires and Rosario Rwy.“ (Buenos Aires y Rosario).

Gran Sud de Santa Fé y Córdoba	Buenos Aires y Rosario (Zweigl. n. Rio IV)	} Buenos Aires y Rosario	} Central Argentino
	Buenos Aires y Rosario (eigener Abschnitt)		
	Norte de Buenos Aires	} Central Argentino	
	Oeste Santafecino		
	Malagueno		
	Andino (Abschnitt Villa Maria-Rio IV IV.)		
	Central Argentino (eigener Abschnitt)		

Die Central Argentino bedient drei große Häfen: Buenos Aires, Rosario und Santa Fé. Der Anteil des Getreideverkehrs schwankt zwischen 50 und 60 % des Gesamtverkehrs, der Anteil von Kohle und Brennstoffen beträgt 25—30 %, der Rest setzt sich aus Früchten, Mineralien, industriellen Erzeugnissen und Weideprodukten zusammen. Seine Höchstziffer erreichte der Güterverkehr 1927 mit 12,3 Mio t, 1936: 11,15 Mio t. Der Personenverkehr erreichte seine bisherige Höchstziffer 1930 mit 50,8 Mio Personen, 1936: 46,7 Mio Personen.

Der Güterverkehr umfaßt in erster Linie Getreide, aber auch Zucker, Holzkohle, Bau- und Brennholz, Kalk und Kalkstein, Wein, Vieh, Häute, Wolle, Mehl und Heu in beträchtlichen Mengen.

Das Grundkapital der Central Argentine Railway betrug am 30. Juni 1938 71 529 092 £.

Sección Buenos Aires y Rosario:

Linie Retiro—Rosario—Tucumán mit Zweigliedern usw.	1201,843 km
Zweigliedern Belgrano—Tigre	22,107 „
„ Irigoyen—Santa Fé	84,595 „
„ Gálvez—Morteros—La Rubia	258,242 „
„ Villa Constitución—Rio Cuarto	405,648 „
„ Cevil Pozo—El Chañar—Bur- ruyacu	62,321 „
„ Carmen—Guatimozin	75,000 „
„ Venado Tuerto—Rufino	84,789 „
„ La Banda—Santiago del Estero	6,700 „
Gesamt	2201,245 km

Sección Central Argentino:

Linie Retiro—Córdoba mit Zweiglinien, Weichen	794,504 km
Zweiglinie Victoria—Tigre und Abzwei- gung nach San Fernando	7,376 „
„ Villa Maria—Rio Cuarto	136,000 „
„ Rosario—Cruz und Zweiglinien nach José de la Quintana	493,273 „
„ Rio III—Rio IV	124,775 „
„ Rosario—Cañada des Gomez und Zweigl.	74,532 „
„ Casilda—Melincué	77,874 „
„ Pergamino—Melincué	97,321 „
„ Firmat—Chucul	259,767 „
„ Cañada de Gomez—Sastre und Zweiglinie nach Moteros	141,943 „
„ Maria Juane—Matilde	85,493 „
„ Las Trojas—San Ricardo	30,000 „
„ San Nicolas—Junin	163,027 „
„ Pilar—Las Rosas	263,652 „
„ Landeta—San Jorge	22,851 „
„ Landeta—San Francisco	67,000 „
Linie Villa del Rosario—Forres	527,307 „
Zweiglinie Las Rosas—Villa Maria	140,431 „
„ James Craik—Villa del Rosario	71,772 „
„ Peyrano—Luduena	72,895 „
„ Peyrano—Otto Bemberg	95,826 „
„ Lujan—San Antonio	44,840 „
	<hr/>
Gesamt Sección C. A.	3792,459 km
Gesamt B. A. y Rosario	2201,245 „
	<hr/>
Total Central Argentino	5993,704 km

1937 brachte nach sechs mageren Jahren infolge der Rekordernte eine wesentliche Besserung der Lage, die aber nicht angehalten hat. Der Rückschlag 1937/38 durch Fehlernte in den meisten Gebieten war um so größer. Wenn sonst bei Versagen der Weizenernte infolge von Dürre die spätere Maisernte meist einen gewissen Ausgleich bringt, so ging auch diese diesmal größtenteils verloren. Dazu kam, daß die Farmer in der falschen Erwartung steigender Preise die Ernte zurückhielten.

Die Central Argentine Rwy. beförderte im Betriebsjahr 1937/38 an Weizen, Mais und Leinsaat insgesamt 3,46 Mio t gegen 7,737 Mio t im Vorjahr (—55%). Die Einnahmen hieraus betragen 1,962 Mio £ gegen 4,179 Mio £ (—2,217 Mio = 53%). Unter dem Einfluß dieser Minderernte auf die Wirtschaftslage des Landes sanken auch die Gesamteinnahmen der Bahn um 2,902 Mio £ gegen das Vorjahr und waren die niedrigsten seit dem Kriege. Die Ausgaben aber ließen sich nicht dem Ausfall entsprechend senken. Allein 66% der gesamten Betriebskosten stellen Per-

sonalausgaben dar, die durch die Arbeitsgesetzgebung gesichert sind. Auch die Materialkosten waren höher, Kohle allein kostete 5 sh je t mehr gegen das Vorjahr, ein Mehraufwand für Kohle von 120 000 £. So war eine Senkung der Betriebskosten um rund 1 Mio £ nur auf Kosten der Zuteilung an den Erneuerungsfonds möglich. Immerhin ist solche Fehlernte infolge der Witterung ein vorübergehender Faktor, der sich meist im Laufe der Zeit wieder ausgleicht und die Lage der Bahnen nicht dauernd beeinflußt.

The Buenos Aires Western Railway.
(Ferrocarril Oeste de Buenos Aires.)
(Spurweite 1,676 m.)

Dieses älteste Transportunternehmen Argentiniens bedient die Gebiete westlich von Buenos Aires zwischen den Zonen der Buenos Aires and Pacific und der Buenos Aires Great Southern Rwy. Das Netz reicht bis an die Anden und erschließt wichtige Getreide- und Viehzuchtgebiete. Die westlichen Ausläufer reichen bis in die ertragreichen, aber künstlich bewässerten Wein- und Obstbauländereien der Provinz Mendoza. Es ist in erster Linie eine Güterbahn.

Vor reichlich 85 Jahren kam mit der Vertreibung des Diktators Rosas eine Zeit der Prosperität für Argentinien. Noch aber waren Ackerbau und Viehzucht in den Pampas durch Verkehrsschwierigkeiten behindert. Während der regenreichen Monate war der typische Ochsenwagen mit seinen riesigen Radscheiben für den aufgeweichten Lehmboden völlig ungeeignet. Es fehlte an geeigneten Transportmitteln.

Durch Gesetz der Provinz Buenos Aires vom 12. Juni 1854 wurde einer Gruppe britischer und argentinischer Residenten in Buenos Aires der Sociedad del Camiño de Hierro de Buenos Aires al Oeste die Konzession zum Bau einer etwa 10 km langen Bahn von Buenos Aires nach Flores (damals eine Vorstadt, heute mitten im Weichbild von B. A.) erteilt. Die Verwendung von Pferden anstatt Lokomotiven war vorgesehen. Die Eröffnung zwischen den Stationen Parque (heute Plaza Lavalle) und Plaza de Flores erfolgte am 30. August 1857.

Das erste rollende Material war für Britisch-Indien bestimmt gewesen, wurde dann aber im Krimkriege verwendet. Die Spurweite betrug 5 Fuß 6" (1,676 m). Diese zufällige Wahl der ungeeigneten breiten Spur bewirkte, daß Argentinien lange daran festhielt, und heute 24 000 km dieser Spurweite hat. In den ersten beiden Wochen wurden 15 000 Personen befördert. Innerhalb eines Jahres mußten 40 Güterwagen, zwei weitere Lokomotiven und ein Personenwagen mit 60 Sitzen neu beschafft werden.

Da sich die Gesellschaft dauernd in Schwierigkeiten befand, übernahm die Regierung von Buenos Aires die Linie mit dem 1. Januar 1863. Die Verlängerung der Bahn bis Moreno, 96 km, und Chivilcoy, 158 km,

wurde 1865 bzw. 1866 fertiggestellt. 1873 und 1874 wurde die Bahn nach Riachuelo und Catalinas am Hafen von Buenos Aires weitergeführt. 1882 ermächtigte die Provinzialregierung die Buenos Aires Western Rwy. zur Aufnahme einer Anleihe von 2 049 180 £ für den Bau von Zweiglinien nach Nueve de Julio, Pergamino, Saladillo und Alvear. Ende 1883 hatte die Bahn eine Länge von 555 km, das rollende Material bestand aus 39 Lokomotiven, 77 Personen-, 805 Güter- und 23 Gepäckwagen. Der große Endbahnhof in B. A. wurde 1896 fertiggestellt.

1887 beanstandete der Gouverneur der Provinz die Verwaltung der Bahn, weil 5 Mio £ für Erweiterungsbauten verschwendet seien. Die Betriebskosten waren so hoch, daß sich die Provinzialregierung zum Verkauf entschloß. Die Zweiglinie Temperley—Canuelas wurde an die B. A. Great Southern Rwy für 780 000 Gold-Pes. verkauft. Das Angebot eines britischen Syndikats von 41 Mio £ Gold-Pes. für die übrigen Teile der Bahn wurde 1890 angenommen, und im gleichen Jahr die Buenos Ayres Western Rwy. Co. in London gegründet. Zur Zeit des Verkaufs war die Gesamtlänge der Bahn 1050 km.

Das neue Syndikat verkaufte sofort etwa die Hälfte des Netzes. Die Linie Merlo—Saladillo, 150,4 km, wurde an die B. A. Great Southern für 1 032 930 £, die Linien Luján—Junin und Pergamino—San Nicolas an die Central Argentine Rwy. für 2 017 550 £ verkauft. Die Ringuelet—Brandsen-Zweiglinie (38,7 km) ging an die Ensenada für 1 222 744 Gold-Pes. Die Gesamtlänge der Western Rwy verringerte sich auf 534 km. Die Eröffnung der Verlängerung nach Toay im Jahre 1897 brachte das Netz wieder auf 960 km. Zehn Jahre später hatte die Bahn eine Länge von 1950 km und ferner 333 km im Bau.

Die Elektrifizierung der Vorortstrecken von Buenos Aires begann 1923. Am 30. Juni 1938 hatte das Netz eine Betriebslänge von 3099 km, die sich aus folgenden Linien zusammensetzen:

Once—Toay	615,025 km
Desvio—Chivilcoy	6,968 „
Intercambio—Altamira	0,483 „
Luján—La Basílica	1,978 „
Pehuajó—Tres Lomas	117,571 „
Suipacha—Colonia Alvear y Soitúé . . .	790,777 „
Olascoaga—Telen y Metileo—Arizona . .	611,173 „
Bragado—Bayauca	81,223 „
Lincoln—Timote	88,099 „
Los Toldos—Roberts e Ingeniero Luiggi .	325,843 „
Gorostiaga—Anderson	69,151 „
Trenque—Lauquen—Carhué	131,504 „
La Zanja—González Moreno	73,764 „
Valentín Gómez—Winifreda	119,175 „
Verschiedene Zweiglinien, Weichen u. a. .	66,158 „
	<hr/>
	3098,892 km

Die Hauptfrachten bestehen zu 40 % aus Getreide, zu weiteren 40 % aus anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen und zu 12 % aus Brennstoffen und allgemeinen Gütern. Der Güterverkehr erreichte 1919 mit 4,8 Mio t die bisherige Höchstziffer, der Personenverkehr war 1930 mit 27,3 Mio am höchsten.

Um den Betrieb ihrer Bahnen wieder auf eine bessere Grundlage zu stellen, sind die Buenos-Aires Western und die B.-A. Great Southern Railway im Jahre 1935 (Erlaß vom 15. Juni 1935) eine Betriebsgemeinschaft eingegangen. Der finanzielle Status und die Rechnungslegung der Gesellschaften blieben unverändert, beide wurden aber nunmehr zum Vorteil der Allgemeinheit sowie erhöhter Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit sowohl in London wie in Argentinien als Einheit verwaltet.

Keine Gesellschaft konnte 1934/35 eine Verzinsung ihres gewöhnlichen Stammkapitals herauswirtschaften, und keine verdiente genug, um die Zinsen für die Obligationen und Vorzugsaktien zu zahlen, obwohl alle, mit Ausnahme der Buenos Aires and Pacific Rwy, bisher ihre Obligationen verzinst hatten. Die Notlage, in welche die Gesellschaften trotz größter Einschränkungen und Neuordnung der Betriebe und Verwaltungen geraten waren, kam in dem Sturz ihrer Börsenwerte von 90 Mio £ im Jahre 1929 (Höchstkurse) auf etwa ein Zehntel dieses Betrages im Jahre 1935 zum Ausdruck.

The Buenos Ayres Great Southern Railway Co. Ltd.
(Ferrocarril Su de Buenos Aires.)

Spurweite 1,676 m.

Dieses Eisenbahnsystem durchzieht den größten und ertragreichsten Teil der Provinz Buenos Aires und hatte 1938 eine Gesamtlänge von 6938,754 km, nicht eingerechnet ein Netz von 373 km Decauville-Bahnen (Spurweite 0,60 m), d. h. Schmalspur-Zubringerbahnen für landwirtschaftliche Zwecke im Südosten der Provinz:

Seccion Balcarre	147 km
„ Cascallares	94 „
„ Copetonas	62 „
„ Oreme	70 „
Zusammen	<u>373 km</u>

Die Linien der B. A. S. Rwy bedienen alle wichtigen Seehäfen der Ostküste¹, während eine Linie nach Westen über die Ölfelder von Neuquen hinaus bis an den Fuß der Anden reicht. Die Gesellschaft wurde 1862 gebildet, um eine dem Herrn E. Lumb auf 40 Jahre erteilte Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahnlinie von Buenos Aires nach Chacomus zu übernehmen. Ein Provinzialgesetz vom 28. August 1863 sah die Verlängerung bis Dolores vor.

¹ Buenos Aires, Mar del Plata, Bahia Blanca, Carmen de Patagones.

Buenos Aires Western Railway, Limited.

Spurweite: 1,676 m

Betriebsergebnisse 1928/29 (I. VII.) bis 1937/38 (30. VI.), zusammengestellt nach den Reports of the Directors der betreffenden Jahre.

Archiv für Eisenbahnwesen. 1940.

Betriebsjahr endend 30. VI.	Betriebslänge des Netzes km	Personenverkehr			Güterverkehr						lebend Viehverkehr			Ein- nahm. a. Güter-u. Vieh- verkehr Mio £	Gesamt- Roh- Ein- nahmen £	Be- triebs- kosten £
		beförd. Personen		Einnahmen a. Ge- päckfracht, Paket- beförd., Telegr. pp. £ Mio	Brot- getreide to Mio	Mais to Mio	Steine to 000	Wolle to 000	Allge- meine Güter to Mio	Gesamt- Güter- verkehr to Mio	Gesamt- Vieh- verkehr Mio Stück	davon Rinder Mio Stück	davon Schafe Mio Stück			
		Zahl Mio	Einnahm. £ Mio													
1928/29	3100	23,56	1,16	0,57	1,22	0,48	5,4	13,5	1,10	2,81	9,97	2,63	6,62	3,54	5,28	3,46
1929/30	3100	27,43	1,12	0,49	0,75	0,23	25,5	8,6	1,06	2,07	9,46	2,66	6,18	2,76	4,38	3,34
1930/31	3100	26,88	1,03	0,42	0,53	0,48	23,7	11,2	0,88	1,93	9,12	2,27	6,40	2,38	3,82	3,04
1931/32	3100	24,50	0,88	0,41	0,76	0,72	27,2	10,1	0,69	2,22	8,56	2,15	5,00	2,45	3,73	2,90
1932/33	3100	22,40	0,77	0,41	0,88	0,33	37,6	13,7	0,67	1,93	5,86	2,50	2,82	2,37	3,55	2,89
1933/34	3106	20,89	0,74	0,44	0,89	0,35	40,9	14,7	0,75	2,05	4,47	2,63	1,22	2,47	3,61	2,84
1934/35	3106	20,80	0,77	0,37	0,79	0,38	45,0	13,4	0,84	2,07	4,42	2,77	1,08	2,37	3,51	2,95
1935/36	3106	20,00	0,75	0,37	0,58	0,49	50,6	11,8	0,84	1,97	4,30	2,74	1,00	2,39	3,50	2,92
1936/37	3106	21,69	0,81	0,40	0,67	0,39	104,0	13,7	1,00	2,19	4,47	2,78	1,18	2,53	3,74	2,97
1937/38	3106	23,59	0,86	0,36	0,21	0,25	207,0	9,6	1,09	1,76	4,54	2,87	1,10	2,11	3,34	2,89

Betriebsjahr endend 30. VI.	Rein- gewinn Mio £	Be- triebs- Koeffizient Prozent	Dividende auf gewöhnl. Aktien (ab- zögl. Steuer) Prozent	Gesamt- to-km Milliarden km	Gesamt- Zug-km Mio km	Je Zug-Kilometer			Durchschnitts-Einnahmen			Zahl der Reisenden je Netz-km Zahl	Güter-to einschl. lebend Vieh je Netz-km Zahl							
						Ein- nahmen s	Aus- gaben s	Gewinn d	je Reis- ender s	je Güter-to und lebend Vieh £				je Netz-km £						
										s	d			s	d	s	d			
1928/29	1,82	65,55	7	1,06	9,95	10	7 1/4	6	11 1/2	3	7 3/4	11 3/4	—	15	7 3/4	1701	14	3	7599	1463
1929/30	1,04	76,25	5	0,86	10,02	8	9	6	8	2	1	9 3/4	—	14	7 1/2	1413	6	9	8848	1219
1930/31	0,78	79,60	0	0,78	9,63	7	11 1/4	6	3 3/4	1	7 1/2	9 1/4	—	13	10 1/2	1232	18	10	8670	1107
1931/32	0,83	77,87	0	0,86	8,94	8	4	6	6	1	10	8 1/2	—	13	5 1/2	1203	4	1	7904	1174
1932/33	0,65	81,60	0	0,82	8,55	8	3 1/2	6	10 1/4	1	5 1/4	8 1/4	—	14	0	1144	0	2	7255	1089
1933/34	0,77	78,58	0	0,86	8,77	8	2 3/4	6	5 1/2	1	9 1/4	8 1/2	—	14	2 3/4	1162	18	11	6726	1120
1934/35	0,56	83,94	0	0,82	8,79	8	0	6	8 1/2	1	3 1/2	8 3/4	—	13	3 3/4	1131	2	1	6696	1148
1935/36	0,58	83,41	0	0,81	8,83	7	11 1/4	6	7 1/2	1	3 3/4	9	—	13	10	1127	15	8	6439	1111
1936/37	0,76	79,56	0	0,84	9,09	8	2 3/4	6	6 1/2	1	8 1/4	9	—	13	8 1/4	1202	14	4	6984	1188
1937/38	0,45	86,56	0	0,73	9,08	7	4 1/4	6	4 1/2	0	11 3/4	8 3/4	—	13	9 1/4	1075	6	11	7593	1066

Verkehrs- und Wirtschaftsfragen Argentiniens.

637

Die Teilstrecke Constitution—Jeppener—Chacomus wurde 1865 eröffnet. Das Aktienkapital betrug anfangs 750 000 £, für 700 000 £ war ursprünglich eine Zinsgarantie von 7 % vorgesehen, die aber 1870 durch eine einmalige Zahlung von 10 000 £ abgelöst wurde. Die Provinzial-Regierung verpflichtete sich ferner zur Zahlung von 500 £ für jede weitere Meile, die während der Dauer des Kontraktes gebaut wurde. Bis 1870 wurden keine neuen Linien gebaut. 1870 begann der Bau der Verlängerung bis Ayacucho. 1883 war die Linie bis Tandil und 1884 bis Bahía Blanca vollendet. Auf Grund einer Konzession wurde 1885 in Bahía Blanca eine Mole mit Lade- und Löscheinrichtungen geschaffen. 1886 wurde die Linie nach Mar del Plata eröffnet. Das Netz erreichte damit eine Länge von 1320 km. Das Aktienkapital betrug 8 Mio £, verteilt auf 400 Aktionäre (1927: Kapital 8 Mio £ und über 100 000 Aktionäre.

1890 erwarb die Gesellschaft von der Buenos Ayres Western Rwy (Ferrocarril Oeste) die Linie 25 del Mayo—Lobos. 1898 wurden durch Kauf die Linien der Compania del Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de la Ensenada übernommen. Der Ausbau des Netzes ging schnell vorwärts.

1899 wurde die Linie Bahía Blanca—Neuquén eröffnet. Ende 1899 hatte das Netz eine Länge von 2290 km; das Aktienkapital betrug 21 012 230 £. Infolge des schnellen Wachstums der Stadt Bahia Blanca mußten die Hafenanlagen erweitert werden. Der Hafen von Ingeniero White, eine Gründung der B. A. S. Rwy erhielt doppelgleisigen Anschluß. Infolge der Verbesserungen stieg die Getreideverschiffung von 273 000 t im Jahre 1902 auf 876 000 t im Jahre 1905. Auch der Bau der Süddocks in Buenos Aires wurde von der B. A. S. Rwy finanziert und durchgeführt.

Anfang 1921 übernahm die B. A. S. Rwy von der Pacific Rwy die Konzession für den Bau der Zweiglinie der Bahía Blanca and North Western Rwy von Bahía Blanca nach Stroeder, 109 Meilen. 1922 wurde diese Linie um 93 km bis Carmen de Patagones verlängert. 1924 trat die B. A. S. Rwy an Stelle der B. A. and Pacific Rwy als Garant des Kapitals und der Zinsen für die Schuldverschreibungen (Debenture Stock) der Bahía Blanca and Northwestern Rwy, gleichzeitig übernahm sie den Betrieb dieser Bahn (764 englische Meilen) und den des Hafens von Galvan, ein bedeutender Getreide-Ausfuhrhafen bei Bahía Blanca.

1935 übernahm die B. A. Southern Rwy die Verwaltung der Buenos Aires Western Rwy (Ferrocarril Oeste de Buenos Aires).

Die heutige Länge des Netzes (1937) beträgt 6938,754 km, die sich aus folgenden Strecken zusammensetzt:

Buenos Aires Great Southern Rwy Co. (Ferrocarril Sud de Buenos Aires) eigenes Netz	} Buenos Ayres Great Southern Railway Co.
Ensenada and South Coast Rwy (Ferrocarril	
Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud)	

Buenos Aires—Bahía Blanca (via Maipú, Tandil Tres Arroyos) mit Zweiglinien nach den Steinbrüchen	784,005 km
Buenos Aires—Bahía Blanca (via Temper- ley, Cañuelas, Las Floras, Azul, Prin- gles mit Abzweigungen nach den Stein- brüchen	686,220 „
Olavarría—La Madrid—Bahía Blanca und Abzweigungen	363,214 „
Canuelas—Lobos—Bolívar—Saavedra y Carhué—Rivera	599,514 „
Bahía Blanca—Neuquen und Anschlüsse nach Ing. White	560,808 „
Neuquén—Zapala	187,255 „
Bahía Blanca—Patagones	268,975 „
Cipolletti—Contraalmirante Cordero . .	30,181 „
Maipú—Mar del Plata	138,818 „
Mar del Plata—Miramar	49,174 „
Dionisia—San Agustín	53,101 „
Chas—Ayacucho	140,690 „
Ayacucho—Necoches	198,051 „
Guido a Juancho y Vivotatá	167,700 „
Gardey a Defferrari—Copetonas	258,210 „
Dorrego—Copetonas	73,630 „
Barrow al Noroeste (J. E. Barra)	60,016 „
Barrow—Lobería	145,274 „
Altamirano—Las Flores	120,333 „
Las Flores—Tandil	150,688 „
Merlo a Lobos y General Alvear	199,868 „
Saladillo—San Enrique	56,189 „
General Alvear—Olavarría	103,409 „
Olavarría—Vela	94,466 „
Tandil—Las Nutrias und Zweiglinien nach den Steinbrüchen	126,422 „
F. J. Mecks—Tandil	40,811 „
Azul—Dorrego	291,761 „
Vergara—Lezama	66,436 „
Lobos—Navarro	23,488 „
Alta Vista—Darregueira	43,834 „
Bolívar—Pringles	194,492 „
General Alvear—Pigüé—Ombú	281,641 „
Buenos Aires—La Plata und Anschlüsse .	130,294 „
Tolosa—Ensenada	6,974 „
Ringuelet—Coronel Brandsen	39,381 „
Seccion Ensenada y Costa Sud	175,610 „
Verschiedene Weichen, Anschlüsse und kleine Zweiglinien	27,821 „
Gesamt:	6938,754 km

The Buenos Aires Great Southern Railway Company, Limited (einschl. der auf Grund eines Abkommens betriebenen Linien). Betriebsergebnisse 1928/29—1937/38. (30. VI.) Spurweite 1,676 m

Betriebsjahr endend 30. VI.	Durchschnittl. Betriebslänge des Netzes in km	Personenverkehr			Güterverkehr						Lebend Vieh			Gesamt-Einnahm. a. Güter- u. Vieh- verkehr Mio £	Gesamt-Einnahm. a. Pers.- u. Güter- verkehr Mio £	Betriebskosten Mio £
		Beförd. Person.- Zahl Mio	Einnahm. a. Person.- Verkehr Mio £	Einnahmen a. Gepäck- u. Paket- beförd., Telegr. pp. Mio £	Getreide Mio t	Mais Mio t	Steine Mio t	Wolle 000 t	Allgemeine Güter Mio t	Gesamt- Güter- verkehr Mio t	Gesamt- Menge Mio Stück	davon Rinder Mio Stück	davon Schafe Mio Stück			
1928/29	7622	59,49	3,14	2,05	2,92	0,30	0,47	71,3	4,50	8,27	8,93	2,35	5,94	7,87	13,06	8,75
1929/30	7901	60,51	3,13	1,93	2,49	0,17	0,43	60,3	4,44	7,60	8,59	2,20	5,88	7,16	12,21	8,78
1930/31	8088	59,52	3,06	1,71	2,29	0,36	0,58	74,6	3,91	7,22	9,04	2,12	6,47	6,57	11,35	7,96
1931/32	8168	55,92	2,68	1,60	2,66	0,63	0,52	44,4	3,46	7,31	8,66	1,87	6,26	6,28	10,56	7,42
1932/33	8168	54,88	2,61	1,65	3,28	0,31	0,41	77,3	3,17	7,25	8,63	2,07	5,96	6,31	10,56	7,42
1933/34	8175	53,07	2,65	1,59	3,37	0,43	0,34	75,5	3,02	7,24	9,23	2,02	6,43	6,27	10,51	7,35
1934/35	8184	52,89	2,65	1,71	3,70	0,40	0,31	71,6	3,50	7,99	8,39	2,16	5,52	6,59	10,96	7,57
1935/36	8183	48,73	2,51	1,49	2,12	0,52	0,35	68,6	4,04	7,10	9,43	2,38	6,32	5,92	9,92	7,24
1936/37	8182	51,57	2,70	1,69	2,56	0,66	0,38	75,8	4,82	8,50	8,94	2,42	5,79	6,60	10,99	7,33
1937/38	8182	56,31	2,89	1,66	1,86	0,34	0,51	51,9	5,27	8,04	8,68	2,65	5,39	6,32	10,88	7,73

Betriebsjahr endend 30. VI.	Rein-Einnahm. Mio £	Betriebskoeffizient Prozent	Dividende Prozent	Geleistete to-km Gesamt Milliarden km	Gesamte Zug-km Mio km	Je Zug-Kilometer			Durchschnitts-Einnahmen			Beförderte Personen je Netz-km Zahl	Beförderte Güter-to je Netz-km Zahl							
						Einnahmen s	Ausgaben d	Gewinn s	je beförderter Person s	je to Güter oder lebend Vieh s	je Netz-km									
											d			d	d	£	s	d		
1928/29	4,31		8	2,64	22,56	11	7	7	9	3	10	1	0 ³ / ₄	16	0 ³ / ₄	1714	7	0	7805	1287
1929/30	3,43	71,91	6	2,55	23,96	10	2 ¹ / ₂	7	4	2	10 ¹ / ₂	1	0 ¹ / ₂	15	9 ³ / ₄	1545	19	0	7668	1146
1930/31	3,39	70,13	1	2,51	23,61	9	7 ¹ / ₂	6	9	2	10 ¹ / ₂	1	0 ¹ / ₄	15	2 ¹ / ₄	1403	3	2	7369	1070
1931/32	3,14	70,26	—	2,46	21,91	9	7 ³ / ₄	6	9 ¹ / ₄	2	10 ¹ / ₂	0	11 ¹ / ₂	14	7	1293	0	7	6857	1055
1932/33	3,14	70,23	—	2,36	20,63	10	2 ³ / ₄	7	2 ¹ / ₄	3	0 ¹ / ₂	0	11 ¹ / ₂	14	7 ¹ / ₄	1292	18	8	6667	1058
1933/34	3,17	69,87	—	2,28	21,00	10	0 ¹ / ₄	7	0	3	3 ¹ / ₄	1	0	14	6 ¹ / ₄	1286	7	10	6491	1057
1934/35	3,38	69,10	—	2,51	21,89	10	0	6	11	3	1	1	0	14	0 ¹ / ₄	1338	18	4	6462	1150
1935/36	2,68	72,99	—	2,50	22,49	8	9 ³ / ₄	6	5 ¹ / ₄	2	4 ¹ / ₂	1	0 ¹ / ₄	13	7 ³ / ₄	1212	10	4	5955	1061
1936/37	3,66	66,67	—	2,77	24,29	9	0 ¹ / ₂	6	0 ¹ / ₂	3	0	1	0 ¹ / ₄	13	1 ¹ / ₂	1343	9	5	6303	1231
1937/38	3,15	71,05	—	2,89	26,77	8	1 ¹ / ₂	5	9 ¹ / ₄	2	4 ¹ / ₄	1	0 ¹ / ₄	13	0 ¹ / ₂	1329	14	9	6882	1185

Das Aktienkapital der Gesellschaft betrug Ende des Betriebsjahres 1937/38 am 30. Juni 1938 72 467 530 £.

Der Güterverkehr besteht zu rund 40 % aus Getreide, der Anteil von Kohle und Brennstoffen, sowie allgemeinen Gütern schwankt zwischen 30 und 40 %.

Bewässerungsanlagen der B. A. Great S. Rwy : Eine Linie der Gesellschaft führt durch die nationalen Territorien Rio Negro und Neuquén über 800 km nach Westen. Die bedeutenden Bewässerungsanlagen, welche die Bahn für Rechnung der Regierung im Tal des Rio Negro geschaffen hat, haben den Charakter des Gebiets völlig verändert. Ein 130 km langer Hauptkanal und zahlreiche Seitenkanäle bewässern ein großes Gebiet, das mit Wein, Obstbäumen und anderen Früchten sowie Alfalfa bepflanzt ist. Den Hauptkanal speist der durch einen 500 m langen Damm aufgestaute Neuquén-Fluß. Die Bahngesellschaft fördert den Fruchtanbau im Tal des Rio Negro auf jede Weise und unterhält u. a. ein Obstbauversuchsanstalt in Cinco Saltos. Schon heute ist dieses Tal ein bedeutendes Anbaugebiet für Äpfel, Birnen, Trauben u. a. Die Kühleinrichtungen für Lagerung, Transport und Ausfuhr der Früchte werden immer mehr vervollkommenet, aber gegenüber den Kalifornischen Obstzüchtern sind die Gesteungskosten noch etwas hoch. Die argentinischen Frucht-Verteiler verschifften 1938 für Rechnung der Obstpflanzler im Tal des Rio Negro 21 156 t oder 465 068 Kisten gegen 388 671 Kisten 1937.

VII. Straßenbau und Kraftverkehr.

Das heutige Straßennetz entspricht in keiner Weise den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs. Seit Errichtung des „Bundes-Straßenamtes“ — Direccion Nacional de Vialidad — im Jahre 1933 sind aber sehr bedeutende Fortschritte im Straßenbau gemacht worden. Argentinien ist entschlossen, im Lauf eines Jahrzehnts ein Netz erstklassiger Hauptverkehrsstraßen — Caminos Nacionales und Caminos Provinciales — im ganzen Lande zu schaffen. Überall herrscht eine intensive Tätigkeit im Straßenbau.

Die Gesamtlänge des Straßennetzes betrug 1938 426 119 km, davon waren 393 248 reine Erdstraßen, 18 908 hatten eine gebesserte Erddecke, während 13 963 eine feste Decke von Macadam, Asphalt, Teer oder Zement hatten. Eine andere amtliche Veröffentlichung, der Straßenatlas — Atlas Vial Argentino Red Nacional de Caminos y Caminos Provinciales, Buenos Aires 1938 —: zählt nur die Bundes- und Provinzialstraßen auf, welche dem Kraftverkehr dienen und regelmäßig unterhalten werden.

Das Straßennetz

0 50 100 200 300 400 500 km



Die Hauptstädte der gleichnamigen Provinzen oder Territorien sind unterstrichen, andernfalls ist der Name der Provinz pp besonders eingetragen.

Dieses Hauptstraßennetz hatte 1938 eine Gesamtlänge von 48 726 km, davon waren für den Lastkraftverkehr 25 516 km während des ganzen Jahres, die übrigen bei günstiger Witterung benutzbar (siehe Karte und Tabelle).

Zunächst ist der Bau von 14 National- oder Bundesstraßen als Straßen I. Ordnung in Angriff genommen, die von Buenos Aires in allen Richtungen ausstrahlen, südwärts nach Patagonien, westwärts nach Chile und nordwärts nach Paraguay und Brasilien. Zu den wichtigsten, deren Bau nachdrücklich betrieben wird, gehören: 1. Straße Nr. 9: Buenos Aires—Córdoba, 739 km, mit späterer Verlängerung über Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy bis zur bolivianischen Grenze, als argentinischer Teil der entstehenden „All-Amerikanischen Hochstraße“. Die Kosten sind auf 40 Mio Pes. Pap. veranschlagt. Der erste Abschnitt, 356 km, Buenos Aires—Rosario, teils in Beton, teils in Macadam ausgeführt, wurde im Januar 1937, der zweite, 383 km, von Rosario nach Córdoba im Juni 1937 eröffnet. 2. Buenos Aires—Mendoza. 3. Buenos Aires—Mar del Plata, 1938 eröffnet. 4. Buenos Aires—Bahía Blanca.

Die Mittel für den Straßenbau werden einmal durch die Treibstoffsteuer aufgebracht, die 5 % bei allen Verkäufen von Benzin und 15 % auf die Großhandelsumsätze in Schwerölen beträgt. Eine weitere Einnahme bildet die schon erwähnte Besteuerung der fremden Eisenbahnen auf Grund des Mitre-Gesetzes mit 3 % der Reineinnahmen. Das Aufkommen aus der Treibstoffsteuer und den anderen Abgaben für den Straßenbau belief sich 1935 auf rund 100 Mio Pes. Pap., eine große Summe im Vergleich mit den früheren Aufwendungen, aber doch nicht ausreichend für den Ausbau eines angemessenen Netzes für das große Land. 60 % der Benzin- und Schwerölsteuer werden für den Bau von Bundes-(Nationalen)Straßen verwendet, 40 % dienen als Subvention für die Provinzialregierungen, die bis zu 50 % der Kosten eines bundesstaatlicherseits genehmigten Straßenbauprojektes erhalten.

1936 brachte die Treibstoffsteuer 50 Mio Pes. gegen 47,8 im Jahre 1935. Schätzungsweise haben Bundesregierung und Provinzen von Juni 1933 bis Ende 1937 278 Mio Pes. Pap. für den Straßenbau aufgewendet, und rund 30 000 km guter Straßen neu geschaffen oder bestehende verbessert. In den 71 Jahren 1858 bis 1929 wurden insgesamt 151,5 Mio für den Straßenbau aufgewendet, von 1930 bis 1932 60,5 Mio. Das Straßenbauamt verausgabte in den ersten fünf Jahren seines Bestehens (1933 bis 1937) für Bundesstraßen 206 Mio Pes., davon 64,8 Mio im Jahre 1937 und 62,8 Mio 1936. Als Subventionen für Provinzial-Straßenbau wurden 1937 18 Mio Pes. und 1936 13,3 Mio, ferner für die Unterhaltung der Provinzialstraßen 1937 4,2 und 1936 2,8 Mio Pes. gewährt. An Beihilfen wurden 1938 72 Mio und für Zubringerstraßen der Eisenbahnen 14,4 Mio Pes. bewilligt.

Das Netz der argentinischen Bundes(National)- sowie der Provinzialstraßen.
(Red National de Camiños y Camiños Provinciales) nach dem Stande von 1938.
(Quelle: Atlas vial Argentino, 1938.)

Straße Nr.	Bezeichnung von bis nach	Länge in km	Länge der benutz- baren Strecke	
			während des ganzen Jahres	bei günstiger Witterung
1.	Buenos Aires—La Plata	61	61	61
2.	Buenos Aires—Mar del Plata	395	313	395
3.	Buenos Aires—Bahía Blanca—Viedma— Rawson—Gallegos—Ushuaia	3 323	2 663	3 323
5.	Buenos Aires—Santa Rosa	543	543	543
7.	Buenos Aires—San Luis—Mondoza—Frontera con Chile	1 298	546	1 298
9.	Buenos Aires—Rosario—Córdoba—Santiago del Estero—Tucumán—Salta—Injuy— La Quica	2 128	1 464	2 128
11.	Rosario—Santa Fé—Resistencia—Formosa— Clorinda	1 214	286	1 214
12.	Buenos Aires—Guaquaychú—Villaguay— Corrientes—Posadas—Puerto Aguirre	1 587	24	1 286
14.	Guaquaychú—Concordia—Curuzú Cuatía— Barracón	1 158	40	1 158
16.	Resistencia—Métan	836	44	592
18.	Concordia—Paraná	281	43	281
19.	Santa Fé—Córdoba	338	338	338
20.	Córdoba—Frontera con Chile	791	629	657
22.	Bahía Blanca—Neuquén—Pino Hachado . . .	830	811	830
23.	San Antonio Oeste—San Carlos de Bariloche .	664	664	664
25.	Rawson—Trelew—Las Plumas—12 de Octubre —Esquel	666	532	666
26.	Comodoro Rivadavia—Colonia Sarmiento— Paso Río Mayo	250	250	250
28.	San Julián—La Eleonora—Tamel Aike— Ruta 40	337	337	337
33.	Bahía Blanca—Rosario—Santiago del Estero	1 616	110	1 496
35.	Bahía Blanca—Córdoba	976	800	976
38.	Córdoba—La Rioja—Catamarca—Tucumán . .	808	729	808
40.	Guer Aike—Tecka—Zapala—San Rafael— Mendoza—San Juan—Villa Unión—Belén— San Antonio de los Cobres—Huaytiquina .	4 464	3 444	3 974
51.	Ruta 40—Frontera con Chile por Socompa . .	275	275	275
53.	Ruta 40—Antofagasta de la Sierra—Fiambalá— Tinogasta	438	193	405
55.	Injuy—San Pedro—Yacuiba	378	378	378
56.	El Carmen—Pampa Blanca—San Pedro . . .	63	63	63

Straße Nr.	Bezeichnung von bis nach	Länge in km	Länge der benutz- baren Strecke	
			während des ganzen Jahres	bei günstiger Witterung
59.	El Carril—La Poma—Ruta 40	249	189	189
61.	Rosario de la Frontera—La Banda	284	104	284
63.	Fiambalá—Chilenische Grenze	210	144	210
64.	Belén—Andalgalá—Catamarca—Lavalle— Santiago del Estero	493	369	493
65.	Concepción—Ruta 64	88	88	88
66.	Catamarca—Icaño—San Antonio	108	19	108
67.	Las Cañas—La Viña	52	52	52
69.	Monteros—Colalao	150	16	16
72.	Villa Unión—Vinchina	58	58	58
74.	Patquía—Nonogasta	117	117	117
75.	La Rioja—Aimogasta—Alpasinche	213	196	213
76.	Aimogasta—Mazán—Chumbicha	93	93	93
79.	Gobernador Gordillo—Quines	254	254	254
81.	Formosa—Vespucio	617	—	80
83	Juárez—Chilenische Grenze	100	—	90
84.	Pilcomayo—Ruta 81	110	—	92
86.	Clorinda—Colonia Alfonso	58	25	58
87.	Presidente Roque Sáenz Peña—Fortin Lavalle— Las Lomitas	205	15	205
89.	Colonia Elisa—Zapallar	74	—	74
91.	Corzuela—Campo Largo	17	17	17
93.	Gancedo—Ojo de Agua	315	239	294
95.	Ceres—Villa Ángela—Ruta 16	415	—	415
97.	Ocampo—Puerto Ocampo	18	—	18
98.	Reconquista al Puerto	12	12	12
101.	Cataratas del Iguazú—Barracón	143	—	143
102.	El Dorado—La Gruta	125	—	125
105.	Tabay—Alba Posse	115	—	115
106.	Santa Ana—San Javier	82	82	82
110.	Posadas—San José	38	38	38
111.	Apóstoles — San Javier	75	75	75
114.	Puerto Queró—Santo Tomé	27	—	27
117.	San Roque—Bella Vista	34	34	34
119.	La Cruz—Ruta 14	96	—	96
120.	Puerto Goya—Paso Cerrito	73	—	73
121.	Paso de los Libres—Ruta 12	195	—	135
122.	Monte Caseros—Ruta 14	36	—	36
123.	Esquina—Ruta 126	30	30	30
126.	Paraná—La Paz—Sauce	362	65	362
128.	Concordia—San José de Feliciano	126	20	126
130.	Villaguay—Colón	113	12	113

Straße Nr.	Bezeichnung von bis nach	Länge in km	Länge der benutz- baren Strecke	
			während des ganzen Jahres	bei günstiger Witterung
131.	Paraná—Nogoyá—Ruta 12	213	16	213
132.	Diamante—Crespo	38	38	38
133.	Nogoyá—Victoria	45	18	45
134.	Basavilbaso—Concepción del Uruguay	64	16	64
136.	Puerto Ruiz—Gualeguaychú	92	4	92
143.	San Rafael—Winifreda	551	205	551
146.	San Luis—San Francisco—Villa Dolores	240	92	240
148.	Epupel—General Acha—Mercedes—Villa Dolores—Soto	937	430	937
150.	Santa Rosa—Paso Algarrobo—Puelen—25 de Mayo—Cipolletti	554	50	554
152.	Valle Argentino—La Japonesa—Chelforó	343	343	343
154.	Jacinto Aráuz—Ruta 22	136	136	136
156.	La Cumbre—Ascochinga—Jesús María	61	61	61
157.	Sarmiento—Frias—Lavalle	318	216	318
159.	Villa María—Meridiano V—Caster	435	—	435
160.	Villa María—Río Cuarto—Mercedes	247	100	247
164.	San Justo—Arrufó.	128	128	128
165.	Arrufó—San Francisco	175	175	175
166.	Recreo—Rafaela—Fraga	127	79	127
167.	Crespo—San Javier	60	60	60
168.	Santa Fé—Helvecia	98	38	98
172.	Arocena—Cañada Rosquín	66	66	66
173.	Barrancas—Puerto Aragón	6	6	6
174.	Maciel—Puerto Gaboto	8	8	8
175.	San Lorenzo—Puerto San Martín	2	2	2
177.	Villa Constitución—Santa Teresa—Chapuy	154	154	154
178.	Rosario—Santa Teresa	67	67	67
186.	Pergamino—La Carlota—Río Cuarto.	401	350	401
187.	Pergamino—Cañada de Gómez	163	—	163
188.	Pergamino—Larroude	352	25	352
191.	San Pedro—Chacabuco	139	139	139
193.	Campana—Ruta 7	61	34	61
195.	Buenos Aires—Tigre	26	26	26
197.	San Fernando—Ruta 9	20	20	20
200.	Merlo—Marcos Paz—Navarro	66	—	66
201.	6 de Septiembre—Marcos Paz	30	30	30
203.	Bancalari—General Sarmiento	25	25	25
205.	Buenos Aires—Bolívar	333	60	333
210.	Buenos Aires—San Vicente—Brandsen	56	45	56
215.	La Plata—Monte	106	106	106
226.	Mar del Plata—Pehuajó	535	535	535

Straße Nr.	Bezeichnung von bis nach	Länge in km	Länge der benutz- baren Strecke	
			während des ganzen Jahres	bei günstiger Witterung
227.	Napaleofú—Quequen—Necochea—Tres Arroyos	270	270	270
231.	Chos Malal—Norquin—Codihué	176	176	176
234.	Neuquén—Laguna Auquincó	320	32	179
235.	Zapala—Paso del Arco	105	20	105
237.	Arroyito—Paso Flores	388	388	388
241.	Senillosa—Chasico	191	191	191
242.	General Roca—Ingeniero Jacobacci Norquincó	488	375	488
244.	Sierra Colorada—Ingeniero Jacobacci—Comallo	287	80	287
247.	Choele—Choele—General Conesa	175	—	155
248.	Rio Colorado—Conesa—Carmen de Patagones	289	289	289
250.	Choele—Choele—General Conesa—Viedma . .	283	56	283
251.	General Conesa—San Antonio Oeste	93	93	93
256.	Caleta Valdez—Ruta 3	133	96	133
258.	Puerto Madryn—El Maitén—San Carlos de Bariloche	794	140	794
259.	El Bosón—Esquel—Grenze von Chile	222	34	100
262.	Puerto Madryn—Verbindung der Straßen 25 und 3	72	72	72
264.	Gobernador Costa—Rio Pico—Chilenische Grenze	110	59	110
265.	Colonia San Martín—Pampa de Agnia	90	55	90
268.	Camaronés—Ruta 3	69	69	69
270.	Nueva Lubecka—Colonia Sarmiento—Ruta 26	276	276	276
272.	Paso Rio Mayo—Chilenische Grenze	117	117	117
273.	Huemules—Ruta 26	145	145	145
276.	Los Monos—Colonia Las Heras	91	91	91
277.	Colonia Las Heras—Holdich—Ruta 26.	347	92	247
279.	Fitz Roy—Colonia Las Heras—Pueblo Nacimiento	407	83	239
280.	Jaramillo—Ruta 3	155	—	155
281.	Antonio de Biedma—Puerto Descado	61	61	61
282.	Tellier—Ruta 3	46	46	46
284.	Ruta 40—Lago Posadas	103	—	103
285.	Ruta 40—Torres	103	—	103
288.	Santa Cruz—Cancha Rayada	347	66	347
289.	Santa Cruz—Monte León	23	23	23
290.	Ruta 3 — Lago Buenos Aires	302	170	302
292.	Ruta 40—Esperanza—Cancha Carreras	129	—	129
293.	Guer Aike—Comisaría El Turbio—Cancha Carreras	275	—	275
294.	Puerto Gallegos—Monte Aymond	69	—	69
Gesamt km		48 727	25 516	44 014

Ergänzende Straßen in den Nationalen Territorien

Territorium	Bezeichnung der Straße	Länge in km	Brauchbarkeit	
			dauernd	bei günstiger Witterung
Misiones	a) Cerro Cora—Cerro Azul	22	22	22
	b) Candelasia—Oberá	65	18	65
Chaco	a) Resistencia—Puerto Bermejo	102	65	102
	b) Zapallar—Presidencia Roca	43	43	43
	c) Resistencia—Belén	47	17	17
	d) Makallé—Colonia Juan Penco	20	20	20
	e) Machagay al Norte	20	20	20
	f) Quitilipi—Colonia Uriburu	20	20	20
	h) Las Breñas—Juan Lavalle	50	50	50
	i) Charata—Villa Ángela	79	79	79
	j) Taco Pozo—Nueva Población	210	—	22
	k) Sáenz—Peña—Grenze der Provinz Salta	138	—	—
Formosa	a) La Francesa—Viamonte	55	—	55
	b) Pirané al Sud	60	60	60
	c) Fontana—Fortin Lavalle	75	75	75
Los Andes	a) San Antonio de los Cobres—Coranzuli	190	150	190
La Pampa	a) Abramo—Ruta 159	245	120	120
	b) Mirapampa—Ruta complementaria a	45	45	45
	c) Quemú—Quemú—Ruta complemen- taria b	18	18	18
	d) Quehué—Ruta 35	20	20	20
	e) Macachín—Ruta 35	61	61	61
	f) Guatraché—Perú	53	53	53
	g) Epupel—Pichí Machuida	155	60	155
	l) Carancho—La Reforma	116	56	60
	i) Curacó—Fortin Uno	75	—	75
	j) Paso Algarrobo—Santa Isabel	70	35	70
k) Meridiano V—Trebolares	20	20	20	
l) Chacharamendi—Limay Mahuida	95	—	—	
Rio Negro	a) Valcheta—Negro Muerto	160	—	160
	b) San Carlos de Bariloche—Laguna Trías	23	—	23
	c) Puerto Moreno—Llao—Llao	45	—	45
	d) San Antonio Oeste—Balneario Los Molinos	4	—	4
	e) Meneu—Bajada Colorada	50	—	50
	f) Viedma—Balneario Mazini	—	—	—

Territorium	Bezeichnung der Straße	Länge in km	Brauchbarkeit	
			dauernd	bei günstiger Witterung
	g) Juan de Garay—Benjamin Zorilla . . .			
	h) Ingeniero Jacobacci—Ruta 23			
	i) Ingeniero Jacobacci—Gastre			
	j) Sierra Grande—Ruta 3			
	k) Maquinchao—Gastre			
	l) Pragoaniyen—Ruta 244			
	m) Aquada—Cecilio—Conaniyeu			
	n) Cerro Policía—Tricacó.			
	o) Contraalmirante Cordero—Los Perales			
	p) Aguada de la Guerra—Ruta 242 . . .			
Neuquén	a) Chos Malal—Las Ovejas	70	27	70
	b) Ñorquincó—Copahué	49	10	49
	c) Zapala—Sainuco por Aluminé	150	20	150
	d) Catán Lil—Trafal—Junín de los Andes	191	75	191
	e) Sañico—Junín de los Andes	58	—	58
	f) Nahuél Huapí—Chilenische Grenze	95	—	95
Chubut	a) Esquel—Cholila	60	—	60
	b) Trevelín—Ruta 25	195	—	195
	c) Gaiman—Ruta 3	43	—	43
	d) Ruta 270—El Coite	140	—	140
	e) Colonia Sarmiento—Nueva Lubecka.	180	—	180
	f) Nueva Lubecka—Río Pico por Apeleg	160	—	160
	g) Verlängerung Ruta 268—Ruta 25 . . .	100	—	100
	h) Punta Ninfas—Ruta 3	80	—	80
Santa Cruz	a) Los Monos—Holdich	100	—	100
	b) Paso La Construcción—Mata Grande	192	—	192
	c) Cañadón León—Puente Chalia	135	—	135
	d) Lago Gardiel—Lai Aike	225	—	225
	e) Tapi Aike—Ruta 40	80	—	80
	f) Eperanza—Cerro Fortaleza	100	—	100
	g) Ruta 3—Puerto Coyle	5	5	5
	h) Colonia Las Heras—Caleta Olivia . .	120	—	120
Tierra del Fuego	a) Ruta 3—San Pablo	30	—	30
	b) Ruta 3—Lago Fagnano	120	—	120

Der Gesamtplan, dessen Durchführung aber stark abhängig von der Finanzlage ist, sieht Ausgaben in Höhe von 1 267 100 000 Pes. vor, davon entfallen 904,3 Mio auf Bundes- und 362,8 Mio Pes. auf Provinzial-Straßenbau (Buenos Aires Western Rwy, Report for the year ended

30. June 1938 S. 31). Bei dem jetzigen Bautempo kann das Zehnjahresprogramm, 1933 bis 1942, welches 315 Mio Pes. vorsieht, bereits 1939 durchgeführt sein. Falls die Obligationen, deren Verzinsung und Tilgung aus den Einnahmen des Straßenfonds erfolgen soll, im Betrage von 200 Mio Pes. ausgegeben werden, wie das Gesetz es vorsieht, können eine vorzeitige Erschöpfung der Baumittel verhindert und bis 1941 die ganzen 50 000 km an Straßen des 15-Jahresplanes von 1933 bis 1947 gebaut werden. Abgesehen von dem Mehrverbrauch an Benzin könnten die Einnahmen des Straßenamtes durch Ausdehnung der Steuer auf alle Erdöl-Derivate, soweit sie als Kraftstoff dienen, erhöht werden.

Nach einer Studienreise argentinischer Sachverständiger 1936 in den Vereinigten Staaten wurden folgende Grundsätze für den Straßenbau aufgestellt: Bau einer großen Zahl von Straßen, da Mangel an guten Straßen besteht. Bei der bisher nur geringen Verkehrsdichte sowie den knappen und teuren Baumaterialien ist die Verbesserung der Straßen möglichst wirtschaftlich unter Verwendung von Erde und den örtlich vorhandenen Stoffen durchzuführen. Die Straßenbreite sollte, abgesehen von besonderen Fällen, auf 6 m beschränkt werden. Eine kostspielige Straßendecke ist nur bei einem Teil der Hauptstraßen gerechtfertigt, weil von den vorhandenen rund 50 000 km nationaler Straßen nur 1730 km einen täglichen Verkehr von 300 Fahrzeugen je Kilometer aufzuweisen haben, weitere 14 000 einen solchen von 50 bis 300. Bei letzteren sind billige Baumethoden am Platze.

VIII. Der Luftverkehr.

Die internationalen Luftverbindungen Argentinienens wurden in den letzten Jahren weiter verbessert. Die deutschen und französischen Linien, welche Europa mit Santiago de Chile verbinden, machen Zwischenlandungen in Buenos Aires und Mendoza. Buenos Aires ist auch der Endpunkt der amerikanischen Linien, und zwar der atlantischen Route über Asuncion (Paraguay) und Porto Alegre (Brasilien) sowie der pazifischen Luftlinie über Córdoba, Mendoza, Santiago de Chile sowie Tucumán, Salta, Jujuy und La Paz (Bolivien).

Eine Mission der British Airways untersuchte im Juli 1938 die Möglichkeiten für die Einrichtung eines Luftverkehrs zwischen Großbritannien und Argentinien.

Für den inneren Luftverkehr Argentinienens stellte die Direccion General de Aeronautica Civil einen Plan auf, der bestehende, neu einzurichtende sowie Erweiterungen bestehender und geplanter Linien umfaßt:

A. Linien, die heute in Betrieb sind:

Linie 1: Buenos Aires—Mendoza.

„ 2: Bahía Blanca—Rio Grande (Feuerland).

B. Linien in Vorbereitung:

Linie 3: Buenos Aires—Formosa.

„ 4: Buenos Aires—Jujuy.

„ 5: Buenos Aires—Esquel.

Das Luftverkehrsnetz Argentiniens



C. Linien und Zweiglinien, die innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre einzurichten sind:

- Linie 6: Tucumán—Mendoza über Catamarca, La Rioja und San Juan.
 „ 7: Tucumán—Corrientes über Tintina, Saenz Peña, Resistencia.
 „ 8: Zweiglinie der Linie nach Formosa von Concordia nach Paraná, über Villaguay.
 „ 9: Zweiglinie von Corrientes nach Puerto Aguirre (Iguazu-Wasserfälle) über Posadas.
 „ 10: Verlängerung Mendoza—Neuquén über San Rafael. Diese Linie soll eine vollständige Längsverbindung an den Anden herstellen.
 „ 11: Zweiglinie Villa Maria—Villa Mercedes.
 „ 12: Villa Mercedes—Bahía Blanca.
 „ 13: Zweiglinie Rio Gallegos—Calafate (Lago Argentino).
 „ 14: Buenos Aires—Mar del Plata.
 „ 15: Zweiglinie Neuquén—Zapala.
 „ 16: Zweiglinie Bahía Blanca—Mar del Plata.
 „ 17: Verlängerung von Esquel nach Calafate über Tecka, Colonia San Martin, Colonia Sarmiento.

Einrichtungskosten der Linien:		Pes. Pap.
A. Bestehende Linien:		
Linie 1	Buenos Aires—Mendoza	1 850 000
„ 2	Buenos Aires—Bahía Blanca	2 420 000
B. In Vorbereitung:		
Linie 3	Buenos Aires—Formosa, 1060 km,	3 970 000
„ 4	Buenos—Jujuy, 1499 km	2 972 000
„ 5	Buenos Aires Esquel, 1557 km	2 697 000
C. Innerhalb von 5 bis 10 Jahren ab 1937 zu errichten:		
Linie 6	Tucumán—Mendoza	720 000
„ 7	Tucumán—Corrientes	540 000
„ 8	Concordia—Parana	390 000
„ 9	Corrientes—Puerto Aguirre	505 000
„ 10	Mendoza—Neuquén	195 000
„ 11	Villa Maria—Villa Mercedes	} benutzen Einrichtungen anderer Linien
„ 12	Villa Mercedes—Bahía Blanca	
„ 13	Rio Gallegos—Calafate	230 000
„ 14	Buenos Aires—Mar del Plata	270 000
„ 15	Neuquén—Zapala	215 000
„ 16	Bahía Blanca—Mar del Plata, benutzt Einrichtungen der Linie 2 und 7	—
„ 17	Esquel—Calafate	880 000
Zusammenfassung:		
Einrichtungskosten der bestehenden Linien		4 270 000
„	„ Linien in Vorbereitung	9 639 000
„	„ in den nächsten 5 oder 10 Jahren einzu- richtenden Linien	3 945 000
		17 854 000.

Die nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1937 und 1938

(dargestellt nach den Geschäftsberichten der Gesellschaft und den Berichten
des Verwaltungsrats).

Von

Dr. O. von Renesse in Köln.

Allgemeiner Überblick.

1. Der Personenverkehr, ausgedrückt in Personenkilometern, war 1937 um 9,1 % stärker als 1936; er ging 1938 um 3 % zurück.
2. Der Güterverkehr, ausgedrückt in Tonnenkilometern, war 1937 um 16,9 % stärker und 1938 um 17,4 % geringer als im Vorjahr.
3. Die Betriebseinnahmen stiegen 1937 um 17,6 % gegenüber dem Vorjahr, während sie 1938 um 5,4 % zurückgingen.
4. Die Betriebsausgaben steigerten sich 1937 um 15,1 % und 1938 um 2,4 % gegenüber dem Vorjahr.
5. Die Betriebszahl ging von 100,76 % 1936 auf 98,63 % 1937 zurück, während sie 1938 auf 106,78 % anstieg.
6. Das Jahr 1937 schloß mit einem Betriebsüberschuß von 36,8 Mio gegenüber einem Fehlbetrag von 17,5 Mio 1936. Demgegenüber weist das Jahr 1938 einen Fehlbetrag von 172,5 Mio auf.
7. Der Personalbestand steigerte sich 1937 um 3,9 % und verminderte sich 1938 um 10,8 % gegenüber dem Vorjahr. Am 31. Dezember 1938 betrug der Gesamt rückgang des Personals seit Gründung der Gesellschaft 31,9 %.

I. Finanzen.

1. Betriebsrechnung (Jahresabschluß).

E i n n a h m e n .

	Geschäftsjahr 1938	Geschäftsjahr 1937
Kapitel I		
Verkehrseinnahmen:		
Personen	784 939 985	786 031 037
Gepäck	6 382 844	6 011 527
Postpaketbeförderung	11 419 878	10 802 158
Güter	1 610 376 768	1 766 906 368
Kraftwagenverkehr	2 255 139	3 379 233
Beförderung für Rechnungen der Ministerien	67 394 692	56 879 040
Gesamtbetrag Kapitel I	2 482 769 306	2 630 009 363
Kapitel II		
Verschiedene Einnahmen	56 646 929	58 780 320
Gesamtbetrag der Einnahmen	2 542 416 235	2 688 789 683

A u s g a b e n .

	Geschäftsjahr 1938	Geschäftsjahr 1937
Kapitel I		
Allgemeiner Verwaltungsdienst und allgemeine Ausgaben	537 692 225	505 745 507
Kapitel II		
Bahnbewachung — Unterhaltung, bauliche Anlagen	296 202 069	300 733 896
Kapitel III		
Fahrmaterial	974 361 066	929 021 258
Kapitel IV		
Betriebs- und Verkehrsdienst	543 737 230	523 312 258
Kapitel V		
Erneuerung (Überweisung an den Erneuerungsfonds und die Erneuerungsreserve)	400 000 000	433 000 000
Zusammenfassung		
Gesamtbetrag der Einnahmen	2 542 416 235	2 688 789 683
Gesamtbetrag der Ausgaben	2 751 992 590	2 691 812 919
Abziehen: Anteil der Konten „Anlagezuwachs“ und Erneuerung an den Verwaltungskosten und sozialen Lasten	— 37 042 238	— 39 837 470
Gesamtbetrag der Ausgaben nach der Absetzung Nettoerlös	2 714 950 352	2 651 975 449
	—172 534 117	36 814 234
Betriebszahl	106,78%	98,63%

a) E i n n a h m e n .

Als Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs und der Erhöhung der Tarife im Januar und August 1937 stiegen die Einnahmen 1937 um 401,7 Mio gegenüber dem Vorjahr; das Jahr 1938 stand dagegen im Zeichen eines erheblichen Verkehrsrückgangs, der trotz Tariferhöhung im Januar 1938 zu einer Mindereinnahme von 146,6 Mio gegenüber 1937 führte.

b) A u s g a b e n .

Sie sind 1937 um 347,4 Mio gegenüber 1936 und 1938 um 62,9 Mio gegenüber dem Vorjahr gestiegen, und zwar die persönlichen Ausgaben infolge Erhöhung der Bezüge der Bediensteten in Anpassung an die Steigerung der Lebenshaltungskosten und der Zunahme der Zahl der Ruhestandsbeamten; die sächlichen infolge der Steigerung der Preise für Kohlen und sonstige Stoffe.

2. Anlagezuwachsrechnung.

Die Ausgaben für Anlagezuwachs wurden wie folgt gedeckt:

	Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft (in Mio Franken)	
	1937	1938
	Zuschüsse des Staatsschuldentilgungsfonds gem. Art. 11 des Ges. v. 23. 7. 1926 (10% des Erlöses von 5 Mia Vorzugsaktien)	499,9	499,9
Reinerlös der Anleihe von 1937	963,0	963,0
Deckung durch die verfügbaren Bestände der Gesellschaft	768,1	916,5
	2 249,0	2 379,4

Die Ausgaben für Anlagezuwachs verteilen sich wie folgt:

	1937	1938	Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft
Gleisanlagen und Bauwerke im Betrieb	36,0	31,6	1 198,5
Gleisanlagen und Bauwerke im Bau	26,3	21,3	187,4
Privatanschlüsse	1,0	0,9	6,7
Fahrzeuge	9,3	2,8	73,3
Durchgehende Güterzugbremse	0,5	—	372,8
Laufende Arbeiten am Betriebsmaterial	3,5	— 0,8	14,4
Ausrüstungsgegenstände	13,2	6,5	221,5
Rückkauf der Konzession der Eisenbahn von Gent nach Zelzate	—	—	36,0
Elektrisierung der Strecke Brüssel—Antwerpen:			
Streckenarbeiten	0,1	— 0,6	58,9
Fahrzeuge	0,6	0,2	42,5
Verbindungsbahn Brüssel Nord—Süd:			
Umbauarbeiten am Nord- und Südbahnhof Brüssel	—	58,6	58,6
Anteil an den allgemeinen Unkosten zu Lasten der Anlagezuwachsrechnung	10,7	9,7	108,6
	101,2	130,4	2 379,4

Infolge der Verlustabschlüsse der letzten Geschäftsjahre mußte die Gesellschaft Neuanlagen auf das unbedingt Notwendige beschränken.

Das Anlagekapital des belgischen Netzes belief sich 1926 auf 3640 Mio Goldfranken, Ende 1938 auf 3965 Mio Goldfranken, d. i. ein Zuwachs von 9 %.

3. Bilanz.

	in Mio Franken	
	1937	1938
Vermögen:		
Einlage des Staats (Art. 7 Satzung)	11 000,0	11 000,0
Anlagezuwachs	2 249,0	2 379,4
Unterschied gegenüber d. Nominalbetrag, zu amortisieren	112,2	110,2
Beihilfe des Staats zur Beschaffung von Wagen aus Ganzmetall (Ges. v. 22. I. 1932)	358,3	358,3
Aus dem Betrieb zu ziehendes Material	14,7	13,4
Betriebsvorräte	419,3	408,2
Wertpapiere	630,8	536,5
Kasse und Bankguthaben	330,9	148,0
Beteiligung und Anleihen an Wohnungsbaugesellschaften	46,8	46,0
Verschiedene Schuldner	320,7	289,6
Vortrag auf neue Rechnung	—	—
	15 879,3	15 969,7
Verbindlichkeiten:		
Kapital:		
Vorzugsaktien im Umlauf	9 923,0	9 846,0
Zurückgezahlte Aktien, ersetzt durch Genußscheine . .	77,0	154,0
Stammaktien	1 000,0	1 000,0
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen sich selbst:		
Erneuerungsfonds	1 654,9	1 739,7
Fonds zur Wiederauffüllung der Betriebsvorräte . . .	643,7	643,7
Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes d. Anteilscheine	151,8	149,5
Fonds zur Amortisierung des Anlagezuwachs	20,8	26,9
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen Dritte:		
Darlehen des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld (Art. 11 des Ges. v. 23. 7. 1926)	525,7	518,0
Anleihe 4% 1937	1 000,0	1 000,0
Anteilscheine 2% (Wagen aus Ganzmetall, Ges. v. 22. I. 1932)	358,3	358,3
Anteilscheine 1% (Wagen aus Ganzmetall, Übereinkommen von 1935)	274,0	280,0
Fonds zur Regelung von Renten und Entschädigungen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen	10,0	8,6
Noch zu zahlende Dividende und Zinsen aus früheren Geschäftsjahren	10,4	4,7
Verschiedene Gläubiger	229,7	240,3
	15 879,3	15 969,7

Zu den Hauptposten der Bilanz ist folgendes zu bemerken: Bezüglich des Postens Einlage des Staats auf der Vermögensseite und des Postens Kapital von 11 Milliarden Franken auf der Seite der Verbindlichkeiten s. Archiv für Eisenbahnwesen 1929, S. 57 ff.

Über den Anlagezuwachs ist unter I 2 Näheres ausgeführt.

Mit dem Unterschiedsbetrag gegenüber dem Nominalbetrag hat es folgende Bewandtnis:

Die Gesellschaft hat vom Staat Vorschüsse in Höhe von 499,9 Mio erhalten (s. I 2 unter Anlagezuwachs). Die hierfür begebenen Vorzugsaktien sind von der Gesellschaft zu verzinsen. Der Zinssatz ist durch Königliche Verordnung vom 11. Mai 1935 von 6 auf 4 % gesenkt, dafür wurde aber den Inhabern der Aktien eine Bonifikation von $7\frac{1}{2}$ % auf das Kapital gewährt. Hierdurch verminderte sich zwar die Zinslast der Gesellschaft, es erhöhte sich aber ihre Schuld gegenüber dem Staat um 33,4 Mio. Hinzu kommen ein Differenzbetrag von 48,2 Mio aus Anlaß der Anleihe von 1931 (Näheres Archiv für Eisenbahnwesen 1938, S. 976) sowie ein Betrag von 37 Mio, der den Unterschied zwischen dem Nominalbetrag der Anleihe von 1 Milliarde vom April 1937 und dem sich aus dem Emissionskurs und nach Abzug der Emissionskosten ergebenden Nettobetrag darstellt. Ende 1938 waren 110,2 Mio zu amortisieren.

Die Beihilfe des Staats zur Beschaffung von Ganzmetallwagen gründet sich auf das Übereinkommen vom 27. Januar 1932, wonach der Staat die Beschaffungskosten für 1028 Wagen in Höhe von 358 Mio Franken übernahm. Als Gegenwert erhielt der Staat Obligationen in gleicher Höhe, die auf der Passivseite erscheinen.

Unter dem Posten verschiedene Schuldner ist bemerkenswert ein Betrag von 196 Mio (1938) für den Bau von Ganzmetallwagen Typ „banlieue“, mit dem 1936 begonnen und der 1938 beendet wurde. Für den Bau dieser Wagen leistete der Staat Vorschüsse bis zu 280 Mio, worauf bis Ende 1937 274 Mio gezahlt sind. Zur Rückzahlung dieser Vorschüsse wurden jährlich gewisse Beträge dem Erneuerungsfonds entnommen, und zwar bis Ende 1938 84 Mio, so daß $280 - 84 = 196$ Mio nicht amortisiert sind. Der Staat erhält für die Vorschüsse (1937 274 Mio, 1938 280 Mio) Obligationen in gleicher Höhe, die auf der Passivseite der Bilanz erscheinen.

b) Verbindlichkeiten.

Über die Bildung des Erneuerungsfonds ist in grundsätzlicher Hinsicht im Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 147, Näheres ausgeführt. Nach der ab 1. Januar 1937 erfolgten Aufhebung der sog. Er-

neuerungsreserve für die Erneuerung des Materials und Übertragung ihres Bestandes auf den Erneuerungsfonds belaufen sich seine Einnahmen unter Berücksichtigung der jährlichen Überweisungen auf 509,0 Mio 1937 und 448,6 Mio 1938; die Ausgaben betragen 1937 350,9 Mio, 1938 363,8 Mio.

Der Gesamtbetrag des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben des Erneuerungsfonds beläuft sich Ende 1938 auf 1 739,7 Mio.

Für den Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine gilt folgendes: Der Staat hat für die von ihm geleisteten Vorschüsse für die Beschaffung von Ganzmetallwagen (358,3 Mio) und Ganzmetallwagen Typ „banlieue“ (280 Mio) Obligationen in gleicher Höhe erhalten. Die für diese Obligationen bis zum Ablauf der Konzession der Gesellschaft zu zahlenden Zinsen sind kapitalisiert. Der hiernach errechnete Betrag ist dem Erneuerungsfonds entnommen und einem Sonderkonto überwiesen, das sich Ende 1938 auf 149,5 Mio beläuft.

Der Fonds zur Amortisierung des Anlagezuwachses wird durch eine jährliche Vorwegnahme zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung gebildet, so daß die Amortisation in 75 Jahren sichergestellt ist.

Das Darlehen des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld beruht auf Art. 11 des Gesetzes vom 23. Juli 1926, wonach der Gesellschaft 10 % des Nettoerlöses der ausgegebenen Vorzugsaktien als Betriebsfonds zu überweisen sind. Die Gesellschaft hat im ganzen 499,9 Mio erhalten. Dieser Betrag erhöht sich um die bei der Aktivseite der Bilanz unter „Unterschiedsbetrag gegenüber dem Nominalbetrag“ aufgeführten 33,4 Mio und vermindert sich um die 1937 und 1938 dem Staat zurückgezahlten Vorschüsse; der in der Bilanz aufgeführte Betrag ist also noch dem Staat zu erstatten.

Die Anleihe von 1000 Mio zu 4 % wurde in Verfolg der vorzeitigen Rückzahlung der Anleihe von 600 Mio (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 694, 1938, S. 978) April 1937 begeben; sie ist in 60 Jahren ab 1940 zu amortisieren.

Die Anteilscheine 1 % sind der dem Staat übermittelte Gegenwert für seine zum Bau von Wagen Typ „banlieue“ geleisteten Vorschüsse.

Der Posten verschiedene Gläubiger umfaßt Sicherheitsleistungen, Forderungen von Lieferanten und dergleichen.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

	in Mio Franken	
	1937	1938
Soll:		
Fehlbetrag der Betriebsrechnung	—	172,5
Wertminderung des Portefeuille	—	61,3
Zinsen der Vorschüsse gemäß Art. 11 des Ges. v. 23. 7. 1926	22,3	21,8
Zinsen der Anleihe 1931	10,9	—
Zinsen der Anleihe 1937	28,3	40,0
Amortisation der Unterschiedsbeträge gegenüber dem Nominalbetrag	1,9	1,9
Überweisung an den Fonds zur Amortisation des Anlage- zuwachses, einschließlich der Zinsen dieses Fonds . . .	5,6	6,1
Zinsen des Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine	7,7	7,6
Übertragung der Verluste	368,6	396,6
	445,3	707,8
Haben:		
Betriebsüberschuß	36,8	—
Zins- und Kursgewinne (Wertpapiere und Bankguthaben)	11,9	27,7
Vortrag auf neue Rechnung	396,6	680,1
	445,3	707,8

5. Das finanzielle Ergebnis.

Aus der Betriebsrechnung, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich folgendes Bild:

	in Mio Franken	
	1937	1938
Einnahmen:		
Betriebseinnahmen	2 688,2	2 542,4
Zins- und Kursgewinne (Wertpapiere und Bankguthaben)	11,9	27,7
	2 700,7	2 570,1
Ausgaben:		
Betriebsausgaben	2 652,0	2 714,0
Finanzielle Lasten (s. Soll der Gewinn- und Verlust- rechnung)	76,7	138,7
	2 728,7	2 853,6

Das Geschäftsjahr 1937 schließt also mit einem Fehlbetrag von 28 Mio ab. Zuzüglich der Fehlbeträge aus 1934 von 127,9 Mio, aus 1935 von 89,4 Mio und aus 1936 von 151,3 Mio beläuft sich Ende 1937 der Gesamtverlust auf 396,6 Mio, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Für das Geschäftsjahr 1938 ergibt sich ein Fehlbetrag von 283,5 Mio. Einschließlich des Verlustes von 1937 ist hiernach ein Gesamtverlust von 680,1 Mio auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Einnahmen des Rechnungsjahres 1937 weisen gegenüber 1936 eine Steigerung von 373,6 Mio auf; für 1938 ist gegenüber dem Vorjahr ein Einnahmerückgang von 144 Mio zu verzeichnen.

II. Das Personal.

1. Ausgaben.

Die Personalkosten zu Lasten der Betriebsrechnung betragen:

	Mio	in % der Gesamt- betriebsausgaben
1936	1 492,9	64,8
1937	1 618,5	61,0
1938	1 673,7	61,6

Sie sind 1937 um 8,4 % gegenüber 1936 und 1938 um 3,4 % gegenüber 1937 gestiegen.

Die gesamten Personalkosten, die außer den Ausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung noch die zu Lasten des Anlagezuwachses und der Erneuerung umfassen, belaufen sich auf 1 851,0 Mio (1937) und 1 907,7 Mio (1938). Die Steigerung der Ausgaben ist auf die Erhöhung der Bezüge infolge Anstiegs des Lebenshaltungsindex zurückzuführen.

2. Der Personalstand.

Er hat sich wie folgt entwickelt:

1936	83 132	Jahresköpfe
1937	85 124	„
1938	75 919	„

Die Zahlen geben den herabgesetzten Personalstand wieder, der einer dauernden Beschäftigung aller Bediensteten während des ganzen Jahres entsprechen würde (Jahreskopf). Die unter Fortdauer der Gehaltszahlung Beurlaubten und Erkrankten sind in obigen Zahlen einbegriffen.

3. Die Pensionslast.

Die Zahl der Ruhegehaltsempfänger (Beamte, Angestellte, Arbeiter, Witwen und Waisen) bewegt sich dauernd in aufsteigender Richtung: 1936 47 024, 1937 48 358, 1938 49 189. Die Zahl der Bediensteten im

Ruhestand (Beamte, Angestellte, Arbeiter) beläuft sich Ende 1938 auf 31 011, d. i. 40,8 % des im Dienste befindlichen Personals. Die dauernd steigende Pensionslast hatte die Gesellschaft veranlaßt, bei der Regierung Schritte zur Übernahme der auf die Bediensteten der früheren staatlichen Verwaltung entfallenden Pensionen zu unternehmen (siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 151). Sie hatten den Erfolg, daß der Verkehrsminister eine Kommission zur Prüfung der Angelegenheit einsetzte. Die von dieser Kommission eingeforderte gutachtliche Äußerung eines Gremiums von Juristen war günstig für die Gesellschaft. Nachdem die Kommission im Februar 1939 ihren abschließenden Bericht erstattet hat, liegt die Entscheidung bei der Regierung, inwieweit sie sich zur Übernahme der Pensionslast bereifinden wird.

4. Wohnungen des Personals.

Die im Jahre 1930 geschaffenen Organisationen zur Erleichterung des Ankaufs und Bauens billiger Wohnungen für das Personal (Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 1002) haben im Jahre 1937 3954 Darlehen im Gesamtbetrag von 110 Mio und im Jahre 1938 3725 Darlehen im Gesamtbetrag von 127,8 Mio gewährt.

III. Betrieb und Verkehr.

1. Die Bahnlänge.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Strecken betrug 1936 4849 km und Ende 1937 4844 km. Der Unterschied von 5 km beruht auf der Aufhebung der Strecke Duffel—Lierre. Die Streckenlänge hat sich Ende 1938 durch die Stilllegung der Strecke Blankenberge—Zeebrugge um weitere 5 km auf 4839 km vermindert.

2. Allgemeines zur Entwicklung von Verkehr und Betrieb.

Jahr	Mio Personenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahr	Mio Tonnenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahr
1936	5 635	+ 4,6	5 331	+ 12,1
1937	6 148	+ 9,1	6 230	+ 16,9
1938	5 965	— 3,0	5 143	— 17,4

Zum Personenverkehr ist zu bemerken, daß 1938 394 Radiozüge (gegen 474 1937) mit einer Durchschnittsbesetzung von 313 Reisenden und 2254 Ausflugszüge (1937 1832) mit einer Durchschnittsbesetzung von 322 Reisenden gefahren wurden. Der Verkehr England—Schweiz und Holland—Schweiz hatte die gleiche Stärke wie im Vorjahr, dagegen war der Verkehr England—Deutschland über Belgien infolge der politischen Spannung zurückgegangen.

Im Güterverkehr beträgt der Rückgang 1938 gegenüber 1929 38,7 %.

Das Programm zur Vereinfachung der Betriebsführung auf Nebenbahnen, von denen Ende 1936 78 Linien erfaßt waren, wurde 1937 auf eine weitere Linie ausgedehnt. Anfang 1938 wurde eine Untersuchung zur Einführung von weitgehenden Vereinfachungen auf etwa 90 Linien eingeleitet mit dem Ergebnis, daß Ende 1938 die vereinfachte Betriebsführung 1896 km umfaßte.

3. Der Personenverkehr.

Die Zahl der Reisenden betrug 1936 189,5 Mio, 1937 202,4 Mio und 1938 194,8 Mio. Dies bedeutet für 1937 einen Anstieg von 7 % und für 1938 einen Rückgang von 3,8 % gegenüber dem Vorjahr.

Die mittlere Reisedistanz betrug 1936 29,7 km, 1937 30,3 km und 1938 30,6 km.

Die Reisenden verteilen sich auf die einzelnen Klassen wie folgt:

Klasse	1936 in Mio	%	1937 in Mio	%	1938 in Mio	%
1	0,4	0,2	0,4	0,2	0,3	0,2
2	13,1	6,9	13,6	6,7	12,7	6,5
3	176,1	92,9	188,4	93,1	181,8	93,3

Die Zahl der zu ermäßigtem Tarif beförderten Personen betrug 1938 81 % der gesamten Reisenden, hiervon entfielen 42 % auf Arbeiterkarten. Es zahlten also nur 19 % aller Reisenden den vollen Tarif.

Die Einnahmen verteilen sich auf die einzelnen Klassen wie folgt:

Klasse	1936 in Mio	%	1937 in Mio	%	1938 in Mio	%
1	11,8	1,6	14,5	1,7	14,4	1,7
2	128,3	17,4	145,7	17,8	142,1	17,3
3	514,0	69,6	562,5	68,5	567,6	68,9
Arbeiterkarten	84,3	11,4	98,2	12,0	100,0	12,1
	738,4	100	820,9	100	824,1	100

Die mittlere Einnahme in Goldcentimes für das Personenkm betrug 1913 2,30, 1936 1,36, 1937 1,39, 1938 1,43. Die entsprechenden Zahlen anderer Bahnen für 1937: Französische Ostbahn 1,52, Nordbahn 1,54, PLM 1,80, Deutsche Reichsbahn 2,84, Schweizer Bundesbahnen 3,24, niederländische Eisenbahnen 3,05.

Die Zugkilometer sind von 57,6 Mio 1936 auf 61,4 Mio 1937 (+ 10,7 %) und auf 62,4 Mio 1938 (+ 1,6 %) angestiegen.

Der stärkere Anstieg 1937 beruht u. a. auf der Einrichtung eines schnellen und häufigen Zugdienstes in regelmäßigen Abständen (alle Stunden) zwischen Brüssel einerseits und Lüttich, Ostende, Mons, Namur, Charleroi andererseits und auf Verdichtung des Fahrplans auf anderen Strecken.

Im internationalen Verkehr hat die bedeutende Steigerung, die bereits 1936 im Verkehr England—Deutschland über Belgien zu verzeichnen war, 1937 noch zugenommen, während dieser Verkehr, wie schon erwähnt, 1938 nicht unwesentlich zurückging. Im Verkehr England—Schweiz und Niederlande—Schweiz wurden 1937 in einigen Wochen des Juli und August 10 bis 15 Sonderzüge ab Ostende und 6 bis 11 Sonderzüge über den Übergang Esschen gefahren. Aus Anlaß der Weltausstellung in Paris wurde der Zugdienst zwischen Brüssel—Paris und Lüttich—Paris verstärkt. Für 1938 ist zu erwähnen die Einlegung einer täglichen Zugverbindung Ostende—Berlin und zwischen dem Haag—Brüssel—Basel—Rom.

4. Der Güterverkehr.

Während die bereits 1936 (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 154) einsetzende Verkehrssteigerung sich mit der Besserung der Wirtschaftslage auch noch 1937 fortsetzte, trat 1938 mit der Verschlechterung der Wirtschaft auch ein Verkehrsrückgang ein. Für die Wagenladungen ergeben sich folgende Zahlen:

	1936	1937	Unterschied 1936 gegenüber 1937	1938	Unterschied 1938 gegenüber 1937 %
Beförderte Tonnen	64 951 333	73 078 651	+ 12,5	62 997 466	— 13,8
Zugkm	21 634 829	24 908 952	+ 15,1	21 790 311	— 12,5
Bruttotonnenkm (in Tausend) . .	15 172 543	17 508 037	+ 15,4	14 930 250	— 14,7
Nettotonnenkm (in Tausend) . .	5 331 359	6 230 233	+ 16,9	5 143 662	— 17,4
Zahl der beladenen Wagen für einen Arbeitstag	17 724	19 106	+ 7,8	16 849	— 11,8
Nettogewicht für einen Zug (Wagenladungen) in Tonnen .	247,2	250,7	+ 1,4	236,1	— 5,8
Einnahmen (Mio Franken) . . .	1 310	1 625	+ 24,0	1 473	— 9,4
Einnahmen für ein Tonnenkm (cent)	24,6	26,1	+ 6,1	28,6	+ 9,6
Mittlere Versandweite einer Tonne (km)	82,1	85,3	+ 3,9	81,6	— 4,3

Wenn die Nettotonnenkm stärker zurückgegangen sind (17,4 %) als die Einnahmen (9,4), so beruht dies auf der Tarifierhöhung vom 20. Januar 1938 und der Erhöhung gewisser Ausnahmetarife. Die größere Steigerung der Einnahmen 1937 (24 %) gegenüber der Zunahme der Tonnenkm (16,9 %) ist ebenfalls auf Tarifierhöhung zurückzuführen.

Der Verkehr verteilt sich nach Binnen-, internationalem und Transitverkehr wie folgt, wobei unter Transitverkehr die Transporte aus dem Ausland nach einem belgischen Hafen zur Ausfuhr über See zu verstehen sind:

	Tonnenkm 1936	in Tausend 1937	Unter- schied gegen 1936 in %	Tonnenkm in Tausend 1938	Unter- schied gegen 1937 in %
Binnenverkehr	2 281 530	2 457 230	+ 7,7	2 233 322	— 9,1
Internationaler Verkehr	2 137 807	2 448 271	+ 14,5	1 849 520	— 24,5
Transit	912 022	1 324 732	+ 45,3	1 060 820	— 19,9
	5 331 359	6 230 233	+ 16,9	5 143 662	— 17,4

Im Güterzugdienst wurden weitere Beschleunigungen erzielt. So wurde die Verbindung zwischen den Niederlanden (Amsterdam, Rotterdam) einerseits, Schweiz und Italien andererseits über Esschen—Sterpenich bis Basel um acht Stunden beschleunigt, so daß bis zum Bestimmungsort in der Schweiz und Italien ein Zeitgewinn bis zu 24 Stunden erzielt werden konnte. Ähnliche Fahrzeitverbesserungen wurden in der Verbindung südöstliches Frankreich mit Belgien und den Niederlanden über Erquelinnes erreicht. Die Fracht- und Eilstückgutbeförderung wurde so verbessert, daß im allgemeinen auf dem ganzen Netz das heute angenommene Gut am nächsten Tage zugestellt wird.

Die Zahl der Behälter (1936 1018) wurde vermehrt auf 1519 1937 und 1669 1938; im letzteren Jahr wurden mit ihnen 53 705 Beförderungen ausgeführt.

Der Haus-Haus-Verkehr umfaßt 1938 370 Bahnhöfe gegenüber 350 1936. Der seit 1932 von der Gesellschaft übernommene Postpaketverkehr weist infolge der Verschlechterung der Wirtschaftslage 1938 zum erstenmal einen Rückgang auf; der Verkehr ging von 7,6 Mio Stück 1937 auf 7,2 Mio Stück 1938 zurück (—5,3 %).

5. Zugförderung.

(Leistung der Lokomotiven und Triebwagen.)

	1937 km	%	1938 km	%	Unterschied in %
Nutzleistungen:					
Personenzüge	63 881 797	—	64 940 703	—	+ 1,6
Güterzüge	26 352 378	—	23 110 169	—	+ 12,3
	90 234 175	100	88 014 872	100	— 2,5
Leerfahrten	6 853 330	7,6	5 853 678	6,6	— 14,6
Verschiebedienst	11 011 805	12,2	10 274 181	11,7	— 6,7
Dienstzüge	1 606 479	1,8	1 533 271	1,7	— 4,5
	109 705 789	121,6	105 676 002	120,0	— 3,7

Die Nutzleistungen bei Güterzügen sind etwa in demselben Verhältnis gefallen (12,3 %) wie die Bruttotonnenkilometer (14,7 %).

6. Wettbewerb des Kraftwagens und Wasserweges.

Die Zahl der Kraftfahrzeuge in Belgien betrug 1936 282 266, 1937 300 488 (+ 6,5 %), 1938 310 508 (+ 3,3 %). Ein Kraftfahrzeug entfällt 1938 auf 27 Einwohner.

Im Personenverkehr wurde das Netz von Kraftfahrlinien, die die Gesellschaft in Verfolg des Ermächtigungsgesetzes vom 21. März 1932 eingerichtet hat, weiter ausgebaut; Ende 1937 wurden 54 Linien mit einer Gesamtlänge von 1362 km, 1938 60 Linien mit insgesamt 1443 km betrieben.

Im Güterverkehr hat das Straßenverkehrsamt (Office des transports par route) in Anwendung der Königlichen Verordnung vom 5. März 1936 über die Regelung der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1938, S. 985) die Durchprüfung aller Lastkraftwagenunternehmen im Genehmigungsverfahren fortgesetzt. Ende 1938 war allen zur Zeit der Veröffentlichung der Verordnung bestehenden Unternehmern die Genehmigung erteilt, d. h. 6941 Unternehmern mit 10 906 Fahrzeugen mit einem Ladegewicht von 45 000 t.

Der Wettbewerb des Wasserweges machte sich im Jahre 1937 infolge der verhältnismäßig hohen Wasserfrachten weniger fühlbar, während er sich 1938 mit dem durch die Wirtschaftskrise bedingten Absinken der Wasserfrachten verschärfte, was sich insbesondere auf das Schwerkut auswirkte.

7. Unfälle.

Die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße betrug 1937 87 und 1938 67. In Beziehung gebracht zur Gesamtzahl der beförderten Personen ergeben sich folgende Zahlen der Getöteten und Verletzten:

	1936	1937	1938
Beförderte Personen in Tausend	189 515	202 440	194 814
Getötete	6	9	15
Verletzte	108	151	112
Auf 100 Mio Reisende			
Getötete	3,16	4,44	7,70
Verletzte	56,99	74,45	57,49

IV. Tarife.

Im Personenverkehr wurde der seit dem 1. März 1930 in Kraft befindliche allgemeine Tarif ab 20. März 1937 um 5 % und ab 20. Januar 1938 um weitere 5 % erhöht.

U. a. wurden folgende Einzelvergünstigungen eingeführt: Arbeitnehmer, denen bezahlter Urlaub gewährt wird, erhalten in der Zeit vom 1. April bis 31. Oktober folgende Ermäßigungen: 25 % für Reisen unter 100 km, 35 % für Reisen von 100 bis 299 km, 50 % für Reisen von 300 km und darüber. Diese Ermäßigung wurde auf Anordnung der Regierung eingeführt, ohne daß der Gesellschaft eine Entschädigung gewährt wurde.

Die Ermäßigung von Zehnerkarten wurde von 20 auf 25 % erhöht.

Bei Schulfahrten ist die Mindestzahl, die für die freie Beförderung des begleitenden Lehrers verlangt wird, von 20 auf 15 Reisende herabgesetzt.

Im Güterverkehr wurden die Tarife 1937 zweimal erhöht. Ab 20. März wurde die auf Verlangen der Regierung ab 20. Januar 1935 eingeführte Tarifsenkung von 10 % (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1938, S. 983) rückgängig gemacht. Einige Ausnahmetarife, die von der Senkung nicht erfaßt waren, wurden ebenfalls um 10 % erhöht.

Die zweite Tarifierhöhung, die sich zwischen 10 und 20 % bewegt, betrifft die Ausnahmetarife zugunsten der Kohlenwirtschaft und der metallurgischen Industrie; sie trat am 1. August in Kraft.

Ab 20. Januar 1938 wurden u. a. folgende Tarife erhöht: der Expresguttarif um 5 %; die einheitlichen Sätze des Eilguttarifs für Sendungen von 20 kg und darunter um 10 %. Der Frachtguttarif, der zwei

verschiedene Sätze vorsieht, und zwar für Sendungen bis zu und über 250 kg, wurde in der Weise vereinfacht, daß die besonderen Sätze für Sendungen über 250 kg aufgehoben wurden, was einer Tariferhöhung von etwa 10 % für diese Sendungen gleichkommt.

Beim Tarif 3 (Allgemeine Klassen) waren die Sätze bis 75 km 1935 stärker gesenkt als auf den größeren Entfernungen. Dementsprechend wurden 1938 die ersteren stärker erhöht als die letzteren; ausgehend von einer Erhöhung von 20 % fiel das Prozentverhältnis bis auf 5 % bei der Entfernung von 75 km.

V. Das rollende Material.

1. Lokomotiven und Triebwagen.

Der Bestand an standardisierten Lokomotiven¹ belief sich Ende 1937 auf 3161; er erhöhte sich bis Ende 1938 auf 3181 infolge Ankaufs von 20 neuen Lokomotiven. Das mittlere Alter der Lokomotiven ist 26½ Jahre.

Der Triebwagenpark hat sich seit 1936 nicht verändert. Er umfaßt 43 Einheiten. Die Gesamtstreckenleistung der Triebwagen betrug 1937 3 282 742 km, 1938 3 483 885 km.

Die Gesellschaft hat 24 Dieseltriebwagen für den Schnell-, Eilzug- und Personenzugdienst und 12 leichte Triebwagen, die versuchsweise auf Nebenbahnen eingesetzt werden sollen, in Auftrag gegeben; die Triebwagen sollten 1939 zur Ablieferung kommen.

2. Personenwagen.

Der Bestand an Personenwagen ist infolge der Anlieferung neuer Wagen aus Ganzmetall von 6855 Ende 1936 auf 7188 Ende 1937 angestiegen. Dieser Wagenpark umfaßt 1557 Wagen aus Ganzmetall gegen 1071 Ende 1936. Die im Jahr 1935 bestellten Ganzmetallwagen für den Vorortverkehr, über deren Finanzierung oben unter I 3 b (Bilanz) Näheres ausgeführt ist, wurden bis 1937 restlos geliefert. Der Wagenpark ist zwar für den Verkehr ausreichend, umfaßt aber noch zu viele Wagen aus Holz. Die Gesellschaft hat daher 120 Ganzmetallwagen für den internationalen Verkehr bestellt. Der Wagenbestand ist durch Ausmusterungen Ende 1938 auf 6868 Wagen zurückgegangen. Das mittlere Alter der Wagen beträgt 1938 23,6 Jahre.

¹ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 1010.

3. Güterwagen.

Der Güterwagenpark ist von 101 800 Einheiten zu insgesamt 1 771 000 t Ende 1937 auf 98 872 Einheiten zu insgesamt 1 750 000 t Ende 1938 zurückgegangen. Die Gesellschaft beabsichtigt, den Wagenpark auf 90 000 Einheiten zu insgesamt 1 557 000 t herabzusetzen, da dieser Bestand für den Verkehr in Zukunft ausreichen wird. Das mittlere Alter beträgt 1938 27,9 Jahre, das mittlere Ladegewicht 17,70 t.

4. Kraftwagen.

Der Kraftwagenbestand umfaßte Ende 1938 230 Lastkraftwagen und Lieferwagen für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst in Brüssel und Antwerpen.

VI. Werkstätten.

Die Anzahl der ausgebesserten Lokomotiven beträgt:

	Mittlere Ausbesserung	Große Ausbesserung	Insgesamt
1937	1 145	330	1 475
1938	813	301	1 114

Die mittlere Streckenleistung der Lokomotiven zwischen zwei Ausbesserungen:

	Mittlere Ausbesserung	Große Ausbesserung
1937	76 926	179 626
1938	78 322	196 472

Die mittlere Dauer des Stillagers der Lokomotiven betrug bei großen Ausbesserungen 1937 und 1938 26 Tage und bei mittleren Ausbesserungen 1937 14 und 1938 13 Tage.

Die Ausgaben für Unterhaltung und Ausbesserung des gesamten rollenden Materials belaufen sich 1937 auf 301,2 Mio (11,36 % der Betriebsausgaben), 1938 auf 302,2 Mio (11,13 % der Betriebsausgaben).

VII. Bahnanlagen.

1. Erneuerung und Unterhaltung der Gleise.

Die Gesamtlänge der Hauptgleise betrug Ende 1937 7680 km und 1938 7689 km. Hiervon wurden erneuert 1937 244 km, d. s. 3,16 %, und 1938 161 km, d. s. 2,09 %. Seit Bestehen der Gesellschaft wurden im Mittel jährlich 3,77 % der Hauptgleise erneuert.

Infolge Verbesserung der Gleislage konnte die seit 1936 bei einigen Zügen zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 140 km zwischen Gent und Ostende endgültig beibehalten werden. Dieselbe Geschwindigkeit wurde für die französischen Schnelltriebwagen zwischen Brüssel (Midi) und Mons zugelassen.

2. Signal- und Sicherungswesen.

Die bereits seit mehreren Jahren in Angriff genommenen Arbeiten zur Aufhebung und Verbesserung der schienengleichen Übergänge wurden fortgesetzt.

Ende 1938 waren 278 Übergänge gegen 207 Ende 1937 mit Licht- und Schallsignalen zur Ankündigung eines Zuges ausgerüstet.

Im Jahre 1937 wurden 51 schienengleiche Übergänge, davon 36 durch Aufhebung der Strecke Duffel—Lierre, 1938 28 Übergänge aufgehoben.

Schienenkontakte zur Übertragung der Signale auf die Lokomotive waren 1937 989, 1938 1020 vorhanden.

3. Elektrisierung von Strecken.

Auf der elektrisierten Strecke Brüssel—Antwerpen betrug die Zahl der an den Arbeitstagen außer Samstag verkehrenden Züge zu vier Wagen insgesamt 128 für beide Richtungen, an Samstagen 134 und am Sonntag 118. Die durchschnittliche tägliche Zugzahl einschließlich der Sonderzüge an Tagen starken Verkehrs belief sich 1937 auf 129, 1938 auf 130. Die Gesamtleistung der 12 Zugparks betrug 1937 2 090 877 km, 1938 2 099 603 km.

Der Betrieb wickelte sich mit großer Regelmäßigkeit ab. Zugverspätungen waren unbedeutend.

Der vom Verkehrsminister 1936 eingesetzte Sonderausschuß zur Prüfung der Elektrisierung gewisser von Brüssel ausgehender Strecken — Vorortverkehr Belgiens, Métropolitain de Belgique — (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1938, S. 991) ist zu folgender Schlußfolgerung gelangt:

a) die Elektrisierung des „Großen Sterns“ um Brüssel, der Linien in einer Gesamtlänge von 450 km umfaßt, wird befürwortet. Die Ausgaben werden auf 1200 Mio geschätzt;

b) der Regierung wird die Inangriffnahme eines ersten Bauabschnitts von 175 km vorgeschlagen, was eine Beihilfe des Staates in Höhe von 500 Mio erfordern wird;

c) es besteht Übereinstimmung darüber, daß zunächst mit der Elektrisierung der Strecke Brüssel—Charleroi begonnen werden soll.

Die Gesellschaft hat ihrerseits ihre Studien zur Elektrisierung der Strecken Brüssel—Charleroi, Brüssel—Löwen, Brüssel—Ottignies, Brüssel—Braine—le Comte und Brüssel—Alost fortgesetzt, um sofort zur Ausführung der Arbeiten schreiten zu können, sobald die Regierung ihre Entscheidung getroffen hat.

4. Neubauten.

Die durch ein Abkommen mit der Regierung vom Jahre 1936 zur Steuerung der Arbeitslosigkeit übernommenen Bauarbeiten: Zusammenlegung der Bahnhöfe in Ostende, Umbau des Bahnhofs Brügge, des Verschiebebahnhofs Antwerpen Nord und die Beseitigung mehrerer schienengleicher Übergänge (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1938, S. 991) sind nahezu fertiggestellt.

Die im Jahre 1936 begonnenen Arbeiten des Baues einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Brüssel-Nord und Brüssel-Süd konnten weiter gefördert werden; man rechnet mit der Fertigstellung des Projekts im Jahre 1943. Der Anteil der Gesellschaft an den Kosten ist auf den Betrag beschränkt, den sie für größere Umbauarbeiten an den Bahnhöfen Brüssel-Nord und -Süd auch dann hätte aufwenden müssen, wenn die Verbindungsbahn nicht gebaut würde.

Von sonstigen Bauten sind noch erwähnenswert die Errichtung von zwei neuen Brücken zu je zwei Gleisen über die Maas bei Lüttich an Stelle der alten Brücke „Val—Benoit“; die eine ist 1937 fertiggestellt, die andere wird 1939 dem Verkehr übergeben werden. Die Baukosten trägt das Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

VIII. Betriebsstoffe.

Die Ausgaben für Betriebsstoffe unter Ausschluß der Brennstoffe sind infolge Verkehrsanstiegs und Erhöhung der Preise von 149,8 Mio (1936) auf 190,4 (1937), d. i. um 40,6 Mio, gestiegen. Für 1938 betragen die Ausgaben 210 Mio, der Anstieg ist auf die weitere Preissteigerung zurückzuführen.

Der Verbrauch an Brennstoff für Lokomotiven und Dampftriebwagen betrug 1937 2 095 683 t mit einer Ausgabe von 290 321 000 fr, d. s. 275 826 t mehr als 1936 mit einer Ausgabenerhöhung von 95,5 Mio fr. Der Unterschied beruht auf der Preissteigerung und dem Verkehrsanstieg. Für 1938 betrug der Verbrauch 1 966 526 t mit einer Ausgabe von 305 219 600 fr, d. s. 129 157 t weniger gegenüber dem Vorjahr infolge des Verkehrsrückgangs. Wenn die Ausgaben gleichwohl um 14,9 Mio gestiegen sind, so kommt hierin die Preissteigerung zum Ausdruck.

IX. Schlußfolgerungen.

Das allgemeine Bild, das man aus den Geschäftsberichten der Jahre 1937 und 1938 über die Gesamtlage der Gesellschaft erhält, ist nichts weniger als günstig. Die Gewinn- und Verlustrechnung 1938 schließt mit einem Minus von 283,5 Mio ab gegenüber einem Verlust von 28 Mio 1937. Zuzüglich der Verlustabschlüsse seit 1931 ergibt sich ein Gesamtminus der Gewinn- und Verlustrechnung von 680 Mio (s. oben I 5). Dieses beunruhigende Ergebnis macht durchgreifende Maßnahmen erforderlich, um die Gesellschaft instand zu setzen, ihren Haushalt auszugleichen. Dies erscheint um so dringender geboten, als die Gesellschaft selbst 1937, in einem Jahr unzweifelhaften wirtschaftlichen Aufstiegs, mit Verlust abgeschlossen hat.

Nach Auffassung des Verwaltungsrats der Gesellschaft ist die dauernde Unterbilanz auf zwei Gründe zurückzuführen:

1. die der Gesellschaft auferlegten übertriebenen Lasten,
2. die mangelnde „Koordination“ der verschiedenen Verkehrsmittel.

Unter den außerordentlichen Lasten der Gesellschaft sind insbesondere folgende zu nennen:

Die auf die Bediensteten der früheren staatlichen Verwaltung entfallenden Pensionen, deren Übernahme durch den Staat bis zur Höhe von 190 Mio verlangt wird (s. oben II 3);

die der Gesellschaft vom Staat auferlegten Tarifiermäßigungen, zu deren Ausgleich 50 Mio benötigt werden;

die unentgeltlich oder zu einem unzureichenden Entgelt ausgeführten Leistungen der Gesellschaft zugunsten gewisser öffentlicher Verwaltungen, insbesondere der Post, zu deren Abgeltung ein Betrag von 40 Mio gefordert wird.

Falls diesen Forderungen der Gesellschaft entsprochen würde, könnten sich die jährlichen Ausgaben um 280 Mio vermindern.

Zur Frage der „Koordination“ der verschiedenen Verkehrsmittel wird darauf hingewiesen, daß die derzeitige Leistungsfähigkeit der drei Transportmittel, Schiene, Straße, Wasserweg, weit über die Verkehrsbedürfnisse des Landes auch bei einem wirtschaftlichen Aufschwung hinausgeht. Die Folge ist ein unregelmäßiger Wettbewerb mit unwirtschaftlichen Preisunterbietungen. Eine gerechte Aufteilung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Besonderheiten jedes einzelnen Verkehrsmittels liegt daher im allgemeinen Interesse; nur hierdurch kann jedem Transportführer ein angemessenes Entgelt seiner Leistung gewährt werden.

Der Generaldirektor der Gesellschaft R u l o t hat 1938 durch Vorträge in den wichtigsten Städten des Landes die Öffentlichkeit über die Lage der Eisenbahnen und die notwendigen Reformen im Zusammenwirken des gesamten Transportsystems aufgeklärt. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die Regierung den an sich berechtigten Forderungen der Gesellschaft stattgeben wird.

Zur Säkularfeier der badischen Staatsbahn.

Von

Albert Kuntzemüller in Freiburg (Breisgau).

Mit ihren Jubiläen hat die badische Staatsbahn nicht viel Glück gehabt. Schon die Eröffnung ihrer ersten Strecke heuer vor hundert Jahren (Mannheim—Heidelberg am 12. September 1840) verlief ohne alle Feierlichkeit. Große, im gleichen Monat stattfindende Manöver des achten deutschen Bundesarmeekorps im badischen Unterland und eine Erkrankung der Großherzoginwitwe Stephanie, der Adoptivtochter Napoleons I., nahmen das Interesse des Landes dermaßen in Anspruch, daß die Eröffnung der ersten Eisenbahn sang- und klanglos vor sich ging. Ihr Silberjubiläum (1865) fiel in eine von Kriegs- und Wirtschaftsnöten erfüllte Zeit, die rückschauende Betrachtungen ausschloß. Auch das Fünfzigjahrjubiläum (1890) wurde nicht gefeiert; lediglich in der amtlichen „Karlsruher Zeitung“ vom 13. September 1890 erschien eine Notiz, die befriedigt feststellte, „zu welcher ungeahnten Blüte der Eisenbahnverkehr in einem halben Jahrhundert aus seinen bescheidenen Anfängen heraus gelangt“ war. Ebenso rief die 75-Jahr-Feier mitten im Weltkrieg nur einige wenige Gedenkartikel in der Presse hervor, und schließlich hat es das Schicksal gewollt, daß nun auch die Säkularfeier vom Kanonendonner übertönt wird. Man könnte danach fast glauben, daß die badische Staatsbahn überhaupt unter einem ungünstigen Stern gestanden; daß dem aber nicht so war, mögen die nachfolgenden Ausführungen zeigen.

* * *

Das ehemalige Großherzogtum Baden darf den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, für die Staatsbahnidee in Deutschland entscheidende Pionierarbeit geleistet zu haben. Wohl war die kleine Braunschweig-Wolfenbüttler Staatsbahn (1838) unmittelbar vorhergegangen; einen Einfluß auf den Entschluß der badischen Staatsmänner scheint sie aber nicht ausgeübt zu haben. Dagegen hat das belgische Beispiel (Staatsbahn Brüssel—Mecheln 1835) zweifellos mitbestimmend auf sie eingewirkt. Wenn ein derartiger, für die damalige Zeit ganz ungewöhnlicher Entschluß gefaßt werden konnte, so erhebt sich unwillkürlich die Frage: Wurde der Staatsbahnbau aus Prinzip gewählt? Zunächst sicher

nicht. Aus Verlegenheit? Sicherlich noch weniger. Man hat das eine wie das andere später behauptet, aber keines von beiden trifft unbedingt zu. Ganz abwegig ist die Auffassung, als ob „das Unternehmen dem Privatkapital zu riskant schien, so daß der Staat den ganzen Bau durchführte“¹; das Gegenteil scheint eher glaubhafter. Auch von einer Staatsbahnpolitik wider Willen hat man gelegentlich gesprochen mit der Begründung, es sei in den folgenden Jahrzehnten mehrmals die Privatinitiative zum Bahnbau angegangen und erst nach deren Versagen der Bau von Staats wegen wieder aufgenommen worden. Diese Ansicht ist ebensowenig haltbar. Der Staat baute und betrieb die Eisenbahnen vielmehr von Anfang an selbst, weil eine Reihe führender Köpfe diese Idee propagierten und gegen mancherlei Widerstände zu verwirklichen vermochten. Wie einst die Verfassung von 1818 das junge Staatswesen politisch geeint hatte, so sollte es nunmehr auch die Staatsbahn wirtschaftlich wie eine eiserne Klammer umfassen. Als später finanzielle Rückschläge die Staatsbahnidee zeitweise in Frage zu stellen schienen, hatte sie bereits so festen Fuß gefaßt, daß an ihr nicht mehr zu rütteln war.

Der älteste Zeuge für den Staatsbahnbau ist kein Geringerer als der Freiburger Historiker Karl von Rotteck, der Exponent des alten badischen Liberalismus (1771—1840). In der Sitzung der Zweiten Kammer der badischen Landstände vom 31. Juli 1835 warf Rotteck, als über die Petitionen von Friedrich List und Ludwig Newhouse debattiert wurde, ziemlich unvermittelt die staatsrechtliche Seite des Eisenbahnproblems auf und knüpfte daran die Frage, ob nicht eine Staatsbahnpolitik nach Art der belgischen dem Lande eher dienen würde: „Auch die große Frage muß in Betrachtung kommen, ob diese Eisenbahn nicht wirklich von dem Staate unternommen oder ausgeführt werden soll oder ob der Staat sich nicht eine gewisse Quote davon vorbehalten will oder ob es wirklich notwendig ist, die Straße definitiv in das Privateigentum der Unternehmer übergehen zu lassen? Ein so großer Teil des Staatsgebietes kann nimmermehr in das Privateigentum der Unternehmer gegeben werden“².

Damit war eine ganz neue Perspektive eröffnet. „Mit einem Schlag war die Zauberkraft des bis jetzt allein herrschenden Privatbahnprinzips gebrochen“³ und damit wohl auch „dem Listschen und Newhouseschen

¹ Helmut Haufe, Die geographische Struktur des deutschen Eisenbahnverkehrs, 1931, Seite 84.

² Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden im Jahr 1835, Zweite Kammer, 6. Protokollheft Seite 106 f.

³ Dr. Edwin Kech, Die Gründung der großh. badischen Staatseisenbahnen, 1904, Seite 45.

Plan der Todesstoß versetzt“¹. Es bedeutete eine glückliche Fügung für das Land, daß die Idee, wie sie in der Legislative Karl von Rotteck spontan verkündet hatte, in der Exekutive von Staatsrat Karl Friedrich Nebenius begeistert aufgenommen und in die Tat umgesetzt wurde. So darf Rotteck als der Kündler, Nebenius als der Schöpfer der badischen Staatsbahn angesprochen werden.

Daß auch später an der Staatsbahnidee immer wieder zäh festgehalten wurde, dafür nur ein Zeugnis aus den Landtagsverhandlungen 1861/62, wo der Referent der Ersten Kammer, Generalleutnant Friedrich Hoffmann, diese grundlegenden Ausführungen machte: „Die Eisenbahnen und ihr Betrieb sind bereits ein Monopol geworden und werden es immer mehr werden für den Personen- wie für den Güterverkehr, und Monopole im Staat kann ohne Beeinträchtigung der einzelnen wie der Gesamtheit nur der Staat ausüben. Wie der Staat die Hauptstraßen im Lande baut und selbst unterhält und wie er den Postbetrieb mit Recht und zum Vorteil aller einzelnen am Postverkehr Beteiligten an sich gezogen hat und in seiner Hand mit Recht auch festhält, so muß er auch den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in seiner Hand halten“². —

Überblickt man das nun hinter uns liegende erste Eisenbahnjahrhundert, so zeichnen sich im einzelnen folgende Hauptabschnitte mehr oder minder deutlich ab:

I. 1838—1855: Bau der Hauptbahn Mannheim—Basel mit den ersten Anschlüssen. Das Gesetz vom 29. März 1838 (Artikel 1) sprach lediglich von einer „Eisenbahn von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel“. Artikel 2 aber enthielt den lapidaren Satz: „Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt“. In zunächst recht langsamen Etappen rückte die Eisenbahn vorwärts. Daß man für das nur 19 km lange Anfangsglied Mannheim—Heidelberg rund zwei Jahre brauchte, mochte für eine bedächtige und gewissenhafte Ausführung sprechen, rief aber manch bittere Kritik hervor. In den ersten Monaten „wurde die Sache, obwohl man nicht versäumt, jeden Pfahl, der eingeschlagen wurde, in den öffentlichen Blättern figurieren zu lassen, im ganzen doch ziemlich schläfrig betrieben“³. Vom Frühling 1839 an schritt der Bau wesentlich schneller vor, und als am 31. Juli 1840 der belgische Minister der öffentlichen Bauten Nothomb sie als Fachmann besichtigte, „soll die solide Konstruktion unsrer Bahn seinen voll-

¹ Dr. Westenberger im Archiv für Eisenbahnwesen 1920, Seite 835.

² Verhandlungen der Ständeversammlung 1861/62, Erste Kammer, 2. Beilageheft Seite 250.

³ Freiburger Zeitung vom 6. November 1838.

kommenen Beifall erhalten haben“¹. Heidelberg (19 km) war 1840, Karlsruhe (73 km) 1843, Offenburg (145 km) 1844 und Freiburg (208 km) 1845 erreicht.

Gegen die Schweizer Grenze hin verlangsamte sich das Bautempo zusehends. „Eine senkrecht und steil in die Rheinflut abfallende Kalkwand, von den Leuten ihres gröblichen Äußern halber mit nicht schmeichelhafter Benennung der Klotz von Istein geheiß“ (Scheffel), gebot Halt, und es ist interessant, festzustellen, daß der Eisenbahnbauer von damals lieber eine sehr kurvenreiche, auf bröckelndem Gestein errichtete, aber horizontale Linie in Kauf nahm als eine gestrecktere, aber mit toter Steigung belastete Linie östlich vom Isteiner Klotz, die zudem den Vorzug gehabt hätte, nicht in unmittelbarer Nähe der Grenze zu verlaufen. Vor Steigungen fürchtete sich der Ingenieur mehr als vor Kurven. Tatsächlich hat man diese mit Kurven und Gegenkurven überreich gesegnete Teilstrecke am Isteiner Klotz nicht zu unrecht die „Achillesferse“ der Hauptbahn genannt². Von ihr abgesehen kann es jedoch als feststehend gelten, daß die ganze Hauptbahn Mannheim—Basel, wenn sie heute zu bauen wäre, genau ebenso erbaut würde wie vor hundert Jahren — gewiß das höchste Lob für den Eisenbahnbauer von einst.

Zu den Geländeschwierigkeiten gesellte sich die Notwendigkeit von Verhandlungen mit dem Kanton Basel-Stadt, die sich lange hinzogen. Da der Kanton Bedingungen stellte, auf die Baden nicht eingehen zu können glaubte, schien es eine Zeitlang, als ob die badische Staatsbahn Basel umfahren und ihren Anschluß über Waldshut im Kanton Zürich suchen werde — eines der merkwürdigsten und heute unverständlichsten Kapitel der badischen Eisenbahngeschichte. Schon in den Landtagsverhandlungen von 1838 war auf diese Möglichkeit angespielt worden, als Nebenius von der „im Rheintal anzulegenden Eisenbahn und deren Fortsetzung bis Zürich“ sprach (Sitzung vom 12. März 1838), und das damals weitverbreitete Frankfurter Journal vom 22. Juli 1840 bestätigte den Plan, daß „die Fortsetzung der Eisenbahn nach Süden bis Zürich in nahe Aussicht gestellt“ sei. Zehn Jahre später wurde ganz offen von einer „Kopfstation Haltingen“ (bei Basel) geredet und die Regierung ersucht, „die Bahn von Haltingen bis Waldshut fortzubauen, um dieser Bahn durch Verträge eine ununterbrochene Verbindung mit Zürich zu vermitteln“³. Kein Wort mehr von Basel! Und doch hätten die einfachsten volkswirtschaftlichen und geographischen Erwägungen, daß die große Stadt Basel nicht

¹ Mannheimer Journal vom 1. August 1840.

² Freiburger Zeitung vom 27. Januar 1935.

³ Verhandlungen der Ständeversammlung 1851/52, Zweite Kammer, 6. Beilagenheft Seite 233 und 274.

umfahren werden könne und der Steilabfall des Südschwarzwaldes bei Waldshut jede unmittelbare Zubringerstrecke außerhalb des Rheintales ausschlieÙe, solch phantastische Pläne a limine verbieten sollen. Sie waren nur möglich in einer Zeit, wo der heimatliche Kirchturm jede weitere Sicht verdeckte.

Als erste Anschlüsse erstanden die Strecke Appenweier—Kehl (1844), heute ein Glied der großen europäischen Westostroute Paris—Istanbul, und die 4 km lange Seitenbahn Oos—Baden (1845), die den internationalen Kurort Baden-Baden an das Eisenbahnnetz anschloÙ und nach zwei Menschenaltern (1908) doppelspurig ausgebaut wurde. Im Norden des Landes setzte die von den drei Staaten Baden, Hessen und Frankfurt erbaute Main-Neckarbahn (1846) den Schienenstrang fort, der nun die alte Kaiserstadt am Main mit dem „goldenen Eingangstor“ der Schweiz am Rheinknie verband, ununterbrochen zwar, aber in verschiedener Spur. Die badischen Techniker hatten bekanntlich, von ihren englischen Lehrmeistern beeinflusst, die Hauptbahn in der Breitspur von 1600 mm erbaut und vergeblich versucht, diese auch den Nachbarbahnen zu empfehlen. Hessen und Frankfurt (später auch Württemberg) lehnten bestimmt ab. So erfolgte am Schlusse der ersten Periode notgedrungen der Umbau des gesamten Netzes (284 km) von der breiten auf die Normalspur von 1435 mm — ein Lehrgeld, das teuer genug war, wenn auch nicht entfernt so teuer wie bei etlichen englischen und amerikanischen Bahnen, welche die ihnen durch die Breitspur drohende „splendid isolation“ erst viel später erkannten¹.

II. 1855—1874: Hochflut im Eisenbahnbau. Zu den bisherigen 322 km badischer Staatsbahn traten weitere 1024 km Neubauten, darunter die Odenwald- und Schwarzwaldbahn. Die Hauptbahn Mannheim—Basel—Konstanz selbst (414 km lang) lag 1863 vollendet vor, nachdem ihre Teilstrecke am Hochrhein über Waldshut—Schaffhausen den Bodensee erreicht hatte². Dazu kamen die Linie Karlsruhe—Pforzheim—Mühlacker(—Stuttgart), einige weitere Seitenstrecken und kleinere, zunächst von Privatgesellschaften erbaute, aber vom Staate betriebene und später zurückgekaufte Nebenbahnen. Die Frage eines Anschlusses an das württembergische Eisenbahnnetz rief jahrelange Rivali-

¹ Dr. Karl Müller im Archiv für Eisenbahnwesen 1904 Seite 1377 ff. und über die militärische Bedeutung der Breitspur Bernhard Meinke ebenda 1938 Seite 686.

² Albert Steinegger, Entstehungsgeschichte des schaffhauserischen Eisenbahnnetzes, 1934, Seite 38 ff.

täten zwischen Bruchsal-Bretten-Mühlacker und Karlsruhe-Pforzheim-Mühlacker hervor, die keinem der Beteiligten zum Ruhme gereichten. Daß Baden die 15 km lange württembergische Staatsbahnstrecke Bruchsal—Bretten später (1879) zurückkaufte und trotz der stark gesunkenen Schienenpreise — bei einem Preis neuer Schienen von 6 M — für den Zentner gebrauchter Schienen 9 M bezahlen mußte, mutet samt dem ganzen Papierkrieg und Notenwechsel weniger als „ein Lichtblick in unsrer eisenbahnarmer Zeit“¹ als ein Märchen, aber kein schönes aus entschwundener Zeit an.

III. 1874—1887: Stillstand im Eisenbahnbau. Entsprechend den allgemein deutschen Wirtschaftsverhältnissen folgte auch im badischen Eisenbahnbau dem allzu gestümen Auf ein unvermeidliches Ab. Was Ende der siebziger Jahre noch zur Ausführung kam, war längst geplant und begonnen gewesen. In den sechs Jahren 1880 bis 1885 wurde jedoch nicht ein einziger Kilometer neu eröffnet. Man hatte sich im Bahnbau fraglos übernommen, mehrere große Linien enttäuschten durch ihre geringe Rente, und besonders drückend wurde die scharfe Konkurrenz der linksrheinischen Bahnen nach 1871 im Nordsüdverkehr empfunden. So lud die wirtschaftliche Lage nicht zu weiteren Experimenten ein, und man beschränkte sich auf den Bau etlicher kleinerer Linien von vorwiegend örtlicher Bedeutung, zumal das Hauptnetz im großen ganzen ausgebaut war. Die Höllentalbahn (1887), deren Projektierung nicht zuletzt unter diesen ungünstigen Umständen zu leiden gehabt hatte, war nach all den „magern Jahren“ der erste Bau von Bedeutung². Aber auch dann wich die bisher beobachtete Zurückhaltung nur langsam. Lediglich mit dem Reiche wurde der Bau einiger strategisch wichtiger, für den Verkehr aber nicht notwendiger Linien im Süden des Landes vereinbart.

IV. 1887—1920: Vervollständigung des Eisenbahnnetzes. Die 1878 erlassene „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ (Sekundärbahnen) wirkte sich auch auf Baden aus, das die Erschließung verkehrsärmerer Gegenden vorwiegend der Privatinitiative überließ. So entstand 1889 die erste schmalspurige, vom Staate weder erbaute noch betriebene Privatbahn Zell—Todtnau im oberen Wiesetal, der bald weitere folgten. Auch das dichte Netz der Mannheimer und Karlsruher elektrisch betriebenen Vorortbahnen stammt

¹ Verhandlungen der Ständeversammlung 1877/79, Zweite Kammer, 4. Beilagenheft Seite 849.

² Archiv für Eisenbahnwesen 1937, Seite 327 ff.

aus dieser Zeit. Der Staat blieb indes nicht untätig, sondern baute u. a. noch die Bodenseegürtelbahn, die verlängerte Höllental-, die Elztal- und Teilstrecken der Murgtalbahn. Ein Fall einmaliger Art war der auf Grund des Gesetzes vom 23. Juli 1902 erfolgte Bau der schmalspurigen 28 km langen Staatsbahn Mosbach—Mudau (1905); sie wird seither gegen eine jährliche Pachtsumme von 100 M von der Firma Vering & Waechter betrieben — als einzige im Privatbetrieb befindliche Staatsbahnstrecke¹. Der Fall war seinerzeit sehr umstritten; glücklicherweise ist es dann aber bei ihm geblieben.

Was freilich dieser Periode den Stempel aufdrückte, waren weniger die genannten Linien als vornehmlich die großen *Bahnhofsneubauten*, die bereits in den neunziger Jahren einsetzten und erst durch den Weltkrieg jäh unterbrochen wurden. Auf die umfangreichen Güter- und Rangierbahnhöfe Basel, Freiburg, Offenburg, Karlsruhe und Mannheim folgten die noch heute mustergiltigen neuen Personenbahnhöfe zu Basel, Lörrach, Radolfzell, Titisee, Lahr-Stadt, Lahr-Dinglingen, Offenburg, Achern, Baden-Oos, Baden-Baden, Rastatt, Karlsruhe, Durlach und Bruchsal. Projektiert, aber, von kleineren Erweiterungsbauten abgesehen, bis heute unausgeführt, blieben die Personenbahnhöfe Konstanz, Freiburg, Emmendingen, Pforzheim und Heidelberg; auch Mannheim, dessen Hauptpersonenbahnhof 1876 und 1906/07 umgebaut wurde, muß hier genannt werden. Der alte tragische Widerstreit zwischen Stadt und Land (die Millionenbauten in den Städten verzögerten den Bau abgelegener ländlicher Nebenbahnen über Gebühr) klingt durch all die Debatten jener Tage in Presse und Parlament immer wieder hindurch, ohne zu einer alle Beteiligten befriedigenden Lösung geführt werden zu können. Immerhin gebietet die Gerechtigkeit festzustellen, daß auch das Nebenbahnnetz mit Kriegsbeginn 1914 befriedigend ausgebaut war.

V. 1920—1940: Die badische Staatsbahn als Glied der Reichsbahn. In den zehn Jahren von 1916 bis 1925 lag der Bahnbau so gut wie still. Nur mit langen Unterbrechungen konnten mehrere wichtige Ergänzungsbauten, teilweise jahrzehntealte Projekte, ausgeführt werden, so die verlängerte Renchtalbahn (1926 und 1933), die Dreiseenbahn, leider nur bis Seebrugg (1926), und die Murgtalbahn

¹ Gesetz- und Verordnungsblatt für das Großherzogtum Baden 1902, Seite 199 f., Jahresbericht über die Staatseisenbahnen und die Bodensee-Dampfschiffahrt im Großherzogtum Baden für das Jahr 1905, Seite 6 f., Dr. Karl Müller, Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, 1904, Seite 268 ff., Dr. Wilhelm Huber, Die Entwicklung der badischen Eisenbahnen seit 1900, 1927, Seite 8 ff. (Heidelberger Dissertation).

(1928)¹. Auch die kleine Steinachtalbahn Neckarsteinach—Schönau konnte nach jahrelangen Bemühungen 1928 endlich dem Betrieb übergeben werden, dagegen liegt die vor 1914 bereits begonnene Bahn Bretten—Kürnbach noch heute als Torso brach.

* * *

Dies ist — in groben Zügen — der Verlauf des badischen Eisenbahnbaues der vergangenen hundert Jahre². Gute und schlechte Zeiten haben ihn begünstigt oder gelähmt, und wie alles Menschenwerk unvollkommen ist, so auch die badische Staatsbahn. Und doch — nehmt alles nur in allem — darf das so erstandene badische Eisenbahnnetz der Kritik standhalten. Der Staat als Eisenbahnbauer hat ein Werk vollbracht, das sich sehen lassen kann. Kein Privatunternehmer hätte das Gleiche vermocht, geschweige denn etwas Besseres geschaffen. Das soll nicht heißen, daß nicht doch manches hätte anders gemacht werden sollen. Eine spätere, auf den bisherigen Erfahrungen fußende Kritik hat es immer leichter, als es die Verantwortlichen im entscheidenden Augenblick gehabt haben.

Zunächst fallen im Eisenbahnnetz einige Lücken auf. Am bemerkenswertesten vielleicht sind die wiederholten vergeblichen Versuche der Schaffung einer direkten Linie Basel—Stuttgart, die bis heute und wohl auch künftighin den weiten Umweg über Karlsruhe machen muß. Der eine Versuch zielte auf eine Linie Basel—Todtnau—Titisee, der andere auf Basel—Freiburg—Elzach—Freudenstadt hin. Beide scheiterten nicht so sehr an technischen Schwierigkeiten wie an dem badisch-fiskalischen Interesse, das den Verkehr möglichst lange im eigenen Lande halten wollte. Während die Wiesetalbahn zum großen Schmerz Basels und der Nordwestschweiz mit dem Bau der bereits erwähnten Schmalspurbahn Zell—Todtnau (1889) erledigt war, wollten die Bestrebungen auf Ausfüllung der Eisenbahnücke zwischen Elzach und Hausach bis in die neueste Zeit hinein nicht nachlassen; ein Erfolg dürfte freilich auch ihnen versagt bleiben.

¹ Die Murgtalbahn Rastatt—Freudenstadt wurde am 1. April 1937 in ihrer ganzen Ausdehnung der RBD. Karlsruhe unterstellt, freilich um den Preis der Abgabe der Odenwaldbahn östlich von Osterburken an die RBD. Stuttgart. Die Zerreißung der Odenwaldbahn, die von Baubeginn an ein organisches Ganzes gebildet hatte, bleibt vom historisch-geographischen Standpunkt aus bedauerlich. Amtsbl. der RBD. Karlsruhe vom 9. März 1937; die Baugeschichte der Odenwaldbahn im Archiv für Eisenbahnwesen 1921, Seite 1049 ff. und 1922, Seite 53 ff.

² Eine zwar kurze, aber lückenlose Darstellung findet sich — freilich in anderer Einteilung — bei Alois Endres in „Das Großherzogtum Baden“, herausgegeben von Edmund Rebmann, Karlsruhe 1912, Seite 683 ff.

Von unausgeführten Projekten seien weiter die viel umstrittene Randenbahn Schaffhausen—Donaueschingen, Hattingen—Schwackenreute und die auffallende Lücke Hardheim—Königheim im badischen Frankenland genannt. Die Randenbahn¹ hätte zu einer großen Nordsüdlinie ausgestaltet werden können, die freilich vorab Schaffhausen und Zürich zugute gekommen wäre; nebenher lief das Projekt Weizen—Donaueschingen, das an Stelle der wenig glücklichen sog. strategischen Umgehungsbahn Oberlauchringen—Weizen—Immendingen dem Verkehr besser gedient und Waldshut als badisch-schweizerischem Knotenpunkt einige Bedeutung verliehen hätte. Hattingen—Schwackenreute, ein Lieblingsprojekt Robert Gerwigs, der letztgenannten Bahnhof eigens hierzu wahrhaft opulent angelegt hatte, scheiterte wie Hardheim—Königheim am Mangel jeglichen großen Verkehrs, obwohl das Gesetz zum Bau der Linie Hattingen—Schwackenreute bereits verfassungsgemäß verkündet worden war². Der Kniebisdurchstich, der Straßburg und das Renchtal mit Freudenstadt unmittelbar verbunden hätte, konnte, obwohl vielerörtert, schon aus finanziellen Gründen niemals verwirklicht werden, während die insbesondere von Sankt Blasien ersehnte Verbindung Titisee—Hochrheintal(Albbruck) zwar eine fühlbare Lücke im Eisenbahnnetz ausgefüllt hätte, infolge der großen Geländeschwierigkeiten aber unausgeführt bleiben mußte (die Dreiseenbahn als Anfangsglied dieser Linie wurde bereits erwähnt).

Nennen wir noch das jahrzehntelang diskutierte Projekt einer doppelspurigen „Rheinuferbahn Rastatt—Kehl“ als Parallelstrecke zur Hauptbahn (nördlich Rastatt liegen bekanntlich je zwei doppelspurige Linien), das aber wie der damals angeregte viergleisige Ausbau der linksrheinischen Strecke Straßburg—Basel nur als Verkehrsluxus bezeichnet werden kann, so dürften die strittigsten „Lücken“ im badischen Eisenbahnnetz aufgezählt sein. Im Vergleich zum Erreichten halten sie sich, wie man sieht, in bescheidenen Grenzen.

Eine schärfere Kritik rufen einzelne „Grenzbahnhöfe“ hervor, die neben einigen schlechterdings unvermeidlichen Anlagen das Gepräge einer künstlichen Schöpfung deutlich zur Schau tragen. Hier steht an erster Stelle das seit bald hundert Jahren von der Mannheimer Be-

¹ Nationalrat Dr. C. Spahn, Die Randenbahn, Wirtschaftliche Publikationen der Zürcher Handelskammer, Heft 12, 1913.

² Gesetz vom 30. März 1872 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Großh. Baden 1872, Seite 200. Es liegt hier ein ähnlicher Fall vor wie bei der schweizerischen Surbtalbahn Niederweningen—Döttingen, die mit Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 beschlossen worden war. Das Gesetz wurde durch ein neues Bundesgesetz vom 17. März 1937 formell wieder aufgehoben, so daß der Bahnbau unterblieb.

völkerung immer wieder in den Pfuhl der Hölle verwünschte, „sprichwörtlich gewordene“¹ Friedrichsfeld zwischen Mannheim und Heidelberg. Weil man keine der beiden Städte bevorzugen oder hintansetzen wollte, schloß man die Main-Neckarbahn weder in Mannheim noch Heidelberg, sondern mitten zwischen beiden, in Friedrichsfeld, an das badische Eisenbahnnetz an und glaubte damit noch einen besonders weisen salomonischen Entscheid getroffen zu haben². Zweifellos hätte Mannheim den ersten Anspruch auf sie gehabt, zumal nicht einzusehen ist, warum eine Durchgangslinie Frankfurt—Mannheim—Heidelberg—Basel nicht auch konkurrenzfähig gewesen wäre, ganz abgesehen davon, daß nach Bau der hessischen Riedbahn über Lampertheim (1880) und der Rheinbahn über Schwetzingen (1870) eine noch kürzere Nordsüdstrecke zur Verfügung stand. „Friedrichsfeld“ bedeutet den schwersten Fehler im badischen Eisenbahnbau, und es ist durchaus nicht so, als ob man das erst Jahrzehnte später erkannt hätte. In der geheimen Sitzung der Zweiten Kammer vom 27. März 1858 verstieg sich der Abg. Ludwig Achenbach, Oberbürgermeister von Mannheim, zu der vielleicht pathetischen, im Grunde aber berechtigten Äußerung: „Ich bin überzeugt, wenn der Allmächtige vom Himmel herabschaut und diese Mündung (der Main-Neckarbahn in einer öden Sandwüste) betrachtet, so wird er in seiner übergroßen Geduld bedenklich den Kopf schütteln und die Verirrung des menschlichen Verstandes anstaunen“³. Er hatte so unrecht nicht.

Ein weiteres Schmerzenskind unter den Grenzbahnhöfen war und blieb Mühlacker an der Linie Karlsruhe—Pforzheim—Stuttgart. Ausgerechnet in der weltverlassenen Gegend am „Eckenweiherhof“ einen großen Umschlagsbahnhof zu errichten, wo die Gold- und Industriestadt Pforzheim in erreichbarer Nähe lag, konnte nur das Ergebnis einzelstaatlich-fiskalischer Eifersüchteleien sein, denen jeder höhere Standpunkt fremd war. Mit der Wahl Mühlackers schied zudem die Möglichkeit eines Eisenbahnbaues Bretten—Pforzheim, um den wiederholt petitioniert wurde, aus. Beide Partner trugen in gleicher Weise die Schuld; keiner hatte dem anderen etwas vorzuwerfen⁴. Man könnte entschuldigend

¹ Dr. Karl Müller, Die bad. Eisenbahnen usw., Seite 145.

² Das alte, auch heute im öffentlichen Leben noch viel gebräuchliche Pfälzer bonmot „Mannem hinne“ = „Mannheim hinten“ führt seine Entstehung auf die in Friedrichsfeld üblichen Rangiergeschäfte zurück, wo die nach Mannheim durchlaufenden Wagen jeweils am Ende des Zuges zu finden waren.

³ Handschriftliches Protokoll der geheimen Sitzung der Zweiten Kammer vom 27. März 1858 Seite 54 (im Landtagsarchiv zu Karlsruhe befindlich).

⁴ Dr. Otto Gönnerwein, Württemberg und die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens, 1918, Seite 13 ff., 17 und 43.

vielleicht darauf hinweisen, daß die dort angesiedelten Industrien die Wahl Mühlackers nachträglich gerechtfertigt hätten (was z. B. für die Knotenpunkte Osterburken und Immendingen nicht zutrifft, die bis heute ihren ländlichen Charakter bewahrt und ihre Seelenzahl nicht wesentlich vermehrt haben); allein diese Siedlungen folgten nur notgedrungen der Eisenbahn, weil sie auf ihren Anschluß angewiesen waren.

Die geographische Lage und Gestalt Badens, das bei einer Gesamtfläche von 15 070 qkm die ungewöhnliche Grenzlänge von 1530 km aufweist¹, brachten es freilich mit sich, daß die Zahl der Anschluß- und Grenzbahnhöfe ungewöhnlich hoch war, was für eine Eisenbahnverwaltung immer mit Kosten und Betriebsschwierigkeiten verknüpft ist. Daß Württemberg mit 14 Anschlüssen, von denen sich mehrere hätten vermeiden bzw. zusammenlegen lassen, an erster Stelle steht, dürfte bekannt sein, weniger bekannt, daß die schweizerische Eidgenossenschaft mit 5 Anschlüssen folgt². Fünf Schweizer Eingangstore — Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz —, die einzigen deutschen vor dem Anschluß Österreichs, mochten im internationalen Verkehr von nicht geringer Bedeutung sein. Über Basels überragende Stellung ist kein Wort zu verlieren; Baden hält damit den auch heute noch weit wichtigsten deutsch-schweizerischen Übergang in Händen. Von Waldshut und seiner geographisch ungünstigen Lage wurde schon gesprochen. Schaffhausen und Konstanz sind gleichfalls wichtige Einfallstore, doch haben die schweizerischen Bundesbahnen den Konstanzer Übergang aus tarifarischen Gründen nie sonderlich gefördert. Singen dagegen ist nur für den deutsch-schweizerischen Nahverkehr von Bedeutung.

Das zweimalige Übergreifen Schweizer Gebietes auf die rechte Rheinseite (Basel und Schaffhausen) hat bekanntlich den Bau strategischer Umgehungsbahnen zur Folge gehabt. Von ihnen soll hier nicht die Rede sein, wohl aber von dem auf dem gleichen Umstande fußenden badischen Projekt einer westöstlichen Hochrhein-Durchgangsbahn unter Umfahrung wenn nicht Basels, so doch der Schweizer Bahnen, das gewissermaßen als Vorläufer jener späteren Bauten angesehen werden kann. Man kennt die gelegentlichen Mißverständnisse zwischen Basel und Baden auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik, die zu gegenseitigen Abwehrmaßnahmen führten. So erschien ziemlich unvermutet im badischen Eisenbahnbaubudget 1868/69 zwecks „Verbindung zwischen der Staatsbahn bei Leopoldshöhe mit der französischen Ostbahn bei St. Louis“ ein erster Betrag von 130 000 fl.; ein badisch-französisches Abkommen, d. d.

¹ Statistisches Jahrbuch für das Land Baden, 1938.

² Reichsbahnoberrat Ernst Müller (Verkehrstechnische Woche 1929, S. 530) bezeichnet unter Berücksichtigung der Schweizer Verzweigungen deren sogar acht.

Paris vom 22. Oktober und Karlsruhe vom 5. November 1869, folgte. Hier war also eine neue Ostwestlinie mit fester Rheinbrücke bei Hünningen geplant, die nur „infolge des kurz nachher ausgebrochenen Krieges nicht zum förmlichen Abschluß gebracht“ werden konnte¹. Als später (1874) an Stelle badisch-fiskalischer Gründe strategische Erwägungen den Bau geraten erscheinen ließen (Weil—St. Louis am 11. Februar 1878 eröffnet), entbehrte die neue Bahnlinie jeglichen größeren Verkehrs, was ihre Fehlkonstruktion einmal mehr bewies. Daran vermochte auch ein zeitweise (1886) laufender Kurswagen Konstanz—Basel B.B.—Weil—St. Louis—Petit-Croix (—Paris) nichts zu ändern, der zwar in Basel B.B. Schweizer Hoheitsgebiet berührte, Schweizer Bahnen und Schweizer Zoll aber umfuhr. Nach 1919 sank die Linie zu völliger Bedeutungslosigkeit herab, wurde am 3. April 1937 stillgelegt und die Rheinbrücke 1937/38 abgebrochen². Ein siebzigjähriges Projekt, das unter ganz anderen Umständen geplant als ausgeführt, dann unter abermals veränderten Verhältnissen aus der Landkarte wieder ausradiert wurde, ging in die Geschichte ein — und niemand weinte ihm eine Träne nach. —

Eine Betrachtung zur Säkularfeier der badischen Staatsbahn wäre indes unvollständig und zudem ungerecht, wenn sie sich auf die vorangegangenen kritischen Bemerkungen beschränken wollte. Gerade weil hier sine ira et studio geurteilt wurde, dürfen nun noch — Ende gut, alles gut — einige der markantesten Zeugnisse dafür sprechen, daß Weitblick und Voraussicht in der badischen Eisenbahngeschichte die Regel, kurzsichtige Beschränktheit aber die Ausnahme waren³. Letztere mochte bei der Gestalt und dem Grenzverlauf des Landes nicht immer zu vermeiden sein. „Wir haben vorerst weniger die allgemeinen als vielmehr ausschließlich die badischen Interessen zu berücksichtigen“, hieß es einmal⁴ bei Beratungen über den Ausbau der Elztalbahn. Unter diesem Gesichtswinkel gesehen konnte man die Abneigung gegen einen Bahnbau, in dem man eine „schädliche Konkurrenz“ erblickte, wenn auch vielleicht nicht billigen, so doch gewiß verstehen. In anderen deutschen Ländern stand es damit um kein Haar besser — eine immerhin schwache Entschuldigung.

¹ Verhandlungen der Ständeversammlung 1873/74, Zweite Kammer, 4. Beilagenheft Seite 571.

² Deutsch-französischer Vertrag vom 6. November 1934, Amtsblatt der RBD. Karlsruhe vom 2. April 1937.

³ Zu diesem Ergebnis kommt auch Dr. Otto Schäfer in seiner Untersuchung über die bad. Eisenbahnpolitik von 1833 bis 1890 im Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 1393 ff., die er im Vergleich mit jener der anderen süddeutschen Staaten „zielbewußt“ und „großzügig“ nennt.

⁴ Verhandlungen der Ständeversammlung 1875/76, Zweite Kammer, 4. Beilagenheft Seite 923.

Man hört heute so oft von der Reichsbahn als einem gemeinnützi- gen oder sozialistischen Unternehmen sprechen; es sind lediglich andere Worte für längst Gesagtes. In Baden wenigstens war dieser Satz seit hundert Jahren Gemeingut aller maßgebenden Kreise. Schon im Kommissionsbericht der Ersten Kammer zum Eisenbahngesetz von 1838, erstattet vom Abg. Geheimen Hofrat Karl Hch. Rau (Sitzung vom 17. März 1838), lesen wir: „Der Staat soll die Bahn selbst übernehmen, weil er die Bahn, die man mit Recht als die stärkste Pulsader des Verkehrs im Großherzogtum bezeichnen kann, nach gemeinnützigen Rücksichten anlegen und verwalten lassen wird“¹. Später hat Abg. Robert Gerwig, der Erbauer der Schwarzwaldbahn, dies in noch deutlichere Worte gekleidet. Anlässlich der Budgetberatung 1869/70 in der Zweiten Kammer veröffentlichte er als Referent eine längere Abhandlung „Das Eisenbahnwesen im allgemeinen“², worin er sich über Licht- und Schattenseiten des Staatsbaues ausließ. „Man muß“ — so sagt er u. a. — „sich daran gewöhnen, die Eisenbahnen nicht als gewerbliche Unternehmungen zur Erzielung eines Geschäftsgewinnes anzusehen, sondern als unentbehrliche Grundlage des Volkswohlstandes unserer Zeit, als ein Mittel zum Zweck der menschlichen Gesellschaft.“

Und damit man sehe, daß dieser weitblickende nationalökonomische Standpunkt all die Jahrzehnte hindurch unveränderlich erhalten blieb, sei noch eine Äußerung aus dem „Oberhaus“, der Ersten Kammer, angeführt, wo Abg. Graf Friedrich von Berlichingen bei einer Beratung über Eisenbahnpetitionen im Namen der Kommission diese Betrachtungen anstellte: „Bei dem gegenwärtigen ungünstigen Stand der Finanzen, d. h. die Staatseinnahmen mit dessen Ausgaben verglichen (denn der Staatskredit steht unerschütterlich so fest wie jemals früher), ist eine gewisse Nüchternheit bei allen Eisenbahnfragen eingetreten. Würde man den Befürchtungen, welche hinsichtlich der Zukunft unserer Eisenbahnen ausgesprochen werden, allein Gehör schenken, so wäre jede Diskussion über die Erbauung einer neuen Bahn überflüssig, denn diese wünschen ganz einfach Sistierung des Eisenbahnbaues, bis bessere Zeiten kommen. Einer solchen Anschauung kann sich Ihre Kommission nicht anschließen.“ Daß „schwere Zeiten auf uns lasten“, verschweigt er nicht, möchte aber an die Eisenbahngegner „einfach die Frage stellen, ob sie es vorzögen, wenn das Land keine 370 Mio M Eisenbahnschulden, dafür aber keine Eisenbahnen hätte! Nichts einfacher als zu sagen, man möge nur rentable Bahnen bauen, dies heißt bei uns soviel, als man hätte nur von Mannheim nach Basel, etwa mit Abzwei-

¹ Verhandlungen der Ständeversammlung 1838, Erste Kammer, Beilagenheft Seite 85.

² Verhandlungen der Ständeversammlung 1869/70, Zweite Kammer, 6. Beilagenheft Seite 524 ff.

gung nach Stuttgart und Straßburg, bauen sollen. Wer sollte dann die andern Bahnen bauen? Etwa Private? Eine solche Zumutung ist in der Tat zu naiv, als daß sie einer Erörterung bedürfte. Darüber ist auch Ihre Kommission im reinen, daß, wenn wir keine Eisenbahnen hätten, das Eisenbahndefizit von selbst wegfiel¹.

Wie ein roter Faden durchzieht all diese Stimmen, die teilweise durchaus modern anmuten, die Überzeugung von der Gemeinnützigkeit des Staatsbaues und -betriebes der Eisenbahnen. Darüber dürfte deshalb auch nicht der geringste Zweifel herrschen: Ohne Staatsbahn von einst keine Reichsbahn heute! „Gerade aus dem Staatsbahngedanken der kleinen Länder wuchs zwangsläufig der Gedanke der deutschen Reichsbahn“².

Dem hier geäußerten Gemeinsinn entsprechen auch die Leistungen im Bau, Betrieb und Verkehr der vergangenen hundert Jahre. Eine gewisse „Opulenz“ allerorten ist nicht zu leugnen. Immer wieder muß die Volksvertretung bremsen und die Eisenbahnbauer zur Sparsamkeit mahnen. Schon 1854 wollte die Zweite Kammer „verhüten, daß die Techniker, einer von ihrem Beruf fast unzertrennlichen Neigung folgend, der Schönheit zuviel und der Sparsamkeit gar keine Rechnung tragen“³. Ein andermal erachtete sie zwar „die gut gepflegte Unterhaltung unserer Bahnen als die Hauptbedingung eines gesicherten Betriebes“, glaubte jedoch, „abermals möglichste Sparsamkeit empfehlen“ zu sollen⁴. Dann wandte sie sich wieder dagegen, daß „bei den Hochbauten oft mehr ein äußerlicher Luxus als eine dem Zweck entsprechende Einfachheit ins Auge gefaßt werden“⁵, während die Erste Kammer „in den hohen Baukosten unserer Staatsbahn das Hauptübel zur Erzielung einer befriedigenden Rente“ erblickte⁶.

Tatsächlich bildete das unverhältnismäßig hohe Anlagekapital, das, von Elsaß-Lothringen abgesehen, das höchste kilometrische aller deutschen Staatsbahnen war, oft genug den Gegenstand ernster Sorge, zumal man wohl innerlich von seiner Naturnotwendigkeit nicht

¹ Verhandlungen der Ständeversammlung 1879/80, Erste Kammer, Beilagenheft Seite 272.

² Dr. Otto Schäfer, Die Entwicklung des Staatsbahngedankens in Baden, Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 1937, Seite 716 ff.

³ Verhandlungen der Ständeversammlung 1854, Zweite Kammer, 6. Beilagenheft Seite 329.

⁴ Verhandlungen der Ständeversammlung 1871/72, Zweite Kammer, 5. Beilagenheft Seite 194.

⁵ Verhandlungen der Ständeversammlung 1875/76, Zweite Kammer, 5. Beilagenheft Seite 208.

⁶ Verhandlungen der Ständeversammlung 1877/79, Erste Kammer, Beilagenheft Seite 127.

restlos überzeugt war. Der morphologische Aufbau des Landes mochte bis zu einem gewissen Grade die Höhe des Aufwandes veranlaßt haben; es sei nur an die Tatsache erinnert, daß Baden neben der Schweiz noch heute das tunnelreichste Land Europas ist¹. Aber wenn von anderer Seite² Baden als „tunnelfreudig“ bezeichnet wird, so mag auch hierin wieder eine Anspielung auf die mehrfach gerügte „Opulenz“ liegen.

Die erwähnte „gut gepflegte Unterhaltung“ der badischen Bahnen offenbarte sich im Bau wie im Betrieb. Die Ausrüstung der Bahnhöfe, der doppelspurige Ausbau (im Jahre 1855 hatte dieser den einmaligen Höchststand von 94,2 % des Gesamtnetzes erreicht, da von 289,5 km nicht weniger als 272,7 km zweigleisig lagen, aber auch später ist die Verhältniszahl nie unter 50 % herabgegangen), die Reichhaltigkeit des Fahrplanes, dem unter den kontinentalen Bahnen nur der Belgiens und des Ruhrgebietes an die Seite gestellt werden konnte, nicht zuletzt eine vorbildliche Tarif- (Kilometerheft 1895/1907) und Sozialpolitik — all diese Momente haben der badischen Staatsbahn und ihrer Hauptlinie Mannheim—Basel, „einer der bedeutendsten Mitteleuropas“³, eine hervorragende Stellung im gesamteuropäischen Eisenbahnnetz verschafft.

Diese Stellung war freilich keine unumstrittene und mußte immer wieder von neuem erkämpft werden. Von der schweren Konkurrenz durch die linksrheinischen Bahnen (Pfalz und Elsaß-Lothringen) war schon weiter oben die Rede⁴. Sie hielt sozusagen ununterbrochen von 1871 bis 1914 an und nahm im Personenverkehr zeitweise Formen an, die an den berüchtigten „Minutenkrieg“ der englischen Eisenbahnen gemahnten. Es sei z. B. an die ab 1. Mai 1907 gefahrenen Schnellzüge D 5/6 Berlin—Straßburg—Basel erinnert, die lediglich um die badische Bahn zu konkurrenzieren, zwischen Mannheim/Ludwigshafen und Straßburg über Speyer—Germersheim aufenthaltslos durchgejagt wurden, obwohl sie auf dem näheren (badischen) Weg mindestens ebenso schnell befördert worden wären und sogar die Großstadt Karlsruhe noch

¹ Nach Dr. Walter Metag, Die Tunnelanlagen der deutschen Mittelgebirge, 1934, liegen 114 Tunnels mit einer Gesamtlänge von fast 43 km in Baden.

² Archiv für Eisenbahnwesen 1935, Seite 246.

³ Dr. Johann Hansing, Die Eisenbahnen Badens, 1929, Seite 128.

⁴ Auch Dr. K. Müller stellt in seinem Buche Seite 7 fest, daß „die elsäß-lothringischen Bahnen einen beträchtlichen Teil des bislang von Baden vermittelten Verkehrs an sich zogen“. Ebenso spricht der Jahresbericht des großh. bad. Handelsministeriums für 1873 (2. Teil, Seite 85) von einer „bedeutenden Konkurrenz der Elsaßbahn für die badische Eisenbahn“, wovon diese „unter den deutschen Bahnen fast ausschließlich nur in ungünstiger Weise betroffen wurde“. Schließlich enthalten auch die Protokolle der Sitzungen des Eisenbahnrates häufig wiederkehrende Klagen über die immer schärfere Konkurrenz.

mit einem Aufenthalt von einigen Minuten hätten bedienen können. Auch die Benachteiligung im internationalen Kurswagenverkehr lag klar zutage. So liefen Kurswagen I./III. Klasse Berlin—Mailand längst über Straßburg, Stuttgart und Nürnberg—Augsburg, nicht aber über Karlsruhe; andere Kurse wie Straßburg—Appenweier—Frankfurt wurden plötzlich (1. Mai 1903) zurückgezogen, usw. Aus dem Güterverkehr seien die sog. „Rückvergütungen“ an eine Mannheimer Speditionsfirma gegen Ende der neunziger Jahre genannt, die sogar zu einem höchst unerfreulichen Prozeß in Mannheim führten¹.

All diese Erfahrungen lösten bisweilen erregte Debatten im Eisenbahnrat und Landtag aus, waren aber letzten Endes nur dazu angetan, die Leistungsfähigkeit des eigenen Netzes aufs höchste zu steigern; der dichte Schnellzugsfahrplan und manche tarifarischen Maßnahmen mochten nicht zuletzt hieraus zu erklären sein. Auch die von der Staatsbahn ausgeführten umfangreichen Rheinhafenbauten zu Mannheim, Rheinau und Kehl, die gleichfalls einen starken Wettbewerb der linksrheinischen Häfen Ludwigshafen und Straßburg parieren mußten, haben ihr gut Teil zur Förderung des badischen Eisenbahnverkehrs beigetragen. Ebenso ist die unter den schwierigsten Umständen erfolgte Elektrifikation der Wiese- und Wehratalbahn Basel—Zell und Schopfheim—Säckingen (52 km lang) 1913 eine mutige Tat gewesen, da diese Betriebsart damals noch in den Kinderschuhen steckte und manches Lehrgeld bezahlt werden mußte; beide Strecken gehören zu den ersten, in Deutschland elektrisch betriebenen Bahnen. Schließlich darf noch aus der Zeit vor 1870 die großzügige Unterstützung des *Gotthardbahn*-Unternehmens, dem eine Subvention von 2,3 Mio Mark à fonds perdu zur Verfügung gestellt wurde², als Beweis für den Weitblick der verantwortlichen Leiter gebucht werden, der seit hundert Jahren das Eisenbahnnetz der deutschen Südwestmark zu einem in Frieden und Krieg bewährten Verkehrsinstrument hat werden lassen.

„Wir haben die Hand am Pulse der Zeit“, sagte Minister Ludwig Winter zu Beginn der Eisenbahnverhandlungen im Landtag von 1838. Das Wort verklang nicht unerhört. Staatsbahnverwaltung, Regierung und Landstände haben — getreu diesem Ministerwort von einst — „die Hand am Pulse der Zeit“ behalten und ein Werk geschaffen, dessen sie sich vor ihren Nachfahren nicht zu schämen brauchen.

¹ Erklärung von Oberregierungsrat Schulz in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 15. April 1902, Amtliche Berichte Seite 401 f.

² Die mit Gesetz vom 16. April 1870 bewilligte Summe von 3 Mio sfrs. (2 299 804,95 M) wurde auf Grund der Schätzung einer jährlichen Mehreinnahme von 67 500 fl. errechnet, die einer Verzinsung der gewährten Subvention zu etwa 5 % entsprach.

Kleine Mitteilungen.

Ein Projekt für die Elektrisierung der Strecke Brüssel—Charleroi.

Der Verwaltungsrat der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen hat Mitte Januar d. J. das Projekt des elektrischen Ausbaues der Strecke Brüssel—Charleroi genehmigt. Trotzdem inzwischen die gesamtpolitische Lage und damit zugleich auch ihre Voraussetzungen für die Durchführung des Projekts sich grundlegend geändert haben, ist das Projekt doch fachlich von erheblichem allgemeinen Interesse.

Das Bauprojekt sieht zunächst eine Reihe von Arbeiten zur Begradigung der Strecke vor, um später die nötigen Geschwindigkeiten auf ihr nutzbringend entwickeln zu können. Die schlechten Krümmungsverhältnisse der alten Strecke haben ihren Grund darin, daß die Strecke Brüssel—Charleroi verhältnismäßig spät, erst gegen 1870, dem Verkehr übergeben wurde. Sie mußte sich daher in ihrer Linienführung einer Reihe bereits bestehender Strecken anpassen. So stieß sie z. B. in Luttre auf die Strecke von Charleroi nach Braine-le-Comte, die aus dem Jahre 1840 stammte. In Nivelles-Baulers mußte sie sich zunächst an die Linie Baulers—Manage und später an die von Baulers nach Ottignies anpassen. Die Orientierung dieser Linien verlief von Osten nach Westen, während die Strecke Brüssel—Charleroi von Norden nach Süden verläuft. Die dadurch entstandenen Krümmungen mit geringem Halbmesser, besonders in Baulers und Ottignies, werden durch die neuen Pläne ausgemerzt, so daß Krümmungen mit Halbmesser unter 800 m nicht mehr auftreten werden. Um den Lauf der schnellen Züge weiter zu verbessern, werden in die Krümmungen auch Übergangsbogen eingebaut. Die elektrische Strecke soll eine Dauergeschwindigkeit von 120 km/Std. zulassen und nur an zwei Orten Langsamfahrstellen aufweisen.

Die anderen Bauarbeiten umfassen vor allem den Ausbau eines viergleisigen Abschnitts zwischen Luttre und Charleroi, die Hebung oder Tieferlegung von Brücken und Bahnsteigen, die Schaffung von Über- oder Unterführungen und die Anpassung der Signaleinrichtungen und den Schutz der Telephonleitungen. An der Strecke sollen 15 zur Zeit bewachte Wegeübergänge ganz verschwinden.

Die Strecke hat eine Länge von 56 km gegenüber 44 km der bereits elektrisierten Strecke Brüssel—Antwerpen.

Pausin.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Strafrecht.

Fahrlässige Tötung unter Verletzung einer Amtspflicht in Tateinheit mit fahrlässiger Transportgefährdung.

Erkenntnis des Strafsenats des Reichsgerichts vom 18. Juli 1938 in der Strafsache gegen 1. R. S. E., 2. R. Assist. H. und 3. Schrankenwärter M.

Zusammenstoß eines Arbeitszuges mit einem Lastkraftwagen auf einem mit Schranken versehenen Bahnübergang, weil die Einlegung des Arbeitszuges den beteiligten Stellen nicht vorgemeldet worden war. Verurteilung der schuldigen Bediensteten wegen fahrlässiger Tötung unter Verletzung einer Amtspflicht (§ 222 Abs. 1 und 2 StGB.) in Tateinheit mit fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung (§§ 316 Abs. 1, 315 Abs. 1 StGB.).

Mitverschulden des Lastkraftwagenführers würde vorliegen, wenn er bei der Fahrt an und über den mit Schranken versehenen Bahnübergang die ihm nach der RStr. VerkO. und nach § 79 BO. obliegende Sorgfaltspflicht verletzt hat, das heißt, wenn er bei Anwendung der Aufmerksamkeit, die ihm unter den gegebenen Umständen hätte zugemutet werden können, von seinem Fahrzeug aus rechtzeitig bemerken konnte, daß ein Zug sich näherte.

Gründe.

I. Die Revisionen machen geltend, daß es unzulässig gewesen sei, den Reichsbahnrat K. als Sachverständigen zu vernehmen und sein Gutachten mitzuverwerten, da er Vorstandsmitglied des Bahnbetriebsamtes B. sei, und dieses Amt vor der Strafkammer als mitschuldig an dem Unglück angesehen worden ist.

Die Rüge ist nicht begründet. Soweit sie auf §§ 74, 24 Abs. 2 StPO. gestützt ist, kann sie schon deshalb keinen Erfolg haben, weil der Sachverständige in der Hauptverhandlung nicht abgelehnt worden ist, die Auswahl des Sachverständigen steht dem Tatrichter zu (§ 73 StPO.). Die Strafkammer hat trotz der in der Schutzschrift vom 15. Februar 1938 geltend gemachten Bedenken den Reichsbahnrat K. für unbefangen und zur Erstattung eines Gutachtens für geeignet gehalten und auch im Laufe der Verhandlung keinen Anlaß gesehen, einen anderen Sachverständigen zu vernehmen. Das kann mit der Revision nicht beanstandet werden. Auch wenn „das Betriebsamt B“ sich an dem Unglück mitschuldig gemacht hat, so folgt daraus noch nicht, daß auch den Reichsbahnrat K. ein Mitverschulden trifft. Übrigens hat die Revision nach der Richtung nichts geltend gemacht. Ihr Hinweis auf die Unfallmeldevorschriften der Deutschen Reichsbahn ist schon deshalb verfehlt, weil durch solche Vorschriften der im § 73 StPO. aufgestellte Grundsatz nicht abgeändert werden kann und es dem pflichtmäßigen Ermessen des Gerichts überlassen bleiben muß, welchen Sachverständigen es im einzelnen Falle für geeignet hält.

II. Die Ausführungen der Revisionen können insoweit nicht berücksichtigt werden, als sie in unzulässiger Weise nur die Beweiswürdigung durch die Strafkammer angreifen oder Tatsachen vorbringen, die im Urteil nicht oder anders festgestellt worden sind (§§ 261, 337 StPO.).

Die Beanstandungen, welche die Angeklagten gegen die Auslegung der Fahrdienstvorschriften der Reichsbahn erheben, sind verfehlt. Denn diese für den inneren Dienst bestimmten Vorschriften stellen keine Rechtsnorm im Sinne des § 337 StPO. dar. Ihre Auslegung durch das Landgericht ist als tatsächliche Feststellung grundsätzlich der Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen (RGSt. Bd. 53 S. 134). Ein Rechtsfehler ist nicht ersichtlich.

Der Grundsatz „in dubio pro reo“ ist keine Rechtsnorm im Sinne des § 337 StPO. Die Behauptung, daß dieser Grundsatz verletzt sei, enthält in Wirklichkeit nur einen unzulässigen Angriff gegen die Beweiswürdigung, deren Nachprüfung durch § 337 StPO. ausgeschlossen ist.

III. Die Angeklagten sind wegen fahrlässiger Tötung aus § 222 Abs. 1 und 2 StGB. verurteilt worden, weil sie durch Fahrlässigkeit den Zusammenstoß eines Arbeitszuges mit einem Lastkraftwagen herbeigeführt haben, wobei drei Personen getötet worden sind.

Dem Angeklagten E. legt das Urteil zur Last, daß er als Fahrdienstleiter den Arbeitszug vom Bahnhof S. abfahren ließ, obwohl der Zug nicht ordnungsmäßig „eingelegt“ und den Zugmeldestellen nicht gemeldet worden war. Daß dies nicht geschehen war, hat E. schuldhaft übersehen, weil er bei Antritt seines Dienstes die ihm von seinem Dienstvorgänger beim Dienstwechsel übergebene Mappe „heute gültig“ bloß flüchtig durchgeblättert hat, anstatt sie aufmerksam durchzusehen. Zu einer solchen Durchsicht war er nach der Feststellung des Urteils unter allen Umständen verpflichtet. Er hatte auch — wie die Strafkammer im einzelnen dargelegt hat — genügend Zeit dazu. Deshalb ist der Einwand der Revision unrichtig, E. hätte sich darauf verlassen dürfen, daß sein Dienstvorgänger die Mappe ordnungsmäßig durchgesehen und seine Pflicht erfüllt hatte. Zu der Zeit, als der Zug den Bahnhof S. verließ, hatte der Angeklagte die Fahrdienstleitung. Sein Dienst hatte kurz nach 6 Uhr begonnen, der Arbeitszug ist erst 6.46 Uhr abgefahren. Der Angeklagte mußte sich, bevor er den Zug abfahren ließ, überzeugen, ob der Zug den Zugmeldestellen vorschriftsmäßig gemeldet worden war. Dadurch, daß er die ihm gebotene Sorgfalt außer acht gelassen hat, hat er übersehen, daß der Zug nicht eingelegt worden war, und versäumt, die Einlegung zu veranlassen und die in Frage kommenden Zugmeldestellen telegraphisch von dem Verkehren dieses Sonderzuges in Kenntnis zu setzen. Diese Ausführungen der Strafkammer enthalten keine Überspannung des Begriffes der Fahrlässigkeit.

Der Ursachenzusammenhang zwischen dem fahrlässigen Verhalten des Angeklagten und dem eingetretenen Unglück sowie die Voraussehbarkeit der Folgen sind bedenkenfrei nachgewiesen.

Die Auffassung der Revision, daß der Ursachenzusammenhang durch das Verhalten des Angeklagten M. und des Lastkraftwagenführers B. unterbrochen worden sei, steht mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts in Widerspruch. Ursache oder Mitursache eines rechtswidrigen Erfolges im strafrechtlichen Sinne ist jede — als Bedingung dieses Erfolges sich darstellende — Handlung oder Unterlassung, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß damit auch der eingetretene Unfall ausgeblieben wäre (RGSt. Bd. 63 S. 213 und 387). Durch

eine als Zwischenursache wirksame — schuldhaft oder schuldlos — Handlung eines anderen wird der Ursachenzusammenhang nicht ausgeschlossen, wenn nur diese Zwischenursache im Rahmen der allgemeinen Erfahrung liegt (RGSt. Bd. 56 S. 343, 348; Bd. 58 S. 130, 131; Bd. 58 S. 366; Bd. 61 S. 318; Bd. 64 S. 316 und 370, 372). Dafür, daß etwa der Unfall auch dann eingetreten wäre, wenn der Angeklagte pflichtgemäß gehandelt hätte, fehlt nach den Urteilsdarlegungen jeder Anhalt.

Der Einwand, E. habe keine Zeit zum Überlegen gehabt und die einzelnen Umstände, die nach und nach zu dem Unfall geführt haben, nicht voraussehen können, greift nicht durch. Denn zu dem Nachweis, daß der Angeklagte bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit den Eintritt des Unfalls als mögliche Folge des ihm zur Last fallenden schuldhaften Verhaltens voraussehen konnte, bedurfte es nicht der Feststellung, daß er sich alle Einzelheiten des in diesem Falle wirklich eingetretenen ursächlichen Verlaufs im voraus hätte vergegenwärtigen können. Vielmehr genügt es, daß die Folge der Ursachenreihe, wie sie sich hier abgespielt hat, ihrer allgemeinen Art nach so beschaffen war, daß der Angeklagte auf Grund seiner Erfahrung mit ihrem Eintritt rechnen mußte (RGSt. Bd. 29 S. 221; Bd. 34 S. 91; Bd. 35 S. 131; Bd. 54 S. 349; Bd. 56 S. 343, 349, 350). Das ist aber nach dem festgestellten Sachverhalt nicht zweifelhaft.

Der Angeklagte H. hat am Tage des Unfalles auf dem Bahnhof B. als Fahrdienstleiter die Abmeldung des von E. abgelassenen Arbeitszuges entgegengenommen und das Ein- und Ausfahrtsignal gegeben, so daß der Arbeitszug den Bahnhof B. durchfahren konnte, ohne anzuhalten. Die Strafkammer erblickt sein Verschulden ohne Rechtsirrtum darin, daß er das Durchfahrtsignal gab, obwohl er sah, daß der Sonderzug nicht auf der Merktafel stand, daß er nicht vorschriftsmäßig eingelegt und mithin das Bahnhofs- und Streckenpersonal nicht verständigt war. Für diese Verständigung hätte er sorgen müssen, bevor er dem Zug die Durchfahrt durch den Bahnhof gestattete. Er durfte sich nicht darauf verlassen, daß M. die Schranke rechtzeitig schließen werde, weil eben der Sonderzug nicht eingelegt worden war. Das ist in dem Urteil einwandfrei dargelegt worden.

Damit ist seine Fahrlässigkeit ausreichend nachgewiesen. Gegenüber den Einwendungen der Revision kann auf das oben Gesagte Bezug genommen werden. Soweit die Revision weiter einwendet, daß H. nach den Dienstvorschriften nicht die Verpflichtung gehabt habe, M. telephonisch oder durch Zuruf zu verständigen, ist folgendes hervorzuheben. Die Strafkammer hat insoweit auch keine Verletzung einer Dienstvorschrift erblickt. Sondern sie hat nur zum Ausdruck gebracht, daß H., nachdem er nun einmal fahrlässig gehandelt hatte, zum mindesten noch durch eine nachträgliche Verständigung des M. hätte versuchen müssen, etwaige Folgen seiner Fahrlässigkeit zu verhindern.

Das Verschulden des M. liegt nach der Auffassung der Strafkammer darin, daß er gegen seine Vorschriften und die ihm allgemein gegebene Anweisung, die Schranken zu schließen, wenn ein Zug an das Hs = Signal 3 herangekommen war, die Schranken nicht rechtzeitig und vollständig geschlossen hat. Hätte M. diese Anweisung befolgt, dann wären die Schranken geschlossen gewesen, als der Arbeitszug sich dem Übergang näherte, und es wäre, wie die Strafkammer feststellt, der Lastkraftwagen noch vor dem Schrankenbaum zum Halten gebracht worden, da dieser dann von dem Licht der Lastwagenlaternen in voller Breite beleuchtet worden wäre.

Auch die Verurteilung der Angeklagten H. und M. wegen fahrlässiger Tötung gibt hiernach zu rechtlichen Bedenken keinen Anlaß. Die Strafkammer hat mit rechtlich einwandfreier Begründung dargelegt, daß der Zusammenstoß auf das pflichtwidrige fahrlässige Verhalten eines jeden der drei Angeklagten zurückzuführen ist. Jeder von ihnen hat gegen seine Dienstvorschriften verstoßen und dadurch fahrlässig gehandelt. Das Ineinandergreifen der Pflichtwidrigkeiten der Angeklagten hat schließlich den Unfall herbeigeführt. Bei jedem der Angeklagten ist unter den festgestellten Umständen die Voraussehbarkeit des Erfolges ohne Rechtsirrtum festgestellt worden.

IV. Das Urteil weist aber insoweit einen Rechtsfehler auf, als die Strafkammer übersehen hat, daß die Angeklagten sich nach den Feststellungen in Tateinheit mit den Vergehen nach § 222 Abs. 1 und 2 StGB. der fahrlässigen Eisenbahntransportgefährdung nach §§ 316 Abs. 1, 315 Abs. 1 StGB. schuldig gemacht haben. Insoweit konnte das Urteil im Schuldspruch durch das Revisionsgericht berichtigt werden.

V. Fehlerhaft ist ferner, daß die Strafkammer sich hinsichtlich des von den Angeklagten geltend gemachten Verschuldens des Lastkraftwagenführers B. auf den Satz beschränkt hat, daß ein solches Mitverschulden nicht habe festgestellt werden können. Durch ein Verschulden des B. ist zwar — worauf oben bereits hingewiesen worden ist — nach dem festgestellten Sachverhalt das Verschulden der Angeklagten nicht ausgeschaltet. Es hätte aber deshalb einer Prüfung bedurft, weil es, worauf die Revisionen mit Recht hinweisen, für das Strafmaß von Bedeutung sein konnte.

Ein Mitverschulden des Lastkraftwagenführers würde dann in Frage kommen, wenn er bei der Fahrt an und über den mit Schranken versehenen Bahnübergang die ihm obliegende Sorgfaltspflicht, die sich aus §§ 25, 27 RStVerkO. und AusfAnw. (vgl. jetzt §§ 1, 9, 13 RStVerkO. vom 13. November 1937), § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ergibt, pflichtwidrig außer acht gelassen hätte. Der Hinweis der Revisionen auf die Entscheidung des erkennenden Senats vom 21. Oktober 1937 — 2 D 570/37 DAR. 1937 Sp. 381, 316; 1938 Sp. 137 bis 150 und 214) erscheint nicht ohne weiteres verfehlt. In ihr ist die Verurteilung des Führers eines Lastzuges wegen fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung und mit Übertretung der §§ 25, 36 RStVerkO. gebilligt worden, weil er bei der Annäherung an einen beschränkten Bahnübergang trotz der Warnzeichen nur auf die Schranke geachtet hatte, anstatt, was ihm ohne weiteres möglich gewesen wäre, sein Augenmerk auch auf die Bahnstrecke zu richten. In dem dort behandelten Fall war von der Strafkammer mit eingehender Begründung unter anderem festgestellt worden, daß die Sicht nach der rechten Seite, von der aus der 500 m lange Güterzug herankam, nicht behindert war. Der Bahnkörper war von der Straße aus auf einer Strecke von mehr als 500 m (vom Übergang aus) frei einzusehen; der Zug war deutlich zu sehen, zumal, da auch noch die Lampen an der Lokomotive brannten und von der Maschine stärkerer Rauch hochstieg. Unter diesen Umständen hat der Senat hervorgehoben, daß das Offenstehen der Schranke den Verurteilten nicht von der Pflicht befreit habe, sich rechtzeitig davon zu überzeugen, daß sich kein Eisenbahnzug in gefahrdrohender Weise näherte. Daß der Verurteilte dieser Pflicht, die für jeden seiner Verantwortung bewußten Kraftfahrer selbstverständlich ist, ohne weiteres durch einen Blick nach rechts hätte nachkommen können, war bei dem festgestellten Sachverhalt nicht zweifelhaft.

Welches Maß von Sorgfalt im Einzelfalle anzuwenden ist, hat in erster Linie der Tatrichter zu beurteilen. Ihm liegt daher die Verpflichtung ob, alle in Frage kommenden Verhältnisse festzustellen und zu würdigen. Im vorliegenden Falle hätte die Strafkammer u. a. prüfen müssen, ob der Führer des Lastkraftwagens B. bei Anwendung der Aufmerksamkeit, die ihm unter den gegebenen Umständen hätte zugemutet werden können, von seinem Fahrzeug aus rechtzeitig bemerken konnte, daß ein Zug sich näherte. Der Umstand, daß er, wenn die Schranke offen gewesen wäre, zwar zunächst davon hätte ausgehen können, daß kein Zug kommen würde, würde ihn nicht ohne weiteres von der Pflicht befreit haben, Vorsicht zu üben und die Augen offen zu halten. Von Bedeutung würde auch sein können, ob B. sehen konnte, in welcher Lage die Schranke tatsächlich war, ob etwa der Lokomotivführer vor dem Überfahren des Überganges einen Achtungspfeiff abgegeben hat, ob die Schranke mit einem Läutewerk versehen war und ob B. die etwa abgegebenen Warnzeichen hätte hören müssen. Andererseits wäre unter anderen aber auch zu prüfen gewesen, ob B. den Schrankenwärter M. beobachten und annehmen konnte, daß er die Bahnschranke ordnungsmäßig bedienen würde, und ob er zu dem Zeitpunkt, als M. begann, die Schranke herunterzulassen, überhaupt noch rechtzeitig halten konnte.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 29. März 1940. Grunderwerbsteuergesetz (GrEStG.).

(Reichsgesetzblatt I, S. 585.)

Vom 24. April 1940. Erlaß des Führers über Ausübung der Regierungsbefugnisse in Norwegen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 677.)

Vom 29. April 1940. Gesetz zur Änderung des Reichsversorgungsgesetzes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 687.)

Vom 29. April 1940. Reichspolizeiostengesetz.

(Reichsgesetzblatt I, S. 688.)

Vom 29. April 1940. Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden.

(Reichsgesetzblatt I, S. 691.)

Vom 12. Mai 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Hannover.

(Reichsgesetzblatt I, S. 757.)

Vom 18. Mai 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Wiedervereinigung der Gebiete von Eupen, Malmedy und Moresnet mit dem Deutschen Reich.

(Reichsgesetzblatt I, S. 777.)

Vom 18. Mai 1940. Erlaß des Führers über Ausübung der Regierungsbefugnisse in den Niederlanden.

(Reichsgesetzblatt I, S. 778.)

Vom 23. Mai 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers zur Durchführung der Wiedervereinigung der Gebiete Eupen, Malmedy und Moresnet mit dem Deutschen Reich.

(Reichsgesetzblatt I, S. 803.)

Vom 24. Mai 1940. Gesetz zur Anpassung des Ortsklassenverzeichnisses an die veränderten Verhältnisse.

(Reichsgesetzblatt I, S. 811.)

Vom 10. Juni 1940. Gesetz über die Errichtung der Körperschaft des öffentlichen Rechts „Pommersche Landesbahnen“.

(Reichsgesetzblatt II, S. 105.)

Der Vorsitzende des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 28. März 1940. Verordnung über die Inanspruchnahme von Wohnraum im linksrheinischen Gebiet.

(Reichsgesetzblatt I, S. 583.)

Vom 28. März 1940. Verordnung über die Verwaltung und den Betrieb nichtreichseigener Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Treuhänder.

(Reichsgesetzblatt II, S. 71.)

Vom 2. April 1940. Verordnung zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 606.)

Vom 16. April 1940. Verordnung zur Ergänzung des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums.

(Reichsgesetzblatt I, S. 666.)

Vom 23. April 1940. Verordnung über die Einführung des nationalen Feiertags des Deutschen Volkes in den Reichsgauen der Ostmark, im Reichsgau Sudetenland und in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 674.)

Vom 23. April 1940. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über die Befähigung zum höheren bautechnischen Verwaltungsdienst.

(Reichsgesetzblatt I, S. 683.)

Vom 23. April 1940. Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn.

(Reichsgesetzblatt I, S. 731.)

Vom 3. Mai 1940. Zweite Verordnung über Maßnahmen auf dem Gebiet des Beamtenrechts.

(Reichsgesetzblatt I, S. 732.)

Vom 14. Mai 1940. Verordnung zur Änderung des Familienunterstützungsgesetzes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 779.)

Vom 14. Mai 1940. Verordnung über den Reichsluftschutzbund.

(Reichsgesetzblatt I, S. 784.)

Vom 14. Mai 1940. Verordnung über Durchführverbote.

(Reichsgesetzblatt I, S. 786.)

Vom 17. Juni 1940. Verordnung über die Sozialversicherung der deutschen Staatsangehörigen im Generalgouvernement für die besetzten polnischen Gebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 908.)

Verordnungen des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 8. April 1940. Verordnung gegen mißbräuchliche Inanspruchnahme der Eisenbahn.

(Reichsgesetzblatt I, S. 624.)

Vom 20. Mai 1940. Verordnung über die Lohngestaltung in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 813.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 26. März 1940. Verordnung über die Rechtsverhältnisse der öffentlich-rechtlichen Bediensteten des ehemaligen Ausschusses für den Hafen und die Wasserwege von Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 573.)

Vom 6. April 1940. Verordnung zur Einführung der Verordnung über den Ladenschluß in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 609.)

Vom 10. April 1940. Vierte Durchführungsvorschrift zur Verordnung über die Ausbildung für den höheren Dienst in der allgemeinen und inneren Verwaltung (Reichsverwaltungsprüfungsordnung).

(Reichsgesetzblatt I, S. 636.)

Vom 22. April 1940. Ausführungsverordnung zur Verordnung zur Änderung des Viehseuchengesetzes und Änderung der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 724.)

Vom 24. April 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Ordnung — StVO. —).

(Reichsgesetzblatt I, S. 682.)

Vom 26. April 1940. Verordnung über die Einführung von Vorschriften auf dem Gebiete des Vermessungswesens in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 685.)

Vom 15. Mai 1940. Durchführungsbestimmungen (DB) zur Verordnung über Maßnahmen auf dem Gebiet des Beamtenrechts.

(Reichsgesetzblatt I, S. 796.)

Vom 30. Mai 1940. Zweite Verordnung zur Ergänzung der Einsatz-Familienunterhaltsverordnung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 828.)

Vom 15. Juni 1940. Verordnung zur Einführung verkehrspolizeilicher Vorschriften in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 880.)

Vom 20. Juni 1940. Verordnung zur Ergänzung des Gesetzes über den Ersatz der durch den Kampf um die Wiedervereinigung der sudetendeutschen Gebiete mit dem Deutschen Reich verursachten Personen- und Vermögensschäden.

(Reichsgesetzblatt I, S. 889.)

Verordnung des Generalbevollmächtigten für die Reichsverwaltung:

Vom 17. Mai 1940. Verordnung über Vereinfachungen auf dem Gebiet des Dienststrafrechts.

(Reichsgesetzblatt I, S. 781.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 13. März 1940. Verordnung zur Einführung des Grundsteuergesetzes in der Ostmark und in den sudetendeutschen Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 571.)

Vom 26. März 1940. Verordnung über die Haushaltsführung im Reich im Rechnungsjahre 1940.

(Reichsgesetzblatt II, S. 65.)

Vom 30. März 1940. Durchführungsverordnung zum Grunderwerbsteuergesetz (GrEStDV.).

(Reichsgesetzblatt I, S. 595.)

Vom 31. März 1940. Verordnung über die Steuern vom Grundbesitz in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 655.)

Vom 5. April 1940. Bekanntmachung über die Eintragung von verzinlichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in ein Reichsbahnschuldbuch.

(Reichsgesetzblatt I, S. 642.)

Vom 13. April 1940. Zweite Änderung der Allgemeinen Dienstordnung (ADO.) für nichtbeamtete Gefolgschaftsmitglieder bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben, insbesondere zur Allgemeinen Tarifordnung für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst (ATO.).

(Reichsgesetzblatt I, S. 647.)

Vom 13. April 1940. Zweite Änderung der Allgemeinen Dienstordnung (ADO.) für nichtbeamtete Gefolgschaftsmitglieder bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben, insbesondere zur Tarifordnung A für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst (TO. A).

(Reichsgesetzblatt I, S. 649.)

Vom 13. April 1940. Zweite Änderung der Allgemeinen Dienstordnung (ADO.) für nichtbeamtete Gefolgschaftsmitglieder bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben, insbesondere zur Tarifordnung B für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst (TO. B).

(Reichsgesetzblatt I, S. 651.)

Vom 13. April 1940. Erste Änderung der Allgemeinen Dienstordnung (ADO.) für Angestellte im öffentlichen Dienst, die nicht unter die Tarifordnung A für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst fallen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 652.)

Vom 13. April 1940. Erste Änderung der Allgemeinen Dienstordnung (ADO.) für Angestellte im öffentlichen Dienst, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

(Reichsgesetzblatt I, S. 653.)

Vom 17. April 1940. Verordnung über die Einführung der Allgemeinen Dienstordnungen für nichtbeamtete Gefolgschaftsmitglieder bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben in dem Reichsgau Sudetenland, in den in die Reichsgaue Ober- und Niederdonau und in die Länder Preußen und Bayern eingegliederten sudetendeutschen Gebieten sowie in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 667.)

Vom 18. Mai 1940. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über Umzugskostenvergütung der Beamten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 793.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 1. April 1940. Verordnung über die Vertragshilfe des Richters in Energiewirtschaftssachen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 577.)

Vom 6. April 1940. Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

(Reichsgesetzblatt I, S. 617.)

Vom 18. April 1940. Verordnung über die grundbuchmäßige Behandlung der in den Grundbüchern des Reichsgaues Sudetenland und der in die Länder Preußen und Bayern sowie die Reichsgaue Ober- und Niederdonau eingegliederten sudetendeutschen Gebiete für den ehemaligen tschechoslowakischen Staat eingetragenen Rechte.

(Reichsgesetzblatt I, S. 661.)

Vom 20. April 1940. Verordnung über die Abwicklung von Lieferverträgen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 671.)

Vom 3. Mai 1940. Verordnung zur Einführung des Reichshaftpflichtgesetzes in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 713.)

Vom 21. Mai 1940. Verordnung zur Regelung der Grundbuchverhältnisse in den an der Grenze zum Protektorat Böhmen und Mähren und zur Slowakei gelegenen Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 798.)

Vom 30. Mai 1940. Verordnung über die Behandlung norwegischen, niederländischen, belgischen und luxemburgischen Vermögens.

(Reichsgesetzblatt I, S. 821.)

Vom 13. Juni 1940. Verordnung über das Inkrafttreten der Verordnung zur Vereinheitlichung des Rechts der Vertragsversicherung und von Artikel III des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

(Reichsgesetzblatt I, S. 872.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 11. April 1940. Verordnung über die Einführung der Lohnstatistik in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 656.)

Vom 23. April 1940. Verordnung über die Einführung der Bestimmungen über die Statistik des Warenverkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 684.)

Vom 3. Mai 1940. Erste Verordnung zur Durchführung der Verordnung über Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft.

(Reichsgesetzblatt I, S. 737.)

Vom 6. Juni 1940. Verordnung über die Einführung der Reichsmarkwährung in den Gebieten von Eupen, Malmedy und Morresnet.

(Reichsgesetzblatt I, S. 841.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers :

Vom 23. März 1940. Dritte Verordnung über die Einführung sozialrechtlicher Vorschriften in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 564.)

Vom 5. April 1940. Verordnung über den Arbeitsschutz und die Gewerbeaufsicht in der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 608.)

Vom 13. April 1940. Verordnung über die Neugestaltung der Stadt Innsbruck.

(Reichsgesetzblatt I, S. 639.)

Vom 15. April 1940. Verordnung zur Einführung von Vorschriften über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen in der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 658.)

Vom 25. April 1940. Einundzwanzigste Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit (Verlängerung der Amtsdauer von Ehrengerichtsbeisitzern).

(Reichsgesetzblatt I, S. 684.)

Vom 25. April 1940. Verordnung über das Abkommen zwischen dem Deutschen Reich und der Regierung des Protektorats Böhmen und Mähren über die Auseinandersetzung auf dem Gebiet der Sozialversicherung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 107.)

Vom 3. Mai 1940. Verordnung über die Neugestaltung der Stadt Düsseldorf.

(Reichsgesetzblatt I, S. 714.)

Vom 3. Mai 1940. Verordnung über die Neugestaltung der Stadt Köln.

(Reichsgesetzblatt I, S. 718.)

Vom 6. Mai 1940. Verordnung über die Neugestaltung der Stadt Salzburg.

(Reichsgesetzblatt I, S. 739.)

Vom 11. Juni 1940. Durchführungsverordnung zum Zweckverbandsgesetz.

(Reichsgesetzblatt I, S. 876.)

Verordnung des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft:

Vom 5. Juni 1940. Anordnung über die Ernennung und über die Beendigung des Beamtenverhältnisses der nichtpreußischen mittelbaren Reichsbeamten, die im Bereich des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft, des Reichsverkehrsministeriums und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen tätig sind.

(Reichsgesetzblatt I, S. 863.)

Verordnungen des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 21. März 1940. Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr.

(Reichsgesetzblatt I, S. 632.)

Vom 25. Mai 1940. Verordnung über die Preisermittlung auf Grund der Selbstkosten bei Bauleistungen für öffentliche Auftraggeber.

(Reichsgesetzblatt I, S. 850.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 5. März 1940. Anordnung, betreffend die Ausübung der Aufsicht über die Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring“.

(Reichsgesetzblatt I, S. 566.)

Vom 12. März 1940. Güterverkehr der Wehrmacht.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 16, S. 104.)

Vom 20. März 1940. Anordnung über die Zugehörigkeit der Unternehmen des Verkehrsgewerbes im Gebiet der ehemaligen Freien Stadt Danzig zum organischen Aufbau des Verkehrs.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 16, S. 100.)

Vom 21. März 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Veräußerung von Binnenschiffen ins Ausland und Bekanntmachung der neuen Fassung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 69.)

Vom 31. März 1940. Verordnung zur Einführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt und der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 635.)

Vom 3. April 1940. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 622.)

Vom 6. April 1940. Reichskraftwagentarif; Änderungen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 17, S. 108.)

Vom 8. April 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO. —).

(Reichsgesetzblatt I, S. 619.)

Vom 11. April 1940. Reichskraftwagentarif; Änderung des Nebengebührentarifs.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 18, S. 113.)

Vom 15. April 1940. Genehmigungen für Leichenbeförderungen im Fernverkehr.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 18, S. 114.)

Vom 16. April 1940. Kreuzungen von Bahnen des allgemeinen Verkehrs mit Straßenbahnen innerhalb von Straßen, Ausführungsbestimmungen zu § 68 (3) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 18, S. 114.)

Vom 16. April 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern.

(Reichsgesetzblatt I, S. 646.)

Vom 18. April 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr.

(Reichsgesetzblatt I, S. 662.)

Vom 18. April 1940. Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen:
a) Abdruck in der jetzt gültigen Fassung, b) Begründung zu Änderungen, c) Einführung in der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 19, S. 115.)

- Vom 20. April 1940. Tarif für den Möbelfernverkehr.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 21, S. 144.)
- Vom 22. April 1940. Kasko- und Haftpflichtversicherungsverträge über Kraftfahrzeuge, die nicht mehr benutzt werden dürfen oder die auf Grund des Reichsleistungsgesetzes veräußert werden.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 20, S. 137.)
- Vom 22. April 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 91.)
- Vom 24. April 1940. Regelung internationaler Verkehrsbeziehungen der Spediteure; Fernost- und Iran-Spedition.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 21, S. 144.)
- Vom 27. April 1940. Bierbeförderungen im Fernverkehr.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 22, S. 146.)
- Vom 29. April 1940. Verordnung zur Einführung reichsrechtlicher Vorschriften über den Straßenverkehr in den eingegliederten Ostgebieten, mit Ausnahme des Gebiets der bisherigen Freien Stadt Danzig.
(Reichsgesetzblatt I, S. 712.)
- Vom 3. Mai 1940. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO —).
(Reichsgesetzblatt I, S. 720.)
- Vom 6. Mai 1940. Verordnung über die Übertragung der Befugnis des Reichsverkehrsministers zur Inbesitznahme von Grundstücken auf die bauausführenden Reichsbahndirektionen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 742.)
- Vom 7. Mai 1940. Abdruck reichsrechtlicher Vorschriften über den Straßenverkehr in ihrer geltenden Fassung.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 24, S. 154.)
- Vom 14. Mai 1940. Anordnung über die Zugehörigkeit der Unternehmen des Verkehrsgewerbes in den eingegliederten Ostgebieten (außer Danzig) zum organischen Aufbau des Verkehrs.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 25, S. 199.)
- Vom 15. Mai 1940. Richtlinien für die Bevollmächtigten für den Nahverkehr (Nbv.) zur Durchführung des Straßenverkehrs im Kriege.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 25, S. 199.)

Vom 17. Mai 1940. Verordnung über die Angleichung der Versorgungsbezüge für die Reichsbahn-Ruhestandsbeamten und Hinterbliebenen an das Reichsrecht.

(Reichsgesetzblatt I, S. 787.)

Vom 23. Mai 1940. Neunzehnte Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 103.)

Vom 24. Mai 1940. § 36 a StVZO. Geschwindigkeitsbegrenzende Vorrichtungen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 26, S. 203.)

Vom 24. Mai 1940. Zweite Anordnung zur Verordnung über Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr. Hier: Errichtung von Prüfstellen; Begrenzung von Bezirken.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 26, S. 204.)

Vom 27. Mai 1940. Erteilung von Genehmigungen für den Güterfernverkehr nach der Einschränkungsvorordnung.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 26, S. 205.)

Vom 27. Mai 1940. Aufgaben der Betriebsleiter bei Straßenbahnen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 27, S. 207.)

Vom 30. Mai 1940. Verordnung über die Einführung der Wehrmacht-Eisenbahn-Ordnung und des Wehrmachtstarifs für Eisenbahnen in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 822.)

Vom 3. Juni 1940. Richtlinien für die Überwachung des Straßenverkehrs.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 29, S. 215.)

Vom 5. Juni 1940. Erteilung von Genehmigungen für den Fernverkehr durch den Nbv.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 28, S. 210.)

Vom 12. Juni 1940. Zuständigkeit zur Entscheidung über Einsprüche gegen Ordnungsstrafbescheide des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 29, S. 216.)

Vom 14. Juni 1940. Zwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 121.)

Vom 15. Juni 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 132.)

Vom 17. Juni 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 132.)

Vom 22. Juni 1940. Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr.

(Reichsgesetzblatt I, S. 910.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Amtliches
Nachrichten-
blatt „Die
Reichsbahn“
Seite

Vom 15. März 1940. Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	133
Vom 29. März 1940. Organisation der Reichsbahn-Ämter im Bezirk Königsberg	133
Vom 29. März 1940. Hauptwagenamt	154
Vom 31. März 1940. Ausführungsbestimmungen zu § 68 (3) BO., Kreuzung der Straßenbahnen	154
Vom 4. April 1940. Verlegung des Regierungssitzes des Regierungsbezirks Kalisch nach Lodsch	133
Vom 12. April 1940. Fernschreibanschrift der Gruppe Verkehrswesen des Reichsprotectors in Böhmen und Mähren	155
Vom 17. April 1940. Zuständigkeit der Generalbetriebsleitung Ost im Personen- und Gepäckwagendienst	249
Vom 19. April 1940. Allgemeine baupolizeiliche Zulassung von Dübelverbindungen im Holzbau	181
Vom 25. April 1940. Bauabteilung des Reichsverkehrsministeriums	181
Vom 30. April 1940. Vorläufige Geschäftsanweisung für die Generalbetriebsleitungen vom 30. April 1940	221
Vom 7. Mai 1940. Kriegswichtige Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn	197
Vom 8. Mai 1940. Umbenennung des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Leinhausen	197
Vom 25. Mai 1940. Geschäftsbericht 1939	221
Vom 25. Mai 1940. Verlegung des Reichsbahn-Betriebsamts Bad Fischau nach Wiener Neustadt	221

Gesetz

über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden.

Vom 29. April 1940.

Die Reichsregierung hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

§ 1.

Wird bei dem Betrieb einer Eisenbahn oder einer Straßenbahn eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

§ 2.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden durch höhere Gewalt, oder, soweit die Eisenbahn oder die Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder der Anlagen der Eisenbahn oder der Straßenbahn noch auf einem Versagen ihrer Einrichtungen beruht.

§ 3.

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Geschädigten oder desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

§ 4.

(1) Der Betriebsunternehmer haftet, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zum Betrage von fünfzehntausend Reichsmark.

(2) Sind auf Grund desselben Ereignisses an mehrere Personen Entschädigungen zu leisten, die insgesamt den Höchstbetrag von fünfzehntausend Reichsmark übersteigen, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht.

(3) Abs. 1 und 2 gelten nicht für die Beschädigung von Grundstücken.

§ 5.

Der Ersatzberechtigte verliert den Ersatzanspruch, wenn er nicht innerhalb von drei Monaten, nachdem er von dem Schaden Kenntnis erlangt hat, dem Ersatzpflichtigen den Unfall anzeigt. Der Rechtsverlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines Umstandes unterblieben ist, den der Ersatzberechtigte nicht zu vertreten hat, oder wenn der Ersatzpflichtige innerhalb der Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat.

§ 6.

(1) Der Ersatzanspruch verjährt in zwei Jahren von dem Zeitpunkt an, in dem der Ersatzberechtigte von dem Schaden Kenntnis erhalten hat.

(2) Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den Schadenersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis ein Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert.

(3) Im übrigen richtet sich die Verjährung nach den allgemeinen Vorschriften.

§ 7.

Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach der Betriebsunternehmer für den Schaden in weiterem Umfang haftet oder die Haftung eines anderen begründet ist.

§ 8.

(1) Wird ein Schaden durch mehrere Eisenbahnen oder Straßenbahnen verursacht und sind die Betriebsunternehmer einem Dritten kraft Gesetzes zum Schadenersatz verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Betriebsunternehmer zu einander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Das gleiche gilt, wenn der Schaden einem der Betriebsunternehmer entstanden ist, von der Haftpflicht des einen gegenüber dem anderen.

(2) Abs. 1 gilt entsprechend, wenn neben dem Betriebsunternehmer ein anderer kraft Gesetzes für den Schaden haftet.

§ 9.

Das Gesetz findet keine Anwendung auf Schäden, die durch Einwirkungen der im § 906 des Bürgerlichen Gesetzbuchs genannten Art verursacht worden sind.

§ 10.

(1) Das Gesetz findet keine Anwendung auf die Beschädigung von Sachen, die die Eisenbahn oder die Straßenbahn zur Beförderung oder zur Aufbewahrung angenommen hat.

(2) Das Gesetz findet auch keine Anwendung auf die Beschädigung von Sendungen, die dritte Personen bei der Reichspost aufgeben und die von der Eisenbahn oder der Straßenbahn befördert werden.

§ 11.

Für Klagen, die auf Grund dieses Gesetzes erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis stattgefunden hat.

§ 12.

(1) Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. April 1940 in Kraft. Es findet auf Schadenfälle, die vorher eingetreten sind, keine Anwendung; für diese Fälle bleiben die bisher geltenden Vorschriften maßgebend.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes treten die Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen im Artikel 105 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch und in den danach geltenden landesrechtlichen Vorschriften außer Kraft.

§ 13.

Der Reichsminister der Justiz erläßt die zur Durchführung und Ergänzung dieses Gesetzes erforderlichen Vorschriften.

§ 14.

Die Inkraftsetzung dieses Gesetzes in der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland bleibt vorbehalten.

Berlin, den 29. April 1940.

Der Führer und Reichskanzler

Adolf Hitler

Der Vorsitzende

des Ministerrats für die Reichsverteidigung

Göring

Generalfeldmarschall

Der Reichsminister der Justiz

Dr. Gürtner

Der Reichsverkehrsminister

Dorpmüller

Der Reichsminister und Chef der Reichskanzlei

Dr. Lammers.

Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr.

Vom 19. September 1939.

Auf Grund der Verordnung zur Durchführung des Vierjahresplans vom 18. Oktober 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 887) bestimme ich folgendes:

§ 1.

(1) Bei Notständen im Verkehr können Verkehrsleistungen über bestimmte Eisenbahnstrecken, Wasserstraßen, Landstraßen und Häfen gelenkt und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel gesteigert werden.

(2) Die Übertragung des Eigentums oder der Verfügungsgewalt über Beförderungsmittel an Ausländer kann verboten werden.

§ 2.

Verkehrsmittel, die sich im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt von Ausländern befinden, unterliegen der Verordnung nicht.

§ 3.

Mehrkosten durch Maßnahmen nach § 1 zahlt derjenige, zu dessen Gunsten die Beförderung ausgeführt wird.

§ 4.

Die Bestimmungen des Reichsleistungsgesetzes vom 1. September 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1645) werden durch diese Verordnung nicht berührt.

§ 5.

Durchführungs- und Ergänzungsvorschriften erläßt der Reichsverkehrsminister.

§ 6.

Die Verordnung tritt mit ihrer Verkündung in Kraft.

Berlin, den 19. September 1939.

Der Beauftragte für den Vierjahresplan
Göring
Generalfeldmarschall.

Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr.

Vom 22. Juni 1940.

Auf Grund von § 5 der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 19. September 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1851) verordne ich folgendes:

§ 1.

Die Präsidenten der Reichsbahn-Generalbetriebsleitungen Ost und West werden ermächtigt, Anordnungen nach § 1 der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr zu treffen. Sie können insbesondere den Verfrachtern die Benutzung eines bestimmten Verkehrsmittels und eines bestimmten Verkehrsweges vorschreiben und können verfügen, daß bereits zur Beförderung aufgegebene Sendungen auf ein anderes Verkehrsmittel oder einen anderen Verkehrsweg umgelegt werden.

§ 2.

Die Verordnung tritt mit ihrer Verkündung in Kraft.

Berlin, den 22. Juni 1940.

Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller.

Bücherschau.

Besprechungen.

Martzsch, Dr. Ursula. *Moderne Verkehrswege im tropischen Negerafrika*. Erschienen als Band 1 der Forschungen zur Kolonialfrage. Herausgegeben vom kolonialgeographischen Institut der Universität Leipzig unter der Leitung von Professor Dr. K. H. Dietzel. Konrad Tritsch Verlag, Würzburg-Aumühle 1939.

Mit dem hier vorliegenden ersten Band dieser Schriftenreihe hat die Ankündigung von Herausgeber und Verleger, daß diese Arbeiten zur Kolonialfrage nach Inhalt und Form, nach Ausstattung und Preis bei aller wissenschaftlichen Strenge einem weiteren Leserkreise immer größere Klarheit über eines der wichtigsten Lebensrechte unseres Volkes bringen möge, einen verheißungsvollen Auftakt gefunden. Daß es möglich wurde, dieses 230 Seiten starke Buch mit 19 sauber durchgezeichneten Karten für den Preis von 4,80 RM zu liefern, gibt der Hoffnung Raum, daß auch den jungen Studenten Bücher wieder Lebensbegleiter werden können. Es mag nicht leicht gewesen sein, sich zu der Disposition des Buches in einen „beschreibenden“, in einen „geschichtlichen“, in einen „untersuchenden“ und in einen „vergleichenden Teil“ zu entschließen. Denn es ließen sich auf diesem Wege Wiederholungen nicht vermeiden. Indes hat die Klarheit und Übersichtlichkeit der Darstellung gewonnen. Der beschreibende Teil bringt die Verkehrswege in 25 Ländern des tropischen Afrika, im Norden begrenzt von dem Senegal, dem französischen Sudan, dem Nigergebiet, von Französisch-Äquatorialafrika und dem Englisch-ägyptischen Sudan, im Süden von Portugiesisch-Angola, von Nordrhodesien und Portugiesisch-Ostafrika, diese Länder in die Betrachtung eingeschlossen. Die im Tropenraum gelegenen deutschen Kolonien Togo, Kamerun und Deutsch-Ostafrika sind besonders ausführlich behandelt. Daran anschließend werden die Wege des Durchgangsverkehrs einer Sonderbetrachtung unterzogen. Die Entwicklung der Verkehrsgliederung in dem geschichtlichen Teil öffnet den Blick in die Verkehrsgeschichte des tropischen Afrika. Hieran schließt sich der untersuchende Teil mit den besonders wertvollen Ausführungen über die politischen und wirtschaftlichen Gründe für die Gestaltung der heutigen Verkehrsgliederung und die Art, Bedeutung und Beschaffenheit der heutigen Verkehrswege. Hierbei interessiert den Verkehrsmann in erster Linie das Urteil über den Zustand der Fahrstraßen, die eine zusammenhängende Darstellung bisher in diesem Sinn in dem deutschen Schrifttum

kaum erfahren haben. Den Abschluß bildet der vergleichende Teil mit einer Betrachtung der großen natürlichen Landschaften und ihrer Verkehrswege und der politischen Gebiete und ihrer Verkehrswege.

Bei der Beschreibung der Verkehrswege sind Eisenbahnen, Straßen, Schiffs- und Luftwege in gleicher Weise berücksichtigt. Damit hat das tropenafrikanische Verkehrswesen wohl zum erstenmal eine zusammenhängende Darstellung erfahren. Die Verfasserin hat dabei auf die Wiedergabe von Verkehrszahlen verzichtet. Der Eisenbahner muß daher immer wieder auf das einzige bisher nach dieser Hinsicht vollständige Buch von Baltzer vom Jahre 1916 oder das Buch des Brüsseler Professors Lionel Wiener, *Les chemins de fer coloniaux de l'Afrique* vom Jahre 1930 zurückgreifen. Merkwürdigerweise fehlen diese beiden Werke in der Zusammenstellung über das verwendete Schrifttum. Vielleicht wird eine nach dieser Hinsicht kürzlich abgeschlossene Darstellung der Entwicklung der Nach-Weltkriegsverhältnisse diese Lücke schließen. Hinsichtlich der deutschen Kolonien darf auf die Arbeit im Märzheft des Archivs für Eisenbahnwesen verwiesen werden. Die Arbeit von Martzsch entgeht mit dieser Beschränkung aber andererseits der schnellen Veralterung, die ja hinsichtlich der Zahlenangaben gerade bei der kolonialen Entwicklung unvermeidlich ist. Sie trifft in diesem Buch heute bereits auf die sorgfältigen Angaben über die Zahl der Kraftwagen zu, ein besonders aktuelles, die Industrie, den Handel und den Verwaltungsmann gleichermaßen interessierendes Thema. In der Exportnummer von „*Glasers Annalen*“ zur Leipziger Messe habe ich versucht, das neueste Material zusammenzutragen und bin mir bei den dort niedergelegten Zahlen über die Ausdehnung des Wegenetzes in den afrikanischen Ländern wohl bewußt geworden, welche peinliche Arbeit in dem Buche von Martzsch hinsichtlich der Darstellung des Straßenbaues und der Qualifizierung der Straßenzüge geleistet ist. Immerhin sind die durch die Geschäftsberichte der Eisenbahnen bekanntgewordenen Belastungszahlen der Schienenwege aufschlußreich genug gegenüber den noch bescheidenen Leistungen des Kraftwagentransportes, womit die wirtschaftliche Bedeutung und der teils erhebliche Einfluß auf die Einnahmen der Bahnen nicht unterschätzt werden soll. Im Kongo werden jährlich schätzungsweise 500 Mill. tkm auf der Bahn und etwa 50 Mill. tkm auf den Fahrstraßen geleistet. Von besonderem Wert aber wird für den Verkehrsmann die Arbeit durch die Verknüpfung der Untersuchung über die Bodenschätze, die Erzeugnisse des Waldlandes, der Anbauerzeugnisse der offenen Landschaften und über die Siedlungsgebiete der Weißen mit der Anlage der Verkehrswege. Denn sie sind ja nicht Selbstzweck. Sie nehmen vorhandenen Verkehr auf, sie sollen noch werdenden Verkehr wecken. Diesen Spuren geht die Verfasserin nach. Wenn sich dabei das S. 181 wiedergegebene englische Urteil weiter festsetzt, daß der Straßenbau zehnmal so billig sei wie eine Eisenbahn, so sollte man die Entwicklung abwarten. Sachgemäß trassiert und mit solider Decke versehene Straßen, hochwasserfrei gelegen und über feste Brücken geführt, widerstandsfähig in der Regenperiode und gut zu unterhalten, werden andere Beträge verschlingen, als sie heute in den englischen Kolonien aufgewendet werden. Der Straße bleibt in den Kolonien

der Vorzug, im Verein mit dem Kraftwagen die erste Erschließung zu übernehmen, sie kann auch im primitiven Zustande den ersten Linienverkehren die Bahn öffnen, sie hat den großen Vorteil, in einer mehr oder minder provisorischen Ausführung die richtige Lage eines Schienengeweges vorzufühlen, sie kann in diesem einstweiligen Zustande ohne allzu große Verluste verlassen und in eine andere Lage gebracht werden, sie kann verlegten Kulturen leichter folgen, sie ist unentbehrlich im Zubringerdienst und wird damit die Eisenbahnen rentabel machen, aber sie kann die Schiene in der Billigkeit der Massenbeförderung nicht ersetzen. Daher ist die Höhe der Kapitalanlage, selbst wenn sie beim Straßenbau so sehr viel niedriger wäre, nicht allein für die Beurteilung der Frage ausschlaggebend. Deshalb muß man dieser englischen Rechnung, damit sie nicht etwa zum Schlagwort wird, entgegentreten oder sie auf ihren wahren Wert zurückführen. Eine andere Frage bleibt auch die nahe liegende und kürzlich von belgischer Seite angeschnittene Versorgung der Kraftwagen in den Kolonien mit Brennstoffen im Kriege. Von diesem Gesichtspunkt ist das vor einigen Monaten erschienene Buch von E. Devroey, *Le réseau routier au Congo belge et au Ruanda-Urundi*, Bruxelles, Librairie Falk Fils 1939, von einer bemerkenswerten Objektivität getragen. Es liegt im Zuge dieser nüchternen Beurteilung, wenn im November 1939 im belgischen Kongo eine neue Eisenbahnstrecke von 86 km Länge von Kongolo nach Kabalo eröffnet wurde, und damit ein weiterer zusammenhängender Schienenweg Kindu—Albertville von 714 km geschlossen wurde. Aus allem, was bisher an Zahlen über die Aufwendungen für den Bau im kolonialafrikanischen Straßenwesen und für die Unterhaltung der Straßen bekannt geworden ist, nicht zum mindesten aus dem Werk Lord Haileys, *An African Survey*, handelt es sich meist um sehr primitive Ausführungen. Sie werden illustriert durch die mannigfachen bildlichen und beschreibenden Hinweise in unseren kolonialen Zeitschriften über den Zustand der Straßen in den Mandaten, in den „Afrika-Nachrichten“ und in „Kolonie und Heimat“. Was an Anschaulichkeit noch fehlte, bringen uns die neuesten Reiseberichte von Louise Diel, P. C. Ettighoffer, Ernst A. Zwilling. Wenn Devroey in seinem Buch auf Seite 100 die Kosten für die Anlage des Wegenetzes im Kongo zu 3300 frs/km angiebt, in Ruanda-Urundi allerdings zu 16 000 frs/km (je km also zu 277 und 1350 RM, 1 fr.belg. = 8,4 Rpf) und demgegenüber anführt, daß in der Südafrikanischen Union 1935 für einen Fünfjahresplan für 8700 km 11 Mill. £, also 220 Mill. sh ausgesetzt sind, je km also 25 200 Schilling, dann ermißt man den Unterschied, der bei der technischen Ausführung auf reinem Kolonialboden und in einem fortgeschrittenen Verkehrslande vorausgesetzt wird. Die Italiener rechnen im ostafrikanischen Imperium mit kilometrischen Baukosten von weit über 100 000 RM. Ähnlich liegt es mit den Kosten der Unterhaltung. In Belgien selbst werden zwanzigfach höhere Beträge für die Straßenunterhaltung je km aufgewendet als im Kongo. Darin soll keine Kritik liegen. Denn die Straßen kostspieliger zu bauen und besser zu unterhalten, als es die immer noch spärliche Belastung — auch hierüber bringt Devroey interessante Zahlen — erfordert, wäre unnütze Verschwendung. Aber man kann nicht eine für 5 bis 10 Tonnen Achsdruck gebaute

Kolonialbahn, deren Wagen heute 20 bis 30 Tonnen Nutzlast tragen, deren Beförderung jedem Witterungseinfluß trotz, mit einer Straße vergleichen, die im wesentlichen dem 1—3-Tonnen-Lastwagen dient. Wagen dieser Tragfähigkeit liefen 1932 93,3 % und 1937 89,3 % aller Fahrzeuge im Kongo, ähnlich in anderen Kolonien. Der Wettbewerb des Lastwagens in Nigeria macht den Eisenbahnen nach den Geschäftsberichten doch größere Sorgen als S. 188 oben angedeutet ist. Hierüber brachte die *Railway Gazette* in den letzten Jahren mehrfache Erörterungen. Scheinbar befaßt sich der Aufsatz von Smith, *Transport conditions and problems in Nigeria* im „*Modern Transport*“ vom Oktober 1939 (S. 3) und in der „*Railway Gazette*“ vom Oktober 1939 S. 493, *Transport in Nigeria*, mit dem gleichen Thema. — Die ergänzenden Bemerkungen tun dem Buch, in dem ein schätzbares Material zusammengetragen ist, keinerlei Abbruch. Jeder, der sich mit den Verkehrswegen der tropischen Afrikaländer beschäftigen muß, wird in den Ausführungen einen gut beratenen Führer finden. Es wäre zu begrüßen, wenn die französischen nordafrikanischen und namentlich auch die italienischen Kolonien des Imperiums bald eine ähnliche Darstellung finden möchten. Je tiefer man bei der Lektüre eines Buches wie etwa desjenigen von Devroey bedauert, daß wohl im Augenblick kein deutscher Ingenieur aus einer derartigen Fülle praktischer kolonialer Arbeit schöpfen kann, umsoweniger soll es an der wissenschaftlichen Durchdringung und, so hoffen wir, der Vorbereitung unserer kolonialen Aufgabe fehlen.

Dr. Remy.

Dr. Schulz-Kiesow, Paul, Professor an der Hansischen Universität Hamburg. *Eisenbahngütertarifpolitik und Raumordnung, entwickelt am Beispiel Thüringens.* Zugleich ein Nachweis der Gemeinwirtschaftlichkeit des Gütertarifsystems der Deutschen Reichsbahn. — Band 1 der *Berichte zur Raumforschung und Raumordnung*. K. F. Koehler-Verlag, Leipzig 1939.

Die allgemein in der Öffentlichkeit mit großer Aufmerksamkeit und Anerkennung begrüßte Schrift wird unter zwei Gesichtspunkten zu beachten sein: Einmal in allgemeiner Wertung für die Systematik der Raumforschung; zum anderen dann entsprechend dem Untertitel in ihrer kritischen Bedeutung für die praktische deutsche Tarifpolitik. Was zunächst den Gesichtspunkt der Systematik der Raumforschung betrifft, so liegen auf diesem Gebiete bisher noch wenig einzelne Arbeiten und auch noch keine feste Tradition, geschweige denn Theorie für die Behandlungsweise vor. Die Verdienste der auf diesem Gebiete in den letzten Jahren in Deutschland tätigen Köpfe und vor allem diejenigen der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung sollen gewiß nicht unterschätzt werden. Aber wer etwa selbst ein so besonders herausgehobenes Heft wie das Heft 4/5 der Reichsarbeitsgemeinschaft

von April/Mai 1939 auf die Behandlungssystematik des Raumproblems ansieht, wird sich doch noch einer Vielgestaltigkeit in der Stoffbearbeitung gegenübersehen, wie sie als wissenschaftlich wünschenswert kaum wird bezeichnet werden können. Für die allgemein-wissenschaftliche Arbeit auf dem Raumforschungsgebiete werden schon noch gewisse objektive Standardlinien gefunden werden müssen, und den besten Weg zu diesem Ziel weisen naturgemäß praktische, von hoher wissenschaftlicher Warte aus geschriebene Einzelarbeiten. In diesem Sinne hervorragendst beispielgebend erscheint die Arbeit von Schulz-Kiesow; und wenn auch auf diesen Seiten vielleicht in erster Linie erwartet werden kann, daß die Würdigung der Arbeit auf die Tarifseite als solche abgestellt wird, sei hier doch zunächst und betontest ausgesprochen, daß uns die allergrößte Bedeutung an der Schrift ihre glänzende klare wissenschaftliche Disposition im allgemeinen zu sein scheint. — Die Arbeit zerfällt in vier Teile: Der erste Teil behandelt die Struktur der thüringischen Industrie und ihre Verkehrslage im allgemeinen, gibt also einen, wenn man so sagen darf, laienhaft erschöpfenden Überblick über Gebiet und Stoffganzes. Der zweite Teil stellt dann diese Struktur und ihre Verkehrsentwicklung unter die für wirtschaftliche Stoffuntersuchungen stets konkreteste Betrachtungsform, nämlich die Statistik. Dabei wird die Statistik kunstgerecht nach den drei sich bietenden statistischen Erkenntnisquellen nacheinander durchgeführt, nämlich auf Grund Bahnstatistik, Güterbewegungsstatistik und Verkehrskontrollbezirksstatistik. Ein dritter Teil zieht dann die Resultate auf die maßgebendsten industriellen Teilgebiete auseinander, nämlich auf die Porzellanindustrie, die Glasindustrie, die Spielwarenindustrie und die Kleineisenindustrie. Worauf dann in einem vierten Teil die Zusammenfassung erfolgt, die auch die entscheidenden Ergebnisse hinsichtlich des zweiten Gesichtspunktes, unter den die Arbeit gestellt ist, gibt, nämlich bezüglich der Beurteilung des gemeinwirtschaftlichen Gütertarifsystems der Deutschen Reichsbahn. Die Ergebnisse sind die folgenden: Nach allgemeiner Betrachtung, nach statistischen und nach spezialindustriellen Untersuchungen ist Thüringen ein Gebiet arbeitsorientierter Industrie; also keine Rohstoffe, auch keine eigentlichen Großstädte, sondern Industrie weit hinaus bis auf kleinste Höfe und Stellen an die Arbeitskraft des einzelnen gewerblich Tätigen räumlich angegliedert. Damit ein auf verhältnismäßig große Entfernungen erfolgter Rohstoffbezug, und auch ein auf noch größere Entfernungen erfolgter Produktenversand. Das deutsche Gütertarifsystem, das kraft seiner Wert- (horizontalen) Staffel, selbst auf sehr große Antransportentfernungen verhältnismäßig billig den Gewerbearbeiter mit Rohstoffen bedient, ist — wie die Untersuchung zeigt — kraft seiner Entfernungs- (vertikalen) Staffel, umgekehrt auch bei dem auf noch weitere Entfernungen erfolgenden Versand der Fertigfabrikate für die arbeitsorientierte thüringische Industrie besonders günstig. Abkehr vom Staffeltarif zugunsten reineren Verhältnistarifes würde für die thüringischen kleinen Industrien eine Frachtmehrbelastung von über 10 % bedeuten.

Die damit gewonnenen Ergebnisse bedeuten mehr als nur eine Darlegung, daß unter gewissen Umständen das Reichsbahn-Güter-

tarifsystem volkswirtschaftlich günstig ist; sie bedeuten vielmehr, daß unter den raumpolitisch erstrebenswerten Umständen das Reichsbahn-Gütertarifsystem das günstigste und volkswirtschaftlich förderlichste ist. Denn raumpolitisch ist die Konzentrierung in wenigen Großstädten nicht erwünscht; raumpolitisch ist die möglichst gleichmäßig gestreute Siedlung das innenpolitische Ziel, und gerade für diese Form der Siedlung, bzw. für die, Voraussetzung hierfür bietende gewerbliche Tätigkeit ist nach der Untersuchung Schulz-Kiesows das Deutsche Reichsbahn-Gütertarifsystem das richtige. Das Ergebnis der Untersuchung Schulz-Kiesows ist also nicht nur für den Raum- und Verkehrswissenschaftler im allgemeinen, sondern auch für den Reichsbahn-Gütertarifpolitiker im besonderen höchst erfreulich. Man kann nur mit dem Wunsche schließen, daß die ebenso sorgfältig aufgebaute wie auch durchgeführte und schließlich vom Verlag ausgestattete Arbeit allerweiteste Beachtung finden möge.

Dr. W. Spiess.

Herrmann, Dr. Walther. Die Industrialisierung des Verkehrs (dargestellt an der mittelhheinischen Wirtschaftsentfaltung). Verlag Gustav Fischer, Jena. 1940. 74 Seiten. Preis: 4,50 RM.

Diese Monographie schildert die Verknüpfung der rheinischen Industrie mit den Verkehrseinrichtungen des mittelhheinischen Gebiets. Sie will einen Überblick über die rund 150 Jahre westdeutscher Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung geben.

Es ist anregend, aus der Schrift zu ersehen, wie die verhältnismäßig einfachen, teilweise sehr primitiven Verkehrseinrichtungen der Schifffahrt und des Landstraßenverkehrs zu Beginn des 19. Jahrhunderts unter der technischen Entwicklung der Verkehrsmittel selbst und unter den Fortschritten der Industrie nach und nach herangewachsen sind zu dem großen Umfang und zu der großen Leistungsfähigkeit der heutigen Verkehrseinrichtungen am Mittelrhein. Im besonderen beschäftigt sich der Verfasser mit den regen Verflechtungen von Industrie und Verkehr: wie der Verkehr aus der Entwicklung der Industrie seine Arbeits- und Finanzierungsgrundsätze gelernt hat; wie die Industrie der große Baumeister und Bauträger des Verkehrs wurde; wie endlich die Industrie als der bedeutendste Auftraggeber des Verkehrs in unserer Zeit gerade im deutschen Westen dasteht. „Ein Leistungsbau von ungeahnten Ausmaßen wurde aufgeführt. Das ‚Jahrhundert der Industrie‘ könnte man den Zeitraum, der etwa die Jahre von 1830—1930 umfaßt, nennen. In dieser Zeit hat die begeisterte Hingabe großer Teile der menschlichen Arbeit an die wirtschaftlichen Aufgaben eine Ausweitung des Lebensraumes vollzogen, wie sie keiner vorausgegangenen Zeit auch nur annähernd geglückt ist“ (S. 72).

Der Titel der Schrift: „Industrialisierung des Verkehrs“ ist allerdings nicht treffend. Unter dem Fremdwort „Industrialisierung“ wird, wer die Schrift in die Hand nimmt, sich entweder gar nichts vorstellen können oder sich eine falsche Vorstellung machen. Denn der Verfasser behandelt nicht hauptsächlich die Entwicklung, bei der etwa der Verkehr selbst zu einer Industrie geworden wäre oder deren Gestalt angenommen hätte; sondern es handelt sich um die Verflechtung und gegenseitige Befruchtung zwischen Industrie und Verkehr.

Wie rasch doch unsere Zeit lebt und wie groß das Geschehen ist, in dem wir mitten drin stehen! Das kommt einem so recht zum Bewußtsein, wenn man in der vorliegenden Schrift sieht, daß der Verfasser noch im Frühjahr 1940 vom Rhein als einer europäischen, d. h. also einer internationalen Zone schreibt. Und im Juni 1940 sind bereits der Rhein als Schiffsstraße und das Rheintal von Basel bis Rotterdam als Verkehrsweg ganz in deutscher Hand.

Th. K.

Rieger - Hemmersbach. Kriegswirtschaftsgesetze. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. Preis: Grundwerk einschließlich Decke 9,90 RM.

Das im Verlag Vahlen, Berlin, erschienene Hand- und Nachschlagebuch gibt eine geschickte Zusammenstellung der kriegswirtschaftlichen Gesetze und Verordnungen in Textform. Weil die Reichsverteidigung uns vor wirtschaftliche Aufgaben großen Ausmaßes gestellt hat, mußte von Kriegsbeginn an ein sehr umfangreiches neues Gesetzeswerk auf wirtschaftlichem Gebiet geschaffen werden. Die Herausgeber des praktischen Handbuches haben aus der Fülle des Stoffes das Wichtige geschickt ausgewählt. Auf Verordnungen und Bestimmungen, die Spezialgebiete betreffen, haben sie nur kurz hingewiesen. Dadurch ist es ihnen gelungen, die Sammlung in verhältnismäßig engem Rahmen zu halten und die Übersicht über das behandelte Gebiet zu wahren.

Der umfangreiche Stoff ist in vier Teile: A. Verwaltung, B. Warenbewirtschaftung und Preisbildung, C. Arbeitseinsatz, Arbeitsvertrag, Arbeitsschutz, D. Verschiedenes gegliedert. Den Teilen A bis C sind Einführungen vorausgeschickt, die die einzelnen Gebiete kurz umschreiben.

Den Gesetzestexten sind, wo erforderlich, Erläuterungen und Verweisungen auf den Zusammenhang mit anderen Bestimmungen beigegeben. Ein Sachverzeichnis erleichtert das Auffinden der einzelnen Gesetzesstellen. Das Buch ist in Loseblattform erschienen, was gerade für die Wiedergabe der Kriegswirtschaftsgesetze von Vorteil ist. Da nach Erlaß von Gesetzesänderungen Ergänzungen herausgegeben werden, kann das Werk immer auf dem neuesten Stand gehalten werden.

Alles in allem kann das Hand- und Nachschlagebuch als praktischer Ratgeber für die Verwaltung und den Kaufmann empfohlen werden.

v. Hamm.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1940. 36. Jahrgang. Zusammengestellt nach Unterlagen der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums und abgeschlossen im April 1940. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Leipzig 1940. 635 Seiten. 2 Bildnisse. Preis gebunden 10,80 RM.

Konnte das Geleitwort zum Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1939 auf die Eingliederung der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen und der Bahnen des Sudetenlandes und die damit eingetretene Vermehrung des Personalstandes der Deutschen Reichsbahn auf fast 900 000 deutsche Menschen hinweisen, so kann das Geleitwort 1940 mit Stolz die großen politischen Ereignisse des verflossenen Jahres 1939 hervorheben und die weitere erhebliche Vermehrung des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn feststellen. Die Rückgliederung des Memellandes, die Heimkehr der früheren Freien Stadt Danzig und der neuen Reichsgaue Danzig-Westpreußen und Warthegau hatte die Erhöhung des Gefolgschaftsstandes auf rd. 957 000 deutsche Männer und Frauen im Gefolge und machte die Errichtung zweier neuer Reichsbahndirektionen in Danzig und Posen erforderlich. Die Aufnahme dieser beiden neuen Reichsbahndirektionen und der drei neu errichteten Generalbetriebsleitungen in den Übersichten über die Besetzung der einzelnen Bezirke der Betriebsverwaltung sowie die Angaben über die Besetzung der Generaldirektion der Ostbahn und der Gruppe Verkehrswesen beim Reichsprotector in Böhmen und Mähren im Anhang sind beachtenswerte Abweichungen vom Jahrgang 1939, in denen sich die Entwicklung des Großdeutschen Reiches und die damit verbundene Vergrößerung der Deutschen Reichsbahn und ihrer Aufgaben dartut.

Im übrigen ist der Aufbau des Verzeichnisses der gleiche geblieben. Der neue Jahrgang enthält wieder die vollständige Aufzählung des Beirats der Deutschen Reichsbahn und der oberen Beamten der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, der Reichsbahndirektionen, Reichsbahn-Zentralämter, Ämter, Ausbesserungswerke usw. Zugleich gibt er in den Übersichten über die Besetzung der einzelnen Bezirke der Betriebsverwaltung ein gutes Bild von der Organisation der genannten Behörden. Im Anhang sind Vorstand, Direktion, Oberste Bauleitungen und Bauabteilungen der Reichsautobahnen angegeben.

Das Verzeichnis ist — diesmal besonders wegen der oben ange deuteten Erweiterungen gegenüber dem Vorjahr — für alle Reichsbahnbediensteten und für jeden, der an der Deutschen Reichsbahn interessiert ist, von besonderem Wert.

Dr. Genest.

Schlegelberger-Vogels. Erläuterungen zum Bürgerlichen Gesetzbuch und zum neuen Volksrecht. Herausgegeben von Dr. Dr. Franz Schlegelberger, Staatssekretär im Reichsjustizministerium, und Dr. Werner Vogels, Ministerialrat im Reichsjustizministerium, unter Mitarbeit von zahlreichen Mitgliedern des Reichsjustizministeriums. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. 2. Lieferung: §§ 97 bis 103, 186 bis 193, 241 bis 258, 328 bis 345 und EG. Art. 1 bis 6 und 119 bis bis 152. Preis 11,20 RM.

Die 1. Lieferung dieses Erläuterungswerkes ist auf S. 170 besprochen worden. Die jetzt vorliegende 2. Lieferung bringt vom allgemeinen Teil den Schluß des Abschnitts Sachen (§§ 97 bis 103) und den Abschnitt Fristen, Termine (§§ 186 bis 193). Unter § 193 wird hier das Gesetz über die Feiertage vom 27. Februar 1934 mitbehandelt. Den Hauptteil der 2. Lieferung bilden die Vorbemerkung zum Recht der Schuldverhältnisse und die Erläuterungen zu den wichtigen allgemeinen Vorschriften des Schuldrechts (§§ 241 bis 258). Hier sind besonders zu erwähnen die wertvollen Darstellungen der wichtigen Rechtsgebiete *clausula rebus sic stantibus*, Schutz gegen Rechtsmißbrauch, Aufwertung und der Schuldrechtsverordnungen der Kriegszeit, besonders der Vertragshilfeverordnung vom 30. November 1939. Bei den Geldschuldparagraphen 244 bis 246 sind die aktuellen Fragen der Reichswährung, Devisenschulden und Valutaschulden, Goldklausel und die sehr verwickelte Zins- und Fälligkeitsgesetzgebung der letzten Jahre behandelt. Bei den §§ 249 bis 255 werden die Grundlagen des Schadensersatzrechtes dargelegt. Bei den dann folgenden §§ 328 bis 345 ist die neueste Entwicklung des Rechts des Versicherungsvertrages behandelt und die Bedeutung der Vertragsstrafe im Wirtschaftsleben erörtert.

Am Schluß der 2. Lieferung werden die Artikel 1 bis 6 und 119 bis 152 des Einführungsgesetzes gebracht. Hier wird u. a. dargelegt, wie sich infolge der politischen Ereignisse der letzten Zeit der Geltungsbereich des BGB. erweitert hat. Die Erläuterungen zu Artikel 119 ff. zeigen, wie stark die zugunsten der Landesgesetze getroffenen Vorbehalte zurückgedrängt und in wie großem Umfange sie bereits durch reichsrechtliche Regelung ersetzt sind. Für den Verwaltungsbeamten besonders interessant ist die zu Artikel 142 gegebene Übersicht über die in den einzelnen Ländern ganz verschieden geregelte Zuständigkeit von Behörden und Beamten für Beurkundungen schuldrechtlicher Veräußerungsverträge. Auf S. 172 ist ein kleiner Druckfehler unterlaufen, indem vom Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1934 — statt 1939 — gesprochen wird.

Wie die kurze Übersicht zeigt, behandelt die 2. Lieferung zahlreiche Fragen, die gerade jetzt von besonderer Bedeutung sind. Die Kriegsgesetzgebung ist bis in die neueste Zeit berücksichtigt. Die Erläuterungen gehen daher über das eigentliche Gebiet des BGB. weit hinaus. Die Durchsicht der 2. Lieferung bestätigt den hohen Wert des

Erläuterungswerkes und veranlaßt wiederum zu dem Wunsche, daß das umfangreiche Werk trotz der Schwierigkeiten der Kriegszeit und der Einberufung einiger Mitarbeiter weiter so gefördert werden kann, daß in absehbarer Zeit mit seinem Abschluß zu rechnen ist.

Die Bearbeiter der 2. Lieferung sind: §§ 97 bis 103 Amtsgerichtsrat Henßler (RJM.), §§ 186 bis 193 Kammergerichtsrat Dr. Pfeifle (RJM.), §§ 241 bis 248, 256 bis 258 Amtsgerichtsrat Epping (RJM.), §§ 249 bis 255 Amtsgerichtsrat Dr. Weitnauer (RJM.), §§ 328 bis 345 Amtsgerichtsrat Hornig (RJM.), EG. Art. 1 bis 6 Kammergerichtsrat Dr. Bülow (RJM.) und Art. 119 bis 152 Landgerichtsrat Dr. Becker (Görlitz).

Dr. Genest.

Kommentar zur Reichsverteidigungsgesetzgebung. Herausgegeben von den Staatssekretären Dr. Posse, Reichswirtschaftsministerium, Dr. Landfried, Reichswirtschaftsministerium, Dr. Syrup, Reichsarbeitsministerium, H. Backe, Reichsernährungsministerium, und Fr. Alpers, Reichsforstamt. 2. Ergänzungslieferung. 287 Seiten. Einzelpreis 17 RM. Hauptwerk in zwei Bänden jetzt rund 2000 Seiten. Handausgabenformat. München, Berlin, Leipzig und Wien 1940. Verlag C. H. Beck und Otto Elsner Verlagsgesellschaft. Loseblattausgabe in Leinenordner. Ermäßigter Gesamtpreis jetzt 40 RM.

Der zuerst erschienene Teil des Kommentars mit der ersten Ergänzungslieferung ist in Heft 3 dieses Jahrgangs, Seite 542, besprochen worden. Mit der jetzt vorliegenden zweiten Ergänzungslieferung ist der allgemein sehr günstig beurteilte Kommentar der Staatssekretäre um einen wesentlichen Schritt vorwärtsgekommen. Außer wichtigen Ergänzungen zu bereits vorliegenden Teilen des Werkes bringt die zweite Lieferung folgende weitere Abschnitte der „Gewerblichen Wirtschaft“: Bauwirtschaft, Chemie, Edelmetalle, Eisen- und Stahlwarenbewirtschaftung, Metalle. Damit liegt nun der größte Teil dieses Gebietes mit authentischen Erläuterungen vor. Weitere Ergänzungslieferungen werden in kurzen Zwischenräumen folgen.

Um die Anschaffung des Werkes zu erleichtern, ist der Preis für das Gesamtwerk einschließlich der zweiten Ergänzungslieferung in zwei Sammelmappen auf 40 RM herabgesetzt worden.

Außerdem erscheinen Ende Juni drei Sonderausgaben aus dem großen Kommentarwerk, die den gesamten Stoff des betreffenden Teils einschließlich der bisher erschienenen Ergänzungen enthalten:

1. Arbeitseinsatz und Arbeitsrecht. 268 Seiten. In Sammelmappe 8 RM,
2. Gewerbliche Wirtschaft. Rund 800 Seiten. In Sammelmappe 20 RM,

3. Ernährung und Landwirtschaft. Rund 800 Seiten. In Sammelmappe 20 RM.

Es sei noch darauf hingewiesen, daß der Kommentar nicht, wie bei der ersten Besprechung, Seite 542, gesagt, im Verlag C. H. Beck erschienen ist, sondern im Gemeinschaftsverlag C. H. Beck und Otto Elsner, Verlagsgesellschaft.

Dr. Genest.

Besser, Friedrich. Technische Einheit im Eisenbahnwesen. Fassung 1938. Textausgabe mit Erläuterungen. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 54 Seiten. 8 Abbildungen. Preis 2 RM.

In dem neu erschienenen, als Kommentar zu bewertenden Buch von Geh. Baurat Besser zeigt dieser durch seinen Kommentar zur BO. bereits bestens bekannte Fachmann und ausgezeichnete Sachkenner durch seine erläuternden kurzen und klaren Hinweise, welche für die internationale Fachwelt beachtenswerten Änderungen die für den europäischen Eisenbahnübergangsverkehr so wichtige neue Technische Einheit Fassung 1938 gegenüber ihrer bisherigen Fassung 1913 erfahren hat.

Ältere Bestimmungen wurden in der neuen Fassung 1938 gestrichen oder den neueren technischen Erfahrungen angepaßt. Neuaufgenommen und ergänzt wurden darin Bestimmungen über Personen- und Gepäckwagen und solche, die in Zusammenhang mit der Einführung durchgehender Bremsen und der Elektrisierung der Bahnen stehen. Der Stoff wurde neu gegliedert und ergänzt durch Artikel II: Allgemeine Vorschriften für den Übergang von Wagen, und Artikel VI: Vorschriften über die Beförderung von Zollgütern und über die Einrichtung der Wagen zur Beförderung von Zollgütern. Die Vorschriften über die Entseuchung der Wagen sind dagegen weggelassen. Die zulässige größte Breite der Transitwagen wurde von 3100 auf 3150 mm erhöht.

Seinen Zweck, einen Überblick über die Entstehung und Entwicklung der neuen TE-Fassung 1938 zu geben, hat das neue Werk in umfassender und gründlicher Form erreicht. Die Verlagerung seines Schwerpunktes auf das für die Konstruktions-, Maschinenbetriebs- und Werkstättenpraxis Wesentliche geben ihm seine Eigenart, so daß es ein ausgezeichnetes Hilfsmittel für den Konstrukteur und den Betriebs- und Werkstättenfachmann bildet zur Erleichterung des Verständnisses für die neuen internationalen gesetzlichen Fahrzeugbestimmungen.

Für diesen besten zur Zeit bestehenden Kommentar werden dem Verfasser auch die Fachleute ausländischer Eisenbahnverwaltungen dankbar sein. Eine weite Verbreitung dieser Veröffentlichung auch im Kreise der internationalen Fachwelt wird dem zwischenstaatlichen Eisenbahnübergang Nutzen bringen.

Luther.

Wehner, Bruno. Die Leistungsfähigkeit von Straßen. Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen. Für die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Arbeitskreis Straßenbau im NS.-Bund Deutscher Technik, herausgegeben von Ministerialrat a. D. Prof. Otto Huber. Bd. 20. 1939. Volk und Reich - Verlag Berlin. 123 Seiten. 28 Abbildungen. Preis 3,— RM.

Nach zahlreichen Bänden meist bautechnischer Untersuchungen die erste betriebswissenschaftliche Arbeit. Auch hieraus ergibt sich — trotz der umfangreichen Angabe von Schrifttum am Schluß des Bändchens — daß der Verfasser verhältnismäßig neues Land beschreitet. Er sucht dem Neuen in systematischer Einzelarbeit nahezu kommen. Der Raum verbietet es, hier auf die Einzelheiten des Weges einzugehen. Ein kurzer Einblick in die Zusammenfassung am Schluß des Buches wird den besten Überblick geben.

Eine allgemeine zahlenmäßige Festlegung der Leistungsfähigkeit von Straßen ist nicht möglich. Sie wird bestimmt von der Art der Straße und ihrer Verkehrsaufgabe. Wie auch bei gleichartigen Straßen die Leistungsfähigkeit bei verschiedenen Aufgaben abweicht, zeigt beispielhaft die Abb. 28. Deshalb seien die wichtigsten Ergebnisse daraus angegeben:

Bei Ausflugsverkehr ist die höchste Leistung dieses Beispiels mit rd. 1250 Wagen/h bei rd. 26 km/h ermittelt, die einer Kolonne mit 790 Wagen/h bei 45 km/h.

Zugrunde liegt die gleiche Grundformel für den Bremsweg, jedoch unterschiedliche Bremseignung der Fahrzeuge nach der gesetzlich vorgeschriebenen Mindesteignung bzw. nach der im praktischen Verkehr auftretenden Besteignung. Verschieden sind auch die Bremsreibungsbeiwerte der Personen- und der Lastkraftwagen und die Fahrzeuglängen. Ebenso wurde auch die Auswirkzeit — die Zeit zwischen Auftreten der Störung, ihrer Wahrnehmung und der einsetzenden Bremsung — bei den Kolonnenfahrern wesentlich geringer angenommen. Trotzdem ist die Leistungsfähigkeit hier wesentlich geringer!

Weiterhin: Bei gleichzeitigem Auftreten unterschiedlicher Fahrzeuge oder Verkehrsformen sinkt Leistungsfähigkeit erheblich. Umgekehrt bei gleichartigem Verkehr und gleichen Bedingungen — auch Gleichartigkeit von Fahrer und Fahrzeug — Höchstleistung.

Neben Verbesserung dieser Eigenschaften (Verkürzung der Auswirkzeit) ist Eignung (und Verbesserung) der Straße von ausschlaggebender Bedeutung: Deckenausbildung, Bremsweg, Breite, Zahl der Fahrspuren, Krümmung, Neigung, Verkehrskreuzung, Verkehrs- und abgangsstellen. (Leistungssteigernd auch Deckengestaltung der Überholungsspuren, bei Spitzen gegebenenfalls Verkehrsentsmischung.)

Nur Stichworte können auf die einzelnen Einflüsse hinweisen, die in dem Buch eingehend untersucht sind.

Es ist allen, die mit Straßen zu tun haben, zu empfehlen. Von wissenschaftlicher Warte aus gibt es auch dem planenden Eisenbahner Einblick in wichtige Fragen dieses Nachbargebietes, z. B. in die alten Streitfragen der landespolizeilichen Begutachtung über Breite und Fahrbahnausbildung der berührten Straßen.

Dr. Kümmell.

Kommerell, O., Dr.-Ing., Abteilungspräsident bei der Reichsbahnbau-
direktion Berlin. Erläuterungen zu den Vor-
schriften für geschweißte Stahlbauten mit
Beispielen für die Berechnung und bauliche
Durchbildung. Fünfte, neubearbeitete und erweiterte Auf-
lage. I. Teil: Hochbauten. Berlin 1940. Verlag von Wilhelm
Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. Mit 118 Text-
abbildungen. Preis 5 RM.

In der bisherigen stürmischen Entwicklung des Schweißens im
Stahlbau sind hauptsächlich zwei Abschnitte besonders bedeutungsvoll
gewesen: Zunächst die Dauerfestigkeitsversuche der Jahre 1930 bis 1934
und dann die bekannten Schadensfälle bei einer größeren Eisenbahn-
brücke (1936) und einer größeren Straßenbrücke (1938). Die Auswer-
tung der Dauerfestigkeitsversuche führte zur Erkenntnis der grundsätz-
lichen Unterschiede hinsichtlich der baulichen Durchbildung und Be-
rechnung von geschweißten Bauwerken des Hochbaues und des Brücken-
baues, die der Verfasser bereits in der 4. Auflage seiner Erläuterungen
(1934) behandelt hat. Die Rißerscheinungen beim Schweißen hoch-
wertiger Baustähle an den beiden genannten Bauwerken und die im
Anschluß daran durchgeführten Versuche brachten wiederum ganz neue
Erkenntnisse hinsichtlich der baulichen Durchbildung und der Schweiß-
verfahren, besonders aber hinsichtlich der Werkstofffrage bei geschweiß-
ten Bauwerken.

Im Hauptabschnitt I der neuen Auflage gibt daher der Verfasser
zunächst einen Überblick über den gegenwärtigen Stand des Schweißens
von Stahlbauwerken in Deutschland, über die neuen Versuche und ihre
Auswertung, wobei die beiden Rückschläge und die sich daraus ergebenden
Schlußfolgerungen ganz offen besprochen werden. Diese Schäden
sind zwar nur an Brücken großer Stützweite, aber bei rein statischen
Belastungen eingetreten, so daß bei großen Hochbauten mit über 30 mm
dicken Blechen ähnlich liegende Fälle denkbar sind und daher die Er-
örterung dieser Fragen im vorliegenden Teil der Erläuterungen, der nur
dem Hochbau gewidmet ist, gerechtfertigt ist.

Bei den Ergebnissen der im Anschluß an die Fehlschläge durch-
geführten Versuche werden drei Hauptgesichtspunkte herausgestellt und
im einzelnen behandelt: Die Frage der Grund- und Zusatzwerkstoffe, die
konstruktive Frage und die der technischen Ausführung des Schweißens.
Die Bruchursachen sind auch heute noch nicht restlos geklärt, weil —
wie meist in solchen Fällen— mehrere Umstände zusammentreffen. Die
Frage der Werkstoffe steht zwar bei diesen Schadensfällen im Vorder-
grund; ob bei den Schlußfolgerungen aber die konstruktive Frage und
die der technischen Ausführung des Schweißens vorläufig nicht etwas
zu kurz gekommen sind, wird die Zukunft lehren. Auf alle Fälle haben
die Rückschläge wertvolle Erkenntnisse geliefert, die der endgültigen
Klärung dienen werden.

Im Hauptabschnitt II werden an Hand der Ergebnisse der oben er-
wähnten Dauerfestigkeitsversuche und der neueren Versuche die grund-
sätzlichen Unterschiede zwischen geschweißten Bauwerken des Hoch-

baues und des Brückenbaues hervorgehoben und am Schlusse die für den Hochbau geltenden wichtigsten Gesichtspunkte zusammengestellt. Die neueren Versuche erforderten auch hier gegenüber der 4. Auflage der Erläuterungen einige wichtige Änderungen und Ergänzungen.

Der Hauptabschnitt III enthält den Wortlaut der amtlichen Vorschriften für geschweißte Stahlhochbauten, wobei die Bestimmungen jedes einzelnen Paragraphen eingehend erläutert werden. Den Schluß bildet der Hauptabschnitt IV mit 15 Berechnungsbeispielen, die dem Leser die Berechnung der bei geschweißten Stahlhochbauten hauptsächlich vorkommenden Einzelbauteile nahebringen.

Die ganze bisherige Entwicklung auf dem Gebiete des Schweißens läßt erkennen, daß alle weiteren Schritte im Schweißen — besonders von großen Bauwerken — Vorsicht und gute Unterbauung durch Versuche erfordern und daß das gewisse Mißtrauen, das manche vorsichtigen Ingenieure dem Schweißen im Stahlbau entgegengebracht haben, angesichts des stürmischen Vorgehens nicht ganz unberechtigt war. Die mit dem Entwurf und der Berechnung von geschweißten Bauwerken befaßten Ingenieure müssen sich daher ständig über die neuesten Versuchsergebnisse eingehend unterrichten, zumal die Entwicklung auch weiterhin stark im Fluß ist. Hierbei kann die neue Auflage der Erläuterungen, die gegenüber der 4. Auflage um etwa die Hälfte umfangreicher geworden ist und dem neuesten Stand entspricht, ganz vorzügliche Dienste leisten.

Ernst.

Fellenius, W., Dr.-Ing. eh., Professor an der Kgl. Techn. Hochschule zu Stockholm. Erdstatische Berechnungen mit Reibung und Kohäsion (Adhäsion) und unter der Annahme kreiszylindrischer Gleitflächen. Zweite, ergänzte Auflage. Berlin 1940. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. Preis geh. 4,80 RM.

Die Arbeit stellt einen Versuch dar, schwierigere erdstatische Probleme unter der Annahme kreiszylindrischer Gleitflächen und gleichzeitig wirkender Reibung und Kohäsion in der Gleitfläche systematisch zu behandeln. Die Untersuchungen dieser erdstatischen Probleme auf Grund der allgemeinen Elastizitätslehre können wohl bei theoretischen Fällen einfacher zur Lösung führen; in den mehr praktisch gelagerten Fällen, bei denen man meist mit unregelmäßigen Formen und in ein und demselben Falle oft mit Erdmassen verschiedener Eigenschaften zu rechnen hat, können diese Methoden jedoch selten angewandt werden. Hierfür eignen sich die vom Verfasser ausgearbeiteten Verfahren wesentlich besser.

Die vorliegende zweite Auflage ist gegenüber der ersten (1927) verschiedentlich erweitert und ergänzt, u. a. durch ein Näherungsverfahren bei zusammenwirkender Reibung und Kohäsion, durch praktische Anwendungen auf Dammschüttungen und eine Erläuterung der Anwendung auf einen praktischen Fall aus dem Gotenburger Hafen durch Vermehrung der Kohäsion mit der Tiefe statt durch Zusammenwirkung von Reibung und Kohäsion.

Allen Ingenieuren, die mit der Lösung schwieriger Erddruckprobleme befaßt sind, wird das eingehende Studium der Arbeit gute Dienste leisten.

Ernst.

Volquardts, G. u. H. „Das Feldmessen“, Teil I und II. Verlag B. G. Teubner, Leipzig C 1. Teil I: 58 Seiten, 117 Abbildungen. Preis 1,90 RM. Teil II: 80 Seiten, 111 Abbildungen. Preis 2,40 RM.

Für den Bauingenieur, der Vermessungsarbeiten und Absteckungen für Bauzwecke auszuführen hat, enthalten die beiden Bände alles Wissenswerte und Notwendige. Für den Eisenbahntechniker sind allerdings die Ausführungen über Bogenabsteckungen nicht ausreichend, da die Absteckung von Übergangsbogen nicht behandelt ist.

Daß neuere Instrumente, insbesondere der Hammer-Fennel-Tachymeter, aufgenommen wurden, ist sehr zu begrüßen, denn dieses Gerät, das eine vollständige Umwälzung in der Tachymetrie gebracht hat, hat bisher noch nicht die Verbreitung gefunden, die es verdient.

Der Abschnitt über Bogenabsteckung mit Polarkoordination hält hinsichtlich der behaupteten ungünstigen Fehlerfortpflanzung einer strengen Kritik nicht stand. Diese Art der Bogenabsteckung bringt im Gegenteil bei geeigneter Anwendung besonders für lange Bogen außerordentliche Vorteile an Genauigkeit und Zeitersparnis. Das Verfahren verdiente es, an einem sorgfältig durchgearbeiteten Beispiel besonders herausgestellt zu werden.

Nachdem die neue (zentesimale) Kreisteilung amtlich eingeführt worden ist und bis zum Jahre 1945 sämtliche bei Behörden im Gebrauch befindlichen Instrumente umgebaut sein müssen, wäre es zweckmäßig gewesen, die vorliegende Ausgabe bereits für die neue Teilung einzurichten.

Meier.

Neue Werke über Eisenbahnwesen und verwandte Gebiete.

Chrobaczek, Dr. Leo. Die Buchführungs- und Bilanzvorschriften bei Klein- und Privateisenbahnen. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35, Woyrschstraße 13. 99 Seiten. Preis 3,20 RM.

Elsners Taschen-Jahrbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst 1940. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142. Preis 2,50 RM.

Elsaß, Theo. Prüfungsbuch zum Reichsbahn-Rangieraufseher und Rangiermeister. Verlag Hermann Klokow, Berlin SW 68, Alexandrinenstraße 77. 288 Seiten. Preis 5,25 RM.

Floegel, Johannes. Straßenverkehrsrecht. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. 693 Seiten. Preis 10,50 RM.

Macchia, Osvaldo. Der Phosphatrostschutz. Verlag Chemie, Berlin W 35, Corneliussstraße 3. 250 Seiten. 85 Abbildungen. 48 Zahlentafeln. Preis 16 RM.

- Pirath.** Zwanzig Jahre Luftverkehr und Probleme des Streckenfluges. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22—24. 113 Seiten. 94 Abbildungen. Preis 12 RM.
- Preß, Dr.-Ing. Heinrich.** Der Boden als Baugrund. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 49 Seiten. 64 Abbildungen. Preis, 5,80 RM.
- Schau.** Eisenbahnbau. Bahnhofsanlagen und Grundzüge des Signal- und Sicherungswesens. Band II. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142. 160 Seiten. Preis geb. 6,40 RM, kart. 5,40 RM.
- Schuldt, Otto.** Prüfungsbuch zum Reichsbahn-Lademeister. Verlag Hermann Klokow, Berlin SW 68, Alexandrinenstraße 77. 400 Seiten. Preis 7,25 RM.
- Swrakoff, Dr. Georgi.** Kieler Vorträge, gehalten im Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel „Wirtschaftsstruktur und Außenhandel Bulgariens“. Verlag Institut für Weltwirtschaft, Kiel, Düsternbrook 120—122. 24 Seiten. Preis 1,40 RM.

Zeitschriften.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

57. Jahrg. Nr. 15 bis 25. Vom 14. April bis 23. Juni 1940.

(15:) Der Aufbau der Einheits-Bahn-Selbstanschlußanlagen (Basa). — Die Umstellung des Werkstättenrechnungswesens im Bereich der Ostmark. — (16:) Franz Anton Ritter von Gerstner — Zum 100. Todestage. — Das Oberflächenprüfgerät nach Prof. Schmaltz. — Die neuen Richtlinien für das Entwerfen von Bahnhofs- und Sicherungsanlagen. — Heizräume für Zentralheizungs- und Warmwasservorbereitungsanlagen. — Zur Buchungsvorschrift der Deutschen Reichsbahn. — (17:) Untersuchungen an den 40 Meter hohen Widerlagern eines Eisenbahnviaduktes. — Neue Bremsprellböcke. — Erfolge der Rohstoffumstellung in der Starkstromindustrie. — Förderung der Reichsbahn-Landwirtschaft. — Die Bauwirtschaft im Kriege. — Schwere Unfall eines mit Anstreicherarbeiten auf einer Brücke beschäftigten Malers. — (18:) Die neue drehbare Schiebebühne im RAW Seestadt Rostock. — Die Vorteile der leichten Breitfußschienenbefestigung gegenüber der Befestigung der polnischen Schienenform C. — Das Beseitigen von Höhenunterschieden beim Holzschwellenoberbau. — Dämpfungsverzerrung, ihre Ursachen und Gegenmaßnahmen. — (19:) Vereinfachte Berechnung der Längenänderung der Zwischenschienen bei Weichen in Bogen und Übergangsbogen. — Verwendung von Hartmetallen bei der Lokomotivradsatzbearbeitung. — Luftumlaufverfahren „Dammer“. — (20:) Berechnung von Schnittpunkten und Winkeln im Übergangsbogen. — Die neuen Änderungen der Bau- und Betriebsordnung. — (20/21:) Schweißarbeiten an Werkstücken aus Gußeisen. — (21:) Maßnahmen gegen das Vereisen der Mehrklangsignale. — Hitzebeständige Stähle. — (22:) Ausgleichschienen im Übergangsbogen. — Bewegliche Stehbolzen. — Die Einsparung von Baustoffen bei Be- und Entwässerungsanlagen. — Aufgaben der Bahnbetriebswerke zur Förderung des Beamtenwachstums. — Mauerdurchbrüche für Luftschutzzwecke. — Schornsteinreinigung bei reichsbahneigenen Gebäuden. — Fugenabdichtung und Befestigung von

Viehrampen. — (23:) Neuzeitliche Planungsgrundsätze beim Umbau von Wagen-Ausbesserungswerken. — Technisches von der Leipziger Frühjahrmesse 1940. — Der Schienenstoß. — (24:) Kabelkanäle. — Erfahrungen mit Stahlfeuerbüchsen und Gelenkstehbolzen. — Was ist Schwingmetall? — Das Abklopfen der Schwellen. — Instandsetzung der Fernmeldeeinrichtungen. — (25:) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1939. — Die Deutsche Akademie für Bauforschung hielt am 1. Juni 1940 in Magdeburg ihre 17. Tagung ab. — Das Wichtigste über die Hartmetalle. — Bearbeiten der Radreifenumrisse bei den Lokomotiv-Treib- und Kuppelradsätzen mit Hartmetall.

Die Bautechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 16 bis 24. Vom 12. April bis 7. Juni 1940.

(16:) Umbau einer gewölbten Eisenbahnbrücke. — (20:) Der Umbau einer Eisenbahnbrücke. — (22/23 u. 24:) Brücke über einen Bahnhof.

Braunkohle. Zeitschrift für Gewinnung und Verwertung der Braunkohle. Halle.

39. Jahrg. Heft 23. Vom 8. Juni 1940.

Die Durchführung der Pflichthaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transportanstalten. Aarau.

11. Jahrg. Nr. 98. Vom März/April 1940.

„Litra“ Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft. — Die Eisenbahnen im Krieg. — Von der Elektrifikation der Österreichischen Bundesbahnen.

DBZ Deutsche Bauzeitung. Berlin.

74. Jahrg. Nr. 16 bis 24. Vom 17. April bis 12. Juni 1940.

(16:) Reichsminister Dr. Todt zu seinem Auftrag. — Baurat Schulte-Frohlinde über die Aufgaben der Rationalisierung. — Beschreibung der Reichsbauformen. — (20:) Das neue Grunderwerbsteuergesetz. — (21:) Besteuerung und Bewertung von Bauten und Grundstücken. — (24:) Bauvertrag im Kriege und richterliche Vertragshilfe.

Deutsche Justiz. Berlin.

102. Jahrg. Nr. 19 bis 25. Vom 10. Mai bis 21. Juni 1940.

(19:) Gedanken zum Verkehrsrecht. — Zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen. — Die Haftung der Eisenbahnen für Sachschäden. — (25:) Die Zweite Verordnung über Maßnahmen auf dem Gebiete des Beamtenrechts.

Deutsches Gemein- und Wirtschaftsrecht. Berlin.

Jahrg. 1940. Nr. 11/12. Vom 1./15. Juni 1940.

Das neue Grunderwerbsteuergesetz.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Leipzig.

10. Jahrg. Heft 15 bis 25. Vom 13. April bis 22. Juni 1940.

(15:) Stoppperordnung und Grundstücksverkehr. — Grundsätzliches zur Entjüdung des deutschen Grundbesitzes. — (19/20:) Legalisierung der

Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen. — (23/24:) Das Vertrags-hilfverfahren zur Abwicklung von Lieferverträgen nach der Verordnung vom 20. April 1940. — Das Grunderwerbsteuergesetz vom 29. März 1940. — (25:) Das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940. — Schließung der Schranken der Reichsbahn, Abfahrtzeichen des Fahrdienstleiters und Betrieb eines Abstellbahnhofes, Teile bürgerlich-rechtlicher Tätigkeit?

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

14. Jahrg. Nr. 28 bis 38. Vom 12. April bis 21. Juni 1940.

(28:) Voraussetzungen für und Befreiungen von der Grunderwerbsteuer. — (31:) Neues aus dem Postverkehr. — Das Ordnungsstrafrecht der Reichstreuhand der Arbeit. — Rationelle Gestaltung des Güterverkehrs. — (34 u. 38:) Neues aus dem Postverkehr. — (37:) Selbstkostenpreisbildung für öffentliche Bauaufträge. — (38:) Die Sozialversicherung für die Sudetendeutschen. — Neubelebung der Kleinbahnen.

Deutsche Wasserwirtschaft. Stuttgart.

35. Jahrg. Heft 5. Vom 1. Mai 1940.

Grundsätzliches zum Ausbau der Donau als Großschiffahrtsstraße. — Zur Frage der Verwertung des österreichischen Wasserrechts im Reichswassergesetz.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

37. Jahrg. Nr. 14 bis 24. Vom 4. April bis 13. Juni 1940.

(14:) Die Verbindlichkeitserklärung der Deutschen Spediteurbedingungen. — (19:) Verkehrsfragen in der schwedischen Wirtschaft. — Das neue Grunderwerbsteuergesetz. — (20:) Die Ordnung des Straßenverkehrs im Kriege. — (23:) Wachsende Verkehrsschwierigkeiten in Großbritannien. — (24:) Die Leistung der Deutschen Reichsbahn. — Grundsätze des Preisstopps im Kriege.

Eesti Raudtee. Tallinn.

19. Jahrg. Nr. 1 (152) bis 3. Vom Januar/Februar bis Mai/Juni 1940.

(1:) Die Tätigkeit der estnischen Staatsbahnen im Jahre 1939. — Entwicklung und Fortschritt im Personenwagenbau der Deutschen Reichsbahn. — Von der Lage und den Aufgaben der litauischen Eisenbahnen in diesem Kriege. — (2:) Aus dem internationalen Eisenbahn-Güterverkehr. — Der Wirtschaftsbericht der lettischen Eisenbahnen im Jahre 1939. — (2/3:) Eisenbahnverkehr vor 100 Jahren. — (3:) Arbeitsunfälle estländischer Eisenbahner. — Die Frage der Energiewirtschaft auf den lettländischen Eisenbahnen.

ETZ Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

61. Jahrg. Nr. 20 bis 21. Vom 16. bis 23. Mai 1940.

(20/21:) Der Eigenbedarf beim Dampfkraftwerk im Rahmen des gesamten Entwurfes.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

58. Jahrg. Heft 23/24. Vom 7. Juni 1940.

Der Stoßkurzschlußstrom in Gleichrichterschaltungen.

L'Energia Elettrica. Mailand.

18. Jahrg. Band 17 Nr. 4 bis 5. Vom April bis Mai 1940.

Stato attuale della elettrificazione ferroviaria in Italia.

Ferrocarriales y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Nr. 65 bis 67. Vom Januar bis März 1940.

(65:) Tarifneuordnung in Italien. — Der Minister der öffentlichen Arbeiten, der Generaldirektor und die Direktoren der drei großen Gesellschaften. — Wiederherstellung des Viadukts von Ormaiztegui. — Die Verringerung bei den Eisenbahnen von 1 Meter Spurweite. — Vorläufige Eisenbahnregelung (Gesetz vom 8. Mai 1939). — Gesetzgebung 1936/1939. — Personalangelegenheiten. — (66:) Die Beförderung zu Lande. — Die Aufgabe des Signalwesens im modernen Eisenbahnbetrieb. — Die Fortschritte im Triebwagenbau während des Krieges. — Verbesserungen bei ausländischen Eisenbahnen. — Verschiedenes (Die Verkehrsgeneraldirektion des Heeresministeriums, Neuordnung des Verkehrswesens im Ministerium der öffentlichen Arbeiten). — (67:) Die Nordgesellschaft und die MZA-Gesellschaft während des Befreiungskrieges. — Der Fortschritt der Dampflokomotiven. — Die neuen Lokomotiven, Gattung 1800, für die MZA-Gesellschaft. — Die bestehenden Eisenbahnorganisationen in den europäischen Hauptländern. — Die MZA und die Nordgesellschaften während des Befreiungskrieges.

Glasers Annalen. Berlin.

64. Jahrg. Heft 7 bis 12. Vom 1. April bis 15. Juni 1940.

(7:) Der Gleichstrom-Reihenschluß-Elektromotor und seine Regelung als Antriebmaschine im elektrischen Kraftwagen. — Eigenschaften und Wahl der Schleifscheiben. — (8:) Ein neuer vierachsiger Schotterwagen. — (9:) Die Güte der Abfederung von Schienenfahrzeugen und Verbesserung der Fahreigenschaften besonders für Fahrzeuge in Leichtbauweise. — Elektrische Abraumlokomotive von 150 t Dienstgewicht. — Drehscheiben von 41,44 m Durchmesser. — (10:) Strömungsgetriebe für Diesellokomotiven. — Über die Spannungen am Achsausschnitt von Plattenrahmen. — Hundert elektrische Bo'Bo'-Lokomotiven. — (11:) Die Weiterentwicklung der Motorlokomotiven, insbesondere der Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — Bauarten und Betriebserfahrungen bei den Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bei den Bahnen des Landesverkehrsamtes Brandenburg. — Sonderfahrzeuge der Berliner Untergrundbahn. — Leichtkesselwagen. — (11/12:) Der Dampftrieb im Triebwagenbau.

De Ingenieur. Utrecht.

55. Jahrg. Nr. 16 bis 17. Vom 19. bis 26. April 1940.

(16:) Ontwerpen. „Verbinding Amsterdam—Batavia zonder tusschenlanding.“ — (17:) Benzinedistributie per buisleiding. — Door waterstof gekoelde turbo-generatoren. — Een nieuwe hoogspanningsschakelaar met gering olievolume en snelle wederinschakelmogelijkheid.

L'Ingegnere. Milano.

18. Jahrg. Nr. 4. Vom 15. April 1940.

Le Comunicazioni ferroviarie di Genova con l'emilia e le Venezie.

Die Lokomotive. Bielefeld/Berlin.

37. Jahrg. Nr. 4 bis 6. Vom 7. April bis 7. Juni 1940.

(4:) Braunkohlenverfeuerung auf normalem Lokomotivrost in Jugoslawien. — Erfahrungen mit Austauschwerkstoffen für Gleitlager. — Deutschlands erster Eisenbahn-Ingenieur. — (5:) Neue Bauart des Krauß-Drehgestells. — (5/6:) Die moderne SAR-Lokomotive. — (6:) Neue Henschel-Kondens-Lokomotiven.

Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band 11 Nr. 4. Vom April 1940.

Der hochwertige Baustahl St 52 im Bauwesen. — Die Elektrisierung der Eisenbahnlinie Paris—Irun (Spanien). — Fertigstellung des letzten Abschnittes Tours—Bordeaux. — Die Aufladung von Dieselmotoren. Ihre Anwendung bei Triebwagen- und Lokomotivmotoren.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

95. Jahrg. Heft 7 bis 11. Vom 1. April bis 1. Juni 1940.

(7:) Die 1'D- und 1'E-Lokomotiven der Iranischen Staatsbahn. — (7/9:) Entwurf von Stückgutumladehallen und der zugehörigen Gleisanlagen. — (8:) Rangiertechnik. (9:) Schranken und Warnlichtanlagen. — 60-kg-Schienen bei den Dänischen Staatsbahnen. — (10:) Werkstattentechnik für den Bau geschweißter Schienenfahrzeuge. — Zum 100. Todestag F. A. Ritters von Gerstners. — 2 Bl-hl-Schnellfahr-Tenderlokomotive (Einzylinderlokomotive). — Dampflokomotiven mit Einzelschichtantrieb. — Die 1'D 1'-Lokomotive mit Schlepptender bei der Deutschen Reichsbahn. — (11:) Anbrüche an Trieb-, Steuer- und Beiwagen und ihre Auswertung für geschweißte Konstruktionen. — Zur Entstehung und Entwicklung der Bestimmungen der TV. — Aufgaben der Verdunkelung.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

4. Jahrg. Heft 3/4. Vom März/April 1940.

Verkehrs- und Wirtschaftsfragen in den Ostgebieten. — Die Verkehrsverbindung des mitteldeutschen Industriegebietes mit dem Raum Osten-Mitte. — Die Bedeutung des Ausbaues der Weichsel für die wirtschaftliche Entwicklung des neuen deutschen Ostraumes. — Die Weichsel im deutschen Wasserstraßennetz. — Wissenschaftliche Grundlagen zum Neuaufbau des Verkehrswesens im oberschlesischen Industrieraum. — Die Einwirkungen des Bergbaues auf die Tagesoberfläche, Verkehrs- und Siedlungsfragen.

Die Reichsbahn. Berlin.

16. Jahrg. Heft 14 bis 25. Vom 3. April bis 19. Juni 1940.

(14/15:) Franz Anton von Gerstner. Zu seinem hundertsten Todestag. — (16/17:) Kriegerrecht (Stand: 1. März 1940). — (18/19:) Die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn seit 1933. — (20/21:) Die Entwicklung der Eisenbahnhochbauten im Rhein-Main-Gebiet. — (22/23:) Die neue Buchungsvorschrift Abschnitt II. — Die Prager Gedächtnisschau für Franz Anton Ritter von Gerstner. — (24/25:) Die Reichsbahn-Zentralschule Bad Homburg. — Die Reichsbahn-Zentralschule Nierhof. — Die Hausgärten und gärtnerischen Schmuckanlagen der Reichsbahn in der Kriegszeit.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.**Band 61. Heft 15 bis 24.** Vom 13. April bis 15. Juni 1940.

(15:) Die bindende Wirkung der Anschuldigungsschrift im Dienststrafverfahren. — Pflichten der Verkehrspolizei auf der Reichsautobahn. Eine Erwiderung. — (20:) Die reichsdeutsche Prüfung für den höheren Verwaltungsdienst. — Das neue Grunderwerbsteuergesetz. — (24:) Die Aufgabengebiete der Bevollmächtigten für den Nahverkehr.

Ruhr und Rhein. Essen.**21. Jahrg. Nr. 14 bis 23.** Vom 5. April bis 7. Juni 1940.

(14:) Der Preis beim öffentlichen Auftrag. — (19:) Kriegseinsatz des Kraftwagens. — (23:) Günstige Reichsbahnfinanzen.

SBB Nachrichten-Blatt. Bern.**17. Jahrg. Nr. 4 bis 5.** Vom April bis Mai 1940.

(4:) Die Bundesbahnen in der Kriegszeit. — Hilfswagen der Bundesbahnen. — (5:) Vom Güterdienst. — Puidoux Chexbres—Vevey elektrisch. — Die Bremsprobe.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.**Band 115. Nr. 15 bis 24.** Vom 13. April bis 15. Juni 1940.

(15:) Neuerungen auf dem Gebiete der elektrischen Traktion im In- und Ausland. — Grundsätzliches zum Bauhandwerker-Pfandrecht. — (19:) Tunnelverbindung unter dem Aermel-Kanal. — (22/23:) Zwei neue beachtenswerte Brücken Jugoslawiens. — (24:) Vom Fährdienst über den Aermelkanal.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.**60. Jahrg. Heft 24.** Vom 13. Juni 1940.

Hundert Jahre Friedenshütte.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.**Band 9. Heft 5 bis 6.** Vom Mai bis Juni 1940.

(5:) Die Haftung der Eisenbahn für Sachschäden. — Neues Verkehrsstrafrecht. — (6:) Die Erstattungsfähigkeit des Konjunkturschadens. — Reichshaftpflichtgesetz und Gemeinschaftsgedanke. — Das Ende der „Berufsfahrerfrage“.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.**19. Jahrg. Heft 3/4 bis 5/6.** Vom 20. April bis 20. Juni 1940.

(3/4:) Die staats- und verwaltungsrechtliche Stellung der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn. Zugleich ein Beitrag zum Begriff der Hoheitsverwaltung. — Das neue deutsche Prisenrecht. — Zur Verbindlichkeitserklärung der ADSp. — Abwertungsfragen im Speditionsgewerbe. — Der Steuergutschein im Verkehrsgewerbe. — Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr. — Das Pfandrecht des Empfangsspediteurs. — (5/6:) Kriegsrechtliche Neuerungen im Eisenbahnverkehrswesen. — Maßnahmen gegen mißbräuchliche Benutzung der Eisenbahn im Fracht- und Personenverkehr. — Die Durchführung der Pflichthaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. — Richtlinien für den Verkauf ausgemusterter Heeresfahrzeuge.

— Ein Kraftfahrer mit 1,83 vom Tausend Alkoholgehalt im Blute am Steuer seines Wagens handelt grob fahrlässig. — Das Pfandrecht des Empfangsspediteurs. — Kriegswirtschaftliche Preisregelung im Speditionsgewerbe. — Die Behandlung feindlichen Vermögens in der Verkehrswirtschaft. — Italienisches Verkehrsrecht. Haftungsbeschränkung der Schiffseigentümer.

Verkehrstechnik. Berlin.

21. Jahrg. Heft 7 bis 12. Vom 5. April bis 20. Juni 1940.

(7:) Straßenbahn-Güterverkehr in Berlin. — Die Fahrdynamik der Verkehrsmittel (Eine Buchbesprechung). — (8:) Der Fahrlärm von Straßenbahnfahrzeugen und seine Bekämpfung. — Verdunkelungsunfälle im Eisenbahn- und Kraftfahrzeugverkehr. — (9:) Die Berliner Nordsüd-S-Bahn. Der südliche Streckenabschnitt. — (11:) Das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden. — Betriebsunfälle und Betriebsstörungen. — Haltestellen-Kennzeichnung während der Verdunkelung. — (12:) Der Personenverkehr der Straßenbahnen im Jahre 1939. — Die neueste Entwicklung der Nahverkehrsbetriebe in Nordamerika. — Die nordamerikanischen Nahverkehrsbetriebe im Jahre 1939.

V W Verkehrstechnische Woche. Berlin.

34. Jahrg. Heft 13/14 bis 24/25. Vom 27. März/3. April bis 12./19. Juni 1940.

(13/14:) Die bau- und betriebstechnische Bedeutung der ersten Eisenbahnen in den Sudetenländern. — (15/16:) Die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn seit 1933. — Vermindert der Leichtbau bei Eisenbahnpersonenwagen die Sicherheit der Reisenden bei Unfällen? — (17/18:) Der Donauverkehr und seine Entwicklungsmöglichkeiten. — Der neue Bahnhof des Kurorts Kipsdorf. — (19/20:) Preußische Eisenbahnpolitik in den Ostprovinzen von 1840—1914: Pionierleistungen deutscher Kulturpolitik im Osten. — Nordchinas Eisenbahn-Interregnum in der japanischen Einflußzone. — (21/23:) Die Stromschnellen der Donau auf dem Balkan. — Die Ofotenbahn, der norwegische Teil der Erzbahn. — Die Eisenbahnen in Frieden und Krieg. — (24/25:) Die Aufgaben des Straßenverkehrs im Kriege. — Die Transportaufgaben der Bauwirtschaft.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Berlin.

7. Jahrg. Heft 8 bis 12. Vom 15. April bis 15. Juni 1940.

(8:) Die Behandlung feindlichen Vermögens im Inland. — Die Vertragshilfverordnung und Lieferverträge. — (12:) Die Stellung der deutschen Reichspost als Sonderverwaltung in den neuen Reichsgauen. — Die Vertragshilfe des Richters in Energiewirtschaftssachen nach der Verordnung vom 1. April 1940.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt (Main).

8. Jahrg. Heft 9/10. Vom 3. und 18. Mai 1940.

Der neue Reichsgau Wartheland in seinem Verwaltungsaufbau II; Wie groß ist jetzt die Provinz Ostpreußen?; Der neue Regierungsbezirk Zichenau; Der neue Regierungsbezirk Kattowitz.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

35. Jahrgang. Nr. 5 bis 8. Vom 10. April bis 10. Juni 1940.

(5:) Die Rohrpost im Gebäude der Reichsbahndirektion Dresden. — Selbstunterricht im Fernmeldewesen. — (5/6:) Der K-Schreiber. — (6:) Das Sicherungs- und Fernmeldewesen der Deutschen Reichsbahn. — Der Streckenblock bei elektrischen Stellwerken. — (7/8:) Die Lehrstellwerksanlage im Institut für Eisenbahnwesen der Technischen Hochschule Darmstadt. — Die Sicherungs- und Streckenblockanlagen österreichischer Bauart. — (8:) Das Gruppenspannwerk.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

48. Jahrg. Nr. 4 bis 5. Vom April bis Mai 1940.

(4:) Unklarheiten im Artikel 65 IÜG. — Beschädigung gefährlicher Güter. — (5:) Das Verfügungsrecht des Absenders im Eisenbahnfrachtverkehr.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

80. Jahrg. Heft 15 bis 25. Vom 11. April bis 20. Juni 1940.

(15:) Rückblick auf das Jahr 1939. — (16:) Das Unterrichtswesen der Deutschen Reichsbahn. — Das japanische Verkehrssystem zu Lande. — (17:) Die Italienischen Staatsbahnen im letzten Jahrzehnt. — Kap-Kairo. — (18:) Der Danziger Hafen seit Versailles. — Sind Tarifbestimmungen für den Empfänger verbindlich? — (19:) Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika während des Krieges. — Betriebswirtschaftliche Sondererwägungen beim Staffeltarif. — Sind die Beförderungsgeschäfte der Deutschen Reichsbahn Ausübung hoheitlicher Tätigkeit? — (20:) Franz Anton Ritter von Gerstner. — Zur organisatorischen Neuordnung des Spediteur-Sammelgutverkehrs am 1. April 1940. — (21:) Das Recht der Bauverträge im Kriege. — Bahnbau Kotlas—Uchta—Workuta. — (22:) Erste Hilfe bei Eisenbahnunfällen. — Der Wagenstandplan für Umladestellen. — (23:) Der Jahresabschluß 1939 der Deutschen Reichsbahn. — Normung und Typisierung bei der Deutschen Reichsbahn. — (24:) Entwicklungstendenzen des kolonialafrikanischen Eisenbahnbetriebes nach dem Weltkrieg. — (25:) Die Verstaatlichung der schwedischen Privatbahnen.

Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit „Zeitschrift für Bauwesen“. Berlin.

60. Jahrg. Heft 15 bis 23. Vom 10. April bis 5. Juni 1940.

(15:) Die Weichsel als Wasser- und Verkehrsweg. — (21:) Die Gestaltung von Büromöbeln. — (23:) Entwicklungsrichtungen in der Wasserwirtschaft der Reichswasserstraßen.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW65

Deutsche Eisenbahn-Gestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19. Jahrhundert (1815—1914).

Von

Kurt Wiedefeld in Berlin.

Vor b e m e r k u n g .

Die Abhandlung ist die Vorfrucht einer größeren Untersuchung, die ich im Auftrage der Deutschen Akademie (München) mit einer Anzahl von Orts- und Fachkennern über die deutschen Staats- und Wirtschaftsführer des 19. Jahrhunderts durchzuführen habe. Diese gilt dem Erfassen jener großen Zahl von Männern und Frauen — ihres Lebensganges und ihrer Leistungen —, die in allen Teilen Großdeutschlands und in allen Wirtschaftszweigen an dem Neubau des deutschen Wirtschaftslebens maßgeblich mitgearbeitet haben, und zwar sowohl den Unternehmern als auch den verantwortlichen Beamten der öffentlichen Verwaltungen. Sie geht aus von der Tatsache, daß von den bei weitem meisten dieser Gestaltungskräfte kaum etwas bekannt ist, und daß demgemäß stets nur von den Begründern der ganz großen Unternehmungen, kaum aber von der Arbeit der zahlreichen und nicht minder wichtigen „Kleinen“ und auch nicht von den Beamten gesprochen wird. Das Ziel ist: auch für die Gegenwart neben den Großen und Riesen des Wirtschaftslebens die noch immer viel zahlreicheren Werke mittleren und selbst kleinen Umfangs zu ihrem Rechte kommen zu lassen und zugleich die Bedeutung des staatlichen Wirkens herauszustellen.

Die Abhandlung beruht nicht auf Sonderstudien, die nur an der Hand der Akten angestellt werden könnten. Sie will zusammenfassen und mit den Zeitverhältnissen in Verbindung bringen, was aus der Bücher- und Zeitschriftenliteratur schon an Tatsachen zu entnehmen ist, und hieraus ein Urteil gewinnen.

I. Die Aufgabe.

1. Nach einem kurzen, aber eindrucksvollen Vorspiel, das die zweite Hälfte des vierten Jahrzehnts ausgefüllt hat, sind die vierziger Jahre des 19. Jahrhunderts diejenige Zeitspanne geworden, in der nicht nur die meisten Eisenbahnunternehmungen ihren Betrieb eröffnet haben,

in der vielmehr auch die Organisationstendenzen der Zukunft bereits deutlich hervortreten.

Natürgemäß ist die Entwicklung nicht derart vor sich gegangen, daß die Bahnen sogleich mit großen Ziffern ihrer Streckenlänge und ihrer Beförderungsleistungen auf die organisatorischen Vorbereitungen geantwortet haben; noch im Jahre 1850 standen im Bereich des späteren Deutschen Reiches erst rd. 6000 km Schienenwege in Betrieb (gegen rd. 11 600 km im Jahre 1860 und rd. 19 600 km im Jahre 1870). Wohl aber haben fast alle Gesellschaften, die später zu mehr als örtlicher Bedeutung gelangen wollten und dazu auch tatsächlich gelangt sind, in jenen vierziger Jahren ihren Anfang genommen, wie auch die meisten der Staatsbetriebe damals ihre ersten Linien dem öffentlichen Verkehr eröffnet haben. Sogar Preußen, das durch seine Verfassungsschwierigkeiten lange behindert war, hat doch im Jahre 1849 wenigstens mit dem Bau von Staatsbahnen begonnen und noch im letzten Jahre des fünften Jahrzehnts (1850) deren erste Strecken fertiggestellt, in demselben Jahre auch noch einige Privatbahnen in staatlichen Betrieb genommen. In späterer Zeit sind für West-, Mittel- und Süddeutschland nur noch ganz vereinzelt größere Eisenbahnunternehmungen neu errichtet worden. Lediglich im preußischen Osten und im alten Österreich ist es nach 1850 noch zu einer größeren Anzahl von bedeutsamen Neugründungen gekommen¹. Von der Unternehmungsseite her gesehen erscheinen damals die Grundlinien als gelegt, auf denen sich der Aufbau der deutschen Eisenbahnen vollziehen sollte.

Die organisatorischen Leistungen jenes Jahrzehnts drücken sich schon in den Ziffern aus, die für die einzelnen Unternehmungen die Größenordnung erkennen lassen. Während es im Jahre 1840 erst zwei Eisenbahngesellschaften gab, die schon die 100-km-Grenze mit ihrem Streckenbesitz überschreiten — die Magdeburg-Leipziger Bahn mit 119 km und die Leipzig-Dresdner Bahn mit 115 km —, erreicht im Jahre 1850 das einheitlich verwaltete Netz der bayerischen Staatsbahnen schon fast 500 km. Auch die Niederschlesisch-Märkische Bahn (400 km) und die Hannöversche Staatsbahn (389 km) gehen weit über jene Höchstmaße des Jahres 1840 hinaus. Nicht weniger als 14 Unternehmungen halten sich am Ende des fünften Jahrzehnts bereits zwischen 101 bis 200 km, sieben sogar zwischen 201 und 300 km Streckenlänge. Und daß hiermit ein wuchtiger Anfang für die Gesamtgestaltung des deutschen Eisenbahnwesens gemacht worden war, daß sich in jenen Ziffern eine allgemeine und zur Herrschaft bestimmte Entwicklungstendenz ausdrückt,

¹ Die Angaben dieses und des nächsten Abschnittes sind aus Stürmer, Geschichte der deutschen Eisenbahnen (Bd. 1, Bromberg 1872), gewonnen worden.

das läßt sich aus der Größenordnung des Jahres 1860 ablesen. Das Höchstmaß einheitlicher Betriebsführung ist auf 1150 km (bei den bayrischen Staatsbahnen) gestiegen. Drei Netze stehen schon zwischen 700 und 800 km, und eine weitere Einheit überschreitet wenigstens die Höchstgrenze des Jahres 1850. Zehn Unternehmungen, aber andere wie damals, halten sich zwischen 201 und 500 km. 17 Einheitsbetriebe haben sich, wenngleich nicht über das Jahr 1850, so doch über das Höchstmaß von 1840 erhoben, sind an die 200-km-Grenze herangerückt. Was also im Jahre 1840 die größte Organisationsleistung gewesen ist, wird zehn Jahre später schon von einer beträchtlichen Anzahl von Unternehmungen übertroffen und muß für das Jahr 1860 als klein bezeichnet werden.

Sogar derjenige Vorgang, der in späteren Zeiten (von den siebziger Jahren an) die gewaltigsten Eisenbahneinheiten in Deutschland wie in der übrigen Welt hat entstehen lassen, — die Zusammenlegung mehrerer selbständiger Betriebe zu einer neuen Einheit — findet im Deutschland der vierziger Jahre bereits wichtige Vorläufer. So ist im Jahre 1845 die Berlin-Potsdamer Bahn, die schon 1837 konzessioniert und 1838 eröffnet worden war, mit der neu konzessionierten Linie Potsdam—Magdeburg verschmolzen worden. Andere Gesellschaften — wie namentlich die Rheinische und die Bergisch-Märkische Bahn — haben in gleicher Weise die an andere Gruppen verliehenen Konzessionen an sich gebracht, um entweder auf größere Entfernungen hin einem Wirtschaftsbedürfnis durch einheitliche Betriebsführung besser als in der Vereinzelung dienen zu können, oder um das von ihnen schon durchzogene Gebiet durch die Angliederung der Zufuhrlinien zugleich sicherer aufzuschließen und fester in der Hand zu behalten. Sogar der Monopolgedanke also, der sich aus den technischen Notwendigkeiten und den betrieblichen Möglichkeiten heraus später geradezu zum beherrschenden Prinzip aller Eisenbahnorganisation erhoben hat, ist schon damals leise angeklungen.

Nicht zuletzt ist bedeutsam, daß in die vierziger Jahre auch die Bildung des „Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ fällt, der bekanntlich im Jahre 1847 aus dem (schon 1846 errichteten) Verband preußischer Eisenbahndirektionen hervorgegangen ist; jenes Vereins also, der sich zwar ursprünglich auf die Zusammenfassung der im deutschen Bundesgebiet liegenden Bahnunternehmungen beschränkt, von 1864 ab aber auch immer weiter auf das nichtdeutsche Ausland sich erstreckt hat und deshalb nach dem Weltkrieg in den „Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen“ umgetauft worden ist. Mit dem einheitlichen „Reglement für den Güterverkehr der Vereinsbahnen“, das am 1. Juli 1850 verbindlich geworden ist, werden die deutschen Bahnunternehmungen

gen endgültig je aus ihrer Vereinzelnung herausgehoben und zu Gliedern eines größeren Ganzen gemacht. Die Kindheitsjahre des deutschen Eisenbahnwesens werden hiermit kennzeichnend abgeschlossen: Die Formen der Unternehmungsorganisation, in denen die neuartige Beförderungstechnik zur Entfaltung und zu voller Wirksamkeit gebracht werden wird, sind ihren Grundlinien nach gefunden und in dem folgenden Jahrhundert zwar immer klarer herausgearbeitet, von der damals festgelegten Richtung jedoch nicht mehr abgelenkt worden.

2. Somit besteht aller Grund, in den anhebenden vierziger Jahren des 20. Jahrhunderts, nachdem in den dreißiger Jahren die abgelaufenen 100 Jahre technischer Entwicklung mannigfach behandelt worden sind, den Organisationsfragen und dem wirtschaftlichen Unternehmungsverlauf der deutschen Eisenbahnen die Aufmerksamkeit zuzuwenden. Dies ist um so mehr angebracht, als auf diesem Sondergebiet in unserem Wissen noch immer eine Lücke von bedauerlicher Tiefe und Breite klafft.

Während nämlich die allgemeine Richtung des organisatorischen Werdeganges und die sachlichen Gegebenheiten, aus denen sie hervorgegangen ist, ebenso wie ihr Tempo als bekannt gelten dürfen, und während wir auch einen Überblick über die Lebensgänge derjenigen Männer schon besitzen, die von der Herstellung der ersten Schienenwege und der ersten Lokomotiven bis zu den neuesten Errungenschaften technischen Geistes die Eisenbahnen zur Gegenwartshöhe ihrer technischen Leistungsfähigkeit emporgeführt haben, sind wir über jene anderen Männer nur recht wenig unterrichtet, die zur Durchführung der neuen Beförderungstechnik die erforderlichen Unternehmungen begründet oder später zu der entsprechenden Höhe wirtschaftlicher Leistungskraft ausgebaut haben. Auch über die Staatsmänner und die Beamten, die entweder in Gesetzgebung und Verwaltung jeweils die Grundlagen der Eisenbahnentwicklung geschaffen oder gar durch die Errichtung und Leitung staatlicher Eisenbahnbetriebe unmittelbar in die Entwicklung eingegriffen haben, wissen wir nur allzu wenig. Man könnte fast glauben, daß es sich bei den Eisenbahnen lediglich um die Lösung technischer Probleme gehandelt habe, daß die wirtschaftlichen Mittel jedoch für die Durchführung der technischen Aufgaben sich ganz von selbst eingestellt hätten, während doch gerade die Eisenbahnen dank den Millionenbeträgen, die schon die kleinsten Linien für den Bau und die Betriebsmittel erforderten, neue Wege der Kapitalbeschaffung und der Kapitalverwendung, dank den technischen Betriebsbedingungen aber auch neue Wege der Verwaltung von allem Anfang an haben suchen und finden lassen. Kein Wunder, daß es auch an schweren Rückschlägen in

den finanziellen Ergebnissen nicht gefehlt hat, und daß dann wiederum neue Methoden erdacht und ins Werk gesetzt werden mußten. Nicht zuletzt, weil im Eisenbahnwesen „das“ Kapital als Sacherfordernis eine so große Bedeutung besitzt, wird so leicht die Rolle unterschätzt, die als Gestalter des Unternehmens „der“ Unternehmer beanspruchen muß. Auch die Staatsgewalt kommt nicht zu ihrem Recht, obwohl zum mindesten ihre Patenschaft für jede Eisenbahn in jedem Lande die unerläßliche Bedingung des Entstehens darstellt.

Nun ist gewiß eine Anzahl von Namen bekannt, die in solchem Zusammenhang in Deutschland einen guten Klang haben. Aber sehr klein ist die Zahl jener, die wir auch ihrem inneren Wesen und ihren entscheidenden Beweggründen nach zu beurteilen vermögen, von denen wir die Herkunft und den Lebensgang und die allgemeine Lebensanschauung zuverlässig kennen. Zumeist haben wir bisher nicht viel mehr als nur die äußere Lebensstellung erfahren, aus denen der eine oder andere Privatmann zum Eisenbahnbegründer geworden ist. Oft genug verzerrt der Streit, der zwischen verschiedenen Bestrebungen und Wünschen ausgebrochen ist, auch jetzt noch die Charakterzeichnung und hat es zur Klärung des Menschenbildes nicht kommen lassen. Von allzu vielen Unternehmungen kennen wir nicht einmal die Namen derer, die sich um die Errichtung wirklich bemüht haben; geschweige denn die Namen und die Art derer, die als leitende Männer die Unternehmungen geführt und ihnen vielleicht doch je etwas von einer persönlichen Auffassung, einer persönlichen Zielsetzung aufgedrückt haben.

Um die Träger der Staatsgewalt steht es insofern etwas besser, als die Beweggründe vielfach aus amtlichen Denkschriften abzulesen sind. Allerdings kommt in dem Zusammenhang, der hier zur Erörterung steht, nicht etwa entscheidend in Betracht, für jedes Mitglied einer Behörde, das an dem Gesetz oder der Verwaltungsanordnung mitgearbeitet hat, den persönlichen Anteil und die persönliche Art festzustellen. Das ist weder möglich noch notwendig, da in aller Regel den wichtigsten Entscheidungen allerhand Vorbesprechungen voranzugehen pflegen und immer schließlich nur ein Mann nach außen verantwortlich auftritt. Es muß und kann genügen, wenn im Widerstreit mehrerer Zentralstellen die Ansichten dieser aufgedeckt und auf den Namen der Behördenchefs abgestellt werden. Dies zu erkennen, dürfen aber nicht allein die veröffentlichten Begründungen der Gesetze berücksichtigt werden; sie enthalten ja nur das Schlußergebnis der mannigfach sich kreuzenden Anschauungen und Anforderungen und lassen nichts von der Dynamik des vorangegangenen Ressortkampfes hervortreten. Und wie deshalb schon für die wichtige Einschätzung der Gesetzesarbeit ein Durchforschen der

Akten unerläßlich ist, so ist dies vollends für die Beurteilung jener Zusammenhänge nicht zu entbehren, aus denen die Verwaltungsmaßnahmen entsprungen sind. Das abschließende Urteil wird jedoch immer — genau wie gegenüber den privaten Unternehmern —, da ja auch in die amtlichen Akten nicht alles zu gelangen pflegt, das Erfühlen der Gesamtlage und der maßgebenden Charaktere zu erbringen haben. Hier ist auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in deutschen Landen noch viel Raum für Sonderuntersuchungen; und erst wenn diese in größerer Zahl vorliegen werden, können wir einigermaßen beweiskräftig den Anteil bestimmen, mit dem die staatlichen Kräfte auf der einen und die privaten Bemühungen auf der anderen Seite die Entwicklung vorangetrieben haben, die Standorte gleichsam der Initiative und der Hemmungen.

3. Die Berücksichtigung der staatlichen Kräfte ist zum Erfassen der Eisenbahnentwicklung von besonderer Dringlichkeit. In keinem anderen Wirtschaftszweige stehen sie mit gleicher Wucht und gleicher Einflußmacht neben den wirtschaftlichen und den technischen Führern; und mehr noch als für die technische Entwicklung ist das Eingreifen der Staatsgewalt für den Aufbau der Eisenbahnunternehmungen, für die wirtschaftliche Seite der Entwicklung von ausschlaggebender Bedeutung. Kaum eine einzige Eisenbahn, wann und wo immer sie gebaut sein mag, ist ohne staatliche Hilfe zustande gekommen. In allen Gebieten, in denen überhaupt von einem Staat zu sprechen ist — allein einige Teilstaaten des nordamerikanischen Bundes ausgenommen —, ist zum mindesten das Entstehen eines Schienenweges, sein Bau und Betrieb, an die Gewährung einer staatlichen Konzession gebunden, und zumeist ist in dieser dem Staate dem Wortlaut nach nicht ein Ankaufsrecht, sondern ein Rückfalls- oder Rückkaufsrecht vorbehalten als ein kennzeichnender Ausdruck für die Auffassung, daß das Bau- und Betriebsrecht ursprünglich beim Staate liegt und von ihm erst auf die besondere Eisenbahnunternehmung übertragen wird.

Die Ansatzstelle für das staatliche Mitsprechen hat zumeist das Bedürfnis der Eisenbahngesellschaften nach der Enteignungsbefugnis dargeboten. Diese ist zwar in den europäischen Staaten schon beim Straßen- und Kanalbau wie bei sonst allgemein-nützlichen Anlagen verliehen und das entsprechende Recht auch in einfachsten Formen vor dem Eisenbahnzeitalter entwickelt worden; in Preußen z. B. durch das Allgemeine Landrecht von 1794, in England durch die Kanal- und Straßensondergesetze (*private laws*) des 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts. Zu feinerer Ausgestaltung und zu größerer Verbreitung jedoch ist das Enteignungsrecht erst dank den Eisenbahnen gelangt: so im Königreich Sachsen durch das Gesetz vom 3. Juli 1835 über die Leipzig-

Dresdener Bahn; in Bayern durch ein zwar allgemein gehaltenes, aber durch die aufkommenden Bahnpläne bestimmtes Gesetz vom 17. November 1837; in Preußen durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838; in den kleineren Staaten zumeist in den vierziger Jahren. Auch Großbritannien, obwohl es die Verleihung der Enteignungsbefugnis bis zum heutigen Tage je einem Sondergesetz und damit dem Parlament vorbehält, hat sich im Jahre 1845 doch veranlaßt gesehen, in einem allgemeinen Gesetz (*public law*) die wesentlichen und im Einzelfall einzuhaltenden Grundsätze festzulegen. Und wenn man hiernach die Zeit seit Aufkommen der Eisenbahnen als „die große Zeit für die legislative und administrative Ausbildung des Enteignungsinstituts“ (Handbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Bd. III, S. 735) bezeichnen darf, so tritt umgekehrt auch die Unentbehrlichkeit eines solchen Rechtes für die Eisenbahnen wenigstens für diejenigen Erdgebiete deutlich zutage, in denen sich der Grund und Boden in festen Eigentumsverhältnissen befindet und demgemäß ein Erwerb der notwendigen Grundstücke bei rein privaten Verhandlungen schlechthin vom guten Willen der Besitzer abhängen würde. Was nichts anderes heißt, als daß oft genug die Anlage gänzlich unmöglich oder wenigstens dank der erforderlichen Umwege bis zur Unausführbarkeit verteuert würde. Es dürfte daher wohl nirgends in den älteren Kulturstaaten eine Eisenbahn entstanden sein, deren Unternehmer sich nicht vor Beginn des Baues die Verleihung der Enteignungsbefugnis durch die Staatsgewalt haben zusichern lassen. Eine ganz unmittelbare Hilfeleistung der Staatsgewalt steht also am Anfang jeglicher Eisenbahnplanung.

Vielfach, wahrscheinlich sogar zumeist, kommt eine zweite Hilfsstellung hinzu. Großbritannien ist das einzige Land, in dem bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts die Schienenwege allein aus privaten Mitteln erbaut worden sind und der Staat auch nicht durch irgendwelche Garantieübernahme das Aufbringen dieser Mittel erleichtert hat. Schon in Irland und vollends in den britischen Kolonien hat sich dieser Grundsatz jedoch nicht aufrechterhalten lassen; es ist sogar der Herrschaftsstaat selbst vielfach gezwungen gewesen, seine Finanzkraft durch Gewährung billiger Baudarlehen oder entsprechender Zins- und Dividenden Garantien einzusetzen oder gar durch den staatlichen Bau das Entstehen wichtiger Schienenwege zu ermöglichen. Seit 1896 werden auch im Vereinigten Königreich selbst staatliche Bauzuschüsse für die Errichtung von Nebenbahnen gewährt, die das platte Land besser aufschließen sollen und von den privaten Gesellschaften wegen des Fehlens der Rentabilität sonst nicht gebaut würden.

Vollends ist die oft aufgestellte Behauptung falsch, daß in den Vereinigten Staaten von Amerika das Eisenbahnnetz ohne staatliche Finanzhilfe zustande gekommen sei. Nicht nur haben die einzelnen Bundesstaaten vielfach durch Barzuschüsse und Landzuweisungen von Anfang an so manchem Schienenweg erst zum Leben verholfen; es hat im Anfang der Entwicklung sogar einige Staatsbahnen gegeben. Auch der Bund selbst hat bei sämtlichen Bahnen westlich der Mississippi-Chicago-Linie (im Bereich der sogen. Pazifik-Bahnen) mit geradezu riesigen Landschenkungen eingegriffen: im sogen. Schachbrett-System hat er über das Bauerfordernis hinaus auf beiden Seiten der Bahnlinien weithin die Hälfte des Siedlungslandes den privaten Gesellschaften zu privatwirtschaftlicher Ausnutzung überantwortet.

Am weitesten ist mit der staatlichen Finanzhilfe Frankreich gegangen. Hier ist schon im Jahre 1842 der Grundsatz zum Gesetz erhoben worden, daß der Staat den wichtigsten Teil der Anlagekosten, nämlich die Kosten des gesamten Unter- und Hochbaues, und damit das schwerste Risiko auf sich nehmen werde; die Verzinsung und Tilgung dieser Summen sollte hinter die Bedienung der Privatkapitalien zurücktreten. Von diesem Grundsatz ist auch in späterer Zeit nicht abgewichen worden. Vielmehr hat über ihn hinaus der Staat auch noch weitgehende Sondervergünstigungen gewähren müssen.

In Deutschland endlich war es nicht anders. Auch hier hat sich der Enthusiasmus, mit dem in den dreißiger Jahren das Privatkapital für einige Bahnen sich bereitgefunden hat, sehr bald in ein starkes Mißtrauen gewandelt, das nach staatlichen Garantien der Rente rief. Diesem Anruf mußte von den beteiligten Staaten weitgehend entsprochen werden, wenn anders das neue Beförderungsmittel überhaupt sich über die deutschen Lande legen sollte.

Der Kapitalanspruch, den schon eine kleine Eisenbahn bedeutet, hat in den Anfangszeiten allenthalben — England allein ausgenommen, wo schon die Kanäle und befestigten Straßen als Privatunternehmungen errichtet worden waren —, alles gewohnte Ausmaß soweit übertroffen, daß die Unternehmer sich fast stets an die breitesten Kapitalistenkreise zwecks seiner Aufbringung wenden und mit deren Sicherheitsbedürfnis rechnen mußten. Oft war es der Staat allein, der schon für das Gestellen so großer Geldmengen fähig erschien. Die Finanzhilfe war der zweite Weg also, auf dem sich die Staatsgewalten maßgeblich in die Entwicklung des Eisenbahnwesens eingeschaltet haben.

Der bei weitem stärkste Beweggrund, aus dem sich die Staatsgewalten um das Eisenbahngeschehen gekümmert haben, der in manchen Ländern sogar in das Staatsgefüge zurückgeschlagen hat, — die über-

große wirtschaftliche und soziale, militärische und allgemein-politische Bedeutung der Bahnen — tritt zwar in den Anfangszeiten der Eisenbahnentwicklung nur vereinzelt schon in Wirksamkeit; am deutlichsten in dem preußischen Gesetz von 1838, auch sonst dank der alten merkantilistischen Tradition in den deutschen Einzelstaaten, aber z. B. trotz gleicher Tradition und trotz der starken Finanzbeteiligung des Staates nicht in Frankreich. Es hat jedoch nicht gar lange gedauert, dann machen sich Bestrebungen solcher Richtung erst leise und bald auch kräftiger sogar in denjenigen Staaten geltend, deren Tradition entgegengesetzt spricht: so in England, beginnend mit dem Eisenbahngesetz von 1844, und wenigstens in den Einzelstaaten der nordamerikanischen Union um dieselbe Zeit. Am Ende des Jahrhunderts hat sich diese Bewegung ganz durchgesetzt. Die Jahre 1887 und 1888 können als Abschluß insofern bezeichnet werden, als in ihnen erst in Nordamerika das Bundesverkehrsamt, eine Bundesbehörde also, zur Beaufsichtigung der Bahnen errichtet und ein Jahr später in England das Eingriffsrecht des Staates wesentlich erweitert wird. Jetzt geht es nicht mehr nur um die Linienführung und die Betriebssicherheit. Jetzt nehmen die Staatsgewalten allenthalben das Recht in Anspruch, die Tarifgebarung der privaten Gesellschaften zu kontrollieren und sowohl nach der Höhe der Tarifsätze als auch nach der Gleichmäßigkeit ihrer Anwendung in Einklang mit den Allgemein-Interessen des Staates und Volkes zu bringen. Und wenn in den Vereinigten Staaten von Amerika die Eingriffsbefugnis der Bundesbehörde auf denjenigen Verkehr beschränkt ist, der sich über die Grenzen je eines Bundesstaates hinaus bewegt (den *interstate commerce*), so ist damit doch der bei weitem wichtigste Bestandteil des Gesamtverkehrs um so sicherer getroffen, als keine der Bahnen erster Ordnung sich innerhalb eines einzigen Bundesstaates hält und somit die Handhabe geboten ist, die Gesamtgebarung jeder Gesellschaft in den Kontrollbereich der *Interstate Commerce Commission* hineinzuziehen. Sogar das Recht, von sich aus bestimmte Frachtsätze und Fahrpreise festzusetzen, ist schließlich nach dem Weltkriege (1920 und 1921) ebenso in den Vereinigten Staaten wie in England den staatlichen Stellen gesetzlich zugesprochen worden. Dort ist das Bundesverkehrsamt auf diese Weise zu einem der wichtigsten Hebelpunkte geworden, die Zuständigkeit der Bundesgewalt über den ursprünglichen Verfassungssinn auszuweiten und so dem Gesamtstaat allmählich ein anderes Gesicht zu geben. Hier, in England, ist — ebenfalls entgegen den sonst herrschenden Grundsätzen — ein Tarifgericht gebildet worden, auf dessen Zusammensetzung und Beschlußfassung das Parlament keinerlei Einfluß auszuüben vermag, obwohl die Entscheidungen über Gütertarife doch für die wirtschaftliche Entwick-

lung jeder Landschaft von maßgeblicher Bedeutung sind und damit politischen Charakter tragen.

Eben diese Sorge, in den großen und kapitalmächtigen Eisenbahngesellschaften nicht Staaten im Staate erwachsen oder bestehen zu lassen, hat dem Staatsbahn-Gedanken seine Tragkraft gegeben. In Europa hat er schon vor dem Weltkriege ein entscheidendes Übergewicht erhalten und dies nach dem Kriege noch erheblich gesteigert. Von den fremden Erdteilen ist nur Amerika durch eine starke Betonung des Privatbahnsystems gekennzeichnet; es ist aber für die Entwicklungsrichtung bedeutsam, daß die südamerikanischen Staaten in ziemlich raschem Tempo seit dem Weltkrieg begonnen haben, sich von der „Herrschaft“ der meist englischen Privatbahnen durch deren Verstaatlichung zu befreien, und daß sie seitdem (der Langsamkeit der eigenen Kapitalbildung gemäß) lieber auf eine schnelle Erweiterung ihres Schienennetzes verzichten, als daß sie wiederum landfremdes Kapital durch ausländische Gesellschaften dazu hereindringen lassen. In der Tat ist ja dort, wo schon ein halbwegs dichtes Eisenbahnnetz gegeben ist, jedermann mit seiner ganzen Lebensführung an die Gütertarife irgendwie gebunden: viel mehr noch, vor allem in viel größerer Breite als etwa Zölle, wirken in das Gesamt des Güterausstauschs, des lokalen nicht minder als des nationalen und übernationalen, die Eisenbahnfrachten hinein.

4. Gibt es somit kaum noch einen Staat auf der Erde, der nicht die Eisenbahnen seines Gebiets, vor allem die Gestaltung der Gütertarife und der Fahrpreise, zum mindesten der Kontrolle seiner eigenen Organe unterwirft — greifen also die staatlichen Gewalten allenthalben in die Produktions- und die Konsumtionssphäre ihres ganzen Landes in voller Breite und Tiefe ganz unmittelbar ein, so dürfte es angebracht sein, auch einmal den Männern nachzuforschen, die ihren Staat in diese Machtlage hineingeführt und die Macht selbst immer weiter gesteigert haben. Es gilt zusammenzufassen, was die Männer des Staates und die der Privatwirtschaft gewollt und erreicht haben, wie sie einander ergänzen oder befehlen, welche Züge sie dem Eisenbahnwesen ihres Landes aufgedrückt haben.

Der Kreis der leitenden Personen, der hierbei zu berücksichtigen wäre, darf nicht zu klein gezogen werden. Es geht letztlich um mehr als um das Erkennen und Abwägen der Einzelnen. Es gilt, eine Antwort auf die Frage zu finden, ob in den Trägern der Eisenbahnentwicklung nur hie und da oder aber in der Regel eigenständige Persönlichkeiten vor uns stehen, die von ihrer Eigenart auch wichtige Ausstrahlungen in ihre Werke hineingesandt haben, oder ob die sachlichen Gegebenheiten keinen nennenswerten Raum für die Entfaltung so persönlicher Eigenart frei

gelassen haben. Einen Einblick in das Wesen des nationalen Beamtentums auf der einen und des Unternehmertums auf der anderen Seite gilt es für ein besonders wichtiges Betätigungsfeld zu gewinnen.

Wenn dies für Deutschland einzuleiten hier versucht wird, so ist das Wort Einleiten scharf zu betonen. Mehr als eine Anregung, in den bevorstehenden Hundertjahrsschriften auch den maßgebenden Persönlichkeiten für den ganzen Verlauf einige Forschung zu widmen — ihrer Eigenart und ihrem Wirken —, kann zur Zeit nicht gegeben werden. So zahlreich die Darstellungen sind, die schon einzelne Unternehmungen für ihre Geschichte erhalten haben, so selten wird darin auf die Personenfrage eingegangen, und auch dies nur dann, wenn zwischen mehreren Männern um den entscheidenden Einfluß bei der Gründung gekämpft worden ist, oder wenn später um die Frage, wem das Verdienst der Gründung hauptsächlich zuzuweisen sei, ein Streit sich erhoben hat. Wer dann später die Entwicklung vorangetrieben hat, die in ihrer Art fast immer keineswegs selbstverständlich war, das erfahren wir nur ganz ausnahmsweise einmal. Dieses Material reicht zu einem beweiskräftigen Urteil über die Bedeutung der Persönlichkeit im Eisenbahnwesen nicht aus. Es müßte erst durch eine größere Anzahl entsprechend angesetzter Untersuchungen ganz erheblich erweitert werden; was von einem Einzelnen nicht wohl geleistet werden kann. So bleibt zur Zeit nichts anderes übrig, als von denjenigen Persönlichkeiten, die aus der deutschen Eisenbahnentwicklung schon bekannt geworden sind, ein Bild zusammenzustellen und dabei den Versuch zu einer Erfassung ihrer Bedeutung zu machen, ohne daraus schon ein allgemeines Urteil ableiten zu wollen¹.

II. Die Aufbauzeit (1815—1866) und ihre privaten Gestalter.

1. In jenen ersten Jahrzehnten, in denen von Westen her das Neue der Transporttechnik auch an Deutschlands Pforten pochte, war die deutsche Umwelt für die Errichtung und Ausbreitung von Eisenbahnen nichts weniger als günstig. Weit stand in den allgemeinen Bedingungen

¹ Für die allgemeinen Gesichtspunkte, unter die eine wirtschaftlich-soziologische Betrachtung des Persönlichkeit-Kapital-Verhältnisses zu stellen ist, darf ich auf W i e d e n f e l d, Das Persönliche im modernen Unternehmertum (2. Aufl., München 1920) und Kapitalismus und Beamtentum (Moderne Wirtschaftsgestaltungen, Heft 15; Berlin-Leipzig 1932) verweisen. Die Sachgegebenheiten der Eisenbahnentwicklung habe ich in dem Aufsatz „Monopoltendenz und Frachtengestaltung im Eisenbahnwesen“ (Archiv für Eisenbahnwesen 1936; wieder abgedruckt in dem Buch „Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben, Berlin 1938) und in dem Buch „Die Monopoltendenz des Kapitals im Spiegel der Verkehrsmittel“ (Verkehrswirtschaftliche Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 2; Jena 1938) darzulegen versucht.

das Gesamtgebiet des deutschen Bundes hinter England und Frankreich, sogar hinter Belgien und Holland zurück. Das gilt für die staatliche nicht minder als für die wirtschaftliche Seite.

Allerdings hatten der Reichsdeputations-Hauptschluß von 1803 und die Wiener Schlußakte von 1815 von den zahllosen Suveränitäten des deutschen Bodens mehrere Hundert hinweggefegt, und im Deutschen Bunde war immerhin ein Ansatz gegeben, aus dem rein geographischen Begriff Deutschland ein politisches Wesen zu machen. Aber rund 40 Selbständigkeiten waren übrig geblieben, die in höchster Eifersucht ihre Suveränität gegeneinander ausspielten und zu gemeinsamem Vorgehen so leicht nicht zu bewegen waren, denen gegenüber auch der Bundestag bekanntlich keine irgend nennenswerte Autorität zu entfalten vermochte — selbst, wenn er gewollt hätte. Und wie winzig klein waren die bei weitem meisten dieser Staaten; schon deshalb für eine eigene Verkehrspolitik überlokale Inhalte ungeeignet. Aber sie lagen verzettelt genug, die größeren Nachbarn immer wieder in deren Verkehrsgestaltung recht empfindlich zu stören. Selbst Preußen zerfiel ja noch in zwei Teile, die keinerlei räumlichen Zusammenhang besaßen, und hatte in seinem mitteldeutschen Bereich an allen Ecken und Enden mit eingeschalteten Kleinstaaten sich zurechtzufinden. Für Bayern stellte zwar das rechtsrheinische Gebiet einen Block von ausgeprägter Geschlossenheit dar; aber die Rheinpfalz lag wieder für sich und in jedem Sinne abseits des Staatskernes. Allenfalls Österreich ließ sich in jener Zeit zugleich als großräumig und als einheitlicher Verkehrspolitik zugänglich bezeichnen. Überall sonst reckten gerade dort, wo die Unterlagen für eine kräftige Verkehrsentwicklung wirtschaftlich gegeben waren, die staatlichen Grenzen sich nur allzu rasch und dicht empor, es zu dieser Entfaltung nicht recht kommen zu lassen. Was mußte es nicht für jedes größere Vorhaben bedeuten, daß eine Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg nicht weniger als vier souveräne Staaten zu durchziehen hatte, und daß darunter sogar einer war (Lauenburg), der vom Ausland (Dänemark) her geleitet wurde? Die Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck aber jahrzehntelang zu verhindern, hat das Dazwischenstehen eines einzigen Staates (wiederum Dänemark, für Holstein) genügt. Das Beispiel Berlin-Hamburg zeigt auch, in welcher Weise sich die Eigenstaatlichkeit der berührten Gebiete geltend zu machen wußte: Dänemark hat in die sachlich gebotene Linienführung erst eingewilligt, nachdem die Bahn die Verpflichtung übernommen hatte, durch eine Zweiglinie die Stadt Lauenburg an die Hauptstrecke anzuschließen und auf dieser Zweiglinie die Bewohner Lauenburgs für alle Zeiten umsonst zu befördern; Mecklenburg aber hat seine Zustimmung davon abhängig gemacht,

daß ihm für alle durchlaufenden Güter ein Transitzoll entrichtet würde. Da war es für Preußen noch ein Glück, daß zwischen seinen beiden Gebietsteilen sich ein so buntes Vielerlei von Mittel- und Kleinstaaten tummelte; gab es doch verschiedene Wege und damit die Möglichkeit, die sonst so störenden Zwischenstaaten gegeneinander auszuspielen und so tatsächlich dennoch alle Wege auszubauen.

Die Errichtung des Deutschen Zollvereins (1833, am 1. Januar 1834 in Wirksamkeit getreten) hat an diesen staatlichen Verhältnissen nichts Wesentliches geändert. Zwar spielt in seiner Vorbereitung ein Ereignis des Verkehrslebens eine recht erhebliche Rolle: Preußen erbot sich gegenüber Sachsen-Gotha und Sachsen-Meiningen zum Ausbau jener Straße über den Thüringer Wald, an die noch jetzt der Obelisk bei Oberhof erinnert, und sprengte dadurch den Mitteldeutschen Handelsverein, machte den Weg zur Vereinigung des preußisch-hessischen und des bayerisch-württembergischen Zollvereins frei. In den Aufgabenbereich des neuen Vereins wurden jedoch Verkehrsangelegenheiten nicht aufgenommen; sie blieben nach wie vor den selbständigen Entschlüssen der Vereinsmitglieder ganz frei überlassen. Auch darf nicht übersehen werden, daß fast volle zwanzig Jahre — bis zum Anschluß des Königreichs Hannover (1851) — der Zollverein keinen eigenen Zugang zur Nordseeküste hatte, und daß Hamburg und Bremen sogar erst im Jahre 1888 dem deutschen Zollgebiet beigetreten sind. Nur insoweit darf eine Auswirkung des Vereins wohl angenommen werden, als die Gewohnheit, sich zur Beratung der Zollangelegenheiten um einen Tisch zu setzen, die leitenden Männer der Einzelstaaten geneigter machte, auch sonst miteinander in Verhandlungen sich einzulassen. So lächerliche Kämpfe, wie sie in den zwanziger Jahren Anhalt-Köthen und Kurhessen gegen Preußen geführt haben, sind jedenfalls in den Zeiten des Zollvereins nicht mehr vorgekommen. Man hatte sich an das Zusammenarbeiten derart gewöhnt, daß es im Deutschen Brüderkrieg von 1866 keinen Augenblick aufgehört hat, die Abrechnungen vielmehr zwischen den feindlichen Staaten über den Krieg hinweggeführt worden sind. Vielfach sind es auch dieselben Männer, die sich in den verschiedenen Staaten für das Entstehen des Zollvereins und für die Errichtung der ersten Eisenbahnen eingesetzt haben.

Innerstaatlich erhob sich eine Hemmung anderer Art. Im Gegensatz zu England, wo auch der Straßenbau — wie der von Kanälen und später von Eisenbahnen — völlig der privaten Unternehmerschaft überlassen und ausschließlich als Geschäft behandelt wurde, hatten die deutschen Einzelstaaten in den zwanziger Jahren gerade angefangen, ihre Heer- und Landstraßen (wie das Allgemeine Preußische Landrecht

sie benennt) in größerer Ausdehnung zu befestigten Straßen (Chausseen) auszubauen und darauf neben dem gewöhnlichen Postverkehr einen besonderen Schnelldienst einzurichten. Aus den Chausseegeldern und den Postgebühren erwachsen ihnen beträchtliche Einnahmen. Sollten jene technischen Errungenschaften nun gleich wieder ihre Bedeutung verlieren und die Staatsverwaltungen auf die von dort kommenden Zuschüsse verzichten? Es ist begreiflich, daß sich sowohl die Leiter des Straßenbaus und der Postbetriebe als auch die Finanzminister nur schwer und langsam mit dem neuen Transportmittel befreundeten und namentlich für eine Sicherung der Einnahmen zu sorgen suchten. Für die Eisenbahnen war es aber eine nicht unbeträchtliche Belastung, wenn sie etwa — wie es in mehreren Staaten (vor allem in Preußen) festgesetzt wurde — die Postsachen unentgeltlich befördern und besondere Postwagen dafür einstellen sollten. So mancher Plan ist an dieser Forderung wenigstens in den ersten Jahren gescheitert.

Endlich die heikle Frage der Kapitalbeschaffung. Nach der tiefgehenden Erschöpfung, mit der alle Teilgebiete Deutschlands aus der Zeit der napoleonischen Kriege herausgekommen waren, hatte sich zwar in den zwanziger Jahren wieder ein gewisses Gleichgewicht zwischen der Ersparnisbildung und dem Kapitalbedarf in Ausmaß und Tempo eingestellt; man brauchte wenigstens nicht mehr, wie unmittelbar nach den Freiheitskriegen, in England zu gewaltig hohen Zinsen Staatsanleihen aufzunehmen, um die dringendst nötigen Aufbaumaterialien des Auslands über die eigenen Ausfuhrerlöse hinaus bezahlen zu können. Für die Errichtung von neuen Privatunternehmungen größeren Stils jedoch, namentlich von Unternehmungen ganz neuer Art (wie etwa die damals aufkommenden Gasgesellschaften und später die Tiefbaubetriebe des Bergbaus) erwies sich das Herbeiholen ausländischen Kapitals noch lange Jahrzehnte als unerläßlich, zumal die erforderlichen Maschinen zunächst fast durchweg aus dem Ausland beschafft werden mußten und die Ausfuhr der deutschen landwirtschaftlichen Erzeugnisse allenfalls für die Verzinsung und allmähliche Tilgung der Kaufpreise, nicht aber für sofortige Vollzahlung aufkommen konnte. So lag auch bei den Eisenbahnen allenfalls die Beschaffung der Schienen und des einfacheren Eisenmaterials bei einheimischen Werken von Anfang an im Bereich der technischen Möglichkeit. Für die Lokomotiven war man jedoch bis in die vierziger Jahre auf England und auch Belgien angewiesen; was bekanntlich bis zum heutigen Tage in der merkwürdigen, krummziffrigen und technisch unbequemen Spurweite der deutschen Schienenwege (1,435 m) sich auswirkt. Demgemäß hat auch bei vielen der großen deutschen Bahnen ausländisches Kapital geraume Zeit hindurch eine be-

trächtliche Rolle gespielt. Sogar in den sechziger Jahren noch ist die Ostpreußische Südbahn so gut wie ausschließlich mit englischen Mitteln erbaut worden. So lange hat es gedauert, bis die in den Eisenbahnen selbst liegende Freisetzung produktiver Kräfte einen solchen Grad der Ersparnisbildung herbeigeführt hat, daß auch der Bau neuer Schienenwege allein aus deutschen Mitteln zu bestreiten war. Erst die französische Kriegsentschädigung konnte dann dazu dienen, in großem Umfang auf einmal die ins Ausland gegangenen Aktien und Obligationen deutscher Unternehmungen zurückzukaufen.

Mehr sogar, als nach Lage der Kapitalbildung notwendig, waren die deutschen Eisenbahnunternehmer in den Anfangszeiten auf die Beteiligung ausländischer Kapitalisten deswegen angewiesen, weil die deutschen Besitzer flüssiger Mittel noch stark in der Enge ihres Staats- und Wirtschaftslebens befangen waren. So vertraute man wohl einem Freunde und guten Bekannten die eigenen Ersparnisse als Betriebsmittel an oder auch einem persönlich bekannten, als vertrauenswürdig erprobten Bankier, der dann tatsächlich als Garant der irgendwo arbeitenden Gelder wirkte. Jetzt sollte man aber das sauer ersparte Geld in eine Aktiengesellschaft einbringen, aus der es nicht wieder herausziehen war, und in eine Arbeitsrichtung, die noch völlig neu und in Deutschland unerprobt war. Das mochte im Rheinland auf Verständnis stoßen, da hier der uralte Großhandel in die ganze Bevölkerung einen lebhafteren, Neuem leicht sich erschließenden Zug noch über das fränkische Naturell hinaus eingeprägt und auch größeren Kapitalbesitz in nicht wenigen Händen konzentriert hatte. Aber schon dort zog man belgisches Kapital heran, und in Hamburg liebäugelte man mit englischem Kapital für die Berlin-Hamburger und die Hamburg-Lübecker Bahn. Vollends galt es im Binnenlande, die seelischen Hemmungen braver Philister zu überwinden, ehe sie ihren Geldbeutel für so etwas wie eine Eisenbahn öffneten. Was hat nicht alles ein Friedrich List schreiben und reden und drucken müssen, um die sächsischen Kleinkapitalisten für die Leipzig-Dresdener Bahn zu erwärmen und dann auch bei der Stange zu halten; und wie hat er seine eigene Position immer wieder dadurch verschlechtert, daß er mit der Bedenklichkeit und Kleinlichkeit der großen Masse der Aktionäre nicht zu rechnen vermochte. Auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens hat sich alles das schon abgespielt, was etwas später im deutschen Bergbau sich abgeschwächt wiederholen sollte.

Diesen materiellen und psychischen Schwierigkeiten gegenüber war es von besonderer Bedeutung, daß der stärkste und durch seine große Längsausdehnung auf gute Verkehrsmittel geradezu angewiesene Staat,

daß Preußen durch seine Verfassungslage rund zwei Jahrzehnte behindert war, seine staatsfinanzielle Kraft in den Dienst des Eisenbahnbaus zu stellen. Es lag nun einmal in voller Förmlichkeit die Zusicherung des Königs Friedrich Wilhelm III. vor, keine Staatsanleihe ohne Zustimmung allgemeiner Landstände aufzunehmen; und Eisenbahnen lassen sich nicht aus den laufenden Mitteln selbst eines Großstaates errichten. Hiermit war in Preußen der Weg zur Staatsbahn zunächst versperrt. Gerade die so hohen und so risikobehafteten Anlagekosten, die in Frankreich der Staat für die Privatbahnen übernahm, mußten vom Privatkapital aufgebracht werden; und nur durch die Übernahme von Zinsgarantien, die im Rahmen der Jahreseinkünfte bleiben, konnte der Staat eine Hilfe leisten. Es sind im Zusammenhang mit solchen Verpflichtungen auch Betriebsübernahmen von Bahnen erfolgt, die kapitalmäßig im Besitz ihrer privaten Aktiengesellschaft blieben. Das reichte für den preußischen Westen und den vorderen Osten aus, den Bahnbau in Gang zu bringen. Ost- und Westpreußen jedoch mußten auf den Anschluß nach Berlin und auf ihre eigene Erschließung solange warten, bis der Erlaß der vorläufigen Verfassung die Pforte für Staatsanleihen geöffnet hat.

In der österreichischen Hälfte der Donaumonarchie lagen die Dinge nicht viel anders. Hier standen zwar nicht Verfassungsschwierigkeiten den Staatsgewalten im Wege, die Initiative für den Bau von Eisenbahnen zu ergreifen; und in den vierziger Jahren wurden auch schon einige Strecken vom Staate erbaut, durch eine Verordnung vom 19. Dezember 1841 sogar eine erste Richtschnur für die Gestaltung des Gesamtnetzes aufgestellt. Wie aber jene Linien alsbald nach ihrer Fertigstellung den benachbarten Privatbahngesellschaften zum Betriebe übergeben worden sind, so lähmte bald das Fehlen einer entsprechenden Finanzkraft auch die staatliche Bautätigkeit. Von 1855 ab wurden die Staatsbahnen sämtlich an Privatgesellschaften veräußert, die sich inzwischen mit Hilfe französischer Gelder gebildet hatten. Auch in Österreich also reichte die Finanzkraft des Staates nicht aus, den gewaltigen Kapitalansprüchen eines größeren Eisenbahnnetzes zu genügen.

2. Bei solcher Umweltlage war es eine Selbstverständlichkeit, daß die ersten Anregungen zum Bau von Eisenbahnen und auch der Bau der ersten Bahnen selbst von *p r i v a t e r* Seite ausgehen mußten. Sogar wenn die Leiter örtlicher Behörden, wie namentlich die Oberbürgermeister der zu berührenden Städte und die Kreischefs, ihren Einfluß für die Gewinnung der erforderlichen Konzessionen eingesetzt haben — was allenthalben geschehen ist —, dann hat das an der privaten Natur der Unternehmungen nirgends etwas geändert. Mehrfach ist es auch vorgekommen, daß aktive Staatsbeamte sich gleichsam als Privatpersonen,

nicht als Kommissare der Staatsverwaltung, an der Leitung der Privatgesellschaften beteiligt haben, und auch dies hat keinerlei erkennbaren Einfluß auf die Geschäftsgebarung solcher Gesellschaften ausgeübt. In den ersten Jahrzehnten hat mit nur wenigen Ausnahmen das Privatinteresse das ganze Eisenbahnfeld beherrscht.

Den Anfang hat der österreichische Ingenieur **Franz Anton v. Gerstner** gemacht. Auf den Plänen fußend, die schon sein Vater (**Franz Josef v. Gerstner**) als Begründer und langjähriger Leiter des Prager Polytechnischen Instituts betrieben hatte, und gestützt auf die Ergebnisse einer eigenen Englandreise hat der Sohn im Jahre 1823 den Antrag auf Konzessionierung der Donau-Moldau-Bahn gestellt, die später zur Budweis-Linz-Gmundener Bahn erweitert worden ist. Der Antrag ging auf die Genehmigung einer mit Pferden zu betreibenden „Holz- und Eisenbahn“, und so ist diese erste deutsche Linie auch im Jahre 1828 mit einer Teilstrecke, bald darauf in ihrer Gesamtausdehnung eröffnet und jahrelang betrieben worden. Es ist aber bemerkenswert, daß **Gerstner** nach einer zweiten Englandreise, bei der er die (1825 eröffnete) Stockton-Darlington-Bahn kennen lernte, schon im Jahre 1827 die Einführung des Lokomotivbetriebes gefordert und im Jahre darauf sich lieber von der Gesellschaft gelöst hat, als daß er wegen der finanziellen Schwierigkeiten auf die Einführung dieser technischen Neuerung verzichtet hätte. Auch in Rußland, wohin er sich einige Jahre darauf wendete, hatte er mit seinen Eisenbahnplänen kein Glück. Geboren am 11. Mai 1793 in Prag, ist er am 12. April 1840 in Philadelphia gestorben — ein frühes Beispiel solchen Ingenieuriums, das in der Leitung eines Unternehmens und somit in Erfüllung einer wirtschaftlichen Aufgabe zu stark dem technischen Interesse nachgeht und die wirtschaftlichen Möglichkeiten zu wenig beachtet, das aber auch die Kunst des Verhandeln und der Menschenbehandlung nicht genügend beherrscht, im ganzen also zu wenig vom Unternehmertum in sich aufgenommen hat.

Ein Gegenstück zu **Gerstner** ist auf österreichischem Boden **Franz Xaver Riepl**. Nach seiner Vorbildung ebenfalls Ingenieur, dann aber Professor der Mineralogie und Warenkunde am Polytechnikum Wien¹, betreibt er von 1825 ab den Bau einer Eisenbahn von Wien nach Krakau und in die Salzlager von Bochnia. Auch er denkt trotz der großen Länge der Bahn zunächst an Pferdebetrieb, geht dann nach einer Englandreise zum Lokomotivbetrieb über und erreicht schließlich im Jahre 1835 die Konzession für das als Kaiser Ferdinands Nordbahn bezeichnete

¹ So nach **Garbeis** in der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen vom 17. Februar 1938; nach **Röll**, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens: Professor der Naturgeschichte und Warenkunde.

Unternehmen, das damit die erste Dampfeisenbahn Österreichs wurde. Gestützt auf Bankengelder, die wahrscheinlich zu großem Teil aus Frankreich stammten, hat Riepl die Bahn dann gebaut und bis zu seinem Tode in der Stellung eines technischen Konsulenten geleitet.

Sein Sinn war aber weiter gerichtet. Schon in dem „Mémoire über die Vorteile und Bedingungen der Anlage eines vollständigen österreichischen Eisenbahnnetzes“, das er im Jahre 1830 veröffentlicht hat, ist nicht nur ein solcher Plan entworfen, sondern auch über die voraussichtlichen wirtschaftlichen, sozialen und politischen Wirkungen in einer Weise gesprochen, die in allem Wesentlichen sich als zutreffend erwiesen hat. Nicht zuletzt fällt daran auf, daß dieser Bergbau- und Hüttenmann die wirtschaftlichen Verhältnisse klar übersieht und einschätzt. Bei ihm hat Ingenieurtum und Unternehmertum den erforderlichen Ausgleich gefunden. Geboren am 29. November 1790 in Graz, ist er am 25. August 1857 in Wien gestorben¹.

3. Auf dem Boden des späteren Deutschen Reiches treten von Anfang an die reinen Unternehmernaturen in den Vordergrund, mögen sie eine kaufmännische oder auch eine juristische Ausbildung erfahren haben. Dies zeigt sich gleich bei der ersten Eisenbahn dieses Gebiets, bei dem kleinen Unternehmen Nürnberg—Fürth.

Als den führenden Kopf und den Träger aller wichtigen, mit großer Verantwortung verbundenen Entschlüsse wird man nach der aktenmäßigen Darstellung² **Georg Zacharias Platner** (geb am 27. Juli 1781, gest. am 9. Juli 1862 in Nürnberg) zu betrachten haben. Inhaber eines der angesehensten Handelshäuser Nürnbergs, das seit 150 Jahren in seiner Familie entwickelt worden war und auch nach dem Ausland, besonders nach England bedeutsame Verbindungen unterhielt, hat er als „Handelsvorsteher“ den Gedanken einer Nürnberg—Fürther Eisenbahn, den schon im Jahre 1814 der bayerische Oberbergrat von B a a d e r aufgeworfen hatte und der immer wieder aufgetaucht war, im Januar 1833 aufgegriffen und einen entsprechenden Antrag des Herausgebers der „All-

¹ Vergl. Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen vom 19. März 1936 und Ed. D e u t s c h, Franz Riepl, der geistige Gründer der Kaiser Ferdinands Nordbahn und eifriger Förderer der österreichischen Industrie, Wien 1886.

² Carl W ö l f e l, Georg Zacharias Platner. Eine Denkschrift zur Frage nach der Unternehmerpersönlichkeit der ersten deutschen Eisenbahn, München 1935. — Arons Joh. S c h a r r e r, Deutschlands erste Eisenbahn mit Dampfkraft, Nürnberg 1836. — S t u m p f, England — das Mutterland des Eisenbahnwesens und die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg—Fürth (Archiv für Eisenbahnwesen, 1935). — H e n n i c h, Die erste deutsche Eisenbahn (Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 6. Juli 1935).

gemeinen Handelszeitung“ in Nürnberg, Erhard Friedr. Leuchs, bei dem Nürnberger Handelsvorstand zur Annahme gebracht. Und wie er danach sofort einen Gründungsausschuß von Männern des Nürnberger und Fürther öffentlichen Lebens zusammengestellt hat, so hat er auch bis zur Vollendung der Bahn und noch ein Jahr danach alle wichtigen Fäden in der Hand gehabt. Nicht zuletzt zeigt sich seine ausschlaggebende Stellung darin, daß er die Verantwortung für die Überschreitung des Voranschlages und damit des Aktienkapitals allein auf sich genommen und sich zur Deckung des Fehlbetrages aus eigenen Mitteln bereit erklärt hat. Aber auch die wichtigsten Verträge — der Vertrag mit der Neuwieder Firma Remy über die Lieferung der Schienen und der mit der englischen Lokomotivenfabrik Stephenson über die Lieferung der ersten Lokomotive, die Anstellung des Bauingenieurs Denis als technischen Erbauers der Bahn z. B. — sind von Platner nicht nur allein unterzeichnet, sondern auch durch persönliches Verhandeln zustande gebracht und ebenso durch persönliches Eintreten durch die mannigfachen Klippen der Staatsverwaltung hindurchgelotst worden. Das Bild eines großzügigen Unternehmers wird noch dadurch vervollständigt, daß er alle diese zeit- und kräfteraubende Arbeit ganz und gar ehrenamtlich geleistet hat, wie er auch sonst für Nürnbergs allgemeine Interessen in mannigfachster Weise tätig gewesen ist. Von der Tradition einer alten Kaufmannsfamilie getragen, hat er sein großes Vermögen und sein hohes Einkommen stets als eine Verpflichtung gegenüber der Allgemeinheit empfunden.

Auch Johannes Scharrer (geb. 1785 in Hersbruck, gest. am 30. März 1844 in Nürnberg) hat im öffentlichen Leben Nürnbergs schon vor dem Bahnbau eine nicht unwichtige Rolle gespielt. Vom Hopfenhandel ausgehend, war er von 1822 bis 1829 zweiter Bürgermeister der Stadt und danach Leiter der von ihm gegründeten Polytechnischen Schule. Er hat auch bei den bayerisch-preußischen Zollvereinsverhandlungen als Vertrauensmann der bayerischen Regierung mitgewirkt und scheint bei dieser Gelegenheit auf die Bedeutung der Eisenbahnen aufmerksam gemacht worden zu sein und seine ursprünglich (1827) die Bahn Nürnberg-Fürth ablehnende Haltung gewandelt zu haben. Jedenfalls hat der mit ihm befreundete Platner ihn sogleich in jenen Gründungsausschuß hineingezogen und dann in enger Verbundenheit mit ihm gearbeitet. So hat Scharrer den ersten Aufruf zur Aktienzeichnung verfaßt und in den Versammlungen der Anteilseigner stets den Verwaltungsbericht erstattet, Platner auch während dessen Abwesenheit regelmäßig vertreten. Nach außen ist er jedoch während dieser ganzen Zeit kaum hervorgetreten. Erst nachdem Platner als Direktor der

Bahn zurückgetreten war, ist Scharrer im Jahre 1836 in dessen Stelle eingerückt. Er war offenbar mehr ein Mann der inneren Verwaltung als der nach außen tretenden Entschlüsse, mehr Betriebsführer als Unternehmer und insofern gerade zu Platner eine unentbehrliche Ergänzung.

4. Bei der Leipzig-Dresdener Bahn, der zweiten Linie auf dem später reichsdeutschen Boden, ist es nicht so friedlich und reibungslos zur Errichtung und Eröffnung gekommen. Für diese ist zwar von keiner Seite bestritten, daß die erste Anregung von Friedrich List ausgegangen ist, und daß dieser auch bei der Werbung zur Anteilzeichnung wiederholt durch die zündende Sprache der von ihm verfaßten Aufrufe die wichtigste Arbeit geleistet hat. Sein Ungestüm und seine oft sehr schroffe Art hat jedoch die Leipziger Kaufherren, die sich erst von ihm haben begeistern lassen, bald zu einer starken Zurückhaltung bewogen; und vollends ist es zu schwerwiegenden Meinungsverschiedenheiten gekommen, als List trotz aller Warnungen sich nicht abhalten ließ, vor den sächsischen Anteilseignern immer wieder die Bedeutung der geplanten Bahn als der „Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ schärfstens herauszustellen. Davon wollten diese Kleinkapitalisten und eingefleischten Partikularisten so wenig hören, daß sogar allen Ernstes die Annahme einer besonderen Spurweite gefordert wurde, um nur ja jede Verbindung mit dem „Ausland“, in erster Linie Preußen, von vornherein unmöglich zu machen. So ganz unberechtigt, wie es in der List-Literatur dargestellt wird, war also die Sorge jener — selbst weitsichtigeren — jungen Kaufherren nicht, daß Lists Art im persönlichen Auftreten die Zeichnungsergebnisse wieder hinfällig machen würde. Demgemäß haben sie die ihm zugesagte Stellung im Direktorium der Bahn ihm schließlich vorenthalten und ihn mit einem Ehrengeschenk und einer Entschädigungssumme abgefunden. Lists Bedeutung für das deutsche Eisenbahnwesen liegt denn auch keineswegs allein oder auch nur überwiegend in seiner Leipziger Tätigkeit; sie ist auf viel weiterem Felde zu suchen. Man kann ihn nur als Prophet der Eisenbahn, nicht aber als Gestalter der einen oder anderen Unternehmung richtig würdigen¹.

¹ Über die große Bedeutung, die List für das Eisenbahnwesen im allgemeinen zu beanspruchen hat, vgl. W i e d e n f e l d, Friedrich List (in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1927 Nr. 45) und Der volkswirtschaftliche Einfluß der modernen Verkehrsmittel und die deutsche Volkswirtschaftslehre des 19. Jahrhunderts (in der Schmoller-Festschrift „Die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaftslehre im 19. Jahrhundert“ Bd. 2 Beitrag 29; Leipzig 1908). Seine Stellung in der Wissenschaft habe ich in der Schrift „Die Raumbeziehungen im Wirtschaften der Welt“ (Berlin 1939) zu würdigen versucht.

Die Höhe oder vielmehr die Niedrigkeit jener Entschädigungssumme (4000 Taler) ist zum Anlaß geworden, den Leipziger Männern, namentlich **Gustav Harkort** und **Albert Dufour-Féronce**, den Vorwurf unanständiger Kleinlichkeit zu machen¹. Ein solcher Vorwurf paßt jedoch schlecht zu dem, was man sonst von dieser Gruppe aus der Leipziger Wirtschaftsgeschichte jener Tage erfährt. Dieselbe Gruppe ist es, die für andere Gründungen die Initiative ergriffen hat; so für die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt und die Leipziger Lebensversicherung u. a. m. Vor allem hat sie von 1833 ab sich für den Bau des Suezkanals eingesetzt und von der Begründung (1846) ab lange Jahre hindurch mit an der Spitze der Gesellschaft zum Studium des Suezkanals gestanden. Hier haben gerade **Dufour** und **G. Harkort** wacker, wengleich vergeblich, den Kampf für den wirklichen Schöpfer der technischen Pläne, den Österreicher **Negrelli**, gegen den großen Betrüger **Lesseps** geführt². Und von **Dufour** liegen in diesem Zusammenhang schriftliche Äußerungen vor, die ihn durchaus nicht als kleinlichen Gewinnmacher erscheinen lassen; so schreibt er am 19. Februar 1855 an die französischen Mitglieder des Studienausschusses: „En Allemagne nous tenons à ce que le canal se fasse dans un intérêt humanitaire. Nous sommes loin d'y attacher les espérances de succès de fortune immense que vous y attachez. S'ils en résultent, tant mieux; mais n'y comptons, pourvu que le canal se fasse“, und am 22. April 1861 an einen Rat im sächsischen Ministerium des Innern: „Die unverzeihliche Rücksichtslosigkeit, mit welcher er (**Lesseps**) eine wirkliche Aktiensubskription auf ein in jeder Hinsicht ungenügend vorbereitetes Unternehmen eröffnete, das Publikum verleitete, eine Summe von mehreren hundert Millionen Franken zu unterzeichnen, darauf große Einzahlungen einzog, ohne eigentlichen Beweis, daß die Konzession giltig sei, da die Bestätigung des oberen Landesherrn, des Sultans, fehlte“. Das ist nicht die Sprache eines Mannes, der einiger hundert oder tausend Taler wegen ein Versprechen bricht; auch dann nicht, wenn er — zwanzig Jahre früher — noch nicht auf der Höhe seiner geschäftlichen Erfolge gestanden hat. Auch **G. Harkort**, dem Westfalen (Bruder des bekannten **Friedrich Harkort**), ist eine schäbige Gesinnung nicht zuzutrauen nach der Art, wie er die **Adca** rasch zu einer der wichtigsten Stützen des sächsischen Wirtschaftslebens gemacht hat. Mir will scheinen, daß diese

¹ Vgl. **Niedermüller**, die Leipzig-Dresdener Bahn — ein Werk **Friedrich Lists** (Leipzig 1880); v. d. **Leyen**: **Fr. List**, der Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens (Archiv für Eisenbahnwesen 1931).

² Vgl. **George u. Dufour**, Urkunden zur Geschichte des Suezkanals (Leipzig 1913).

Männer trotz aller Verärgerung über Lists Starrsinn die ihm angebotene Summe für eine angemessene Entschädigung derjenigen Arbeit gehalten haben, die er für Leipzig-Dresden geleistet hat, und daß sie hierzu auch das Recht hatten.

Es besagt ja nichts, daß der englische Ingenieur, den man zur Begutachtung der technischen Pläne herbeigeht hat, für eine Tätigkeit von wenigen Monaten eine wesentlich höhere Summe sich ausbedungen und auch erhalten hat. Die Lebensansprüche der Engländer standen damals mehr noch als in jüngster Zeit weit über dem, was in Deutschland als angemessen galt. So hat auch bei der Nürnberg-Fürther Bahn der englische Lokomotivführer ein erheblich höheres Gehalt als Scharrer sogar in seiner Direktorzeit bezogen: 1500 gegen 1200 Gulden. Und war denn die Entschädigung wirklich so gering? Gewiß in Lists Sinne; denn er rechnete alle Kosten dagegen auf, die ihm durch den Wohnsitzwechsel von Amerika nach Deutschland, durch seinen langen Aufenthalt in Hamburg, den Wohnsitzwechsel nach Leipzig und durch die Leipziger Zeit entstanden waren. Aber war das gerecht? Konnte deren Erstattung den Aktionären der Leipzig-Dresdener Bahn wirklich zugemutet werden? Schon seine Hamburger Tätigkeit machte doch deutlich, daß er nicht eigens jener einen Bahn wegen Amerika verlassen hatte. Und auch von Leipzig aus hatte er sich in sehr beträchtlichem Umfange mit anderen Eisenbahnplänen beschäftigt und mannigfache Reisen ausgeführt, die nicht nur mit Leipzig-Dresden nichts zu tun hatten, sondern von deren Anteilseignern geradezu als Unterstützung von Wettbewerbsunternehmungen aufgefaßt und sehr scheinbar angesehen wurden. Noch in der großen Rede, mit der er in der Versammlung vom 15. Juni 1837 seine Ansprüche vertrat und die Einsetzung eines Schiedsgerichts forderte, hat er es nicht lassen können, hauptsächlich von den großen Opfern zu sprechen, die er dem Plane, in Deutschland ein Eisenbahnsystem einzuführen, gebracht habe. „Die Idee eines vorbereitenden Komitees, durch dessen Wirken und Beispiel die Sache der Eisenbahnen nicht nur unter uns und in Sachsen, sondern in ganz Deutschland populär geworden ist, ist von mir ausgegangen. — Teilweise in Anregung gebracht, teilweise wesentlich gefördert habe ich (die Eisenbahnen) in Frankfurt, Karlsruhe, Stuttgart, Darmstadt, Kassel, Hannover, Braunschweig, Bremen, Hamburg, Lübeck, Augsburg, München, Nürnberg, Stettin, Magdeburg, Berlin — durch meine Memoiren über ein preußisches Eisenbahnsystem und durch persönliche Betreibung der Sache in Berlin habe ich wesentlich dazu beigetragen, die preußischen Kapitalisten zur Teilnahme anzuregen“¹. Namentlich diese letzte Bemerkung

¹ Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S. 1101—1103.

kung mußte geradezu die Wut der Versammlung erregen: Preußen, das erst vor zwanzig Jahren das Königreich Sachsen auf knapp die Hälfte seines Bestandes zurückgedrückt und so seine Grenzen dicht an Leipzig herangeschoben hatte —, das war wahrlich keine Empfehlung für List; nicht einmal bei den Leipzigern, geschweige denn bei den Angehörigen des übrigen Sachsens und bei der sächsischen Regierung. Aber auch für das ganze sonstige Deutschland zahlen zu sollen, war mehr als diese ausgesprochen sächsische Versammlung sich zumuten lassen wollte. Kein Wunder also, daß man List nicht zu Ende sprechen ließ und nichts von einem Schiedsgericht wissen wollte. Es war schon ein guter Rat, der ihm von befreundeter Seite gegeben wurde: zuzugreifen und mit dem Vorlieb zu nehmen, was der Vorstand ihm angeboten hatte. Allenfalls die preußische Regierung hätte es verantworten können, diesem großen Propheten deutscher Zukunftsaufgaben eine sichere Lebensunterlage zu verschaffen. Von einer Gesellschaft ganz fest umrissenen Inhalts und von deren Vorstand war es zuviel verlangt.

So war es denn Gustav Harkort (geb. 3. März 1794 auf Harkorten bei Hagen, gest. 25. August 1865 in Leipzig), der im Direktorium der Bahn den Vorsitz übernahm und bis zu seinem Tode beibehielt; er hat später (1841—1847) auch dem Ausschuß der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahngesellschaft (für die Linie Leipzig—Hof) angehört. Jean Marc Albert Dufour-Féronce (geb. 20. Dezember 1798 in Leipzig, gest. 21. November 1861 auf einer Geschäftsreise in London) wurde Mitglied des Direktoriums und blieb es ebenfalls bis zu seinem Tode. Beide sind in Leipzig wegen ihrer mannigfachen Verdienste um das Wirtschaftsleben der Stadt und wegen ihres regen Eintretens für die allgemeinen Aufgaben durch Straßenbenennungen geehrt worden.

5. Im Zusammenhang mit der Leipzig-Dresdener Bahn haben auch die Bestrebungen gestanden, zwischen Magdeburg und Leipzig eine Eisenbahn zu errichten¹. Auch hier war der Widerstand zumal bei der Magdeburger Kaufmannschaft zunächst stark; diese fürchtete eine Entwertung des Elbeverkehrs und des Güterumschlags, auf den sie eingerichtet war. Als aber in Leipzig die Dinge dank Friedrich List ins Rollen kamen und Nürnberg—Fürth sich im ersten Jahre glänzend bewährte, ging man auch in der Elbestadt ans Werk und wählte am 20. Oktober 1836 einen Ausschuß, dessen Vorsitz der damalige Regierungspräsident von Bismarck, dessen stellvertretenden Vorsitz der Vorsteher der Kaufmannschaft Carl Schultze übernahmen.

¹ Vgl. v. d. Leyen, Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (Archiv für Eisenbahnwesen 1880).

Von diesem Ausschuß wieder wurde eine „interimistische Kommission für die Verwaltung der allgemeinen Angelegenheiten“ bestellt, aus der später das Direktorium hervorgegangen ist; und deren Leitung wurde dem Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg, **August Wilhelm Francke**, anvertraut. Damit ist derjenige Mann in das deutsche Eisenbahnwesen hineingekommen, dem nicht nur das Hauptverdienst am Zustandekommen dieser einen Bahn zuzuschreiben ist, der darüber hinaus auch die Magdeburg-Halberstädter Bahn und hiermit das Kernstück des größten Eisenbahnkonzerns Mitteldeutschlands ins Leben gerufen hat. Ist die Erweiterung auch erst nach seinem Tode erfolgt, so tritt sein zielbewußtes Handeln doch in den späteren Angliederungen erst völlig zutage: 1839 eröffnet, hat die Magdeburg-Halberstädter Bahn im Jahre 1861 die Bahn Halberstadt—Thale, 1863 Magdeburg—Wittenberge und Köthen—Bernburg, 1871 Berlin—Lehrte und Stendal—Ulzen—Langwedel (—Bremen), 1872 Magdeburg—Leipzig und Halle—Kassel an sich gebracht, 1873 den Betrieb Hannover—Altenbeken übernommen. Im Jahre 1879 ist sie vom Staat in Verwaltung genommen, 1886 käuflich erworben worden. **F r a n c k e**, geb. am 13. März 1785 in Sarow bei Genthin, ist am 23. Mai 1851 in Magdeburg gestorben.

Der Lebenslauf dieses Mannes¹ und seine Eigenart sind für die Anfänge der Eisenbahnentwicklung von eigentümlicher Bedeutung. Nachdem er in den Jahren 1807—1813 formal als Beamter des Königreichs Westfalen, tatsächlich von preußischer Staatsgesinnung getragen, in der späteren Provinz Sachsen die Laufbahn des Staatsbeamten betreten hatte, wurde er im Jahre 1813 in die preußische Verwaltung übernommen und im Jahre 1814 — trotz seiner jungen Jahre — zum Zivilbevollmächtigten für die Übernahme der Stadt Magdeburg ernannt und 1817 als Oberbürgermeister und Landrat dort staatlich eingesetzt. Er war so stark und bewußt Staatsbeamter, daß er alsbald, nachdem gemäß der preußischen Städteordnung die Oberbürgermeister zu Wahlbeamten der Städte geworden waren, um Ablösung von diesem Posten bat und sich zur Weiterführung erst bereit fand, nachdem der neugebildete Magistrat auf jegliche Wahlhandlung verzichtet und seine Ernennung auf Lebenszeit erwirkt hatte. In dieser Stellung hat er in großer Vielseitigkeit und mit starker Initiative auf die Ausgestaltung der Stadt und ihrer Verwaltung eingewirkt. Auf die Beteiligung an der Eisenbahnfrage ist er jedoch nur sehr zögernd und wohl sogar ungerne eingegangen; er scheint die dafür zu gründende Aktiengesellschaft als ein Objekt privatwirtschaftlicher Spekulation gefürchtet zu haben und hat sich zur Mitarbeit erst zur Verfügung gestellt, nachdem er von dem damaligen Leiter

¹ Vgl. Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. III.

des preußischen Handelsamtes, Rother, auf seine persönliche Bitte hin eine ermunternde Auskunft erhalten hatte. Dann hat er mit der gewohnten Tatkraft die Zügel in die Hand genommen, sich auch mit dem Leipziger Komitee (nicht aber mit List, vor dessen Art er von Leipzig aus gewarnt worden war) in Verbindung gesetzt und schon im Juni 1835 die Konzession für Magdeburg—Leipzig beantragt. Bis zur Fertigstellung der Bahn hat er auch den Vorsitz im Direktorium beibehalten, ihn dann aber (1840) niedergelegt. Und wie dieses Verhalten schon ihn kennzeichnet, so tritt sein Beamtengefühl vollends darin hervor, daß er den ihm angebotenen Anteil von 500 Aktien abgelehnt hat, während die anderen Mitglieder des vorbereitenden Ausschusses die für sie vorgesehenen Aktien unbedenklich übernommen haben. Wie berechtigt Frankes ursprüngliche Furcht war, hat sich nach seinem Ausscheiden aus der Stellung des Vorsitzenden rasch gezeigt. Die Aktien wurden in der Tat zu einem Objekt ziemlich wüster Spekulationen; es traten auch innerhalb des Vorstandes so starke Mißstände hervor, daß die Staatsregierung eingreifen mußte.

Auch dieser staatlich fühlende Mann hat sich aber in der Eisenbahnfrage einmal durch sein kommunales Amt gegen die allgemeinen Interessen stellen lassen — als es um den Anschluß von Halle ging. Der ursprüngliche Plan sah die Linienführung so vor, daß die Saalestadt unmittelbar berührt wurde; was auch dem natürlichen Empfinden entspricht und daher dem Genehmigungsbeschluß der Staatsregierung (vom 14. Februar 1836) zugrunde lag. Dieser Beschluß wurde aber von Francke, dem er als Vorsitzenden des Ausschusses zugegangen war, dem hallischen Mitglied (Stadtrat Wucherer) nicht zugeleitet; vielmehr wurde ohne Beteiligung der Stadt Halle eine Abänderung jenes ursprünglichen, von Wucherer entworfenen und von ihm auch mitunterzeichneten Entwurfs (vom 17. Juni 1835) bei dem Ministerium dahin beantragt, daß Magdeburg und Leipzig unter Beiseitelassung Halles verbunden würden und dieses nur eine Anschlußlinie erhalte. Ein merkwürdiges Verfahren, das denn auch von Rother scharf gerügt worden ist; dem Antrag wurde auch später nicht stattgegeben. Man wird nicht zweifeln dürfen, daß Francke von der Triftigkeit seiner Gründe, ein Umweg von 2,6 Meilen und ungünstiges Gelände, überzeugt war. Ebenso sicher aber ist, daß dieser kostenmäßige Nachteil in keinem Verhältnis zu dem schweren Schaden stand, der sich für die Stadt Halle aus einer solchen Umgehung hätte ergeben müssen. Ob da nicht doch unbewußt die alte Rivalität zwischen der Elbe- und der Saalestadt, zwischen dem Hauptort des alten Erzbistums und der Residenz des Erzbischofs mitgesprochen hat? Das durchaus einseitige Vorgehen Magde-

burgs zeigt jedenfalls mit aller Deutlichkeit, wie notwendig die Einschaltung der Staatsbehörden war, wenn nicht schon die ersten Schritte einer Eisenbahngründung sich einer gesunden Gesamtentwicklung entgegenstellen sollten.

In ähnlicher Weise wie für Magdeburg dessen Oberbürgermeister **Frankke** die Stellung eines Eisenbahnmittelpunktes gesichert hat, ist für Halle a. d. Saale der dortige Kaufmann und Stadtrat **Ludwig Wucherer** wirksam gewesen¹. Er entstammt einer alten Handwerker- und Kaufmannsfamilie aus Reutlingen — der Stadt, die der deutschen Welt einen **Friedrich List** geschenkt hat —, ist aber selbst schon in Halle (am 30. Mai 1790) geboren und auch dort (am 16. Dezember 1861) gestorben, wie er auch seine beiden Ehen mit Töchtern alter hallischer Familien eingegangen ist. Die hallische Luft jener Zeit ist ihm in der engen Freundschaft mit Männern wie **Schleiermacher**, **A. H. Niemeyer** (Kanzler der Universität) und zahlreichen Größen der Wissenschaft zugute gekommen. So stark er im Wirtschaftsleben seiner Stadt verankert war, so galt seine Arbeit doch nicht einseitig den wirtschaftlichen Interessen, geschweige daß er privatwirtschaftlichen Vorteil aus seiner gemeinwirtschaftlichen Betätigung jemals hat ziehen wollen. Zeitweise (1822—1829) ist er sogar hauptamtlich Stadtkämmerer gewesen, vorher und lange nachher wenigstens unbesoldeter Stadtrat. Von 1837 bis 1850 hat er erst den „Handelsverein für das Hallesche Wirtschaftsleben“ und dann die daraus hervorgegangene Handelskammer geführt. Von 1849 ab war er in der ersten Kammer des Preußischen Landtags mit der Vertretung seiner Vaterstadt betraut.

Als sein Lebenswerk hat **Wucherer** selbst seinen Kampf um die Eisenbahn bezeichnet. Schon im Jahre 1829 hat er eine gründliche Denkschrift über eine Bahn Leipzig—Halle—Magdeburg verfaßt und dem Leipziger Stadthauptmann zugesandt; und nur, weil die Magdeburger Ältesten der Kaufmannschaft jede Beteiligung ablehnten, ist ihr keinerlei Folge gegeben worden. Kaum aber hatte der Erfolg der ersten Aktienzeichnung für Leipzig—Dresden die Geister aufgerüttelt (14. Mai 1835), da war auch **Wucherer** wieder auf dem Plan und ließ unabhängig von dem Vorgehen Magdeburgs und **List**s seinen Handelsverein eine Eingabe an das Preußische Staatsministerium machen (22. Mai 1835), in der die Berücksichtigung Halles bei allen preußischen Eisenbahnplänen gefordert wird; die Stadt erscheine „vorzugsweise günstig gelegen, als Vereinigungspunkt der Routen von Hamburg, Magdeburg, Berlin, Leipzig, Frankfurt, Hof und Kassel zu dienen“. Hiermit ist

¹ Vgl. **Erich Neuß**, *Ludwig Wucherer, sein Leben und sein Wirken* (Halle/Saale, 1926).

schon das Kampffeld abgesteckt, auf dem sich *Wucherer* in den folgenden Jahren seine Lorbeeren gepflückt hat. Wie Halle es ihm zu verdanken hat, daß es von Magdeburg—Leipzig nicht umgangen worden ist, so hat er auch bei allen Plänen für eine Verbindung Berlins mit dem Westen rechtzeitig die Saalestadt in den Vordergrund gerückt und es dahin gebracht, daß sowohl die Thüringische Bahn als auch die Nordlinie Nordhausen—Kassel in Halle und nicht in Leipzig ihren östlichen Ausgangspunkt genommen haben, und daß durch die Bahn Halle—Halberstadt auch der Anschluß an die nördlich des Harzes verlaufende Verbindung hergestellt wurde. Ebenso hat er sich mit Erfolg dafür eingesetzt, daß die Anhalter Bahn (Berlin—Wittenberg—Köthen) von Wittenberg zuerst nach seiner Vaterstadt fortgesetzt wurde und nicht vorher den Anschluß an Leipzig—Dresden erhielt — ein Vorspiel jenes Rivalisierens, das sich zwischen den beiden Nachbarstädten bis in unsere Tage abgespielt hat.

Wucherer war also gewiß ein Lokalpatriot reinsten Wassers. Aber sein Wirken ist dann doch dem ganzen mitteldeutschen Wirtschaftsraum dadurch zugute gekommen, daß ohne ihn schwerlich dort der Bahnbau so rasch und vielseitig sich entwickelt hätte. Auch das befehdete Leipzig hat bald von allen diesen Bahnen den ihm zukommenden Nutzen gezogen, ist in seiner Bedeutung als Mittelpunkt des sächsisch-thüringischen Raumes nicht beeinträchtigt worden.

6. Folgt nun der Blick den Linien Mitteldeutschlands nach dem Westen, so stößt er am Niederrhein und in seiner Nachbarschaft wieder auf Eisenbahngestalter großen Formats. Allerdings ist dem Westfalen **Friedrich Harkort**, obwohl er schon im Jahre 1825 als einer der ersten seinen berühmten Mahnruf zur Errichtung von Schienenwegen veröffentlicht und sich von 1830 ab in mannigfacher Weise für eine Eisenbahn vom Rhein zur Weser als eine zweite Rheinmündung eingesetzt hat, ein praktischer Erfolg nicht beschieden gewesen; die Sorge um seine eigenen Fabriken zwang ihn, von 1834 ab „von der Stelle des großen Vorkämpfers für den Bau von Eisenbahnen in Westfalen allmählich zurückzutreten“¹, und erst 1843 ist es — ohne seine Mitwirkung und mit anderer Linienführung, als er sie verlangt hatte — zur Errichtung der Köln-Mindener Bahn gekommen. Auch mit anderen Eisenbahnplänen ist er gescheitert. Trotzdem darf er als einer der stärksten Anreger, für den deutschen Westen einem *Friedrich List* vergleichbar, hier nicht unerwähnt bleiben. Nach und nach, zum Teil bis in die siebziger Jahre verfolgsbar, sind dann doch die Schienenwege zwischen Niederrhein und Weser so ausgebaut worden, wie er es ursprünglich gefordert hatte. Von

¹ *Berger*, *Der alte Harkort* (4. Aufl., Leipzig 1902), S. 247.

glücklicherer Gemütsart als List, hat Harkort (geb. am 22. Februar 1793, gest. am 6. März 1880) wenigstens diese tatsächlichen Erfolge noch erlebt.

Es bleiben als stärkste Kräfte, die mit dem Gedanken die Initiative der Tat vereinigt und dem rheinisch-westfälischen Boden die Grundlinie seines Eisenbahnnetzes eingeätzt haben, vier Männer sehr verschiedener Herkunft und Art: der Elberfelder Bankherr August von der Heydt, der zum Aachener Wollkaufmann gewordene Hamburger David Hansemann, der Kölner Großkaufmann und Bankherr Ludolf Camphausen und, alle schließlich überragend, der ursprünglich kleine Textilindustrielle aus Dülken (Niederrhein) und dann in Köln zum Großorganisator werdende Gustav Mevissen. Von diesen Unternehmern ist von der Heydt als preußischer Finanzminister weit über sein Wuppertal hinaus für die Eisenbahngestaltung Preußens und dadurch schließlich auch des Reiches hochbedeutsam geworden; von ihm ist deshalb später noch ausführlicher zu handeln. Hansemann dagegen war zu kurze Zeit (Ende Juni bis Mitte September 1848) Finanzminister, um seinen Gedanken über die Verstaatlichung der Eisenbahnen zur Verwirklichung zu verhelfen; er hat sich später auch nicht mehr mit Eisenbahnfragen näher befaßt, ist vielmehr (1851) zum Begründer der Diskontogesellschaft in Berlin geworden. Auch Mevissen ist einmal ein paar Wochen (9. August bis 5. September 1848) in einer Beamtenstellung gewesen — als Unterstaatssekretär des Reichshandelsministeriums in Frankfurt a. M. —; er hat jedoch in jener wirren Zeit von solchem Platze aus keinerlei beachtliche Wirksamkeit zu entfalten vermocht und sich deshalb rasch wieder auf seine privatwirtschaftlichen Aufgaben zurückgezogen, in denen mehr und mehr seine Eisenbahnstellung an Bedeutung gewann. Camphausen endlich hat insofern eine eigentümliche Laufbahn gehabt, als er zwar zu den Begründern einer der wichtigsten rheinischen Eisenbahnen zu rechnen ist, kurz vor der endgültigen Bildung jedoch sich von der Leitung dank einem persönlichen Streit mit Hansemann zurückgezogen hat. Alle vier Männer zeigen Eigenwuchs und sind ebenso, wie ein Platner und Wucherer, G. Harkort und Dufour durch die scharfe Betonung ausgezeichnet, die in ihrem Fühlen und Handeln jederzeit die allgemeinen Interessen gefunden haben¹.

¹ Vgl. Caspary, Ludolf Camphausens Leben (Stuttgart, 1902). — Schwann, Ludolf Camphausen (Veröffentlichungen des Archivs für Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsgeschichte, Bd. III—V, Essen-Ruhr, 1915). — Bergengrün, David Hansemann (Berlin, 1901). — Bergengrün, Staatsminister Frhr. August von der Heydt (Leipzig, 1908). — Hansen, Gustav v. Me-

Um so bedeutsamer war es, daß der Hamburger *Hansmann* erst nach Aachen kam (1817), als diese Stadt bereits aus dem Eigenleben einer Reichsstadt herausgerissen und das Rheinland zu einer preußischen Provinz geworden war, und daß die Rheinländer von der *Heydt* und *Camphausen* zwar noch als Kinder (1801 und 1803 geboren) die Zeit der selbständigen Staatlichkeit ihrer Heimat (Herzogtum Berg und Herzogtum Jülich) erlebt hatten, in ihrem Mannesalter jedoch sich ganz und gar in den Großstaat Preußen hineingestellt sahen; *Mevissen* ist in dem früher jülichischen Städtchen Dülken schon als Preuße (1815) geboren. Das hat gewiß ihr rheinisches Selbstbewußtsein nicht gemindert; namentlich bei *Camphausen* tritt es oft recht schroff zutage — war es doch auch der Kölner *Schaffhausen*, der auf die Meldung, Köln sei zu Preußen geschlagen, in die köstlichen Worte ausbrach: „Da haben wir in eine arme Familie geheiratet“. Aber alle vier haben doch auch den Segen des Großstaates stark empfunden und ihr ganzes Tun auf Großräumigkeit abgestellt. —

Im Eisenbahnwesen hat der Name **August von der Heydt** seinen guten Klang zuerst durch die führende Rolle erhalten, die sein Träger bei der Entstehung der Bergisch-Märkischen Bahn innegehabt hat. Der ursprüngliche Gedanke, wie er schon am Ende der zwanziger Jahre aufgetaucht ist, ging darauf aus, Elberfeld als die damals wichtigste Industriestadt des bergischen Landes einerseits mit der alten Hauptstadt des Herzogtums, mit Düsseldorf, und andererseits über Hagen als der Hauptstadt der Grafschaft Mark mit dem Steinkohlenbergbau des Ruhrgebiets, dessen Mittelpunkt zu jener Zeit Witten war, durch einen Schienenweg zu verbinden. Es ist aber kennzeichnend für die damals herrschenden Auffassungen, daß selbst für so kurze Strecken nicht die Errichtung einer einzigen Gesellschaft ins Auge gefaßt, daß vielmehr gerade im Treffpunkt zunächst nur mit je einer besonderen Unternehmung gerechnet wurde. Die Bahn Elberfeld—Düsseldorf ist denn auch (im Jahre 1835) gesondert konzessioniert und lange Zeit für sich betrieben worden. Den Bemühungen von der *Heydts* ist es jedoch gelungen, den Plan Elberfeld-Witten schon in dieser Zeit dahin auszuweiten, daß er als ein Teilstück der großen Rhein-Weser-Verbindung gelten und nicht Düsseldorf, sondern Köln als rheinischen Ausgangspunkt nehmen solle.

vissen (2 Bde.; Berlin, 1906). Dazu: *Kumpmann*, Die Entstehung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, 1830—1844 (Veröffentlichung des Archivs für Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsgeschichte, Bd. I, Essen-Ruhr, 1910). — *Fleck*, Studien zur Geschichte des preuß. Eisenbahnwesens (Archiv für Eisenbahnwesen, 1895 und folgende Jahrgänge). — *Waldeck*, Die Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (ebd. 1910).

Allerdings glaubte auch von der Heydt nicht, ein so gewaltiges Unternehmen ohne die finanzielle Hilfe des Staates durchführen zu können; Zehner von Millionen Thalern allein aus privaten Mitteln und ohne jede Verzinsungsgarantie aufzubringen, war ein allzu großes und ungewohntes Unterfangen, als daß man bei den Kleinkapitalisten der damaligen Zeit hätte auf Gegenliebe rechnen können. An der Weigerung der preußischen Regierung, die ebenfalls vor der Größe der zu übernehmenden Last zurückschreckte und überdies dank der Verfassungslage zur Bewilligung eines Kapitalzuschusses nicht in der Lage war, ist der Plan zunächst gescheitert. Er ist erst fast ein Jahrzehnt später (1842) mit staatlicher Hilfe ins Werk gesetzt worden; und nun mit einer Linienführung, die Elberfeld nicht berührte, sondern von Köln bis Duisburg im Rheintal blieb und dann nördlich des Ruhrbezirks nach der östlichen Grenze des westlichen Preußens, nach Minden an der Weser verlief. Für die Hartnäckigkeit und Zielbewußtheit, die einem von der Heydt eigen war, ist es jedoch kennzeichnend, daß er sofort, nachdem die Entscheidung des Ministeriums zugunsten der anderen Strecke gefallen war, den alten Plan Elberfeld-Witten wieder aufgenommen und durch die Hinzufügung der Bahn Witten—Dortmund wenigstens den Anschluß an die Köln-Mindener Bahn zu erreichen gesucht hat. Hiermit hat er schließlich auch Erfolg gehabt und so die Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Bahn ins Leben gerufen.

Wieder ist es für den Gestaltungsdrang dieses Mannes kennzeichnend, daß er nach der Fertigstellung des Baus sich von der Leitung der Unternehmung zurückgezogen hat, um sich anderen Werken gemeinnützigen Inhalts stärker widmen zu können. Wie richtig er jedoch die Aussichten beurteilt hat, ist durch die spätere, aber bald schon einsetzende Entwicklung der Gesellschaft erwiesen worden: durch Anlegung neuer Linien und durch Ankauf anderweit errichteter Bahnen ist die Bergisch-Märkische Bahn schon im Jahre 1850 so bedeutsam gewesen, daß die Statsverwaltung sie — unter Ausnutzung einer finanziellen Verlegenheit, aber unter Beibehaltung des privaten Eigentums — in staatlichen Betrieb übernahm; und im Jahre 1882, als sie auch in das Eigentum des Staates überging, war sie mit dem Ankaufsbetrage von rd. 600 Millionen Mark unter den verstaatlichten Bahnen eine der größten geworden — für Preußens Zusammenfassung deshalb besonders wichtig, weil sie die Verbindung zwischen dem rheinischen und dem ehemals kurhessischen Gebiet und hiermit eine zweite Verbindung zwischen den west- und den mitteldeutschen Provinzen südlich der Köln-Mindener Bahn darstellte.

Auch die staatliche Betriebsführung und die spätere volle Verstaatlichung der von ihm zum Leben gebrachten Bahn hat durchaus in der Richtung gelegen, die August von der Heydt von allem Anfang an verfolgt hat. Dieser Elberfelder Bankherr hat sowohl die wirtschaftliche als auch die politische Bedeutung der Eisenbahn so klar vorausgesehen, daß er schon beim Auftauchen der ersten Pläne nicht etwa nur die finanzielle Hilfe des Staates, sondern den staatlichen Bau und Betrieb aller wichtigeren Bahnen und das Entwerfen eines allgemeinen Netzplanes gefordert hat. Nur, weil die preußische Staatsregierung sich solchem Gedanken vollkommen versagte und erst viel später (im Gesetz von 1838) wenigstens zum Aufstellen allgemeiner Richtlinien und noch viel später zum Einsatz staatlicher Finanzmittel sich entschloß, darum hat von der Heydt zunächst mit privaten Unternehmungen sein Ziel zu erreichen gesucht. Kaum war er (1849) preußischer Handelsminister geworden, als er auch schon den Verstaatlichungsgedanken aufgriff und mit wesentlichen Erwerbungen in die Tat umsetzte.

Diese Haltung ist bei von der Heydt (geb. 15. Februar 1801, gest. 13. Juni 1874 in Elberfeld) um so auffallender, als er einer der streng kalvinistischen Familien des Wuppertales entsprossen ist und auch selbst die entsprechende Gesinnung stets bestätigt hat; womit sich doch in aller Regel eine starke Betonung des wirtschaftlichen Individualismus und der freien Unternehmerstellung verbindet. Man kann auch seine staatliche Einstellung nicht wohl mit dem freundschaftlichen Verhältnis erklären, in dem seine Familie und er selbst sowohl mit Friedrich Wilhelm IV. als Kronprinz und König als auch mit Wilhelm I. als Prinzen von Preußen und König verbunden waren; umgekehrt dürfte der ursächliche Zusammenhang eher gewesen sein. So läßt sich das Staatsgefühl nur als eine Steigerung des Gemeinschaftsgefühls begreifen, wie es in jenen Kreisen und gerade auch in der Familie von der Heydt traditionell geherrscht und auch bei August von der Heydt in mannigfachen Werken zugunsten seiner Vaterstadt sich ausgewirkt hat. Vielleicht, daß auch der Eintritt in einen Großstaat vom Range Preußens und das neugewonnene Vertrauen zu einer anerkannt sauberen Verwaltung mitgesprochen haben. Sicher hebt jedoch dieses Staatsgefühl August von der Heydt aus seiner kaufmännischen Umgebung merklich heraus. —

Dennoch stand er in weiterem Umkreis schon damals nicht allein. Auch **David Hansemann** (geb. am 12. Juli 1790 in Finkenwerder-Hamburg, gest. 4. August 1864 in Schlangenbad) hat sich aus allgemeinvolkswirtschaftlichen und namentlich politischen Gründen für den Staatsbahngedanken nachhaltig eingesetzt; am ausführlichsten in der

Schrift „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre im Verhältnis zum Staat“ (Leipzig-Halle, 1837) und am nachdrücklichsten in der Denkschrift, die er als preußischer Finanzminister (zusammen mit dem Handelsminister *Milde*) dem Gesamtministerium im Sommer 1848 vorgelegt hat. Eine praktische Folgerung hat *Hansemann* jedoch aus seiner Auffassung nicht zu ziehen vermocht; er mußte sich begnügen, seinem Gesinnungsgenossen *von der Heydt* den Weg zu ebnen. Es bleibt aber für diesen Sproß einer hannoverschen Pastorenfamilie, der es aus recht bedrängten Verhältnissen als Kaufmann zu beträchtlichem Vermögen und zu der angesehenen Stellung eines Handelskammer-Präsidenten in Aachen gebracht hat, ein recht wichtiges Zeichen seiner Aufgeschlossenheit für die allgemeinsten Interessen, daß er selbst dort, wo er ganz unmittelbar seine starke Persönlichkeit eingesetzt hat, den staatlichen Organen das Übergewicht zuschieben wollte. Und dies, nachdem er soeben in dem hartnäckigen Kampf, der zwischen Köln und Aachen um die Linienführung der Rheinischen Bahn und um deren künftige Beherrschung entbrannt war, für seine Wahlheimat den Sieg davongetragen hatte. Das paßt zu jener anderen Tat, womit er die von ihm begründete Aachener Feuerversicherungsgesellschaft statutmäßig verpflichtet hat, einen erheblichen Teil der jeweiligen Überschüsse für gemeinnützige Zwecke zu verwenden. Von Profitjägerei ist auch bei ihm nichts zu verspüren.

Hansemann's Hauptwerk in der Aachener Zeit ist die Gestalt, die er der von Köln aus begründeten Rheinischen Eisenbahngesellschaft gegeben hat. In der rheinischen Metropole war es im Jahre 1835 nach mehrjährigen Vorbereitungen zur Errichtung eines Ausschusses gekommen, der auf der preußischen Seite die Bahnverbindung zwischen Köln und Antwerpen — ebenfalls als eine neue Rheinmündung — sicherstellen sollte. Da von ihm die Gefahr drohte, daß der Geländeschwierigkeiten wegen die alte Kaiserstadt beiseite gelassen würde, so stellte ihm *Hansemann* alsbald einen Aachener Ausschuß entgegen. Und es kam, wie dort zur Errichtung der Rheinischen, so hier zu der Gründung der Preußisch-Rheinischen Eisenbahngesellschaft; mit der Wirkung, daß schließlich 1837 die Aachener Gesellschaft zwar formell in der Kölner aufging, daß aber tatsächlich unter Regierungsdruck die Aachener Forderungen alle ihre Erfüllung fanden: Aachen wurde in die Linienführung einbezogen, an der Leitung erhielt Aachen den gleichen Anteil wie Köln. *Hansemann* selbst wurde — neben dem Kölner Appellationsgerichtspräsidenten als Präsidenten — der Vizepräsident des Verwaltungsrats und damit der wirklich leitende Mann. In dieser Eigenschaft hat er nicht nur den Bau der Bahn von Köln zur belgischen Grenze bei Herbsthal durchgeführt; er ist es auch gewesen, der schon früh (von

1840 ab) die Bahn auf das rechte Ufer des Niederrheins hinüberführen wollte. Und wenn es ihm dank dem Widerstande der preußischen Regierung nicht gelungen ist, die Köln-Mindener Bahn zu einem Teilstück der Rheinischen Bahn zu machen —, wenn diese beiden Unternehmungen vielmehr in formeller Selbständigkeit nebeneinander bis zur Verstaatlichung bestanden haben, so war doch in den Kreisen der Rheinischen Bahn sein Einfluß stark genug, für den Aktienbesitz der späteren Köln-Mindener Bahn eine weitgehende Personalunion herzustellen und dadurch das Zusammenarbeiten beider Bahnen zu sichern. Die Leitung dieser neuen Bahn hat er allerdings nicht übernommen, und schon im Jahre 1844 hat er auch seine Stellung in der Direktion der Rheinischen Bahn niedergelegt.

Dies ist aus einem Grunde geschehen, der seine Eigenart klar beleuchtet. Er hatte (zusammen mit der Mehrheit des Direktoriums) von dem Kölner jüdischen Bankherrn Abraham Oppenheim das Ausscheiden verlangt, weil dessen Bankinteressen mit denen der Bahngesellschaft dauernd in Kollision gekommen waren, hatte aber in der entscheidenden Generalversammlung seine Forderung nicht durchdrücken können und zog nun die letzte Folgerung aus seiner Auffassung, daß eine große Aktiengesellschaft und vollends ein Eisenbahnunternehmen niemals in einseitigem Gewinnsinne, sondern stets als eine Angelegenheit des öffentlichen Wohls geleitet werden müsse. Eine eigentümliche Ironie der Entwicklung übrigens; denn derselbe Oppenheim hatte seinerzeit als Führer einer Kölner Opposition aus ähnlichen Beweggründen die Niederlage C a m p h a u s e n s herbeiführen helfen.

Auch die Diskontogesellschaft in Berlin hat bekanntlich H a n s e m a n n zunächst nicht als eine Großbank oder überhaupt als eine Bank allgemeiner Art errichtet. Sie sollte vielmehr zwar nicht rechtlich, aber tatsächlich den Charakter einer Genossenschaft tragen, um als gemeinnütziges Unternehmen den kleinen Gewerbetreibenden zu billigem Kredit zu verhelfen. Andererseits hat er die ihm angebotene Stellung eines obersten Leiters der (von Köln aus gegründeten) Darmstädter Bank trotz glänzender Bedingungen abgelehnt, um seine eigene Gründung über die schwierigen Anfangszeiten selbst hinwegzubringen. Auch nach der Wandlung der Rechtsform (zur Kommanditgesellschaft auf Aktien) und nach der damit verbundenen Kapitalerhöhung wollte H a n s e m a n n den ursprünglichen Zweck festgehalten wissen. Den Weg zur Großbank allgemeinen Stils hat die Diskontogesellschaft zielbewußt erst unter der Führung des Sohnes, A d o l f H a n s e m a n n, angetreten. Dem Vater, dem Pastorensohn aus kleinstädtischen Gemeinden, blieb bis an sein Ende die Sorge um die „kleinen Leute“ eine selbstverständliche Aufgabe. —

Mit der Rheinischen Eisenbahn verbindet sich auch der Name **Ludolf Camphausen** (geb. am 10. Januar 1803 in Hünshoven bei Aachen, gest. 3. Dezember 1890 in Köln). Dieser war schon im Jahre 1825 nach Köln gekommen und hatte hier zusammen mit einem Bruder ein Öl- und Bankgeschäft gegründet. Bald trat er auch, wie in jenen Jahren zahlreiche Nicht-Kölner¹, in der Öffentlichkeit hervor, wurde Mitglied des Stadtrats und griff alsbald in die Eisenbahnfragen damit ein, daß er den Ausschüssen für eine Rhein-Weser- und eine Köln-Amsterdamer Bahn beitrug. Seiner Initiative war es dann zu verdanken, daß sich im Zusammenhang mit belgischen Plänen die Kölner Handelskammer und namentlich die Stadtverwaltung für den Bau einer Eisenbahn nach Antwerpen lebhaft einsetzten, und daß es im Frühjahr 1833 zur Bildung wiederum eines Ausschusses kam, dessen Vorsitz zwar der damalige Oberbürgermeister **Steinberger** übernahm, dessen treibende Kraft jedoch von Anfang an **Camphausen** darstellte: Von ihm stammen die großen Eingaben, die an die preußische Staatsregierung gerichtet wurden. Er ist in ausführlichen Schriften für den Plan vor der Öffentlichkeit eingetreten². Er hat den Kampf gegen die Ansprüche Aachens geführt.

In diesem Kampf ist **Camphausen** allerdings, wie schon erwähnt, von dem Führer der Gegenseite, **Hansmann**, aus dem Felde geschlagen worden. Nicht zuletzt deswegen, weil in Köln selbst eine starke, von **Abraham Oppenheim** geführte Gruppe gegen ihn gewählt hatte, weil er jeder spekulativen Absicht schroff entgegentrat. Aber auch dank der ihn und seine Zeit kennzeichnenden Starrheit, mit der er für sich selbst die formelle Führung des Unternehmens beanspruchte. **Hansmann** hatte ein Kompromiß der Art vorgeschlagen,

¹ Vgl. **Wiedefeld**, Kölner Unternehmertum aus dem Beginn des Maschinenzeitalters (im Führer durch das Städtische Museum für Handel und Industrie in Köln; Köln 1909).

² Vergl. namentlich seine Schrift: „Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen“, ohne Namensnennung im Jahre 1833, erweitert und vertieft mit Namensnennung im Jahre 1835 veröffentlicht. Von dieser Schrift urteilt **Eberhard Gothein** (Verein für Sozialpolitik, Bd. 101, 1903, S. 243): „ihr gebühre neben **Lists** berühmter Abhandlung, wenn nicht über ihr, der Ehrenplatz an der Spitze der Deutschen Eisenbahnliteratur“. Darin spricht sich **Camphausen** für ein Zusammenwirken von Staat und Privatwirtschaft in der Art aus, daß der Staat die Bahnanlagen zu seinem Eigentum erstellen, den Betrieb jedoch den privaten Interessenten überlassen solle; damals noch in der Meinung befangen, daß gegen Zahlung eines „Bahngeldes“ jedermann mit eigenem Wagen in gleicher Weise auf den Schienen, wie auf den Land- und Wasserstraßen werde fahren können. Vergl. auch **Eb. Gothein** „Die Stadt Köln im ersten Jahrhundert unter preußischer Herrschaft, 1815—1915 (Köln 1916, S. 308).

daß ihm die Stellung des Präsidenten, C a m p h a u s e n jedoch innerhalb des Direktoriums die eines „Spezialdirektors“ zufallen sollte; und er hatte an der Hand des von ihm entworfenen Statuts dies noch dahin näher erläutert, daß dann C a m p h a u s e n „die Seele des Geschäfts“ bleiben würde. Dieser jedoch erklärte es für eine „grenzenlose Impertinenz“, ihm die Stelle „des ersten Kommiss' einer Aktiengesellschaft“ anzubieten, und für eine „beleidigende Supposition“, daß er „freiwillig von seiner Stellung in der bürgerlichen Gesellschaft herabsteigen werde, um der besoldete Kommiss einer Aktiengesellschaft zu werden“¹. In der Tat hatte C a m p h a u s e n die ganzen Jahre hindurch seine Zeit und seine Kraft, zu gutem Teil auch seine Geldmittel dem Kölner Ausschuß ohne jede Entschädigung zur Verfügung gestellt und das Angebot einer von ihm zu bestimmenden Remuneration glatt abgelehnt. Mit jener Begründung hat er einer Stimmung Ausdruck gegeben, die damals wohl allgemein in den Kölner Finanzkreisen geherrscht hat, von der man aber auch noch in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts dort einen Nachklang wohl hören konnte. So lehnte C a m p h a u s e n in der entscheidenden Aktionärversammlung von 1837 die auf ihn gefallene Wahl als Direktoriumsmitglied mit vornehm gehaltener Begründung schriftlich ab; was zugleich seiner Betätigung an der Rheinischen Bahn ein Ende gesetzt hat.

Dennoch ist er noch einmal in die Bresche gesprungen, einen wichtigen Eisenbahnplan vor dem endgültigen Scheitern zu bewahren. Denn als die preußische Regierung den Antrag der Rheinischen Bahn, ihr auch den Bau und Betrieb der Köln-Mindener Strecke zu konzessionieren, an Bedingungen knüpfte, die für die Stammbahn nicht tragbar erschienen und deshalb von der Generalversammlung abgelehnt wurden (1843), da war es C a m p h a u s e n, der (zusammen mit einem Landrentmeister F i s c h e r) durch einen formellen Antrag die anwesenden Aktionäre dazu bestimmte, sich sofort zu einer neuen Gesellschaft für Köln-Minden zusammenzuschließen. Zugleich forderte er seinen alten Gegner H a n s e m a n n eindringlich auf, auch dieser neuen Unternehmung seine reichen Erfahrungen zu widmen und zusammen mit Oberbürgermeister S t e i n b e r g e r (Köln) alsbald für sie ein Statut zu entwerfen. Es war für ihn eine Enttäuschung, daß H a n s e m a n n wegen Überbürdung ablehnte. Er ist noch dem Vorbereitungsausschuß beigetreten, hat sich aber nicht mehr irgend wesentlich in Eisenbahnangelegenheiten betätigt. Bald ging er ganz in der politischen Arbeit auf, die ihn im Jahre 1848 bekanntlich für einige Monate zum preußischen Ministerpräsidenten und später zum Herrenhausmitglied gemacht hat. Die letzten Jahrzehnte

¹ Nach C u m p m a n n, a. a. O. S. 155.

seines Lebens hat er astronomischen Studien gewidmet. Die Köln-Mindener Bahn aber ist im Laufe der Jahrzehnte durch den Bau der nach Holland (1856) sowie nach Bremen und Hamburg führenden Linien zur wichtigsten Privatbahn Deutschlands geworden. Sie ist im Jahre 1880 in staatlichen Betrieb, 1886 gegen einen Kaufpreis von 516 Millionen Mark in staatliches Eigentum übergegangen. —

Mit der Rheinischen Eisenbahn endlich ist auch der Name **Gustav Mevissen** verbunden; jenes Mannes, der in der ganzen zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von Köln aus den größten, mannigfaltig entscheidenden Einfluß auf das gesamte Wirtschaftsleben von Rheinland-Westfalen ausgeübt und auch über den Westen hinaus im übrigen Deutschland sich einen oft beanspruchten Ruf geschaffen hat. Sein Sprungbrett ist die Rheinische Bahn gewesen, deren Leitung ihm — dem gerade 28jährigen — nach **H a n s e m a n n s** Rücktritt gegen die Ansprüche **O p p e n h e i m s** im Jahre 1844 übertragen und von ihm bis zur Verstaatlichung (1880) beibehalten worden ist. Er muß schon trotz seiner Jugend durch die Art seines Auftretens einen starken Eindruck gemacht haben; war er doch erst wenige Jahre zuvor (1841) aus seiner kleinen Vaterstadt Dülken in die rheinische Metropole übergesiedelt und somit dem Mißtrauen gegen den Nicht-Kölner ausgesetzt.

Die wichtigste Frucht vom Baum seiner Eigenart konnte **M e v i s s e n** schon wenige Jahre später pflücken. In den Verhandlungen, die er über die Erweiterung der Rheinischen Bahn mit der Staatsregierung zu führen hatte, erwarb er sich deren Vertrauen zu seiner Sachlichkeit in so hohem Grade, daß sie ihn im Jahre 1848 als Staatskommissar an die Spitze des soeben mit ihrer Hilfe errichteten **A. Schaaffhausen'schen Bankvereins** stellte. Damit hat er die Stellung erreicht, von der aus er jenen weitgehenden Einfluß sollte ausüben können. Denn in wenigen Jahren hat er es dahin gebracht, daß der Bankverein die staatlichen Hilfgelder zurückzuzahlen vermochte, und von 1852 an stand er als selbständiger, staatlich unabhängiger Direktor an der Spitze der Bank. Dies ist er bis 1875 verblieben. Es war ein Vierteljahrhundert fruchtbarster Tätigkeit, die sich sachlich und örtlich in mannigfachster Weise ausgebreitet hat. Ohne seine Bank mehr als nur vorübergehend mit ihren Geldern festzulegen, benutzte er sie und die von ihm gegründeten anderen Großbanken (so namentlich die Darmstädter Bank für Handel und Industrie), eine große Anzahl von Unternehmungen des Versicherungswesens, des Bergbaus und der Eisenindustrie, des Maschinenbaus und der Textilindustrie ganz neu ins Leben zu rufen oder auf eine solche Kapitalgrundlage zu stellen, daß sie den neuen Anforderungen der Technik und der Massenleistung zu ent-

sprechen vermochten. Unbestritten war zu jener Zeit und noch bis ans Ende des 19. Jahrhunderts, der A. Schaaffhausen'sche Bankverein geradezu das Herz des rheinisch-westfälischen Industriebezirks, war es durch Mevissen geworden.

Sein Liebling, obwohl doch nur Adoptivkind, ist jedoch immer die Rheinische Bahn geblieben. Nachdem er sie gleich zu Beginn seiner Tätigkeit durch eine straffe Reservenbildung finanziell auf eine sichere Grundlage gestellt hatte, war er vor allem auf eine Erweiterung ihres Netzes bedacht und hat denn auch allmählich die Schienenwege der linken Rheinseite von der hessischen bis zur holländischen Grenze in ihr vereinigt. Dann hat er auch auf die rechte Rheinseite hinübergegriffen und ebenso das Lahntal mit seinem Erzreichtum wie das Steinkohlengebiet der Ruhr (hier in Wettbewerb mit der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn) an das Stammnetz herangeführt. Nicht zuletzt war es sein Werk, daß auf der Versammlung preußischer Eisenbahndirektionen, zu der die Berlin-Stettiner Bahn eingeladen hatte, im November 1846 nicht nur gemäß der Einladung die Stellung der Privatbahnen zum Eisenbahngesetz von 1838 besprochen, sondern zur Gewinnung übereinstimmender Betriebs- und Verwaltungsgrundsätze jener Dauerverband gegründet wurde, der sich schon im folgenden Jahre zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (jetzt: Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen) ausgeweitet hat. Ein freundliches Schicksal hat es gefügt, daß er die Fünfzigjahrfeier dieses Vereins noch hat erleben dürfen — als einziger der damals anwesenden Direktionsvertreter. Auch die erste internationale Vereinbarung über durchgehende Personen- und Güterabfertigung, der Rheinisch-Belgisch-Französische Verkehrsverband von 1846, ist auf seine Initiative hin zustande gekommen.

So war es schon im privaten Wirtschaftsbereich ein ungewöhnlich reiches Leben, das Mevissen geführt hat. Er hat es aber durch eine zeitweise im Vordergrund stehende politische Betätigung und durch sein stets reges politisches Interesse ins Allgemeine erhoben und auch als langjähriger Präsident der Kölner Handelskammer stets mit besonderem Nachdruck die Interessen der Gemeinschaft zur Geltung gebracht. Die „Mathematik des Unternehmergewinns“ — ein von ihm geprägter Ausdruck — war ihm zeitlebens verhaßt. Nicht zuletzt die Rechtsform der Aktiengesellschaft erschien ihm lediglich zur Verfolgung allgemeiner Ziele berechtigt, wie er auch zur Herstellung klarer Verantwortlichkeiten nur den Besitzern von Namensaktien und nicht auch denen der Inhaber-

aktien ein Stimmrecht zugebilligt sehen wollte. Der neuen Form der G. m. b. H. stand er in schroffer Ablehnung gegenüber, weil er darin das Mittel sah, den Unternehmer von dem letzten, dem Existenz-Risiko, zu befreien, das ihm doch dem Unternehmerwesen nach zukomme und das unentbehrliche Gegenstück zu der Unbeschränktheit der Gewinnmöglichkeiten darstelle. Es war also nur die letzte Auswirkung seiner Grundhaltung, wenn er nach der Verstaatlichung der Rheinischen Bahn, die entgegen seinem Antrag von der Generalversammlung beschlossen war, sich aus aller wirtschaftlichen Betätigung herauszog und sich auf kulturelle Bestrebungen konzentrierte, die er ebenfalls nie aus den Augen verloren hatte. Die große Stiftung, mit der er die Errichtung der Kölner Handels-Hochschule herbeigeführt und im wesentlichen getragen hat, war ein wichtiger, dem Gesamtverlauf seines Lebens entsprechender Abschluß. Gerade auch für die Gegenwart haben sowohl die zahlreichen Denkschriften und Jahresberichte, mit denen er an die Öffentlichkeit getreten ist, als auch die privaten Aufzeichnungen, in denen er sich von seinem eigenen Tun Rechenschaft abzulegen liebte¹, eine unmittelbare Bedeutung. Aus ihnen spricht nichts weniger als ein Kapitalist; eine echte Unternehmernatur tritt deutlich hervor.

7. Neben all diesen großen Eisenbahngestaltern haben naturgemäß zahlreiche Helfer gestanden, die ebenso in den vorbereitenden „Komitees“² wie später in den Direktorien und Verwaltungsräten mit ihnen zusammengearbeitet und sicherlich auch eigene Ideen und eigenen Willen beigetragen haben; nur wissen wir von ihnen kaum die Namen, geschweige denn Leistung und Wesensart. Für die Erkenntnis deutschen Unternehmertums noch bedauerlicher ist aber, daß auch von jenen Männern, die an den anderen Eisenbahn-Unternehmungen Deutschlands gestaltend tätig gewesen sind, unsere Kenntnis nicht über die Namen hinausreicht.

Was für ein Mensch, wes Geistes Kind war z. B. der Justizkommissarius Robert, der bei der Errichtung der Berlin-Potsdamer Bahn offenbar eine führende Rolle innegehabt hat und dann Justitiar der Gesellschaft wurde, auf den wir aber auch in den Anfängen der Bahn Berlin—Frankfurt a. O. stoßen. Oder wie stand zu den wirklichen Unternehmerfragen Dr. Feuerherd, der für Berlin—Hamburg in der Elbe-

¹ Vgl. Hansen, a.a.O. Bd. II.

² Solcher Komitees hat es von den zwanziger Jahren an in zahlreichen deutschen Städten gegeben; zumeist mit dieser Bezeichnung. Um so bezeichnender ist es für die damaligen Verkehrs- und Nachrichtenverhältnisse, daß sich List für den ersten Anreger solcher Zusammenschlüsse halten konnte.

stadt warb? Wir kennen eine Denkschrift, deren Verfasser wahrscheinlich unser großer M o l t k e ist, der einige Jahre dem Vorbereitungsausschuß und dem Verwaltungsrat der Berlin-Hamburger Bahn angehört hat; aber sie geht um eine ausgeprägte Sonderfrage und läßt auch M o l t k e s Gesamtstellung in diesen Gruppen nicht erkennen. Der Mannheimer Kommerzienrat N e w h o u s e hat schon im Jahre 1833 „Vorschläge zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, als zweckmäßigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in größeren Flöz zu bringen, den Gütern und Produkten einen besseren Wert zu verschaffen und so den Nationalreichtum zu erhöhen“ veröffentlicht; hat er aber darüber hinaus bei einer der großen Bahngesellschaften des Südwestens auch eine Unternehmertätigkeit entfaltet? So ließen sich noch andere Namen aus West und Ost, Nord und Süd aufführen, von deren Trägern man gern genaueres erführe. Am auffallendsten aber ist das Schweigen Berlins; von dort werden zwar die Namen einiger Bankfirmen berichtet, die sich als Kapitalgeber an den Bahnen beteiligt haben, aber außer jenem R o b e r t nicht ein einziger wirklicher Eisenbahnunternehmer, obwohl doch die vierziger Jahre eine beträchtliche Zahl von Linien von Berlin aus in Betrieb bringen.

Und wer hat nach der ersten Generation, nach den Begründern der Unternehmungen die weitere Entwicklung mit seiner Verantwortung getragen? Welchem Mann ist z. B. zuzuschreiben, daß die Magdeburg-Halberstädter Bahn sich zur Vormacht Mitteldeutschlands hat emporheben und den Verkehr zwischen Berlin und Hannover, Berlin und Kassel hat an sich ziehen können? Wer hat in den anderen Gebietsteilen bis zur Verstaatlichung der Bahnen die Entscheidungen letztlich getroffen? Auf alle diese Fragen eine Antwort zu bekommen, wäre um so wichtiger, als nach dem Deutsch-Französischen Kriege, im Zusammenhang mit der allzu rasch nach Deutschland hereingeflossenen Kriegsentschädigung, sich unzweifelhaft ein nicht nur ungesundes, sondern unsauberes Spekulantentum auch auf das Eisenbahnwesen gestürzt hat, und als demgemäß die in der preußischen Eisenbahnuntersuchung von 1873 hervorgehobenen Namen einen recht häßlichen Klang bekommen haben. Solchen Aktienspekulanten die echten Unternehmer gegenüberzustellen, die auch in diesen Zeiten „ihrem Werk“ gelebt und in dessen Erhaltung ihren Lebensinhalt gefunden haben — das würde manches Vorurteil beseitigen und zu besserer Würdigung des wirklichen Unternehmerwesens verhelfen. Hier ist noch Raum für so manche Untersuchungen.

III. Die staatlichen Gestalter der Aufbauzeit.

1. Wenn im gesamtdeutschen Bereich Österreich, Bayern und Sachsen die ersten Schienenwege zustande gebracht haben, so kann Preußen für sich in Anspruch nehmen, als erster Staat in seinem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 eine allgemeingültige, lange Jahrzehnte tragfähige Unterlage für den Aufbau eines Eisenbahnnetzes geschaffen zu haben. Und auch für Preußen haben schon die zwanziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die ersten Anregungen zu staatlichem Vorgehen gebracht.

Es war der große Finanzminister **Friedrich v. Motz**, der in seinem Verwaltungsbericht für die Jahre 1825—1827, erstattet am 30. Mai 1828, auf die Wichtigkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen Rhein und Weser hingewiesen hat¹. Er nahm schon Lippstadt, als Endpunkt der westlichen Schifffahrt, und die preußische Weserfestung Minden als Ausgangs- und Endpunkte in Aussicht. Sein führender Gedanke war, in dem Kampfe um die Rheinzölle Hollands, der in jenen Tagen mit besonderer Nachhaltigkeit geführt werden mußte und bekanntlich erst in der Rheinschiffahrtsakte von 1831 im preußischen Sinne entschieden worden ist, dem gesamten deutschen Rheingebiet eine Öffnung nach Bremen hin zu verschaffen und so eine Umgehung Hollands zu ermöglichen. Es ist der Plan, der schließlich in dem Bau der Köln-Mindener Bahn seine Erfüllung gefunden hat.

Motz hat damit, auch wenn ihm selbst der Erfolg versagt geblieben ist, wiederum jenen offenen Sinn für neue Möglichkeiten und jene weite Sicht bewiesen, die ihn schon im Jahre 1819 zum Abschluß des wirtschaftlich nicht besonders wichtigen, politisch aber hochbedeutsamen Zollanschlußvertrages zwischen Preußen und Schwarzburg-Sondershausen, im Jahre 1828 aber zur Errichtung des preußisch-hessischen Zollvereins als der Grundlage des späteren deutschen Zollvereins befähigt haben. Und wie er diesen Grundvertrag dadurch zustande gebracht hat, daß er nicht nur alle Prestigerücksichten, sondern gerade auch — als Finanzminister — die preußischen Finanzinteressen dem großen politischen Ziele eines deutschen Zollvereins opferte, so ist er auch bei dem Eisenbahnplan nicht im leisesten von etwaigen Finanzaussichten des preußischen Staates ausgegangen, war sich vielmehr des großen Risikos einer noch unerprobten Einrichtung solchen Umfangs durchaus bewußt. Aber er fühlte sich auch nicht in erster Linie als Finanzminister, sondern als Staatsminister; und er sah so früh schon —

¹ Nach Fleck, im Archiv für Eisenbahnwesen 1896. Vgl. v. Petersdorff, Friedrich v. Motz (2 Bände, 1913).

wie der in demselben Jahre 1828 abgeschlossene preußisch-hessische Zollvereinsvertrag besonders deutlich macht — sowohl „die schlummern den Kräfte des germanischen Riesen und die große Zukunft des in Wahrheit verbündeten Deutschlands“¹ (Treitschke) als auch die politische Führerstellung, die sich für Preußen aus weitschauenden wirtschaftlichen Maßnahmen ergeben mußte und deshalb wirtschaftliche Opfer tragbar machte.

Können wir Motz also auch nicht als den Schöpfer des preußischen Eisenbahnnetzes bezeichnen, wie er der Schöpfer des Deutschen Zollvereins genannt werden muß, — hat er dort nicht wie hier einen mannigfach (hier nicht zuletzt durch Friedrich List) schon vertretenen Gedanken durch die zweckbewußte Tat zur Verwirklichung gebracht, so bleibt es doch sein Verdienst, im preußischen Staatsministerium und vor dem preußischen König zuerst auf die politische Bedeutung der Eisenbahnen hingewiesen und damit den folgenden Jahrzehnten vorgearbeitet zu haben. Motz (geboren am 18. November 1775 in Kassel, gestorben am 30. Juni 1830 in Berlin) entstammte zwar einer alten kurhessischen Beamtenfamilie, ist aber im Jahre 1802 als Landrat in preußische Dienste getreten. Hier wurde er 1817 Regierungspräsident in Erfurt; in dieser Stellung hat er ebenso die Schwierigkeiten der zahlreichen thüringischen Enklaven wie die Straßenwünsche von Gotha und Meiningen kennengelernt, die ihm in seiner Zollvereinspolitik so nützlich werden sollten. Im Jahre 1825 ist er preußischer Finanzminister geworden — einer der vielen Nichtpreußen, die sich von dem Großstaat angezogen fühlten und rasch zu führenden Stellungen emporgerückt sind, denen Preußen ein Gutteil seiner staatlichen Entwicklung verdankt. —

Von einem Feuergeist, wie er in Motz gewirkt hatte, war allerdings in der Behandlung der Eisenbahnfrage zunächst und lange Zeit bei der preußischen Staatsverwaltung nichts zu verspüren. Sein unmittelbarer Nachfolger Maßen hatte zwar bereits in den Denkschriften, die er von 1816 ab zur Vorbereitung des berühmten preußischen Zollgesetzes vom 26. Mai 1818 als Direktor der Generalverwaltung für Handel und Gewerbe im Finanzministerium verfaßt hatte, politische Zielgedanken weiter Sicht anklingen lassen, und er war auch ein sehr wertvoller Mitarbeiter von Motz bei der Ausführung von dessen handelspolitischen Plänen gewesen. Als Minister jedoch (1830—1834) war er durch die Vorbereitung des größeren Zollvereins allzu stark in Anspruch genommen, als daß er auch den noch so unreifen Plänen von Schienenwegen seine Aufmerksamkeit hätte widmen können. Es kam hinzu, daß

¹ Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, Bd. III (8. Aufl.; Leipzig 1889).

erst in den zwanziger Jahren die preußische Staatsverwaltung den Bau befestigter Straßen kräftig in Angriff genommen und auf ihnen die viel bewunderten Schnellposten eingerichtet hatte; sollte ein so energischer Leiter des Postwesens, wie es der Generalpostmeister General von Nagler war, so rasch schon die neuen Errungenschaften durch ein unerprobtes, gänzlich anders geartetes Transportmittel gefährden lassen? Der seit 1828 sich abzeichnende, am 1. Januar 1834 ins Leben getretene Deutsche Zollverein mußte aller Voraussicht nach in die altgewohnten Handelsbeziehungen der Deutschen Lande mannigfach mit wuchtigen Änderungen eingreifen, die sich in ihrem Umfang und in ihren Richtungen garnicht voraussehen ließen; von Staats wegen dem noch ein zweites, in seinen Wirkungen ebenfalls nicht abzuschätzendes Störungselement hinzuzufügen, erschien denn doch als allzu gewagt. Sogar ein so wagemutiger und weitsichtiger Beamter, als welcher sich der geniale Beuth, der Begründer des noch heute blühenden „Vereins zur Beförderung des Gewerbfließes“, auf industriellem Gebiet bewährt hatte, stand dem Schienenweg und der Lokomotive mit ausgeprägtem Mißtrauen gegenüber und wollte von einer staatlichen Förderung dieses technischen Mittels lange nichts wissen. Nur der damalige Kronprinz, der spätere König Friedrich Wilhelm IV. brachte — im Gegensatz zu seinem Vater, in Übereinstimmung aber mit seinem Schwager Ludwig I. von Bayern — der Eisenbahnfrage schon ein lebhaftes Interesse entgegen; aber auch er ließ sich aus politischen Gründen, dank einer von Wien aus angezettelten Warnung dazu bestimmen, den schon angesetzten Empfang Lists nachträglich wieder abzusagen. So mußte von privater Seite der Anstoß kommen, der auch die Staatsorgane in Bewegung gebracht hat. Das ist im Jahre 1835 durch den Antrag der Magdeburg-Hallischen Gruppe geschehen, der auf die Konzessionierung der Magdeburg-Leipziger Bahn gerichtet war und schließlich über die Konzession vom 14. Februar 1836 zu dem allgemeinen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 geführt hat. Und nun ist es für preußischen Beamtengeist kennzeichnend, daß dieselben Männer, die dem neuen Verkehrsmittel so mißtrauisch und selbst ablehnend gegenüberstanden, dennoch ein Gesetz zustande gebracht haben, das auf der einen Seite der Entwicklung langer Jahrzehnte eine durchaus geeignete Grundlage geboten und auf der anderen Seite dem Staate die politisch und wirtschaftlich notwendigen Einwirkungsrechte in vollem Umfange gesichert hat.

Unter diesen Männern tritt jetzt der Finanzminister **Christian Rother** hervor. Geboren am 14. November 1778 in Ruppertsdorf (Schlesien) als Sohn eines Kleinbauern, war er nach dem Besuch der Volksschule zunächst als Schreiber eines Regimentsquartiermeisters und dann im Polizeidienst

beschäftigt. Im Jahre 1810 wurde er Rechnungsrat im Büro des Staatskanzlers Hardenberg und von diesem 1815. als Bevollmächtigter Preußens bei der Verteilung der französischen Kriegsentschädigung verwandt. Dieser Aufgabe entledigte sich Rother mit solchem Geschick, daß der Herzog von Wellington ihn sich für die Weiterverteilung dieser Kriegsentschädigung von der preußischen Regierung erbat, und daß er im Jahre 1820 mit der Reorganisation der preußisch-staatlichen „Seehandlungsozietät“ betraut wurde, die er dann bis 1848 in der unbeschränkten Stellung eines Generaldirektors geleitet hat. Auch die Umwandlung der Königlichen Bank in ein Institut, dessen Kapital zwar der Hauptsache nach von privaten Aktionären aufgebracht wurde, dessen Leitung jedoch ausschließlich in der Hand von Staatsbeamten lag, — in die Form also, die später von der Deutschen Reichsbank übernommen und jetzt wiederhergestellt worden ist, — auch diese grundlegende Neuerung des Jahres 1846 ist von Rother ausgegangen. Daneben hat Rother in den dreißiger Jahren erst die Handels- und Industrieabteilung des Finanzministeriums geführt und dann (1836—1837) den neu errichteten Posten eines Handelsministers innegehabt. Für die hier geschilderten Zusammenhänge ist es bedeutsam, daß er sein Amt als Handelsminister niedergelegt hat, weil er in einem Kronrat mit dem damaligen Kronprinzen über die Stellungnahme zur Magdeburg-Leipziger Bahn in einen harten Meinungsstreit geraten war und hierbei allzu heftig seine Anschauung vertreten hatte. Gestorben ist er am 7. November 1849 in Rogau (Niederschlesien) — wohl der einzige „Militär-anwärter“, der es im preußischen Verwaltungsdienst bis zum Inhaber des Ordens vom Schwarzen Adler gebracht hat. Eine ausgeprägt knorrige und auf Selbständigkeit scharf bedachte, aber auch unabhängig denkende und vorsichtig abwägende Natur ist mit ihm in die Anfangsentwicklung des deutschen Eisenbahnwesens eingeschaltet gewesen. Weit entfernt von dem genialen Wagemut eines Motz, hat Rother sich schrittweise an die Problematik des Neuen herangearbeitet und schließlich dann die zeitgemäßen Lösungen gefunden.

Nicht zuletzt aus seinem Verhalten zur Eisenbahnfrage ist Rother's Eigenart deutlich abzulesen. So hat er zwar noch im Jahre 1835, als von Sachsen her bereits etwas Schwung in die Entwicklung kam, dem Schienenweg und der Lokomotive mit stärkstem Mißtrauen gegenübergestanden und weder von einer staatlich-finanziellen Unterstützung der schon geplanten Privatbahnen, noch gar von einem staatlichen Bau und Betrieb von Eisenbahnen etwas wissen wollen; er bezweifelt die Rentabilität, will weder die Post noch die Wasserstraßen geschädigt wissen und fürchtet sogar, daß Preußen durch die zu seinen

Grenzen führenden Bahnen vom „Ausland“ abhängig werden könne (Immediatbericht vom 16. August 1835)¹. Er faßt dann aber seine Bedenken dahin zusammen, daß „seines Dafürhaltens die Staatsverwaltung jetzt noch keine Veranlassung habe, Eisenbahnen, welche als Handelsstraßen dienen sollen, auf eigene Kosten anzulegen, durch Beteiligung mit verhältnismäßig ansehnlichen Summen zu unterstützen oder ihnen andere namhafte Opfer zu bringen und Vorrechte einzuräumen“; und er gibt jenem „jetzt noch“ eine besondere Betonung durch die Bemerkung, daß „vielleicht eine baldige Zukunft zu ganz anderen Ansichten berechtigen“ werde². So macht er denn auch wenig später dem Magdeburger Oberbürgermeister *Frankke* (wie oben erwähnt) bei aller Vorsicht doch Mut, mit privaten Mitteln das Vorhaben der Magdeburg-Leipziger Bahn in die Wege zu leiten. Im Jahre 1839 stimmt er sogar dem Vorschlage des Generalpostmeister *Nagler* zu, durch die staatliche Post die politisch wichtige Bahn von Halle nach Westfalen bauen und betreiben zu lassen; jene Bahn, für die im folgenden Jahr kurz vor seinem Tode *Friedrich Wilhelm III.* ein Legat von 1 Million Thalern ausgesetzt hat. Im Jahre 1841 macht *Rother* die Gründung der Anhalter Bahn dadurch möglich, daß er Millionenbeträge an Aktien — also sehr ansehnliche Summen — als Präsident der Seehandlung für diese übernimmt; was er bald auch für andere Bahnen wiederholt. Im Jahre 1843 ist er schließlich so weit, sich für den staatlichen Bau und Betrieb einzusetzen, weil der Staat nicht nur schon Herr der Land- und Wasserstraßen sei, sondern sie auch besser als eine Aktiengesellschaft verwalte, und weil der Stand der Staatsschuld die Übernahme eines Wagnisses nunmehr erlaube (Denkschrift vom 21. Februar 1843).

Daß es keineswegs allein die finanziellen Sorgen gewesen waren, die *Rother* zu seiner vorsichtigen Haltung bestimmten, zeigen in jenem Immediatbericht die Ausführungen, die er dem drohenden Monopol der Eisenbahnen widmet. Dies erklärt er für unvermeidbar und in der Hand von Privatgesellschaften für untragbar; auch werde es sicher zu einem schlimmen Aktienschwindel führen. Er sah voraus, daß die damals fast allgemein herrschende Ansicht, die Bahnen würden in ähnlicher Weise wie die Land- und Wasserstraßen von jedermann mit eigenen Betriebsmitteln befahren werden können, mit den technischen Verkehrsbedingungen nicht vereinbar wäre. Deshalb hat er bei der Beratung des Eisenbahngesetzes von 1838 mit größter Nachhaltigkeit darauf gedrungen, daß der Staatsgewalt ein weitgehendes Aufsichtsrecht über alle Privatbahnen und vor allem ein späteres Rückkaufsrecht vorbehalten werde und daß

¹ Nach *Treitschke*, Bd. IV, S. 590.

² Archiv für Eisenbahnwesen 1880, S. 220.

eine Eisenbahnsteuer nach und nach dem Staate die Mittel zur Durchführung solchen Rechtes in die Hand gebe; Bestimmungen, die dann in der Tat in das Gesetz aufgenommen und gegen alle Angriffe durchgehalten worden sind. Deshalb hat er vor allem sich im Jahre 1843 für den Staatsbetrieb ausgesprochen.

Erwähnt sei schließlich, daß der Leiter der Königlichen Bank als des preußischen Noteninstituts schon damals, als noch keineswegs Klarheit über das Wesen der Banknote herrschte, die Gefahren deutlich erkannt hat, die sich ergeben müßten, wenn man den Bahngesellschaften erlaube, auch nur einen Teil der erforderlichen Gelder durch die Ausgabe unverzinslicher Kassenscheine (also Papiergeld) aufzubringen. Das war die ursprüngliche Absicht bei der Leipzig-Dresdner Bahn und hätte in der Tat alle Pläne, in das Geldwesen der deutschen Staaten allmählich eine feste Ordnung zu bringen, von vornherein undurchführbar gemacht. Es hat bekanntlich später noch genug Kämpfe gekostet, den mit dem Notenprivileg ausgestatteten Privatbanken dieses Recht (durch das Reichs-Bankgesetz von 1875) auf ein gerade noch erträgliches Maß einzuschränken; erst in unseren Tagen hat es ganz beseitigt werden können. Man stelle sich das wilde Durcheinander der Geldverhältnisse vor, wenn auch noch jede Eisenbahngesellschaft zur Deckung ihrer Anlagekosten je einen großen Betrag an Geldscheinen hätte in den Verkehr bringen dürfen; der Zusammenhang zwischen den tatsächlich ausgegebenen Umlaufmitteln und dem volkswirtschaftlichen Bedarf nach solchen Mitteln wäre völlig in die Brüche gegangen.

Alles in allem steht also Rother als ein klarer und nüchterner, aber keineswegs für neue Gedanken und Erscheinungen unzugänglicher, echt preußischer Beamter in der Entwicklung der deutschen Eisenbahnen auf festem Boden. Seine anfängliche Vorsicht war von der Überzeugung getragen, daß es nicht Aufgabe der Staatsgewalt sein könne, sich auf nicht abzuschätzende Experimente einzulassen; zumal nicht in einer Zeit, in der die Staatsfinanzen noch keineswegs die schweren Erschütterungen der napoleonischen Zeiten überwunden hatten. Andere hohe Beamte standen diesen Fragen gewiß freier gegenüber, wie namentlich der Innenminister von Schuckmann und der Finanzminister Graf Alvensleben. Als jedoch die Bau- und Betriebsbedingungen des neuen Transportmittels klarer erkennbar geworden und die Staatsfinanzen in Ordnung gekommen waren, da war es Rother, der durch den Einsatz der Seehandlungsmittel für die staatliche Beteiligung das Wesentlichste zur Entfaltung des preußischen Eisenbahnwesens getan hat. —

Zum endgültigen Durchbruch ist allerdings der Staatsbahngedanke nicht durch Rother, sondern durch August von der Heydt

gebracht worden. Das hängt mit der Verfassungslage Preußens zusammen. Denn wengleich der neue König Friedrich Wilhelm IV. bereits im Jahre 1842 vom Staatsministerium die Vorlage eines Gesamtplans für die Schaffung eines preußischen Eisenbahnnetzes gefordert und dadurch auch die Frage, ob Staats- oder Privatbahnen vorzuziehen wären, zu erneuter Erörterung gestellt hatte, so stand doch immer noch jenes Gesetz von 1821 im Wege, wonach Staatsanleihen nur mit Zustimmung einer allgemeinen Volksvertretung aufgenommen werden durften. Die Mehrheit des Vereinigten Landtags berief sich hierauf noch im Jahre 1847, als sie die Regierungsvorlage über eine Ostbahn-Anleihe ablehnte, um ihre Auffassung von den zugesagten „Reichsständen“ zur Geltung zu bringen. So ist es erst im Jahre 1850 (Gesetz vom 7. Dezember 1849) unter v o n d e r H e y d t als Handelsminister zu dem Bau reiner Staatsbahnen gekommen. Die Wahl der Linien (Ostbahn Berlin—Königsberg, Westfälische Bahn Warburg—Lippstadt—Hamm und Saarbrücker Bahn) zeigt deutlich, daß die politischen Gründe den Ausschlag gegeben haben; es galt, die entfernte Provinz Preußen (Ost- und Westpreußen) an den Kern des Staates heranzuziehen, im Anschluß an die nordthüringische und die kurhessische Strecke Halle—Kassel—Warburg eine vom Königreich Hannover unabhängige Verbindung der Mitte mit dem Westen herbeizuführen und an der südwestlichen Grenze einem militärischen Aufmarsch die notwendige Schnelligkeit zu sichern. In demselben Jahre 1850 ist auch zum erstenmal eine Privatbahn, an der sich der Staat bisher nur durch Aktienbesitz beteiligt hatte (die Niederschlesisch-Märkische Bahn Berlin—Frankfurt a. O.—Breslau), gänzlich vom Staat erworben worden.

Dieses Vorgehen ist dem früheren Elberfelder Bankherrn zwar von seinen rheinischen Freunden als ein Verrat an den liberalen Grundanschauungen ausgelegt und schwer verübelt worden. Tatsächlich war es jedoch nichts anderes als eine Ausführung jener Zielgedanken, die gerade v o n d e r H e y d t, wie schon dargelegt, von Anfang an für die Entwicklung der Eisenbahnen gehegt und auch ausgesprochen hatte. Er ist demgemäß auf diesem Wege auch weitergegangen und hat es in den langen Jahren seiner Ministerschaft (1848—1862 Handels- und Finanzminister, 1866—1869 Finanzminister) dahin gebracht, daß es im Jahre 1870 in Preußen — allerdings unter Einrechnung der (1866 übernommenen) hannoverschen, kurhessischen und nassauischen Staatsbahnen — rd. 5200 km Bahnen in staatlichem Eigentum oder wenigstens staatlicher Verwaltung gegenüber 5700 km reinen Privatbahnen gab. Für ihn war auch dies nur ein Übergangsstadium. Im Gegensatz zu B i s m a r c k, der damals noch dem „gemischten System“ den Vorzug geben

zu sollen glaubte, ist von der Heydt niemals der Auffassung gewesen, daß der Wettbewerb zwischen staatlicher und privater Verwaltung die größte Sicherheit für ein gutes, den Gemeininteressen dienendes Arbeiten des Gesamtnetzes biete. Der späteren Verstaatlichungsaktion Preußens, dem Werke Bismarcks und Maybachs, hat er auf das wirksamste vorgearbeitet.

Auf von der Heydt ist auch die Einführung des sogen. Einpfennigtarifs für Kohle und andere Massenstoffe zurückzuführen: ein Silberpfennig für den Zentner und die Meile. Das war eine Verbilligung so wichtiger Art, daß sie in der Reichsverfassung von 1871 (Art. 45) sogar ausdrücklich als ein Ziel bezeichnet worden ist, auf das die Reichsverwaltung allgemein hinarbeiten habe. Im Spezialtarif III der Vorweltkriegszeit, der hauptsächlich die billigsten Massenstoffe umfaßte, ist die Aufgabe mit dem Frachtsatz von 2,2 Pfg. für das Tonnenkilometer, der für Entfernungen von mehr als 100 km galt, schließlich gelöst worden, während für die eigentlichen Rohstoffe schon bei geringeren Entfernungen dieser Satz und bei größeren Beförderungslängen sogar nur 1,4 Pfg. gemäß dem besonderen Rohstofftarif erhoben wurden. Somit steht von der Heydt auch an der Schwelle jenes Zeitalters, das die Frachtgestaltung scharf betont und bald vor die Frage der Neubauten in den Vordergrund gerückt hat.

Es könnte tragisch erscheinen, daß der eifrige Verfechter des Staatsbahngedankens schließlich aus seinem Amt hat scheiden müssen über eine Angelegenheit, die ausschließlich der Förderung der Privatbahnen dienen sollte, für die aber in erster Linie nicht der Finanz-, sondern der Handelsminister (damals Graf Itzenplitz) verantwortlich war. Es handelte sich um die Auflegung einer großen Prämienanleihe für die Gesamtheit der preußischen Privatbahnen¹. Itzenplitz hatte zugestimmt, weil es darauf ankam, den Börsenmachenschaften eines Stroussberg entgegenzutreten, und auch von der Heydt hatte die vorgeschlagene Lösung der Notlage angenommen. Im Landtag wurde jedoch heftiger Widerspruch erhoben, und dieser wandte sich hauptsächlich gegen den Finanzminister, von dem man wußte, daß er die Privatbahnen stets unter scharfer Kontrolle gehalten hatte und im Grunde auf weitere Verstaatlichungen bedacht war. Bismarck war die Widerspruchsstimmung der liberalen Landtagsmehrheit damals unbehaglich, und so kam es zur Verabschiedung von der Heydts (1869). Tatsächlich lag der Grund zu dem Konflikt der beiden Staatsmänner aber tiefer, wie er auch schon längere Zeit geschwelt hatte. Es war die allge-

¹ Die Tatsachen nach Bergengrün, von der Heydt.

meine Richtung von von der Heydts Finanzpolitik, mit der Bismarck aus innerpolitischen Gründen nicht mehr einverstanden war. Der akute Konflikt war fast nur Vorwand. Gefallen ist von der Heydt also in Wirklichkeit über einen Gegensatz, der unter seine Verantwortlichkeit fiel, bei dem jedoch die höhere Verantwortung bei dem leitenden Ministerpräsidenten lag. Konnte er sich dessen Auffassung nicht zu eigen machen, so war es richtig, daß er gehen mußte. Mit der Verleihung des Ordens vom Schwarzen Adler und einem besonders freundlich gehaltenen Privatschreiben hat König Wilhelm demgemäß die großen Verdienste von der Heydts und seine straffe Staatsgesinnung anerkannt, wie auch Bismarck sich bei späteren Angriffen des Landtags mit ungewöhnlicher Wärme vor den gewesenen Finanzminister schützend gestellt hat. Es war also doch nicht ein Mißklang, mit dem die staatlich-amtliche Tätigkeit für von der Heydt geendet hat. Ungebrochen hat sich nach seinem Tode die von ihm vorgezeichnete Linie in der Wandlung fortgesetzt, die in Bismarcks Anschauungen in den siebziger Jahren eingetreten und in der Herstellung eines allumfassenden Staatsbahnnetzes für Preußen wirksam geworden ist.

2. Außerhalb Preußens sind in den einzelnen Staaten, die heute das Großdeutsche Reich bilden, allem Anschein nach in den ersten Jahrzehnten nur selten die Männer der Staatsverwaltung so stark mit Eisenbahnangelegenheiten befaßt gewesen, daß ihnen unter solchem Gesichtspunkt eine ausführliche Veröffentlichung über ihre Leistungen und ihren Lebensgang gewidmet werden konnte. Einstweilen wenigstens fehlt es, soweit ich zu sehen vermag, für die meisten der Namen, die hier und da in der geschichtlichen Behandlung der Bahnen genannt werden, soweit sie nicht besondere technische Leistungen aufzuweisen haben, fast durchweg an den entsprechend eingehenden, auf Aktenstudien beruhenden Darlegungen. Das gilt sogar für diejenigen Länder, die von Anfang an oder doch in der Frühzeit bereits sich dem Staatsbahnsystem geöffnet haben, in denen also die Staatsverwaltung ganz unmittelbar mit der Regelung aller Eisenbahnbedingungen sich hat befassen müssen. Vollends ist man dann auf kurze Bemerkungen angewiesen, wenn nur die Gesetzgebung oder die Erteilung einzelner Konzessionen dank dem herrschenden Privatbahnsystem in Frage steht. Demgemäß kann hier nur von einigen wenigen Männern der nicht-preußischen Staatsverwaltungen als Eisenbahngestaltern berichtet werden.

Es ist nicht Zufall, daß sich darunter wiederum zwei Staatslenker befinden, die auch für die Entstehung des Deutschen Zollvereins von besonderer Bedeutung gewesen sind; konnte doch die Zolleinigung ein wirklich einheitliches Wirtschaftsgebiet erst herstellen, wenn auch die

Transportmittel zur Überwindung großer Landentfernungen geeignet waren, und gehörte andererseits doch in damaliger Zeit eine ungewöhnliche Offenheit des Geistes und eine besonders starke Willenskraft ebenso zum Abschluß der Zollvereinsverträge wie zur Schaffung der ersten Schienenwege. Deshalb stehen neben dem Preußen *M o t z* auch für die Anfänge der deutschen Eisenbahnen der Hessen-Darmstädter *d u T h i l* und der Badener *N e b e n i u s*; beide aber dank ihrem viel späteren Tode (1859 und 1857 gegen 1831) im Unterschied von jenem auch auf diesem Gebiete von praktisch erfolgreicher Wirksamkeit. Der Braunschweiger *v o n A m s b e r g* und der Frankfurter *S o u c h a y* sind zwar nicht zu den Vätern des Zollvereins zu rechnen, da ihre Staaten erst einige Jahre nach dessen Begründung beigetreten sind; aber an der Herbeiführung dieses Anschlusses sind sie maßgeblich beteiligt gewesen, und so ergibt sich auch für sie ein Zusammenhang zwischen ihrer Eisenbahn- und ihrer Zollvereinstätigkeit¹.

Karl Wilhelm Heinrich Freiherr du Thil² (geb. 22. April 1777 in Braunfels, gest. 17. Mai 1859 in Darmstadt) war Beamtensohn und ist auch in der regelrechten Laufbahn eines hessischen Verwaltungsbeamten zu den Stellungen eines Außen- und Finanzministers (1821) und dann des leitenden Staatsministers (1829) aufgestiegen. Seine bedeutsamste Tat liegt in dem Abschluß des preußisch-hessischen Zollvereins (1828), der auf seine Initiative zurückgeht. Gewiß waren für ihn nicht irgend welche Gedanken einer neuen Reichsgründung oder sonst allgemein-politische Zielwünsche maßgebend, und es ist sogar wahrscheinlich, daß er nach seiner Eigenart die hochpolitische Bedeutung seines Vorgehens kaum wahrgenommen hat — er war kein Mann von der Bedeutung eines *M o t z*; für ihn war es der Ausweg aus einer unerträglich gewordenen Wirtschaftslage seines

¹ Der sachliche Zusammenhang zwischen Zollverein und Eisenbahnen ist am deutlichsten in dem Beitritt des Königreichs Hannover (1851) zur Wirkung gekommen. Für den Verein war wichtig, daß endlich sich ihm der Zugang zur Nordseeküste, zu Hamburg und Bremen öffnete, der ihm bisher verschlossen war; die Verhandlungen über eine Eisenbahn von Köln nach Hamburg bekamen tieferen Sinn. Hannover aber entging der Gefahr, daß seine Schienenwege von jedem Transitverkehr ausgeschlossen und zu rein landschaftlicher Bedeutung herabgedrückt würden. So kam es zum Abschluß des Beitrittsvertrages zwischen Preußen und Hannover (1851), obwohl allgemein-politisch die gegen Österreich sich richtende Tendenz des preußischen Vorgehens von keiner Seite verkannt wurde.

² Vgl. Hessische Biographien, Band 3 (Darmstadt 1921); *Treitschke*, Deutsche Geschichte, Band 3 und 4; *Dröll*, Sechzig Jahre hessische Eisenbahnpolitik 1836—1896 (Leipzig 1912); *Weber*, Der deutsche Zollverein, seine Entstehung und Entwicklung (Leipzig 1869).

Landes, die Vermeidung der schwer lastenden Grenz- und Transitzölle Preußens. Der Entschluß muß ihm trotzdem sehr sauer geworden sein. Denn bisher hatte Preußen sich gegen die anderen Bundesstaaten, die als „ausländische“ Enklaven den Anschluß an das preußische Zollsystem wünschten, keineswegs entgegenkommend erwiesen, und du Thil wußte, daß man dort aus geopolitischen Gründen alles Gewicht auf die Gewinnung Kurhessens legen mußte und sich hierfür nicht die Hände binden wollte. In der Tat hat denn auch der ebenso sachlich-nüchterne M a a ß e n in Vertretung seines beurlaubten Ministers M o t z den ersten Annäherungsversuch du Thils abgewiesen. Erst M o t z selbst hat in klarer Erkenntnis der politischen Folgen die Verhandlungen in Gang und durch starkes Entgegenkommen, wie oben erwähnt, zum Abschluß gebracht. Dem treuen Festhalten du Thils hat es aber Preußen zu verdanken, daß der bayerisch-württembergische Zollverein (wenige Tage vor jenem abgeschlossen) von jeder Ausdehnungsabsicht absehen mußte und so die Bahn für den späteren deutschen Zollverein frei blieb, daß aber vorher schon (1831) Kurhessen sich dem preußisch-hessischen Verein anschloß und so endlich der wirtschaftlich-politische Zusammenhang zwischen den Kernlanden und den Westprovinzen Preußens hergestellt wurde.

Eben diese Klarheit und Zuverlässigkeit hat du Thil in der Behandlung der Eisenbahnangelegenheiten seines Landes bewiesen. Hier ging es zuerst darum, der Main-Neckar-Bahn den Zugang nach Frankfurt a. M. zu erringen, den der Senat der Freien Stadt nur bewilligen wollte, wenn die Taunusbahn (Frankfurt—Wiesbaden) auf dem rechten Mainufer geführt würde. Dem stand von Hessen her nicht nur entgegen, daß auf dem linken Ufer sein eigenes Gebiet unmittelbar erschlossen würde, vielmehr auch, daß sein Mainz die kürzere Verbindung mit dem rechtsrheinischen Landeskern und der Hauptstadt Darmstadt wie auch mit Frankfurt selbst erhalten hätte. In Hessen dachte man deshalb daran, das hessische Offenbach als Anschluß an den Main und an die kurhessischen Bahnen auszubauen. Da war es du Thil, der dem Kampf mit Frankfurt die Spitze abbrach und für die Bewilligung der rechts-mainischen Taunusbahn die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung mit Mainz einhandelte. Und darüber hinaus hat er noch der Hessischen Ludwigsbahn, die rechts und links des Rheins dann die hessische Pfalz und das Unterland erschließen sollte, und der Main-Weser-Bahn (Frankfurt—Kassel), die von Preußen, Kurhessen und Hessen-Darmstadt erbaut werden mußte, zwecks Erschließung des hessischen Oberlandes die Wege geebnet. Die Ludwigsbahn und die Main-Neckar-Bahn sind am Ende des

19. Jahrhunderts diejenigen Bahnunternehmungen geworden, mit denen Preußen die so wichtige, tief nach Südwestdeutschland hineingreifende Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft abschließen konnte.

Mit der Taunusbahn ist noch ein Sondervorgang verbunden, der das sichere Beamtengefühl des hessischen Staatslenkers aufs deutlichste bezeugt. Die Gesellschaft, die von Frankfurt aus geleitet wurde, bot ihm wie auch seinem Großherzog einen größeren Posten Aktien zum Kauf an. Ohne Besinnen lehnte *du Thil* jede persönliche Beteiligung an einem Unternehmen ab, das er amtlich zu bearbeiten hatte, und auf seinen Vortrag hin tat Großherzog *Ludwig* dasselbe. Börsenmanövern ausgesetzt zu sein, war ihnen unter ihrer Würde. —

In der Beurteilung des „Aktienwindels“ und des Börseneinflusses mit ihm übereinstimmend und überhaupt wie er in fester Beamtenanschauung stehend, war **Karl Friedrich Nebenius** (geb. am 24. September 1785 in Rhodt in der Rheinpfalz, gest. 8. Juni 1857 in Karlsruhe) dem Ganzen seines Wesens nach doch aus anderem Holze geschnitzt¹. Während der altadlige Hesse sich offensichtlich lieber in den überkommenen Formen einer tüchtigen Bürokratie bewegte und demgemäß still und hinter verschlossenen Türen lieber als vor der Öffentlichkeit für seine Pläne wirkte, drängte den lebhaften Pfälzer sein Temperament hinaus ins Freie des öffentlichen Lebens, und hier suchte er für seine Gedanken und sein Wollen die Zustimmung zu gewinnen, die er in den Reihen seiner Amtsgenossen gerade bei den wichtigsten Fragen nicht in genügendem Maße finden konnte. Er tat es allerdings nicht in den demagogischen Formen des Politikers — dazu war er zu ausgeprägt ein Beamter; er befleißigte sich vielmehr in seinen zahlreichen Denkschriften und in seinen Büchern stets der ruhigen Sachlichkeit und Gründlichkeit, wie sie etwa der Wissenschaftler anwenden muß, und auf Kosten natürlich der Wirksamkeit, die weder in der Frage eines Deutschen Zollvereins noch in der Eisenbahnfrage je die praktische, ganz ins Breite gehende Bedeutung *List*scher Schriften erreicht hat. Deshalb ist abseits engster Fachkreise kaum noch bekannt, daß *Nebenius* schon im Jahre 1819 in gründlichster Erwägung des Für und Wider, nicht zuletzt der politisch gegebenen Möglichkeiten, die Errichtung eines Zollvereins unter preußischer Führung gefordert und im Jahre 1833 schon in Zusammenhang mit dem Plan einer Mannheim-Baseler Bahn ganz allgemein die Bedeutung des neuen Transportmittels dargelegt hat.

¹ Vgl. Badische Biographie, Bd. 2 (Heidelberg 1875); *Treitschke*, Bd. 4; *Karl Müller*, die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung (Heidelberg 1904); *Schäfer*, die badische Eisenbahnpolitik von 1833 bis 1890 (Archiv für Eisenbahnwesen 1935).

Den beiden grundlegenden Denkschriften hat *Nebenius* in den Jahren 1835 und 1837 je eine Veröffentlichung folgen lassen, die einen unmittelbar praktischen Zweck verfolgten und dieses Ziel tatsächlich auch erreicht haben. Das Buch von 1835 behandelt in Fortführung einer Denkschrift von 1833 den „Deutschen Zollverein, sein System und seine Zukunft“ und will die badische Bevölkerung, vor allem das Parlament für den Anschluß Badens bereitmachen; die entsprechende Gesetzesvorlage ist dann auch trotz einer sehr starken Opposition von den Ständen angenommen worden, Baden ist im Jahre 1835 dem Deutschen Zollverein beigetreten — auf der Grundlage, die *Nebenius* bereits im Jahre 1819 skizziert hatte. Die Denkschrift von 1837 befaßt sich wieder mit dem Plan der Mannheim-Baseler Bahn; sie weicht jedoch von der des Jahres 1833 insofern wesentlich ab, als sie die Frage Staats- oder Privatbahn ganz scharf in den Vordergrund rückt und schließlich mit starker Betonung die Staatsbahn bejaht, während jene die Errichtung einer Privatbahn noch beinahe als selbstverständlich und unproblematisch behandelt hatte. Mit der neuen Veröffentlichung hat *Nebenius* als erster in Deutschland ein ganzes Programm für den Aufbau eines deutschen, von den Einzelstaaten herzustellenden Staatseisenbahnnetzes aufgestellt. Vor allem aber hat er damit gewollt und erreicht, daß sein eigener Staat in Verwaltung und Ständen sich zu dem Staatsbahnsystem bekannte (Gesetz vom 29. März 1838). Für Baden ist er dadurch zu dem entscheidenden Eisenbahngestalter geworden.

Diese Stellung in der Eisenbahnfrage ist um so bemerkenswerter, als *Nebenius* schon seit 1831 nicht mehr amtlich mit der Leitung der Handels- und Verkehrsangelegenheiten im Finanzministerium befaßt, sondern als Direktor der Abteilung für höhere Schulen und Universitäten ins Ministerium des Innern übergetreten war. Seine Autorität wurde zwar von der Regierung auch danach so hoch eingeschätzt, daß sie ihn in die Kommission für die Prüfung der Bahnfrage entsandte. Sein Gutachten aber mußte ausdrücklich als persönliche Arbeit ihres Verfassers bezeichnet werden, ist nicht als Ansicht der Kommission den Ständen vorgesetzt worden. Und doch hat es hier „durchgeschlagen“ — wahrlich auch für den Verfasser ein durchschlagender Erfolg.

Das Gesetz vom 10. September 1842 über die Errichtung einer Eisenbahn-Schuldentilgungskasse ist ebenfalls durch *Nebenius* angeregt worden. Mit dieser Kasse ist die gesamte Finanzgebarung der staatlichen Eisenbahn- und Postverwaltung — vierzig Jahre vor dem preußischen, unzulänglichen Versuch gleicher Richtung — aus dem allgemeinen Staatshaushalt herausgelöst worden. Wie alle staatlichen Eisenbahnanleihen über die Kasse zu gehen haben, so fallen ihr auch zu deren

Verzinsung und Sitzung uneingeschränkt die Überschüsse zu. Nur mit etwaigen Defiziten der Betriebsrechnung wird der allgemeine Haushalt, der sie zu decken hat, jeweils berührt. So hat dieses Gesetz bis zum Jahre 1920, bis zum Übergang der einzelstaatlichen Staatsbahnen auf das Reich, in allem Wesentlichen unverändert bestanden; ein Beweis, wie treffend es schon den besonderen Verhältnissen des langgestreckten und so schmalen badischen Staatsgebietes angepaßt war.

Endlich hat *Nebenius* — durch einen Bericht an die erste Kammer — auch in die Verhandlungen, die mit dem Großherzogtum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt über die Main-Neckar-Bahn zu führen waren (1844), maßgeblich eingegriffen und die Zustimmung der badischen Stände herbeigeführt. Das war nicht zuletzt deshalb schwierig, weil diese neue Bahn nicht in der Spurweite der badischen Staatsbahnen (1,60 m), sondern in der schon damals in Deutschland vorherrschenden Spurweite von 1,435 m gebaut werden sollte und nun vorauszusehen war, daß auch das badische Netz mit erheblichen Kosten würde umgestellt werden müssen. *Nebenius* hatte seinerzeit erwartet, daß die technischen Vorteile der breiteren Spur, die heute von niemand mehr bestritten werden, auch im übrigen Deutschland zu deren Annahme führen würden. Er hatte sie nicht etwa, wie es z. B. bei der Planung der Leipzig-Dresdener Bahn immerhin erörtert worden war, in sein Programm aufgenommen, um dadurch den Anschluß an den Norden zu erschweren; was seiner ganzen Einstellung zum Zollverein und der Wertung, die er innerhalb dieses wirtschaftlichen Großbildes für die Eisenbahnen vorausgesehen hat, durchaus widersprochen hätte.

Baden war dann auch einer der ersten Staaten, der mit seinen Eisenbahnen dem Verband der preußischen Eisenbahndirektionen beizutreten wünschte und diesen zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (1847) ausgeweitet hat. Gegen Ende seines Lebens hat *Nebenius* noch die Wandlung der badischen Spurweite (1854) wie überhaupt die Anfänge der technischen Vereinheitlichung der deutschen Hauptbahnen zu sehen bekommen. Damit wurde auch die Grundlage für die Einschaltung Deutschlands in den internationalen Verkehr geschaffen — entsprechend der Prophezeiung, die *Nebenius* schon in seinem Zollvereinsbuch von 1835 ausgesprochen hatte: Deutschland, in der Mitte von Europa gelegen, werde von der Erleichterung des Handels um so reichlicheren Nutzen ziehen, „wenn es nicht schüchtern zurücktritt von großen Unternehmungen zur Erleichterung der Kommunikationen und zu diesem Zwecke seinen Nachbarn nach allen Hauptrichtungen des europäischen Verkehrs freundlich entgegenkommt“. Längst schon würden alle Eisenbahnverwaltungen viel darum geben, wenn es noch ausführbar

wäre, die Spurweite der Schienenwege vom ursprünglich englischen auf ein breiteres Maß auszuweiten. —

Von den beiden Mitgliedern einer deutschen Staatsverwaltung, über die noch nähere Angaben vorliegen, kommt dem braunschweigischen Finanzdirektor **Philipp August v. Amsberg**¹ das Verdienst zu, auf deutschem Boden die erste Staatsbahn geschaffen zu haben, die im Jahre 1838 eröffnete Strecke Braunschweig—Wolfenbüttel. An dem Staatsbahnsystem hat er als Leiter des gesamten Eisenbahnwesens seines Staates nicht nur unentwegt festgehalten; sondern er hat es auch verstanden, bei dem weiteren Ausbau mit starker Hand, und in diesen Geschäften alle anderen deutschen Staatsmänner, auch einen **Nebenius** überragend (so **Treitschke**), die parlamentarische Geltendmachung reiner Lokalinteressen auszuschalten, ein systematisch geplantes Staatsbahnnetz auch wirklich auszuführen.

Seinem weitsichtigen Eintreten gelang es deshalb, nach recht schwierigen Verhandlungen durch die Verträge mit Preußen und Hannover die Verbindung Magdeburg—Braunschweig—Hannover zustande zu bringen und dadurch auch die Grundlage für denjenigen Vertrag zu schaffen, durch den sich Hannover gegenüber Preußen zur Fortsetzung jener Linie bis nach Minden verpflichtete; ein Vertragswerk, das auch nördlich des Harzes Berlin mit den Westprovinzen verbinden sollte und erst in den siebziger Jahren durch die kürzere Strecke Berlin—Stendal—Hannover ergänzt worden ist. **Amsberg** war dann auch der Vertreter Braunschweigs, der im Jahre 1841 dessen Anschluß an den Deutschen Zollverein zur Tat hat werden lassen, in Braunschweig selbst ihn gegen eine starke Opposition in den Ständen durchdrückend. Beides zusammen, der aufeinander abzustimmende Eisenbahnbetrieb und das Vorgehen Braunschweigs, hat schließlich im Königreich Hannover jene Stimmung erzeugt, die trotz aller englischen Einflüsse auch diesen Staat und damit die Nordseeküste in den Zollverein hineingeführt hat.

Amsbergs Lebensbahn gleicht der des Preußen **Rother**. Geboren ist er am 17. Juli 1788 als Pfarrerssohn in einem mecklenburgischen Dorf nahe Rostock. Nach Durchlaufen einer kaufmännischen Lehre wurde er Schreiber an der (in Braunschweig gelegenen) Steuerverwaltung Oker im Königreich Westfalen, stieg bald zum Bürochef und dann zum Stellvertretenden Präsidenten (Kontrolladjunkt) auf. Die Freiheitskriege machte er bei einer braunschweigischen Truppe als Regimentsquartiermeister mit und ist von da ab im braunschweigischen Staatsdienst geblieben, von 1816 ab in der Finanzverwaltung und hier 1833 zum Leiter

¹ Vgl. **Kraiger**, Hundert Jahre Eisenbahn Braunschweig—Wolfenbüttel (in der Zeitschrift „Die Reichsbahn“, 1938, S. 1160 ff.); **Treitschke**, Bd. IV.

der Baudirektion, 1836 des gesamten Eisenbahnwesens erhoben. Am 1. Januar 1871, im Alter von 82 Jahren, hat er sich zur Ruhe gesetzt und ist noch in demselben Jahre am 9. Dezember in Bad Harzburg gestorben. Wiederum ein Beispiel, daß die Eisenbahnen auch auf sozialem Gebiete Neues herbeizwingen. —

Es bleibt noch als ein Eisenbahngestalter größeren Formats, dessen Wesensart und Eisenbahnleistungen einigermaßen bekannt sind, der „Wegbereiter der Frankfurter Eisenbahnen“, Dr. **Eduard Franz Souchay**¹. Am 15. Dezember 1800 in Frankfurt geboren, trat er nach juristischer Vorbildung in den Senat der Freien Reichsstadt ein und erhielt darin das Referat Verkehrswesen und Handel zugewiesen. In diesem hat er gegen starke Widerstände der älteren Senatoren erst die Konzession der Taunusbahn, deren erste Strecke Frankfurt—Höchst schon im Herbst 1839 eröffnet werden konnte, und dann die — für das Zustandekommen entscheidende — Mitwirkung Frankfurts an der Main-Weser- und der Main-Neckar-Bahn durchgekämpft; diese beiden mit solchen Schwierigkeiten, daß sie erst Mitte 1846 und Mitte 1849 mit ihren ersten Strecken fertiggestellt werden konnten. So hat Frankfurt es **Souchay** zu verdanken, daß es in seiner alten Stellung als Handelsvermittler zwischen Nord und Süd, West und Ost erhalten geblieben und nicht durch bayerische oder hessische Städte verdrängt worden ist. Was dies aber in der Stadtverwaltung selbst an Kämpfen gekostet hat, wird vielleicht am deutlichsten an der bald danach (1852) erfolgenden Weigerung des Senats, in Frankfurt die (von Köln aus geplante) Errichtung einer Aktienbank zu gestatten; was die Bank für Handel und Industrie in das benachbarte Darmstadt geführt hat.

Den Mut des Durchhaltens hat **Souchay** aus der Überzeugung genommen, daß den Eisenbahnen nicht nur eine wirtschaftliche, sondern namentlich auch eine hohe politische Bedeutung zukommen werde; sie würden „den Sturz der Kleinstaaten“ vorbereiten. Es konnte ihm daher eine etwas wehmütige Genugtuung sein, daß er den Eintritt dieses Sturzes (1866) noch selbst erlebt hat, wenngleich es seiner eigenen Vaterstadt die Selbständigkeit gekostet hat. Im Jahre 1872 ist **Souchay** in Frankfurt gestorben.

3. Wer in den anderen Staaten des Deutschen Bundes je die gestaltende Kraft für die Eisenbahnen gewesen ist, bedarf noch der aktenmäßigen Erforschung. Nur einige Namen können schon angeführt werden, ohne daß jedoch die Leistungen ihrer Träger ganz deutlich werden.

¹ Vgl. **Kastner**, Dr. Eduard Franz Souchay, ein Wegbereiter der Frankfurter Eisenbahn (in der Zeitschrift „Die Reichsbahn“, 1939, S. 933 fg.; gestützt auf eine handschriftliche Selbstbiographie, die im Stadtarchiv liegt und weiterer Erschließung harret).

Ein von Anfang an planmäßiges und dann auch durchgehaltenes Vorgehen ist nur noch in Württemberg zu beobachten. Hier hat der Staatsminister **von Schlayer** bei der Einbringung der ersten Eisenbahnvorlage in der Kammer der Abgeordneten im Jahre 1842 die Erklärung abgegeben: „Die Ausführung eines Systems von Eisenbahnen wäre zur Aufgabe der Staatsverwaltung zu machen, und zwar in Form eines unmittelbaren Staatsunternehmens; die Gründe, aus welchen die bedeutenderen Chausseen in unmittelbare Staatsverwaltung genommen sind, treten hier in verstärktem Maße ein“¹.

Auch die bayerische Regierung, welche schon die Strecke München—Augsburg in den Jahren 1839 und 1840 in eigener Verwaltung gebaut und daran die Linien Augsburg—Nürnberg—Hof und Augsburg—Lindau angeschlossen hat, ließ durch den Minister des Innern **von Abel** im Jahre 1846 vor dem Landtag erklären, daß „sie die Leitung der Eisenbahnen, deren Inhaber in gewissem Sinne Handel und Verkehr des Landes beherrschen, nie Privaten überlassen könnte“². Tatsächlich hat sie sich jedoch knapp ein Jahrzehnt später gezwungen gesehen, aus finanziellen Gründen doch nicht nur Privatgesellschaften zuzulassen, sondern sogar die Staatsbahnen in private Hände zu geben. Der Plan des Fürsten **Chlodwig Hohenlohe-Schillingsfürst**, des späteren Reichskanzlers, „eine Annäherung zwischen dem Norddeutschen Bunde und den süddeutschen Staaten durch Bildung einer eigenartigen Eisenbahngesellschaft herbeizuführen“³, ist zu klarer Ausgestaltung nicht gelangt und durch die bald darauf einsetzende straffe Verstaatlichung der bayerischen Bahnen eher erschwert als erleichtert worden.

Sachsen war ebenfalls durch Finanzschwierigkeiten an der Durchführung einer organischen Eisenbahnpolitik verhindert; bei der Leipzig-Dresdener Bahn tritt keiner der beteiligten Staatsbeamten als gestaltende Kraft hervor. So war es auch in Österreich. Hier⁴ hatte der Hofkammerpräsident **Freiherr von Kübeck** als derjenige österreichische Staatsmann, der die allgemeine Bedeutung der Eisenbahnen zuerst klar erkannt hat,

¹ Nach **Kittel**, Eisenbahnen und Staat in Deutschland (Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 713).

² Nach **Löwenstein**, Die Eisenbahnpolitik Bayerns bis zum Eintritt Deutschlands in die Weltwirtschaft, 1825—1890 (Archiv für Eisenbahnwesen 1927, S. 881 f.).

³ Nach **von der Leyen**, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck (Berlin, 1914, S. 131).

⁴ Nach **Sommer**, Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich (Archiv für Eisenbahnwesen 1938, S. 535 f.).

im Jahre 1840 eine grundsätzliche Wandlung der Anschauungen herbeigeführt und den Staatsbahngedanken scharf in den Vordergrund gerückt. Ihm war es gelungen, ein großzügiges und durchaus vom staatlichen Bedürfnis bestimmtes Bauprogramm aufzustellen, das dann im Dekret vom 23. Dezember 1841 zum Gesetz erhoben wurde: ein Netz von Staatsbahnen sollte sich über das gesamte Gebiet der österreichischen Reichshälfte und über Norditalien erstrecken. Auf sein Einwirken ist auch zurückzuführen, daß im Jahre 1845 (durch Hofdekret vom 10. Juli) die weitere Konzessionierung von Privatbahnen ausdrücklich abgelehnt worden ist. In der Tat hat dann auch der Staat zwischen 1841 und 1854 die Linien des *Kübeck* schen Programms (darunter die technisch so bedeutungsvolle *Semmeringbahn*) zum größten Teil erbaut und auch einige wichtige Privatbahnen angekauft. Im Jahre 1854 verfügte daher Österreich mit 1766 km über das damals größte Staatsbahnnetz Europas. Dann kam jedoch der Rückschlag mit elementarer Gewalt. Zum Teil vielleicht aus politischen Gründen, hauptsächlich aber dank der Überspannung der finanziellen Kräfte wurden in raschem Zuge sämtliche Staatsbahnen an eine Reihe von Privatgesellschaften verkauft, die mit Hilfe französischen Kapitals gebildet waren. Und grundsätzlich sind von 1854 ab bis 1880 nur noch Privatgesellschaften zugelassen worden.

Das Königreich Hannover endlich, wo der Oberbergrat *Grote* schon 1834 ein Buch „Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland“ unabhängig von *List* veröffentlicht hatte, ließ sich zunächst ganz und gar von der privaten Initiative treiben. Es hat sich dann zwar von 1841 ab — von den Verträgen ab, die es mit Braunschweig und Preußen über die Linien Braunschweig—Hannover—Minden abschloß — für das Staatsbahnsystem entschieden und dies auch durchgehalten. Aber nach wie vor hat es ohne einheitlichen Plan und mehr auf das Drängen der benachbarten Staaten als aus eigener Entschliebung tatsächlich gehandelt.

4. Berücksichtigt man nun, daß auch in Preußen auf den straffen Vertreter des Staatsbahngedankens von der *Heydt* der überzeugte Anhänger des Privatbahnsystems *Graf Itzenplitz* als verantwortlicher Träger der staatlichen Verkehrspolitik gefolgt ist, so zeigt sich die erste Hälfte jener hundert Jahre, die auf die napoleonische Zeit gefolgt sind, deutlich als eine Periode des Übergangs, in der die alten Grundsätze staatlichen Vorgehens ins Schwanken gekommen sind, ohne daß schon neue Richtlinien sich völlig durchsetzen können: **Merkan-tilismus und Freibeweglichkeit** streiten um die Herrschaft. Das preussische Zollgesetz vom 26. Mai 1818, das trotz aller seiner Schutz- und Finanzzölle den Grundsatz des „Freihandels“ (dieses Wort in seinem da-

maligen Sinne genommen) in die europäische Welt eingeführt und die Staatsgewalt aus der Aufgabe der wirtschaftlichen Gängelung der Untertanen herausgehoben hat, das dann die Grundlage des Deutschen Zollvereins und für dessen Außenhandelspolitik einschränkungslos die bestimmende Tendenz geworden ist, dieses Gesetz hat denn doch die Innenpolitik der deutschen Staaten nicht annähernd in gleichem Maße umgestülpt. Bedurfte es schon mehrerer Jahrzehnte, ehe sich auf dem Sondergebiet des gewerblichen Lebens der Grundsatz der privaten Freibeweglichkeit allgemein durchsetzen konnte, so haben sich die deutschen Staatsgewalten vollends im Bereich des Transportwesens stets ein starkes Maß von Einfluß vorbehalten, diese allgemeinste Grundlage allen wirtschaftlichen und sozialen Lebens nicht völlig dem privaten Streben überlassen. Aber begreiflich ist, daß ein solcher Gegensatz der Zielsetzungen sich in Zuckungen der Politik geltend gemacht und nicht nur vom Staat zu Staat, sondern auch innerhalb der einzelnen Staaten Unterschiede des staatlichen Verhaltens hervorgerufen hat.

Es sind dieselben Gegensätze, die sich auch in dem Vorgehen der Privatwirtschaftler in jenen Jahrzehnten ablesen lassen. Auf der einen Seite ein starkes Streben, frei von den staatlichen Fesseln der Vergangenheit ein selbständiges Unternehmertum zu betätigen und auch der Umwelt zu zeigen. Auf der anderen Seite aber doch noch ein Zagen, den privaten Besitz auf eigenes Risiko an so große Unternehmungen zu setzen, wie es die Eisenbahnen nun einmal aus technischer Notwendigkeit sind, und deshalb der Ruf nach staatlichen Garantien und selbst nach staatlicher Finanzhilfe.

Für die ungeheure Macht der merkantilistischen Tradition in Deutschland ist jedoch kennzeichnend geworden, daß in demselben Augenblick, in dem auf der privatwirtschaftlichen Seite die Unternehmungslust und die Kapitalkraft sich auch auf die Eisenbahnen ohne den staatlichen Rückhalt stürzen wollen, die Staatsgewalten endgültig dieses Sachgebiet ganz und gar an sich ziehen. Auf die Gründerzeit der Jahre 1871—1873 folgt unmittelbar die Verstaatlichung der Schienenwege und ihres Betriebes mit einer solchen Wucht, daß binnen wenig mehr als einem Jahrzehnt die tragenden Eisenbahnlinien aus der privaten in die Hand der Staaten übergegangen sind. Mit dem Schwanken hat es ein Ende; aber nicht zugunsten der neuen Richtung privater Freibeweglichkeit, sondern in der alten Richtung auf staatliche Beherrschung und Regelung wenigstens der Wirtschaftsgrundlagen. Dies ist das Kennzeichen der zweiten Teilperiode.

IV. Die Zeit der Staatsbahnen (1866—1914).

1 Die allgemeine Lage ist durch den preußisch-österreichischen Krieg und vollends durch die Aufrichtung des Deutschen Reiches auch für die Eisenbahnentwicklung von Grund aus gewandelt worden. Jener hat Preußen durch die Angliederung von Hannover, Holstein, Kurhessen, Nassau und Frankfurt eine Gestalt gegeben, die es zum schlechthin beherrschenden Staat Norddeutschlands gemacht und in seiner Eisenbahnpolitik gegenüber den noch verbleibenden Kleinstaaten dieses Gebiets völlig unabhängig gestellt hat; die wichtigsten Verbindungen zwischen den alten Kernlanden und den westlichen Provinzen verliefen nun ausschließlich oder doch so entscheidenden Teils auf preußischem Gelände, daß weder für den Bau neuer Linien noch für die Tarifgestaltung sich noch Hemmungen für ein selbständiges Vorgehen ergeben konnten. Preußens Einfluß ragte von da an auch tief nach Süddeutschland hinein, weil im Westen das Saargebiet ihm zugehörte und hiermit die nichtpreußischen Staaten des Südwestens umfaßt wurden. Als dann der Frankfurter Frieden (1871) mit Elsaß und Lothringen die französische Ostbahn in Reichsbesitz brachte, wurde dieser zwar im ersten Jahrzehnt betriebstechnisch von Straßburg aus selbständig verwaltet; die Bahnen waren jedoch nicht zu einem Eigentum der Reichslande gemacht worden, sondern blieben im Haushalt des Reiches selbst und unter der obersten Leitung des Reichskanzlers, hierdurch schon unter der ausschlaggebenden Macht Preußens. Seit 1871 hatte also Preußen den Verkehr des ganzen linken Rheinufer bis nach Basel hinauf in seiner Hand; was nicht nur der selbständigen Betriebs- und Tarifgestaltung der hessisch- und der bayerisch-pfälzischen Bahnen empfindlichen Abbruch tun sollte, sondern tief auch bis ins rechtsrheinische Bayern hinein für den ganzen Transitverkehr und folgeweise für den Gesamtverkehr von erheblicher Bedeutung war.

Hinzu kam, daß Art. 42 der Reichsverfassung den Bundesregierungen die Verpflichtung auferlegte, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten zu lassen, und daß Art. 45 ausdrücklich dem Reich, nicht den Bundesregierungen, die Kontrolle über das Eisenbahntarifwesen übertrug. Beides bedeutete zwar noch keineswegs eine restlose Vereinheitlichung der in Deutschland jeweils geltenden Eisenbahnpolitik; um so weniger sogar, als Bayern von all diesen Bestimmungen ausgenommen wurde. Aber es gab doch formal der Reichsverwaltung ein weitgehendes Kontrollrecht über die gesamte Eisenbahngesamtheit außerhalb Bayerns in die Hand; was durch die Errichtung des Reichs-Eisenbahnamtes (1873) bekräftigt wurde. Und wenn auch dieses Reichsamt zu einer wirklich nachhaltigen

Tätigkeit nie gekommen ist, fast nur in die Untersuchung von schweren Unfällen sich einschalten konnte, so hat es doch manche Verhandlungen zwischen den einzelstaatlichen Eisenbahnbehörden angeregt und vor allem schon durch sein Vorhandensein einen gewissen Druck ausgeübt, daß jener Art. 42 der Reichsverfassung nach und nach in die Wirklichkeit gesetzt wurde. So bedeutsame Unterlagen der Eisenbahnverwaltung, wie das Betriebsreglement und das Bahnpolizei-Reglement, sind schon 1874 und 1875 vom Bundesrat beschlossen worden und für das ganze Reichsgebiet alsbald in Kraft getreten; 1877 ist es gelungen, für den Güterverkehr ein einheitliches Tarifschema herauszubringen, dem in den achtziger Jahren auch die Vereinheitlichung der Normaltarifsätze gefolgt ist. Kurz: an die Stelle des geradezu chaotischen Zustandes, der von den Staaten her in den ersten Jahrzehnten sich allem Eisenbahnplanen entgegenstellte, ist seit 1866 in rascher Folge eine ausgesprochene Übersehbarkeit in die Betriebs- und Verkehrsvorschriften hineingetragen worden.

Nicht zuletzt dank den schon bestehenden Schienenwegen, die allenthalben durch die Erleichterung des Rohstoffbezuges und des Warenabsatzes die sich entfaltende Maschinenteknik in zahlreichen Gewerbebezügen zur Einführung kommen ließen und auch im Bereich des Transportwesens selbst mannigfache Kräfte für eine unmittelbar produktive Tätigkeit freigaben, die sogar in der Landwirtschaft namentlich des deutschen Ostens eine erhebliche Betriebsintensivierung vorteilhaft machten, und dank der gesteigerten Produktivität allen wirtschaftlichen Tuns war ferner die Kraft der Kapitalbildung in Deutschland auf ein Maß hinaufgehoben worden, daß neue Eisenbahnpläne nicht mehr auf die Hilfe ausländischer Kapitalisten zu warten brauchten, und daß auch die Kapitalhilfe der Staaten entbehrlich erschien. Dies machte sich bereits in den sechziger Jahren deutlich bemerkbar und wurde ins Übergroße, Ungesunde durch die Kriegsentschädigung gesteigert, die nach dem deutsch-französischen Kriege in allzu rascher Folge nach Deutschland hereinkam und hier die sogen. Gründerzeit (1871—1873) mit all ihren Schrecken hervorrief. Auf die Eisenbahnen warf sich das Gründungsfieber mit besonderer Heftigkeit. Dies hat naturgemäß bewirkt, daß einige der erst begonnenen Bauten nach dem Schwarzen Freitag von 1873 wegen des Ausfalls der noch ausstehenden Einzahlungen nicht vollendet werden konnten; die schon hineingesteckten Arbeitsleistungen und Materialien, Volkskapital also, müssen als mehr oder minder vertan gelten. Der größere Teil der neuen Bahnen ist jedoch, wie die Statistik der Eisenbahnlängen beweist, betriebsfähig geblieben und stellt daher trotz des Verlustes an privatem Kapitalbesitz, der sich aus dem Aus-

bleiben der Dividenden und selbst der Zinsen ergibt, eine Bereicherung des deutschen Gesamtwirtschaftskörpers dar; die in ihrem Kapitalaufbau entsprechend umgestalteten Unternehmungen, nach einem Konkurse also die neuen Erwerber, haben durch die darin liegende Ermäßigung des Anlagekapitals auf Kosten der alten Besitzer und Gläubiger den Vorteil davon gehabt. Dies waren in erheblichem Umfang die Staaten, die nun zu erheblich niedrigeren Preisen die Bahnen ankaufen und in den Besitz der Volksgemeinschaft bringen konnten. Eine Erleichterung der bald darauf einsetzenden Verstaatlichung ist eine der wichtigsten Folgen der scharfen Depression gewesen, die sich an den Katastrophentag anschloß.

Auch unmittelbar haben die Erscheinungen der Gründerzeit zu den Verstaatlichungen in hohem Grade beigetragen. Die große Eisenbahnuntersuchung, die noch im Jahre 1873 das preußische Abgeordnetenhaus durchgeführt hat, brachte in großer Zahl Vorgänge ans Tageslicht, wie sie in solcher Ungeheuerlichkeit kaum vermutet werden konnten. Hohe Beamte und Offiziere, Angehörige der Hocharistokratie und sonst Männer, denen eine Beteiligung an wilden Spekulationen nicht zugetraut werden sollte, hatten ihren Einfluß eingesetzt, den eigentlichen Gründern die erstrebten Bahnkonzessionen zu verschaffen, und dann durch Aktienübernahme sich einen Anteil an den erwarteten Gewinnen zu sichern gesucht. Das Ministerium hat zwar den Optimismus, mit dem regelmäßig der zukünftige Verkehr eingeschätzt wurde, auf einen erträglichen Grad zu dämpfen unternommen und war auch unsoliden Dividendenzahlungen entgegengetreten; aber nachhaltigen Erfolg hatte es nicht erzielt, da jede Vorausschätzung des Verkehrs mit allzu viel Unbekanntem rechnen muß und die vielfach geübten Verschleierungen sich auch nicht leicht durchschauen ließen. Und die Folge war — neben der Unmoral, die sich aus solchem Taumel notwendig ergibt — eine Forderung der älteren, solide geleiteten Bahnen auf Bewilligung einer starken Tarifierhöhung, damit sie von dem zügellosen Wettbewerb der neuen Gründungen nicht ebenfalls in den Abgrund gezogen würden; eine schwere Belastung also des gesamten Wirtschaftslebens. Die Befürchtungen der Staatsbahnverfechter hatten sich in vollem Umfang als nur allzu berechtigt erwiesen. Nichts hat dem Staatsbahngedanken in weitesten Kreisen des Volkes und erst recht bei den Regierungen soviel Anhängerschaft zugeführt wie die damals vor aller Öffentlichkeit aufgedeckten Mißstände und ihre Folgen. Damals ist auch Bismarck für das Ziel der Verstaatlichung gewonnen worden.

2. Die weitumfassende und rasche Verstaatlichung, die innerhalb der Jahre 1875—1885 auf dem Reichsgebiet und seit 1884 auch in Öster-

reich fast alle wichtigeren Schienenwege in den Besitz und Betrieb der einzelnen Staaten gebracht und für Privatkonzessionen von Hauptbahnen keinen Raum gelassen hat, bringt auch das private Unternehmertum auf deutschem Boden im Eisenbahnbereich ganz in den Hintergrund. Nur im Ausland kann es sich noch, geführt von den Großbanken, aus eigener Initiative und mit eigenem Risiko betätigen; wie denn die Entwicklung des rumänischen Eisenbahnnetzes mit dem Namen der Diskontogesellschaft und die der anatolischen Bahnen mit dem der Deutschen Bank sich verbindet, und wie auch sonst in der Welt deutsche Unternehmer zahlreiche Bahnen gebaut und betrieben haben. Wenigstens teilweise ist das vordem in deutschen Gesellschaften angelegte Privatkapital, das sich mit der Übernahme staatlicher Schuldverschreibungen nicht zufrieden geben wollte, in solche Unternehmungen abgewandert. Nicht immer zum Vorteil der Kapitalgeber, die wiederholt vielmehr in Konkurse der fremden Bahnen hineingerissen wurden. Aber im ganzen doch ein Mittel, deutsches Wesen und deutsche Kapitalkraft in der Welt zur Geltung zu bringen, und dadurch auch von allgemein-politischer Bedeutung.

Im Inland gaben nur die Neben- und Lokalbahnen noch ein Feld ab, auf dem sich privates Gestaltertum zu tummeln vermochte. Zumeist war es allerdings auch hier dadurch stark eingeengt, daß sich die Körperschaften der kommunalen Selbstverwaltung — in Preußen die Kreise und Provinzen — der Aufgabe, ihr Gebiet transportmäßig aufzuschließen, mehr und mehr zuwandten; man darf in diesem Sachbereich die statistisch ausgewiesenen Aktiengesellschaften nicht als einen Ausdruck für die Herrschaft des Unternehmertums nehmen, da jene Körperschaften weithin ihren Besitz in diese Rechtsform gebracht haben. Einige Privatunternehmer haben es jedoch verstanden, sich demgegenüber durchzusetzen und sogar aus dem örtlichen Bezirk ihres ursprünglichen Wirkens herauszutreten, an mannigfachen Stellen Deutschlands ihre Betriebe zu errichten und durchzuhalten. Unter ihnen kommt **Friedrich Lenz** (geb. am 9. November 1846 in Pflugrode, Kreis Naugard in Pommern; gest. 19. August 1930 im Kreis Schivelbein derselben Provinz) immerhin eine solche Bedeutung zu, daß er hier angeführt werden darf. Angefangen hat er als reiner Bauunternehmer, der in fremdem Auftrag die Bahnanlagen herstellt und mit dem Bahnbetrieb nichts zu tun hat; so war er bei der Berlin-Stettiner Bahn beteiligt, und so ist er ins Ausland und in die deutschen Kolonien gekommen. In Deutschland hat er aber von den achtziger Jahren an, als die preußische Staatsbahnverwaltung den Bau ihrer neuen Strecken in eigene Leitung nahm, in stetig

¹ Vgl. Pommersche Lebensbilder, herausgegeben von der Landesgeschichtlichen Forschungsstelle für Pommern, Bd. I (Stettin, 1934).

zunehmendem Maße auch Betriebsgesellschaften für Neben- und Kleinbahnen gegründet, die tatsächlich nichts anderes als Teile seines Stammunternehmens waren; vermutlich, um in ähnlicher Weise, wie es die großen Elektrizitätsfirmen mit Straßenbahnen hielten, für seinen Baubetrieb regelmäßige Beschäftigung zu sichern. Diese Seite seiner Betätigung ist dann mehr und mehr in den Vordergrund getreten und hat sich um die Wende des Jahrhunderts über ganz Deutschland erstreckt. Bis zu seinem Tode ist *Lenz* in diesen Tochterunternehmungen (z. B. der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft und den Badischen Lokalbahnen) der ausschlaggebende Leiter gewesen.

Solcher Konzerne von überörtlicher Bedeutung hat es im deutschen Lokal- und Nebenbahnwesen noch mehrere gegeben. Von ihren Begründern und Leitern ist jedoch nichts Näheres bekannt. Auch greifen einige so stark in das Gebiet der Straßenbahnen hinüber, daß sie kaum noch als Eisenbahnunternehmungen zu bezeichnen sind.

Aus dem engen Zusammenhang endlich, in dem die Frachten- und Fahrpreispolitik mit den Betriebsverhältnissen notwendig steht, ergibt sich als unvermeidliche Folge, daß seit der Durchführung der Verstaatlichung auch für die Tarifgestaltung keine maßgebenden Anregungen aus den Kreisen des privaten Wirtschaftslebens hervorgegangen sind. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Tarifkommission und die Landes- und Bezirks-Eisenbahnräte haben zwar sicherlich für die Behandlung einzelner Tarifpositionen den Verwaltungen wertvolle Dienste geleistet. An dem System haben sie aber keinen Anteil sich zu erringen gewußt, und grundsätzlich wichtigen Neuerungen, wie etwa der Entfernungsstaffelung zahlreicher Ausnahmetarife, haben sie oft genug nur den Widerstand der Interessenten entgegengestellt. Ein Tarifgestalter ist jedenfalls nicht in ihnen erstanden.

So ist denn das Schwergewicht für die Leitung der Eisenbahnangelegenheiten, das in der ersten Hälfte der hundert Jahre bei den Privatwirtschaftern lag, in der zweiten Hälfte ganz scharf auf die staatlichen Verwaltungen gerückt.

3. An erster Stelle — wie selbstverständlich, wenn er sich persönlich die Regelung einer Sache vorgenommen hat — ist **Bismarck** zu nennen¹. Er hat schon als junger Abgeordneter ein tiefes Verständnis für die politisch-militärische Bedeutung des neuen Transportmittels bekundet und sich demgemäß mit jener Schärfe, die er damals liebte, für den staatlichen Bau der Ostbahn im Vereinigten Landtag eingesetzt. Im Jahre 1866 ist in den preußisch-bayrischen Friedensvertrag auf seine Ver-

¹ Vgl. von der Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck (Berlin, 1914).

anlassung die Vereinbarung aufgenommen worden, „den Personen- und Güterverkehr auf den Eisenbahnen möglichst zu fördern, namentlich die Konkurrenzverhältnisse in angemessener Weise zu regeln und so den den allgemeinen Verkehrsinteressen nachteiligen Bestrebungen der einzelnen Verwaltungen entgegenzutreten; ferner sollen die durch die allgemeinen Verkehrsinteressen gebotenen Grundsätze aufgestellt werden und jede im allgemeinen Interesse begründete neue Eisenbahnverbindung soll zugelassen und soviel als möglich gefördert werden“. Vor allem hat er im Jahre 1867, zugleich einer volkstümlichen Forderung nachgebend, aus dem Verfassungsentwurf der Paulskirche die Bestimmung, daß die Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollten, in die Verfassung des Norddeutschen Bundes aufgenommen; von wo sie in die Reichsverfassung von 1871 als der viel angezogene und bald wichtig werdende Art. 42 übergegangen ist.

In der Formulierung dieses Artikels zeigt sich aber noch eine starke Vorsicht gegenüber der damals bestehenden Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens: die Aufgabe, die den Bundesregierungen gestellt wird, geht nur auf ein „Wie“ und noch nicht (wie nach der Reichsverfassung von 1919) auf ein „Als“ ein einheitliches Netz; es soll also nicht schon auf eine Zusammenfassung aller deutschen Bahnen allgemeiner Bedeutung in eine formal-einheitliche Verwaltung hingearbeitet werden, und es soll Sache der Bundesregierungen bleiben, jener Aufgabe nachzugehen. Als dann aber die üblen Erscheinungen der Gründerjahre sich immer stärker geltend machten, ist Bismarck einen Schritt weiter gegangen. Er hat aus dem Art. 42 für die Reichsregierung das Recht abgeleitet, für die Durchführung der tatsächlichen Vereinheitlichung zu sorgen und darüber zu wachen, daß die einzelstaatlichen Regierungen die entsprechenden Maßnahmen trafen. Aus seiner Initiative und unter seinem persönlichen Drängen ist es im Jahre 1873 zur Errichtung des Reichs-Eisenbahnamtes gekommen. Ebenso war er es, der im Jahre 1876, als sich das Ungenügende der Reichskontrolle herausgestellt hatte, gegen starken Widerstand des preußischen Finanzministers Otto Camphausen¹ in Preußen das Gesetz durchgedrückt hat, wonach die Staatsregierung ermächtigt wurde, die im Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnen an das Reich zu verkaufen; ein Vorgang, der

¹ Otto Camphausen — nicht zu verwechseln mit dem (oben behandelten) Ludolf Camphausen — war nicht, wie dieser, aus der Privatwirtschaft hervorgegangen, hatte vielmehr die regelmäßige Laufbahn des Staatsbeamten durchlaufen und war, wie sovieler Beamte seiner Generation, ein scharf ausgeprägter Freihändler, der von wirtschaftlicher Betätigung der Staatsgewalt nichts wissen wollte.

nach Bismarcks offen ausgesprochener Absicht nur den Anfang für die Errichtung eines allumfassenden Reichsbahnnetzes bilden sollte.

Zur Ausführung dieses Gesetzes ist es nicht gekommen. Die Einzelstaaten wehrten sich gegen eine solche Erweiterung der Reichsgewalt, die ja in der Tat einen tiefen Eingriff in ihre Eigenstaatlichkeit bedeutet hätte, und ließen keinen Zweifel darüber, daß sie im Bundesrat gegen ein Ankaufsrecht des Reiches stimmen würden. Bayern und Sachsen beschleunigten außerdem die Verstaatlichung der Eisenbahnen ihres Bereichs, um jeden Ankauf der Privatbahnen dem Reich unmöglich zu machen. Auch im Reichstag war zum mindesten mit einer starken Opposition zu rechnen. So gab Bismarck dem preußischen Vorgehen weiter keine Folge. Es war einer jener Fehlschläge, die der Reichsgründer in den siebziger Jahren in seinem Streben erlebt hat, dem Reich eine über die Verfassung hinausgehende Selbständigkeit und Eigenmacht zu verschaffen.

Unverzüglich warf nun Bismarck — gestützt auf eine Anregung, die schon Ende 1875 aus eigener Initiative Kaiser Wilhelm I. in einem persönlichen Handschreiben gegeben hatte —, das Steuer herum und bereitete die Verstaatlichung der preußischen Bahnen für den Staat Preußen vor. Die erste Handlung dieser neuen Richtung, die nach außen trat, war die Abberufung Maybachs von dem Amt des Präsidenten des Reichseisenbahnamts und seine Ernennung zum Unterstaatssekretär im Handelsministerium, in der für die Eisenbahnfragen damals zuständigen Behörde; sie ist schon am 1. März 1877 wirksam geworden. Ein Jahr darauf wurde Maybach zum Chef dieser Behörde ernannt, und im Jahre 1879 kam es zur Bildung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, dem die Eisenbahnangelegenheiten wie überhaupt das Transportwesen unterstellt wurden; wieder war es Maybach, der an die Spitze des Ministeriums gestellt wurde. Im Reichseisenbahnamt aber wurde die Stellung des Präsidenten nicht wieder besetzt; bis in den Anfang der neunziger Jahre, bis in die Zeit des Reichskanzlers Caprivi blieb die Leitung dem stellvertretenden Präsidenten überlassen. Auch die Enthebung von Otto Camphausen vom Posten des Finanzministers (1878), obschon der Hauptsache nach aus dem beabsichtigten Wandel der Zollpolitik begründet, hängt mit dem Plan der Eisenbahnverstaatlichung zusammen. Im Jahre 1879 ist dann auch in der Tat die erste Gesetzesvorlage über den Erwerb einiger Privatbahnen durch den Staat dem Preußischen Landtag zugeführt worden, und bald folgte eine zweite; bis zum Jahre 1885 sind die meisten der preußischen Privatbahnen in Staatsbesitz übergegangen. Und wenn auch Bismarck bei der Behandlung dieser Gesetze nicht persönlich hervorgetreten ist, ihre Ver-

tretung vor Parlament und Öffentlichkeit vielmehr allein Maybach überließ, so besteht doch kein Zweifel, daß er die Grundlinie des ganzen Vorgehens gezogen und hinter den Kulissen auch seinen Einfluß für die Durchführung eingesetzt hat. Mit wenigen seiner Ministerkollegen hat Bismarck während der ganzen Zeit der gemeinsamen Amtsführung in so ausgeprägter Übereinstimmung gestanden wie mit dem Verstaatlicher der preußischen Bahnen.

Das Jahr 1879 hat jedoch noch einen zweiten formalen Schritt gebracht, der auf Bismarcks tatsächliche Absichten ein recht helles Licht wirft: die Bildung des besonderen Reichsamtes für die Verwaltung der elsass-lothringischen Bahnen und die Übertragung von dessen Leitung an den preußischen Minister für öffentliche Arbeiten, zuerst also an Maybach. Hiermit wurde Preußens Einfluß auf den Südwesten des Reiches in aller Form festgelegt, ein unmittelbares Zusammenarbeiten der preußischen und der Reichsbahnen gesichert. Von Eydtkuhnen an der preußisch-russischen Grenze bis Basel konnte Preußen ebenso die Verkehrslenkung wie die — immer stärker betonte — Tarifpolitik ohne überstaatliche Verhandlungen bestimmen; und dies bedeutete nicht weniger, als daß die anderen Bundesstaaten im wesentlichen nach dem preußischen Vorgehen sich richten mußten. Was Bismarck mit der Errichtung des Reichseisenbahnamtes erstrebt, aber nicht erreicht hatte, das ist auf diesem anderen Wege dank dem preußischen Schwergewicht Ereignis geworden: der Vereinheitlichung des Gütertarif-Schemas ist die Gleichheit der Regeltarif-Sätze noch in den achtziger Jahren, unter Bismarcks Reichskanzlerschaft gefolgt, und auch die Personen-Fahrpreise sind trotz verschiedener Klasseneinteilung rasch auf den gleichen Stand gebracht worden. Der Einfluß Preußens war von da ab so stark, daß die süddeutschen Staaten z. B. im Jahre 1894 die Aufhebung des ihnen schädlich erscheinenden Getreidestaffeltarifs nicht durch eigene Eisenbahntarif-Maßnahmen, sondern nur dadurch erreichen konnten, daß sie ihre Zustimmung zum deutsch-russischen Handelsvertrag von solcher Aufhebung abhängig machten, und daß am Ende des Jahrhunderts, nachdem man jahrelang unter der formalen Leitung des Reichseisenbahnamtes über die Dauer der Rückfahrkarten verhandelt hatte, das selbständige Vorgehen der preußischen Staatsbahnverwaltung binnen fünf Tagen in ganz Deutschland die Verlängerung auf 45 Tage gebracht hat.

Was Bismarck zum Anhänger des Staatsbahngedankens gemacht hat, ist in der Rede, die er im Preußischen Abgeordnetenhaus zur Einführung der Gesetzesvorlage über den Verkauf der preußischen Bahnen an das Reich am 26. April 1876 gehalten hat, mit der ihm eigenen wunder-

vollen Plastik zum Ausdruck gekommen. „Wir sind in bezug auf den Eisenbahnverkehr in eine Lage geraten, wie sie sonst seit dem Mittelalter in Deutschland nicht eigentümlich war. Wir haben in ganz Deutschland, glaube ich, 63 verschiedene Eisenbahnprovinzen. Das ist fast zu wenig gesagt; sie sind selbständiger als Provinzen, Eisenbahnterritorien möchte ich sagen — von denen vielleicht 40 auf Preußen kommen. Jede dieser territorialen Herrschaften ist mit den mittelalterlichen Rechten des Stapelrechts, des Zoll- und Geleitwesens und der Auflagen auf den Verkehr nach Willkür zugunsten ihres Privatsäckels vollständig ausgerüstet, ja selbst mit dem Fehderecht . . . Die Eisenbahnen sind aber nach meiner Überzeugung viel mehr für den Dienst des Verkehrs, als für den Dienst der Finanzen bestimmt.“ Auch vom Raubrittertum der Privatbahnen hat er gelegentlich gesprochen und von der Unmöglichkeit, eine sachgemäße Schutzzollpolitik zu betreiben, so lange die Privatbahnen durch ermäßigte Einfuhrtarife die Preiswirkung jedes Zolls hinfällig machen könnten. Eine gemeinwirtschaftliche Tarifbildung war also das Hauptziel, das er erreichen wollte.

In jener Rede klingt aber noch ein zweiter Beweggrund leise an. Nachdem er den „Dienst des Verkehrs“ als wichtigste Aufgabe bezeichnet hat, fährt er nämlich fort: „daß sie (die Eisenbahnen) dabei nicht finanzielle Vorteile bringen sollten, wäre eine Torheit . . . die nicht-preußischen Staatsbahnen . . . dienen bereits in der Hauptsache den öffentlichen Verkehrsinteressen, nebenher den Finanzinteressen dieser Staaten, also jedenfalls öffentlichen Zwecken.“ Soll es ohne Absicht gewesen sein, daß die finanziellen Vorteile gerade in diesem Zusammenhange erwähnt werden? Das ist um so unwahrscheinlicher, als Bismarck in jenen Tagen gerade die finanzielle Verselbständigung des Reiches zu betreiben anfing. Er wollte seine Gründung, wie er es bei der Behandlung der Schutzzollvorlage von 1879 ausgedrückt hat, aus der Rolle eines „Kostgängers der Bundesstaaten“ herausheben und eher umgekehrt zur Stärkung des Reichsgedankens dem Reiche regelmäßige Einnahmequellen in solcher Höhe öffnen, daß es daraus Überschüsse noch an die Einzelstaaten abführen könnte. Dies war der Sinn des von ihm geplanten Tabakmonopols (1878) und ebenso des in das Zollgesetz von 1879 eingefügten Getreidezolles; auch bei diesem daran deutlich erkennbar, daß er dank seiner Niedrigkeit (10 M Zoll bei 250—300-M Preis des zollfreien Roggens und Weizens) eine nennenswerte Erhöhung des Inlandspreises garnicht bringen konnte, daß aber das Finanzergebnis gerade bei niedrigem Zoll und entsprechend wenig behinderter Einfuhr besonders hoch werden mußte. Im Bundesrat war aber die Stimmung genau entgegengesetzt. Dort wurde die Eigenstaatlichkeit der Einzel-

staaten betont und dem Reiche das Erreichen der vollen Suveränität bewußt vorenthalten. Die Einzelstaaten wollten vor allem die Finanzmacht in der Hand behalten, und auch für Preußens Finanzminister **Camp-hausen** war für die ablehnende Haltung, die er gegenüber dem Plan eines Eisenbahnverkaufs an das Reich ursprünglich bekundet hatte und tatsächlich auch nach der Annahme des Gesetzes beibehielt, durchaus entscheidend, daß er diese Finanzquelle für Preußen bewahren wollte. Im Reichstag hat sich später, bei der Beratung des Zollgesetzes von 1879, in der sogen. Frankensteinschen Klausel gezeigt, daß bei anderer Begründung im Ergebnis dieselbe Abneigung herrschte, die Reichsverwaltung finanziell auf eigene Füße zu stellen. Das dürfte für **Bismarck** Grund genug gewesen sein, diese Seite seines Planens nicht irgendwie zu betonen und nur leise anzudeuten, daß sich für das Reich aus der Übernahme der Eisenbahnen vielleicht auch „finanzielle Vorteile“ ergeben könnten. Der Hinweis aber auf die Dienste, welche die Staatsbahnen bereits den Finanzinteressen der Einzelstaaten geleistet hätten, läßt darauf schließen, daß **Bismarck** bei dem schon damals angedrohten Vorgehen Preußens ebenfalls an eine Vermehrung der Staatseinnahmen gedacht hat; und diese Vermutung findet eine Bestätigung darin, daß unter seiner Ministerpräsidentschaft das sogen. Eisenbahn-Garantiesgesetz vom 27. März 1882 ergangen ist, das den Reinertrag der Staatsbahnverwaltung grundsätzlich zur Deckung allgemeiner Ausgaben bestimmt und dem Finanzminister einen starken Einfluß auf die Eisenbahnverwaltung einräumt. Eine klare Äußerung **Bismarcks** liegt jedoch weder für die geplanten Reichsbahnen noch für die preußischen Staatsbahnen vor¹, wie er überhaupt nach 1879 nicht mehr amtlich in der Verstaatlichungsfrage hervorgetreten ist. —

4. Diese Zurückhaltung konnte sich **Bismarck** leisten, weil er in **Albert Maybach** (geb. 29. November 1822 in Haus Abdinghof bei Werne in Westfalen, gest. 21. Januar 1904 in Berlin) den Fachminister gefunden hatte, der restlos mit ihm in den Zielen übereinstimmte und sich auch in allen wichtigen Fragen mit ihm in engster Fühlung hielt. **Maybach**² war nach juristischer Laufbahn im Jahre 1852 in die staatliche Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn eingetreten und so ausgeprägt Staatsbeamter, daß er sowohl den ihm angebotenen Eintritt in die Direktion der Rheinischen Bahn als auch den Posten eines Leiters der

¹ Hierauf stützt von der Leyen seine abweichende Meinung, daß die Finanzfrage nicht die leiseste Rolle in **Bismarcks** Plänen gespielt habe, daß von ihr nie die Rede gewesen sei.

² Vgl. **Jungnickel**, Staatsminister von **Maybach** (Berlin-Stuttgart 1910).

Warschau-Wiener Bahn und später den eines Vorsitzenden der Krupp'schen Prokura (Direktion) trotz sehr günstiger Bedingungen abgelehnt hat. Schon im Jahre 1855 kam er bei der Oberschlesischen Bahn als staatliches Mitglied von deren Verwaltungsrat in scharfen Gegensatz zu den privaten Interessen, und nicht zuletzt auf seine Berichte hin ist es im Jahre 1857 zur staatlichen Verwaltung dieser Bahn gekommen; ihm wurde denn auch die Leitung übertragen. Die Stellung eines Vortragenden Rats im preußischen Handelsministerium sagte ihm offenbar nicht recht zu; er hat sie nur von Ende 1858 bis zum Herbst 1863 innegehabt und ist dann als Vorsitzender der Ostbahndirektion wieder in die Praxis des Eisenbahnlebens zurückgetreten. Im Jahre 1867 wurde ihm die Leitung der preußisch gewordenen Hannoverschen Staatsbahnen anvertraut; eine Aufgabe, die ebensoviel Tatkraft wie Takt erforderte. Im Jahre 1873 ist er wiederum zu einer neuen Aufgabe berufen worden: zur Führung der im Handelsministerium neu errichteten Abteilung für die Beaufsichtigung der Privatbahnen; auch dies eine Aufgabe, die nach dem Verlauf der (oben erwähnten) Eisenbahnuntersuchung als besonders heikel gelten mußte. Schon im folgenden Jahr trat er dann an die Spitze des Reichseisenbahnnamts als dessen zweiter Präsident, um diese Behörde mit mehr Initiativkraft zu erfüllen, als sein Vorgänger ihr hatte einflößen können. Aber auch M a y b a c h mußte bald erkennen, daß dieses Reichsamt „bitten mußte, wo es sollte befehlen können“, und hat durch seine Berichte starken Einfluß auf B i s m a r c k s Entschluß ausgeübt, die Eisenbahnen Deutschlands in Reichsbesitz oder wenigstens in den Besitz des preußischen Staates zu bringen. Als Unterstaatssekretär im Handelsministerium (1877) und als Handelsminister (1878) hat er vollends in dieser Richtung sich geltend gemacht.

So war es geradezu eine Selbstverständlichkeit, daß ihn B i s m a r c k an die Spitze des neuerrichteten Verkehrsministeriums (Ministerium für öffentliche Arbeiten) stellte (1879). Damit fiel ihm die Durchführung der preußischen Verstaatlichung zu. Diese Aufgabe lag seinem Wesen um so näher, als er nicht nur als echter Staatsbeamter die in den Eisenbahnen liegende Macht nicht in privaten Händen wissen wollte, als er vielmehr auch von dem tiefen Mißtrauen des Beamten gegen die Börse und ihre Spekulationen erfüllt war: gleich in der ersten Rede, die er vor der Volksvertretung zur Einführung des Verstaatlichungsgesetzes gehalten hat, ist von ihm die zum geflügelten Wort gewordene Bezeichnung der Börse als eines „Giftbaumes“ geprägt worden. Dem Ziel ist er dann auch mit solcher Tatkraft nachgegangen, daß schon um die Mitte der achtziger Jahre die meisten und wichtigsten Privatbahnen vom Staat angekauft waren, und daß gegen Ende seiner Amtszeit (31. März 1891)

23 500 km Schienenwege (zumeist Hauptbahnen, gegen 4000 km am 1. Januar 1876), d. h. fast 95 % aller preußischen Vollbahnen auf den Staatsbesitz und nur 1700 km (meist Nebenbahnen) auf den privaten Sektor entfielen. Fast 3 Milliarden Mark waren zwischen 1879 und 1891 vom Staate auf den Erwerb jener Bahnen verwandt worden; zu größtem Teil im Umtausch von Staatsschuldenverschreibungen gegen die Aktien und durch Übernahme der noch ausstehenden Bahnobligationen, zu geringem Teil durch zusätzliche Barzahlungen. Am 1. Juni 1891 ist der als Minister geadelte M a y b a c h aus dem Dienst geschieden.

Gleich mit dem ersten Verstaatlichungsakt von 1879/80, der rd. 500 km Streckenlänge umfaßte, ergab sich die Notwendigkeit, die bisher bestehende Organisation des Staatsbahnbesitzes gemäß den neuen Verhältnissen umzuwandeln. Mit dem 1. April 1880 bereits ist eine völlige Neugestaltung ins Leben getreten, und zwar in einer Form, die etwas von M a y b a c h s Wesen erscheinen läßt. Auf der einen Seite wurde die Zahl der Direktionen, die bisher gemäß der örtlichen Zersplitterung des Staatsbahnbetriebes verhältnismäßig hoch war, trotz der starken Erweiterung des Gesamtnetzes von 4000 auf 9000 km nicht nur nicht vergrößert, sondern von 10 auf 7 herabgesetzt; das bedeutete, daß den einzelnen Behörden und ihren Präsidenten je ein ziemlich weiter Raum unterstellt wurde, in dem sie sich wirksam betätigen und die bisher getrennt operierenden Bahnen zu neuer Einheit zusammenfassen sollten, daß also das Verantwortungsgefühl und mit ihm die Verantwortungslust auf breiter Grundlage gesteigert wurde. Andererseits erhielten aber die neu errichteten Betriebsämter, die je nur einen kleinen Bezirk umfaßten, für die Regelung der örtlichen Bedürfnisse einen recht hohen Grad von Selbständigkeit zugewiesen, und auch sie wurden (im Unterschied von den früheren Eisenbahn-Kommissionen) von der kollegialen auf die Einzelleitung umgestellt; was ihre Schlagkraft und die Verantwortungsfreudigkeit ihrer Vorsteher steigern sollte. Wie er selbst die Stellungen stets vorgezogen hatte, in denen er Gelegenheit zu eigenverantwortlichem Handeln finden konnte, so wollte er auch seinen Untergebenen möglichst zahlreich die Aussicht öffnen, in selbständigen Entschlüssen ihr Wollen und ihr Können zu erweisen. Mit der zunehmenden Verstaatlichung ist die Zahl der Direktionen und erst recht der Betriebsämter naturgemäß erhöht worden. Das System hat aber bis 1896 gehalten.

Eine zweite organisatorische Aufgabe hat M a y b a c h mit der Errichtung des preußischen Landeseisenbahnrats und der Bezirksräte aufgegriffen und auf gesetzlichen Boden (1882) gestellt. Er führte hiermit einen Gedanken weiter aus, dem er bereits als Präsident des Reichseisenbahnamts hatte Geltung verschaffen wollen, mit dem er jedoch damals

nicht durchgedrungen war. Es ging ihm darum, nicht nur die Kenntnis und die Erfahrungen der unmittelbar im Wirtschaftsleben stehenden Männer für die Staatsbahnverwaltung nutzbar zu machen, sondern auch umgekehrt in die wirtschaftliche Praxis die Anschauungen und Absichten der Verwaltung hineinzutragen. Die Vorlagen, die namentlich über Tarifänderungen dem Landeseisenbahnrat gemacht worden sind, und die Protokolle über die anschließenden Verhandlungen gehören zum wertvollsten Material, das es über die tatsächlichen Wirtschaftsverhältnisse Deutschlands gibt, und haben wesentliches dazu beigetragen, daß sich in der Wirtschaftspraxis mehr und mehr das Verständnis für die Tarifpolitik der preußischen Staatsbahnverwaltung ausgebreitet hat.

Neben zahlreichen Einzelheiten, wie sie gerade in der ersten Zeit der großen Verstaatlichungen notwendig wurden, fallen noch unter M a y b a c h s Verantwortung vor allem die großen Arbeiten, die in den achtziger Jahren zur Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen und zur Herstellung neuer Kanäle begonnen worden sind. Je eine Denkschrift vom 3. November 1879 und vom 27. Oktober 1880 stellt für die großen und für die kleinen Wasserläufe die Aufgabe im einzelnen fest; im Jahre 1882 folgt der Gesetzentwurf über den Dortmund-Ems-Kanal, im Jahre 1886 der erweiterte Gesetzentwurf über diesen und den Oder-Spree-Kanal. An solchem Vorgehen ist von besonderer Bedeutung, daß M a y b a c h an dem Plan eines Dortmund-Ems-Kanals festhält, obwohl sein erster Entwurf vom Landtag abgelehnt worden ist; ein Zeichen, daß die Förderung der Binnenschifffahrt nicht etwa auf einen Druck der Volksvertretung zurückzuführen ist, die damit dem drohenden Eisenbahnmonopol hätte vorbeugen wollen. In der Welt steht vielmehr einzigartig da, daß dieselbe Staatsverwaltung, die das gesamte Eisenbahnnetz in sich aufzunehmen begann, in derselben Zeit auch den natürlichen und sogar den künstlichen Wasserstraßen ein gesteigertes Maß von Beachtung und von finanziellen Aufwendungen gewidmet hat. Wenn in Frankreich um dieselbe Zeit dasselbe geschah, so nur deshalb, weil die Staatsgewalten auf andere Weise wie durch den erhöhten Wettbewerb der Fluß- und Kanalschifffahrt die Monopolmacht der Privatbahnen nicht brechen konnten. In Preußen war von solcher Zielsetzung keine Rede. Er war vielmehr der Plan gegenseitiger Ergänzung, der hier zur gleichzeitigen Aufnahme der Eisenbahnverstaatlichung und der Schifffahrtförderung geführt hat. Und sicherlich hat darin ein Beweis gelegen, daß M a y b a c h , der mit ganzer Seele an den Eisenbahnen hing und in ihrer Verwaltung wie im Kampf um ihre Gestaltung groß geworden war, dennoch sich nicht nur einseitig um sie gekümmert hat, daß er Verkehrs- und nicht nur Eisenbahnminister sein wollte.

Darüber hinaus hat **Maybach** sich als Minister der öffentlichen Arbeiten durch die rege Förderung erwiesen, die er dem Bergbau ebenso wie dem staatlichen Bauwesen hat angedeihen lassen. Mehr wollte er jedoch nicht sein: die Ernennung zum Stellvertreter des Ministerpräsidenten, wozu ihn **Bismarck** gern gemacht hätte, hat er abgelehnt. Auch darin war er ein echter Beamter, daß er noch als Minister in seinem „Ressort“ aufging und für die allgemeine politische Linie keine unmittelbare Mitverantwortung übernehmen wollte. —

Der Nachfolger Maybachs, **Carl Thielen**, hat seinen Namen mit zwei Maßnahmen verbunden, die beide für den Aufbau des deutschen Eisenbahnwesens von ganz wesentlicher Bedeutung geworden sind. Und für beide war er keineswegs nur der formell verantwortliche Minister, der die Handlungen seiner Untergebenen deckte. Er hat sie vielmehr von den ersten Anfängen des Planens an in ihrer Richtung bestimmt und unablässig durch entschlußkräftiges Eingreifen gefördert¹. Für sein Wesen ist kennzeichnend, daß die eine dieser Neuerungen ebenso ausgeprägt nach innen, in das Gefüge der preußischen Staatsbahnen, wie die andere nach außen über Preußen hinaus gerichtet war.

Die erste Aufgabe, deren Lösung er sich als Minister vornahm, war eine Neuordnung der Staatsbahnverwaltung. Für das immer größer werdende Netz der staatlichen Schienenwege erwies sich der Aufbau, wie ihn **Maybach** geschaffen hatte, um so stärker als nicht schlagkräftig genug, als zugleich der Verkehr auf den Bahnen zu einem nie vorauszusehenden Umfang angeschwollen war und mit weiterer Steigerung gerechnet werden mußte; machten sich doch seit 1893, zwei Jahre nach **Thielens** Amtsantritt, die Anzeichen bemerkbar, daß das deutsche Wirtschaftsleben die Stagnation der achtziger Jahre bald überwinden werde, und für den neuen Aufschwung galt es, die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen rechtzeitig bereit zu machen. Nach gründlichster Vorbereitung, an der namentlich der spätere Eisenbahndirektions-Präsident **Seydel** und der spätere Verkehrsminister **Hoff** beteiligt waren, ist zum 1. April 1896 die neue Ordnung eingeführt worden. **Hoff**, der sich zu seinen eigenen Leistungen mit berechtigtem Stolz bekennt, erklärt lange nach dem Tode **Thielens** diesen für den „wirklichen Schöpfer der Neuordnung“ und die Tat für „würdig, an die Seite des Werkes von **Maybach** zu treten“².

¹ Vgl. **Hoff**, Erinnerungen aus Leben und Arbeit (Berlin, ohne Jahr, vermutlich 1931); **Röll**, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens Bd. 9 (2. Aufl., Wien, 1921).

² **Hoff**, a. a. O. S. 66.

Das Ziel der neuen Gestaltung¹ war auf der einen Seite eine derartig scharfe Straffung des inneren Dienstes, daß das Ministerium, das von jeher nicht nur eine Kontrolle auszuüben hatte, seiner maßgeblichen Aufgabe einer obersten Leitung des gesamten Vorgehens auch in der Tatsächlichkeit der gesteigerten Ansprüche noch voll genügen könne, und daß andererseits die nachgeordneten Behörden mit dem Wirtschaftsleben und seinen Verkehrsbedürfnissen in noch engere Fühlung kämen als bisher und hierfür Bewegungsfreiheit genug erhielten, auch neuen Ansprüchen rasch sich anzupassen. Jenes sollte durch einen Ausbau der innerdienstlichen Berichterstattung erreicht werden, der jeweils der obersten Leitung die klare Übersicht über die tatsächlichen Leistungen des Gesamtbetriebes nach der Verkehrsseite ebenso wie nach dem finanziellen Stande gibt, ohne doch die unteren Stellen mit umständlichen Sondererhebungen zu belasten. Dieses ist durch eine starke Vermehrung der Direktionen (auf 20) und die entsprechende Verkleinerung der einzelnen Direktionsbezirke unter Aufhebung der bisher selbständigen Betriebsämter angesteuert worden, während zugleich für die verschiedenen Zweige der Verwaltung je besondere Unterämter mit weitgehender Selbständigkeit den Direktionen nachgeordnet wurden. Das Ziel *Maybachs*, Straffheit der Verkehrs- und Betriebsführung mit der Pflege des Selbständigkeitsmomentes zu vereinigen, ist also wirksam geblieben, aber auf eine erheblich breitere Unterlage gestellt und namentlich für die jüngeren Beamten schon erreichbar gemacht worden. Eine Einzelheit, für die es eine Parallele wohl nur im preußischen Finanzministerium schon gab, ist von starker sozialer Bedeutung: wie dort seit *Rother* zwei Ratsstellen von Beamten des mittleren Dienstes zu besetzen waren, so hat die neue Ordnung der Eisenbahnverwaltung in jeder Direktion und im Ministerium je eine Mitgliedsstelle eben dieser Beamtengruppe vorbehalten; *Hoff* hat es auf diesem Wege im Ministerium selbst zum Minister bringen können. Den Grundzügen nach hat diese ganze Ordnung sich bis zur Gegenwart als tragfähig erwiesen und von der Reichsbahn übernommen werden können.

Für die Gesamtgestaltung des Eisenbahnwesens im Reich ist unmittelbarer die zweite Handlung *Thielens* von entscheidender Bedeutung gewesen: der Abschluß der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Der Gedanke, gerade mit dem Großherzogtum Hessen die preußischen Staatsbahnen in eine engere Verbindung zu bringen, war an sich nicht neu, und er lag deshalb besonders nahe, weil Preußen und Hessen zusammen mit Kurhessen von Anfang an sich an der Main-Weser-

¹ Vgl. *Hoff*, Zur Wiederkehr des zehnten Jahrestages der Neuordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung (Archiv für Eisenbahnwesen, 1905).

Bahn (Frankfurt—Kassel) finanziell beteiligt hatten. Als nun der kurhessische Anteil auf Preußen übergegangen war (1866), wurde es einer der ersten Schritte zur Durchführung des Artikels 42 der Reichsverfassung von 1871, daß Preußen dem Großherzogtum den Vorschlag machte (1873), diese Bahn mit den benachbarten preußischen Staatsbahnen zusammenzufassen und so ihrer (formal privatrechtlichen) Besonderheit zu entkleiden¹; ein Vorschlag, der damals zwar von Hessen abgelehnt, durch den späteren Erwerb des hessischen Bahnanteils (1880) jedoch verwirklicht worden ist. Unter Th i e l e n ging es jetzt um ein erheblich größeres Ziel. In Hessen kämpfte seit der Gründerzeit die hessische Ludwigsbahn mit finanzieller Engigkeit; was namentlich den Bau von Anschlußstrecken und Nebenbahnen trotz des immer dringender werdenden Bedürfnisses hintanhaltete oder dort, wo die Staatsverwaltung einspringen wollte, dem Staatssäckel die schwere Last der Unrentabilität ohne den Ausgleich der Hauptbahn aufbürden mußte. Preußen aber lag daran, seinen Eisenbahneinfluß tiefer nach Südwestdeutschland hineinzutragen und zugleich seine Saarbahnen, die nur über Trier den Anschluß an den Kern fanden, in größerer Breite an diesen heranzuziehen. So ist es zu dem Vertrag gekommen, der unter Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn den Gesamtbesitz Hessens mit dem Gesamtbesitz Preußens zu einer Einheit verschmolzen hat. Wenige Jahre später (1902) ist auch die Main-Neckar-Bahn, an welcher der Staat Baden beteiligt war, zu der Gemeinschaft hinzugetreten. Bis nach Mannheim und Heidelberg reichte von da ab das Eisenbahnnetz, das ganz unmittelbar vom preußischen Verkehrsministerium gelenkt wurde; und im Zusammenarbeiten mit den badischen Staatsbahnen ließ sich nunmehr auch auf dem rechten Rheinufer die Schweiz erreichen, darüber hinaus über den Gotthard Italien.

So war endgültig eingetreten, was B i s m a r c k in jenem Jahre 1876, in dem sich die Bundesstaaten gegen seine Reichsbahnpläne sperrten, als unvermeidliche Folge solchen Verhaltens vorausgesagt hatte: mit der ganzen Wucht eines schweren Körpers lag Preußen auf der Gesamtheit des deutschen Eisenbahnwesens. Wie in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft der Betrieb geführt, in welche Richtungen der Verkehr gelenkt, wie die Fahrpläne gestaltet und, nicht zuletzt, wie die Tarife gestellt wurden, das alles entschied auch für die anderen Bahnen, ob Staats- oder Privatbetriebe, die Betriebs- und Geschäftsführung und vor allem die finanziellen Ergebnisse. Während eine Annahme der B i s m a r c k s c h e n Vorschläge den anderen Einzelstaaten neben Preußen ein Recht auf maßgebliche Mitverwaltung der Reichs-

¹ Döll, a. a. O. S. 227.

bahnen sicher gebracht haben würde, mußten jene sich nunmehr regelmäßig mit dem zufrieden geben, was sie im Verhandlungswege bei der Gemeinschaftsverwaltung erreichen konnten, was ihnen diese also aus Billigkeitsgründen noch gewährte. Das war gewiß, wie die Folgezeit erwiesen hat, keineswegs wenig; namentlich in ihrer Tarifpolitik haben Preußen-Hessen weitgehend Rücksicht auf die Interessen der anderen Staatsbahnen genommen. Aber dasselbe wie ein Recht auf Mitentscheiden war es naturgemäß doch nicht, wie sich sogar in Tariffragen und noch mehr in dem Streit um die Lenkung des Güterverkehrs, um die viel angefochtenen Umleitungen ganzer Richtungsgruppen immer wieder gezeigt hat. Kein Wunder daher, daß im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts vom Süden der Ruf nach dem Reichsbesitz der Eisenbahnen aufgenommen wurde; er kam aus Württemberg, das schon dank seiner gebirgigen Natur mit besonders schwierigen und kostspieligen Betriebsverhältnissen sich zurechtfinden muß und dank der Schmalheit seiner nord-südlichen Erstreckung im west-östlichen Durchgangsverkehr sich keinen Ausgleich für ein Entfallen der nord-südlichen Verkehrsverbindung zu verschaffen vermag. Auch im neuen Jahrhundert war die Zeit jedoch noch nicht reif für den Reichsbahngedanken. Preußens ausschlaggebende Eisenbahnmacht ist bis in die Nachkriegszeit ungebrochen geblieben.

Wiederum drängt sich der Vergleich mit der Entstehung und Entwicklung des Deutschen Zollvereins auf. Nicht nur war es wie damals Hessen, das zuerst alle Rücksicht auf seine Selbständigkeit beiseite schob und aus finanzieller Not den Anschluß an den großen Bruder suchte. Auch die Bedingungen der Einigung ähneln sich; denn des großen Zieles wegen hat Preußen die finanzielle Gleichstellung nach der Länge der Strecken, die je auf das eine und das andere Staatsgebiet entfielen, trotz der wirtschaftlichen Ungleichheit dem kleineren Staate bewilligt und dem gemeinsam zu tragenden Bau zahlreicher, sicher unrentabler Nebenbahnen in Hessen zugestimmt, also wie damals ein finanzielles Opfer gebracht, und es hat auch mit der Errichtung der preußisch-hessischen Eisenbahndirektion Mainz und mit der Schaffung einer hessischen Ministerialratsstellung im preußischen Verkehrsministerium dem berechtigten Prestigebedürfnis des kleineren Staates das entsprechende Entgegenkommen bewiesen. In Hessen sind daher die zunächst sehr scharfen Gegenstimmen bald verstummt; die hessische Regierung hat, wie damals, die Haltung Preußens immer vor aller Öffentlichkeit als loyal anerkannt und sich auch sonst zur Ausführung des Gemeinschaftsvertrages loyal gestellt. Ebenso hat man in Preußen den Zusammenschluß nie bereut und den Gewinn an allgemeinem Einfluß stets hoch eingeschätzt.

Wie aber der Name *Motz* als des Vaters des Deutschen Zollvereins nicht in das Bewußtsein des deutschen Volkes eingetreten ist, so weiß man auch außerhalb der engsten Fachkreise kaum etwas von *Thielen* als dem Begründer der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, die zwar nicht wie der Zollverein allmählich auf alle Staaten des Reiches ausgedehnt worden ist und einem solchen Ziele auch nicht dienen sollte, dennoch dem Reichsbahngedanken tatsächlich vorgearbeitet hat.

Hinter dieser Leistung, die zugleich eine Bewährung der Verwaltungsneuordnung bedeutet, tritt naturgemäß in den Schatten, was sonst *Thielen* in das preußische und das deutsche Eisenbahnwesen an Neuem eingefügt hat. Immerhin sei noch angeführt, daß unter ihm das preußische Kleinbahngesetz im Jahre 1892 erlassen worden ist, dank dem namentlich die landwirtschaftlich bestimmten Gebietsteile sich wenigstens in leichter und deshalb billig herzustellender Art das Massentransportmittel des Schienenweges verschaffen können; es ist jedoch schon unter seinem Vorgänger *Maybach* angeregt und von *Thielen* allem Anschein nach nicht für wichtig genug gehalten worden, sich persönlich dafür einzusetzen. Dasselbe gilt von den Verbesserungen des Personenverkehrs, die sowohl in der Fahrpreisgestaltung als auch in der Einführung der D-Züge gelegen haben. Wichtiger ist, daß unter seiner unmittelbaren Führung für den Güterverkehr durch weitgehende Gestellung sogen. Ausnahmetarife das starre System des Regeltarifs erheblich aufgelockert und eine Anpassung der Frachten an die Sonderbedürfnisse bestimmter Gegenden und bestimmter Güter erreicht worden ist; die Folgezeit hat dann dieses „System der Systemlosigkeit“ so stark ausgebaut, daß am Ende der Friedenszeit weit mehr als die Hälfte aller Gütersendungen auf den preußisch-hessischen Bahnen zu Ausnahmetarifen befördert werden konnten, und daß, auch in der Gegenwart trotz der Erweiterung des Regeltarifs die Reichsbahn in sehr beträchtlichem Umfang mit solchen Ausnahmetarifen arbeitet — um so mehr zugunsten der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, als auch jeder Ausnahmetarif öffentlich bekanntgegeben und jedem Frachtinteressenten zu den festgesetzten Bedingungen eingeräumt werden muß.

Gescheitert ist aber *Thielen* in seiner Arbeit auf zwei Sachgebieten. So ist es ihm nicht gelungen, der Staatsbahnverwaltung gegenüber dem Finanzministerium die erstrebte Selbständigkeit zu erringen; die Eisenbahnüberschüsse waren für die allgemeine Staatsführung schon allzu bedeutsam geworden, als daß der Finanzminister sie durch selbständiges Vorgehen des Eisenbahnministers hätte gefährden lassen wollen, und *Miquel* hat sich auch als politische Persönlichkeit dem Fachmann *Thielen* als überlegen erwiesen. Zum zweiten hat dieser

mit seiner Wasserstraßenpolitik nicht den Erfolg gehabt, den Kaiser Wilhelm II. als preußischer König von ihm verlangt hat. Es ist zwar auch unter Thielen mit dem Ausbau der natürlichen und der künstlichen Wasserstraßen Preußens programmgemäß fortgeföhren worden, und einige neue Kanäle haben auch in den Gesamtplan eingefügt werden können. Für den Mittellandkanal jedoch, der schon unter Maybach ein Gegenstand des Kampfes zwischen Regierung und Abgeordnetenhaus gewesen ist und deshalb in das Bauprogramm der achtziger Jahre nicht aufgenommen worden war, hat auch Thielen trotz zweifachen Ansetzens (1899 und 1901) nicht die Zustimmung der Mehrheit im Landtag zu erzielen vermocht.

C. v. Thielen (geb. 30. Januar 1832 in Wesel, gest. 10. Januar 1906 in Berlin) ist nach juristischer Vor- und Ausbildung im Jahre 1864 in den Staatseisenbahndienst bei der Direktion Saarbrücken eingetreten und schon 1867 bei der Rheinischen Eisenbahngesellschaft (unter Mevissen) Direktionsmitglied geworden. Nach der Verstaatlichung dieser Bahn war er Präsident der staatlichen Direktionen Elberfeld und Hannover, bis er 1891 preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten und Chef der Reichseisenbahnverwaltung für die elsäß-lothringischen Bahnen wurde. Diese Ämter hat er 1902, nach der zweiten Ablehnung des Mittellandkanal-Projektes niedergelegt. Hoff kennzeichnet ihn als einen „Staatsmann von hoher Begabung und Weltklugheit“, als einen „Eisenbahnfachmann ersten Ranges, erfahren in der Staatsbahn- und Privatbahnverwaltung“, der zugleich ein „sicherer Menschenkenner und ein edler Menschenfreund“ war; „zielsicher nach festem Plan, begnügte er sich nicht mit der Weiterführung der großen Verstaatlichungen seines Vorgängers, begann vielmehr unverzüglich auch mit den Vorbereitungen gewinnbringender Umgestaltungen und Neuerungen auf dem Gebiete der Verwaltung und Bewirtschaftung des Staatsbahnunternehmens“. —

Von den beiden Nachfolgern, die vor dem Weltkrieg das preußisch-hessische Eisenbahnwesen geleitet haben, ist Budder (1902 bis 1906 preußischer Verkehrsminister) für die Entwicklung der Eisenbahnen wenig hervorgetreten; seine Hauptleistung hat darin gelegen, daß er dem Mittellandkanal-Projekt diejenige Form gegeben hat, die schließlich zur Annahme durch den Landtag geführt hat und am 1. April 1905 zum Gesetz erhoben worden ist: aus der ursprünglich geplanten Verbindung von Rhein und Elbe ist damals ein Rhein-Hannover-Kanal übrig geblieben. Dagegen hat Paul Breitenbach, der nach dem frühen Tode Budders das Ministeramt übernahm und es bis zum Herbst 1918 beibehalten hat, sich wieder als ein echter Eisenbahngestalter erwiesen¹.

¹ Vgl. Hoff, a. a. O.

Neben der immer feiner werdenden Gütertarifpolitik, der er seine volle Aufmerksamkeit widmete, sind es namentlich zwei Organisationstaten, die seinen Namen über Preußen hinaus bedeutsam gemacht haben.

Mit der Errichtung des Eisenbahn-Zentralamtes (1907) hat er neben die Direktionen eine Behörde gesetzt, die zwar das gesamte Beschaffungswesen, den Einkauf sämtlicher Betriebsmaterialien an einer Stelle zusammenfaßte, diese schwierige und stets am Einzelnen haftende Aufgabe jedoch nach wie vor vom Ministerium fernhielt; hiermit ist dann die Wagenverteilungsstelle vereinigt worden, die bis dahin in Magdeburg bestanden hatte. Der Weg jener Zentralisierung war insofern vorgezeichnet, als mehr und mehr je einer Direktion für einen größeren Bereich unter Ausschaltung von deren Direktionen das Einkaufen wenigstens der wichtigsten Stoffe, wie Kohle und Schmieröl u. a. m., schon unter Thiele n und B u d d e übertragen worden war. Indes, es waren doch immer noch mehrere Direktionen, die da im Gesamtbereich nebeneinander zu arbeiten hatten; und wie es deshalb zu voller Einheitlichkeit des Vorgehens schon bei den einzelnen Stoffen nicht kommen konnte, so fehlte vollends die Verbindung der verschiedenen Stoffgebiete untereinander, die doch im Wirtschaftsleben und in dessen Syndikaten sich langsam anzubahnen anfang. Erst die volle Zusammenfassung unter einem einzigen, für das Ganze des Beschaffungswesens verantwortlichen Leiter — der erste war der schon erwähnte Hoff, von dem die Anregung zu dieser neuen Schöpfung ausgegangen war — hat es den preußischen Staatsbahnen ermöglicht, das Schwergewicht des ganz großen Käufers allen Lieferanten gegenüber zu voller Geltung zu bringen. Das System hat sich derart bewährt, daß es von der Reichsbahn im Kerne übernommen werden konnte, und daß dem seit einigen Jahren bestehenden zweiten Zentralamt in München, mit dem auch der Schein einer übertriebenen Zentralisation vermieden werden sollte, nicht etwa für Süddeutschland die Gesamtaufgabe, sondern für das Gesamtnetz eine sachlich abgegrenzte Teilaufgabe zugewiesen worden ist.

Von Anfang an auf das Reich abgestellt war die Güterwagen-gemeinschaft der deutschen Staatsbahnen, die im Jahre 1909 nach langen Verhandlungen von Breitenbach zustande gebracht worden ist. Sie steht in engstem Zusammenhang mit dem Reichsbahngedanken und ist daher erst nach einem eigentümlichen Zickzackverlauf der Zielsetzung verwirklicht worden. Aufgetaucht ist der Plan, durch Herstellung eines Gemeinschaftsbesitzes den unfruchtbaren Leerlauf der jeweils an die Eigentumsverwaltung zurückzuführenden Güterwagen und die sehr umständliche, viel Personal erfordernde Abrechnung der Benutzungsgebühren zu beseitigen, zuerst im Jahre 1901 unter dem Minister Thie-

len. Dessen Nachfolger **B u d d e** hat ihn auf alle Betriebsmittel, auf die Personenwagen und namentlich die Lokomotiven also, ausdehnen wollen; er ist hiermit jedoch auf den Widerstand der einzelstaatlichen Verwaltungen, nicht zuletzt des preußischen Finanzministers, gestoßen, die von seiner Durchführung eine gefährliche Belebung des Reichsbahngedankens fürchteten — zu einer Zeit, in der (wie schon erwähnt) von Württemberg aus dieses weiterreichende Ziel bereits kräftig zur öffentlichen Erörterung gebracht worden war und auch in Preußen schon in wichtigen Kreisen Anhänger wieder gefunden hatte. Solchen Bestrebungen die Spitze abubrechen, hat **B r e i t e n b a c h**, der von der „Verreichlichung“ der Bahnen nichts wissen wollte, wieder an den **T h i e l e n s c h e n** Gedanken angeknüpft und nur das beschränkte Ziel einer Güterwagengemeinschaft verfolgt. Dies ist dann auch schließlich erreicht worden; mit dem Ergebnis, daß nicht das Reich zum Eigentümer aller Wagen wurde, sondern sich nur mit seinem elsass-lothringischen Besitz beteiligen konnte, und daß den einzelstaatlichen Verwaltungen je ihre Wagen zum Eigentum verblieben sind. Ein Mehr wäre zu jener Zeit, selbst wenn es **B r e i t e n b a c h** erwünscht erschienen wäre, sicher nicht zu erreichen gewesen.

Auch **B r e i t e n b a c h** hat, wie seine Vorgänger außer dem Offizier **B u d d e**, aus juristischer Vor- und Ausbildung den Weg in die staatliche Eisenbahnverwaltung Preußens genommen, in die er 1878 eingetreten ist. Ihm ist im Jahre 1897 die Präsidentschaft der preußisch-hessischen Direktion Mainz anvertraut worden; eine Stellung, die in besonders hohem Grade Ansprüche an das Taktgefühl und die Kunst der Menschenbehandlung stellen mußte. Im Jahre 1906 ist **B r e i t e n b a c h** dann preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten geworden. Er ist am 16. April 1850 in Danzig geboren, am 10. März 1930 in Bückeburg gestorben. —

Letzter preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten und damit Eisenbahnminister ist der schon mehrfach erwähnte **Wilhelm Hoff** gewesen. Er hat zwar dieses Amt erst im Herbst 1918 übernommen und fällt zeitlich aus jener Epoche heraus, die mit dem Ausbruch des Weltkrieges ihren Abschluß gefunden hat. Seinem ganzen Wesen und seiner Ideenrichtung nach gehört er jedoch so ausgeprägt in die vergangene Zeit hinein, hat in dieser auch mit mannigfachen Anregungen und Arbeiten so maßgeblich die Entwicklung der preußischen Eisenbahnen mitbestimmt, daß er trotz der zeitlichen Abweichung zu den Gestaltern des 19. Jahrhunderts gerechnet werden muß. Geboren am 21. August 1851 in Hirschberg (Sauerland) ist er im Jahre 1871 als Bürobeamter in den Dienst der damals schon staatlich verwalteten Bergisch-Märkischen Bahn

getreten¹. Hier hat er durch Vorschläge zur Verbesserung des inneren Dienstes die Aufmerksamkeit der Leitung bereits in solchem Grade auf sich gelenkt, daß er trotz seiner Jugend mit der Erledigung von wichtigen Sonderaufträgen betraut wurde. Dem entsprach es, daß er nach der Verstaatlichung der Bahn alsbald ins Ministerium, und zwar in die damals besonders wichtige Personalabteilung berufen wurde und hier die Gelegenheit bekam, für die Besoldung der mittleren und der Unterbeamten das System der Dienstaltersstufen auszuarbeiten; jenes System, das bald auch auf die Oberbeamten der Eisenbahnverwaltung und dann auf die gesamte Beamtenschaft des preußischen Staates angewandt worden ist. Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung ist er 1895 in die Reihe der Oberbeamten mit der Bezeichnung als Eisenbahndirektor, 1897 als Vortragender Rat eingerückt und Leiter des Finanzausschusses geworden. In dieser Eigenschaft hat er an den Verhandlungen über die Gründung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und über den Anschluß der Main-Neckarbahn wirksam teilgenommen. Nachdem er die Errichtung des Eisenbahn-Zentralamtes angeregt und durchgeführt hatte, ist er 1907 als erster Präsident an die Spitze dieses Amtes getreten, im Jahre 1912 jedoch als Ministerialdirektor der Verwaltungsabteilung ins Ministerium zurückberufen worden. Während des Weltkrieges hat er die Kriegsbetriebsleitung für die Gesamtheit der deutschen Bahnen geschaffen und im Jahre 1917 das Statut für einen „deutschen Staatsbahnbund“ entworfen. Im November 1918 hat er auf Breitenbachs dringendes Zureden das Ministeramt übernommen und damit die schwere Aufgabe, nicht nur für die beschleunigte Rückführung unseres Heeres zu sorgen, sondern auch dessen Demobilmachung durch die Eingliederung einer großen Zahl entlassener Soldaten zu erleichtern. Der Bitte der damaligen Reichsregierung, als erster Reichsverkehrsminister nun auch die Überleitung der einzelstaatlichen Staatsbahnen in die Reichsbahn beschleunigt durchzuführen, hat er sich jedoch versagt. Am 31. März 1920 ist er aus dem Ministeramt geschieden, am 8. August 1940 in Münster i. W. gestorben.

Aus seiner Ministerzeit, die hier noch zu behandeln ist, kommt vor allem seine Stellungnahme zur Reichsbahnfrage in Betracht. Sie ist für Hoff s Wesensart in besonderer Weise kennzeichnend. Durch und durch preußischer Staatsbeamter, hat er noch im Jahre 1917 den Zusammenschluß der verschiedenen Staatsbahnen, der im Kriege sich als unabweisklich erwiesen hatte, nur in der Form eines Staatsbahnbundes für durch-

¹ Vgl. Hoff, Erinnerungen aus Leben und Arbeit (Berlin, 1931), und S., Staatsminister Hoff (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1919, S. 239 f.).

führbar und ersprießlich gehalten; von einer Reichsbahn wollte er nichts wissen. Das auf seinem Statutenentwurf beruhende „Heidelberger Programm“ hätte aber nur einen recht losen Verband gezeitigt, der nach dem Urteil eines anderen Fachmanns „nach außen hin wie eine Einheitlichkeit aussah“¹, tatsächlich aber keine war und schwerlich dem ewigen Streit, den die Staatsbahnen gegeneinander auszufechten pflegten, ein Ende gemacht hätte. Ob Hoff dies nicht gesehen hat? Jedenfalls war ihm die Erhaltung der Eisenbahnselbständigkeit für Preußen damals noch wichtiger als die Herstellung einer wirklichen Einheitlichkeit. Als dann aber der Bundesplan trotz seiner losen Bindungen an den Schwierigkeiten gescheitert war, die ihm namentlich Bayern entgegengesetzte, und als dann gar mit dem Waffenstillstand der wirtschaftliche Zusammenbruch des Reiches und aller seiner Glieder unmittelbar Ereignis zu werden drohte, da hat sich Hoff zu der Überzeugung durchgerungen, daß „in der Vereinigung aller Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs zu einem einzigen Unternehmen, das nur die Reichsbahn sein konnte, der größte wirtschaftliche Nutzen zu erzielen“ wäre, und daß „die Mißwirtschaft, in die unser Eisenbahnwesen während und infolge des Krieges geraten war, unter allen Umständen Gesundungsmaßnahmen nötig machte, und daß nach ernster Prüfung hierzu eine Reichsbahnbildung gerechnet werden dürfte“². Letzteres war für Hoff der durchschlagende Grund, schon im Dezember 1918 mit den anderen Staatsbahnverwaltungen die Verhandlungen über die Bildung der Reichsbahn aufzunehmen. Das Reichsgefühl hatte das Übergewicht über sein Preußentum gewonnen.

Die Reichsverfassung von 1919 hat dann die Zusammenfassung aller deutschen Bahnen zu einem einheitlichen Reichsbetriebe bekanntlich der Reichsregierung zur Pflicht gemacht: diese sollte nicht, wie Artikel 42 der alten Verfassung es gefordert hatte, die Bahnen „wie“, sondern nunmehr „als“ eine einheitliche Verkehrsanstalt verwalten und demgemäß die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Reiches übernehmen (Artikel 89). Als äußerster Zeitpunkt der Übernahme war in der Verfassung (Art. 171) der 1. April 1921 festgesetzt; doch wurde dieser Termin in einem Staatsvertrag, der zwischen der Reichsregierung und den Staatsbahnländern am 30. April 1920 abgeschlossen worden ist, auf den 1. April 1920 vorverlegt.

Schon jener 1. April 1921 erschien Hoff als viel zu früh. Nur „unter der Voraussetzung vorsichtiger, planmäßiger Vorbereitung . . .

¹ Kittel, Eisenbahn und Staat in Deutschland (Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 722).

² Hoff, a. a. O. S. 224 u. 225.

durften mit Sicherheit namhafte wirtschaftliche Vorteile erwartet werden“, und auch die Gesundung des Eisenbahnwesens war nur zu erwarten, wenn die Reichsbahnbildung „mit aller Vorsicht vorbereitet und durchgeführt wurde“, — so formuliert er seine damalige Überzeugung in seiner Lebensbeschreibung. Er hatte deshalb eine Übergangszeit von fünf Jahren in Aussicht genommen und hält diese Forderung auch in seiner Lebensbeschreibung durchaus aufrecht. Die nach seinem Urteil übereilte Bildung der Reichsbahn machte ihm den ganzen Plan unannehmbar. Dazu war ihm in höchstem Grade zuwider, daß einige Anhänger des Reichsbahngedankens „Riesensummen in die Welt hinausposaunten“, die als Gewinne dem Reiche zufallen würden; die von ihm selbst erwarteten Gewinne sollten zwar „namhaft“, aber doch keine „Milliardenbeträge“ sein¹. Nicht zuletzt war ihm peinlich, als alter Beamter der preußischen Staatsbahnverwaltung nunmehr an die Spitze der Reichsbahn zu treten. So hat er das Anerbieten der Reichsregierung abgelehnt und lieber als preußischer Minister endgültig seine dienstliche Laufbahn beendet.

Dies Verhalten und die Begründung geben über Hoff's Wesen allen Aufschluß. Er sieht, daß aus dem Chaos der Kriegswirkungen die deutschen Eisenbahnen nur durch eine vom Reich vorzunehmende und zum Reich führende Zusammenfassung herausgeführt werden können, und pflichtgemäß öffnet er den Weg zu solchem Ziele; aber in die Reichsregierung, wie sie damals war, auch nur als Fachminister einzutreten, geht ihm gegen sein Gefühl. Er ist auch darin sachlich, daß er für die Vorbereitung und Durchführung der Aufgabe eine längere Frist fordert, und daß er dem deutschen Volke weder selbst eine für unmöglich gehaltene Gewinnaussicht vorspiegelt noch durch andere vorspiegeln lassen will. Sachlich gewiß richtig. Aber war es auch politisch gedacht? Mit keinem Wort berührt Hoff die doch schließlich entscheidende Frage, ob nach längerer Zeit noch die Stimmung der Länderregierungen so günstig wie im Jahre 1919 sein würde, ob also ein Aufschieben der endgültigen Lösung nicht eine Vertagung auf unabsehbare Zeit bedeuten könnte. Wie die Länder vor dem Staatsvertrag von 1920 um ihre Sonderrechte gefeilscht und danach immer wieder diese gegen das Reich geltend gemacht haben, läßt derartige Befürchtungen nur allzu berechtigt erscheinen. Und wenn es bei der Bildung der Reichsbahn mehr noch um die Stärkung der Reichsgewalt als um das Erreichen finanzieller Vorteile, um ein politisches Ziel also, ging, mußten dann nicht dem poli-

¹ von der Leyen ist also im Irrtum, wenn er, wie für die preußische Bahnverstaatlichung, so auch für die Reichsbahnbildung jede Berücksichtigung finanzieller Folgen ablehnt.

tischen Empfinden die sachlichen Schwierigkeiten einer schnellen Durchführung hinter den politischen Erfolg in den Schatten treten? Mußte dann nicht für die Finanzaussichten, die doch auch Hoff als günstig beurteilte, ein starker Optimismus zur Schau getragen werden, um durch die Stimmung der Bevölkerung dem Widerstand der Länderregierungen sein Gewicht zu nehmen? Diese Fragen aufwerfen, heißt sie unter politischem Gesichtswinkel bejahen. Daß sie Hoff aber gerade nicht so gesehen hat, zeigt ihn als echten, immer sachlich bleibenden Beamten alter deutscher Tradition.

5. Aus den nichtpreußischen Landen Großdeutschlands sind mir für das zweite Halbjahrhundert der Vorweltkriegszeit keine Männer bekanntgeworden, die schon nach Lebensgang und Lebensinhalt genauer gekennzeichnet werden könnten. Nur einige Namen, auffallend wenige, treten schon mit Leistungen hervor, die ihre Träger als Eisenbahngestalter ansprechen lassen. Der landschaftlich ausgerichteten Forschung bleibt da noch vieles nachzuholen. Die Namen aber seien wenigstens kurz angeführt.

In Österreich gebührt das Verdienst, in allmählicher Durchführung der Eisenbahnverstaatlichung „die Verschmelzung der einzelnen, in ihren Einrichtungen überaus verschiedenartigen Bestandteile des Staatsbahnnetzes zu einem einheitlichen, leistungsfähigen Ganzen rasch und glatt bewirkt und dem Staatsbahnbetrieb durch eine den Verkehrsbedürfnissen und Wünschen der Bevölkerung entgegenkommende Verkehrspolitik die allgemeinen Sympathien errungen zu haben“, dem Eisenbahnminister **Alois Czedik**¹ (geb. am 14. November 1830 in Agram, gest. am 19. Juli 1924 in Wien). Er hat als Mittelschullehrer zunächst sich in die Politik seiner kroatischen Heimat gestellt, ist dann aber von 1873 bis 1884 Generaldirektor der privaten Kaiserin-Elisabeth-Bahn gewesen und nach deren Verstaatlichung bis 1892 Präsident der staatlichen Generaldirektion der österreichischen Eisenbahnen, die damals neu errichtet wurde und von ihm die entscheidende Form erhalten hat. Seine letzte Staatsstellung war die eines Präsidenten der Staatsschulden-Kontrollkommission. In seiner Linie haben auch die späteren Eisenbahnminister Österreichs, so namentlich **Wittek**, im wesentlichen die Verstaatlichung der Bahnen fort- und durchgeführt.

Aus Bayern tritt am Beginn der neuen Epoche der Staatsminister des Handels und der öffentlichen Arbeiten **Gustav v. Schloer** in schärferem Umriß hervor². Geboren am 4. April 1820 in Hallziechen (Ober-

¹ Vgl. **Wittek**, Die Eisenbahnverstaatlichung in Österreich (Archiv für Eisenbahnwesen 1909, S. 807).

² **Hemmerle**, Gustav v. Schloer (Wirtschafts- und Verwaltungsstudien, herausgegeben von Schanz, Leipzig 1926); **Lutz**, a. a. O. S. 59.

pfalz) als Sproß einer Beamten- und Offiziersfamilie, ist er nach juristischer Vor- und Ausbildung von 1844 bis 1862 in der bayerischen Industrie bahnbrechend tätig gewesen, hat u. a. in der Oberpfalz mit Hilfe belgischen Kapitals die Maxhütte gegründet. Als Landtagsabgeordneter hat er durch sein Eintreten für die Entfaltung der Eisenbahnen die Aufmerksamkeit der bayerischen Regierung auf sich gezogen; und so ist er, nachdem er im Jahre 1862 stellvertretender Direktor der ersten großen Privatbahn Bayerns, der die Oberpfalz durchziehenden Ostbahn, geworden war, im Jahre 1866 als Eisenbahnminister in den Staatsdienst gekommen. Hier ist er allerdings nur bis 1872 geblieben, hat in diesen wenigen Jahren jedoch den Bahnbau sowohl des Staates wie auch der Privatgesellschaften kräftig gefördert und sich auch später, als Vizepräsident der zweiten Kammer, stets für die Ausführung eines planmäßig gestalteten Eisenbahnnetzes, vor allem für den Staatsbetrieb eingesetzt. Dem Plan **Bismarcks**, die deutschen Bahnen in eine Reichsunternehmung zusammenzufassen, hat er mit solcher Abneigung gegenübergestanden, daß man ihn wohl als die Seele des Widerstandes auch über Bayern hinaus bezeichnen kann. Gestorben ist er am 25. September 1884 in München, ohne wieder in den Staatsdienst eingetreten zu sein.

Für Württemberg hat der bekannte Freund **Bismarcks**, Staatsminister **Freiherr von Mittnacht**, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens dadurch Bedeutung erlangt, daß er im Jahre 1875 die Generaldirektion der Königlichen Verkehrsanstalten als eine besondere Behörde schuf, um die Betriebsführung aus dem politischen Getriebe herauszulösen, und daß er für den Vorsteher dieses Amtes das Recht erwirkte, allwöchentlich dem König unmittelbar Vortrag zu halten. Diese Organisation ist allerdings schon im Jahre 1881 von ihm selbst rückgängig gemacht und die Behandlung der Eisenbahangelegenheiten wieder in das Ministerium gezogen worden. Die Tendenz, die sachlichen Gesichtspunkte im Vordergrund vor lokalpolitischen Wünschen zu halten, ist aber geblieben und hat sich namentlich wirksam gezeigt, als von Württemberg her aus privaten Kreisen die Forderung nach der „Verreichlichung“ erhoben wurde: die sonst so viel betonte Befürchtung, daß eine Reichsbahnverwaltung die örtlichen Interessen der einzelnen Landschaften vernachlässigen würde, hat in Württemberg keine größere Rolle gespielt. Es ist nicht Zufall, daß nach dem Weltkriege, als es zur Errichtung der Reichsbahn kam, der erste Staatssekretär des neuen Reichsverkehrsministeriums und damit der Leiter der Arbeiten zur Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich, **Stieler**¹, aus Württemberg gekommen ist.

¹ Staatssekretär Stieler ist nach seinem Ausscheiden aus dem Reichsverkehrsministerium von 1924 an noch 10 Jahre im Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn als dessen Vizepräsident tätig gewesen.

Auch Baden hat für die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens wichtige Dienste geleistet; an den Namen des Staatsrats **Schulz** sind sie geknüpft. Seit 1883 im Finanz- und seit 1889 im Eisenbahndienst seines Landes stehend, hat er 1905 die Leitung der Eisenbahnangelegenheiten übernommen. Stets hat er hierbei seinen Blick über Baden hinaus gerichtet und an das Ganze der deutschen Verkehrsverhältnisse gedacht. „In den letzten Jahrzehnten ist wohl keine größere verkehrspolitische oder eisenbahn-organisatorische Frage, an der Deutschland beteiligt war, ohne die einflußreiche Mitarbeit von Staatsrat **Schulz** gelöst worden. Er wirkte hierbei besonders im Sinne einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens nach der Absicht und dem Bestreben **Bismarcks** . . ., die Gründung des Staatsbahnwagenverbandes war nicht zuletzt sein Werk —“, so rühmt es ein Nachruf halbamtlicher Herkunft¹. Dem entspricht es, daß er nach Errichtung der Reichsbahn selbst die Eingliederung der badischen Bahnen übernahm und sich die Stellung des Präsidenten der Reichsbahndirektion Karlsruhe übertragen ließ — der letzte Dienst, den er ebenso seinem Heimatland wie dem Reich hat leisten können. Geboren 1851, ist er am 8. September 1931 in Heidelberg gestorben.

Eine Organisationsleistung besonderer und besonders weitreichender Art haben jene hessischen Staatsmänner vollbracht, die im Jahre 1896 die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft abgeschlossen haben: der Staatsminister **Finger** und der Finanzminister **Weber** sind als Eisenbahngestalter von gleicher Bedeutung, wie der Hesse **du Thil** sie als einer der Schöpfer der preußisch-hessischen Zollvereinigung zu beanspruchen hat. Auch für sie war es ein schwerer Entschluß, auf die selbständige Führung der hessischen Eisenbahnpolitik zu verzichten. Die heftigen Anfeindungen, die der Vertrag in der hessischen Volksvertretung erfuhr, machen denn auch deutlich, daß mit ihm nichts weniger als eine Selbstverständlichkeit rechtens werden sollte. Vom hessischen Standpunkte aus war es ein nicht unwesentlicher Mangel, daß die Hauptlinie des rechtsrheinischen Landesteils, die Main-Neckar-Bahn, nicht sogleich in die Gemeinschaft einbezogen werden konnte; und ob die finanziellen Vorteile wirklich eintreten und groß genug sein würden, das Opfer an eigener Verfügungsgewalt zu rechtfertigen, entzog sich der Beweisfähigkeit. So muß auch für diese Tat der Mut anerkannt werden, mit dem sie eingeleitet und durchgeführt worden ist. Die folgenden Jahre, der Anschluß der Main-Neckar-Bahn (1902) und auch die finanziellen Ergeb-

¹ Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, 3. April 1924.

nisse, haben jenen Männern aber bewiesen, daß sie zur rechten Zeit den rechten Entschluß gefunden haben. Es würde lohnen, ihrem inneren Wesen und ihrem Lebensgang nachzugehen.

Daß aus den kleineren Bundesstaaten mit eigener Eisenbahnverwaltung kein Gestalter größeren Formats bekannt geworden ist, nimmt nicht wunder; Mecklenburg, Braunschweig und Oldenburg waren zu eng von den preußischen Staatsbahnen umringt, als daß in ihnen Maßnahmen von mehr als landschaftlicher Bedeutung zu einer Zeit getroffen werden konnten, in der die tragenden Linien sämtlich schon gebaut waren und auch der Bau von Nebenbahnen die Netze dieser Staaten nicht erheblich vergrößern konnte. Auffallend ist jedoch, daß auch aus dem Königreich **Sachsen** niemand in die Gesamtgestaltung des deutschen Eisenbahnwesens ausschlaggebend eingegriffen hat. Gewiß hat es auch dort in der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Männer von starker Initiativkraft, wie etwa den letzten Präsidenten der Generaldirektion vor dem Weltkrieg und vor der Überleitung auf das Reich, Ulbricht, gegeben. Nach außen ist dies am deutlichsten in der Ausdehnung der Neben- und Lokalbahnen hervorgetreten, die vor allem die schwierig zu erschließenden Täler des Erzgebirges mit Schienenwegen versorgt haben; diese bedeuteten nicht nur für die sächsischen Staatsbahnen finanziell eine erhebliche Belastung, sondern erforderten auch dank der vielfach allein möglichen Schmalspur das Schaffen neuartiger Einrichtungen, um dennoch jene Gebietsteile an den Großverkehr anzugliedern. Es lag jedoch in eben dieser Natur des Landes — man bedenke die schwierige Betriebsführung auf der Hauptbahnstrecke Dresden-Hof —, daß stets die technischen Aufgaben ein beträchtliches Übergewicht gegenüber den Organisationsfragen beanspruchen mußten. Auch war Sachsen dank seiner geopolitischen Lage in der Verkehrspolitik stets in Abhängigkeit von den preußischen Maßnahmen, die sich sicherlich nicht durch ein großes Maß von Rücksicht auszeichneten und von Bayern her regelmäßig noch unterstützt wurden. In besonders hohem Grade traf auf Sachsen die allgemeine Klage zu, daß zwischen den einzelnen deutschen Staatsbahnen „seit Jahren und Jahrzehnten Streit war auf dem Gebiet der Tarife, Streit auf dem Gebiet der Fahrpläne und Streit auf dem Gebiet der Verkehrsleitungen und an den verschiedensten Grenzpunkten offener Wettbewerb“, und auf Sachsen geht die besondere Klage desselben Eisenbahnpraktikers: „daß der gesamte Durchgangsverkehr von Dresden nach Thüringen und weiter auf ein oder zwei Kurswagen täglich angewiesen war, die in Leipzig vom Dresdener zum Magdeburg-Thüringischen Bahnhof über die Straße und über zwei Drehscheiben von Hand verschoben wurden, und daß dies der Zustand zu Beginn des Weltkrieges war, das

will man heute doch kaum mehr glauben“¹. Und doch war das sächsische Eisenbahnnetz groß genug, auch in ihm — trotz des schließlich hervortretenden Widerspruchs der Fachmänner — die Tradition der eigenen Staatlichkeit zu betonen. Aus dem Widerstreit zwischen Preußen und Sachsen gerade im Leipziger Verkehrsgebiet war es auch nur zu erklären, daß der Leipziger Hauptbahnhof, obwohl seiner Gestaltung nach ein Einheitsbau, in der Betriebsführung in zwei völlig getrennte Teile, einen sächsischen und einen preußischen Abschnitt zerfiel — eine Mißbildung, die erst nach der Aufhebung der Länderhoheit 1934 beseitigt werden konnte. Sogar dem Ziele eines deutschen Zollvereins unter preußischer Führung hat sich Sachsen nach anfänglich starkem Widerstreben schneller geöffnet als dem Ziele einer deutschen Eisenbahngemeinschaft. So hat der sächsische Staatsverwaltung jener große Zug gefehlt, der etwa bei ähnlicher Gesamtlage in Württemberg so früh den Reichsbahngedanken tief Wurzeln schlagen ließ, und so hat es auch an großzügigen Eisenbahngestaltern gefehlt, die schon frühzeitig dem partikularistischen Fühlen eine Eisenbahngemeinschaft mit Preußen oder wenigstens die Unterstützung des Reichsbahngedankens hätten abringen können.

6. Kann schon die Reihe der letztverantwortlichen Minister und Generaldirektionspräsidenten keineswegs als vollständig gelten, so besteht in unserer Kenntnis von den wirklichen Eisenbahngestaltern vollends dort eine Lücke, wo es sich um nachgeordnete Beamte als Träger der Initiative und auch der Ausführung handelt. Ein Hoff bildet doch weder in Preußen noch sonstwo eine seltene Ausnahme, muß vielmehr durchaus als eine Regellerscheinung aller Bürokratie bezeichnet werden. Aber wenn schon in den großen Unternehmungen der privaten Wirtschaft von außen her so leicht nicht zu entscheiden ist, welche Rolle die Inhaber oder Direktoren und welche Rolle etwa der eine oder andere Prokurist für die Entwicklung gespielt habe, so ist es in der staatlichen Verwaltung fast ganz unmöglich, die Gewichte richtig zu verteilen. Allenfalls gibt die Vertretung eines bestimmten Gesetzentwurfs vor der Volksvertretung einen gewissen Anhalt, wer für diese eine Maßnahme der tatsächliche Träger ist. Mehr schon besagt in der Regel die Teilnahme an den Erörterungen der Interessenvertretungen, wie sie etwa aus den Protokollen der Eisenbahnbeiräte abzulesen sind. Aber gerade dieses reiche Material ist bisher, wenn überhaupt, so nur nach seinem sachlichen Inhalt ausgebeutet worden und nicht unter der Frage nach den

¹ So Kittel, Eisenbahn und Staat in Deutschland (Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 723).

maßgeblichen Persönlichkeiten. Eine sehr große und sehr gehaltvolle Fundgrube harret hier noch der systematischen Ausschöpfung.

Dabei kann es doch keinem Zweifel unterliegen, daß so gewaltige Betriebe, wie es die großen Eisenbahnen und nicht zum wenigsten die Staatsbahnen sind, nicht etwa nur zwischen den technischen und den Verwaltungsaufgaben, sondern dank ihrer großen Mannigfaltigkeit auch innerhalb dieser ständig unterschiedliche Ansprüche an die Entscheidungsfähigkeit stellen, wie sie unmöglich von einem einzigen Mann erfüllt werden können. Die nach außen geltende Verantwortung ist also in nicht unbeträchtlichem Umfang und unvermeidlich mehr nur formaler als realer Natur. Dies muß als eine politische Notwendigkeit anerkannt werden. Für die Beurteilung der Persönlichkeiten liegt darin jedoch eine Fehlerquelle, die nicht außer acht gelassen werden darf. Deshalb sind Lebenserinnerungen, wie sie Hoff geschrieben hat, gerade in solchem Zusammenhang von besonderem Wert; erwähnen sie auch nur diejenigen Mitarbeiter der preußischen Verkehrsminister, die sich auf dem engeren Gebiete der Verwaltungsorganisation betätigt haben, nicht auch die Mitarbeiter an der Tarifgestaltung, so setzt doch schon diese Beschränkung manches wichtige Licht auf die Entstehung der wichtigsten Maßnahmen und damit auf das Wesen der letztverantwortlichen Männer. Von solchen Erinnerungen hätte man gern mehr. So mancher Beamte, der nach langer, erfolgreicher Dienstzeit sich zur Ruhe setzt, könnte von der Abklärtheit des Alters aus und dem Streit des Tages entrückt seine Erfahrungen, das Wollen und Können seiner Umwelt, der Öffentlichkeit anvertrauen und so dem Volksganzen das Wissen um die Zusammenhänge und die Bedingtheiten des staatlichen Geschehens am konkreten Beispiel klären, nicht zuletzt auch dem Beamtentum zu gerechterer Würdigung verhelfen.

V. Das Ergebnis

Trotz der zahlreichen Lücken, die nach der landschaftlichen Sonderforschung noch rufen, kann für die Persönlichkeitsfrage das Ergebnis im deutschen Eisenbahnwesen mit hohem Sicherheitsgrade wohl dahin zusammengefaßt werden:

Gleich im Anfang des Eisenbahn-Zeitalters, als noch nicht einmal technische Erfahrungen vorlagen, war weithin in den Kreisen der Staatsverwaltungen ebenso wie in denen des Wirtschaftslebens die Überzeugung schon verbreitet, daß das neue Transportmittel tief und breit in die gesamte Lebensführung des deutschen Volkes eingreifen werde und deshalb nicht der Herrschaft der Privatinteressen ausgeliefert werden dürfe. Ein Unterschied machte sich nur insofern bemerkbar, als die Privatwirtschaftler zumeist nur an eine Kontrolle der öffentlichen Gewalten dachten

und die Einrichtung der Bahnen wie auch ihre Betriebsführung an große Aktiengesellschaften privater Natur übertragen wissen wollten, während die Vertreter der Staatsverwaltungen vielfach schon das volle Eigentum und Betriebsrecht für die Staatsorgane forderten. Beide Gruppen fanden sich aber wieder in der Meinung, daß es sich für die Schienenwege nicht anders wie für die gewöhnlichen Straßen lediglich um die Bereitstellung und Unterhaltung des Weges selbst, nicht aber um die Führung eines Transportbetriebes handeln werde; die eiserne Schiene, nicht das Zugmittel erschien als das wesentlich Neue, wie sich noch heute in der Bezeichnung Eisenbahn für den Gesamtkomplex von festem Spurweg, mechanischer Zugkraft und fahrplanmäßigem Betrieb deutlich macht. Nur in Preußen konnte die Erkenntnis von der zukünftigen Bedeutung des eisernen Weges, obwohl ein Rother bereits die Zusammenfassung des Bahneigentums und des Transportbetriebes als unvermeidlich erklärte, sich nicht bis zu der Forderung des staatlichen Eigentums steigern, weil das Rechtsgefühl der verantwortlichen Männer über die gesetzlich ausgesprochene Zusicherung, es sollten keine Staatsanleihen ohne Zustimmung eines allgemeinen Landtags aufgenommen werden, sich nicht hinwegsetzen wollte.

Schon in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts haben weitsichtige Männer beider Gruppen, als die große Mehrzahl nur erst an die Verbindung benachbarter Städte und an den Personenverkehr dachte, von der Betonung des Güteraustausches her die Pläne für lange Strecken zur Verbindung von Stromsystemen und zur leichteren Erreichung der Meeresküste aufgestellt. Und kaum hatte sich das mechanische Zugmittel der Dampflokomotive in England auf einzelnen Linien bewährt, da sind in Deutschland vor und neben List, mit eindringlichster Begründung von diesem und von L. C a m p h a u s e n, die Entwürfe für ein ganzes Netz veröffentlicht worden, das über die deutschen Lande in einheitlicher Technik gelegt und im Zusammenarbeiten der einzelnen Sonderunternehmungen ausgenutzt werden sollte. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat dieser Gedanke bereits im Jahre 1847 seine erste Verwirklichung erhalten — zu einer Zeit also, zu der noch längst nicht alle Bundesstaaten dem deutschen Zollverein beigetreten waren, namentlich die Nordseeküste ihm noch nicht angehörte. Jene Entwürfe und diese Ausführung zeigen unverkennbar den systematischen Sinn der deutschen Menschen.

Mit der Einführung der Dampflokomotive, die den fahrplanmäßigen Betrieb auf der Schiene notwendig machte, ist auch die Erkenntnis, daß das Eigentum des Weges und die Führung des Transportbetriebes in einer Hand liegen müsse, zum Allgemeingut geworden. Keines der zahlreichen

„Komitees“, die sich über das ganze Gebiet des Deutschen Bundes hin zwecks Errichtung von Eisenbahnen seit dem Beginn der dreißiger Jahre gebildet haben, ist von ihren Begründern auf ein anderes Ziel abgestellt worden. Und ausnahmslos alle Eisenbahnen sind auf deutschem Boden von Anfang an mit der zweifachen Aufgabe ins Leben getreten. Auch dies bedeutet eine Voraussicht, die als menschliches Tun besonderer Art zu werten ist.

Die doppelte Aufgabe hat nun aber die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung, die schon für die Herstellung des Weges groß genug waren, noch erheblich gesteigert. Die Geldmengen zusammenzubringen, wurde daher zu der wichtigsten Aufgabe derjenigen Männer, die sich um die Errichtung von Eisenbahnen auch nur für kurze Strecken bemühten. Mehrfach mußten ausländische Geschäftsbeziehungen eingesetzt werden, um vom Ausland im Wege der Beteiligung oder wenigstens des langfristigen Kredits das in Deutschland noch nicht genügend vorhandene und auch nicht einsatzbereite Kapital zu beschaffen. Fast ist es die Regel geworden, daß die Staatsverwaltungen mit einer Kapitalhilfe beispringen oder durch Garantieleistungen das Risiko für die privaten Geldgeber abschwächen mußten. Die Verbindung zwischen den Staatsgewalten und der privaten Unternehmerschaft ist nicht am wenigsten durch solche Kapitalnöte von Anfang an besonders eng gestaltet worden. Die Initiative der Männer des Wirtschaftslebens und das Verantwortungsgefühl der Männer der Staatsverwaltungen haben in Deutschland ineinandergreifen müssen, das Grundnetz der deutschen Bahnen zu schaffen.

Dank solcher Kapitalbeteiligung hat der Staatsbahngedanke bald einen kräftigen Auftrieb erfahren; vor allem auch in Preußen, nachdem durch die Verfassung die wichtigste Hemmung beseitigt war. Zu seiner vollen Durchsetzung hat es jedoch in jenen Jahrzehnten um so weniger kommen können, als einige der wichtigsten Bundesstaaten aus Finanznot sich wieder von ihrem Staatsbahnbesitz trennen mußten, als in ihnen also das Verhältnis zwischen Staat und Wirtschaft sich geradezu umdrehte. So konnte als Dogma die Meinung sich bilden, daß ein Nebeneinander von Staats- und Privatbahnen dank dem zu erwartenden Wettbewerb die Berücksichtigung der allgemeinen Interessen am sichersten gewährleistet; das Dogma vom „gemischtem System“, dem auch Bismarck zunächst anheimgefallen ist. Es war nicht gerade eine Kapitulation der Staatsgewalt, aber doch eine weitreichende Abwendung von der merkantilistischen zur englisch-liberalen Wirtschaftsauffassung, eine recht tiefe Verbeugung vor der Macht des privaten Kapitalbesitzes und seiner Gestalter.

Da kam die Wandlung der staatlichen Verhältnisse (1866 und 1871) und mit ihr eine kräftige Steigerung des Staatsgefühls. Und es kamen die üblen Erscheinungen der Gründerjahre. Bismarck wandte sich radikal ab vom gemischten System und glaubte sogar die Zeit gekommen, im deutschen Eisenbahnwesen den Reichsgedanken fest verankern zu können. In Preußen fand er auch die Zustimmung der Volksvertretung. Im Reich dagegen kam es zwar zur Errichtung des Reichseisenbahnamts; der Reichsbahnplan ist jedoch am Widerstand der größeren Bundesstaaten, und zwar sowohl der Volksvertretungen wie erst recht der Regierungen damals gescheitert. Es fehlte der Druck einer wirtschaftlichen Not, die altüberkommenen Gefühle des Partikularismus und der einzelstaatlichen Eigenstaatlichkeit auch nur für das Gebiet der Eisenbahnen zu überwinden. Die Vorschrift der Reichsverfassung blieb daher im wesentlichen auf dem Papier stehen. Die Zeit war noch nicht erfüllt, das Reich zum Träger der Eisenbahngestaltung zu machen.

Wohl aber hat der Staatsbahngedanke durch alle diese Vorgänge einen so mächtigen Auftrieb erhalten, daß er seitdem das deutsche Eisenbahnwesen schlechthin beherrscht. Nicht mehr neben den Männern des Wirtschaftslebens, sondern in voller Selbständigkeit sind die Staatsverwaltungen zu den alleinigen Trägern der Entwicklung geworden. Aus ihnen heraus sind jene Eisenbahngestalter wirksam geworden, denen die einzelnen Bundesstaaten ebenso die weitere Ausdehnung ihrer Eisenbahnnetze wie die Steigerung von deren Leistungskraft und den Aufbau eines anpassungsfähigen Tarifsystems zu verdanken haben. Das ist naturgemäß auch dem ganzen Deutschland zugute gekommen, und manche Einzelheit hat sich im Zusammenwirken der einzelstaatlichen Bahnverwaltungen auch der Form nach vereinheitlichen lassen. Daneben aber hat es zwischen jenen Verwaltungen ständig Streit gegeben, was viele Kräfte beansprucht und jahraus jahrein erhebliche Kosten verursacht hat. Vor allem aber war die Triebkraft zu dem gelegentlichen Zusammenwirken nicht der Reichsgedanke, sondern dieses oder jenes betriebs- oder verwaltungstechnische Bedürfnis; ist doch der stärkste Zusammenschluß, der Güterwagenverband, sogar als Abwehr gegen eine Reichsbahnbildung zustande gekommen. Die staatlichen Eisenbahngorgane haben dem Wesen nach nicht anders gehandelt, wie privatwirtschaftliche Eisenbahndirektoren auch hätten handeln können. Der politische, der staatenbildende Einschlag, der Bezug auf das Wesen alles Staatlichen, hat allenthalben gefehlt; auch in Preußen, wo sogar der Abschluß des preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrages ausschließlich unter den Gesichtspunkten der Eisenbahnverwaltungen behandelt worden ist, und wo man noch nach dem Weltkriege die nicht mehr zu vermeidende Bildung der Reichsbahn

an eine fünfjährige Übergangszeit, eine politische Unmöglichkeit, geknüpft sehen wollte.

Trotzdem wäre der Schluß falsch, daß die Sachtendenzen hier das Übergewicht über die persönlichen Auffassungen der leitenden Männer also doch erhalten hätten. Das Gegenteil ist richtig. Es unterliegt keinem Zweifel, daß bei den Eisenbahnen die gewaltige Betonung der stehenden Anlagen eine Kraft bedeutet, die jede Unternehmung auf die monopolistische Beherrschung eines möglichst großen Betätigungsfeldes hindrängt, und daß andererseits die Möglichkeit, solchem Drange nachzugeben, in viel weiterem Umfang als in irgend einem anderen Wirtschaftszweige gegeben ist. Gerade sachlich wäre also, um den Wettbewerb der verschiedenen Staatsbahnen zu unterbinden, die Bildung eines Einheitsunternehmens über das ganze Reich hin nichts anderes als die letzte Folgerung aus den Bau- und Betriebs- und Verkehrsverhältnissen jeglicher Eisenbahn gewesen. Was ihr entgegengestanden und sie bis zum Weltkriege unmöglich gemacht hat, waren die persönlichen Gefühle der leitenden Männer: man wollte bayerisch, sächsisch usw., nicht zuletzt preußisch bleiben, keinesfalls im Reiche aufgehen, und man nahm allenthalben die Steigerung der sachlichen Schwierigkeiten und die daraus entspringenden Kosten lieber in den Kauf, als daß man auf die partikulare Eigenart verzichtet hätte. Erst die Riesengewalt, mit der nach dem Weltkriege die wirtschaftliche Not sich auf Deutschland gelegt hat, ist der gefühlsmäßigen Hemmungen Herr geworden. Aber auch sie nicht auf einen Schlag, da die Reichsbahn nicht schon 1920 mit ihrer ersten Errichtung, sondern erst 1934 mit der Beseitigung aller Sonderrechte der Länder im vollen Sinn ein Unternehmen des Reiches geworden ist.

Was in den ersten Jahrzehnten des Werdens die Mannigfaltigkeit der Eisenbahnen, die Großzahl der Privatbahnen und die dazwischen liegenden Staatsbahnen und auch die mannigfachen Kämpfe der einzelnen Personen und Personengruppen deutlich machen, das gilt durch die ganze Entwicklung der Eisenbahnen hindurch. So stark gerade in ihnen die Technik und der davon abhängige Kapitalaufbau sich im Sinne sachlicher Kräfte immer geltend machen — die letzte Instanz für die Entscheidung, in welcher Weise und bis zu welchem Grade sich diese Kräfte durchsetzen können, liegt doch bei den leitenden, sich selbst die Ziele setzenden Menschen.

Die Königlich Westfälische Eisenbahn (1850—1880).

Von

Dr. Overmann in Berlin.

(Mit 3 Kartenskizzen und einer Abbildung.)

Man ist gewohnt, die Entstehung der deutschen Eisenbahnen unter dem Gesichtswinkel der Kleinstaaterie zu betrachten und die Hemmungen, die diese einer organischen, der tatsächlichen Verkehrsbedeutung Rechnung tragenden Entwicklung entgegengesetzt hat, besonders scharf zu sehen. Die Einzelerörterungen der letzten Jahre haben die Richtigkeit dieses Gesichtspunktes im allgemeinen auch bestätigt, doch sollte man nicht außer acht lassen, daß, ganz abgesehen von Ostdeutschland, auch im Westen der Wunsch, ganz große Entfernungen durch verschiedene Staaten hindurch zu überbrücken, für den Bau der Bahnen und ihre Linienführung vielfach von Bedeutung gewesen ist. Das gilt besonders für die Verbindung Berlins mit den 1815 neu erworbenen Provinzen Rheinland und Westfalen, die, getrennt von dem alten Kern der Monarchie, damals ihren wirtschaftlichen Aufstieg begannen. Nicht als ob die Strecke Berlin—Köln in einem Zuge hätte projektiert oder gar gebaut werden können, aber im Rahmen dieses Gedankens sind doch verhältnismäßig bald Eisenbahnlinien entstanden, deren vordringliche Bedeutung sonst nicht ohne weiteres einleuchtet. Hierzu gehört auch die Westfälische Staatsbahn mit ihrer Stammlinie Warburg—Hamm(—Rheine), die später einerseits nach der Angliederung Hannovers bis nach Emden und andererseits, zuletzt, noch unmittelbar vor dem Verlust ihrer Selbständigkeit, bis an den Rhein vorstieß.

Der Gedanke, die Schifffahrt auf Rhein und Weser durch eine Eisenbahn Lippstadt—Minden miteinander zu verbinden, mag dem Plan, eine Eisenbahn von der Landeshauptstadt nach dem Westen zu bauen, zuerst eine Unterlage gegeben haben. Jedenfalls wurde bereits im Frühjahr 1837 davon gesprochen und sofort traten die beiden Möglichkeiten: nördlich des Harzes durch Braunschweig und Hannover oder südlich desselben durch Thüringen und Hessen zu bauen, in Wettbewerb. Der Kronprinz interessierte sich besonders für die Südlinie und eine allgemeine

Kabinetts-Ordre vom 26. Februar 1838 ordnete sachverständige Ermittlungen für eine Linie Halle—Kassel—Lippstadt an, die in Halle aus der Magdeburg—Leipziger Bahn abzweigen sollte, die ihrerseits durch die Anhalter Bahn (Berlin-Sächsische Eisenbahn-Gesellschaft) von Köthen aus mit Berlin verbunden werden konnte.

Der König Friedrich Wilhelm III. setzte darüber hinaus durch sein Testament ein Legat von 1 Mio Talern zur Förderung des Kasseler Projektes aus, dessen militärische Bedeutung besonders groß schien. Indessen entschied sich Friedrich Wilhelm IV. wenige Tage nach seiner Thronbesteigung (7. Juni 1840) am 18. Juni 1840 doch für die Bahn über Minden, und am 22. Februar 1841 einigte sich Braunschweig mit Hannover und am 10. April 1841 mit Preußen über die Linienführung (Magdeburg—)Oschersleben—Wolfenbüttel—Braunschweig—Lehrte—Hannover (—Minden). Auf der anderen Seite wurde aber bald darauf durch die Staatsverträge vom 20. Dezember 1841 und 19. April 1844 zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Coburg-Gotha der Bau einer Bahn von Halle über Gerstungen nach Kassel und weiter zum Anschluß an die Köln—Mindener Bahn vereinbart. Für die Ausführung der Strecke bis Gerstungen wurden der am 3. August 1844 gegründeten Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft die nötigen Konzessionen erteilt, während die Fortsetzung Gerstungen—Bebra—Kassel—Warburg am 2. Oktober 1844 der Friedrich Wilhelm Nordbahn-Gesellschaft konzessioniert wurde, die sich seit dem 4. August 1853 Kurfürst Friedrich Wilhelm Nordbahn-Gesellschaft nannte, und deren Namen seit dem 27. Dezember 1866 Hessische Nordbahn-Gesellschaft lautete. Bei Haueda, nicht weit von Warburg, sollte die hessische Bahn westfälischen Boden erreichen und man dachte sich die Weiterführung über Peckelsheim und Driburg und sodann in der jenseits des Eggegebirges gelegenen Westfälischen Tiefebene nach Paderborn und Lippstadt, wo man auf die bereits geplante Eisenbahn von Minden zu treffen annehmen konnte.

Minden mußte als nordöstlichster Punkt Westfalens und als militärisch wichtiger Schlüsselpunkt der Porta Westfalica in jenen Tagen unbedingt eine Rolle spielen, und die Stadt hat es auch getan: bis in das zweite Jahrhundert der Eisenbahnen hinein ist der Name der alten Stadt wie kaum ein anderer mit den deutschen Eisenbahnen verbunden geblieben. Schon 1828 wurde dabei aus dem Projekt Minden—Lippstadt der Plan Minden—Ruhrort—Köln, wobei sich aber neben Lippstadt—Soest der Lippeübergang Hamm einschaltete und später auch statt Ruhrort Elberfeld auftauchte. Aber der Weg war nicht ohne Dornen. Zwar wurde bereits wenige Monate nach der Eröffnung der Nürnberg—Fürther Bahn, am 28./29. September 1836 in Minden die Rhein-Weser Eisenbahn-Gesell-

schaft gegründet, die Gesellschaft erhielt auch am 21. August 1837 eine Konzession, doch war die Zeit für die Ausführung eines so weitgehenden Planes noch nicht reif: am 14. Mai 1839 mußte sich die Gesellschaft wieder auflösen. Indes ging der Streit der Meinungen weiter, besonders heftig tobte er um die Linienführung über Elberfeld oder Duisburg. Nachdem sich der König am 18. Mai 1843 für Duisburg entschieden hatte, blieb die Frage, ob man von Dortmund aus östlich über Soest oder über Hamm gehen sollte, immer noch offen.

Nun war im August 1841 eine ganz andere Verbindung zwischen Rhein und Weser erörtert worden¹, die von Wesel über Münster—Warendorf nach Gütersloh gehen und sich dort nach Minden und Lippstadt—Kassel verzweigen sollte. Dieser Plan, der dem damaligen Verkehrsbedürfnis zweifellos nicht entsprach, konnte unter diesen Umständen keine Aussicht auf Verwirklichung haben. Aber der Anschluß der neuen Provinzialhauptstadt an das Eisenbahnnetz kam seitdem nicht mehr aus der Erörterung und er beeinflusste schließlich die gesamte Projektierung wesentlich. Wäre es auf Münster allein angekommen, so hätte man zweckmäßig von Dortmund aus angeschlossen (vgl. Archiv 1899 Seite 12). Doch man mußte auch auf die Verbindung nach Lippstadt Rücksicht nehmen und so schob sich von selbst Hamm als Knotenpunkt in den Vordergrund. Die inzwischen am 9. Oktober 1843 gegründete Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft dachte sich die Linienführung von Dortmund aus über den Hellweg und durch die Soester Börde über Unna—Werl—Soest und schlug vor, in Werl nach Hamm—Münster abzuzweigen. Schließlich wurde aber, nachdem der Weg über Hamm und Soest abgelehnt war, wie Fleck a. a. O. ausführt, entsprechend einer Anregung des Fürsten zu Bentheim-Tecklenburg Herr zu Rheda durch Kabinettsorder vom 9. März 1845 der Weg über Hamm—Rheda²—Bielefeld festgelegt und nachdem entgegen den Wünschen der Köln-Mindener Bahn die Abzweigung Rheda—Lippstadt verworfen war, Hamm als Kreuzungspunkt der Bahn nach Münster einerseits und Kassel anderseits bestimmt.

Hier waren nun die von Preußen angeordneten und auf Staatskosten durchgeführten Vorarbeiten für die Auswahl der richtigen Linie Warburg—Lippstadt 1842 beendet. Aus einem in Paderborn tätigen Komitee, dem der Finanzminister unter dem 18. September 1844 eröffnet hatte, daß der Staat die Strecke nicht bauen wollte, bildete sich 1845 die Köln—Mindener—Thüringer Verbindungsbahn, die im Mai zur Aktien-

¹ Bischoff, Die Norddeutsche Eisenbahn, Wesel und Leipzig, 1841.

² Bei Rheda verzweigen sich von alters her die Wege vom Westen nach dem Bielefelder Paß und nach Paderborn.

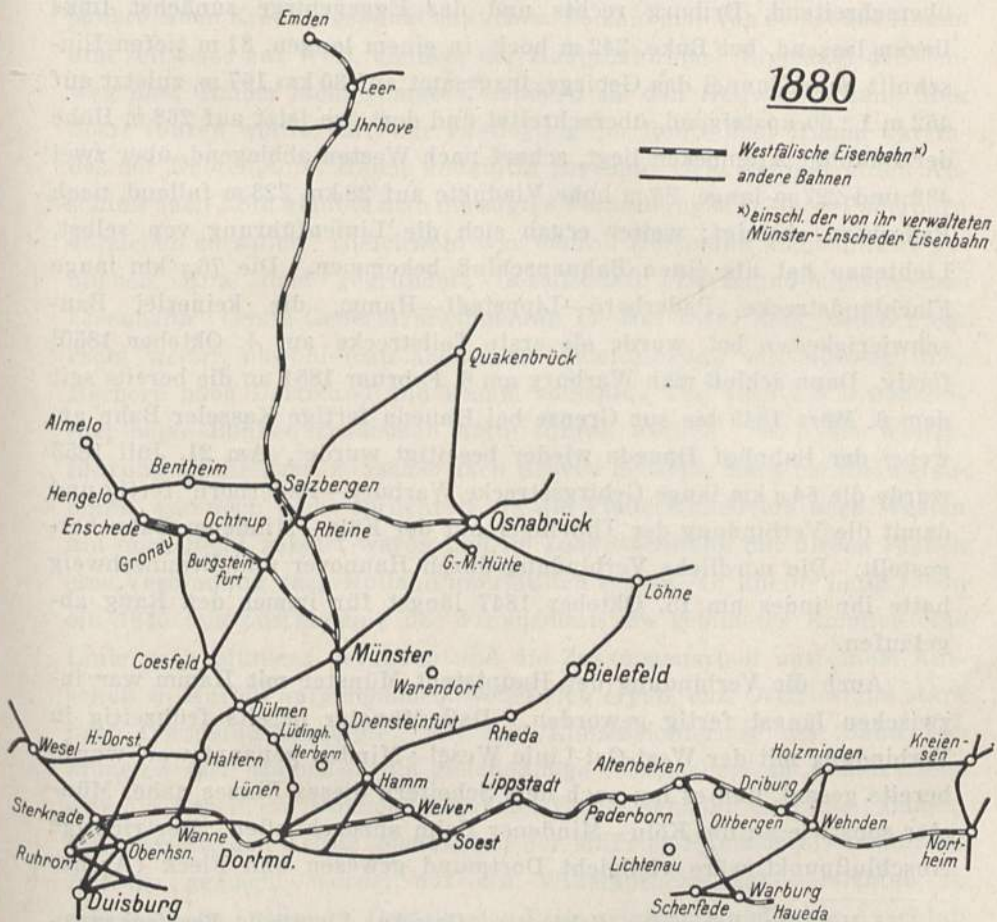
zeichnung aufforderte¹ und am 29. Mai ihre konstituierende Generalversammlung abhielt und die dann neben dem Bau der Strecke Warburg—Lippstadt auch deren Verlängerung nach Hamm in ihr Programm aufnahm², als sich ergab, daß die Köln—Mindener Bahn nicht Lippstadt berühren, sondern über Hamm—Rheda gehen solle. Allerdings stellte die Regierung der Köln—Mindener Bahn frei, die Strecke Hamm—Lippstadt als Zweigbahn selbst zu bauen. Köln—Minden hätte zwar den Kasseler Verkehr gern länger selbst auf ihren Strecken behalten und erst in Rheda nach Lippstadt abgezweigt, den Bau der Hamm-Lippstadter Bahn lehnte die Gesellschaft jedoch ab (15. August 1845). Am 16. September 1845 erklärte sich der Finanzminister demgemäß zwar grundsätzlich mit dem Weiterbau nach Hamm durch die Paderborner Gesellschaft einverstanden, es traten jedoch verwaltungsmäßige Schwierigkeiten auf, so daß die am 4. Juli 1846³ erteilte Konzession auf die Linie Warburg—Karlsschanze—Lichtenau—Paderborn—Lippstadt beschränkt und die Weiterführung nach Hamm noch offen gelassen, aber in Aussicht genommen wurde. Die früher projektierte, mehr östliche Linie über Gehrden—Driburg und Altenbeken hatte man aufgeben müssen, da sie starke Steigungen, mehrere Viadukte und bei Altenbeken zwei Tunnel erforderte, also sehr kostspielig zu werden versprach und eine längere Bauzeit erforderte. Man kam daher auf die Lichtenauer Linie ab, die an der Karlsschanze den hier Eggegebirge genannten Teutoburger Wald mit einem etwa 600 m langen Tunnel überwinden sollte. Noch im Jahre 1846 begann man mit dem Tunnelbau und den Einschnitten als den beschwerlichsten Bauarbeiten; auch zwischen Warburg und Hueda sowie zwischen Paderborn und Lippstadt wurden die Arbeiten aufgenommen. Paderborn sollte der Sitz der Verwaltung werden und im gleichen Jahre begann man dort mit dem Bau der Werkstätte. Die Sache kam jedoch nicht voran. 10 % des Kapitals waren erst eingezahlt, die zweiten 10 % waren nicht beizutreiben und schließlich verlangte die Gesellschaft vom Staat eine Zinsgarantie und für die immer noch in der Luft schwebende Strecke Lippstadt—Hamm gar das ganze Baukapital von 1½ Mio Talern. Die Arbeiten an dem Tunnel mußten am 1. Juli 1847 eingestellt werden und im nächsten Jahre kam der ganze Bau bei den immer schwieriger werdenden wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen ganz zum Erliegen. So blieb dem Staat, der lediglich für die Vollendung der Strecke Hueda—Warburg die letzten 190 000 Taler aus dem Legat Friedrich Wilhelms III.

¹ Das Kapital von 5½ Mio Talern wurde noch im Mai gezeichnet.

² Darstellung der Verhältnisse der Köln—Minden—Thüringer Verbindungsbahn Paderborn 1847.

³ Die Westfäl. Bahn gibt als Datum den 6. Juli an.

zur Verfügung gestellt hatte, dessen zu spät angebotene Hilfe aber der Gesellschaft im übrigen nicht mehr genügen konnte, nichts anderes übrig, als den Bau selbst in die Hand zu nehmen. Durch den Vertrag vom 23. Dezember 1848 unmittelbar vor Eröffnung der sich nun zunächst an der Landesgrenze totlaufenden hessischen Strecke am 6. März 1849



ging das Unternehmen auf den Staat über. Damit war die Königl. Westfälische Eisenbahn ins Leben getreten, genehmigt durch Gesetz vom 7. Dezember 1849. Die zunächst mit dem Bau beauftragte Kgl. Kommission für die Westfälische Eisenbahn (Erlaß vom 2. Februar 1849) wurde mit Erlaß vom 5. November 1849 durch die Direktion der Westfälischen Eisenbahn in Paderborn abgelöst.

Nun ging es nochmals ans Projektieren. Man verließ die schwierige Führung über Lichtenau, überließ die bereits begonnenen Arbeiten an den Einschnitten und dem Tunnel ihrem Schicksal und führte nach einem am 6. Oktober 1850 genehmigten Plan eine mittlere Linie aus, die mit einem 130 m langen, 28 m hohen Viadukt das Diemeltal bei Warburg und mit einem 135 m langen Viadukt das Waldmühlental bei Willebadessen überschreitend, Driburg rechts und das Eggegebirge zunächst links liegen lassend, bei Buke, 342 m hoch, in einem langen, 31 m tiefen Einschnitt ohne Tunnel das Gebirge, insgesamt auf 30 km 167 m, zuletzt auf 452 m 1 : 60 ansteigend, überschreitet und dort, wo jetzt auf 268 m Höhe der Bahnhof Altenbeken liegt, scharf nach Westen abbiegend, über zwei 482 und 227 m lange, 35 m hohe Viadukte auf 28 km 223 m fallend, nach Paderborn absteigt; weiter ergab sich die Linienführung von selbst, Lichtenau hat nie einen Bahnanschluß bekommen. Die 76,3 km lange Flachlandstrecke Paderborn—Lippstadt—Hamm, die keinerlei Bau-schwierigkeiten bot, wurde als erste Teilstrecke am 4. Oktober 1850¹ fertig. Dann schloß man Warburg am 6. Februar 1851 an die bereits seit dem 6. März 1849 bis zur Grenze bei Haueda fertige Kasseler Bahn an, wobei der Bahnhof Haueda wieder beseitigt wurde². Am 21. Juli 1853 wurde die 54,6 km lange Gebirgsstrecke Warburg—Paderborn³ fertig und damit die Verbindung der Thüringer mit der Köln—Mindener Bahn hergestellt. Die nördliche Verbindung durch Hannover und Braunschweig hatte ihr indes am 15. Oktober 1847 längst für immer den Rang abgelaufen.

Auch die Verbindung der Hauptstadt Münster mit Hamm war inzwischen längst fertig geworden. Daß Münster bereits frühzeitig in Verbindung mit der West-Ost-Linie Wesel—Minden genannt war, wurde bereits gesagt, und es lag nach dem Scheitern dieses Planes nahe, Münster sonstwie an die Köln—Mindener Bahn anzuschließen. Der richtige Anschlußpunkt wäre vielleicht Dortmund gewesen und Fleck (Archiv

¹ Mit den Bahnhöfen Salzkotten, Gesecke, Lippstadt, Benninghausen, Sassendorf, Soest und Welver; später kamen hinzu: Elsen 1. Januar 1908, Schermede 1. August 1884, Ehringhausen 15. Oktober 1881, Dedinghausen 1. Mai 1912, Horn 20. Februar 1882, Borgeln 1. Juli 1912 und Rhynern 5. Februar 1887.

² Am 1. Oktober 1908 wurde der Bahnhof Haueda wieder eingerichtet.

³ Mit den Bahnhöfen Bonenburg, Willebadessen und Buke, später kamen hinzu Menne 1. Dezember 1892, Nörde an der seit dem 15. Oktober 1876 bestehenden Kreuzung mit der Bergisch-Märkischen Strecke Scherfede—Holzminden 1. Oktober 1905, Borlinghausen 1. Dezember 1906, Neuenheerse 10. Januar 1886, Altenbeken 1. Oktober 1864. Neuenbeken 15. März 1881.

1899 S. 12) weist mit Recht darauf hin, daß eine solche Linie die natürliche Fortsetzung der Harkort bereits 1836 konzessionierten Verbindung von Hörde nach der Lippe bei Lünen gewesen wäre. Die Pläne der Köln—Minden—Thüringer Verbindungsbahn verschoben die Linienführung des Münsterschen Anschlusses indes weiter nach Osten, da man hier den sonst nicht immer beachteten Gedanken festhielt, statt zweier Anschlußpunkte einen Kreuzungspunkt zu suchen. So kam man von selbst auf Hamm und zeitweise auf Werl, als man der Hauptbahn nach Lippstadt den Umweg über Hamm nicht zumuten, sondern sie den Hellweg entlang über Soest führen wollte. Mit der Festlegung der Route über Hamm war indes der Knotenpunkt Hamm endgültig gegeben. Dem weniger guten Anschluß nach Köln glaubte man die zügige Verbindung Münster—Paderborn vorziehen zu sollen. Gleichwohl war man in Dortmund nicht untätig geblieben. Eine dort gegründete Gesellschaft „Dortmund-Münster-Ems Eisenbahn“ (erste Generalversammlung 14. Mai 1844) kam jedoch nicht recht weiter, obwohl man auch eine Linienführung von Münster über Herbern nach Dortmund und Hamm vorschlug und auch bis Drensteinfurt beide Bahnen zusammen hätte führen wollen. Auch die Weiterführung an die Ems, zunächst nach Greven gedacht, dann bis Rheine geplant, war noch nicht spruchreif, da die Pläne Hannovers nach Westen hin noch nicht geklärt waren und im Zusammenhang mit diesen Plänen eine Verbindung nach Holland unerläßlich schien. In Rheine hatte schon ein 1845 mit Zustimmung des Finanzministers gebildetes Komitee eine Linie nach Münster gefunden und die Zusammenarbeit mit einem Ausschuß in Aurich aufgenommen, wobei sich ergab, daß Ostfriesland stark nach Dortmund hinneigte. Mit der Konzessionierung der Bahn von Münster nach Hamm an die gleichnamige Gesellschaft am 4. März 1846 war die Arbeit der Dortmund-Münster-Ems-Eisenbahn zu Ende. Immerhin hatte sie den Erfolg gehabt, daß der Münster-Hammer-Eisenbahn die Auflage gemacht wurde, auf ein Widerspruchsrecht verzichten zu müssen, falls später die Dortmunder Bahn selbständig oder als Anschluß an die bestehende Strecke konzessioniert würde. Die Fortsetzung nach der Ems machte man ihr zwar nicht zur Pflicht, doch mußte der Bahnhof in Münster — das wohlgelungene Empfangsgebäude ist noch jetzt als ein Teil der Reichsbahndirektion vorhanden und hat bis zur Eröffnung des jetzigen Hauptbahnhofs, 1. Oktober 1890 Dienst getan — so angelegt werden, daß die Fortsetzung und der Anschluß ohne weiteres möglich blieb, falls die Gesellschaft nicht selbst bauen wollte. Noch im Mai 1846

wurde die Gesellschaft vom Staat vor die Frage gestellt, ob sie bereit sei, die Bahn von Münster nach Rheine und eine Bahn von Osnabrück nach Rheine zum Anschluß an eine Bahn in Holland zu übernehmen. Dazu war sie unter gewissen Einschränkungen bereit, auch gelang es ihr, die 34,7 km lange Strecke Münster—Hamm¹ zum 26. Mai 1848 für den Personenverkehr und zum 8. Juli für den Güterverkehr in Betrieb zu nehmen. Damit war die Stadt „ihrer patriarchalischen Zurückgezogenheit entrissen und an den großen Weltverkehr angeschlossen“². Das geldliche Ergebnis der Gesellschaft war jedoch von Anfang an wenig befriedigend, so daß der Bau der Bahn nach Rheine für sie kaum noch in Frage kam, auf den Preußen so großen Wert legte. So ging denn durch Vertrag vom 12. Januar 1855 das Unternehmen mit Wirkung vom 1. Januar auf den Staat und durch Erlaß vom 7. Mai 1855 in die Verwaltung der Westfälischen Bahn über, die damit die durchgehende Strecke Warburg—Münster bekam. Dabei wurde auch die Direktion der Westfälischen Eisenbahn von Paderborn nach Münster verlegt, wo sie bis 1880 als Vorläuferin der späteren, 1895 errichteten Eisenbahndirektion bestand.

Die Westfälische Eisenbahn übernahm damit auch die alten Pläne der Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft, nach Rheine zu bauen und den Anschluß von Osnabrück dorthin herzustellen, über den bereits am 3. März 1846 ein grundsätzliches Übereinkommen zwischen Hannover und Preußen erzielt worden war. Allerdings war dabei die für Preußen und die Westfälische Eisenbahn lebenswichtige Frage, wo diese Bahnen und die Verlängerung nach Holland sich kreuzen sollten, im hannoverschen Lingen oder im westfälischen Rheine, noch nicht entschieden worden.

Hierzu darf auf die Ausführungen im Archiv 1929 S. 1177 hingewiesen und zu der Frage Münster—Rheine noch bemerkt werden, daß zunächst offenbar die Linienführung, wie sie nachher ausgeführt wurde, nicht zweifelhaft war, zumal die Planung, von Dortmund aus über Münster zur Ems zu bauen, geradenwegs nach Greven und Rheine führte. Auch hat der Gedanke, die von Ostfriesland kommende Strecke von Münster aus statt nach Hamm nach Dortmund und nachher auch der Plan, außer nach Hamm auch nach Dortmund zu bauen, noch lange nachgewirkt. Aber als nach Abschluß des Staatsvertrages zwischen Han-

¹ Mit den Bahnhöfen Ermelinghof (jetzt Bockum-Hövel), Drensteinfurt, Rinkerode und Dickeweib (für den Personenverkehr ab 1866, für den Güterverkehr ab 1872: Hilstrup) und Mersch seit August 1880.

² Vgl. die Denkschrift 40 Jahre Eisenbahndirektion Münster Seite 136.

nover und Preußen vom 27. Januar 1852 die Westfälische Bahn den Auftrag erhielt, die Vorarbeiten für die Strecken Münster— und Osnabrück—Rheine aufzunehmen, war wohl klar, daß nur eine Verlängerung der Hammer Bahn in Frage kam. Inzwischen waren durch den Vertrag Preußens mit dem (hannoverschen) Steuerverein vom 7. September 1851 die für Rheine wesentlichen Zollschwierigkeiten behoben worden. Indessen trat gleichzeitig der Plan auf, von Münster aus statt über Greven—Emsdetten über die Kreisstadt Burgsteinfurt zu bauen und wohl erst 1853 ergab sich, daß dieser Umweg nicht zu vertreten war. So blieb der Plan Dortmund—Münster für Jahrzehnte liegen und die Strecke Münster—Rheine erhielt ihre unter dem 7. März 1855 endgültig genehmigte Lage über Greven, zumal die Hannoverschen Stände bei Genehmigung des Vertrages ausdrücklich verlangt hatten, daß die Bahn ohne Umwege geführt werden solle.

Nach dem Vertrage von 1852 baute nunmehr die Westfälische Eisenbahn die Strecken Landesgrenze zwischen Salzbergen und Rheine—Münster und Rheine—Osnabrück, während Hannover die Linien Emden—Landesgrenze bei Rheine und Osnabrück—Löhne (Poppensieck) ausführte. Jedoch übernahm Preußen nur den Betrieb der Strecke Rheine—Münster, während Hannover zur Erzielung eines durchgehenden Verkehrs Hannover—Emden den Betrieb auf der Strecke Osnabrück—Rheine—Landesgrenze bei Hummeldorf (Salzbergen) gegen eine 4 ½ige Verzinsung des Anlagekapitals übernahm. Das noch vorhandene von beiden Verwaltungen gemeinsam benutzte, aber seit Ende 1928 anderen Betriebszwecken dienstbar gemachte Empfangsgebäude Rheine (vgl. das Bild auf Seite 834) zeugt noch jetzt von der Bedeutung, die man den am 23. Juni 1856 eröffneten Strecken¹ in ihrer Verbindung mit dem ehemals preußisch gewesenen Emden zumaß². Zu bedauern ist nur, daß Preußen die Fortführung der Osnabrück-Rheiner Bahn auf seinem

¹ Mit den Bahnhöfen Greven, Emsdetten und Mesum; später kamen hinzu Sprakel 1. März 1878 und Hembergen 10. September 1917, ab 1. März 1928 Reckenfeld genannt. In Rheine wurde eine Verbindung mit der Ems geschaffen, die bis zum Übergang des Emsverkehrs auf den Dortmund-Ems-Kanal von einiger Bedeutung war. An der Strecke Osnabrück—Rheine lagen die Bahnhöfe Velpo, Ibbenbüren und Hörstel; später kamen hinzu Osnabrück Hasetor 15. Juni 1896, Lotte Mai 1879 als Bedarfshaltestelle, 1881 endgültig, Laggenbeck 20. Juli 1885, Esch 1. August 1889 und Rodde am 15. Juni 1894.

² Seit Jahren schon hatte die Westfälische Bahn Lokomotiven mit dem Namen „Emden“, „Leer“, „Dollart“.

Gebiet nach Holland nicht durchgesetzt hat. Der interessante Streit zwischen Hannover und Preußen, in dem sich die uralten Meinungsverschiedenheiten aus der Zeit des Anfangs des Postwesens wiederholten, endete schließlich mit einer Art Kompromiß, indem die Abzweigung weder in Lingen gefunden wurde, wie Hannover es wollte, noch in Rheine, wie Preußen es sich dachte, sondern in Salzbergen, von wo aus die holländische Almelo-Salzbergener Eisenbahn-Gesellschaft den Anschluß an das holländische Staatsbahnnetz bei Hengelo herstellte (18. Oktober 1865)¹. Die Linienführung Rheine—Ochtrup—Gronau—Enschede—Hengelo hätte alles in allem genommen den Verkehrsverhält-



Bahnhof Rheine der Westfälischen Eisenbahn nach der Zusammenlegung mit der Rheinischen Bahn (1884).

nissen wohl besser entsprochen. Die später gebaute, am 15. Oktober 1905 eröffnete Nebenbahn Rheine—Ochtrup konnte den Fehler nicht wieder gutmachen. Die Bedeutung des Knotenpunktes Rheine wurde übrigens noch 1870 besonders dadurch unterstrichen, daß das hier maßgebende Bahnpostamt 22 in Rheine errichtet wurde, erst 1884 wurde es nach Münster verlegt.

¹ Es mag in diesem Zusammenhang erwähnt werden, daß im Jahre 1879 den Magistraten Freren, Lingen und Nordhorn die Erlaubnis zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Freren (Strecke Rheine—Quakenbrück) über Lingen und Nordhorn zur holländischen Grenze in Richtung Almelo erteilt worden ist; aus den Plänen, deren Verwirklichung verkehrlich außerordentlich zurückgebliebene Landstriche erschlossen haben würde, ist jedoch niemals etwas geworden.

Es mag in diesem Zusammenhang aber noch daran erinnert werden, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die bereits 1846 die Strecke Dortmund—Münster durch die Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft hatte bauen lassen wollen und die seit 1850 vom preußischen Staat verwaltet wurde, noch Anfang 1856 von einem Projekt Dortmund—Rheine berichtet, für das sich Ausschüsse in Dortmund, Lünen, Lüdinghausen, Dülmen, Coesfeld und Burgsteinfurt (Rheine fehlte anscheinend) gebildet hatten; die Bergisch-Märkische Bahn wäre auch bereit gewesen, den Betrieb der Strecke zu übernehmen. Mit der Fertigstellung der Westfälischen Bahn ist es dann dabei geblieben, doch lebten die Gedanken in den späteren Projekten der Rheinischen Bahn Duisburg—Rheine—Salzbergen (und —Quakenbrück) sowie der Bergisch-Märkischen Bahn Hamm—Osnabrück(—Oldenburg) wieder auf; eine direkte Bahn Münster—Dortmund kam erst viel später, eröffnet 18. Oktober 1928, zustande.

Die Westfälische Staatsbahn stellte nun auch in ihrer Verbindung mit der Hannoverschen Westbahn kein besonders glückliches Gebilde dar und die ausgesprochene West-Ostrichtung Soest—Paderborn forderte gebieterisch eine Weiterführung der bei Buke scharf nach Süden abschwenkenden Linienführung nach Osten. Hier war das braunschweigische Kreiensen (Greene) als alter Übergang über die Leine der Gegenpol, wo seit dem 5. August 1856 die braunschweigische Staatsbahnlinie Börßum—Seesen—Kreiensen an die Hannoversche Staatsbahn Hannover—Göttingen—Dransfeld—Kassel (23. September 1856 ganz vollendet) angeschlossen war. Schon 1854 hatte hier die Westfälische Bahn mit Vorarbeiten begonnen, aber die Verhandlungen mit Braunschweig führten erst am 23. Februar 1861 zu einer Verständigung über den Bau der Bahn, bei der es im wesentlichen auf eine möglichst kurze Verbindung der bestehenden Linien ankam. So entstand dann, was den preußischen Teil anlangt, der Abzweigungsbahnhof Altenbeken, nachdem man erst weiter südlich unter Benutzung des Egge-Überganges von Neuenheerse 342,8 m hoch mit dem 31 m tiefen Einschnitt hatte abzweigen wollen. Dadurch wurde der 1629 m lange Tunnel durch den hier 69 m hohen Rehberg bei Altenbeken, 279 m hoch, nötig, der von August 1861 bis Februar 1863 erbaut, später in seiner baulichen Unterhaltung manche Schwierigkeiten bereitet hat¹; ein weiterer, 246 m langer Tunnel wurde bei Reelsen erforderlich. Auch im übrigen war die Linienführung lange umstritten. Schließlich wählte man unter Außerachtlassung der

¹ Vgl. dazu Müller: Die Eisenbahnen im Gebiet der Oberweser, Oldenburg 1936 S. 27.

örtlichen Verhältnisse und der Interessen des Kreises sowie der Stadt Nieheim den Weg über Brakel und Höxter nach Holzminden. So wurde nun Driburg doch noch ein Bahnhof der Westfälischen Bahn. Die Weser wurde angesichts des alten Klosters Corvey überschritten, da die an sich günstigere Stelle bei Fürstenberg, die später die Bergisch-Märkische Bahn für die sonderbare Verbindungslinie Scherfede—Holzminden benutzte, ausscheiden mußte, zumal sie die Bahn auch zu weit von Höxter abgerückt hätte. Es wurden in Betrieb genommen die Strecken Altenbeken—Höxter, 41,6 km lang, am 1. Oktober 1864, Höxter—Holzminden, 7,08 km lang¹, gleichzeitig mit der braunschweigischen Strecke Kreienzen—Holzminden am 10. Oktober 1865, wobei die Westfälische Bahn auch die Betriebsführung auf der 2,17 km langen braunschweigischen Strecke von der preußischen Grenze bis Holzminden übernahm. Die große Bedeutung, die man der neuen Verbindung zwischen Berlin und dem Westen beimaß, ergibt sich auch daraus, daß die Strecke Holzminden—Soest bereits 1867/68 zweigleisig ausgebaut worden ist.

Es mag erstaunlich sein, daß gerade in jenen Jahren der Staat den Gedanken erwog, die Westfälische Bahn zu verkaufen. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die gegenüber den anderen Privatbahnen in Rheinland und Westfalen nicht recht hoch kommen konnte, hatte schon lange ihre Blicke auf sie geworfen und die Tatsache, daß die Bergisch-Märkische unter Staatsverwaltung stand, hat vielleicht zur Verstärkung dieser Absichten beigetragen. In der Tat mußte die Westfälische Bahn sowohl in der Richtung auf Rheine als auch in der Richtung nach Osten eine gute Ergänzung des Bergisch-Märkischen Netzes darstellen, besonders nach Herstellung der Verbindung Dortmund—Soest am 9. Juli 1855 und nach der Planung der oberen Ruhrtalbahn Schwerte—Bestwig—Warburg durch die Bergisch-Märkische Bahn. Die Verhandlungen führten schließlich zum Ziel, und der 1866 abgeschlossene Vertrag sah den Übergang zum 1. Oktober vor (Außerordentliche Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Bahn vom 18. August 1866). Indes lehnte das Abgeordnetenhaus die Genehmigung des Vertrages ab, und zwar, wie Riegels² ausführt, weil der Antrag der Regierung der Mehrheit nicht weit genug ging, die eine weitgehende Entstaatlichung des Eisenbahnwesens, ja sogar eine Aufhebung aller Betriebsverträge (wie z. B. des Vertrages des Staates mit der Bergisch-Märkischen Bahn) wünschte.

¹ Mit den Bahnhöfen Driburg, Brakel, Ottbergen, Godelheim und Höxter; später kamen hinzu Reelsen 1. Februar 1905, Herste 14. Juli 1894, Hemsben 14. Juli 1894 und Lüchtringen 15. Oktober 1879.

² Verkehrsgeschichte der deutschen Bahnen 1889 S. 71.

Der Bericht in der Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Bahn vom 27. Juni 1867 läßt diese Gründe allerdings nicht erkennen und man gewinnt daraus mehr den Eindruck, als ob örtliche Wünsche einzelner Abgeordneter, die irgendwie gegen die Bergisch-Märkische Eisenbahn eingestellt waren, den Ausschlag gegeben hätten. Nicht recht verständlich ist, daß die gerade in diese Zeit fallende Erwerbung der Hannoverschen Staatsbahnen den preußischen Staat die Abstoßung der Westfälischen Bahn nicht mit anderen Augen ansehen ließ und daß, konnte man den Verkauf nicht durchsetzen, man nicht zu einem Betriebsüberlassungsvertrag überging. Übrigens ließ sich die Bergisch-Märkische Bahn von ihrem Bestreben, sich weiter auszudehnen, durch diesen Mißerfolg nicht abschrecken: sie erwarb zum 17. April 1868 die Hessische Nordbahn Warburg—Kassel—Gerstungen und begann mit den Planungen nach Osnabrück(—Oldenburg), von denen noch die Rede sein wird.

Der Übergang der Hannoverschen Staatsbahnen auf Preußen, der sich inzwischen am 15. Dezember 1866 vollzogen hatte, und der wie gesagt die Stellungnahme der preußischen Regierung zum Verkauf der Westfälischen Eisenbahn in keiner Weise geändert hatte, wurde nun der Anstoß zu einer weiteren Ausdehnung der Westfälischen Eisenbahn dadurch, daß ihr mit Erlaß vom 1. Mai 1867 zum 1. Januar 1868 die Strecke Rheine—Emden¹ zugeteilt wurde. Die alte westfälische Strecke Rheine—Osnabrück ging indes jetzt ganz auf die Direktion Hannover über.

Die enge Verbindung mit der Hannoverschen Staatsbahn gab auch den Anlaß zu einer weiteren Ausdehnung des westfälischen Netzes nach Osten hin. Hannover hatte noch vor dem Übergang an Preußen die Strecke Northeim—Nordhausen (Südharzbahn) in Bau genommen, aber erst Preußen hatte auf Grund eines neuen Vertrages mit Braunschweig den Bau vollendet und am 1. Dezember 1868 bis Harzburg, am 1. August 1869 bis Nordhausen eröffnet. Gleichzeitig war der Plan entstanden, Northeim und die Staatsbahnstrecke von Nordhausen über den Solling hinweg unmittelbar an das westfälische Netz (Altenbeken) anzuschließen. Die Vorarbeiten der Westfälischen Bahn zogen sich indes, durch den Krieg unterbrochen, lange hin, zumal die Frage, ob der Anschluß bei Höxter oder näher nach Altenbeken zu bei Ottbergen gefunden werden

¹ Bahnhöfe waren vorhanden: Salzbergen, Leschede, Lingen, Meppen, Kellerberg, ab 1. Mai 1903: Haren, Lathen, Kluse, Dörpen: 1856/57 vereinigt, Aschendorf, Papenburg, Ihrhove, Leer, Neermoor, Oldersum; später kamen hinzu Elbergen 1. Mai 1897 (1873/75 bereits für den Güterverkehr), Geeste 1. Mai 1899 (Laxten 1877/78 für den Güterverkehr), Hemsen 1. Mai 1905, Dörpen 1. Oktober 1889 (Kluse-Dörpen heißt jetzt Kluse), Steenfelde 1. Juli 1911, Petkum 1872.

sollte, Schwierigkeiten machte. Auch war nicht leicht zu entscheiden, wo die Weser und wo die damals geplante, am 19. Dezember 1872 konzessionierte Linie Scherfede—Holzminden der Bergisch-Märkischen Bahn gekreuzt werden sollte, endlich war die Berührung braunschweigischen Hoheitsgebietes schwer zu umgehen¹. So kam, obwohl das preußische Gesetz vom 11. Juni 1873 den Bau der Bahn bereits angeordnet hatte, und gleich darauf mit dem Bau begonnen war, erst am 31. Oktober 1876 ein Vertrag mit Braunschweig zustande, so daß die 62,88 km lange Strecke erst am 15. Januar 1878² in Betrieb genommen werden konnte. Die Bahn ist östlich der Weser eine reine Gebirgsstrecke und erreicht in dem 960 m langen Tunnel vor Ertinghausen mit 259 m ihren höchsten Punkt; außerdem ist zwischen Karlshafen und Bodenfelde ein weiterer 630 m langer Tunnel vorhanden. Die Bergisch-Märkische Bahn wurde in Wehrden gekreuzt, dort wurde auch die Weser mit einer Brücke überschritten, die in einem Winkel von 60 Grad zur Flußrichtung und z. T. in einer Krümmung von 600 m Radius liegt.

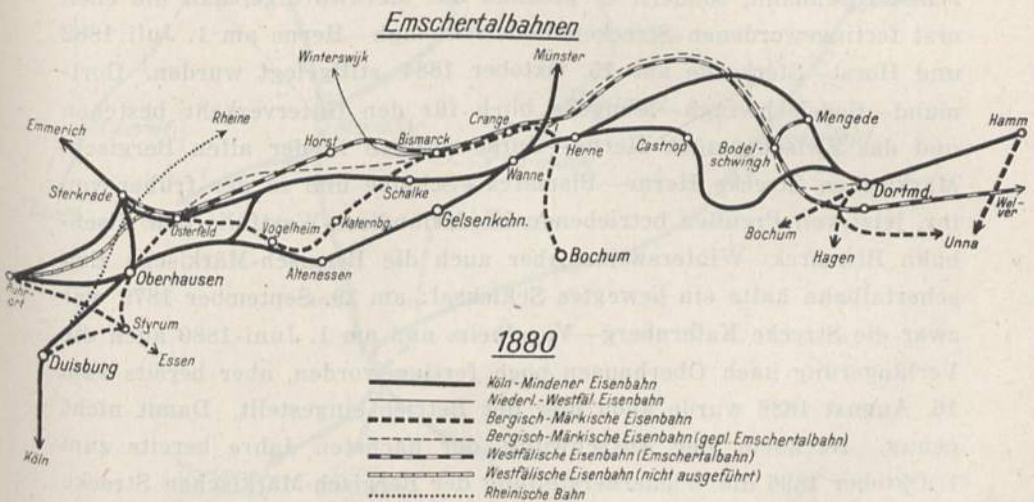
Das gleiche Gesetz vom 11. Juni 1873 hatte auch den Bau der 35,81 km langen Strecke Welwer—Dortmund durch die Westfälische Bahn angeordnet und damit den Auftakt zu dem Eindringen der Preußischen Staatsbahn in den Industriebezirk gegeben, von dessen Verkehr sie in der letzten Zeit besonders durch den Ausbau der allerdings vom Staate selbst betriebenen Bergisch-Märkischen Bahn mehr und mehr abgeschnitten worden war. Noch bevor die Strecke am 15. Mai 1876³ eröffnet worden war, war durch das Gesetz vom 17. Juni 1874 bereits die Verlängerung von Dortmund, wo Westfälische und Rheinische Bahn sich zusammenschlossen (jetzt Dortmund Süd) nach Sterkrade und Ruhrort durch das Emschertal angeordnet worden. Die Strecke sollte nicht nur den nördlichen zukunftsreichen Teil des Kohlenbezirks an die Westfälische Bahn anschließen, in Sterkrade erreichte die Staatsbahn auch die Köln-Min-

¹ Vgl. Müller a. a. O. S. 43.

² Mit den Bahnhöfen Wehrden, Lauenförde-Beverungen, Carlshafen, Bodenfelde, Uslar, Hardegsen und Moringen, später kamen hinzu Amelunxen 1. September 1904, Meinbrexten 1. Oktober 1901, Würgassen 23. Juni 1903, Vernawahlts-hausen 15. August 1910, Volpriehausen 1. Oktober 1886 an Stelle von Schlarpe 1. August 1880—1. Oktober 1886 und Berwartshausen am 1. Oktober 1893.

³ Mit den Bahnhöfen Lenningsen, Unna, Königsborn, Wickede-Asseln und Brakel, später kamen hinzu Allen 1. April 1906 und Massen 1. Oktober 1903. An der Kreuzung mit der Bergisch-Märkischen Strecke Unna—Hamm wurde kein Bahnhof angelegt, ähnlich wie an der Kreuzung Altenbeken—Warburg und Scherfede—Holzminden; während jedoch hier später der Bahnhof Nörde erbaut wurde, blieb die erste Kreuzung bis jetzt ohne Bahnhof.

dener Bahn nach Emmerich, die jederzeit auch ohne das Stammnetz dieser Gesellschaft vom Staat übernommen werden konnte und die so die Möglichkeit einer unmittelbaren Staatsbahnverbindung nach Holland bot. Der Raum Dortmund—Sterkrade war indes nicht nur von der Köln-Mindener Bahn bereits durch zwei Linien aufgeschlossen, sondern auch die Bergisch-Märkische Bahn besaß gleichlaufende Konzessionen (18. September 1871) für die Strecken Dortmund—Herne und —Crange sowie Bismarck—Bottrop—Osterfeld neben ihrer bereits ausgebauten Linie Herne—Crange—Bismarck—Katernberg—Osterfeld—Oberhausen. Die von der Bergisch-Märkischen Bahn geplanten Strecken lagen nun von Dortmund



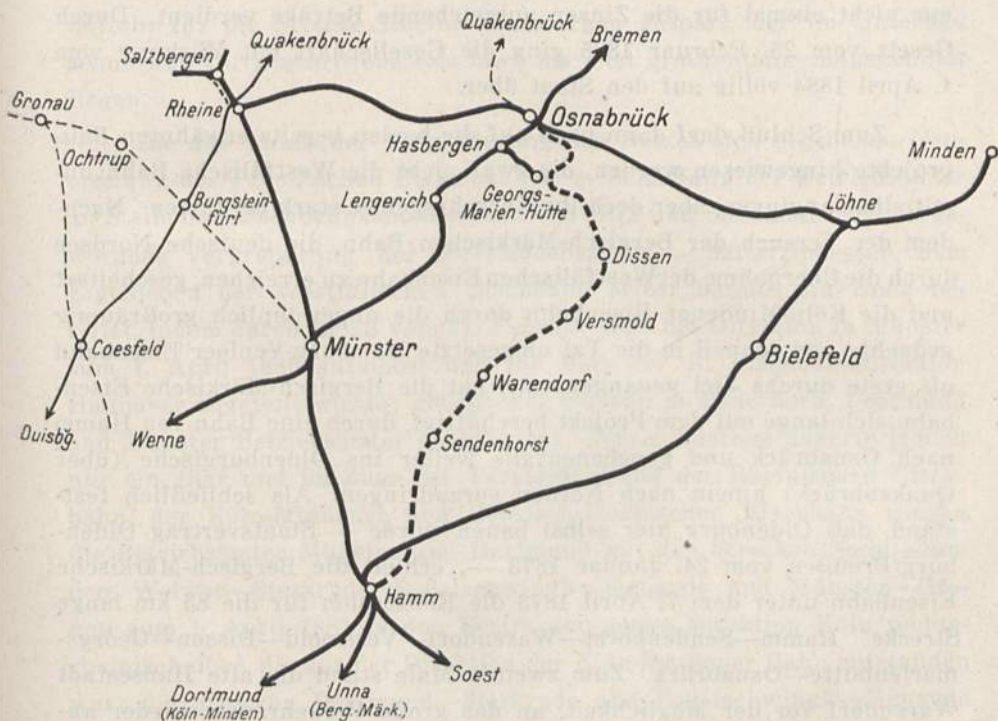
bis Bismarck nebeneinander und liefen von Bismarck bis Osterfeld fast parallel. Bei den schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen der Eisenbahnen nach dem Kriege gelang es dem Staat nun, die Bergisch-Märkische Bahn gegen Gewährung eines Anschlusses ihrer Strecken an die Staatsbahnhöfe Sterkrade, Herne und Bottrop und die Gestattung ihrer Mitbenutzung zum Verzicht auf den Weiterausbau ihrer Emschertalbahn zu bewegen. Der Erlaß vom 11. September 1878 hob die Bergisch-Märkische Konzession (Dortmund—)Huckarde—Herne und —Crange sowie Bismarck—Bottrop auf. Die Westfälische Bahn konnte nun ihre Bahn bauen und sie eröffnete die Strecken Dortmund—Bodelschwingh, 9,8 km lang, und —Mengede, 1,8 km lang, am 1. September 1878, Bodelschwingh—Castrop-Pöppinghausen—Herne—Crange—Bismarck—Horst, 26,6 km lang, am 20. August 1879, Horst—Bottrop—Osterfeld, 9,8 km lang,

am 10. November 1879 und Osterfeld—Sterkrade, 4,5 km lang, am 15. März 1880; alle Strecken galten als „Sekundärbahnen“ und dienten ausschließlich dem Güterverkehr.

Damit ist indes die Geschichte der Bahnen im Emschertal noch keineswegs zu Ende. Die Verstaatlichung der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn zeigte sogleich, daß dieses Gebiet für das damalige Verkehrsaufkommen immer noch viel zu viel Bahnen aufwies, die bei einer einheitlichen Betriebsführung durch den Staat zum Teil keine Existenzberechtigung mehr hatten und es unterblieb daher nicht nur der Bau der Strecke Osterfeld—Oberhausen—Ruhrort der Westfälischen Eisenbahn, sondern es geschah das Merkwürdige, daß die eben erst fertig gewordenen Strecken Bodelschwingh—Herne am 1. Juli 1882 und Horst—Sterkrade am 15. Oktober 1884 stillgelegt wurden. Dortmund—Bodelschwingh—Mengede blieb für den Güterverkehr bestehen und das Zwischenstück Herne—Horst verblieb in der alten Bergisch-Märkischen Strecke Herne—Bismarck—Schalke und in der früher von ihr, jetzt von Preußen betriebenen Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn Bismarck—Winterswijk. Aber auch die Bergisch-Märkische Emschertalbahn hatte ein bewegtes Schicksal: am 29. September 1879 war zwar die Strecke Katernberg—Vogelheim und am 1. Juni 1880 auch die Verlängerung nach Oberhausen noch fertig geworden, aber bereits zum 16. August 1886 wurde auch hier der Betrieb eingestellt. Damit nicht genug. Nachdem der Aufschwung der nächsten Jahre bereits zum 1. Oktober 1895 die Wiederherstellung der Bergisch-Märkischen Strecke Katernberg—Vogelheim—Osterfeld für den Güterverkehr nötig gemacht hatte, wurde aus dem außeretatmäßigen Dispositionsfonds 1898/99 die eingleisige Wiederherstellung der Teilstrecke Osterfeld Süd—Horst—Bismarck der ehemaligen Westfälischen Emschertalbahn wieder angeordnet und demgemäß die Strecke Gelsenkirchen Bismarck—Horst-Emscher Nord einschließlich des Anschlusses nach Karnap an die Köln-Mindener Emschertalbahn am 20. August 1900 und die Verlängerung nach Osterfeld Süd am 1. Oktober 1901 für den Güterverkehr wieder eröffnet.

Inzwischen hatte die Westfälische Eisenbahn als solche längst aufgehört zu bestehen, doch sei zunächst noch die in die Zeit ihrer Selbständigkeit fallende Betriebsübernahme der Münster-Enscheder Eisenbahn erwähnt. Diese Strecke war, nachdem Preußen das unbedingt richtige Projekt Rheine—Ochtrup—Gronau—Enschede leider hatte fallen lassen und die Pläne Enschede—Burgsteinfurt—Emsdetten und —Greven

(—Münster) nicht zum Ziele geführt hatten, der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft in Burgsteinfurt am 23. Dezember 1871 konzessioniert worden. Sie stellte die Verbindung der Provinzialhauptstadt mit dem Textilbezirk von Ochtrup und Gronau und mit dem anschließenden



1873

— Anfang 1873 fertige Strecken

- - - Am 7. April 1873 konz. Strecke Hamm - Osnabrück der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

— Am 9. Juni 1873 konz. Strecke Duisburg - Rheine(-Salzbergen) - Quakenbrück der Rhein. Eisenbahn

- - - Konz. Strecken der Münster-Enscheder Eis.-Ges. (23. Dez. 1871) und der

Dortmund-Gronau-Enscheder Eis.-Ges. (8. Jan. 1872)

— Auf Grund des Staatsvertrages zwischen Preußen und Oldenburg (24. Jan. 1873) zu bauende Oldenb. Staatsbahn (Osnabrück-) Eversburg-Quakenbrück-Oldenburg

niederländischen Industriebezirk um Hengelo her. Es gelang bei den schlechten Zeitverhältnissen der Gesellschaft jedoch nicht, die Bahn fertigzustellen, so daß der Staat, der sich ohnehin verpflichtet hatte, den Betrieb nach Fertigstellung zu übernehmen, einspringen und auch die Bauausführung übernehmen mußte (Vertrag vom 1. Juni 1875). So er-

öffnete die Westfälische Eisenbahn zum 30. September 1875 die bis Gronau 57,63 km lange Strecke; die Fortsetzung nach Holland bildete die am 15. Oktober 1875 fertiggestellte Strecke der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. Auch der Westfälischen Eisenbahn gelang es nicht, die Münster-Enscheder Bahn gewinnbringend zu betreiben, meist wurden sogar nicht einmal für die Zinsen ausreichende Beträge verdient. Durch Gesetz vom 25. Februar 1885 ging die Gesellschaft mit Wirkung vom 1. April 1884 völlig auf den Staat über.

Zum Schluß darf dann noch auf die beiden bereits erwähnten Bauprojekte hingewiesen werden, die zwar nicht die Westfälische Bahn unmittelbar angingen, aber doch ihr Verkehrsgebiet stark berührten. Nachdem der Versuch der Bergisch-Märkischen Bahn, die deutsche Nordsee durch die Übernahme der Westfälischen Eisenbahn zu erreichen, gescheitert und die Köln-Mindener Eisenbahn durch die ungewöhnlich großräumig gedachte und schnell in die Tat umgesetzte Hamburg-Venloer Eisenbahn als erste durchs Ziel gegangen war, hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn sich lange mit dem Projekt beschäftigt, durch eine Bahn von Hamm nach Osnabrück und gegebenenfalls weiter ins Oldenburgische (über Quakenbrück) hinein nach Norden vorzudringen. Als schließlich feststand, daß Oldenburg hier selbst bauen würde — Staatsvertrag Oldenburg/Preußen vom 24. Januar 1873 —, erhielt die Bergisch-Märkische Eisenbahn unter dem 7. April 1873 die Konzession für die 85 km lange Strecke Hamm—Sendenhorst—Warendorf—Vermold—Dissen—Georgsmarienhütte—Osnabrück. Zum zweiten Male stand die alte Hansestadt Warendorf vor der Möglichkeit, an das große Verkehrsnetz wieder angeschlossen zu werden, aber wie zu Beginn des Eisenbahnzeitalters scheiterte auch dieser Plan. Bei den schlechten wirtschaftlichen Zeitverhältnissen kam der Bau nicht in Gang, so daß die Gesellschaft schon 1879 Schritte einleitete, um von der Konzession entbunden zu werden. Die großen Verstaatlichungen um 1880 lösten dann die Frage sehr schnell, indem Preußen den Bau nicht mehr für nötig hielt. Mehr Erfolg hatte hier die Rheinische Bahn, der am 9. Juni 1873 die Strecke Duisburg—Rheine—Quakenbrück konzessioniert worden war, um die sich übrigens auch die Bergisch-Märkische Eisenbahn beworben hatte, und die am 1. Juli 1879 fertig wurde¹. Die Strecke sollte durch eine 7,8 km lange Zweigbahn Rheine—Salzbergen mit der Almelo-Salzbergener Bahn verbunden werden. Die Pläne für diese Strecke, die unmittelbar neben der

¹ Den Anschluß an den KM-Bahnhof Oberhausen stellte erst die Preussische Staatsbahn durch die Linie Osterfeld N—Oberhausen, 1. Oktober 1886 her.

Westfälischen Bahn liegen mußte, wurden 1878 genehmigt und noch im gleichen Jahre wurde mit dem Bau begonnen. Anfang Januar 1879 wurde er indes auf Anordnung des Ministers wegen „Entbehrlichkeit durch Verstaatlichung“ eingestellt: am 31. März 1879 wurde das Unternehmen der Rheinischen Bahn dem Staate übergeben, 416 000 M wurden an Baumitteln für die Strecke Rheine—Salzbergen gespart, der im Unterbau schon weit fortgeschrittene Bau blieb bis jetzt größtenteils unausgenutzt liegen.

Die aus Anlaß der Vergrößerung des Netzes sich ergebende Neuordnung der Preußischen Staatsbahnen — Schaffung der Betriebsämter an Stelle der Eisenbahnkommissionen von 1872 und die damit möglich gewordene Vergrößerung der Direktionsbezirke — hatte indessen dem Eigenleben der Westfälischen Eisenbahn selbst bereits ein Ende bereitet, indem durch Erlaß vom 21. Februar 1880 die Direktion in Münster zum 1. April 1880 aufgelöst und ihr Netz der K. Eisenbahndirektion Hannover zugeteilt wurde; gleichzeitig wurden in Paderborn, Dortmund und Münster Betriebsämter eingerichtet. Dieser Zustand dauerte jedoch nur ein Jahr und im Zuge der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn, der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn gingen die Betriebsämter Münster und Dortmund mit den Strecken Soest—Emden, Welver—Sterkrade, Bodelschwingh—Mengede und Münster—Groenau zum 1. April 1881 in den Bezirk der neuen Direktion Köln rechtsrheinisch über, die aus der Direktion der Köln-Mindener Bahn entstanden war; die Strecken Dortmund—Sterkrade und Bodelschwingh—Mengede kamen dabei an das Betriebsamt Essen.

Die Verwaltung der Westfälischen Eisenbahn, die zuletzt 546,66 km und mit der Münster-Enscheder Bahn 605,69 km umfaßte, geschah durch eine dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unterstehende Kgl. Direktion, die zuletzt aus einem Vorsitzenden, fünf Mitgliedern und drei Hilfsarbeitern bestand. Ihr unterstanden ein Oberbetriebsinspektor, dem insbesondere die Sorge für die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes, die Beaufsichtigung des äußeren Stations- und Signaldienstes, die Oberaufsicht über die wirtschaftliche Verwendung des Fuhrparks und die obere Leitung und Beaufsichtigung der Materialverwaltung oblag, ein Obermaschinenmeister, der die Unterhaltung der Betriebsmittel, die Reparaturwerkstätten und den Lokomotivdienst zu beaufsichtigen hatte und ein Obergüterverwalter, dem die Beaufsichtigung des gesamten Abfertigungsdienstes und in erster Instanz

Ergebnisse der Königlich Westfälischen Eisenbahn 1851—1878.

J a h r	Betriebs- Kilo- meter	Personenverkehr		Güterverkehr		Zu- sammen M	Ein- nahme je km M
		Anzahl der Reisenden	Ein- nahme M	Tonnen	Ein- nahme M		
1851	76,4	291 484	237 348	58 314,6	164 931	402 279	5 265
1852	76,4	261 214	237 078	64 865,5	246 183	483 261	6 324
1853	130,9	189 140	308 064	111 897,5	374 001	682 065	6 759
1854	130,9	234 785	355 770	161 555,7	647 856	1 003 626	7 668
1855	165,6	397 067	515 952	271 872,6	1 049 088	1 565 040	9 450
1856	204,4	587 246	631 209	276 464,8	1 126 827	1 758 036	9 453
1857	204,4	696 049	767 097	338 420,6	1 496 727	2 263 824	11 076
1858	204,4	669 581	752 871	409 229,0	1 835 178	2 588 049	12 663
1859	204,4	733 548	760 923	398 342,9	1 723 860	2 484 783	12 656
1860	204,4	712 704	749 454	461 660,8	1 777 617	2 257 071	12 363
1861	204,4	737 797	790 410	490 735,8	2 006 466	2 796 876	13 683
1862	204,4	753 798	809 160	509 626,2	2 126 970	2 936 130	14 364
1863	204,4	753 190	842 709	551 184,0	2 080 077	2 922 786	14 298
1864	246,0	700 658	868 647	639 758,4	2 307 012	3 175 659	14 595
1865	250,9	788 391	989 346	849 781,9	2 698 617	3 687 963	14 763
1866	250,9	909 488	1 345 724	956 125,5	3 383 166	4 728 891	18 849
1867	250,9	828 261	1 075 383	1 499 223,1	4 271 946	5 347 329	21 312
1868	390,7	1 244 627	1 529 523	1 756 789,5	5 651 904	7 181 427	18 381
1869	390,7	1 407 742	1 742 580	1 882 722,8	6 446 802	8 189 382	20 961
1870	390,7	1 547 621	2 096 409	2 129 344,7	7 317 681	9 414 090	24 096
1871	390,7	1 622 851	2 235 099	2 469 168,0	8 673 390	10 908 489	27 921
1872	390,7	1 718 597	2 244 165	2 629 294,1	8 657 175	10 901 340	27 902
1873	390,7	1 766 248	2 104 443	2 482 362,6	7 665 509	9 769 952	25 006
1874	390,7	1 878 266	2 185 329	2 340 546,1	7 909 494	10 094 823	25 839
1875	390,7	1 788 667	2 186 417	2 058 830,5	8 144 147	10 330 564	26 441
1876	413,7	1 858 861	2 068 863	1 984 125,2	7 902 533	9 971 396	24 103
1.4.1877— 1.4.1878 }	440,21	1 857 790	1 813 059	1 991 277,4	6 808 734	8 621 793	19 586

Nach den Jahresberichten der Westfälischen Eisenbahn.

Ergebnisse der Königlich Westfälischen Eisenbahn 1851—1878.

J a h r	Betriebs- Ausgaben	Überschuß	Verzinsung des Anlagekapitals		Betriebsziffer
			ohne	mit	
			Einrechnung der Ausgaben für Erneuerung und Ergänzung	Einrechnung der Ausgaben für Erneuerung und Ergänzung	
M	M	%	%	%	
1851	—	—	—	—	—
1852	—	—	—	—	—
1853	—	—	—	—	—
1854	—	—	—	—	—
1855	—	—	—	—	—
1856	—	—	—	—	—
1857	—	—	—	—	—
1858	1 981 527	814 995	2,54	2,11	76,80
1859	1 922 163	737 947	2,10	1,92	72,26
1860	1 783 731	921 996	2,84	2,50	65,92
1861	1 819 371	1 167 226	3,17	2,91	61,12
1862	2 019 879	1 088 457	2,98	2,73	64,98
1863	2 084 640	1 025 304	2,81	2,57	67,03
1864	2 319 399	1 092 423	2,81	2,58	68,03
1865	2 422 728	1 523 493	3,19	2,96	60,71
1866	3 015 567	2 098 947	4,34	3,95	58,73
1867	4 308 363	1 403 469	2,87	2,61	75,43
1868	5 820 768	1 909 872	1,96	1,73	75,30
1869	6 021 456	2 813 577	3,93	3,40	68,15
1870	6 482 367	3 591 762	5,01	4,29	64,35
1871	7 094 762	4 676 093	6,24	5,30	61,15
1872	9 037 707	3 071 181	4,28	3,56	74,64
1873	10 181 475	147 432	0,19	0,17	98,87
1874	9 743 832	1 645 659	2,17	1,87	85,55
1875	8 433 198	2 621 574	3,46	2,96	76,29
1876	7 145 408	3 511 528	3,69	—	67,05
1. 4. 1877— 1. 4. 1878 }	7 020 467	2 260 297	2,26	—	75,65

Nach den Jahresberichten der Westfälischen Eisenbahn.

innerhalb gewisser Grenzen die Untersuchung und Entscheidung aller Beschwerden des Publikums auf diesem Dienstzweig oblag. Unter der Aufsicht des Oberbetriebsinspektors standen vier Betriebsinspektionen (Betriebsinspektoren) in Paderborn (Warburg—Paderborn, Altenbeken—Holzminden und Ottbergen—Northeim), Hamm (Paderborn—Hamm und Welver—Sterkrade), Münster (Hamm—Rheine) und Emden (Rheine—Emden). Dem Obermaschinenmeister unterstanden zwei Maschinenmeister für die Werkstätten in Paderborn und Lingen. Ferner war ein Telegrapheninspektor vorhanden.

Im Personenverkehr wurden 8, 6, 4 und 2 Pf. je km in der 1., 2., 3. und 4. Klasse erhoben. Im Binnengüterverkehr waren als Einheitssätze je 100 kg und km angenommen für Stückgut 1,1 (Eilgut 2,2) Pf., im Wagenladungsverkehr der Klassen A 1, B und A 2 0,65, 0,60 und 0,55 Pf. und für die Spezialtarife I, II und III: 0,445, 0,35 und 0,266 Pf. nebst 20 Pf. Abfertigungsgebühr in der Stückgut- (40 Pf. für die Eilgut-) klasse und für die Klasse A 1, für die übrigen Klassen 12 Pf. Für die direkten Verkehre lagen die Sätze zum Teil etwas anders, so waren z. B. im Hannover-Westfälisch-Frankfurt-Bebraer Nachbarverkehr im Spezialtarif III für die ersten 100 km 0,26 Pf., für die zweiten 100 km 0,22 Pf. und für die dritten 100 km 0,18 Pf. eingerechnet, während bei Entfernungen über 300 km 0,22 Pf. eingerechnet wurden. Im Rheinischen Nachbarverkehr war bei A 1 die Abfertigungsgebühr von 10 zu 10 km von 10 bis 20 Pf., bei den übrigen Klassen von 8 bis 12 Pf. um je 1 Pf. für je 10 km gestaffelt, so daß der Höchstsatz bei 100 km (A 1) und bei 40 km (in den übrigen Klassen) erreicht wurde.

Zuletzt waren vorhanden 5 Lokomotiven mit einer Treibachse, 109 mit zwei und 46 mit drei Treibachsen sowie 5 Tenderlokomotiven mit zwei Treibachsen, alle deutschen Ursprungs, sowie 191 Personenwagen und 3116 Güter- und Gepäckwagen. Ein zweites Gleis hatte, abgesehen von der Strecke Haueda—Warburg, ausschließlich die Strecke Holzminden—Soest, und zwar war fertig geworden Paderborn—Driburg 1. Januar 1867, Paderborn—Gesecke 3. Oktober 1867, Lippstadt—Benninghausen 1. Januar 1868, Driburg—Holzminden 25. Mai 1868, Gesecke—Lippstadt und Benninghausen—Soest am 1. August 1868; auf den anderen Strecken wurde das zweite Gleis erst viel später verlegt: Hamm—Münster 1894, Rheine—Salzbergen 1900, Emden—Leer 1906, Rheine—Münster, Rheine—Osnabrück—Löhne und Salzbergen—Leer erst 1908.

Als 1895 wieder eine Eisenbahndirektion in Münster eingerichtet wurde, klang der Begriff der Westfälischen Eisenbahn noch derart nach, daß man der neuen Direktion auch die Strecken Hamm—Altenbeken—Warburg und Holzminden wieder zuteilte¹. Erst die Neugruppierung am 1. April 1899 trennte diese Strecken endgültig von Münster, Warburg—Emden blieb aber noch lange ein Begriff, wenn auch die „Westfälische Eisenbahn“ im Gegensatz zu den auch jetzt noch lebendigen Begriffen „Bergisch-Märkische“, „Köln-Mindener“ und „Rheinische“ Eisenbahn kaum im Bewußtsein der Bewohner der von ihr durchzogenen Landesteile noch lange haften geblieben ist.

Betriebsöffnungen.

Münster—Hamm	34,77 km	26. Mai 1848; Güterverkehr 8. Juli 1848 (von der Westfälischen Eisenbahn übernommen am 1. Januar 1855)
Hümme—Haueda (Friedrich Wilhelm Nordb.-Ges.)	15,72 „	6. März 1849
Hamm—Paderborn	76,31 „	4. Oktober 1850 (Güterverkehr 1. November 1850)
Warburg—Haueda	4,46 „	6. Februar 1851
Paderborn—Warburg	54,50 „	21. Juli 1853
Emden—Papenburg (Hannov. Staatsbahn)	42,83 „	24. November 1854 (Westf. Eisenbahn 1. Januar 1868)
Papenburg—Lingen (Hannov. Staatsbahn)	66,30 „	2. Mai 1856 (Westf. Eisenbahn 1. Januar 1868)
Lingen—Salzbergen—Rheine (Hannov. Staatsbahn)	31,02 „	23. Juni 1856 (Westf. Eisenbahn 1. Januar 1868)
Grenze bei Rheine—Osnabrück	54,08 „	23. Juni 1856 (Betrieb: Hannoverische Staatsbahn)
Münster—Rheine	38,76 „	23. Juni 1856
Altenbeken—Höxter	41,59 „	1. Oktober 1864
Höxter—Grenze (—Holzminden)	4,91 (7,08) „	10. Oktober 1865
Münster—Gronau (—Grenze)	57,63 (59,03) „	30. September 1875

¹ Auch die alte westfälische Strecke Rheine—Osnabrück kam damals an die Direktion Münster.

Welwer—Dortmund	35,81 km	15. Mai 1876
Ottbergen—Northeim	62,88 „	15. Januar 1878
Dortmund—Bodelschwingh	9,8 „	1. September 1878
Bodelschwingh—Mengede	1,8 „	1. September 1878
Bodelschwingh—Horst	26,6 „	20. August 1879
Horst—Osterfeld	9,8 „	10. November 1879
Osterfeld—Sterkrade	4,5 „	15. März 1880

Betrieb eingestellt:

Bodelschwingh—Herne	1. Juli 1882
Horst—Sterkrade	15. Oktober 1884

Neu in Betrieb genommen für den Güterverkehr:

Bismarck—Horst—Emscher Nord	7,02 km	20. August 1900
Horst—Emscher Nord—Osterfeld Süd	10,59 „	1. Oktober 1901

Die Eisenbahnen in Japan in den Jahren 1935/36 und 1936/37.

Von

W. Paschen in Kiel.

Die Staatsbahnen.

Das Eisenbahngesetz von 1891 enthielt den ersten umfassenden Plan für den Ausbau eines staatlichen Eisenbahnnetzes in Japan. Der Ausbau war dringend, denn bis zu dieser Zeit betrug die Gesamtlänge des Netzes nur 2574 km. Das Gesetz ermächtigte die Regierung, bestimmte Linien innerhalb eines gewissen Zeitraums zu bauen. 5792 km neuer Bahnen waren erforderlich, um ein das ganze Land umfassendes Netz zu erhalten. In der Hauptsache entfielen diese neu zu erbauenden Linien auf abgelegene Distrikte, wo keine Aussicht auf sofortige Rentabilität war, und deshalb für den privaten Eisenbahnbau kein Anreiz bestand. Es erschien aber gleichzeitig ratsam, private Eisenbahnlinien durch den Staat zu übernehmen, die sich auch teilweise in finanziellen Schwierigkeiten befanden.

Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten begannen die Staatsbahnen 1906/07 mit der Ausgestaltung des Netzes und der Übernahme von 17 privaten Eisenbahngesellschaften mit einer Netzlänge von 4547 km. In privatem Besitz verblieben nur Zubringerlinien und Linien von rein örtlicher Bedeutung. Gleichzeitig wurde beschlossen, auch solche Privatbahnen zu übernehmen, welche eine Verbindung zwischen den geplanten staatlichen Linien bilden oder als notwendig für die Ausgestaltung eines einheitlichen nationalen Eisenbahnsystems angesehen würden.

Bis zur Verstaatlichung der meisten Privatbahnen i. J. 1908 unterstanden die Staatsbahnen dem Verkehrsministerium und wurden vom Eisenbahn-Department zentral verwaltet. Im Dezember 1908 wurden die Staatsbahnen aus dem Bereich des Verkehrsministeriums herausgenommen, weil die Zentralisierung dem Geschäftsumfang nicht mehr entsprach. Es wurde eine neue Behörde, das Eisenbahnamt, geschaffen. Am 15. Mai 1920 wurde dieses zu einem selbständigen Eisenbahnministerium der Zentralregierung umgestaltet. Letzterem sind nicht nur die Staatsbahnen, sondern auch die privaten Lokal- und die Straßenbahnen im eigentlichen Japan unterstellt. Diese Behörde gliedert sich in das

Zentralamt und 8 Bezirksdirektionen. Das Zentralamt untersteht dem Minister direkt und hat 8 Abteilungen. Die Abteilung 1 bildet das Sekretariat des Ministers und bearbeitet amtliche Erlasse, Personalien, Arbeiterangelegenheiten, Gesundheitsfürsorge und Wohlfahrtseinrichtungen, Abt. 2 ist zuständig für die Erteilung von Konzessionen an Lokalbahnen, sowie die Überwachung der letzteren, der Trambahnen und sonstiger Landtransport-Unternehmen und die Subvention an Lokalbahnen. Abt. 3 regelt Verkehrs- und Betriebsfragen der Staatsbahnen einschl. des Kraftverkehrs der Staatsbahnen. Sie ist die Verbindungsstelle zwischen den Staatsbahnen und den Lokalbahnen und Fährschiffahrtsbetrieben; ferner zuständig für Fragen des internationalen Durchgangs- und des Auslandsverkehrs. Abt. 4 umfaßt Eisenbahnbau, Entwurf, Vorarbeiten und Bau neuer Linien und Anlagen, Abt. 5 Unterhaltung und Verbesserung der Anlagen. Abt. 6 Ingenieurangelegenheiten wie Herstellung, Unterhaltung und Verbesserung des rollenden Materials, Aufsicht über die Werkstätten. Abt. 7 Elektrische Anlagen, Verteilung der elektrischen Kraft. Abt. 8 Finanzfragen, Verteilung der Mittel, Überwachung der Abrechnungen, Materialbeschaffung und Bewirtschaftung der Anlagen und Vorräte. Das Zentralamt überwacht ferner die Direktionen, die Bauten und das Eisenbahnkrankenhaus in Tokio. Daneben besteht seit 1930 das Touristenverkehrsamt, welches dem Minister unmittelbar unterstellt ist, und alle Fragen des Touristenverkehrs, Werbung usw. bearbeitet.

Der Haushalt der Staatsbahnen ist seit 1909 von den allgemeinen Staatsfinanzen getrennt (Sonderhaushaltsgesetz der Staatsbahnen). Alle Kapitalaufwendungen für Eisenbahnbauten und Verbesserungen sind aus den Reineinnahmen der Bahnen aus Verkehr jeder Art zu bestreiten. Falls diese nicht ausreichen, sind sie durch Staatsanleihen zu ergänzen, die zu Lasten eines Sonderfonds aufgelegt werden. Das Abrechnungsverfahren wird durch das 1921 revidierte Abrechnungsgesetz geregelt. Es bestehen drei Konten: das Kapital-, das Material- und Vorräte-, sowie das Einnahmen- und Ausgabenkonto.

Im Betriebsjahr 1936/37 wurde eine neue, die achte, Eisenbahndirektion in Niigata eingerichtet.

Die weitere Verwaltung der Staatsbahnen erfolgt durch die acht Bezirksdirektionen Tokyo, Nagoya, Osaka, Hiroshima, Moji, Niigata, Sendai und Sapporo. Jede Direktion bildet eine Einheit unter einem Präsidenten, der alle Angelegenheiten innerhalb seines Bezirks nach eigenem Ermessen entscheidet und nur in solchen von großer allgemeiner Bedeutung die Zustimmung der Zentralbehörde einzuholen hat. Jede Direktion zerfällt in Unterabteilungen und Verwaltungsweige.

Das Personal der Staatsbahnen besteht aus Regierungsbeamten und Angestellten. Die Beamten bei allen Behörden bilden im großen 2 Klassen, „Koto-kan“ oder höhere Beamte, und „Hannin-kan“ oder mittlere Bürobeamte. Beides sind Staatsbeamte mit gesetzlich festgesetzten Gehältern. Die Angestellten gliedern sich in drei Klassen: 1. „Tetugosyu“ oder Vorleute, „Koin“ oder Angestellte und „Yonin“ oder untere Angestellte. Diese Angestelltenklassen erhalten Tageslöhne oder Gehälter. Die Zahl der Eisenbahnbeamten (nicht der Angestellten und Arbeiter) ist durch Vorschriften festgesetzt, die zuletzt 1937 geändert wurden. Am 31. März 1937 standen insgesamt 227 689 Personen im Dienst der Staatsbahnen gegen 218 352 im Vorjahr, d. i. eine Vermehrung um 9337 oder 4,2 %. Die Gefolgschaft setzte sich aus folgenden Gruppen zusammen:

	31. März 1936	31. März 1937
Höhere Beamte im „Tyokunin“-Rang	34	36
Höhere Beamte im „Sonin“-Rang	1 047	1 102
Bürobeamte im „Hannin“-Rang	30 369	32 217
Angestellte der „Koin“-Klasse	85 035	88 474
Angestellte der „Yonin“-Klasse	101 512	105 512
Beamtenanwärter	355	348
Gesamt	218 352	227 689

An Gehältern und Löhnen wurden 1936/37 insgesamt 153 812 691 Yen gegen 147 990 026 Yen im Vorjahr gezahlt.

Ein Eisenbahnrat wurde im Juli 1922 als beratendes Organ des Eisenbahnministers geschaffen. Nach Statuten vom Januar 1932 muß der Minister den Rat in folgenden Angelegenheiten befragen: 1. Wenn eine Änderung der Trasse von Linien beabsichtigt ist, deren Bau bereits genehmigt ist, 2. bei Ankauf oder der Entschädigung von Lokalbahnen und Trambahnen, 3. bei Baukonzessionen für Lokalbahnen, die in der Nähe oder parallel zu genehmigten, aber noch nicht begonnenen staatlichen Linien laufen, 4. bei Pachtung oder Übernahme des Betriebes lokaler Linien durch die Staatsbahnen und 5. bei der Festlegung wichtiger staatlicher Kraftverkehrslinien. Der Rat setzt sich zusammen aus einem Vorsitzenden und nicht mehr als 30 Mitgliedern, die unter sachverständigen Regierungsbeamten, Parlamentariern, Gelehrten, Militärs und solchen Personen, die über 15 Jahre im Eisenbahndienst standen, ausgewählt werden.

Die betriebsfähige Netzlänge der Staatsbahnen betrug am 31. März 1937: 17 422 km gegen 17 031 km im Vorjahr, sie verteilt sich wie folgt auf die Eisenbahndirektionen:

Direktionsbezirk	Zahl d. Sta- tionen	Ein- gleisig	Zwei- gleisig	Drei- gleisig	Vier- und mehr- gleisig	Ge- samt- km	Linien- länge je 100 qkm	Linien im Bau		
Japan										
Tokyo	—	1320	616	2,9	129	2068	} km	} km		
Nagoÿa	—	1472	305	—	11	1788				
Osaka	—	1773	197	4,7	61	2036				
Hiroshima	—	1623	471	—	—	2093				
Moji	—	2175	147	9,4	4	2335				
Niigata	—	1795	12	—	—	1808				
Sendai	—	1863	27	1,9	—	1892				
Sapporo	—	3232	170	—	—	3402	} 4,55	} 862		
31. III. 1937 . . .	3515	15253	1945	18,9	265	17422			4,55	862
31. III. 1936 . . .	3393	14862	1945	—	224	17031			4,45	884
31. III. 1935 . . .	3233	14261	1943	—	224	16428			4,29	977
Korea										
1935	439	3065	12	—	—	3077	1,39	1087		
1937	521	3564	12	—	—	3576	1,62	1124		
Formosa										
1935	222	—	—	—	—	999	2,78	—		
1937	227	—	—	—	—	1002	2,80	—		
Sachalin										
1935	65	—	—	—	—	343	0,95	—		
1937	76	—	—	—	—	343	0,95	—		

Privatbahngesellschaften:

Jahr	Zahl der Stationen	Gesamt- länge km	Linien in Betrieb			Länge je 100 qkm km	Linien im Bau km
			ein- gleisig km	zwei- gleisig km	drei- und mehrgleisig km		
Japan							
1935 . . .	4269	7088	5947	1138	3	1,85	3132
1937 . . .	4265	7019	5860	1156	3	1,83	1765
Korea							
1935 . . .	—	1578	—	—	—	0,71	316
1937 . . .	—	1479	—	—	—	0,67	495
Formosa							
1935 . . .	—	505	—	—	—	1,40	—
1937 . . .	—	507	—	—	—	1,41	—

Neu in Betrieb genommen wurden 1936/37 390,4 km gegen 600,7 km i. J. 1935/36. Am 31. März 1937 hatten die Staatsbahnen weitere 862,076 Kilometer im Bau, während 1476,8 km genehmigt, aber noch nicht in Angriff genommen waren.

Staatsbahnen-Betriebsergebnisse 1935/36—1936/37
nach Department of Railways, Government of Japan, Annual Report.

Eisenbahn- Bezirksdirektion	Betriebs- länge des Netzes km	Personen- zug-km Mio km	Güterzug- km Mio km	Gesamt- Zugkm Mio km	Anzahl der beförd. Personen Zahl Mio	Menge der beförd. Güter Mio mt	Einnahmen aus Personen- verkehr Mio Yen	Einnahmen aus Güter- verkehr Mio Yen	Gesamt- Einnahmen aus Verkehr Mio Yen
Tokyo 1935/36	2 070,2	50,6	10,9	61,5	527,7	19,1	75,2	36,4	124,1
1936/37	2 067,9	52,3	11,6	63,9	563,5	21,1	81,5	40,6	158,7
Nagoya 1935/36	2 113,6	23,1	14,2	37,3	86,2	18,7	47,3	47,1	99,7
1936/37	1 788,4	21,2	13,9	35,0	81,6	19,5	47,5	48,6	73,5
Osaka 1935/36	2 012,3	31,3	8,1	39,4	180,5	15,6	40,7	24,6	76,1
1936/37	2 036,3	31,8	8,6	40,4	197,8	16,4	43,2	26,6	100,0
Hiroshima 1935/36	2 036,5	19,8	6,9	26,7	74,5	6,3	33,4	22,1	66,7
1936/37	2 093,4	22,6	7,9	30,5	82,9	9,4	36,5	24,7	53,6
Moji 1935/36	2 315,2	17,1	7,6	24,7	62,8	23,2	21,8	27,5	53,7
1936/37	2 335,3	17,7	8,3	26,0	67,8	25,9	23,7	30,3	72,1
Niigata 1935/36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1936/37	1 807,5	12,1	7,6	19,7	42,1	8,7	13,9	20,8	33,0
Sendai 1935/36	3 309,4	20,6	11,6	32,2	58,8	10,7	22,3	33,3	58,5
1936/37	1 891,4	12,3	7,1	19,4	33,0	8,4	14,7	20,6	33,1
Sapporo 1935/36	3 281,0	9,8	9,2	19,0	27,1	14,4	12,3	34,5	55,5
1936/37	3 402,1	10,2	10,2	20,4	28,9	17,4	13,3	38,7	61,9
Gesamt 1934/35	16 427	159,3	62,7	222,0	913,6	77,5	238,7	215,6	—
1935/36	17 138,2	172,3	68,5	240,8	985,0	81,0 ¹	253,0	225,5	534,3
1936/37	17 422,2	180,1	75,3	255,4	1097,6	89,3 ¹	274,4	250,9	586,0

¹ 35/36: 98 0, 36 37: 126,8, die abweichenden Angaben auf Seite 857 und in der summarischen Zusammenstellung sind nicht zu klären.

Die gesamte Kapitalanlage der Bahnen seit Beginn der Staatsbahnen bis zum 31. März 1937 belief sich auf 4089,6 Mio Yen; hiervon stellen 2 118 446 062 Yen das eigentliche Kapital und 1 971 178 916 Yen Obligationskapital dar. Der Gesamtwert der Anlagen betrug am 31. März 1937 3987,2 Mio Yen.

Private Verkehrsunternehmen, welche im Laufe der Jahre 1935/36 und 1936/37 eine Verkehrsgemeinschaft mit den Staatsbahnen eingingen bzw. auflösten:

Im Laufe 1935/36 gingen 11 private oder lokale Verkehrsunternehmen eine Verkehrsgemeinschaft mit den Staatsbahnen ein, während 3 diese wieder lösten. Zu den ersteren gehörten:

Gesellschaft	Netzes Länge des	Beginn der Ver- kehrsgemein- schaft
Matsushima Elektr. Straßenbahngesellschaft	3,7 km	Juni 1935
Akagi Kraftwagengesellschaft	20,0 „	April 1935
Yachi Schmalspurbahngesellschaft	5,6 „	Oktober 1935
Toso Eisenbahngesellschaft	5,8 „	Oktober 1935
Ryugasaki Eisenbahngesellschaft	2,0 „	Oktober 1935
Tsuruoka Dewa Kraftwagengesellschaft	15,0 „	Oktober 1935
Sanshu Kraftwagengesellschaft	1,0 „	November 1935
Otaru Jozankei Kraftverkehrsgesellschaft	39,0 „	Dezember 1935
Kyushu & Kinkowan Schifffahrtslinie	30,0 Seemeilen	Juni 1935
Japan Luftverkehrsgesellschaft	2118,0 km	Oktober 1935
Mandschurei Flugverkehrsgesellschaft	1925,0 „	Oktober 1935

Insgesamt handelte es sich um 3,7 km Eisenbahnen, 88,4 km Kraftverkehrs-, 30 Seemeilen Schiffs- und 4043 km Luftverkehrslinien.

Aus der Verkehrsgemeinschaft traten folgende Gesellschaften aus:

Kyushu Schifffahrtsgesellschaft (Omnibuslinie)	61 km	Juli 1935
Kitanihon Schifffahrtsgesellschaft	750 „	Mai 1935

Die Gesamtzahl der mit den Staatsbahnen am 31. März 1936 in Verkehrsgemeinschaft stehenden Verkehrsunternehmen betrug:

	Anzahl	Länge des Netzes
Eisenbahnen und Straßenbahnen	266	19 637 km
Kraftverkehrsunternehmen	26	858,4 „
Schifffahrtsgesellschaften	26	56 Linien
Luftverkehrsunternehmen	2	4 043 km

Im Berichtsjahr 1936/37 traten 5 lokale oder private Eisenbahngesellschaften mit einem Netz von zusammen 45,1 km, 11 Kraftverkehrsgesellschaften mit einer Netzlänge von 147 km und 2 Schifffahrtsunter-

nehmen mit Linien von 30 Semeilen Länge in Verkehrsgemeinschaft mit den Staatsbahnen, während 4 Gesellschaften die Verbindung lösten, und zwar kamen hinzu:

Name der Gesellschaft	Länge der Linien	Beginn der Gemeinschaft	
Ikasa Eisenbahn- und Kraftomnibusgesellschaft	5,0 km	April	1936
Nagaoka Eisenbahngesellschaft	3,2 „	Mai	1936
Wakamatu Städtische Trambahngesellschaft .	1,9 „	Mai	1936
Matusimawan Schiffahrtsgesellschaft	5,0 Seemeilen	Juli	1936
Tomo Eisenbahn- u. Kraftomnibusgesellschaft.	13,5 km	Juli	1936
Akumi Elektrische Eisenbahn- und Kraftomnibusgesellschaft	20,0 „	Juli	1936
Kamaisi Bergbaugesellschaft	16,0 „	August	1936
Tyuen Eisenbahn- u. Kraftomnibusgesellschaft	10,8 „	September	1936
Sizuoka Elektrische Eisenbahn- und Kraftomnibusgesellschaft	47,5 „	September	1936
Tokyo Städtische Trambahngesellschaft . . .	—	November	1936
Sanzan Eisenbahn- und Omnibusgesellschaft .	7,3 „	November	1936
Hansin Omnibusgesellschaft	12,0 „	November	1936
Nati Bergfahrt-Omnibusgesellschaft	9,0 „	Dezember	1936
Osaka Städtische Trambahngesellschaft . . .	4,1 „	Dezember	1936
Matuzaka Elektrische Eisenbahn- und Omnibusgesellschaft	14,5 „	Dezember	1936
Sasebo Omnibusgesellschaft	4,0 „	Januar	1937
Awazi Eisenbahngesellschaft	23,1 „	März	1937
Setuyo Schiffahrtsgesellschaft	25,0 Seemeilen	März	1937

Aufgelöst wurde die Verkehrsgemeinschaft mit folgenden Gesellschaften:

Name	Länge der Strecke	Ende der Gemeinschaft	
Uzima Eisenbahngesellschaft	7,2 km	September	1936
Sansyu Omnibusgesellschaft	1,0 „	Oktober	1936
Yati Eisenbahn- und Omnibusgesellschaft . .	6,0 „	November	1936
Zyosyu Eisenbahngesellschaft	10,7 „	März	1937

Insgesamt betrug die Zahl und Netzlänge der mit den Staatsbahnen in Betriebsgemeinschaft stehenden Verkehrsunternehmen am 31. März 1937:

Art der Unternehmen	Zahl der Gesellschaften	Netzlänge
Eisenbahn- und Omnibusgesellschaften . .	266	20 066 km
Omnibusgesellschaften	26	1 156,9 „
Schiffahrtsunternehmen	27	58 Linien
Luftverkehrsgesellschaften	2	4 043 km

Im Laufe des Jahres 1936/37 traten die Staatsbahnen von Chosen (Korea) der Land- und Luftverkehrsgemeinschaft Japans und der Mandchurei bei.

Maßnahmen zur Bewältigung des steigenden Verkehrs.

Um den in den letzten Jahren mit Jahresende stets anschwellenden Verkehr zu bewältigen, wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

1. Einlegung weiterer Sonderzüge auf stark befahrenen Strecken. Die so erzielte Mehrleistung betrug 1936/37 27 861 Zugkilometer.
2. Das Gewicht der Güterzüge wurde durch verminderte Beladung der Wagen verringert. So konnte die durch übermäßige Beladung oft beeinträchtigte Geschwindigkeit der Güterzüge erhöht und gleichzeitig die Ladezeiten verkürzt werden.
3. Verkürzung der Anschlußzeiten auf den Stationen, ebenso der für die Zusammenstellung, Untersuchung der Züge erforderlichen Zeit.
4. Bereitstellung von nichtfahrplanmäßigen Zügen.
5. Vorbereitungen für die Jahreszeit mit gesteigertem Verkehr.
6. Untersuchungen über die schnellere Abwicklung des Güterverkehrs wurden im Oktober/November 1936 angestellt.

Der Güterverkehr von Tür zu Tür in Behältern nimmt zu, weil er sich als zweckmäßig erwiesen hat, sowie Verpackungsmaterial und Kosten erspart. Die Behälter sind gut zu handhaben, und die Güter werden sicherer befördert. Es wurden 100 Behälter mit einer Tragfähigkeit von 1 mt und 2550 für 1,5 mt sowie kleinere Behälter eingestellt. 200 Behälter mußten wegen Abnutzung ausgemustert werden.

Frachtermäßigung für Ausstellungs- und Messegüter.

Zur Förderung der Ausfuhr befördert die Eisenbahn Ausstellungs- und Messegüter, die für Übersee bestimmt sind, zu ermäßigten Frachtsätzen. 1936/37 wurden folgende Ermäßigungen gewährt:

Ausstellung oder Messe	Zeitraum	Ermäßigung
Asiatische Warenmesse	vom 5. Mai bis 30. Juni 1936	20 %
Messen zu Leipzig und Paris	„ 29. Okt. bis 30. Dez. 1936	40 %
Internationale Ausstellung Paris	„ 5. Nov. 1936 bis 31. März 1937	40 %

Einfluß der Wirtschaftslage auf den Bahnbetrieb.

Die Steigerung des Eisenbahnverkehrs einschl. des von den Staatsbahnen betriebenen Kraftverkehrs und der Schifffahrtslinien im Jahre 1934/35 nahm im Betriebsjahr 1935/36 noch zu. Die Gründe hierfür lagen in der vermehrten industriellen Tätigkeit, vor allem der Rüstungsindu-

strie, dann in dem zunehmenden Außenhandel. Auch die Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung trugen zu der günstigen Verkehrsentwicklung bei. Hierzu zählen die Inbetriebnahme neuer Eisenbahn- und Kraftverkehrslineen, Verkehrsverbesserungen, Verbesserung der Fahrpläne, Fahrpreisermäßigungen, Einlegung weiterer Schnellzüge, Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten, Verkehrswerbung für den Personen- und Güterverkehr, Rationalisierung des Güterverkehrs, Verbesserung des rollenden Materials.

Unter den 1935/36 neu eröffneten Linien waren so wichtige wie die Dosan-, Otoku- und Kuomi-Linien mit einer Gesamtlänge von 603 km, während die neu eingerichteten Kraftverkehrslineen eine Gesamtlänge von 604 km hatten.

Die Errichtung eines Eisenbahnverkehrsamtes in Hiroshima (auf der Hauptinsel an der Inlandsee) am 1. August 1935 trug ebenfalls zur Verkehrssteigerung bei, indem dadurch Industrie und Handel in den Bezirken Chukoku und Shikoku gefördert wurden. Mit dem 1. Oktober 1935 wurden einige Gütertarife ermäßigt, so für die Beförderung von frischen Fischen, dem Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, in Behälterwagen, von umfangreichen Gütern. Die bisherigen höheren Sonder-tarife für den Eisenbahnfahrverkehr wurden mit den Eisenbahntarifen in Übereinstimmung gebracht und mit in das Gleitskalasystem der Bahnen einbezogen. Die Zusammenarbeit anderer Transportunternehmen mit den Bahnen wurde gefördert.

Das Betriebsjahr 1936/37 hat dann ein weiteres starkes Ansteigen des Verkehrs in allen seinen Zweigen gebracht. Verursacht war diese Steigerung durch die vermehrten Aufwendungen des Staates, in erster Linie für Rüstungszwecke, ferner durch die Errichtung eines neuen Eisenbahndirektionsbezirkes Niigata, die Inbetriebnahme neuer Linien mit einer Gesamtlänge von 392 km, die starke Förderung des Touristen- und Reiseverkehrs durch Werbung und Vergünstigungen und durch andere Maßnahmen. Der Verkehr zeigte aber doch gegen Ende 1935 Zeichen des Rückgangs, die sich mit der Eröffnung des Feldzuges gegen China (26. Februar 1936) zeitweilig noch verstärkten. Gegen Erwartung nahm dann aber der Verkehr einen solchen Aufschwung, daß die Ergebnisse des Jahres 1936/37 den bisherigen Höchststand darstellen. Die Bevölkerung mußte sich erst der neuen Lage anpassen, dann aber brachte die Regierungspolitik eine starke Beschäftigung der Schwerindustrie. Dem Heereshaushalt von November 1936 folgten umfassende finanzielle Maßnahmen. Der Betriebsüberschuß erhöhte sich in den letzten Jahren ständig:

Betriebsjahr:	1936/37	1935/36	1934/35
	Mio Yen	Mio Yen	Mio Yen
Betriebseinnahmen	598,2	544,0	518,7
Betriebsausgaben	354,4	320,5	314,1
Betriebsüberschuß	243,8	223,5	204,6

Für Neubauten und Verbesserungen konnten in den letzten Jahren erhebliche Aufwendungen gemacht werden:

Betriebsjahr:	1936/37	1935/36	1934/35	1933/34
	Mio Yen	Mio Yen	Mio Yen	Mio Yen
Neuanlagen	43,9	43,2	47,8	53,1
Verbesserungen	89,4	83,4	67,7	—
Einrichtung von neuen Kraftlinien	3,0	2,6	2,7	—
Zusätzliche Ausgaben	7,6	3,7	3,7	2,1

Zusammenfassende Betriebsziffern der Staatsbahn-Betriebe.

J a h r	1936/37	1935/36	1934/35	1933/34	1932/33
Zugkilometer Mio km	255,4	240,8	220,0	203,6	190,9
Kraftverkehr Mio km	10,6	7,5	4,9	2,4	1,1
beförderte Personen:					
Eisenbahn Mio	1058,6	985,0	913,6	841,3	781,1
Staatsbahn Kraftverkehr „	8,9	6,3	4,1	2,7	1,2
Schiffahrt „	8,6	7,9	7,4	6,8	6,9
beförderte Gütermenge:					
Eisenbahn Mio mt	89,3	81,0	77,5	72,0	61,7
Lastkraftverkehr	0,04	0,05	0,04	0,03	0,01
Schiffahrt „ „	3,6	3,1	3,0	2,5	2,3
Einnahmen:					
Personenverkehr:					
Eisenbahn Mio Yen	274,4	253,0	238,7	222,2	203,5
Personenkraftverkehr „ „	2,1	1,5	0,9	0,5	0,02
Schiffahrt „ „	6,4	5,8	5,5	5,0	4,4
Einnahmen:					
Güterverkehr:					
Eisenbahn Mio Yen	250,0	225,3	215,6	195,2	172,2
Lastkraftverkehr „ „	0,2	0,1	0,06	0,04	0,02
Schiffahrt „ „	6,1	5,8	6,2	5,3	4,7

Der Stand der Elektrifizierung bei den Staatsbahnen.

Die elektrifizierten Strecken der Staatsbahnen beschränken sich bisher auf die großen Städte und ihre Umgebung, werden aber ständig weiter ausgebaut. Ende März 1937 hatte das elektrifizierte Netz eine Länge von 390 km und setzte sich aus folgenden Linien zusammen:

Distrikt	Bezeichnung der Strecke:	elektrifizierte Teilstrecke:	Entfernung km:
Bezirk Tokyo	Tokaido	Tokyo—Ohuna	46,5
		Yokohama—Sakuragityo	2,0
	Yokosuka	Ohuna—Yokosuka	15,5
		Higasikanagawa—Haramatida	22,5
	Nord-Ostbahn	Tokyo—Omiya	30,3
		Akabane—Sinagawa	} 26,1
	Ikebukuro—Tabata		
Bezirk Osaka	Central-Bahn	Tokyo—Yose	62,6
		Kokubunzi—Tokyo—Keibazyomae	5,6
	Sobu - -Hauptlinie	Otyanomizu—Tiba	39,4
	Zyoban-Linie	Ueno—Matudo	17,9
	Tokaido	Suita—Kobe	40,7
	Sanyo - Hauptlinie	Kobe—Akasi	19,2
Bezirk Hiroshima	Katamati-Linie	Katamati—Sizyonawate	13,3
		Zyoto-Linie	Osaka—Tennozi . . . . .	10,7
Bezirk Hiroshima	Süd-Hukuen	Hukuvama—Hutyumati	23,6
		Kabe	Yokogawa—Kabe . . . . .	13,7
			390,0

Betriebsziffern: Die Gesamtleistung der elektrischen Lokomotiven betrug 9,6 Mio Lokomotivkilometer (gegen Vorjahr mehr 3,3 %). Der Stromverbrauch betrug 97,7 Mio Kwh im Werte von 1,95 Mio Yen. Der Ölverbrauch belief sich auf 128 509 Liter, und der von Schmiermitteln auf 14 088 kg, beides zusammen im Werte von 22 770 Yen. Der Kraftverbrauch stieg gegen das Vorjahr um 2,4 % der Menge und 8,5 % dem Werte nach.

Am 11. Dezember 1936 wurde der elektrische Betrieb auf der 17,9 km langen Vorortstrecke Ueno—Matudo der Zyoban-Linie eröffnet. Diese wurde elektrifiziert, um durch häufigere und schnellere Züge den steigenden Verkehrsansprüchen zu genügen. Die Züge bestehen während der Hauptverkehrszeiten aus drei, sonst aus zwei Wagen, und verkehren alle 16 Minuten, während der Hauptverkehrszeit alle 8 Minuten. Die Fahrzeit beträgt 23 Minuten für die Gesamtstrecke, die Zahl der täglich verkehrenden Züge 106. Neun Personenzüge mit Dampfbetrieb konnten aus dem Verkehr gezogen werden.

Mit Übernahme der Kohin Eisenbahngesellschaft durch die Staatsbahnen am 1. Dezember 1936 wurde auch die von dieser Gesellschaft elektrisch betriebene 13,7 km lange Kabe-Linie übernommen, die von Yokogawa, an der Sanyo-Linie, nach Kabe führt. Es verkehrt hier alle 20 Minuten ein Zug von drei Wagen, oder in den Zeiten mit geringerem Verkehr ein einzelner elektrischer Triebwagen. Die Fahrzeit beträgt 30 Minuten. Es verkehren täglich 54 Züge in beiden Richtungen.

Kraftverkehr der Staatsbahnen.

Am Ende des Betriebsjahres 1936/37 (31. März 1937) gab es insgesamt 37 Kraftverkehrslinien im eigentlichen Japan mit einer Gesamtlänge von 2046 km. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Zunahme um 9 Linien und von 214 km. Befördert wurden fast 9 Millionen Personen und 73 724 mt an Gütern, gegen 6,26 Mio Personen und 47 796 mt im Vorjahr. Die Einnahmen betragen 2,07 Mio Yen (i. Vorj. 1,47 Mio) für die Personen- und 209 455 Yen (112 261 Yen) für die Güterbeförderung. Gegenüber 1935/36 bedeutet dies eine Verkehrssteigerung um 42,8 bzw. 54,2 %.

Im Lauf des Betriebsjahres wurden folgende 9 Kraftverkehrslinien mit einer Gesamtlänge von 214 km in Betrieb genommen:

Name	Linie	Länge
Towada . . .	Tutumibasi—Asamusi	12 km
Zyoya . . .	Mogi—Matuhara	42 „
Zyakko . . .	Obama—Sinhirano	7 „
Kinan . . .	Owasi—Kamikimoto	44 „
Keikaku . .	Kyoto—Turugoaka	69 „
Seisan . . .	Saida—Toyohama	9 „
Kaweike . .	Kamiwake—Misima	5 „
Ryobi . . .	Kurasiki—Okayama	19 „
Kokubu . . .	Hayato—Sikine	7 „
Gesamt		214 km

Infolge der Ausgestaltung des Kraftverkehrs der Staatsbahnen wurde am 1. September 1936 im Direktionsbezirk Sendai eine neue Kraftverkehrsabteilung eingerichtet. Einschließlich der neuen Linien umfaßte das Kraftverkehrsnetz nunmehr 37 Linien mit einer Gesamtlänge von 2046 km. Das rollende Material bestand am 31. März 1937 aus 315 Omnibussen, 18 Omnibusschleppern, 40 Anhängewagen, 56 Lastkraftwagen, insgesamt 429 Fahrzeugen.

Private Kraftverkehrsunternehmen unter staatlicher Aufsicht. Am 31. März 1937 waren 2587 private Kraftverkehrsunternehmen für die Personenbeförderung und 288 für die Güterbeförderung in Japan zugelassen. Das Verkehrsnetz der ersteren hatte eine Länge von 98 358 km, das der letzteren von 11 024 km.

Im Laufe des Jahres 1936/37 wurde 414 privaten Kraftverkehrsunternehmen die Genehmigung zur Eröffnung von Kraftverkehrslinien mit einer Gesamtlänge von 1741 km erteilt, davon entfallen 407 Dienste mit 1628,5 km Streckenlänge auf Omnibusdienste und 7 mit 112,4 km auf Lastkraftverkehr. Dagegen wurde die Genehmigung bei 269 Kraftomnibus- und 64 Lastkraftverkehrsunternehmen zurückgezogen. Die

Kraftverkehr der japanischen Staatsbahnen.

Eisenbahn-Direktion	Netzlänge	Personen-	Beförderte	Ein-	Durch-	Durch-	Lastkraft-	Menge	Ein-	
		Fahrzeug-	Personen-	nahmen	schnittl.	schnittl.	wagen-	der be-	nahmen	
		Kilometer	zahl	aus	Ein-	Länge	Kilometer	förderten	aus	
		Mio km	Mio	Personen-	nahmen	der Reise	000 km	Güter	Güter-	
				verkehr	je Person	je Person		000 mt	verkehr	
				000 Yen	Yen	km			000 Yen	
Tokyo	1936/37	258,0	1,32	1,11	268,6	0,24	8,9	51,7	5,0	14,5
	1935/36	216,0	0,79	0,78	146,8	0,19	7,0	51,5	3,5	8,5
Nagoya	1936/37	267,8	1,99	2,24	370,9	0,17	6,6	81,0	24,7	65,6
	1935/36	262,8	1,44	1,70	293,6	0,17	7,0	71,7	18,6	37,3
Osaka	1936/37	370,6	1,30	0,98	265,0	0,27	10,1	58,1	10,7	33,5
	1935/36	257,6	0,99	0,80	194,2	0,24	8,8	81,1	8,8	22,5
Hiroshima		535,6	2,95	2,26	659,6	0,29	10,5	55,2	6,7	30,6
		501,6	2,36	1,67	523,3	0,31	11,1	57,9	5,1	18,4
Moji		334,0	1,80	1,80	343,7	0,19	7,0	135,4	23,1	45,1
		325,0	1,22	1,07	225,2	0,21	7,7	70,5	10,4	19,4
Niigata		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1935/36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sendai	1936/37	170,0	0,69	0,47	150,0	0,32	11,9	24,5	3,6	20,1
	1935/36	158,0	0,29	0,17	67,4	0,40	14,4	15,2	1,4	6,2
Sapporo		44,0	0,14	0,08	16,5	0,31	9,2	—	—	—
		44,0	0,13	0,07	16,5	0,23	10,0	—	—	—
Summa	1936/37	1980	10,20	8,94	2074,2	0,23	8,6	445,8	73,7	209,5
	1935/36	1745	7,22	6,26	1467,0	0,23	8,7	347,7	47,8	112,3
	1934/35	1661	4,59	4,13	918,6	0,22	8,1	335,9	39,3	63,0

Gesamtlänge dieser eingestellten Dienste belief sich auf 3765 km für den Personen- und 2224 km für den Güterverkehr.

Betriebsergebnisse: 2123 Kraftomnibusgesellschaften, d. s. 75 % der Gesamtunternehmen, beförderten 1936/37 1011,2 Mio Personen. Die Einnahmen betragen 98,1 Mio Yen oder 0,097 Yen je Person. 85 Lastkraftverkehrsunternehmen beförderten 334 234 mt an Gütern. Die Einnahmen betragen 1 533 831 Yen oder 4,589 Yen je mt.

Auf den privaten Kraftverkehrslinien ereigneten sich 12 821 Unfälle, bei denen 167 Personen getötet und 1875 verletzt wurden.

Die Gesamtzahl der am 31. März 1937* auf allen Linien in Betrieb befindlichen Kraftomnibusse betrug 23 630, die der Lastkraftwagen 624.

Die finanziellen Ergebnisse der privaten Kraftverkehrsdienste waren nach einer bei 2208 Unternehmen angestellten Untersuchung folgende: Den Einnahmen i. J. 1936/37 von 104,36 Mio Yen standen Betriebskosten von 91,46 Mio Yen gegenüber, so daß ein Überschuß von 12,90 Mio Yen vorhanden war. Der Prozentsatz der Betriebskosten zu den Einnahmen betrug 87,6 %; der Betriebsgewinn betrug 11,4 % der Einrichtungskosten.

Das Gesamtkapital von 283 Kraftomnibusgesellschaften, deren Einrichtungskosten je über 50 000 Yen betragen, belief sich auf 876,5 Mio Yen, von denen 139,3 noch nicht eingezahlt waren. Die Einrichtung der betriebenen Kraftverkehrsrouten erforderte 84,9 Mio Yen. Das Personal von 2209 privaten Kraftverkehrsunternehmen betrug 75 071 Personen (Report 1937, Seite 128 ff.).

Die Schifffahrtsbetriebe der Staatsbahnen.

Ein Zweigbetrieb der Staatsbahnen sind die fünf Fährverbindungen:

Aomori—Hakodate, verbindet die Hauptinsel über die Tsugaru-Straße mit Hokkaido;

Shimonoseki—Moji, verbindet die Hauptinsel mit Kyusyu;

Shimonoseki—Fusan, verbindet die Hauptinsel mit dem Festland (Korea);

Uno—Takamatsu, verbindet die Hauptinsel (Sanyo-Linie) mit der Insel Shikoku;

Hokkaido (Wakkanai)—Karafuto (Otomari), verbindet die Insel Hokkaido mit Sachalin (Karafuto).

Außerdem werden noch einige andere Wasserverbindungen durch kleine Dampfer und Motorboote aufrechterhalten. 5 Dampfer verkehren zwischen Shimonoseki und Komorie, einem Hafen an der Nordküste von

Kyusyu, sie befördern in der Hauptsache Güter. 3 Hafendampfer der Staatsbahnen sind in Wakkanai, je einer in Turuga, Takamatsu und Osaka stationiert, ferner 7 in Shimonoseki, 2 in Moji, 3 in Fusan (Korea), 4 in der Bucht von Aomori, 6 in Hakodate und je einer in Temiya (Hafen von Otaru) und Muroan. Am 31. März 1937 verfügten die Staatsbahnen insgesamt über 61 Dampfer, davon waren 31 Fährdampfer und 30 Hafendampfer. Die Bruttotonnage dieser Schiffe betrug 62 048 BRT. Gegen das Vorjahr hatte sich die Zahl um ein Fährschiff und die Tonnage um 12 962 mt erhöht.

Auf der Linie Shimonoseki—Fusan wurden zwei neuerbaute, in jeder Beziehung moderne Fährschiffe eingestellt, die „Kongo Maru“ am 16. November 1936 und die „Koan Maru“ am 31. Januar 1937. Als Neuerung haben diese Schiffe Kabinen für Fahrgäste 3. Klasse. Dafür wurde das Frachtschiff „Taki Maru“, welches zwischen Shimonoseki und Fusan verkehrte, von der Liste gestrichen.

Die Fahrpreise 1. Klasse wurden teilweise geändert und betragen jetzt: Shimonoseki—Fusan 21,15 Yen, Aomori—Hakodate 6,25 Yen, Wakkanai—Otomari 8,50 Yen.

Im Jahre 1936/37 wurden 7 regelmäßige Seedienste mit einer Gesamtlänge von 284 Seemeilen betrieben. Es wurden 124 325 Fahrten oder 4525 Fahrten mehr als im Vorjahr betrieben. Die Betriebsziffern waren:

	Bezirk Hiroshima	Bezirk Sapporo	Gesamt
Zahl der Dampferlinien . . .	5	2	7
Länge der Strecke . . .	137 Seemeilen	147 Seemeilen	284 Seemeilen
Beförderte Personen . . .	7,6 Mio (5,2)	1,0 Mio (0,9)	8,6 Mio (6,1)
Beförderte Gütermenge . . .	2,4 Mio t (2,4)	1,1 Mio t (1,1)	3,5 Mio t (3,5)
Einnahme Personenverkehr . .	4,4 Mio Yen	1,9 Mio Yen	6,3 Mio Yen
Einnahme Güterverkehr . . .	2,6 Mio Yen	3,5 Mio Yen	6,1 Mio Yen
Anzahl der Fahrten	118 394	5 934	124 328

Die Hotelwirtschaft der Staatsbahnen. Zur Bequemlichkeit der Reisenden, besonders der fremden Touristen, ist seit 1910 ein Hotelbetrieb, wenn auch in verhältnismäßig geringem Umfange eingerichtet. Zur Zeit werden drei Hotels in Tokyo, Nara und Shimonoseki betrieben. Das Eisenbahnhotel in Tokyo wurde am 27. Dezember 1933 eröffnet und wird von der Eisenbahnverwaltung direkt betrieben, das Sanyo-Hotel in Shimonoseki besteht seit 1910 und das Nara-Hotel seit 1913. 1936/37 wurden 17 316 Gäste aufgenommen (16 361); die Einnahmen betragen 568 765 Yen (544 859).

Der Lagerhausbetrieb der Staatsbahnen ist ein seit dem 1. Oktober 1931 bestehender Nebenbetrieb der Staatsbahnen, um der Nachfrage nach Lagerraum für Versandgüter zu entsprechen. Der Be-

trieb hat sich gut entwickelt. Es sind zur Zeit drei Lagerhäuser, je eines in Tokyo, Nagoya und Osaka vorhanden; letzteres wurde 1936 eingerichtet.

Lagerhäuser	Anzahl der Stückgüter a. 1. Apr. 1936 Zahl	Angenommene Güter 1. April 1936 bis 31. März 1937 Zahl	Ausgelieferte Güter 1. April 1936 bis 31. März 1937 Zahl	Einnahmen 1936/37 gegen 1936/37 im Vorjahr
	Akihabara (Tokyo)	95 617	1 007 314	836 692	155 993
Sasazima (Nagoya)	Wert 1 010 330 Yen	Wert 16 351 250 Yen	Wert 13 455 577 Yen	127 410
Umeda (Osaka)				

Ärztliche Fürsorge. Krankenhäuser. Soziale Einrichtungen für Beamte, Angestellte und Arbeiter der Staatsbahnen.

Die Staatsbahnen unterhielten 1937 sechs Krankenhäuser, in Tokyo, Osaka, Sapporo, Moji, Sendai und Nagoya, ferner Zweighospitäler in Tokyo und Osaka. Das Eisenbahnhospital in Tokyo, eines der modernsten und besteingerichteten Krankenhäuser, wurde 1928 mit einem Kostenaufwand von 1,63 Mio Yen erbaut. Außerdem bestehen vier Sanatorien, in Arima, Noboribetu, Jizaka und Kamekawa.

Die Zahl der angestellten Eisenbahnärzte beträgt insgesamt 376, darunter 177 mit höherem Rang, und 199 mit „Hannin“-Rang.

Im Berichtsjahr 1936/37 wurden 8902 Krankheitsfälle und im Dienst zugezogene Verletzungen behandelt, davon entfielen 2068 oder 23 % auf die Werkstätten. Mit den aus dem Vorjahr übernommenen Patienten wurden 1936/37 10 137 Personen behandelt. Die Kosten betragen 268 641 Yen oder 26,5 Yen je Person. Jedes Krankenhaus hat acht Abteilungen, denen je ein Spezialist mit ausgebildetem Stab vorsteht. Außerdem sind im Bereich der Bahnen 130 Verbandstellen für erste Hilfe vorhanden. Die Patienten zerfallen in drei Klassen. Die erste umfaßt Beamte und Angestellte, welche sich ihr Leiden im Dienst zugezogen haben und kostenfrei behandelt werden. Die zweite Klasse umfaßt Reisende, die frei oder gegen Bezahlung behandelt werden, je nach der Art des Falles. Die dritte Kategorie bilden Beamte, Angestellte und deren Familien, die im allgemeinen die Kosten zu tragen haben.

Neben den genannten Heilanstalten hat die Bahn 1255 nichtbeamtete Ärzte in allen Teilen des Landes verpflichtet, welche ebenfalls die Behandlung von Angestellten und Reisenden übernehmen.

Jeder Angestellte der Staatsbahnen wird bei Einstellung einer eingehenden Untersuchung auf Tauglichkeit unterzogen. Ferner findet jährlich eine Untersuchung der Hälfte des gesamten Personals statt.

Ergebnis der ärztlichen Untersuchung an Eisenbahn-
angestellten:

	Verkehr	Transport	Unterhaltung	Elektrizität	Schiffahrt	Werkstätten	Sonst.	Gesamt
Anzahl der Untersuchten	43 082	21 738	15 256	4 939	1 238	7 184	1 630	95 067
An Krankheiten								
Leidende	8 129	3 717	2 688	1 204	146	2 503	94	18 481
Prozentsatz der Kranken	18,87	17,10	17,62	24,38	11,79	34,84	5,77	19,44

An epidemischen Krankheiten wurden 1936/37 314 Fälle behandelt, gegen 380 im Vorjahr; darunter waren 166 (154) Typhus-, 11 (9) Paratyphusfälle und 1 (1) Pockenfall.

Zur Förderung der Gesundheit des Personals sind seit 1919 3255 Ruheshäuser in Verbindung mit den Stationen, Lokomotivschuppen, Werkstätten usw. geschaffen, die der Ruhe und Erholung des dienstfreien Personals dienen. Am 31. März 1937 waren ferner auf den Stationen 3371 Badeanstalten vorhanden, die auch den Familien der Angestellten und Arbeiter zur Verfügung stehen.

Soziale Einrichtungen.

Ein Unterstützungsverband wurde durch kaiserliche Verordnung im Mai 1907 nach deutschem Vorbild gegründet, dem das ganze im Außendienst beschäftigte Personal angehören muß. Die Einrichtung dient der Unterstützung der Mitglieder und ihrer Familien. Obwohl nominell eine private Einrichtung, werden die Geschäfte der Zentrale sowohl wie die der Ortsstellen von Beamten geführt. Die Mitglieder geben einen Prozentsatz ihrer Gehälter oder Löhne, während die Verwaltung der Staatsbahnen eine Summe, jährlich beisteuert, die 5 % der Gehälter usw. entspricht. Aus beiden setzt sich der Fonds zusammen.

Die Mitglieder zerfallen in zwei Klassen, A und B. Unter A fallen Vorarbeiter oder Angestellte des gleichen oder niederen Ranges, die im Außendienst stehen. Sie zahlen monatlich 7,7 % ihres Einkommens. In Klasse B sind diejenigen im Innendienst beschäftigten Angestellten, die freiwillig dem Verbands beitreten. Sie zahlen 12,7 % ihres Einkommens als Beitrag. Zeitweilig Beschäftigte und Fremde werden nicht aufgenommen. Die Zahl der Mitglieder betrug am 31. März 1937: 205 263 gegen 197 573 im Vorjahr, der Neuzugang 17 408, der Abgang 9718 Mitglieder. Die Leistungen erfolgen an: a) Mitglieder, die nach einem im Dienst erlittenen Unfall oder im Dienst zugezogener Erkrankung dienstunfähig geworden sind (z. B. Verlust von Gliedern, der Sehkraft auf beiden Augen); b) an Mitglieder bei nicht im Dienst erlittenen Un-

fällen und Erkrankungen, die zur Dienstunfähigkeit führen; c) Krankengeld; d) Pensionen nach 20jähriger und längerer Dienstzeit; e) Leistungen an Hinterbliebene, wie Sterbegeld, Beerdigungsbeihilfen; f) Unterstützung bei Katastrophen, wie Feuersbrünsten, Überschwemmungen und Erdbeben.

	1934/35	1935/36	1936/37
	in Mio Yen		
Die Einnahmen betragen	23,06	24,26	27,55
Die Ausgaben betragen	9,45	11,38	10,83

Die „Gesundheitsfürsorge“ der Staatsbahnen besteht seit dem 1. Januar 1927 und bildet einen Zweig des vorgenannten Unterstützungsverbandes. Diese Fürsorge mußte auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes geschaffen werden. Neben den erwähnten Fürsorgeleistungen des Verbandes bezweckt diese Einrichtung, den ständigen Arbeitern der Eisenbahnwerkstätten und sonstigen Betrieben der Bahnen — aber auch den zeitweilig beschäftigten Kulis — Erholung zu gewähren. Mitglieder dieser Einrichtung sind die Arbeiter der Werkstätten, der Kraftanlagen, der Lokomotiv- und Waggonschuppen, der Bekleidungsämter, der Druckereien und Holzbearbeitungsbetriebe der Staatsbahnen. Gewährt werden Vergütungen für Heilbehandlung, Schwangerschaft, Geburten und Begräbnisse. Falls ein Mitglied dieser Institution bereits eine gesetzliche Vergütung von den Staatsbahnen erhält, hat er kein Anrecht auf Unterstützung seitens der Fürsorge. Die Mitgliederzahl betrug am 31. März 1936/37 23 578 oder 2586 mehr als im Vorjahre.

Eine Einkaufsgenossenschaft besteht seit September 1918 als Zweigbetrieb des Unterstützungsverbandes zum Zwecke der Verbilligung der Lebenshaltung. Der Betriebsfonds besteht einmal in Darlehen zu 6 % aus dem gesetzlichen Reservefonds des Verbandes, dann aus dem eigenen Betriebsgewinn. Die Darlehen betragen 1936/37 4,9 Mio Yen, während der Gesamtwert der an Mitglieder verkauften Waren 42,6 Mio Yen betrug oder 3,6 Mio mehr als im Vorjahre. Die Genossenschaft hat ihren Hauptsitz im Zentralamt der Staatsbahnen und Zweigstellen in allen Direktionsbezirken.

Im September 1919 wurde ein Leihkassenverband gegründet, um den Mitgliedern in Notfällen zu helfen. Die Zinsen betragen 0,5 % per Yen und Monat. Die Höhe des Darlehens richtet sich nach der Dienstzeit; es muß innerhalb eines Jahres in Monatsraten zurückgezahlt werden. Der Leihfonds des Verbandes betrug anfangs 365 535 Yen und wurde der Reserve des Unterstützungsverbandes entnommen. 1936/37 wurden 563 685 Yen an 5284 Mitglieder ausgeliehen. Seit Juli 1921 besteht ein Sparverband, ebenfalls ein Zweig des Wohlfahrts-

verbandes. Die Mitgliederzahl betrug 1936/37 133 669 und der Spargelderbestand 48,5 Mio Yen.

Unter sich haben die Angestellten der Staatsbahnen zahlreiche Vereinigungen zu kulturellen und sportlichen Zwecken gegründet. Zur Zeit bestehen 335 solcher Gesellschaften und 271 Klubs, die den Bestimmungen der Staatsbahnen entsprechen müssen. Jeder Klub enthält jährlich 100 Yen zur Beschaffung bildender Lektüre und 300 Yen für Sport und Spiel. Alljährlich gibt die Verwaltung den unteren Angestellten ein Fest.

Der Eisenbahn-Arbeiterrat wurde 1920 geschaffen, um einen engeren beruflichen Zusammenhalt zwischen Stab und Angestellten sowie Arbeitern herzustellen, und setzt sich aus Vorarbeitern und Angestellten der „Koin“- und „Yonin“-Klassen zusammen. Es sind Fragebogen zu beantworten, die dem Rat zwecks Stellungnahme zu Fragen von Bedeutung für alle Eisenbahnangestellten vorgelegt werden. Jeder Berufszweig hat seinen Ausschuß. Zur Zeit bestehen 67 Ausschüsse innerhalb der ganzen Organisation, und zwar 6 bei der Zentralbehörde, 9 im Bezirk Tokyo, je 8 in den Bezirken Osaka, Hiroshima, Sapporo und je 7 in Nagoya, Moji, Niigata und Sendai.

Das Wahlrecht zu diesen Ausschüssen steht jedem über 18 Jahre alten Arbeiter und Angestellten zu, der mindestens ein Jahr im Dienst steht. Wählbar als Mitglieder sind Angestellte usw., die mindestens zwei Jahre im Dienst stehen, innerhalb des Bezirks beschäftigt sind und 25 Jahre und älter sind. Jeder Bezirksausschuß hat 5—40 Mitglieder, je nach der Mitgliederzahl der Abteilungen. Die Gesamtzahl der Mitglieder aller Ausschüsse betrug am 31. März 1937 1745. Die Mitglieder der Ausschüsse wählen ihrerseits dann den geschäftsführenden Ausschuß oder Rat von 7 Mitgliedern.

Die Beschlüsse des Arbeiterausschusses sind für die leitenden Beamten nicht bindend, werden aber sorgfältig von den Behörden untersucht. Die Gründe für eine etwaige Ablehnung werden schriftlich ausinandergesetzt und bei der nächsten Tagung jedem Mitglied des Ausschusses mitgeteilt. Bis 1937 wurde 300 Vorschlägen der Ausschüsse Folge gegeben, deren Einführung mehrere Millionen Kosten bedingte. Wenn diese Summe den Ausgaben zugerechnet wird, die für gleiche Zwecke seitens der Eisenbahndirektionen, der Werkstätten u. a. nach eigenem Ermessen verausgabt werden, ergeben sich sehr bedeutende Summen. Die Arbeiterausschüsse haben den Vorteil, daß sie die Behörden über die allgemeine Stimmung und Wünsche unterrichten, aber auch die Arbeiter selbst über die allgemeine Eisenbahnpolitik. Neben den Arbeiterausschüssen bestehen weitere für Angestellte im „Hannin“-Rang, die gleichen Zwecken dienen.

Die Lokalbahnen (Privatbahnen).

Am 31. März 1937 waren insgesamt 250 Lokalbahnen oder private Eisenbahnlinien in Betrieb, gegen 257 Linien im Vorjahr, ferner 120 elektrisch betriebene Straßen- und Vorortbahnen, die ebenfalls der staatlichen Aufsicht unterstehen. Das Schienennetz der Lokalbahnen hatte eine Gesamtlänge von 7019 km, das der elektrischen Straßenbahnen eine solche von 2520 km.

Die Entwicklung der Lokalbahnen. Nachdem der Staat 1906/07 17 der führenden Privatbahngesellschaften übernommen hatte, blieben Ende 1907 nur noch 413,28 km in Privatbesitz, die sich aus kurzen lokalen Linien zusammensetzten. Das Eisenbahn-Verstaatlichungsgesetz bestimmte, daß alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen verstaatlicht werden, während die Konzessionen für Privatbahnen auf lokale Bahnlinien von geringerer Bedeutung beschränkt bleiben sollten. Außerdem enthielt das Gesetz, welches den Betrieb der Privatbahnen regelte, die gleichen Vorschriften wie für die staatlichen Vollbahnen. Damit wurden zu hohe Anforderungen an den Betrieb der Privat- oder Lokalbahnen gestellt. Die Folge war, daß in den nächsten Jahren keine nennenswerten privaten Bahnbauten erfolgten. Deshalb wurde 1910 das „Schmalspurbahn-Gesetz zur Förderung des privaten Bahnbaues“ erlassen. Die Regierung bezweckte damit den schnellen Ausbau eines Verkehrsnetzes in Japan, das Staatsbahnen, Lokal- (Privat-) sowie elektrische Straßenbahnen umfaßt. Diese drei Verkehrsmittel sollten so miteinander in Zusammenhang gebracht werden, daß sie als Ganzes eine Verbesserung der Verkehrseinrichtungen darstellten.

Ein weiteres Gesetz zur Förderung des Baues von Schmalspurbahnen wurde 1921 unter der Bezeichnung „Schmalspurbahn-Subventionsgesetz 1921“ erlassen. Dieses garantierte den privaten Schmalspurbahnen eine Verzinsung der Anlagekosten von 5 % auf fünf Jahre nach Inbetriebnahme, unter der Bedingung, daß die Spurweite nicht unter 0,762 m betragen sollte. Diese Bahnen durften ferner noch nicht über zehn Jahre in Betrieb sein. Die Subvention sollte nicht das Defizit decken, welches sich aus dem Verhältnis der Betriebskosten zu den Einnahmen etwa ergab. Wenn der Jahresgewinn einer subventionierten Schmalspurbahn 8 % überschreiten sollte, war dieser Überschuß solange zurückzuzahlen, bis die Gesamtschuld getilgt war. Ursprünglich war der gesamte Subventionsbetrag auf höchstens 1,25 Mio Yen jährlich festgesetzt. Durch Änderung des Gesetzes i. J. 1914 wurde die Subventionszeit von fünf auf zehn Jahre verlängert, ferner die subventionierten Bahnen von der Tilgung der Subvention befreit. Als sich 1917 die Subventionssumme

als unzureichend erwies, wurde sie auf 1,5 Mio Yen und später weiter erhöht. 1937 waren 7,5 Mio Yen für Subventionszwecke vorgesehen.

Das Gesetz förderte den Bau von Schmalspurbahnen von Jahr zu Jahr mehr, während andererseits der Bau von Lokalbahnen und die Konzessionserteilung für solche wesentlich zurückging. Außerdem nahm aber auch die Zahl der in Betrieb befindlichen Lokalbahnen infolge ihrer Umänderung in Schmalspurbahnen (auf Grund des Schmalspurbahn-Gesetzes) ab. 1918 wurden keine Privatbahnen auf Grund des Lokalbahn-Gesetzes mehr betrieben. Andererseits entsprach auch das Schmalspurbahn-Gesetz nicht mehr den Erfordernissen der Zeit. Die Staatsbahnen entschlossen sich daher, beide durch ein neues „Lokalbahngesetz“ zu ersetzen. Gleichzeitig wurde das bisherige „Schmalspurbahn-Subventionsgesetz“ revidiert und unter dem Titel „Lokalbahn-Subventionsgesetz“ neu erlassen.

Seitdem nimmt die Netzlänge der Lokalbahnen wieder zu. Ihre Zahl betrug am 31. März 1937 250 mit einer Gesamtnetzlänge von 7019 km. Gegenüber dem gleichen Zeitpunkt des Vorjahres ist die Zahl um 7 und die Netzlänge um 79 km zurückgegangen, dagegen erhöhte sich das Anlagekapital um 4 589 052 Yen. Nach der Betriebsart setzen sich die Lokalbahnen wie folgt zusammen:

Betriebsart	Zahl der Bahnen	Netzlänge km	Anlagekapital Mio Yen
Dampfbahnen	30	590,40	51,2
Dampf- u. Motorbetrieb, gemischt	98	2 413,50	180,5
Motorbetrieb (Gasolin)	6	62,80	4,1
Elektrizität, Stromschiene	83	2 611,77	572,0
Elektrizität, Oberleitung	25	28,40	15,0
Dampf- u. elektr. Betrieb, gemischt	30	1 261,90	210,5
Gesamt	250 ¹	7 018,77 ¹	1 033,3

Im Laufe 1936/37 wurden 11 Lokalbahnen mit einer Gesamtlänge von 92,54 km in Betrieb genommen, d. h. 3 bzw. 51,12 km mehr als im Vorjahr. Die Antriebskraft ist in den meisten Fällen elektrisch. Im Bau und in Vorbereitung waren am 31. März 1937 103 Lokalbahnlinien mit einer Gesamtlänge von 1765,54 km, für welche sich der Baukostenvoranschlag auf 484,6 Mio Yen belief (im Vorjahre 116 Linien mit einer Gesamtlänge von 1765,54 km und 509,1 Mio Yen).

Die Regierung gewährte 1936/37 6 Konzessionen für Neubauten von Lokalbahnen (im Vorjahr 2) mit einer Gesamtlänge von 15,73 km (7,02) und einem Kostenvoranschlag von 3,4 Mio Yen.

¹ Es sind oben die Lokalbahnen, welche zweierlei Antrieb benutzen, zweimal aufgeführt, in der Gesamtzahl aber nur einmal.

Betriebsziffern aller Lokalbahnen (Privatbahnen) im eigentlichen Japan.

	1936/37	1935/36	1934/35
Zahl der Lokalbahnen	250	257	260
Länge des betriebsf. Netzes km	7 019	7 098	7 088
Kapitalanlage für die betriebsfähigen Linien Mio Yen	1 223,3	1 213,9	1 233,3
Baukosten der betriebsfähig. Linien „ „	989,4	981,2	991,7
Betriebseinnahmen „ „	101,7	94,6	91,6
Betriebskosten „ „	57,6	53,5	51,9
Prozentsatz der Ausgaben: Einnahmen . .	56,6%	56,6%	56,6%
Betriebsgewinn Mio Yen	44,2	41,1	39,7
staatliche Subvention „ „	7,7	8,4	?
Einnahmen aus Personenverkehr . „ „	68,9	64,2	62,3
beförderte Personen Mio	575,6	532,1	499,9
beförderte Gütermenge Mio mto	30,1	28,1	26,3
Einnahmen aus Güterverkehr . . Mio Yen	22,3	21,4	26,3
Sonstige Einnahmen „ „	34,6	27,9	?
Zinsendienst „ „	20,5	21,1	?
Geleistete Zug-km Mio km	15,7	17,4	17,5
Personal	40 562	40 682	40 845
Gesamte Personalkosten im Monat Mio Yen	2,25	2,25	2,25
Zahl der Lokomotiven	808	869	897
Zahl der Personenwagen	4 291	4 338	4 343
Zahl der Güterwagen	10 989	11 236	11 006
Prozentsatz der Subvention: Baukosten . .	4,3%	4,3%	

Da die Lokalbahnen wesentlich zur Belebung der lokalen Wirtschaft beitragen und unentbehrliche Zubringer der Staatsbahnen sind, gewährt die Regierung ihnen unter den bereits erwähnten Voraussetzungen Subventionen. Die Zahl der subventionierten Linien belief sich 1936/37 auf 103 mit einer Schienlänge von 1580 km. Die Subventionssumme betrug 6 854 027 Yen, d. h. 513 101 Yen weniger als im Vorjahr. Die Subvention betrug 4,3 % des Baukapitals.

Im Lauf des Jahres 1936/37 wurden 11 Lokalbahnlinien mit einer Gesamtschienenlänge von 92,54 km in Betrieb genommen, an Zahl 3 und an Netzlänge 51,12 km mehr als im Vorjahr. Die Antriebskraft ist in den meisten Fällen Elektrizität. Im Bau und in Vorbereitung waren am 31. März 1937 103 Lokalbahnlinien mit einer Gesamtlänge von 1766 km, für welche sich der Kostenanschlag auf 484,6 Mio Yen belief (im Vorjahr 126 Linien von 2057 km Länge und 509 Mio Yen Kosten).

Im Betriebsjahr 1936/37 ereigneten sich im Bereich der Lokalbahnen 2025 Unfälle (i. Vorjahr 1769), bei denen 450 Personen getötet und 567 verletzt wurden.

1936/37 erloschen die Konzessionen von 22 Lokalbahnen (Privatbahnen) mit einer Netzlänge von 257 km und einem Baukapital von 31,03 Mio Yen (i. Vorjahr 63 Linien von 1046,02 km Länge und einem Baukapital von 239,71 Mio Yen). (Report 1937 S. 114 ff.)

Die Kolonialbahnen

Die Staatsbahnen in Chosen (Korea). Die Angaben über die Betriebsergebnisse der Kolonialbahnen schließen mit dem 31. März 1936. Die späteren Jahresberichte werden, entsprechend den Plänen der Regierung, keine Angaben, auch nicht über die mandschurischen Bahnen, mehr enthalten.

Am 31. März 1936 betrug die Gesamtlänge der Staatsbahnen in Korea 3389,5 km, davon hatten 3156,3 km die Normalspur von 1,435 m und 233,2 km eine Spur von 0,762 m. Die Staatsbahnen unterstehen seit dem 1. April 1925 dem Eisenbahnamt, einer Abteilung der Regierung in Chosen. Gleichzeitig erfolgte eine Neuordnung der Verwaltung.

Die Bahnen hatten am 31. März 1936 eine Gesamtlänge von 3389,5 km gegen 3077,4 km im Vorjahr. Das Netz setzt sich aus folgenden Linien zusammen:

1. Keifu-Linie:

Keifu-Hauptlinie, Fusan—Keijo	450,5 km
Keijin-Linie, Eitoho—Jinsen	31,0 „
Gesamt	481,5 km

2. Keigi-Linie:

Keigi-Hauptlinie, Keijo—Anto	499,3 km
Ryuzan-Linie, Ryuzan—Tojinri	6,7 „
Seiko—Shinson	1,6 „
Kenjiho-Linie, Kokaikoshu—Kenjiho	13,1 „
Heijo-Grubenbahn, Daidoko—Shokori	23,3 „
Heinan-Linie, Heijo—Chinnampo	55,2 „
Hakusen-Linie, Mochuri—Hakusen	9,3 „
Shingishu-Linie, Shingishu—Shingishu-Güterbahnhof	1,8 „
Gesamt.	610,3 km

3. Konan-Linie:

Konan-Hauptlinie, Taiden—Moppo	261,1 km
Kunsan-Linie, Riri—Kunsan	24,7 „
Gesamt	285,8 km

4. Keizen-Linie:

Süd-Keizen-Linie, Sanroshin—Shinshu	110,1 km
Chinkai-Linie, Shogen—Chinkai	20,6 „
Nord-Keizen-Linie, Riri—Yaho	106,1 „
Koshu-Linie, Koshu—Tanyo	21,5 „
Gesamt	258,3 km

5. Tokai-Linie:

Tokai-Südlinie, Fusanshin—Urusan	73,0 km
Tokai-Mittellinie, Taikyū—Kakusan	107,4 „
Keishū—Urusan	40,4 „
Tokai-Nordlinie, Ambe—Kojo	150,7 „
Gesamt	371,5 km

Keigen-Linie: Ryuzan—Gensan	223,7 km
Keigen-Westlinie: Seiho—Chorin	96,5 „

Mampo-Linie:

Mampo-Hauptlinie, Jinsen—Kaiko	140,0 km
Keisen-Hauptlinie, Shinanshu—Kaisen	29,5 „
Ryuto-Hauptlinie, Kyujo—Ryuto	7,4 „
Gesamt	176,9 km

Kankyo-Linie:

Kankyo-Hauptlinie, Gensan—Yojo	532,8 km
Sennairi-Linie, Ryutan—Sennairi	4,4 „
Hokusei-Linie, Shinhokusei—Hokusei	9,4 „
Tetsusan-Linie, Rako—Rigentetsu	3,0 „
Shako-Linie, Sosan—Shako	4,9 „
Gesamt	554,5 km

Keisan-Linie, Kisshu—Hotori	99,7 km
Hakumo-Linie, Hakugan—Engan	55,9 „

Total - Gesamt 3389,5 km

Weiter bestehen noch zwei Staatsbahnlinien, deren Betrieb an die Südmandschurische Eisenbahn übertragen ist. Es sind dies die Kankyo-Linie, von Yujo nach Kainei in Nord-Korea und die Tomon-Linie von Kainei nach Yuki am Japanischen Meer. Beide Linien haben kürzere Zweiglinien nach kleineren Städten. Die Gesamtlänge dieser beiden Bahnen betrug am 31. März 1936 328,5 km, davon entfallen 105,5 km auf

die Kankyo- und 223 auf die Tomon-Linie. Die Spurweite beträgt 1,435 m. Im Bau waren in Korea am Ende des Betriebsjahres 1935/36 949,8 km, die sich auf folgende Linien verteilen: Keizen-Linie 170,4 km; Tokai-Linie 325,1 km; Heigen-Linie 117,2 km; Mampo-Linie 163,0 km; Keisan-Linie 42,0 km; Hakumo-Linie 132,1 km. Die Betriebsergebnisse waren folgende:

	1935/36	1934/35
Geleistete Zugkilometer	Mio 21,2	—
beförderte Personen	Mio 29,3	25,6
beförderte Gütermengen	Mio t 8,7	7,7
Einnahmen aus dem Personenverkehr	Mio Yen 28,2	24,4
Einnahmen aus dem Güterverkehr	Mio Yen 28,3	25,8
Gesamt-Einnahmen	Mio Yen 90,5	83,9
Gesamt-Ausgaben	Mio Yen 66,0	62,3
Kapitalanlagen	Mio Yen 24,5	21,6
Kapitalanlage im Betriebsjahr	Mio Yen 37,1	—
Gesamt-Kapitalanlage	Mio Yen 504,8	467,7
Netzlänge	km 3 390	3 010
Gesamtzahl des Personals	Personen 20 897	18 617

Die Privat- und Trambahnen in Chosen. Zur Förderung des Baues von Privatbahnen und elektrischen Straßenbahnen erließ die Regierung 1912 „Schmalspurbahn-Bestimmungen für Chosen“, welche Bau, Betrieb und die staatliche Überwachung dieser Bahnen regeln. 1914 kamen Bestimmungen über die Gewährung von Subventionen an wichtige Linien für den Fall hinzu, daß der Reingewinn unter einem gewissen Prozentsatz des Anlagekapitals bleibt. Bis 1917 war eine 6prozentige Verzinsung gewährleistet, 1918 wurde diese auf 7 % und im September 1919 auf 8 % erhöht. Im März 1921 wurde eine gesetzliche Regelung der Eisenbahn-Subventionen getroffen, und 1923 durch eine Änderung dieses Gesetzes sowohl die jährliche Subventionssumme erhöht, wie auch die Laufzeit der Subventionen verlängert. Im April 1935 wurde die Jahressubvention auf 4,5 Mio Yen erhöht. 1920 erfolgte eine Änderung der „Bestimmungen für die Privatbahnen in Chosen“ dahin, daß als Antrieb nur Dampf oder Elektrizität zugelassen sind, und die Spurweite 1,435 m betragen soll.

Die Betriebslänge der Privatbahnen in Chosen betrug am 31. März 1936 1092 km; im Bau waren 70,9 km, während die Konzession für den Bau von weiteren 24,2 km erteilt war, die aber noch nicht begonnen war. Geplant, aber noch nicht genehmigt waren 228,6 km.

Die Zahl der in Chosen tätigen Privatbahngesellschaften, einschließlich der 1935 neu konzessionierten Sansho-Eisenbahn, betrug am 31. März 1936 zwölf; es sind dies die

- Chosen Eisenbahn-Gesellschaft
- Chosen-Keinan Eisenbahn-Gesellschaft
- Kongosan Elektrische Eisenbahngesellschaft
- Shinko Eisenbahn-Gesellschaft
- Chosen-Keito Eisenbahn-Gesellschaft
- Chosen Gas- und Elektrizitäts-Gesellschaft
- Süd-Mandschurische Eisenbahn-Gesellschaft
- Kunshun Eisenbahn-Gesellschaft
- Tashito Eisenbahn-Gesellschaft
- Sennairi Eisenbahn-Gesellschaft
- Kusan Städtische Eisenbahn.

Von diesen erhalten die fünf erstgenannten regelmäßige Subventionen von der Regierung. Das gesamte nominelle Aktienkapital dieser fünf Gesellschaften beträgt 80,3 Mio Yen, von denen 37,4 Mio eingezahlt waren. Das Kapital der übrigen sieben Privatbahnen beträgt 21,2 Mio Yen.

Eisenbahnen in Taiwan (Formosa).

Am 31. März 1936 hatte das betriebsfähige Bahnnetz der Insel eine Länge von 882 km, von denen 709 auf die Hauptlinie und 173 auf die Taito-Linie entfallen. Die Betriebsergebnisse waren:

Jahr	Einnahmen Mio Yen	Betriebskosten Mio Yen	Überschuß Mio Yen	Reineinnahmen Mio Yen	
1935/36 . . .	24,5	12,5	12,0	10,9	
1934/35 . . .	22,3	12,5	9,8	8,9	
1933/34 . . .	19,9	11,6	8,3	7,6	

Linien	Zug-km Mio km	beförderte		Einnahmen		Gesamt- einnahmen Mio Yen
		Personen Mio	Güter Mio t	Personen- verkehr Mio Yen	Güter- verkehr Mio Yen	
Hauptlinie .	8,7	19,4	6,0	9,1	14,3	23,4
Taito-Linie .	0,6	1,1	0,3	0,4	0,3	0,7
	9,3	20,5	6,3	9,5	14,6	24,1

Kraftverkehr der Staatsbahnen. Der Kraftverkehr auf der Insel Taiwan ist gut entwickelt. Die Staatsbahnen richteten 1933 Kraftverkehrslinien mit einem Kostaufwand von 718 437 Yen ein. Da der

staatliche Kraftverkehr die privaten Kraftverkehrslinien beeinträchtigte, beschloß die Regierung letztere zu subventionieren oder diejenigen zu entschädigen, welche das Unternehmen aufgaben. Zunächst wurden folgende private Kraftlinien subventioniert: Kiirin—Taihoku; Taihoku—Shinchiku; Taihoku—Tansui, zusammen 133 km. 1935/36 wurden dann weitere 1,3 Mio Yen als Subventionen für Kraftverkehrsgesellschaften ausgeworfen, die Kraftverkehrslinien in den zentralen Bezirken der Insel einrichteten. Zu diesem Zweck wurden vier neue Straßen von insgesamt 100 km Länge angelegt, die Toyohara, Taihoku, Inrin, Nisui, Taiko und Nanoden verbinden. Insgesamt hatten die Kraftverkehrsstraßen 1935/36 eine Länge von 210 km. Befördert wurden im Kraftverkehr 5,7 Mio Personen. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung betragen 1,02 Mio Yen.

Die Privatbahnen auf Taiwan. Am 31. März 1936 waren 18 private Eisenbahnunternehmen auf Formosa, die ein Netz von insgesamt 2381 km betrieben, davon 515 km im öffentlichen Interesse und 1866 km für eigene Zwecke der Gesellschaften. Weitere 50,1 km an Privatbahnen erhielten Baukonzessionen, während für 30,6 km die Konzession für den Bau beantragt wurde. Befördert wurden 1935/36 3,8 Mio Personen (1934/35: 3,2 Mio); 0,8 Mio t Güter (0,7 Mio t) im öffentlichen Verkehr, ferner 4,42 Mio t für private Zwecke der Gesellschaft.

Jahr	Zug-km Mio km	beförderte Personen Mio	beförderte Güter Mio mt	Einnahmen		Gesamt- einnahmen Mio Yen	Kapital- Anlage Mio Yen
				Personen- verkehr Mio Yen	Güter- verkehr Mio Yen		
1935/36	3,4	3,8	0,8	0,5	0,6	2,5	31,8

Die Trambahnen spielen eine bedeutende Rolle im Verkehrswesen der Insel und sind in den letzten Jahren stark ausgebaut. Die Gesamtlänge des Trambahnnetzes betrug am 31. März 1936 1219 km. Befördert wurden 3,3 Mio Personen und 0,57 t an Gütern. Die Gesamteinnahmen betragen 1,6 Mio Yen.

Die Staatsbahnen in Süd-Karafuto (Insel Sachalin). Die Netzlänge betrug am 31. März 1936 343 km und setzte sich aus folgenden Linien zusammen:

Ostküsten-Linie: Otomari—Toyohara—Sakaehama	96,9 km
Kawakami-Linie: Konuma—Kawakami Kohlenbergwerk	21,9 „
Hoshing-Linie: Toyohara—Tei	83,8 „
Westküsten-Linie: Honto—Tomarioru	140,3 „
Gesamt	342,9 km

Außerdem betreibt die Regierung von Süd-Karafuto eine Kraftverkehrslinie Rutaka—Kami—Otoyo, deren Betriebsergebnisse außerordentlich günstig waren:

Jahr	beförderte Personen	beförderte Güter	gefahrte Personen-km	gefahrte Güter-km	Einnahmen		Gesamteinnahmen
	Mio	Mio t	Mio km	Mio tkm	Personenverkehr	Güterverkehr	
1935/36	1,6	0,97	41,7	42,6	0,95	1,5	2,5

Privatbahnen auf Karafuto. Drei private Gesellschaften betreiben Bahnen auf Sachalin. Die Karafuto-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft; die 2-te Süd-Karafuto Eisenbahn A.-G. und die 3-te Süd-Karafuto Bergbau- und Eisenbahn-Gesellschaft. Die erste Gesellschaft baut mit einem Kapital von 10 Mio Yen eine über 238 km lange Linie, die Ochiai (an der Hauptlinie) mit Shikika an der Ostküstenbahn verbindet. Am 31. März 1936 war die Teilstrecke Ochiai—Niitōi, 205,5 km, in Betrieb. Die zweite Gesellschaft betreibt eine 18,6 km lange Linie von Shimba nach Rutaka, das Kapital beträgt 1,2 Mio Yen. Die dritte Gesellschaft betreibt seit Oktober 1931 eine 16,3 km lange Linie von Honto nach der Uchihoro-Grube. Befördert wurden von den drei Bahnen im Jahre 1934/35 350 847 Personen und 450 467 mt an Gütern.

Die Besteuerung der amerikanischen Eisenbahnen.¹

Von

Geh. Regierungsrat Wernecke in Berlin.

Die Höhe der Steuern, die die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zu zahlen haben, gibt ihnen schon seit Jahren Anlaß zu Klagen. Dabei darf allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß sie als Steuern auch die Beiträge, die sie zur Sicherstellung eines Ruhegehalts für die Mitglieder ihrer Belegschaft und zu deren Versicherung gegen Arbeitslosigkeit zu leisten haben, zu zählen pflegen. Derartige Einrichtungen sind aber erst in den letzten Jahren geschaffen worden, und die Beträge, über die nachstehend für die einzelnen Jahre berichtet wird, sind daher nicht ohne weiteres vergleichbar. Im Jahre 1900 habe die Steuerlast, so klagen die amerikanischen Eisenbahnen, 3 % der gesamten Betriebseinnahmen der mit Dampf betriebenen Eisenbahnen ausgemacht, bis 1916 sei dieser Anteil auf 4,5 % angewachsen, und in den Jahren 1937 und 1938 habe er infolge der neu hinzugekommenen Lasten 7,8 und 9,5 % betragen. Um was für Summen es sich dabei handelt, geht aus der nachstehenden Zusammenstellung hervor.

	Roheinnahmen	Steuern
	in Millionen Dollar	
1916	3596	157
1921	5517	276
1929	6280	397
1930	5281	349
1932	3127	275
1934	3272	240
1936	4053	320
1937	4166	326
1938	5281	341

¹ Quellen: A Review of Railway Operations in 1938, herausgegeben von der Association of American Railroads, Bureau of Railway Economics.

A Yearbook of Railroad Information, 1939 Edition, herausgegeben von Committee on Public Relations of the Eastern Railroads.

Railway Age vom 26. August 1939.

Unter den an letzter Stelle genannten Zahlen sind z. B. 47 Mio Dollar für Alters- und 52 Mio Dollar für Arbeitslosenversicherung, Beträge, die trotz einer Erhöhung der Beitragssätze niedriger waren als im Vorjahr, weil die Kopfstärke der Belegschaft zurückgegangen ist, und auch die eigentlichen Steuern wären höher gewesen, wenn nicht die Überschüsse aus dem Eisenbahnbetrieb erheblich zurückgegangen wären.

In den vorstehenden Zahlen spiegelt sich die Entwicklung des amerikanischen Wirtschaftslebens, für die der Eisenbahnverkehr und die sich aus ihm ergebenden Einnahmen einen Maßstab bilden. Als kennzeichnend für die Gestaltung der Besteuerung der Eisenbahnen sei noch angeführt, daß im Jahre 1900 die Steuern weniger als ein Sechstel der Reineinnahmen, im Jahre 1929, dem Jahre, in dem der Niedergang im Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten begann, fast ein Drittel davon ausmachten und im Jahre 1938, also in einer Zeit, in der das Wirtschaftsleben sich wieder etwas erholt hatte, ihnen ungefähr gleichkamen.

• Die Steuern, die von den amerikanischen Eisenbahnen erhoben werden, sind im allgemeinen Vermögenssteuern, sie werden nach dem Wert ihres Besitzes an Grund und Boden mit seinen Anlagen und seiner Ausrüstung mit Betriebsmitteln bemessen, nehmen also keine Rücksicht auf das Ergebnis des Eisenbahnbetriebes. So kommt es, daß bei den Eisenbahnen, die sich in Zwangsverwaltung befinden — ihre Zahl machte Ende 1938 111 Eisenbahngesellschaften mit 125 600 km Netzlänge fast ein Drittel der Gesamtlänge aus —, in vielen Fällen die Steuern den Betriebsüberschuß, sogar um ein mehrfaches, übertrafen. Abgesehen von der durch die Bundesregierung erhobenen Einkommensteuer hatten viele der in Zwangsverwaltung befindlichen Eisenbahngesellschaften ebenso viel an Steuern zu entrichten wie in der Zeit, in der sie einträgliche Unternehmen waren.

Nun wird zugegeben, daß nicht die Eisenbahnen allein in den letzten Jahrzehnten höher als vorher mit Steuern belastet worden sind, das ist vielmehr auch bei anderen auf Erwerb gerichteten Unternehmen der Fall gewesen. Aber die Eisenbahngesellschaften fühlen sich durch die Steuerlast geradezu in ihrem Dasein bedroht. Ihre mißliche wirtschaftliche Lage hat allerdings noch andere Gründe als die hohen Steuern, und sie erkennen an, daß diese durch eine Erleichterung der Besteuerung nicht wesentlich gebessert werden könnte, aber sie weisen darauf hin, daß die Eisenbahnen, wie sie sich ausdrücken, das Rückgrat des Wirtschaftslebens sind und daß daher die Frage ihrer Besteuerung in solcher Höhe, daß darunter ihre Zahlungsfähigkeit leidet, sie nicht allein, sondern die Allgemeinheit berührt.

Von den 328 Mio Dollar Steuern, die die Eisenbahnen I. Klasse (d. s. diejenigen, deren Einnahmen eine Million überschreiten) ohne die Gemeinschaftsbahnhöfe betreibenden Unternehmen bezahlen, fließen der Bundesregierung nur ungefähr 76 Mio zu, der Rest sind Steuern, die die Bundesstaaten erheben. Wenn also die Steuerlast der Eisenbahnen erleichtert werden soll, so müßte bei den Steuern der Einzelstaaten angesetzt werden, die bei den verschiedenen Staaten sehr verschieden hoch sind. Sie schwankten z. B. im Jahre 1937, bezogen auf die Meile (1,609 km) der Netzlänge, zwischen 9902 Dollar im Staate New Jersey und 446 Dollar im Staate Iowa, und betragen im Durchschnitt für das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten 1475 Dollar. Der Vergleich der letztgenannten Zahl mit der des Staates New Jersey läßt schon erkennen, daß die Besteuerung in diesem Staate ungewöhnlich hoch sein muß. Auf ihn folgt Rhode Island in erheblichem Abstand mit 3845 Dollar, und vor Iowa steht Colorado mit 1136 Dollar die Meile ebenfalls in großem Abstand. Die höchsten Einnahmen aus der Besteuerung der Eisenbahnen hat aber nicht New Jersey mit seinem hohen Meilensatz und auch nicht Rhode Island mit dem in der Größe darauf folgenden, sondern New York, das mit 3720 Dollar die Meile an dritter Stelle steht und das 28,5 Mio an Steuern von den Eisenbahnen einnimmt. Ebenso ist Iowa mit seinem niedrigen Meilensatz nicht derjenige Staat, der das niedrigste Einkommen aus der Besteuerung der Eisenbahnen zieht, er steht dabei vielmehr mit 4,1 Mio Dollar an dritter Stelle, und Maryland mit 2,8 Mio und Rhode Island mit 0,7 Mio bleiben hinter ihm noch wesentlich zurück. Ein vollständig einwandfreier Maßstab für einen Vergleich der Steuerlasten ist allerdings der auf die Längeneinheit entfallende Anteil nicht, denn die Menge des Verkehrs und die Zahl der Bahnhöfe, die auf sie in den verschiedenen Staaten entfallen, können stark voneinander abweichen, zumal in einem so riesigen Land, wie es die Vereinigten Staaten sind, in denen dicht besiedelte Staaten mit einem engmaschigen, verkehrsreichen Netz mit solchen abwechseln, in denen das Eisenbahnnetz entsprechend der Bevölkerungszahl weitmaschig ist und demgemäß weniger Verkehr hat.

Als bezeichnend für die Entwicklung der Besteuerung der Eisenbahnen durch die Bundesstaaten wird auch der Umstand angesehen, daß seit dem Jahre 1925, also der Zeit der „Prosperity“, in der das Wirtschaftsleben blühte und die Eisenbahnen infolgedessen lebhaften Verkehr und hohe Einnahmen hatten, in 18 von den 48 Bundesstaaten die Eisenbahnsteuern zugenommen haben, und diese 18 Staaten waren im allgemeinen gerade diejenigen, die die höchsten Steuern von den Eisenbahnen erhoben.

Die Klage der amerikanischen Eisenbahnen über ihre hohe Besteuerung richtet sich also im wesentlichen gegen die Bundesstaaten. Von diesen erheben, wie schon erwähnt, die meisten von den Eisenbahnen eine Vermögenssteuer; eine solche trifft aber die Eisenbahnen besonders hart, weil ihr Eigentum einen hohen Wert hat, weil ihre Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen sehr hoch sind und weil sie große feste Ausgaben haben, die also vom Verkehr und damit von den Einnahmen unabhängig sind. Ob eine Besteuerung der Eisenbahnen nach dem Wert ihres Eigentums richtig ist, ist schon lange eine Streitfrage. Denn einerseits ist dieser Wert schwer festzustellen und andererseits gibt er, gerade bei den besonderen Verhältnissen, die bei den Eisenbahnen herrschen, keinen Maßstab für die Fähigkeit des Eigentümers, Steuern zu bezahlen. Die hier angedeuteten Schwierigkeiten bestehen übrigens nicht nur in den Vereinigten Staaten; sie haben vielmehr vor einigen Jahren auch in England dazu geführt, daß die Veranlagung der Eisenbahnen zu den Steuern gesetzlich auf eine neue Grundlage gestellt worden ist (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1938, Heft 4). Manche von den Bundesstaaten scheinen das eingesehen zu haben und haben versucht, die Steuern auf einer anderen Grundlage zu erheben, haben aber damit die Steuerzahler nur wenig entlasten können. Die Bundesstaaten befinden sich ja auch in einer Zwangslage. Sie können ihre Ausgaben nicht einschränken und keine neuen Einnahmequellen finden, und sie müssen es daher bei der bisherigen Art der Aufbringung der Steuern lassen.

Neben der Steuer nach dem Wert ihres Eigentums wird in manchen Staaten noch eine Gebühr für die Genehmigung zum Betriebe der Eisenbahn erhoben, die auch drückend empfunden wird, und es bestehen auch Einkommensteuern zu Lasten der Eisenbahnen. Bei allen diesen Formen der Besteuerung wird aber darüber geklagt, daß die Eisenbahnen zu hart angefaßt werden, sei es, daß ihr Eigentum für wertvoller angesehen wird als das anderer auf Erwerb gerichteter Unternehmen, sei es, daß ihr Einkommen höher angesetzt wird, als es für den betroffenen Teil der Eisenbahn wirklich ist, was auch schwer rechnerisch zu erfassen ist, daß Sondersteuern von den Eisenbahnen erhoben werden, daß diese doppelt besteuert werden, oder daß die Steuerbezirke so abgegrenzt werden, daß die Eisenbahnen benachteiligt werden, der Staat, dem ihre Steuern zufließen, davon aber Vorteile hat. Bei alledem muß auch noch beachtet werden, daß die Bedeutung der Eisenbahnen nicht in dem liegt, was sie für den einzelnen Staat leisten, sondern daß ihr Betrieb den Güteraustausch und den Personenverkehr über die Grenzen des Einzelstaats hinaus bedient, also Handel und Wandel im ganzen Staatenbund maßgebend beeinflußt und fördert.

Die Art, wie die Eisenbahnen zur Steuer veranlagt werden, ist in den einzelnen Staaten verschieden. In manchen Staaten ist dazu eine für das ganze Gebiet des Staates zuständige Behörde vorhanden, in anderen bestehen Behörden mit örtlich beschränkter Zuständigkeit. An einigen Stellen sind Einrichtungen vorgesehen, um einen Ausgleich unter den Schätzungen verschiedener Stellen herbeizuführen. Da das Netz einer Eisenbahn sich meist über das Gebiet mehrerer Staaten erstreckt, hat es Schwierigkeiten, den Anteil des Eigentums und damit der Steuer, der auf den einzelnen Staat entfällt, zu ermitteln. Wo die Besteuerung nach dem Betriebsüberschuß stattfindet, wird dieser in manchen Staaten berechnet, ohne vorher die Zinslasten u. dgl. zu kürzen, was bei anderen Unternehmen geschieht. Manche Staaten erheben eine Steuer auf den über ihre Grenzen hinausgehenden Verkehr, und hier läßt sich erst recht kein Maßstab für die Höhe der Besteuerung finden, weil es nicht möglich ist, die Einnahmen und Ausgaben, die dieser Verkehr verursacht, von denen zu trennen, die auf den Binnenverkehr entfallen. Auch die Frage, ob der Wert der Bahnanlagen nach ihren Gestehungskosten oder nach den Kosten, die ihre Anlage unter heutigen Verhältnissen erfordern würde, oder nach dem Gebrauchswert anzusetzen ist, gibt Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Eisenbahnen und Steuerbehörden. Eine Anzahl derartiger Fragen sind vor den zuständigen Gerichten ausgefochten worden, aber die Eisenbahnen sind mit dieser Rechtsprechung sehr wenig zufrieden. Sie rufen daher nach einem Einschreiten der Bundesgesetzgebung auf diesem Gebiet, was der heutigen Neigung, die Vollmachten der Bundesbehörden zu vermehren, entsprechen würde. Sie denken dabei an eine Behörde, die für eine gleichmäßige Besteuerung in den einzelnen Staaten zu sorgen hätte. In den Vereinigten Staaten sind bekanntlich die Gerichte befugt, die Gesetzgebung daraufhin zu überwachen, ob ihre Maßnahmen der Verfassung entsprechen, und man glaubt, daß die Gerichte die Verfassungsmäßigkeit einer derartigen Gesetzgebung bejahen würden. Wenn ein neues Gesetz dagegen die Bundesstaaten zwingen wollte, ihre Steuern, soweit die Eisenbahnen von ihnen betroffen werden, zu ermäßigen, so würden voraussichtlich die Gerichte die Durchführung eines solchen Gesetzes verhindern. Sie würden darin einen Übergriff des Bundes auf die Steuerhoheit der Bundesstaaten erblicken, der sich auch dadurch nicht rechtfertigen ließe, daß durch ihn die Zahlungsfähigkeit der Eisenbahnen, ihre Fähigkeit, das nötige Kapital für ihre Zwecke auf dem Geldmarkt aufzunehmen, überhaupt die Möglichkeit, ihren Betrieb fortzusetzen, zunichte gemacht würde. Ein Versuch, eine Änderung der Steuergesetzgebung mit dem Ziel herbeizuführen, daß der Einfluß der Bundesregierung verstärkt, der

der Bundesstaaten vermindert wird, wäre, wie Professor H. D. Koontz von der Universität Colgate in der Zeitschrift *Railway Age* sagt, „mit Dynamit geladen“. Die Bundesstaaten würden einer solchen Neuregelung heftigen Widerstand entgegensetzen. Bei vielen von ihnen machen die Steuern, die die Eisenbahnen bezahlen, einen wichtigen Teil ihrer Einnahmen aus, die Eisenbahnen sind ihre besten Steuerzahler, und von ihnen sind die Steuern bequem zu erheben. Andererseits machen die Eisenbahnen geltend, daß etwas zu ihrer Entlastung geschehen müsse, wenn die Steuerlast so weit geht, daß dadurch die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes in derjenigen Form, wie ihn Handel und Verkehr fordern müssen, gefährdet wird. Man könne allerdings nicht erwarten, daß die Stellen, die die Steuern auferlegen, aus Edelmut den Eisenbahnen entgegenkommen, aber es könne erwartet werden, daß die Allgemeinheit, der an der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes in seiner jetzigen Form, also durch die Eisenbahngesellschaften, gelegen sein muß, sie dabei unterstützt. Dies könnte also durch die Bundesgesetzgebung geschehen, aber es ist sehr fraglich, ob die gesetzgebenden Körperschaften für einen solchen Eingriff zu haben sein werden, und so werden wohl die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten auch in Zukunft ihre Steuern in der jetzigen Form zu zahlen haben, und ihre Klagen darüber, die schon alt sind, werden auch in Zukunft nicht aufhören.

Kleine Mitteilungen.

Die Verkehrsverhältnisse in Nigeria (nach einem Gutachten von Frederick Smith). (Mit einer Karte.) Die schwierige Finanzlage der Nigerischen Eisenbahnen¹ (1900 Meilen = 3058 km) hat erneut zu einer Untersuchung über die Gleichschaltung der drei Transportmöglichkeiten in der Kolonie, der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt und des Straßenverkehrs, geführt. Diesmal nimmt ein aus dem Handel hervorgegangener Bericht der Firma Frederick Smith, der Transportchef des Unilever-Konzerns. Sein Gutachten ist auszugsweise im Modern Transport vom Oktober 1939 S. 493 und in der Railway Gazette vom 13. Oktober 1939 S. 3 wiedergegeben. Interessant ist zunächst seine Stellungnahme zur Baupolitik der Nigerischen Bahnen. Er bedauert den Bau der Ostbahn von Port Harcourt nordwärts nach Kaduna (915 Kilometer), dem Anschlußpunkt an die Westbahn Port Lagos—Kano—Nguru (1358 km). Diese Oststrecke wird in der Tat von den Nigerischen Bahnen in ihren Geschäftsberichten als Zuschußstrecke bezeichnet. Es sind seit längerer Zeit Bemühungen im Gange, wenigstens den Zinsendienst dieser Strecke abzustoßen. Smith will allenfalls ihren verkehrlichen und wirtschaftlichen Wert bis Enugu (243 km) anerkennen. Denn hier werden die in Afrika immerhin seltenen Kohlenlager ausgebeutet. Die Gruben versorgen die Nigerischen Bahnen und liefern die Bunkerkohle für Port Harcourt und Lagos. 1937 wurden 292 000 t gefördert. Zehn Jahre Beobachtungszeit schlägt der Gutachter vor, dann sollte man sich über die Weiterführung des Betriebes auf der Oststrecke schlüssig werden. Die Zweifel an der Zweckmäßigkeit im bisherigen Ausbau kolonialafrikanischer Schienennetze sind in der englischen Meinung nicht neu. Auch in Kenia-Uganda wird neuerdings die reichliche Ausstattung der Ugandabahn, der Stammlinie Mombasa—Kampala (1411 km), mit 11 Seitenlinien mit zusammen 1350 km Länge als eine starke Belastung empfunden. Man sollte aber nicht vergessen, daß der Ausbau dieser Linien doch zu einer Zeit erfolgte, in der der Einfluß des Kraftwagens noch nicht annähernd so groß war wie heute und daß verkehrliche Erschließung einer Kolonie vor dem Weltkriege und in den ersten Jahren danach immer in erster Linie den Bau neuer Eisenbahnen bedeutete. Eine gewisse Neigung, der Eisenbahn gegenüber der Straße den Vorzug zu geben, ist allerdings bei den englischen Kolonialverwaltungen unverkennbar gewesen.

Smith übt nun Kritik an den Verwaltungsmethoden der Eisenbahnen. Er empfiehlt die Schließung einer großen Reihe minderbelasteter Stationen. Das Frachtaufkommen müsse an einzelnen weniger zahlreichen Stationen zusammengedrängt werden. Zu diesen Stationen

¹ Vgl. auch Archiv f. Eis. 1926 S. 597, 1932 S. 1563, 1935 S. 1000.

Dann dringt der Bericht in die eigentlichen Verkehrsprobleme ein. Der Gutachter ist der Meinung, die Schifffahrt auf dem Niger und Benue müßte das eigentliche Rückgrat der Verkehrsbedien-
nung der Kolonie bilden. Durch ausgedehnte Eisenbahn- und Straßenbauten habe eine falsche Verkehrspolitik verhindert, daß sich die Schifffahrt bis zu ihrer höchsten Leistungsfähigkeit hätte entwickeln können. Künftig müßte die Planung von Schienenwegen und Straßen diesem Gesichtspunkt Rechnung tragen. Auch der Ausbau der Häfen Lagos und Port Harcourt habe zu Doppelausgaben geführt, insofern sowohl die staatliche Verwaltung der Eisenbahnen, denen ein Hafenbetrieb angegliedert ist, wie auch private Gesellschaften sich an dem Ausbau der Ladeanlagen beteiligt hätten. Die Anlagen wären daher zu ausgedehnt und nicht ausgenutzt.

Einen wesentlich anderen Standpunkt als den der Kolonialverwaltung vertritt das Gutachten in der Frage der Motorisierung. Smith will den Bau der Straßen entschieden gefördert wissen, wenn sich auch die Gouverneure des Ausbaues der Straßen durchaus angenommen hätten. Sei man sich im klaren, daß Eisenbahnen zunächst nicht weitergebaut werden sollten, dann sollte man nunmehr Straßen „nach dem deutschen Muster“ für große Lasten und hohe Geschwindigkeiten bauen. Die Planung müsse jedoch auf die Lebensfähigkeit der bestehenden Bahnen Rücksicht nehmen. So sehr ein ungesunder Wettbewerb unterbunden werden müsse, so entschieden wendet sich das Gutachten andererseits gegen die Lizenzen, wenigstens wenn sie rein auf Wettbewerbsrücksichten abgestellt sind. Der Kraftwagen sei heute für die Entwicklung einer Kolonie unentbehrlich, man müsse ihn fördern. Zu verlangen sei aber eine Begrenzung der Arbeitsstunden der Fahrer, eine Kontrolle der Wagenunterhaltung und Beachtung der verkehrspolizeilichen und Sicherheitsvorschriften. Es sei auch nichts dagegen einzuwenden, wenn man im Zubringerdienst zur Eisenbahn Rabatte gewähre.

Dagegen müsse nun in finanzieller Hinsicht eine Gleichschaltung der Eisenbahnen zum Schifffahrtsweg und zur Straße eintreten, denn die Eisenbahnen seien durch die Verzinsung der baulichen Anlagen zu stark belastet. Es wird die Einrichtung eines Fonds vorgeschlagen, zu dem die drei Verkehrsträger je beförderte Tonne einen Beitrag liefern sollen. Dieser Fonds soll dann zur Zahlung der Zinsen des zusammengelegten Kapitalwertes der drei Verkehrsstraßen dienen, scheinbar auch der Zinsen weiterhin aufzunehmenden Kapitals für Neubauten, Flußregulierungen, Baggerungen. Schwierigkeiten, die sich bei Feststellung der beförderten Tonnen im Kraftverkehr ergeben könnten, sollen in der Weise behoben werden, daß für die Lastwagen der Beitrag nach der Ladefähigkeit festgesetzt wird.

Der Bericht wünscht alsdann für die Tarifgestaltung der Bahnen eine größere Biegsamkeit. Er verlangt eine Tarifstellung nach dem Werte des Produktes im Augenblick seines Überganges aus der Hand

des Produzenten in die Hand des Händlers. Der Tarif soll sich also, vornehmlich für die Kolonialprodukte, jeweils dem augenblicklichen Weltmarktpreis anpassen, je höher der Wert, je höher der Tarif. Um dabei Betrugsversuche unmöglich zu machen, würde sich allerdings ein scharfes Kontrollsystem nicht vermeiden lassen.

Als obersten Gedanken stellt der Bericht die Einführung einer Gleichschaltungsbehörde mit anordnender Befugnis hin. Dieser Ausschuß soll sich aus dem Direktor der Eisenbahnen, den Direktoren der öffentlichen Arbeiten, der landwirtschaftlichen Verwaltung, der nigerischen Seeschifffahrt, von Vertretern des Handels und der Straßenverkehrsunternehmer zusammensetzen und ein ständiges Sekretariat beim Gouverneur besitzen. Der Ausschuß setzt die Verkehrspolitik fest und trifft Entscheidung über die Kapitalausgaben für Eisenbahnen, Straßen, Flußschifffahrt und Häfen. Die Verwaltung des oben vorgeschlagenen Fonds ist seine Aufgabe. Den Posten des bisherigen Verkehrsdirektors, der nur eine beschränkte Anordnungsbefugnis hatte, sollte man aufheben.

Es mag zur Beurteilung der Sachlage aus den Betriebsergebnissen der Nigerischen Eisenbahnen zugefügt werden, daß die Nigerischen Eisenbahnen im Betriebsjahr 1931/32 eine Einnahme von 36,75 Mill. Schilling hatten, eine Ausgabe von 23,29 Mill. Schilling verzeichneten, demnach einen Betriebsüberschuß von 13,46 Mill. Schilling. Dabei betrug aber der Zinsendienst 19,86 Mill. Schilling, so daß damals noch 6,5 Mill. Schilling aus Mitteln der Kolonie gedeckt werden mußten. 1934/35 belief sich dieser Betrag auf 1,55 Mill. Schilling. Der Geschäftsbericht 1938/39 weist einen Fehlbetrag von 9,48 Mill. Schilling auf, der nach Aufzehrung des Reservefonds immer noch eine Deckung von 3,39 Mill. Schilling verlangt. 1938/39 betrug die Einnahmen 43,04 Mill. Schilling, die Betriebsausgaben 27,22 Mill. Schilling. Lediglich im Geschäftsjahr 1937/38 war es bei einer Betriebszahl 46,8 gelungen, den Zinsendienst zu bestreiten und dazu noch zum Reservefonds einen namhaften Betrag in Höhe von 6,4 Mill. Schilling beizusteuern. Diese Entwicklung läßt die Sorgen erkennen, die die veränderten Verkehrsverhältnisse den Nigerischen Bahnen bereiten. Dabei bestätigt die sonst im allgemeinen etwa bei 63 liegende Betriebszahl der letzten Jahre das Urteil von Smith, daß an der Form der Betriebsführung keine Ausstellungen zu machen sind. Der Gutachter wünscht nur, daß man die leitenden Beamten auf einige Monate in ein privates Handelsunternehmen abordnen sollte, damit sie den Transportbetrieb auch einmal von der Seite des Kunden kennen lernten.

Zum Verständnis der Lage wäre ferner anzuführen, daß der Wettbewerb auf dem Niger nach der Mündung bei Forcados schon vor dem Weltkriege zur Gleichstellung der Frachten von Kano auf dem Bahn- und auf dem kombinierten Bahn-Wasser-Weg nach Lagos führte. Der Benue ist von seiner Mündung in den Niger bei Lokoja ostwärts bis Jola, begrenzt bis Garua in Kamerun schiffbar. Vor dem Welt-

kriege hatte man sich deutscherseits bereits mit der Ausnutzung dieses Wasserweges befaßt und eine Niger-Benue-Schiffahrtsgesellschaft ins Leben gerufen. Die Fortsetzung der Kameruner Mittellandbahn über Jaunde und Bertua zum Tschadsee sollte eine Zweigbahn von Bibene zum Umschlag bei Garua erhalten.

Zu der Binnenschifffahrt kommt nun noch der Kraftwagen als Wettbewerber. Die englischen Quellen geben wie anderswo für die Kolonien sehr verschiedene Werte für die Ausdehnung des Straßennetzes an. Angaben über 5000 km das ganze Jahr mit Kraftwagen befahrbarer Straßen und über 5200 km begrenzt befahrbarer Wege stehen sehr viel weitergehende Längenangaben von 6900 km Allwetterstraßen und über 7000 km Wege zweiter Ordnung allein in den Südprowinzen, von über 5000 km Allwetterstraßen und etwa 18 000 km Wegen zweiter Ordnung in den Nordprovinzen gegenüber. Andere Quellen (Lord Hailey, An African Survey) sprechen von 9500 km Allwetterstraßen insgesamt und über 27 000 km Trockenwetterstraßen und Wegen niedrigerer Ordnung. Die neueste Zahl der in Nigeria laufenden Kraftwagen ist nicht erreichbar, da Angaben nur für die gesamte englische Guinea-küste (Gambia, Sierra Leone, die Goldküste und Nigeria) vorliegen: 6054 Personen- und 9715 Lastwagen (1938). Es ist aber anzunehmen, daß die Mehrzahl dieser Wagen in Nigeria läuft, da der Geschäftsbericht der Nigerischen Eisenbahnen für 1937/38 von 5113 in Nigeria lizenzierten Lastwagen spricht. Der stärkste Wettbewerb liegt auf der Straße Lagos—Ilorin.

Schließlich sei nach der Bahnhofsstatistik des Geschäftsberichts 1937/38 in Ergänzung der in dem Gutachten von Smith gemachten allgemeinen Angaben über die gegenüber der Weststrecke sehr viel geringere Belastung der Oststrecke die Gesamtbelastung der nigerischen Strecken nach den aufgegebenen Tonnen angeführt:

1. die Weststrecke Lagos—Kano—N'Guru	400 703 t
2. die Oststrecke Port Harcourt—Kaduna (ausschl.)	146 073 t
3. die nordwestliche Zubringerstrecke Kaura—Namoda—Zaria (ausschl.)	55 329 t
4. die schmalspurige (76 cm) Zubringerstrecke Jos—Zaria (beide ausschl.)	7 950 t
5. die Zubringerstrecke Jos—Kafanchan (ausschl.)	22 237 t
6. die Zubringerstrecke Minna—Baro (ohne Minna)	20 658 t
7. die Zubringerstrecke Ifaw Junction (ausschl.)—Idogo	14 370 t

Versandtonnen 1937/38: 667 320 t

Das Gutachten von Smith läßt erkennen, wie bei aller Erschließungsfreudigkeit doch auch eine Übersättigung der Kolonien mit Verkehrswegen vermieden werden muß. Eine vorsichtige Raumplanung ist auch in den Kolonien am Platze. Es genügt nicht, einen Verkehrsweg zu bauen, man muß gleichzeitig die Menschen an diesen Verkehrsweg heranziehen, um ihn fruchtbar zu machen. Die Bevölke-

zung im tropischen Teil Afrikas, etwa 91 Millionen auf einen Raum von über 20 Millionen km², also allenfalls 4 je km², ist zu dünn gesät, der Charakter der Bevölkerung häufig zu stark nomadisierend, als daß man sich allzu optimistischen Schätzungen über den wirtschaftlichen Erfolg einer Verkehrsplanung hingeben dürfte, ohne daß nicht gleichzeitig das viel schwierigere Bevölkerungsproblem jeweils zu lösen versucht würde. Über diese Zusammenhänge hat der Franzose Charles Maitre-Devallon, ein langjähriger Praktiker des afrikanischen Verkehrswesens, auf dem Volta-Kongreß 1938 in Rom in seinem Vortrag „Considerations générales sur l'évolution des transports en Afrique tropicale au cours des dernières années“ sehr beachtliche Ausführungen gemacht. Sie beweisen, daß Verkehrsfragen in den Kolonien heute nicht mehr allein vom wirtschaftlichen Standpunkt aus zu lösen sind, sie greifen tief in das Gefüge der Bevölkerungspolitik hinein. Namentlich aber in dem wasserarmen tropischen Afrika ist diese Problemstellung am eindringlichsten gestellt, ihre Lösung erfordert großes Können.

Dr. Remy.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Oberlandesgerichts Köln vom 28. März 1940 in Sachen der Eheleute W., Kläger und Berufungskläger, gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion S., Beklagte und Berufungsbeklagte.

Der Fahrdienstleiter ist nicht Organ im Sinne von § 31 BGB.

Gründe.

Die Berufung der Kläger richtet sich gegen die Abweisung des Schmerzensgeldes. Schmerzensgeld kann nur verlangt werden, wenn die Ansprüche aus dem Unfall sich auf die Bestimmung über unerlaubte Handlungen (§ 823 ff. BGB.) stützen können. Eine Haftung der Beklagten aus § 839 BGB. scheidet hierbei nach dem Urteil des Reichsgerichts aus. Es kommt daher zunächst in Frage, ob die Voraussetzungen der §§ 89, 91, 30, 823 BGB. in der Person des Betriebsassistenten G. gegeben sind, ob also dieser, der den Zug vorzeitig hatte abfahren lassen, hierbei als verfassungsmäßiger Vertreter der Beklagten tätig gewesen ist. G. war am Bahnhof P., einem Bahnhof III. Klasse, als Fahrdienstleiter beschäftigt. Als solcher nahm er nach § 7 Abs. 7 der Fahrvorschriften der Deutschen Reichsbahn zugleich die Geschäfte des Aufsichtsbeamten wahr, weil für den verhältnismäßig geringen Verkehr auf dem Bahnhof kein besonderer Aufsichtsbeamter bestimmt zu werden brauchte. Als Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamter hat er das Abfahrtszeichen gegeben. Ein Beamter der Beklagten mit dem Geschäftsbereich eines Fahrdienstleiters und Aufsichtsbeamten kann jedoch nicht als verfassungsmäßig bestellter Vertreter (Willensorgan) im Sinne von §§ 89, 31, 30 BGB. angesehen werden. Hierzu ist nämlich vor allem erforderlich, daß die Stellung eines solchen Beamten in den die Verwaltungsorganisation regelnden Bestimmungen verankert ist und er eine dem Vorstand ähnliche Selbständigkeit, Verantwortlichkeit und Vertretungsmacht hat entweder allgemein innerhalb seines Geschäftsbereichs oder in einem besonderen beschränkten Geschäftsbetrieb, falls er als besonderer Vertreter nach § 30 BGB. mit gewissen Geschäften beauftragt ist. Diese Voraussetzungen fehlen alle beim Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten. In der die Verwaltungsorganisation der Beklagten regelnden Geschäftsordnung vom 12. Februar 1937 (RMinBl. S. 58), die zur Zeit des Unfalls in Kraft war, und die im wesentlichen dasselbe enthält, wie die jetzt geltende Verwaltungsordnung vom 5. Juli 1939 (RMinBl. S. 1313), wird wohl in Ziffer 12 bestimmt, daß zur außergerichtlichen Vertretung der Beklagten für die Dienststellen, zu denen die Bahnhöfe gehören, die Leiter und ihre Vertreter befugt seien, der Fahrdienstleiter ist aber nicht erwähnt. Seine Stellung kann auch nicht durch

die Bestimmung von Ziffer 10 der Geschäftsordnung als angeordnet gelten. Hier wird gesagt, daß die Ausführung des örtlichen Dienstes den Dienststellen der verschiedenen Dienstzweige obliege und daß zu ihrer Überwachung Ämter eingerichtet seien. Denn damit sind nur die Dienststellen und Ämter organisatorisch als Amtsstellen erfaßt, es ist aber nicht jeder, der an der Dienststelle zur Ausführung des örtlichen Dienstes tätig ist, schon durch die Geschäftsordnung als Vertreter der Beklagten berufen anzusehen. Vielmehr bedarf diese Untergliederung wieder besonderer Anordnungen außerhalb der Geschäftsordnung. Dem Fahrdienstleiter und Aufsichtsbeamten fehlt dann aber auch die weiter erforderliche Selbständigkeit und Vertretungsmacht eines Vorstands innerhalb seines Geschäftsbereichs. Er hat nach § 7 Ziffer 4 der Fahrdienstvorschriften die Zugfolge unter eigener Verantwortung zu regeln und die damit zusammenhängenden Geschäfte zu erledigen. Die übrigen Geschäfte des Fahrdienstes auf einem Bahnhof werden entweder gleichfalls vom Fahrdienstleiter oder von einem besonderen Aufsichtsbeamten wahrgenommen (§ 7 Ziffer 7 der Fahrdienstvorschriften). § 9 der Fahrdienstvorschriften stellt dann die Aufgaben des Aufsichtsbeamten in einer großen Zahl von Punkten zusammen. Alle Punkte hängen unmittelbar mit dem Fahrdienst zusammen und sollen die Sicherheit, Ordnung und Leichtigkeit des Verkehrs der Züge, des Güter- und Personenverkehrs gewährleisten. Diese Vorschriften sind allgemeiner Natur und regeln den sogenannten Betriebsdienst. Der Fahrdienstleiter rechnet denn auch nach § 45 Ziffer 3 Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 7. Juli 1928 unter die Eisenbahn-Betriebsbeamten. Die Anpassung an die örtlichen Umstände, die nähere Ausgestaltung für die besonderen Betriebsverhältnisse des einzelnen Bahnhofs steht aber nicht dem Fahrdienstleiter selbständig zu, sondern nur dem Betriebsstellenleiter in Verbindung mit den vorgesetzten Ämtern. Denn dieser leitet und überwacht als Vorsteher des Bahnhofs nach § 7 Ziffer 1 der Fahrdienstvorschriften den gesamten Bahnhofsdienst. Er ist dafür verantwortlich, daß seine Untergebenen, zu denen auch der Fahrdienstleiter gehört, sachgemäß und regelmäßig unterwiesen und daß die Vorschriften gewissenhaft befolgt werden. Er hat insbesondere nach § 10 der Geschäftsanweisung für die Dienststellenvorsteher als Vorsteher des Bahnhofs dafür zu sorgen, daß in seinem Geschäftsbereich der innere und äußere Betriebsdienst nach den allgemeinen Vorschriften wie Bau- und Betriebsordnung, Signalordnung, Fahrdienstvorschrift usw. sicher, pünktlich, gewissenhaft und wirtschaftlich ausgeführt wird. Die jeweils erforderlichen Maßnahmen trifft er selbst oder beantragt sie beim Amt. Er sorgt vor allem nach § 11 der Geschäftsanweisung dafür, daß der gesamte innere und äußere Betriebsdienst, insbesondere die Fahrdienstleitung, der Aufsichtsdienst usw. zweckmäßig und wirtschaftlich eingerichtet und richtig gehandhabt wird. Er stellt auf das Merkbuch (Bahnhofsdienstsanweisung), worin der Bahnhof beschrieben und Besonderheiten seiner Einrichtung und des Dienstes vermerkt sind (vgl. § 7 Ziffer 8 der Fahrdienstvorschriften), ferner die Bahnhofsfahrordnung über die Benutzung der Gleise zur Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge (vgl. § 20 Ziffer 3 Fahrdienstvorschriften) und die Lokomotivfahrordnung für die Bahnhöfe, wo Lokomotivwechsel stattfindet, Züge beginnen oder endigen oder regelmäßig Schiebelokomotiven zu- oder abgehen (vgl. § 20 Ziffer 5 Fahrdienstvorschriften) und schließlich im Einvernehmen mit dem Vorsteher der Verkehrsdienststelle den Bahnhofsbienungsplan. Alle diese Bestimmungen ergeben, daß die nähere Ausführung des Betriebsdienstes und die allgemeine Sorge hierfür

auf den einzelnen Bahnhöfen nur den Betriebsstellen-Leitern dienstlich übertragen worden ist und nicht dem Fahrdienstleiter. Diesem fehlt also in dieser Hinsicht die zum Begriff des Willensorgans erforderliche Selbständigkeit und Vertretungsmacht. Er ist mithin nicht verfassungsmäßiger Vertreter noch besonderer Vertreter der Beklagten im Sinne von §§ 89, 30 BGB. und eine Haftung der Beklagten auf Grund dieser Bestimmungen kommt nicht in Frage.

Die Kläger hatten demgegenüber behauptet, G. sei auch bestellter Vertreter des Dienststellenleiters gewesen und als solcher sei er Willensorgan der Beklagten. Es kann unerörtert bleiben, ob die Beklagte in einem solchen Falle für den hier in Rede stehenden Unfallschaden nach §§ 89, 31, 30 BGB. haften würde, jedenfalls ist durch die Beweisaufnahme dargetan, daß G. nie bestellter Vertreter des Dienststellenleiters war. Die Berufung sucht zwar hierzu auszuführen, daß es nicht auf die Bestellung als Vertreter ankomme, sondern darauf, wer von den Beamten jeweils den Dienst als Bahnhofsvorsteher versehe und versehen müsse, das habe aber G. getan; denn der Dienststellenvorsteher L. und sein bestellter Vertreter, Assistent T., seien beide dienstfrei gewesen, G. habe also die verantwortliche Leitung des gesamten Dienstes auf dem Bahnhof gehabt; er habe in dieser Eigenschaft nötigenfalls die dem Dienststellenleiter ausdrücklich in § 1 Abs. 6 der Geschäftsanweisung für Dienststellenvorsteher aufgetragenen Pflichten bei Unfällen, Brand oder anderen außergewöhnlichen Ereignissen wahrnehmen müssen, um in solchen Fällen keine nicht mehr gutzumachende Säumnis zu begehen und um keine Zeit damit zu verlieren, den vielleicht abwesenden Dienststellenleiter zu suchen und herbeizuschaffen; daß dieser hier zufällig im Bahnhofsgewölbe gewohnt habe, sei rechtlich belanglos, da er nicht verpflichtet gewesen sei, sich in seiner Privatwohnung aufzuhalten. Diese Ausführungen sind nicht überzeugend. Eine Übertragung oder Ausübung des ganzen Geschäftsbereichs des Dienststellenleiters an G. hat nie stattgefunden und die Übernahme einzelner Aufgaben des Dienststellenleiters durch G. kann keine allgemeine oder besondere Vertretung im Sinne der §§ 89, 31, 30 BGB. begründen. Die von den Klägern angeführten Notfälle darf man aber, da sie Ausnahmefälle sind, nicht verallgemeinern und eine Rechtfertigung für eine allgemeine Vertretungsbefugnis des Dienststellenleiters aus ihnen herleiten.

G. war hiernach nur gemäß § 831 BGB. zu einer Verrichtung bestellt. Daß er nach § 7 Abs. 4 der Fahrdienstvorschriften die Zugfolge unter eigener Verantwortung regelte und die damit zusammenhängenden Geschäfte erledigte, schließt diese Annahme nicht aus. Denn ein großes Maß an Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit, nach eigenem Ermessen und eigener Sachkunde zu handeln, kann auch der Verrichtungsgehilfe haben, wie das z. B. bei Kraftfahrern durchweg der Fall ist (vgl. RGRKomm. § 831 Anm. 2). Die Beklagte ist hiernach an sich für den von G. verursachten Unfallschaden haftbar. Sie kann sich jedoch durch den in § 831 vorgesehenen Entlastungsbeweis, daß sie bei der Auswahl und Beaufsichtigung des G. die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, von dieser Haftung befreien. Diesen Beweis hat sie erbracht, wie das Landgericht zutreffend dargelegt hat. G. hat den vorgeschriebenen Ausbildungsgang gehabt und die erforderlichen Prüfungen mit Erfolg bestanden. Er ist erst nach Untersuchung seiner Führung und seiner Eignung im Fahrdienst verwandt worden. Vor Antritt seiner Stelle in P. ist er nochmals praktisch gerade für diese Stelle unterwiesen worden. Später haben ihn der Dienststellenleiter, aber auch Be-

amte des vorgesetzten Amtes ständig beaufsichtigt, nicht nur offen, sondern auch unerwartet und ohne Wissen des G. Dabei hat sich nie etwas Belastendes gegen ihn ergeben. Auf seine Sehschärfe und sein Hörvermögen ist er noch zuletzt am 25. März 1938 ärztlich geprüft worden. Irgendwelche Unfälle hat er sich bis dahin noch nicht zuschulden kommen lassen. Die Beklagte hat damit ihre Pflicht zur sorgfältigen Auswahl und zur ständigen Beaufsichtigung erfüllt und eine Haftung nach § 831 BGB. scheidet aus.

Nach alledem besteht keine Haftung der Beklagten aus unerlaubter Handlung, und der Schmerzensgeldanspruch und damit die Berufung der Kläger ist unbegründet.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 12. Juli 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Königsberg (Pr.).

(Reichsgesetzblatt I, S. 989.)

Vom 12. Juli 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Oldenburg.

(Reichsgesetzblatt I, S. 990.)

Vom 12. Juli 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über bauliche Maßnahmen im Gebiet der Wewelsburg.

(Reichsgesetzblatt I, S. 990.)

Vom 12. Juli 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Posen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 991.)

Vom 12. Juli 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Saarbrücken.

(Reichsgesetzblatt I, S. 991.)

Vom 12. Juli 1940. Gesetz über die Bildung des Freihafens Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 992.)

Der Vorsitzende des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 5. Juli 1940. Verordnung über die Rechnungslegung und Rechnungsprüfung während des Krieges.

(Reichsgesetzblatt II, S. 139.)

Vom 17. Juli 1940. Verordnung über den Nachweis der Zugehörigkeit zur Reichsschrifttumskammer.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1035.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 26. Juni 1940. Verordnung über die während des besonderen Einsatzes geltende Fassung des Familienunterhaltsgesetzes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 911.)

Vom 26. Juni 1940. Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Einsatz-Familienunterhaltsgesetzes (EFU-DV).

(Reichsgesetzblatt I, S. 912.)

Vom 25. Juli 1940. Verordnung zur Einführung der Sachschädenfeststellungsverordnung in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1040.)

Vom 27. Juli 1940. Verordnung zur Einführung des Reichsleistungsgesetzes in den Gebieten von Eupen, Malmedy und Moresnet.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1043.)

Verordnung des Generalbevollmächtigten für die Reichsverwaltung:

Vom 1. August 1940. Verordnung über den Nachweis deutschblütiger Abstammung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1063.)

Verordnung des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda:

Vom 25. Juli 1940. Durchführungsbestimmungen zur Verordnung über den Nachweis der Zugehörigkeit zur Reichsschrifttumskammer.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1038.)

Verordnung des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe:

Vom 11. Juli 1940. Verordnung über die Einführung des Luftschutzrechts in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 979.)

Verordnung des Reichsministers der Finanzen:

Vom 7. August 1940. Verordnung über die Anmeldung deutschen Vermögens im feindlichen Ausland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1079.)

Verordnung des Reichswirtschaftsministers:

Vom 15. Juni 1940. Anordnung über die verbindliche Einführung von Normen für Dampflokomotiven.

(Ministerial-Blatt des Reichswirtschaftsministeriums Nr. 19, S. 303.)

Verordnung des Reichsministers für Ernährung
und Landwirtschaft:

Vom 16. Juli 1940. Zweite Verordnung zur Durchführung der Verordnung über Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft.

(Reichsgesetzblatt I, S. 999.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 27. Juni 1940. Verordnung über die endgültige Regelung der Reichsversicherung in den ehemaligen tschecho-slowakischen, dem Deutschen Reich eingegliederten Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 957.)

Vom 28. Juni 1940. Verordnung zur Einführung von Vorschriften über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 985.)

Vom 15. Juli 1940. Verordnung zur Durchführung und Ergänzung der Verordnung über die Einführung der Reichsversicherung im Memelland (Rentenversicherung der Verkehrsbediensteten).

(Reichsgesetzblatt I, S. 998.)

Vom 17. Juli 1940. Verordnung über die Einführung sozialrechtlicher Vorschriften in den Gebieten von Eupen, Malmedy und Moresnet.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1003.)

Vom 23. Juli 1940. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen (WGGDV.).

(Reichsgesetzblatt I, S. 1012.)

Verordnungen des Reichskommissars für Preis-
bildung:

Vom 30. Juni 1940. Anordnung zur Ausführung der Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr vom 15. Januar 1940 (Nahverkehrspreisverordnung).

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 33, S. 239.)

Vom 19. Juli 1940. Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Versicherung von Kraftfahrzeugen in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1036.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 25. Juni 1940. Übergangs- und Ausführungsbestimmungen zur Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande im Reichsgau Sudetenland.

(Reichs-Verkehrsblatt Nr. 31, S. 225.)

Vom 25. Juni 1940. Anordnung zur Durchführung der Verordnung über Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 32, S. 231.)

Vom 26. Juni 1940. Änderung der Ausführungsbestimmungen zur BOStrab. durch die Anweisung für die Art und Durchführung der Verdunkelungsmaßnahmen bei den Fahrzeugen der Straßenbahnen usw.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 32, S. 230.)

Vom 1. Juli 1940. Dritte Änderung der Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung).

(Reichsgesetzblatt II, S. 144.)

Vom 13. Juli 1940. Verordnung über die Einführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 988.)

Vom 30. Juli 1940. Betätigung von Vermittlern im Fuhrgewerbe.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 36, S. 258.)

Vom 31. Juli 1940. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die Befähigung zum höheren bautechnischen Verwaltungsdienst in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1060.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Amliches
Nachrichten-
blatt „Die
Reichsbahn“
Seite

Vom 1. Juni 1940. Geschäftsbericht „Reichsautobahnen“ 1939	275
Vom 15. Juni 1940. Anwendung der Personenschädenverordnung auf die im Volkstumskampf und im Feldzug in Polen entstandenen Schäden	275
Vom 21. Juni 1940. Übernahme eines Amtes in der Deutschen Arbeitsfront durch Beamte	276
Vom 29. Juni 1940. Errichtung von Kohlen- und Erztransportausschüssen Ost und West	276
Vom 3. Juli 1940. Reichsbahn-Betriebsamt Spittal (Drau)	296
Vom 4. Juli 1940. Urlaubsreisen nach dem Ausland . . .	296
Vom 5. Juli 1940. Beschaffung von Abstammungsurkunden aus dem Protektorat Böhmen und Mähren	296
Vom 11. Juli 1940. Loseblattsammlung „Das neue Deutsche Reichsrecht“, Sonderausgabe Reichsverteidigung . . .	296
Vom 22. Juli 1940. Reichsbahndirektion Saarbrücken . . .	317
Vom 25. Juli 1940. Reichsbahn-Verkehrsamt Tilsit	317
Vom 26. Juli 1940. Reichsbahn-Ausbesserungswerk Duisburg	317

Bücherschau.

Besprechungen.

Swrakoff, Dr. Georgi, Professor an der Handelshochschule in Varna. *Wirtschaftsstruktur und Außenhandel Bulgariens*. Kieler Vorträge, gehalten im Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgeber Professor Dr. Andreas Predöhl. Jena, Gustav Fischer, 1940. 24 Seiten. Preis: 1,40 RM.

Mit der für Land und Leute Bulgariens fast sprichwörtlichen Bescheidenheit und Aufrichtigkeit entwickelt der Verfasser ein im wesentlichen außenhandelspolitisches Bild Bulgariens in der jüngsten Gegenwart. Wenn er auch die Kriegszeit als solche ausschließt, so ist der Handelskrieg auf dem Balkan eben doch schon seit dem Jahre 1933 in vollstem Gange; und wie enorm die Veränderungen durch ihn bei den betroffenen kleinen Clearingpartnern im Verhältnis gegenüber dem großen Clearingpartner Deutschland sind, das zeigt die Arbeit in interessantester Weise. Die politischen Gefahren, die für den Kleinen sich aus dieser im bilateralen System liegenden Vermählung mit nur einem großen Partner unter Umständen ergeben, sind von dem Verfasser mit großem Freimut vorgetragen. In diesem Rahmen interessieren aber selbstverständlich noch viel mehr die sachlichen Schwierigkeiten, die sich vor allem auf dem Transportgebiete durch den Übergang zum Clearingsystem für Bulgarien ergeben haben. So wie Deutschlands Anteil an der bulgarischen Gesamtausfuhr von nicht 12 % vor dem Kriege auf rund 75 % heute gestiegen ist, so ist auch das Transportproblem gegen die Vorkriegszeit für Bulgarien grundsätzlich auf den Kopf gestellt: Damals Hauptprodukt das als Börsen- und Konossementsware für den Seeverkehr bestgeeignete Getreide; heute Ausfuhr an Tabak, Obst, Gemüse, Trauben, was im wesentlichen Eisenbahnverkehr und da sogar noch vielfach Kühlwagen- und andere Spezialverkehrsmittel-Benutzung bedingt. Dies alles gefordert von einem für seine Kapitalarmut ebenso wie für den Fleiß seiner Bewohner bekannten Land. — Wer den Swrakoffschen Vortrag aufmerksam liest, stimmt aus innerster Überzeugung dem auf der vorletzten Seite von Swrakoff gegebenen Worte zu: „Dies gilt natürlich auch für alle anderen Länder Südosteuropas“.

Dr. W. Spiess.

Zetzsche, Dr. Harald. Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete. Verlag Konrad Tritsch, Würzburg-Aumühle. 1940. 121 Seiten. Preis 3,90 RM.

Für einen Leserkreis mit allgemeiner Bildung beschreibt der Verfasser die thüringischen Reichs- und Privatbahnlagen in historischer und geographischer Betrachtung. Die finanzwirtschaftlichen und betriebstechnischen Darstellungen sind auf das aus veröffentlichten Publikationen, Kursbüchern, Geschäftsberichten u. dgl. ersichtliche Material beschränkt, die im übrigen benutzte Literatur nicht sehr umfangreich. In der Bücherei der Reichsbahndirektion Erfurt mag die Darstellung hier und da zum Nachschlagen einen gewissen Wert besitzen.

Dr. W. Spiess.

Amtliches Deutsches Ortsbuch für das Protektorat Böhmen und Mähren. Herausgegeben vom Reichsprotector in Böhmen und Mähren. 2. Auflage. Prag 1940. Im Selbstverlag des Reichsprotectors in Böhmen und Mähren. 434 Seiten. Preis 3 RM.

Das Buch enthält die Gemeinden und Ortschaften des Protektorats in deutscher und tschechischer Sprache, und zwar im ersten Teil nach ihrer verwaltungspolitischen Gliederung, im zweiten nach der Buchstabenfolge geordnet. Zweck des Buches ist, in dem Gebrauch von Ortsnamen für die Zukunft die nötige Klarheit zu schaffen und die deutschen Namen, die unter dem politischen Druck der letzten 20 Jahre vielfach ausgeschieden waren, wieder einzuführen. Soweit für tschechische Ortsnamen deutsche nicht geläufig oder geschichtlich belegbar sind, sind die Namen, soweit tunlich, so geschrieben, wie sie im deutschen Munde leben und von ihm gesprochen werden. Da die in dem Buch angegebenen deutschen Ortsnamen für alle deutschen amtlichen Dienststellen und für den Verkehr mit ihnen verbindlich sind, ist das Ortsbuch für alle Stellen, die mit dem Protektorat zu tun haben, unentbehrlich.

Dr. Genest.

Kayser, Georg. Die baupolizeilichen Vorschriften des Deutschen Reiches und Preußens. Ergänzungsblätter Mai 1940. 1. Lieferung zur 2. Auflage, 2. Lieferung zur 1. Auflage. 130 Blatt 3,50 RM. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung München und Berlin.

Das Buch ist im Archiv 1939 Seite 1527 besprochen worden. Die vorliegende Ergänzungslieferung berücksichtigt die zahlreichen Änderungen und Neuerungen des im Reich geltenden Baurechts bis Mai 1940. Auch die Erläuterungen sind weiter ausgebaut und Übersichten über die Einführung des Reichsrechts sowie über die besondere Inkraftsetzung der baurechtlichen Vorschriften des Reichsrechts in den eingegliederten Gebieten beigegeben worden.

Dr. Genest.

Elsners Taschen-Jahrbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst 1940. Verlag: Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142. Preis 2,50 RM.

Der Vorzug der Elsnerschen Taschen-Jahrbücher muß in erster Linie darin gesehen werden, daß sie laufend einen geschlossenen Überblick über diejenigen Gebiete des bautechnischen Eisenbahndienstes bringen, die nach Lage der Verhältnisse für den bautechnischen Beamten von besonderer Bedeutung sind.

Von diesem Standpunkt aus gesehen, verdienen in dem vorliegenden Jahrbuch 1940 die Abschnitte Weichenbau und Oberbau insbesondere die Beachtung der Gleiswarte der Ostmark und des Sudetenlandes. Sie bringen die Weichen und Oberbauanordnungen mit den Schienenformen der Ostmark in der Form, in der sie — unter Angleichung an die Konstruktionsgrundsätze des Altreichs — in Zukunft Verwendung finden sollen. Darüber hinaus sind auch die Weichen der preußischen Formen 6 d und 8 a (Federschienenzungen) und ein Verfahren für die Absteckung von Bogenkreuzungsweichen und Bogenkreuzungen, der Oberbau für Schmalspurgleise sowie der Oberbau mit Schienen S 49 und Schienen wichtiger Länderformen auf Schwellen 51 I a und 51 I b für Strecken mit schwächerer Belastung aufgenommen.

Die von der Deutschen Reichsbahn in jahrelanger Gemeinschaftsarbeit mit den einschlägigen Firmen entwickelten Gleisbaumaschinen und -geräte sind in dem Abschnitt Bahnunterhaltung dargestellt. Konstruktion, Verwendung und Betrieb dieser Maschinen und Geräte sind dem Bedürfnis des Gleiswärters entsprechend erfreulich klar, kurz und doch vollständig behandelt. Bilder und Zeichnungen geben auch dem Dienstanfänger einen anschaulichen Begriff und erleichtern das Verständnis.

Der Abschnitt Hochbau bringt die Richtlinien für das Entwerfen von Übernachtungs-, Aufenthaltsräumen u. dgl. für die Gefolgschaft der Deutschen Reichsbahn und den nicht nur für den Hochbauer bedeutungsvollen Bautitelplan nach der Buchungsvorschrift vom 1. Januar 1939.

Zur Steigerung des Wertes vollständiger Sammelwerke sei an dieser Stelle noch die Anregung für eine künftige Verbesserung der Übersicht über die Inhaltsverzeichnisse vergangener Jahrgänge gegeben: Die Fülle des Stoffes, der in den Jahrbüchern 1932 bis 1940 geboten wurde, würde leichter nutzbar sein, wenn an die Stelle der Inhaltsverzeichnisse der einzelnen Jahrgänge ein gemeinsames alphabetisches Sachverzeichnis über alle Jahrgänge treten würde, das für jedes Gebiet (z. B. Reichsbahnweichen, Weichen 8 a, Reichsbahnoberbau K, Basa, Stellwerksanlagen u. dgl.) mit Jahrgang und Seite die noch gültigen Abschnitte nennt. Den bautechnischen Beamten wäre es ein zusätzlicher Anreiz, die Jahrbücher als Nachschlagewerk ausnahmslos zu besitzen; damit wäre die im Interesse einer guten Unterrichtung der bautechnischen Beamten wünschenswerte weitgehende Verbreitung der Jahrbücher gefördert.

Dr. Bingmann.

Schau, A. Eisenbahnbau, Band II. Bahnhofsanlagen und Grundzüge des Signal- und Sicherungswesens. Sechste, neubearbeitete Auflage. 154 Seiten Text mit 303 Abbildungen. Berlin 1940. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstr. 140—142. Preis gebd. 6,⁴⁰ RM, kart. 5,⁴⁰ RM.

Der zweite Band des Werkes „Eisenbahnbau“ behandelt im ersten Teil Bahnhofsanlagen, im zweiten Signal- und Sicherungsanlagen. Die einzelnen Abschnitte sind unter Verwertung der inzwischen gewonnenen Erfahrungen und der eingetretenen Neuerungen teilweise neubearbeitet worden.

Im ersten Teil „Bahnhofsanlagen“ werden in einem Abschnitt „Allgemeines“ als Einführung die notwendigen Begriffserklärungen gegeben und die verschiedenartigen betrieblichen Anforderungen an die Bahnhöfe behandelt. Die nachfolgenden Abschnitte bringen grundsätzliche Darlegungen über die Darstellung der Bahnhofsanlagen, die Anordnung der Bahnhöfe im allgemeinen und die Gestaltung der Hauptteile der Bahnhöfe. Weitere Abschnitte sind der Anordnung kleiner und mittlerer Bahnhöfe und ihren Einzelanlagen wie Rampen, Freiladeanlagen, Reinigungsgruben, Bekohlungsanlagen, Wasserstationen, Bahnsteigtunnel und Entwässerungsanlagen gewidmet. Der folgende Abschnitt erörtert die wichtigsten Grundlagen und Gesichtspunkte für die Ausbildung der Verschiebebahnhöfe. Den Schluß bilden Darlegungen über Bahnhofsanlagen für schmalspurige Kleinbahnen.

Im zweiten Teil „Signal- und Sicherungsanlagen“ folgen einer kurzen Einführung in den Anwendungsbereich der Signale und die maßgebenden Vorschriften Abschnitte über die Arten der Signale, die Weichen- und Signalstellung, die Stellwerke, die Blockanlagen, die Bahnhofsblockung und die Streckenblockung. Abgeschlossen wird der zweite Teil durch einen kurzen Abschnitt über den Zweck der Verschluss tafeln und allgemeine Richtlinien für ihre Aufstellung.

Trotz des geringen Umfanges des Buches ist in sorgfältiger und gründlicher Weise ein umfangreicher Stoff gut gesichtet zusammengetragen, der in kurzer und planmäßiger Darstellung alle grundlegenden, maßgebenden Gesichtspunkte klar umreißt. Von besonderem Wert ist die Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile verschiedener Anordnungen. Die außerordentlich reiche Zahl der stets sich auf das Grundsätzliche beschränkenden, sehr klaren Abbildungen ist besonders geeignet, im Verein mit dem Text die Einzelheiten und Zusammenhänge der behandelten Anordnungen dem Verständnis des Lernenden nahezu bringen. Ein erschöpfendes Sachregister ermöglicht das schnelle Auffinden eines bestimmten Einzelgebietes, und ein Schrifttumsnachweis gibt die Möglichkeit, die erzielten Kenntnisse weiter zu vertiefen. Das Buch ist gleichzeitig ein wertvoller Leitfaden für den Unterricht und ein handliches Nachschlagewerk für den im Beruf stehenden Eisenbahntechniker. Die übersichtliche Gliederung des Textes, der saubere Druck und die deutliche Wiedergabe der Abbildungen verdienen besondere Erwähnung.

Jaehn.

Boerner, Franz. Statische Tabellen, Amtliche Vorschriften, Belastungsangaben und Formeln zur Aufstellung von Berechnungen für Baukonstruktionen. Zwölfte, umgearbeitete Auflage. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 460 Seiten mit 510 Textabbildungen. Preis geb. 10 RM, geh. 9 RM.

Die „Statischen Tabellen“ von Boerner sind allgemein bekannt; sie werden auch in fremden Ländern benutzt.

Ihr Umfang hat sich im Laufe der Jahre wesentlich vergrößert. Diese Vergrößerung ergab sich besonders aus der Vermehrung der amtlichen Vorschriften. In der vorliegenden Neuauflage sind alle bisher erschienenen amtlichen Bestimmungen berücksichtigt worden. Im übrigen ist der Inhalt der früheren Auflage wenig geändert; nur einzelne Abschnitte sind aus Zweckmäßigkeitsgründen umgestaltet und einzelne Verbesserungen vorgenommen worden.

Bei einem Nachschlagewerk, besonders wenn es einen gewissen Umfang übersteigt, spielt die Übersicht und das schnelle Auffinden gesuchter Formeln, Größen, Maße usw. eine wichtige Rolle. Dem vorliegenden Tabellenwerk ist lediglich ein Inhaltsverzeichnis vorangesetzt; im übrigen reiht sich ein Abschnitt bzw. Unterabschnitt an den anderen ohne besondere Hervorhebung und Kennzeichnung an. Es wäre zu erwägen, durch Hinzufügung eines alphabetischen Sachverzeichnisses oder durch äußerliche Kennzeichnung die Benutzung des Buches zu erleichtern. Den Fachgenossen, die sicher auch die neue Auflage bei ihrer Tätigkeit bevorzugen werden, wird damit recht gedient sein.

J. Kuhnke.

Preß, Dr.-Ing., Heinrich. Der Boden als Baugrund. Zweite neu bearbeitete Auflage. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. 49 Seiten, 64 Textabbildungen. Preis 5.80 RM.

Die erste Auflage der Abhandlung über „Der Boden als Baugrund“, im Oktober 1939 erschienen, war innerhalb weniger Monate vergriffen.

Der Inhalt der vorliegenden zweiten Auflage weicht nur wenig von demjenigen der ersten ab. Hier und da sind einige Änderungen vorgenommen und Ergänzungen hinzugefügt worden. Als wesentliche Verbesserung ist die Vermehrung der Vermerke und Fußnoten in der neuen Auflage anzusehen, mit denen auf das vorhandene Schrifttum hingewiesen wird. Dadurch ist der Leser in der Lage, sich über veröffentlichte Forschungen und Beiträge zur Baugrundfrage anderer Fachgenossen leichter unterrichten zu können.

Das schnelle Erscheinen der zweiten Auflage beweist genug, daß die Veröffentlichung der Ergebnisse der eigenen Versuche des Verfassers in den Fachkreisen großes Interesse gefunden hat. Auch die vorliegende, verbesserte Auflage wird sicher günstig aufgenommen werden.

J. Kuhnke.

Wieland und Stöcke. Merkbuch für den Straßenbau. Ein Ratgeber für Straßenbaufachleute, technische Offiziere und Führer des Arbeitsdienstes. Zweite verbesserte Auflage. 118 S. mit 82 Abb. und 24 Tafeln. Berlin 1940. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. Preis 4,80 RM.

Das ausgezeichnete Heftchen, das in gedrängter Kürze, dabei aber doch mit großer Übersichtlichkeit, alles Wissenswerte auf dem gesamten Gebiete des Straßenbaues bringt, ist in neuer, zweiter Auflage erschienen.

Die Zweiteilung des Stoffes in Baustoffe der Straße und in Bau der Straße ist unverändert beibehalten worden. Im ersten Teil werden die Baustoffe: Natur- und Kunststeine und die für Beton- und Schwarzecken nötigen Ausgangsmaterialien nach ihrer Gewinnung, Verarbeitung, Prüfung und Untersuchung eingehend beschrieben. Der zweite Teil bringt alles, was für den Bau von Straßen wichtig ist, eingeteilt nach technischen Vorarbeiten, den Unter- und Oberbau und die Nebenanlagen.

Die weitgehende Verwendung umfangreicher Tabellen ermöglicht es, den großen Stoff mit vielen Zahlenwerten in so gedrängter Kürze zu bringen. Im Text eingestreute und am Schluß jedes Abschnittes zusammengefaßte Literaturangaben geben für diejenigen, die sich genauer mit einzelnen Fragen befassen wollen, wertvolle Hinweise.

Neu aufgenommen in der zweiten Auflage wurden vor allem Änderungen von Normen und verschiedene neuerlassene Vorschriften und Richtlinien.

Die neue, zweite Auflage des Merkbuches für den Straßenbau kann allen mit dem Bau von Straßen beschäftigten Ingenieuren bestens empfohlen werden.

Dr. Börner.

Neue Werke über Eisenbahnwesen und verwandte Gebiete.

Goebel, Dr. Hans-Hilmar. Sprachpflege für den Reichsbahner. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140/42. 56 Seiten. Preis 1,30 RM.

Hartmann, Reichsbahndirektor, Professor. Reichsbahnweichen und Reichsbahnbogenweichen. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140/42. 192 Seiten. Preis 6,40 RM.

Holzschutzmittel, Prüfung und Forschung. Herausgegeben vom Präsidenten des Staatlichen Materialprüfungsamts Berlin-Dahlem. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22-24. 66 Seiten. 76 Abbildungen. Preis 13,60 RM.

Köst, Ewald. Kriegsschädenrecht. Verlag August Lutzeyer, Berlin W 50, Nürnberger Straße 14/15. 316 Seiten. Preis 6,50 RM.

Krieger-Hefermehl. Behandlung des feindlichen Vermögens. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. 293 Seiten. Preis 10 RM.

Zeitschriften.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

57. Jahrg. Nr. 26 bis 32. Vom 30. Juni bis 11. August 1940.

(26:) Der elektrische Zugbetrieb in der Ostmark. — Wirkungsweise und Einsatz der Gabelechosperrren. — Menschen- und Maschinenschutz durch Strombegrenzung. — Sonderrechenstab „Bremsverzögerung“. — (27:) Beitrag zur vereinfachten Berechnung zweiseitig gelagerter Trägerroste. — Buchsen für Wasserleitungshähne aus Leichtmetall. — Schwanenhalsträger mit aufgeschweißten Auflageplatten. — (28:) Reichsbahn-Weichen und -Kreuzungen — einmal anders gesehen. — Zum Geschäftsbericht des Unternehmens „Reichsautobahnen“ für 1939. — Bildliche Ermittlung der Ausgleichschiene in Bogen. — Nachwuchs im technischen Dienst der Deutschen Reichsbahn. — (29:) Stoffersparnis in den Lokomotiv-Ausbesserungswerken. — Kleingut-Aufzüge mit selbsttätiger Entladung. — Hundert elektrische Bo'Bo'-Lokomotiven. — (30:) Zugschlußstellen. — Bauanträge, Planfeststellungen, Ablösungsrechnungen und Grundstücksveräußerungen. — Vorrichtung zum Kuppeln von Lokomotiven und Tender. — Arbeitsparende Vorrichtungen. — (31:) Das elektrische Warmschweißen größerer Gußstücke in der gasbeheizten Schweißgrube. — Berechnung von Schnittpunkten und Winkeln im Übergangsbogen. — Dampf- oder dieselektrischer Betrieb? — Unterböden für Steinholz. — (32:) Das Schweißen von Treib- und Kuppelstangen mittels Lichtbogenschweißung. — Der Trockengleichrichter und seine Anwendung.

Die Bautechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 28 bis 33. Vom 28. Juni bis 2. August 1940.

(28:) Reichsautobahnbrücke mit überspannten Balken. — (32:) Einiges zur Gestaltung steinerer Talbrücken. — (33:) Schmalspur-Diesellokomotiven mit Flüssigkeitsgetrieben für den Baubetrieb.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

11. Jahrg. Nr. 99. Vom Mai/Juni 1940.

Das Problem Schiene — Straße bedarf der Abklärung. — Die Eisenbahnen Finnlands. — Die SBB im Weltkrieg 1914/18. — Das Projekt einer Schiffahrtslinie Adriatisches Meer — Schweiz. — Die Elektrifikation der Eisenbahnen in der Südafrikanischen Union. — Hofzüge der englischen Eisenbahnen. — Im Dienste der Eisenbahnnüchternheit.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

74. Jahrg. Nr. 32. Vom August 1940.

Gestaltung des Bahnhofsviertels in Wiesbaden.

Deutsche Justiz. Berlin.

102. Jahrg. Nr. 31. Vom 2. August 1940.

Die Wirkungen der Tilgung eines Strafvermerks vor und nach der Verordnung vom 17. November 1939.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Berlin.

10. Jahrg. Heft 27 bis 32/33. Vom 6. Juli bis 10./17. August 1940.

(27:) Eintragung von Strafen in den Führerschein wegen Verletzung der Verkehrsvorschriften. — (32/33:) Die Räumungsschädigung des Geschäftsraummieters oder -pächters. — Einfluß öffentlicher Wirtschaftsmaßnahmen auf die Zwangsvollstreckung in bewegliche Sachen.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

14. Jahrg. Nr. 39 bis 45. Vom 28. Juni bis 9. August 1940.

(39, 41, 42:) Neues aus dem Postverkehr. — (40:) Kräftekonzentration im Kraftwagenfernverkehr. — (41:) Zur Nahverkehrspreisordnung. — (42:) Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft, Wien. — Entlastung des Eisenbahnverkehrs. — (45:) Versicherungsbeiträge für Güterfahrzeuge.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

37. Jahrg. Nr. 28. Vom 11. Juli 1940.

Verkehrseinschränkungen in Ungarn.

ETZ Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

61. Jahrg. Heft 27 bis 32. Vom 4. Juli bis 8. August 1940.

(27:) Die Entwicklung der Elektrotechnik in der letzten Zeit. — Elektrische Bahnen. — Nahverkehrsmittel. — (32:) Umstell-Vorschriften für elektrische Maschinen und Transformatoren auf Bahn- und anderen Fahrzeugen.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin-Charlottenburg.

55. Folge. Vom Juli 1940.

Die Frequenzbanderweiterung bei belasteten Fernsprechkabeln. — Das erste unbelastete Sternviererkabel für Trägerfrequenzbetrieb in Schweden. — Über die Wasserdurchlässigkeit von Kunststoffmänteln für Fernmeldekabel. — Neuartige Abschlußvorrichtung für Druckluftprüfungen an Fernsprechkabeln. — Messung von Strom, Spannung und Leistung bei Hochfrequenz. — Eine neue Gabelechosperrre mit Gleichrichter-Sperrglied.

Glasers Annalen. Berlin.

64. Jahrg. Heft 13 bis 14. Vom 1. bis 15. Juli 1940.

(13:) Die Ermittlung höchster Raddrucke an Drehkränen und Verladebrücken. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1939. — (14:) Eisenbahnwagenbau.

Glückauf. Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift. Essen.

76. Jahrg. Nr. 31. Vom 3. August 1940.

Schadensersatzpflicht bei durch bergbauliche Einwirkung verursachten Rohrbrüchen.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

17. Jahrg. Heft 1/2. Vom Januar/Februar 1940.

Psychotechnik des Signalwesens.

L'Ingegnere. Milano.

18. Jahrg. Nr. 6. Vom 15. Juni 1940.

Gli Elettrotreni Italiani.

De Ingenieur. 's-Gravenhage.

55. Jahrg. Nr. 20/21 bis 32. Vom 24. Mai bis 9. August 1940.

(20/21:) Enkele aspecten van het ordeningsvraagstuk. — (24:) De nieuwe weg Haifa—Bagdad. — Uitbreiding van de haven van Buenos Aires. — (26:) De Koninklijke Luchtvaartmaatschappij voor Nederland en Koloniën in 1939. — De tunnelverbinding onder het IJ te Amsterdam. — Luchthaven North Beach te New York. — New Yorks Brooklyn Battery tunnel. — (29:) De Weg in het Landschap. — Normalisatie van grondslagen voor de berekening van staalconstructies. — Mechanische installaties c. a. van de Maastunnel te Rotterdam. — (30:) Statistiek van de Verkeersongevallen 1938. — (32:) Straatverlichting in oorlogstijd.

Die Lokomotive. Bielefeld und Berlin.

37. Jahrg. Nr. 7. Vom 7. Juli 1940.

2 Bl-hl-Schnellfahr-Tender-Lokomotive (Einzylinder-Lokomotive). — Hohe Bahnsteige. — Meßstand und Meßgeräte zum Nachmessen von Lokomotiv-Radsätzen. — Zur Stehbolzenfrage. — Schwere amerikanische Kesselexplosion.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

66. Jahrg. Nr. 2 bis 3. Vom Februar bis März 1940.

(2:) 10 Jahre Wegekreuzungsgesetz in Dänemark. — Aktuelle Eisenbahnprobleme in Norwegen. — (3:) Die Dänische Staatsbahn im ersten Kriegswinter. — Die Eisenbahnen Norwegens im Geschäftsjahr 1938/39. über den Diesel- und Teilgasbetrieb von Schienenkraftwagen. — Verkehrliche Planung von städtischen Bahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

95. Jahrg. Heft 12 bis 14. Vom 15. Juni bis 15. Juli 1940.

(12:) Zur Entstehung und Entwicklung der Bestimmungen der TV. — Bestimmung der kennzeichnenden Betriebskoeffizienten von Triebwagen mit Verbrennungsmotoren. — Die Lastabbremung der Schlepptender. — (13:) Neuere Werkzeuge und Gleisunterhaltungsmaschinen bei den Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen. — Zur italienischen Eisenbahngeschichte. — Über den Dampfverbrauch der Lokomotiven. — Jahrhundertfeier der italienischen Eisenbahn. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1939. — Die Verwendung einheimischer Brennstoffe bei den Lokomotiven der Italienischen Staatsbahnen. — Holzgas-Triebwagen. — (14:) Die Holzwirtschaft bei der Deutschen Reichsbahn — Die Holzfaserverfestigung in der Erhaltungswirtschaft der Reichsbahn-Ausbesserungswerke.

Raumforschung und Raumordnung. Heidelberg.

4. Jahrg. Heft 5 bis 6. Vom Mai bis Juni 1940.

(5:) Verkehrsplanung. — Verkehrsmittel und Transportbedarf. — (6:) Auflockerung der Industrie und Probleme der Verkehrspolitik. — Begünstigung von Industriestandorten durch die Verkehrspolitik.

Die Reichsbahn. Berlin.

16. Jahrg. Nr. 26/27 bis 30/31, Vom 26. Juni/3. Juli bis 24./31. Juli 1940.

(26/27:) Die Hohe-Venn-Bahn wieder deutsch! Rückblick auf eine Versailler Niedertracht. — (28/29:) Zeitgemäße Um- und Neugestaltung kleiner und mittlerer Güterabfertigungen. — Die Kriegsfürsorgemaßnahmen für die Gefolgschaft der Deutschen Reichsbahn. — (30/31:) Das kleine Empfangsgebäude.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 61 Heft 26 bis 30. Vom 29. Juni bis 27. Juli 1940.

(26:) Zweifelsfragen und Erläuterungen zur Baupreisverordnung. — (27:) Die Vereinfachungen auf dem Gebiet des Dienststrafrechts. — Das Verhältnis der Kriegsschädengesetzgebung zu den Haftpflichtgesetzen und der Amtshaftung. — (29:) Die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden. — (30:) Die Neuregelung über Ersatzansprüche bei Eisenbahn- und Straßenbahn-Sachschäden.

Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung. Essen.

21. Jahrg. Heft 26 bis 30. Vom 28. Juni bis 26. Juli 1940.

(26:) Die Reichsautobahnen 1939. — Lade- und Löschfristen. — (30:) Einschränkung des Personenkraftverkehrs.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 115 Nr. 25 bis Band 116 Nr. 2. Vom 22. Juni bis 13. Juli 1940.

(25:) Die neuen elektrischen Leichttriebwagen für Adhäsions- und Zahnradbetrieb der Bex-Gryon-Villars-Chesières-Bahn. — (2:) Aus dem Jahresbericht 1939 der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel. — Binnenschiffahrt und schweizer. Ostalpenbahn als Verkehrseinheit. — Tram, Trolleybus und Autobus in Bern. — Die Schwebebahn für Badegäste im Strandbad Fürigen. — Der Geleiseumbau im Bahnhof Zürich. — Furka-Oberalpahn.

SBB-Nachrichtenblatt. Bern.

17. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1940.

(6:) Wechsel in der Generaldirektion. — Beseitigung der Niveauübergänge in Rüslikon. — Die Bremsprobe. — Der Dienst des Grenztierarztes in Grenzstationen. — Bomben auf den Bahnhof Renens. — (7:) Die Bedeutung des schweizerischen Verkehrswesens in der gesamteuropäischen Wirtschaft. — Gepäcksnelltriebwagen. — Sorgfältige Behandlung der Güter. — Zur Verhütung von Unfall und Schaden. — Die Wasserversorgung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Sporren Tramwegen. Utrecht-den Haag.

13. Jahrg. Heft 1 bis 13. Vom 2. Januar bis 16. Juli 1940.

(1:) Die neuen Durchgangswagen 1. und 2. Kl. der Niederländischen Eisenbahnen. — Der Zustand der amerikanischen Eisenbahnen. — (1/2:) Eine Eisenbahnverbindung Ostsee—Schwarzes Meer in Rußland. — (2:)

Die wirtschaftliche Entwicklung des Personenverkehrs bei den Niederländischen Eisenbahnen. — Die Stromlinienlokomotiven der Jugoslawischen Staatsbahnen. — (3:) Zwei Monate Schule für Verkehrs- und Betriebsbedienstete bei den Niederländischen Eisenbahnen. — Neue Lokomotive für Braunkohlengruben. — (4:) Das Bremsen der Personenzüge. — Neues deutsches Gesetz über die Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen. — Organisatorischer Aufbau des Verkehrswesens. — (5:) Die Steilrampen bei Lüttich. — Die Posteisenbahn in London. — (6:) Ein einfaches Fahrzeug zur Kontrolle des Oberbaus. — Die großen Brücken über den Albertkanal. — (7:) Elektrisierung der Strecken Nijmegen—Arnhem und Harmeten—Brenkelen. — Der neue Bahnhof in Brügge. — Verkehrsrecht und Beförderungsrecht. — (7/9:) Das Verkehrswesen in der Sowjetunion. — (8:) Selbsttätige Warnungsanlagen bei unbeschränkten Überwegen der Niederländischen Eisenbahnen. — Viehbeförderung bei den Niederländischen Eisenbahnen. — Fünf Jahre Stromlinienlokomotiven in Amerika. — (9:) Eisenbahnverhältnisse in den skandinavischen Ländern. — (10:) Unterhaltung und Ausbesserung der Dampflokomotiven bei den Belgischen Eisenbahnen. — Entwicklungsgeschichte der türkischen Eisenbahnen. — (11:) Berechnung der zu erwartenden Zugverspätungen bei örtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen. — Das Paramountsystem für Straßenbahn- und Autobusfahrseine. — (12:) Die Entwicklung der Schweizer Bundesbahnen besonders in der Zeit von 1926 bis 1938. — (12/13:) Die Eisenbahnbrücken der Niederlande in der Kriegszeit. — (13:) Sicherungsanlagen und technische Hilfsmittel beim Rangieren auf dem neuen Rangierbahnhof Watergraafmeer bei Amsterdam.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

60. Jahrg. Heft 32. Vom 8. August 1940.

Neue Wege der Verkehrsförderung und -lenkung (Kohlen- und Erztransport-Ausschüsse).

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 10. Heft 1 bis 2/3. Vom Juli bis August/September 1940.

(1:) Die Bedeutung der Planfeststellung auf dem Gebiete des Wasserrechts in Preußen. — Die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. — Zur Frage der Haftung für Straßenbahnunfälle infolge der Verdunkelung. — (2:3) Die Neuregelung der Eisenbahnhaftpflicht für Personenschäden in der Ostmark. — Das Recht des Eisenbahngüterverkehrs im Kriege. — Tarifwesen und Tarifpolitik der Deutschen Reichspost.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

19. Jahrg. Nr. 7/8. Vom August 1940.

Haltestellenzeichen der Straßenbahnen und Kraftfahrlinien. — Änderungen bei der rechtlichen Beurteilung von Verkehrsunfällen.

Verkehrstechnik. Berlin.

21. Jahrg. Heft 13 bis 15. Vom 5. Juli bis 15. August 1940.

(13:) 75 Jahre Berliner Straßenbahn. — Die 75-Jahr-Feier der Straßenbahn in Berlin. — Von den Wandlungen eines Triebwagens. — Strafbarkeit durch Verursachung von Straßenbahnunfällen bei Verdunkelung? — (14:) Die kriegszeitliche Regelung des Güterfernverkehrs. — Hilfsmittel und Verfahren für das Inbetriebsetzen von Kraftfahrzeug-Dieselmotoren bei Kälte. — Die Schaltung von Obusfahrleitungen beim Abheizen von Rauhreif. — Zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit einer Straße. — (15:) Elektroschweißung in Bahnbetrieben. — Die Haftung für Straßenbahnunfälle bei Verdunkelung.

VW. Verkehrstechnische Woche. Berlin.

34. Jahrg. Heft 26/27 bis 30/31. Vom 26. Juni/3. Juli bis 24./31. Juli 1940.

(26/27:) Die englischen Eisenbahnen bei Ausbruch des Krieges. — Wirtschaftsbewegungen und ihre mathematische Behandlung. — (28/29:) Die Niederlande und ihre Eisenbahnen. — (30/31:) Niederländisch-Ostindien und seine Eisenbahn.

Weltwirtschaftliches Archiv. Kiel.

52. Band. Heft 1. Vom Juli 1940.

Deutsches Zollrecht.

Wissenschaftliche Abhandlungen der Deutschen Materialprüfungsanstalten. Berlin.

I. Folge. Heft 5. Vom 12. Juli 1940.

Holzschutzmittel, Prüfung und Forschung.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Berlin.

7. Jahrg. Heft 13 bis 15/16. Vom 1. Juli bis 1. August 1940.

(13:) Funkenflug und Eisenbahnhaftpflicht. — (15/16:) Zur Anwendung der neuen Strafvorschriften über fahrlässige Tötung und Körperverletzung.

VDI Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin.

Bd. 84 Nr. 27 bis 32. Vom 6. Juli bis 10. August 1940.

(27:) Erfahrungen der Deutschen Reichsbahn mit metallischen Heimstoffen. — (28:) Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Personenkraftwagens. — (30:) Erfahrungen mit Verdunklungsmaßnahmen. — (31:) Leichtbau-D-Zug-Wagen. — (32:) Erfahrungen der Deutschen Reichsbahn mit nichtmetallischen Werkstoffen.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

72. Jahrg. Heft 5/6. Vom Mai/Juni 1940.

Die Verwaltung der neuen Reichswasserstraßen. — Die Binnenschifffahrt im Rahmen der nationalen Verkehrsplanung. — Lade- und Löscharbeiten in der Binnenschifffahrt. — Kanalverbindungen Schwarzes Meer—Ostsee. — Wasserstraßenverbindungen zwischen Deutschland und Rußland. — Der Plan eines Nordhafens in Budapest. — Bulgarien und die Donau.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk.) Berlin.

35. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom 10. Juli bis 1. August 1940.

(9:) Die Behelfsabhängigkeit im Einheitsstellwerk. — Der Streckenblock bei elektrischen Stellwerken. — (10:) Zwangsläufige Einrichtungen zur Verhinderung der Zufahrt in das besetzte Gleis. — Aufbewahrung der Sperrmittel in mechanischen Stellwerken sowie Einrichtung der Schließstellen zur Anbringung von Sperrschildern.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt (Main).

8. Jahrg. Nr. 13/16 bis 17/18. Vom Juli/August bis September 1940.

(18/16:) Die nordschwedischen Eisenerzlager. — Eupen und Malmedy wieder mit dem Deutschen Reich vereinigt. — (17/18:) Aus der kolonialen Welt.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

48. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Vom Juni bis Juli 1940.

(6:) England und das IÜP. — (7:) Die Möglichkeit der Verlängerung der Geltungsdauer von Fahrausweisen. — Währungen, Umrechnungs- und Ausnahmekurse für fremde Währungen (Art. 56 IÜG).

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

80. Jahrg. Nr. 26 bis Nr. 33. Vom 27. Juni bis 15. August 1940.

(26:) Zum hundertjährigen Bestehen der italienischen Bahnen. — Die Reichsbahn-Landwirtschaft. — (27:) Seehafentarifpolitik in USA. — (28:) Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Sachschaden. — Neuregelung der Rechnungsführung bei den Staatsbahnen in Niederländisch-Ostindien. (29:) Die Eisenbahnen von Mexiko. — Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn in verwaltungsrechtlicher Beziehung. — (30:) Grundzüge der Finanzpolitik der Deutschen Reichsbahn. — (31:) Der britische Reichsweg von Aegypten-Palästina nach Indien. — Sammelstellen für gebrauchte Packmittel. — Fünfzig Jahre Salzkammergutlokalbahn. — (32:) Kleinbahn-Zusammenschlüsse. — Die Verkehrsverhältnisse Rußlands beim Beginn des Eisenbahnbaus und ihre Entwicklung in 100 Jahren. — (33:) Staatsminister a. D. Hoff †. — Die Verkehrsträger Großdeutschlands vor neuen Aufgaben.

Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

60. Jahrg. Heft 27. Vom 3. Juli 1940.

Die Preisbildung bei Selbstkostenverträgen für Bauleistungen öffentlicher Auftraggeber.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck der Ernst Steiner Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW69

Wechselbeziehungen bei der Verkehrsbedienung zwischen Flugzeug, Eisenbahn und Schifffahrt.

Von

Dr.-Ing. R. Feindler in Berlin.

Vorbemerkung.

Im Anschluß an die Verleihung des „Siemens-Stipendiums“ Ende 1936 wurde mir die Untersuchung der Frage aufgegeben, inwieweit das neue Verkehrsmittel Flugzeug Neuverkehr für sich selbst und für die bestehenden Verkehrsmittel (Eisenbahn, Schifffahrt) schafft und in welchem gegenseitigen Verhältnis Verkehrsabwanderung und Neuverkehr bei den bestehenden Verkehrsmitteln stehen. Die nachstehende Abhandlung ist eine gekürzte Wiedergabe der Bearbeitung dieser Frage.

Da Statistiken über Neuverkehr und Verkehrsabwanderung nicht vorliegen und zahlenmäßige Erhebungen nur mit einem großen Ermittlungsaufwand durchzuführen wären, war eine genaue zahlenmäßige Beantwortung der gestellten Fragen nicht durchführbar. Die Untersuchung hat sich daher darauf erstreckt, die Möglichkeit der Schaffung neuen Verkehrs durch das Flugzeug und den Umfang der Verkehrsabwanderung von den bestehenden Verkehrsmitteln aufzuzeigen und das Verhältnis von Neuverkehr und Verkehrsabwanderung soweit als möglich abzuschätzen.

Bei der Schwierigkeit solcher Schätzungen, die auch noch eine große Streubreite haben, dürfte zum mindesten eine Grundlage aufgestellt sein, in der das gesamte Fragengebiet umrissen wird und mit der die Anregung gegeben ist, die vielen angeschnittenen, sehr interessanten und im übrigen nur unter dem Gesichtspunkt einer möglichst günstigen Bedienung des Verkehrs zu beurteilenden Fragen der Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zu vertiefen und noch weiter zu klären.

Die Zahlenangaben beziehen sich aus Gründen der Statistik auf das Altreich. Die Arbeit wurde im Sommer 1939 abgeschlossen und fußt auf den zu dieser Zeit gegebenen Verkehrsverhältnissen. Die durch den Krieg und seine Auswirkungen geschaffenen Verhältnisse, die sich offensichtlich in einer Ausdehnung des großdeutschen Luftverkehrs und der

deutschen Luftfahrtindustrie, sowie in einer Neuorientierung des europäischen Luftverkehrs äußern werden, sind daher außer Betracht geblieben.

I. Besondere Eigenschaften des Flugzeuges im Vergleich zu Eisenbahn und Seeschiff.

Für die Entwicklung des Verkehrs bei einem neuen Verkehrsmittel sind dessen besondere Eigenschaften ausschlaggebend. In dem Maße, wie diese besonderen Eigenschaften Vorteile bringen, wird der Verkehrsgast das neue Verkehrsmittel benutzen.

Von den besonderen Eigenschaften des Flugzeuges werden also wesentlich abhängen:

- Entwicklung und Steigerung des Luftverkehrs überhaupt,
- Schaffung von Eigen-Neuverkehr,
- Abziehung des Verkehrs von anderen Verkehrsmitteln,
- Entwicklung von Neuverkehr für die anderen Verkehrsmittel.

Für die Betrachtung des Luftverkehrs nach Neuverkehr und abgewandertem Verkehr seien daher besondere Eigenschaften des Flugzeuges im Vergleich zu Eisenbahn und Schiff herausgestellt, wobei vor allem auf den Reiseverkehr eingegangen wird.

1. Hohe Fluggeschwindigkeit.

Unter den besonderen Eigenschaften des Flugzeuges ist seine hohe Fluggeschwindigkeit an erster Stelle zu nennen. Sie ist offensichtlich diejenige Eigenschaft, mit der das Flugzeug alle anderen Verkehrsmittel weit und dauernd in den Schatten stellen wird. Fliegen heißt eben: Ganz schnell reisen.

Auf diesen hohen Geschwindigkeitsstand wurde das Flugzeug in verhältnismäßig kurzer Zeit gebracht. Im Jahre 1903 hatte der erste Motorflug nur 12 Sekunden Dauer. Beim Internationalen Flugwettbewerb in Reims 1909 legte Farman bereits eine Flugstrecke von 180 km Länge mit einer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit von 60 Stkm zurück. Während des Weltkrieges arbeiteten die Jagdflugzeuge schon mit Geschwindigkeiten von 220 Stkm und mehr bei Verwendung von Motoren mit 160 PS.

Am 11. November 1937 stellte der Chefpilot der Bayerischen Flugzeugwerke Dr. Wurster auf einer Messerschmitt-Maschine (D.B. — 600-PS-Motor) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 610 Stkm einen Geschwindigkeitsrekord für Landflugzeuge auf. Am 26. April 1939 erzielte Wendel auf einem Jagdflugzeug der Bauart Messerschmitt 109 R

einen neuen Weltrekord von 755 Stkm. Das bedeutet allein in 30 Jahren (1909 bis 1939) eine Steigerung der Geschwindigkeit auf das Zwölfwache.

„Mehr als 600 oder 700 Stkm“ bedeutet zunächst zwar nur eine Spitzengeschwindigkeit. Immerhin! Die Verkehrsflugzeuge fliegen schon mit Geschwindigkeiten von 250, 280, 310 bis 360 Stkm (He 70) und lassen damit alle anderen Fernverkehrsmittel, also Eisenbahn, Seeschiff und Kraftwagen, weit hinter sich. Ende Oktober 1937 wurde die 3850 km lange Strecke über den Atlantischen Ozean durch das deutsche Flugzeug „Nordwind“ (zwischen Flugzeugstützpunkt „Friesland“ und dem Flughafen Horta auf den Azoren) in einer Flugzeit von 14 Stunden 50 Min, d. h. mit einer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit von 260 Stkm zurückgelegt. Im Jahre 1939 legte das deutsche Condor-Flugzeug die 11 105 km lange Flugstrecke Berlin—Rio de Janeiro in 34 Std 48 Min reiner Flugzeit, also mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 319 Stkm zurück.

Das Flugzeug wird sich daher offensichtlich den gegenüber anderen Verkehrsmitteln schnell erzielten gewaltigen Geschwindigkeitsvorsprung auch in der Zukunft erhalten. Wird er doch auf hindernisloser Flugbahn in der Luft ohne Geländeneigungen, Fahrwegkrümmungen, ohne ständige Kreuzungen und Überholungen auf enger Fahrbahn mit anderen Fahrzeugen und außerdem mit einem Triebkraftaufwand erzielt, den sich Verkehrsmittel, die auch den Massenverkehr bewältigen müssen, nicht leisten können. Von den Betriebskosten ganz abgesehen.

Welche Aussichten haben die Eisenbahn-Fernverkehrsmittel gegenüber dem Flugzeug bezüglich der Geschwindigkeit? Über die rückwärtigen Jahrzehnte schauend können wir sagen, daß die Fahrgeschwindigkeiten zwar stetig, aber langsam gesteigert wurden. Der große Ruck nach oben war erst den letzten fünf Jahren vorbehalten.

Die höchste Geschwindigkeit, die als Spitzenleistung auf der Schiene erzielt wurde und lange Zeit bei 110 Stkm fahrplanmäßiger Höchstgeschwindigkeit der Schnellzüge wie ein unerreichbarer Traum schien, betrug 214 Stkm, 1903 von einem mit Elektromotor betriebenen, von der AEG gebauten Oberleitungstriebwagen auf der damaligen Militäreisenbahn Berlin—Zossen gefahren. Erst der Verbrennungsmotor wurde Schrittmacher. 1930 fuhr der Krukenbergsche Propellertriebwagen in Stromlinienform mit einem 500-PS-Flugmotor als Hauptantriebsmotor auf der Bahnstrecke Hannover—Celle 182 Stkm, 1931 erzielte der „Schienenzepf“ auf der Strecke Hamburg—Berlin 230 Stkm. Die Reichsbahn führte den Dieselmotor in großen Triebwagen, die 80 Reisende fassen, ein. Seit 1933 fahren diese Schnelltriebwagen mit zwei 410-PS-Zwölfzylinder-Maybach-Dieselmotoren 160—170 Stkm. So ent-

stand das deutsche Schnelltriebwagen-Streckennetz. 1936 wurde von einem dreiteiligen dieselektrischen Schnelltriebwagen mit zwei Maybach-Dieselmotoren von je 600 PS auf der Strecke Hamburg—Berlin eine Geschwindigkeit von 205 Stkm erreicht. Nun holte auch die Dampflokomotive sprunghaft auf. Sie nahm Stromlinienform an. Bei Versuchsfahrten wurden seit 1934 Geschwindigkeiten bis zu 194 Stkm erzielt. Auch die elektrische Lokomotive steigerte ihre Schnelligkeit.

Wie man sieht, sind also auch die schienengebundenen Verkehrsmittel auf dem besten Wege, die 200-km-Grenze im Schnellverkehr zu erreichen. Vorbedingung hierfür ist allerdings, daß ähnlich wie beim Flugzeug, eine ganz erheblich stärkere Triebkraft verwandt wird. Daneben ist erforderlich: Verringerung der Zuggewichte und Ausbügung der Fahrbahn.

Einige Vergleichszahlen für das Verhältnis zwischen PS-Aufwand und Geschwindigkeit!

Ein ausgelasteter D-Zug unserer Zeit hat bei 12 vierachsigen D-Zug-Wagen (einschl. Gepäck- und Postwagen) ein Wagengewicht einschl. Verkehrslast von rund 600 t. Die Schnellzuglokomotive (S 01 mit Tender, 165 t Dienstgewicht) entwickelt eine Zugkraft von 2000 PS. Sie kann den 600-t-D-Zug auf ebener Strecke mit einer Geschwindigkeit von 110 Stkm fahren. Die 10 vierachsigen D-Zug-Wagen fassen rund 800 Reisende.

Ein Schnelltriebwagen (FDt), als Einheit eines zweiteiligen Wagens, wie er seit 1933 nach Art des „Fliegenden Hamburgers“ in wichtigen Verkehrsbeziehungen eingesetzt ist, hat ein Leergewicht von 74,4 t. Rund 80 Reisende 2. Kl. finden Aufnahme. Das Gesamtgewicht beträgt rund 83 t. Zwei 410-PS-Zwölfzylinder-Maybach-Dieselmotoren (zusammen 820 PS) entwickeln auf ebener und gerader Bahn eine fahrplanmäßige Geschwindigkeit von 160 Stkm.

Mit einer elektrischen Schnellzuglokomotive von 91,5 t Dienstgewicht wurde auf der verstromten Strecke München—Augsburg—Ulm—Stuttgart ein vollbesetzter D-Zug von 450 t Gewicht mit 151 Stkm auf geeigneten Streckenstücken befördert. Die Motoren lieferten nach der Berechnung 3000 PS.

Die Größe der Antriebskraft, die zur Erzielung der genannten Geschwindigkeiten in PS je Tonne Zuggewicht und je Fahrgast aufgewandt werden muß, kennzeichnet die hier vollzogene Entwicklung (Zahlentafel 1).

Und beim Flugzeug?

Wenn man auch bei einer Reihe von Baumustern der gebräuchlichsten Verkehrsflugzeuge die auf 1 Tonne Flugzeuggewicht und auf

Zahlentafel 1.

Aufwand an Antriebskraft bei Eisenbahnzügen.

Zugart	Antriebskraft in PS		Erzielte Geschwindigkeit in Stkm
	auf 1 Tonne Gewicht des Verkehrsmittels	auf 1 Verkehrsgastsitz	
Ausgelasteter D-Zug mit Dampf-Lok	$\frac{2000}{765} = \text{rd. } 2\frac{1}{2}$	$\frac{2000}{800} = \text{rd. } 2\frac{1}{2}$	110
D-Zug mit elektr. Lok . .	$\frac{3000}{540} = \text{rd. } 5\frac{1}{2}$	$\frac{3000}{600} = 5$	150
FDt.	$\frac{820}{83} = \text{rd. } 10$	$\frac{820}{80} = \text{rd. } 10$	160

einen Fluggast entfallenden PS der verwandten Motoren feststellt (Zahlentafel 2), zeigt sich, daß die gegenüber den Eisenbahn-Fahrzeugen um das zwei- bis dreifache, teils noch darüber hinaus gesteigerten Geschwindigkeiten, mit einem vielfachen PS-Aufwand erzielt werden. Beim D-Zug entfallen auf die Tonne Zuggewicht und auf einen Reisenden rund $2\frac{1}{2}$ PS; beim Fernschnelltriebwagen steigert sich der Kraftaufwand bereits auf 10 PS. Hiermit werden Geschwindigkeiten von 110 bzw. 160 Stkm erzielt. Bei der Ju 52 aber, dem z. Z. viel verwandten Verkehrsflugzeug, kommen 208 PS auf die Tonne Flugzeuggewicht und 116 PS auf den Fluggast. Mit diesem Aufwand an Triebkraft wird eine Fluggeschwindigkeit von 280 Stkm und mehr erzielt. Bei noch größeren Geschwindigkeiten, z. B. bei den He 111 (330 Stkm), Ju 160 (330 Stkm) und He 70 (360 Stkm), stellt sich der PS-Aufwand je Fluggast auf 132 bzw. 110 und 165 PS. Dies sind Baumuster für eine geringere Zahl von

Zahlentafel 2.

Aufwand von Antriebskraft bei Flugzeugen.

Flugzeug- baumuster	Flug- gewicht t	Flug- gast- sitze	Motore	Ge- samt PS	Höchst- geschwin- digkeit Stkm	PS auf 1 Tonne Flugzeug- gewicht	PS auf 1 Flug- gastsitz
Ju 86.	7,6	10	2×600	1200	310	158	120
Ju 52 (Land)	9,5	17	3×660	1980	280	208	116
Ju 52 (Wasser)	9,5	17	3×660	1980	245	208	116
Ju 160	3,5	6	1×660	660	340	188	110
G 38	24,0	34	4×720	2880	210	120	85
He 111	7,7	10	2×660	1320	330	171	132
He 70	3,4	4	1×660	660	360	194	165

Fluggästen (10 bzw. 4). Sobald sich die Zahl der Fluggäste wesentlich vergrößert, wie bei der G 38 (34 Fluggastsitze), sinkt die Höchstgeschwindigkeit (210 Stkm), wenn nur 85 PS je Fluggast eingesetzt werden.

Festzuhalten bleibt also, daß nur durch einen ganz erheblichen Einsatz von Triebkraft Fluggeschwindigkeiten von 280 bis 360 Stkm, d. h. von dem zwei- bis dreifachen, z. T. vierfachen der Eisenbahngeschwindigkeiten erreicht werden.

Mit derartigen Geschwindigkeiten wird das Flugzeug den schienengebundenen Verkehrsmitteln auch auf absehbare Zeit hinaus überlegen bleiben. Stellt man heute 150 Stkm auf der Schiene den 380 Stkm im Flugzeug gegenüber, so wird das Verhältnis in der nächsten Zukunft vielleicht 200 zu 500 Stkm betragen. Dies würde durchaus in der durch die erzielten Spitzengeschwindigkeiten bedingten Zielsetzung liegen.

Gehört die Eisenbahn — was Geschwindigkeit anbelangt — noch zu den Wettbewerbern des Flugzeuges, so wird der Übersee-Personendampfer vielleicht bald ausscheiden oder nur von den weniger zahlungskräftigen Reisenden benutzt werden, wenn das Flugzeug erst ein planmäßiger Verkehrsträger über die Meere geworden ist.

Die Überseedampfer neuester Bauart entwickeln z. Z. eine Höchstgeschwindigkeit von rund 30 Knoten/Std, d. h. 56 Stkm. Deutschlands „Europa“ erzielte auf der Atlantikstrecke Cherbourg—New York eine Durchschnitts-Stundenleistung von 51,7 Stkm. Die „Normandie“ brachte es 1935 bei einer Gesamtleistung der vier Hauptmaschinen von rund 160 000 WPS auf eine Nordatlantik-Höchstgeschwindigkeit von 30,21 Knoten, die „Queen Mary“ bei 180 000 PS (2140 Fahrgäste und 1100 Mann Besatzung) auf 29,69 Kn. Eine Geschwindigkeitssteigerung auf 32,5 Kn, d. h. 60 Stkm, die den 4-Tage-Schnelldampfer vom Kontinent zum Kontinent ermöglichen würde, wird konstruktiv für das zunächst Mögliche gehalten.

Es liegt auf der Hand, daß dem Seedampfer bei seinen niedrigen Geschwindigkeiten ein viel stärkerer Wettbewerber durch das Flugzeug noch entstehen wird als der Eisenbahn, um so mehr als in diesen Verkehren lange Reisewege zurückzulegen sind, bei denen die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges auch absolut gesehen noch mehr einbringt, als der Ersatz der Eisenbahnfahrt durch Flug.

Ob schließlich das Flugzeug wegen seiner hohen Geschwindigkeit auch noch Rückwirkungen auf den Kraftwagen, ein ebenfalls „neues“ Verkehrsmittel haben wird, läßt sich heute kaum übersehen, wo auch der Kraftwagen noch im Zeichen der Entwicklung steht. Hinsichtlich der erzielten Spitzengeschwindigkeit steht der Kraftwagen

an der 400-Stkm-Grenze. Rosemeyer fuhr 1937 auf der Berliner Avus in der Geraden 380 Stkm. Derartige Geschwindigkeiten sind naturgemäß nur auf besonderen Autobahnen zu erzielen. Auf der erdgebundenen Fahrbahn der Landstraße bleibt das nicht eingespurte Kraftfahrzeug wahrscheinlich unfreier als das spurige Schienenverkehrsmittel. Aber auf den neuen Reichsautobahnen? Korpsführer Hühnlein fuhr bereits am 7. November 1938 auf der eben fertiggestellten Reichsautobahn Berlin—München die 576 km vom Hotel Kaiserhof in Berlin bis zum Odeonsplatz in München in 4 Stunden und 32 Min, d. h. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 128 Stkm.

Zurückkommend zum Flugzeug: In seinem unerhörten Siegeslauf um die höchste Geschwindigkeit wird es die Führung behalten. Die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges entspricht dem Tempo des 20. Jahrhunderts. So wird es Bedürfnisse erfüllen, die „Neuverkehr“ bedeuten. Von den bestehenden Verkehrsmitteln wird ihm Verkehr zufließen.

2. Kürzester Reiseweg

Zwischen zwei Verkehrszielen kann das Flugzeug meistens den geraden Luftweg, d. h. den kürzesten Weg wählen, weil sich die den erdgebundenen Verkehrsmitteln anhaftenden Hemmungen durch die Gestaltung und Bebauung der Erdoberfläche bei ihm nur wenig oder gar nicht auswirken. Hinzu kommt, daß das Flugzeug die Verkehrsziele und anzufliegenden Zwischenlandeplätze nach dem Verkehrsaufkommen auswählen kann, so daß nur verkehrlich wirklich lohnende Städte befliegen werden. So ergeben sich i. a. lange Flugstrecken, zwischen diesen außerdem gerade Flugwege.

Die Verkürzung des Reiseweges sei zunächst bei einem Vergleich viel benutzter Eisenbahn- und Flugverbindungen festgestellt.

Das deutsche Eisenbahnnetz ist an und für sich sehr dicht. Im Hinblick auf die Gestaltung der Erdoberfläche (Gebirge, Täler, Flüsse) und wegen der notwendigen Verbindung der Städte untereinander haben sich jedoch bestimmte Schnellzugsstrecken in diesem Netz entwickelt. Und zwar einmal um eine genügende Zahl von Reisenden zu sammeln, die der Aufnahmefähigkeit der Züge entspricht, dann aber auch, weil es als Beförderungspflicht der Eisenbahn angesehen wird, alle Städte zu bedienen. Die Verbindung großer Städte miteinander ist daher im allgemeinen nicht der geographisch kürzeste Weg.

Demgegenüber liegen auf den großen durchgehenden Flugstrecken im Deutschen Reich nur verhältnismäßig wenige Zwischenlandeplätze. Das Flugzeug kann also im allgemeinen den kürzesten Luftweg wählen, zumal Gebirge, Täler, Flüsse oder sonstige für die Linien-

führung der Eisenbahn maßgebliche Eigentümlichkeiten des Geländes bei seiner hohen und vielseitigen Leistungsfähigkeit für seinen Verkehrsweg i. a. keine Rolle spielen und selbst bei dem Anflug zweier Städte immer der kürzeste Weg gewählt werden kann.

Der Luftweg ist daher erheblich kürzer als der Eisenbahnweg, für die Strecke Berlin—Frankfurt a. M. z. B. fast 22 % (422 gegen 539 km), bei 15 meist beflogenen innerdeutschen Flugstrecken im Durchschnitt 15 %. Dieser Unterschied wirkt sich zeit- und kostensparend aus und trägt gerade im Inland zur Gewinnung „abgewanderten“ und neuen Verkehrs bei.

Bei den Flugverbindungen mit dem Ausland ist die Abkürzung des Reiseweges mit dem Flugzeug oft noch größer. Sie beträgt z. B. auf der Strecke Berlin—Rom 25 % (1251 gegen 1671 km). Bei 17 Flugverbindungen zwischen der Reichshauptstadt und Hauptstädten des Auslandes stellt sich die Verkürzung des Reiseweges mit dem Flugzeug gegenüber der Eisenbahn im Mittel auf 20,6 %.

Eine so erhebliche Verkürzung des Reiseweges ist nicht nur für die Reisezeit, sondern auch für die Betriebskosten eines Verkehrsmittels von großer Bedeutung und bringt dem Flugzeug mithin einen grundsätzlich großen Vorteil. Dieser Gesichtspunkt wirkt sich naturgemäß gerade dann besonders vorteilhaft aus, wenn große neue Siedlungsgebiete (Wirtschaftsgebiete) wie z. B. in Afrika, Asien, Australien dem Verkehr erschlossen werden sollen.

In welchem Verhältnis stehen Schiffsweg und Luftweg?

Hat der Überseedampfer erst den weiten Ozean erreicht, so nimmt er meist geraden Kurs auf sein Ziel jenseits des Meeres. Deshalb sind Schiffsstrecken wie z. B. die Nordatlantikfahrt von Cherbourg bis New York oder die Pazifikfahrt Vancouver—Jokohama—Hongkong an sich gerade und kurze Verbindungen, und auch vom Flugzeug kaum kürzer zu nehmen.

Wesentlich kürzer ist aber der Luftweg, wenn der Dampfer Länder oder Erdteile umfahren muß, wie an einigen Beispielen aufgezeigt sei:

Bei der Fahrt Amsterdam—Alexandrien werden auf dem Schiffsweg an der westeuropäischen Küste entlang, dann durch das Mittelmeer rund 8000 km zurückgelegt. An reiner Fahrzeit (ohne Zwischenaufenthalte) sind bei ununterbrochener Fahrt mit 50 Stkm rd. 6¾ Tage Fahrzeit erforderlich. Bei der Fluglinie Amsterdam—Halle/Leipzig—Budapest—Athen—Rhodos—Alexandrien beträgt der

Luftweg 3421 km. Er ist also an sich schon um 57 % kürzer als der Schiffsweg. Die Flugzeit beträgt (6⁰⁰ ab Amsterdam, 17¹⁵ an Athen; 5⁴⁵ ab Athen, 10⁰⁰ Alexandrien) 28 Stunden, d. h. 1¼ Tag einschl. eines mehr als zehnstündigen Übernachtungsaufenthaltes in Athen. Wenn dieser Flugweg nicht ein Teilstück der nach Hinterindien führenden Fluglinie Amsterdam—Alexandrien—Bandoeng und in diesen Fahrplan eingespannt wäre, könnte Alexandrien von Amsterdam aus sogar in einem Tage in 18stündigem Fluge erreicht werden.

Der Seeweg von London nach Bandoeng (Hinterindien) ist bei der Fahrt an der westeuropäischen Küste entlang, durch das Mittelmeer, Rote Meer und den Indischen Ozean rund 19 000 km lang. Der Luftweg London—Amsterdam—Athen—Bagdad—Calcutta—Singapore—Batavia—Bandoeng beträgt 14 500 km. Er ist demnach um rund 24 % kürzer, obwohl auch die Fluglinie durch das Anfliegen der verschiedensten Flughäfen, namentlich in Indien, nicht den geraden und kürzesten Luftweg verfolgt. Die Luftreise erfordert trotz sechsmaliger Übernachtungsaufenthalte von je rd. 12 Stunden Dauer nur 6½ Tage. Die Seefahrt dauert etwa 24 Tage.

Diese Beispiele mögen genügen, um darzulegen, daß neben der gegenüber Eisenbahn und Seeschiff bedeutend höheren Geschwindigkeit des Flugzeuges auch der in vielen Reisebeziehungen erheblich kürzere Luftweg für die weitaus kürzere Reisezeit im Flugzeug mitbestimmend ist.

3. Hohe Reisegeschwindigkeit

Zum Unterschied von der höchsten Fahrgeschwindigkeit, die ein Verkehrsmittel erzielt und der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit, die es im Hinblick auf die Geschwindigkeitsbeschränkungen infolge der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse und Gestaltung der Erdoberfläche zurücklegt, errechnet man die Reisegeschwindigkeit durch Teilung der Reisezeit (Ankunftszeit weniger Abfahrzeit) durch die Zahl der zurückgelegten Kilometer.

Die Reisegeschwindigkeit liegt bei den erdgebundenen Verkehrsmitteln i. a. nicht unerheblich unter der höchsten Fahrgeschwindigkeit, weil Zahl und Dauer der Aufenthalte bei den Zwischenhaltestellen, der höhere Zeitbedarf für Anfahren und Halten, schließlich auch der Zeitverbrauch für Geschwindigkeitsverminderung infolge Steigungen, Krümmungen und dergl. auf dem Fahrweg von großem Einfluß sind.

Ohne weiteres läßt sich feststellen, daß das Flugzeug auch eine, von keinem anderen Verkehrsmittel erreichte hohe Reisegeschwindigkeit hat. Bei 16 von Berlin ausgehenden innerdeutschen

Flugverbindungen ergibt sich eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 191 Stkm. Für 17 Flugverbindungen zwischen Deutschland und dem Ausland beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 178 Stkm.

Stellt man den Reisegeschwindigkeiten in den angeführten Flugverbindungen vergleichsweise die Reisezeiten mit Schnellzügen gegenüber, so zeigt sich, daß bei den 16 innerdeutschen Hauptreiseverbindungen von 336 bis 880 km Eisenbahntfernung die Reisegeschwindigkeit durchschnittlich 85 Stkm beträgt, wobei stets die schnellste Verbindungsmöglichkeit (FDt, FD, D) eingesetzt wurde. Bei den 17 von Berlin ausgehenden europäischen Reiseverbindungen, bei denen FDt und FD nur teilweise benutzt werden könnten, beträgt die Reisegeschwindigkeit sogar nur 66 Stkm. Mit seinen hohen Reisegeschwindigkeiten hat das Flugzeug mithin einen zwei- bis drei- bzw. drei- bis vierfachen Vorsprung vor dem Schnellzug.

Der Vorsprung des Flugzeuges vergrößert sich rein rechnerisch noch, wenn man der Ermittlung seiner durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit den längeren Reiseweg der Eisenbahn für diesen Vergleich zugrunde legt, statt den kürzeren Luftweg. Dann stehen den 78 bzw. 57 Stkm beim Schnellzug sogar 225 Stkm beim Flugzeug gegenüber. So kommt der oben besprochene Vorteil des kürzeren Reiseweges beim Flugzeug noch deutlicher zum Ausdruck.

Auch Zahl und Dauer der Zwischenlandungen sind von Einfluß auf die Reisegeschwindigkeit des Flugzeuges. Eine größere Zahl von Verbindungen bis zu 590 km Luftweg (etwa 641 km Eisenbahnweg) werden ohne jede Zwischenlandung befliegen. Bei stark benutzten Flugverbindungen finden i. a. kaum mehr als zwei Zwischenlandungen statt. Selbst auf langen Reisewegen, z. B. Berlin—Athen (1924 km) sind nur fünf Zwischenlandungen vorgesehen. Die Aufenthaltszeiten selber schwanken zwischen 10 bis 25 Min (von Anschlußwartezeiten abgesehen), und sind größer als die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Schnellzüge auf den Unterwegsbahnhöfen.

Wenn man für 20 Flugverbindungen die Reisezeiten in Beziehung zur Länge des Reiseweges setzt, zeigt sich, daß auch beim Flugzeug die Reisegeschwindigkeit mit zunehmender Entfernung sinkt, und daß man bei Landstrecken z. Z. (1938) rechnen kann mit einer Reisegeschwindigkeit

- von 250 bis 200 Stkm bei Flügen bis zu 500 km Länge,
- von 200 bis 180 Stkm bei Flügen zwischen 500 und 1000 km Länge,
- von 180 bis 170 Stkm bei Flügen über 1000 km Länge.

Um die grundsätzlichen Unterschiede beim Flugzeug noch schärfer herauszustellen, sei ein Beispiel über Reisegeschwindigkeiten und Aufenthalte für Schnellzüge der Reichsbahn angeführt.

Bei dem Reiseweg Berlin—Köln 584 km Eisenbahnweg) hält ein normaler D-Zug (z. B.: D 2; Berlin Zoo ab 9³¹; Köln Hbf an 18¹⁵) auf 24 Unterwegsbahnhöfen (Jahr 1938). Die Aufenthaltszeiten betragen zusammen 61 Min. Die Aufenthaltsdauer beträgt im einzelnen 1, 2, 3, 5, 7 Min, in Hannover sogar 18 Min. Auf rund 25 km entfällt somit ein Halt. Rechnet man als Mehrbedarf an Fahrzeit für Bremsen und Anfahren rund 4 Min, so fallen von der gesamten Reisezeit von 8 Std und 45 Min auf Aufenthalte 61 Min sowie 24mal 4 Min = zus. 2 Std 37 Min. Für die eigentliche Fahrzeit zwischen Anfangs- und Endbahnhof bleiben somit 6 Std 7 Min übrig. Der D-Zug würde ohne Aufenthalte eine Reisegeschwindigkeit von 95 Stkm haben. Durch die Aufenthalte sinkt sie auf rd. 67 Stkm.

Bei der Einführung der Fernschnellzüge wurde die Zahl der Aufenthalte wesentlich vermindert, die Aufenthaltsdauer wenn möglich verkürzt, die Reisegeschwindigkeit mithin wesentlich gesteigert. Der FD 22 Berlin—Köln (Berlin Zoo ab 15⁵⁵, Köln Hbf an 22²⁴), hat auf der gleichen Strecke wie D 2 nur 8 Aufenthalte von zus. 19 Min Aufenthaltsdauer. Seine Reisegeschwindigkeit beträgt 90 Stkm. Ohne Aufenthalte würde die Fahrt zwischen Berlin Zoo und Köln Hbf mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von (6 Std 29 Min; 19 + 8 mal 4 = 19 + 32 = 51 Min; 5 Std 38 Min; $584 : 5,64$) = 104 Stkm zurückgelegt werden können.

Mit den Schnelltriebwagen ist die Reisegeschwindigkeit auf der Schiene noch weiter gesteigert worden, allerdings nicht nur durch Beschränkung der Zwischenaufhalte, sondern vornehmlich durch Geschwindigkeitserhöhung. FDt 16 Berlin—Köln (Berlin Zoo ab 19²², Köln Hbf an 0¹⁷) hat eine Reisezeit von 4 Std 55 Min und 6 Aufenthalte von zus. 7 Min Dauer. Bei einer Höchstfahrgeschwindigkeit von 160 bis 170 Stkm ergibt sich eine Reisegeschwindigkeit von 119 Stkm. Ohne die Aufenthalte könnte die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf 127 Stkm steigen. Hierbei ist noch darauf hinzuweisen, daß die Fahrt durch das Rhein.-Westf. Industriegebiet eine verhältnismäßig große Anzahl von Aufenthalten auch beim FDt erforderlich macht.

Im Vergleich mit den hohen Reisegeschwindigkeiten beim Flugzeug läßt sich die Betrachtung über die Reisegeschwindigkeiten beim Eisenbahnzuge wie folgt zusammenfassen:

Mit den in zahlreichen Verbindungen eingesetzten Schnelltriebwagen werden Reisegeschwindigkeiten von rd. 120 Stkm erzielt. Beim Vergleich mit dem Flugzeug wird man überall da, wo solche Verbindungen bestehen, diese Reisezeit und Reisegeschwindigkeit mit den Flugzeiten vergleichen. Die Fernschnellzüge erzielen Reisegeschwindigkeiten von rund 90 Stkm. Die normalen D-Züge ermöglichen auf langen Strecken nur Reisegeschwindigkeiten von 65 bis 70 Stkm. Durchschnittlich fällt ein Zwischenhalt beim D-Zug auf alle 25 bis 35 km, beim FD auf 175 km, beim Fd_t (von Fahrten durch Industrieviere abgesehen) auf 250 km.

Auch beim Schnellzug zeigt sich eine Abnahme der Reisegeschwindigkeit mit zunehmender Entfernung. Es wurden die Reisezeiten für eine größere Zahl von Eisenbahnverbindungen im Inland und mit dem Ausland in Beziehung zu den Entfernungen gesetzt (insgesamt rund 50 Reisewege) und es zeigte sich, daß bis zu 500 km Eisenbahn-Entfernung Reisegeschwindigkeiten von 100 bis 90 Stkm erzielt werden (Einfluß der Fd_t und FD). Zwischen 500 und 1000 km Eisenbahnweg sinkt die Reisegeschwindigkeit von 90 bis 70 Stkm. Zwischen 1000 und 1500 km Eisenbahntfernung sind Reisegeschwindigkeiten zwischen 70 und 60 Stkm üblich. Bei noch größeren Entfernungen sinkt die Reisegeschwindigkeit bis auf 50 Stkm und weniger, wie aus den Angaben über die Reisegeschwindigkeit bei den großen internationalen Verbindungen (Zahlentafel 3) hervorgeht. Ob diese Züge den Namen „Expreßzug“ angesichts der hohen Reisegeschwindigkeit des Flugzeuges noch zu Recht führen?

Zahlentafel 3.

Reiseweg und Reisezeit bei einigen internationalen Eisenbahnverbindungen.

Reiseweg internationaler Züge	Länge km	Reisezeit		Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in Stkm
		Std.	Min	
Warschau-Ostende mit Nord- expreß	1503	20	27	74
London—Arlberg—Wien—Expreß	1786	27	8	65
Orient-(Ostende-Wien) Expreß: Amsterdam—Istanbul	2951	57	43	51
Simplon—Orient Expreß: London—Istanbul	3028	64	25	48
Moskau—London (unter Be- nutzung von Nordexpreß) . . .	3044	49	10	62

Bei der Seeschifffahrt ist der Unterschied zwischen Fahrgeschwindigkeit und Reisegeschwindigkeit nicht so erheblich, weil die Seeschiffe in der Regel auf den Meeren große Strecken ohne Halt zurücklegen, so daß sich die Zahl der Aufenthalte auf der ganzen Fahrt jedenfalls bei den Reiseschnelldampfern nicht erheblich auf die Reisegeschwindigkeit auswirkt. Vergleiche zwischen Reisezeit bei Flugzeug und Seeschiff kann man daher i. a. auf der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit des Seeschiffes (rund 50 Stkm) aufbauen.

4. Wettbewerbsfähige Flugpreise und Reiseausgaben.

Von wesentlichem Einfluß auf die Entwicklung des Flugverkehrs im allgemeinen und auf die Bildung von Neuverkehr und Übernahme von abgewandertem Verkehr im besonderen ist naturgemäß die Höhe des Beförderungspreises.

Zwar finden wir Fluggäste, für die nur die oben behandelte hohe Flug- und Reisegeschwindigkeit ausschlaggebend, die Kostenfrage erst in zweiter Linie von Belang ist. Auf der anderen Seite aber gibt es Reisende, die rechnen, die die Beförderungspreise bei verschiedenen Verkehrsmitteln vergleichen, schließlich das billigste wählen. Soll endlich die Entwicklungsmöglichkeit des Flugzeugverkehrs beurteilt werden, so müssen die Gesamtkosten für die Reise mit den verschiedensten Verkehrsmitteln abgewogen werden. Schließlich will das Flugzeug in der Zukunft auch die weniger zahlungskräftigen Reisenden an sich ziehen.

Hierbei kann es sich aber nicht nur um einen Vergleich der verschiedenen Beförderungspreise handeln. Im Hinblick auf die um ein Mehrfaches geringere Reisezeit im Flugzeug gegenüber Eisenbahn und Schiff muß auch die unterschiedliche Höhe der gesamten Reiseausgaben für Flugpreis bzw. Fahrpreis, Schlafwagen- oder Übernachtungskosten im Gasthaus, sowie für Verpflegung bei der verschiedenen langen Reise verglichen werden.

Bei allen derartigen Vergleichen müßte man, um zu einem objektiven Ergebnis zu kommen, allerdings erst prüfen, ob die in Vergleich gesetzten Beförderungspreise den tatsächlichen Betriebs- bzw. Selbstkosten des Verkehrsmittels entsprechen, oder ob die Beförderungspreise niedriger als die Selbstkosten angeboten werden, weil die den Luftverkehr ausübenden Staaten aus staatspolitischen Gründen Beihilfen leisten. Tatsache ist, daß die Handelsluftfahrt in wohl allen Ländern staatliche Beihilfen erhält. In Deutschland stellte sich das Verhältnis von Eigeneinnahmen zu den Beihilfen nach dem Geschäftsbericht der Deutschen

Lufthansa im Jahre 1938 auf 63,0 : 37,0 %. Unter dem Gesichtspunkt, daß die Luftfahrtgesellschaft mit den Beihilfen gerade bilanziert, würden also die Flugpreise, um die Selbstkosten voll zu decken, etwa doppelt so hoch sein müssen. Derartige Flugpreise würden einen Vergleich des Fahrpreises zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln für den Reisenden naturgemäß auf eine völlig andere Grundlage stellen. Beim Vergleich der Beförderungspreise für Reisen, die sich auf das Ausland erstrecken, wäre ferner festzustellen, ob sich in den Flug- und Eisenbahnfahrpreisen die unterschiedlichen Währungsverhältnisse der einzelnen Staaten auswirken. Dementsprechend wird das Ergebnis des Vergleiches, sowohl objektiv als auch bezüglich der zeitlichen Geltungsdauer zu werten sein.

a) Beförderungspreise.

Nach einer weitverbreiteten Ansicht ist das Reisen im Flugzeug noch teuer. Dies ist vielleicht, aber auch dann nur teilweise, zutreffend, wenn man lediglich die Beförderungspreise selber vergleicht. Für den innerdeutschen Verkehr kann man einen durchschnittlichen Flugpreis von 0,12 RM für den Kilometer errechnen, wenn man den Flugpreis einer Reihe von Luftverbindungen — es wurden 22 zusammengestellt — durch die Länge des Flugweges teilt (z. B. Berlin—Frankfurt a. M., Flugpreis 55 RM, Fluglänge 422 km). Das schließt naturgemäß nicht aus, daß sich bei Einzelbetrachtung von Strecken teils niedere, teils höhere Sätze ergeben. Auch im Flugverkehr mit dem Auslande liegt der für die einzelne Strecke errechnete Kilometersatz teils über, teils unter einem Durchschnittssatz, den jeweiligen Preisabmachungen, Währungsverhältnissen usw. entsprechend.

Bedeutungsvoll ist, daß sich der Flugpreis bei Hin- und Rückreise im Flugzeug für den Rückflug um 20 % ermäßigt. Das kommt einer durchschnittlichen Ermäßigung des Flugpreises um 10 % gleich, so daß sich der obige durchschnittliche Kilometersatz von 0,12 RM auf rund 0,108 RM (10,8 Rpf) ermäßigen würde. Der Rückflugschein muß hierbei spätestens bei Reiseantritt gelöst werden und hat zwei Monate Gültigkeit.

Die Einheitssätze der Eisenbahnfahrpreise betragen (1938):

8,7 Rpf in der 1. Klasse

5,8 „ „ „ 2. „

4,0 „ „ „ 3. „

Rechnet man hierzu noch die nach Zonen festgelegten Schnellzug- und Fernschnellzugszuschläge auf den Kilometer um, wobei die weiteste Zone

(mehr als 300 km) zugrundegelegt sei, so stellen sich die durchschnittlichen Kilometerpreise in Rpf für die 500 km Entfernung wie folgt:

Klasse	Kilometerpreise bei 500 km Entfernung	
	Schnellzüge	Fernschnellzüge
1. Klasse . . .	9,7	10,3
2. Klasse . . .	6,8	7,4
3. Klasse . . .	4,5	4,8

Die kilometrischen Einheitssätze ermäßigen sich bei Reisen über 200 km ganz erheblich, falls die Rückreise frühestens 7 Tage nach der Abfahrt, spätestens nach 2 Monaten angetreten wird. Die Ermäßigung beläuft sich für die ersten 400 km auf 20 %, für weitere 200 km auf 30 %, für weitere 200 km auf 40 %, für weitere 200 km auf 50 % und für alle weiteren Entfernungen — also über 1000 km — auf 60 %. Diese Fahrpreisermäßigung, die die sogen. Urlaubskarte bietet, ist mithin für die Kostenvergleiche zwischen Flugzeug und Eisenbahn von großer Wichtigkeit.

Wenn man zunächst alle möglichen Fahrpreisermäßigungen außer acht läßt und Flugpreise und Eisenbahnfahrpreise für einige Entfernungen vergleicht, so muß man davon ausgehen, daß i. a. der Reisende, der das Flugzeug benutzt, bei einer Fahrt mit der Eisenbahn die 2. Wagenklasse und, soweit solche Verbindungen vorhanden, die Fernschnellzüge und Schnelltriebwagen benutzen würde.

Wenn man nun für gängige Flugverbindungen in der 250- bis 300-km-Luftwegzone die festgesetzten Flugpreise und Eisenbahnfahrpreise vergleicht (Zahlentafel 4), so zeigt sich, daß infolge Staffelung und Abrundung der Flugpreise die Fahrpreise für den Fernschnellzug

Zahlentafel 4.

Vergleich von Beförderungspreisen für den Eisenbahn- und Luftweg.

Reiseweg	Entfernung in km		Beförderungspreis in RM				
	Flugzeug	Eisenbahn	Flugzeug		Eisenbahn FD 2. Kl.		
			H	HR ¹	H	HR ¹	HR Ur ²
Berlin—Hannover	254	256	25	45	21	42	36
Berlin—Hamburg	263	290	25	45	23	46	39
Berlin—Breslau	289	336	30	54	28	55	48
Berlin—Bremen	324	339	30	54	28	56	48

¹ Hin- und Rückreise.

² Hin- und Rückreise mit Urlaubskarte.

2. Kl. so unwesentlich unter den Flugpreisen liegen, daß der Preisunterschied keine Rolle mehr für den Reisenden spielt, der sein Reiseziel in $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Stunden mit dem Flugzeug statt in $2\frac{1}{2}$ bis 3 Stunden mit dem FD erreichen kann und auf die kürzere Reisezeit Wert legt.

Wird die Hin- und Rückreise im Flugzeug mit Rückflugschein durchgeführt und wird die Rückreise vor dem siebenten Tage nach der Hinfahrt angetreten — was bei geschäftlichen Reisen wohl meistens der Fall ist —, so liegen die Eisenbahnfahrpreise wegen der bereits wirksamen Flugpreisermäßigung sogar etwas über den Flugpreisen (ausgenommen Beispiel Berlin—Hannover). Erst wenn eine Fahrpreisermäßigung für die Rückreise durch Benutzung einer Urlaubskarte der Reichsbahn ausgenutzt werden kann, sind die Eisenbahnfahrpreise niedriger als die Flugpreise.

Diese Gegenüberstellung in der Zahlentafel 4 zeigt also, daß die angebotenen Flugpreise in Entfernungen zwischen 250 und 300 km Luftweg etwa gleich hoch mit den Eisenbahnfahrpreisen 2. Kl. FD-Zug liegen, daß sie sich sogar, falls baldige Rückreise erforderlich ist, beim Flugzeug niedriger stellen als die Eisenbahnfahrpreise.

Werden die Flug- und Eisenbahnfahrpreise für einige gängige Verkehrsbeziehungen von 500 bis 600 km Entfernung gegenübergestellt, wie dies in der Zahlentafel 5 geschehen ist, so zeigt sich, daß die Eisenbahnfahrpreise für die einfache Reise in der 2. Kl. um 30 bis 35 %, für die Hin- und Rückreise um 20 bis 25 %, bei Benutzung von Urlaubskarten um 35 bis 45 % unter den Flugpreisen liegen.

Zahlentafel 5.

Vergleich von Beförderungspreisen für den Eisenbahn- und Luftweg.

Reiseweg	Entfernung in km		Beförderungspreis in RM				
			Flugzeug		Eisenbahn FD 2. Kl.		
	Flugzeug	Eisenbahn	H	HR ¹	H	HR ¹	HR Url ²
Berlin—Düsseldorf	485	543	58	104	40	79	65
Berlin—Frankfurt/M. . . .	422	539	55	99	39	79	64
Berlin—Karlsruhe	555	685	71	128	48	96	73
Berlin—Köln	483	584	60	108	42	83	68
Berlin—München	504	653	70	126	46	92	73
Berlin—Stuttgart	527	652	70	126	46	92	73

¹ Hin- und Rückreise.² Hin- und Rückreise mit Urlaubskarte.

Erwähnt sei hier noch, daß die Eisenbahnfahrpreise 1. Kl. (einschließlich D- und FD-Zuschlag) bei den obigen Beispielen nur etwas niedriger sind (2 bis 5 %) als die Flugpreise bei einfacher Fahrt, zum Teil gleich hoch sind. Bei Hin- und Rückreise stellen sich die Eisenbahnfahrpreise (keine Urlaubskarte) demgemäß etwas höher als die ermäßigten Flugpreise.

Die Eisenbahnfahrt in der 3. Wagenklasse ist naturgemäß erheblich billiger als der Flugpreis (55 bis 60 %).

b) Reiseausgaben.

Zu den Ausgaben, die für eine Reise entstehen, gehören nicht nur die reinen Fahr- bzw. Flugpreise. Da die unterschiedliche Reisegeschwindigkeit der Verkehrsmittel von erheblichem Einfluß auf die Reisedauer ist, müssen auch die Mehrausgaben für Verpflegung und Übernachtungen während der Reise berücksichtigt werden.

Unter dem Begriff „Reiseausgaben“ sollen daher im folgenden die Fahrkosten und Nebenausgaben während der Reise zusammengefaßt werden.

Für die Übernachtung im Schlafwagen werden die durch den Tarif bekanntgegebenen Bettkartenpreise, für die Übernachtung im Gasthaus 9 RM eingesetzt, zuzüglich Trinkgelder für kleinere Dienstleistungen. Es wird davon ausgegangen, daß der häufig reisende Verkehrsgast längere Reisen mit Schlafgelegenheit (Schlafwagen, Gasthaus) ausführt. Nachtfahrten im Eisenbahnabteil ohne besondere Schlafgelegenheit werden i. a. nur bei nicht geschäftlichen Reisen (Erholung, Besuch, Sport) in Kauf genommen. An Ausgaben für Verpflegung werden eingesetzt: 2 RM für Frühstück (auch bei sehr früher Abreise), je 4 RM für Mittags- und Abendmahlzeiten.

Eintagsreisen.

Die Reiseausgaben bleiben niedrig, wenn Hin- und Rückreise möglichst an einem Tage ausgeführt werden. Das ist bei nahen Reisezielen ohne weiteres möglich. Die Möglichkeit nimmt aber mit der Länge des Reiseweges ab. Mit der Eisenbahn kann i. a. eine Reise bis zu 250 km Reiseweg noch an einem Tage hin und zurück ausgeführt werden, wenn am Reiseziel genügend Zeit für die Erledigung der Geschäfte zur Verfügung stehen soll.

Durch die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges ist es möglich, auch bei Reisen nach weiter entfernt liegenden Zielen, Hin- und Rück-

reise am gleichen Tage auszuführen. Auch die Reichsbahn hat durch die Einführung der Schnelltriebwagenverbindungen dieser Möglichkeit Rechnung getragen. Als Beispiel hierfür die Geschäftsverbindung zwischen den großen Wirtschaftsplätzen Köln und Berlin (584 km Eisenbahnweg, 483 km Luftweg). Mit den Schnellzügen und Fernschnellzügen läßt sich Hin- und Rückreise zwischen Köln und Berlin bei je $7\frac{1}{2}$ bzw. $6\frac{1}{2}$ Stunden Fahrzeit am selben Tage kaum ausführen, wenn Abfahrt- und Rückkehrzeit in Köln nicht gerade in die ausgesprochenen Stunden der Nachtruhe fallen, sondern in der Zeit von 7 bis 24 Uhr liegen sollen und wenn dann noch in Berlin genügend Zeit für die Erledigung der Geschäfte zur Verfügung stehen soll. Nimmt die Bahnfahrt (ohne die Zeiten für Zu- und Abgang) 15 bzw. 13 Stunden in Anspruch, so bleiben für den Aufenthalt am Reiseziel 17 weniger 15 bzw. 13 = 2 bzw. 4 Stunden übrig. Hiervon gehen noch die Zeiten für Abgang und Wiederzugang zum Bahnhof ab, mögen sie selbst durch die Benutzung von Kraftwagen so weit als möglich abgekürzt werden.

Die Einführung der Schnelltriebwagen hat aber die Möglichkeit, Reisen zwischen weitgelegenen Reisezielen, die zugleich Brennpunkte des Wirtschaftslebens sind, an einem Tage auszuführen, erheblich gesteigert. Die Schnelltriebwagen, z. B. (1938)

Fdt 17	7 ²⁰ Köln Hbf. ab	
	12 ²⁰ Berlin Frdstr. an	Fahrzeit 5 Std (584 km)
Fdt 16	19 ¹¹ Berlin Frdstr. ab	
	0 ¹⁷ Köln Hbf. an	Fahrzeit 5 Std, 6 Min

bieten diese Möglichkeiten. Für die Erledigung der Geschäfte stehen rund sechs Stunden in Berlin zur Verfügung, in denen, namentlich unter Verwendung eines Kraftwagens, vieles erledigt werden kann. Diese Zeit reicht auch aus, um größere Konferenzen durchzuführen. Die Schnelltriebwagenverbindungen ermöglichen auch, daß leitende Stellen in Berlin, gleich ob behördlicher oder kaufmännischer Art, ihre Bezirksleiter aus den Großstädten, wie Köln, Frankfurt a. M., München, Düsseldorf, Essen, Stuttgart, Nürnberg, Hamburg, Breslau usw. zu gemeinschaftlichen Besprechungen von etwa fünf Stunden Dauer in Berlin haben können, ohne daß mehr wie ein Reisetag aufgewandt oder eine Nachtfahrt in Anspruch genommen werden muß. Dabei kann die Fahrzeit im Fdt von den Reisenden noch zur Arbeit ausgenutzt werden.

Mit dem Flugzeug lassen sich derartige Reisen naturgemäß noch schneller durchführen, so daß für die geschäftliche Tätigkeit am Reiseziel noch mehr Zeit zur Verfügung steht.

Nach dem Sommerflugplan 1937 würden sich die obengenannten Reisen wie folgt ausführen lassen:

7 ⁰⁰ Köln ab (über Dortmund)	7 ²⁰ Köln ab (über Essen)	Flugdauer 2 Std 35 Min bzw. 2 Std 25 Min
9 ³⁵ Berlin an;	9 ⁴⁵ Berlin an;	
16 ⁰⁰ Berlin ab (ohne Halt)	18 ²⁵ Berlin ab (über Dortmund)	Flugdauer 2 Std 25 Min bzw. 2 Std 50 Min
18 ²⁵ Köln an;	21 ¹⁵ Köln an.	

Diese kurzen Flugzeiten führen dazu, daß fast der ganze Tag für die Erledigung der Geschäfte zur Verfügung steht und daß die Reisezeit fast überhaupt keine ausschlaggebende Bedeutung mehr hat. Durch die zu erwartende weitere Steigerung der Fluggeschwindigkeit, durch das Anbieten noch häufigerer Fluggelegenheiten, die namentlich in den Früh- und Abendstunden liegen, kann es tatsächlich dahin kommen, daß zwischen den großen Brennpunkten des wirtschaftlichen und politischen Lebens die Überwindung des Raumes für Eintagesreisen keine Rolle mehr spielt.

Zwei Gesichtspunkte sind allerdings hierbei zu berücksichtigen: die Notwendigkeit solcher Geschäftsreisen und die dafür entstehenden Kosten. Ob schon heute ein großes Bedürfnis für solche Eintagesfahrten besteht, mag vielleicht noch bezweifelt werden, da auf große Entfernungen meistens mehrere zu erledigende Geschäfte zusammengefaßt werden und die Reise ausgedehnt wird. Nicht zu vergessen ist auch, daß für den schnellen Gedankenaustausch Nachrichtenmittel, vor allem Fernsprecher, zur Verfügung stehen. Jedenfalls werden diese Eintagesreisen auf einen kleinen Benutzerkreis (Geschäftsreisende, Politiker) zunächst beschränkt bleiben. Im übrigen ist Wert und Bedeutung der geschäftlichen Angelegenheit ausschlaggebend. Trotzdem ist der Kostenvergleich wertvoll.

Der Eisenbahnfahrpreis für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage beträgt:

	2. Kl.	1. Kl.
Strecke Köln—Berlin im D-Zug . . .	77,20 RM	112,— RM
im FD-Zug . . .	83,20 „	118,— „
im FDt-Zug . . .	83,20 „	— „

Der Flugpreis für Hin- und Rückfahrt (am gleichen Tage) beträgt bei der Berücksichtigung der Rückflugermäßigung von 20 %

$$\text{Flugstrecke Köln—Berlin } 60 + (60 - 20\%) = 108 \text{ RM.}$$

Vorausgesetzt, daß es schon wichtige Geschäfte sind, deren Erledigung einen Beförderungspreis von rund 100 RM rechtfertigt, wird man bei einem Vergleich zwischen Eisenbahn und Flugzeug auch die Mehr-

kosten des Flugzeuges in Höhe von 25 RM (108 gegen 83 RM) in Kauf nehmen, wenn sich die Aufenthaltszeit in Berlin für die Erledigung der Geschäfte von rund 6 auf 10 bis 11 Stunden steigern läßt.

Muß für die Erledigung der Geschäfte am Reiseziel ein längerer Aufenthalt zur Verfügung stehen (etwa von 10 bis 18 Uhr), so müssen Hin- und Rückfahrt mit der Eisenbahn in der Nacht oder am Tage vorher bzw. nachher ausgeführt werden.

Dann sind aber die Reisenebenkosten erheblich höher als bei einer Eintagesreise unter Benutzung des Flugzeuges. Die Reise Berlin—Köln würde sich mit dem Flugzeug so gestalten:

Hinreise Berlin ab 6⁵⁵, Köln an 9³⁵, Rückreise 18²⁵ Köln ab, Berlin an 21²⁰, Hin- und Rückreise am gleichen Tage. Flugzeit auf der Hinreise 2 Std 40 Min. Flugweg einfach 483 km. Flugpreis einfach 60 RM; hin und zurück 108 RM. Reiseausgaben einschl. Frühstück, Mittagessen, Abendessen (108 + 10) = 118 RM.

Mit der Eisenbahn: Hinreise abends mit Schlafwagen im Schnellzug, am nächsten Morgen Ankunft in Köln. Rückreise abends mit Schlafwagen im Schnellzug, Rückkehr am folgenden Morgen in Berlin. Fahrpreis der einfachen Fahrt einschl. D-Zuschlag:

1. Klasse 56,00 RM
2. Klasse 38,00 RM.

Bettkarte einfach:

1. Klasse 25,00 RM
2. Klasse 12,50 RM.

Trinkgelder je 2 bzw. 1 RM. Nebenkosten: je einmal Frühstück, Mittag- und Abendessen. Reiseausgaben in der

1. Wagenklasse $(56 + 2 + 25) \times 2 + 10 =$ zusammen 176,00 RM

2. Wagenklasse $(38,00 + 1 + 12,50) \times 2 + 10 =$ zusammen 114,20 „

Soll die Reise ohne Übernachtung im Zuge ausgeführt werden, so wird der Fdt Berlin Frd ab 19¹¹ benutzt. Rückreise am übernächsten Tage 7²⁰ ab Köln, Berlin an 12³⁰. Die Nebenkosten für Verpflegung und Übernachtung betragen 30 RM. Die Reiseausgaben stellen sich auf

$(38,00 + 3) \times 2 + 30 =$ zusammen 113,20 RM.

Bei der Eisenbahnfahrt (2. Kl.) (Hin- und Rückfahrt im Schlafwagen oder zweimalige Übernachtung im Gasthaus) liegen die Reiseausgaben etwa gleich hoch, wie die Reiseausgaben bei Benutzung des Flugzeuges.

Die Reiseausgaben bei Eisenbahnfahrt 1. Kl. und Schlafwagenbett 1. Kl. (wobei erst die vollen Annehmlichkeiten, die im Einzelzimmer des Gasthauses vorhanden sind), sind rund einhalbmal höher als die Reiseausgaben im Flugzeug.

Bei der Benutzung der 3. Wagenklasse des Schnellzuges bleiben die Reiseausgaben für die Eisenbahnfahrt erheblich unter denen des Flugzeuges (Fahrkosten: 51,40 RM, Nebenkosten 30,— RM; Reiseausgaben 81,40 RM; Reiseausgaben beim Flugzeug 118 RM).

Als Vergleichsbeispiel für eine größere, nach dem Ausland führende Reise sei die Reise Berlin—Rom und zurück betrachtet.

Mit dem Flugzeug:

Ab Berlin 11¹⁵, Rom an 18¹⁰; Flugzeit 7 Stunden. Rückreise: Rom ab 8⁴⁰, Berlin an 15⁵⁰ Uhr. Flugweg in jeder Richtung 1348 km. Flugpreis: einfach 130 RM, hin und zurück 234 RM. An zu vergleichenden Reisenebenkosten seien 8 RM für die Mittagmahlzeiten in beiden Richtungen eingesetzt. Gesamte Reiseausgaben $(234 + 8) = 242$ RM.

Mit der Eisenbahn:

Ab Berlin 16³⁰, Rom an am nächsten Tage 15²⁰. Reisedauer 22 Std. 40 Min. Einfacher Fahrweg (über Brenner) 1671 km. Einfache Fahrpreise: 1. Kl. 131,90 RM, 2. Kl. 92,40 RM. Schlafwagenbett: 1. Kl. 57 RM, 2. Kl. 42 RM. Nebenkosten: Trinkgeld (4 bzw. 3 RM), zu vergleichende Verpflegungskosten auf der Reise: je ein Abendessen, ein Frühstück, ein Mittagessen.

Reiseausgaben:

Für die 1. Klasse

$$(131,90 + 57 + 4 + 10) \times 2 = \text{zusammen } 405,80 \text{ RM,}$$

für die 2. Klasse

$$(92,40 + 42 + 3 + 10) \times 2 = \text{zusammen } 294,80 \text{ RM.}$$

Bei der Eisenbahnreise ohne Nachtfahrt (Berlin ab 17⁰⁶, Rom an 15²⁰ am übernächsten Tage) würden in der 2. Kl. 38 RM Nebenausgaben entstehen. Die Reiseausgaben würden sich auf $(92,40 + 38) \times 2 = 260,80$ RM stellen.

Nimmt man an, daß bei einer solch großen Reise die Fahrt im Schnellzug in der 2. Wagenklasse mit Schlafwagenbett als eine notwendige Bequemlichkeit in Anspruch genommen werden kann, und daß für den häufig reisenden, berufstätigen Menschen Nachtfahrten im Eisenbahnabteil (ohne Schlafwagenbett) ausscheiden, so stellt sich die Reise im Flugzeug billiger als die Schnellzugfahrt 2. Kl. (242 RM bzw. 261 RM gegen 295 RM).

Bei diesem Beispiel ist aber auch auf die Fahrpreismäßigungen hinzuweisen, die bei einer längeren Ausdehnung der Reise gewährt werden. Werden für die Fahrt in Deutschland die Bedingungen der Urlaubskarte erfüllt und in Italien wenigstens 7 Übernachtungen vor-

genommen, so betragen die Fahrtkosten für die 2. Wagenklasse für die Hin- und Rückreise (1937) rund 140 RM, die Reiseausgaben mithin bei Schlafwagenbenutzung 250 RM, bei Übernachtung im Gasthaus 216 RM. Bei längerer Reise liegen also die Reiseausgaben der Eisenbahnfahrt bei Schlafwagenbenutzung etwa gleich hoch mit dem Flugzeug, bei Übernachtung im Gasthaus etwa 10 % darunter.

Betrachten wir als Beispiel für einen noch weiteren Weg die Reise

Berlin—Athen und zurück.

Mit dem Flugzeug:

Berlin ab 7⁰⁰, Athen an 18⁴⁵ (17⁴⁵); Flugzeit 10 Std 45 Min, Rückreise Athen ab 5⁵⁰ (6⁵⁰), Berlin an 16⁰⁵. Für Hin- und Rückreise ist jeweils nur ein Tag erforderlich. Einfacher Flugweg 2093 km. Flugpreis: einfach 223 RM, hin und zurück 401,40 RM. An Reisenebenkosten seien in jeder Richtung angesetzt 2 RM für Frühstück (früher Abflug), 4 RM für Mittagessen. Gesamte Reiseausgaben $401,40 + 2 \times 6 =$ zusammen 413,40 RM.

Mit der Eisenbahn:

Berlin Abh. ab 20¹⁰ (z. B. Sonntags), Athen an 23¹⁷ (Dienstags). Fahrzeit 51 Stunden 7 Min. Länge des Eisenbahnweges: einfach 2618 km. Fahrpreis 1. Kl. 159,50 RM; 2. Kl. 115,40 RM. Schlafwagenbett 1. Kl. 96,— RM; 2. Kl. 70,— RM in jeder Richtung. Reisenebenkosten bei Hin- und Rückreise je 24,— RM für 1 Frühstück, 2 Mittag- und 2 Abendmahlzeiten im Speisewagen, außerdem 4,— RM Trinkgelder. Die Hin- und Rückreise verursacht demgemäß Reiseausgaben in Höhe von $(159,50 + 96,— + 20,— + 4,—) \times 2 = 559,—$ RM in der 1. Kl. und $(115,40 + 70,— + 20,— + 4,—) \times 2 = 418,80$ RM in der 2. Kl.

Soll die Eisenbahnreise ohne Nachtfahrt durchgeführt werden, so sind 4 volle Reisetage mit Fahrten zwischen 7⁰⁰ und 23⁰⁰ erforderlich. In diesem Falle können als Reisenebenkosten für Verpflegung und Übernachtung 65,— RM für jede Fahrt gerechnet werden. Die Reiseausgaben stellen sich auf $(159,50 + 65,—) \times 2 = 449,—$ RM in der 1. Kl. und $(115,40 + 65,0) \times 2 = 360,80$ RM in der 2. Kl.

Aus diesem Beispiel geht hervor, daß die Reise im Flugzeug mit 413,— RM noch etwas billiger ist, als die Reise mit Eisenbahn in der 2. Wagenklasse mit Schlafwagenbett (419,— RM). Die Verkürzung der Reisezeit von 51 Stunden auf noch nicht 11 Stunden kommt dem Reisenden außerdem zugute. Eine zweitägige Besprechung in Athen erfordert bei Benutzung des Flugzeuges 2, des Schnellzuges wenigstens 4 Reisetage.

Aus diesen Beispielen und Rechnungsvergleichen über die Beförderungspreise und Reiseausgaben lassen sich eine Reihe von Schluß-

folgerungen ziehen, die für die aufgeworfenen Fragen: Neuverkehr, Verkehrsabwanderung, Verkehrsentwicklung von großer Bedeutung sind.

- aa) Würden die Flugpreise z. Z. entsprechend den Selbstkosten — d. h. ohne staatliche Beihilfen — gestaltet sein und etwa doppelt so hoch liegen, so würden die Eisenbahnfahrpreise so viel niedriger liegen (2. Wagenkl. vergleichsweise), daß selbst unter Einbezug der Reisenebenkosten die Reise im Flugzeug vom Standpunkt der Reiseausgaben aus nicht in Frage käme. Für die Reise im Flugzeug wäre dann nur der Gesichtspunkt der Zeitersparnis ausschlaggebend.
- bb) Das Flugzeug hat durch seine hohe Flug- und Reisegeschwindigkeit die Möglichkeit, geschäftliche Reisen auch auf größere Entfernungen (500 bis 700 km) an einem Tage in Hin- und Rückreise auszuführen, wobei die Hauptgeschäftszeit (10⁰⁰ bis 18⁰⁰) für die Erledigung der Geschäfte zur Verfügung stehen soll, so ungemein erweitert, daß es sich hierdurch sowohl neuen als auch abgewanderten Verkehr schon im Hinblick auf die Zeitersparnis verschaffen kann.
- cc) Die angebotenen Flugpreise sind bei Reisen von 200 bis 300 km Länge, bei denen i. a. keine Reisenebenkosten entstehen, so gestaltet, daß im großen gesehen, die Reise im Fernschnellzug 2. Kl. nur wenig unter dem Flugpreis liegt (5 bis 8 %). Wird Hin- und Rückreise mit dem gleichen Verkehrsmittel vor Ablauf von 7 Tagen ausgeführt, so ist die Reise im Flugzeug etwas billiger als die Eisenbahnfahrt. Erst bei Aufhalten am Reiseziel von über 6 Tagen ist die Eisenbahnfahrt billiger.
- dd) Geht die Reise auf Entfernungen von etwa 500 km, so liegen die Eisenbahnfahrpreise bei einfacher Fahrt um rund 30 %, bei Hin- und Rückreise um rund 25 %, bei Hin- und Rückreise nach 6 Tagen Aufenthalt um rund 40 % unter den Flugpreisen.
- ee) Werden aber die gesamten Reiseausgaben bei längeren Reisen (500 km und mehr) veranschlagt, wenn Hin- und Rückreise zwar mit dem Flugzeug, aber nicht mehr mit der Eisenbahn an einem Tage ausgeführt werden können, so stellen sich die Reiseausgaben mit dem Flugzeug etwa gleich hoch wie mit der Eisenbahn (einschl. Übernachtung im Schlafwagen oder Gasthaus).
- ff) Wenn bei noch weiteren Reisen (z. B. 1500 km, 2000 km) auch der Flug einen erheblichen Teil des Tages in Anspruch nimmt, so daß Hin- und Rückflug nicht mehr am gleichen Tage stattfindet, so sind die Reiseausgaben bei der Eisenbahnfahrt 2. Kl. (einschl. Schlafwagen oder Übernachtung im Gasthaus) meistens höher, als wenn das Flugzeug benutzt wird.

- gg) Wenn sich Beförderungspreis und Reiseausgaben bei einem Kostenvergleich bei der Eisenbahnfahrt niedriger stellen, bleiben immer noch die nicht leicht in Geld ausdrückbaren Zeitgewinne zu berücksichtigen, die durch Verkürzung der Reise entstehen. Nimmt die Reise im Flugzeug nur einen Tag in Anspruch, mit einem anderen Verkehrsmittel dagegen drei Tage, so stehen dem Geschäftsmann zwei volle Arbeitstage mehr zur Verfügung. Geldlich läßt sich dies kaum werten, doch wird dieser Gewinn vom Geschäftsmann in Rechnung gezogen, wenn er sich entschließt, den höheren Preis für den Luftweg aufzuwenden. Reisende, deren berufliche Arbeit im wesentlichen den Einsatz der eigenen Person erfordert, z.B. der Arzt mit Sprechstundenpraxis und Krankenbesuchen, werden jeden verlorenen Arbeitstag nach dem Ausfall von Verdienst (Wegfall der Sprechstunden, Wegfall der Arbeitsmöglichkeit) werten.

5. Regelmäßigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit anderen Verkehrsmitteln nicht nachstehend.

Was Regelmäßigkeit und Sicherheit des Flugzeugverkehrs anbelangt, so kann man bei dem mit dieser Untersuchung angestellten technisch-wirtschaftlichen Vergleich von gleicher Regelmäßigkeit und Sicherheit der zum Vergleich gestellten Verkehrsmittel ausgehen, zumal die Staatsführung diese Regelmäßigkeit und Sicherheit überwacht und unangesehen fördert.

Nach dem Geschäftsbericht der Deutschen Lufthansa für 1935 betrug die Regelmäßigkeit der Flugdurchführung in den Wintermonaten 1935 95,8 %, im Sommer 98,7 %. Auf 1 Mio Flugkilometer im Planverkehr bezogen, hat die Zahl der unvorhergesehenen Landungen außerhalb der Flugplätze von 8,8 i. J. 1931 auf 2,4 Landungen i. J. 1935 abgenommen. Im Jahre 1935 hatte die Lufthansa nur einen Flugzeugunfall mit Fluggastschaden zu verzeichnen.

Bezüglich Bequemlichkeit: Für den gesunden Menschen ist der Flug weder unbequem noch gesundheitsstörend, noch sonst von nachteiligen Folgen begleitet. Technik des Flugzeugbaues und Flugpreis ermöglichen eine bequeme Unterbringung des Fahrgastes. Die Einrichtung von Schlafkabinen ist von der Flugdauer abhängig, z. B. auf transkontinentalen Flugstrecken in Nordamerika eingeführt. Für Erfrischung und Verpflegung des Fluggastes ist ausreichend gesorgt. Unterschiede in der Bequemlichkeit der verglichenen oder zu vergleichenden Verkehrsmittel — Flugzeug, Eisenbahn, Seeschiff, auch Kraftwagen — können daher bei dieser Untersuchung nicht geltend gemacht werden. Eine Wahl

unter den in Frage kommenden Verkehrsmitteln aus irgendwelchen Gründen der Bequemlichkeit, auch Annehmlichkeit, z. B. größere Bewegungsmöglichkeit im FD-Zug und im Abteil des Schlafwagens, erfrischende Wirkung einer Seereise, Reiz und landschaftlicher Genuß einer Flugreise, sind als persönliche Gesichtspunkte zu bewerten. Wer im Reisen überhaupt eine Unbequemlichkeit empfindet, hat sie im Flugzeug am kürzesten zu ertragen.

II. Neuverkehr und Verkehrsabwanderung im Luftreiseverkehr.

1. Umfang des Flug-Reiseverkehrs.

Im Weltluftverkehr wurden in den wichtigsten Ländern der Welt rd. 2,2 Mio Fluggäste von Luftverkehrsgesellschaften im Jahre 1936 befördert. Die Zahl der Fluggäste hat sich allein in den sechs Jahren 1931 bis 1936 mehr als verdoppelt, wie aus den folgenden Zahlen¹ hervorgeht.

Jahr	Fluggäste	Jahr	Fluggäste
1931	880 559	1934	1 245 395
1932	950 130	1935	1 713 733
1933	1 091 721	1936	2 176 225

Diese Zahlen beziehen sich auf den planmäßigen Linienverkehr der nationalen Luftverkehrsgesellschaften einschl. der im Ausland befliegenen Strecken. Die Zahlen geben kein lückenloses Bild, da für einzelne Länder Angaben aus den letzten Jahren fehlen (Rußland, Japan, Canada). 1937 dürfte die Zahl der Fluggäste über rd. 2,2 Mio liegen, wenn man die fehlenden Länder nach den Vorjahren zuschätzt.

Die Entwicklung des Luftverkehrs in einigen größeren Ländern geht aus der Zahlentafel 6 hervor.

Im Deutschen Reich hat sich die Zahl der Fluggäste von 1931 bis 1937 mehr als verdreifacht.

In Europa sind das Deutsche Reich, Großbritannien, Frankreich, die Niederlande und Italien die Länder mit dem umfangreichsten Luftverkehr.

Auf diese fünf Länder fallen rd. 80 % des Luftverkehrs europäischer Länder (ohne Rußland). Der Luftverkehr der europäischen Luftverkehrsgesellschaften (in Europa, sowie zwischen Europa und anderen Erdteilen) zusammen ist noch nicht ganz so groß wie derjenige der Vereinigten Staaten von Nordamerika (1936).

Diese Zahlen mögen für die Kenntlichmachung des Trends in der Entwicklung des Luft-Reiseverkehrs genügen.

¹ „Die Entwicklung des Weltluftverkehrs“, Wirtschaft und Statistik, 1937, Heft 12, und Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches.

Zahlentafel 6.

Entwicklung des Luftreiseverkehrs in größeren Ländern.

J a h r	Im Luftverkehr in wichtigen Ländern ¹ beförderte Personen						
	Italien	Niederlande	Frankreich	Großbritannien	Deutsches Reich	Europäische Länder ohne Rußland	Vereinigte Staaten von Nordamerika
1931	33 650	13 122	34 238	23 800	98 167	279 769	522 345
1932	43 300	15 779	36 792	48 200	98 489	316 964	540 681
1933	43 126	33 302	51 110	79 100	123 036	424 940	568 940
1934	40 930	59 692	50 019	135 100	165 846	575 354	561 370
1935	57 321	60 035	61 576	200 000	209 875	745 154	860 761
1936	64 340	64 607	66 670	236 300	286 311	901 575	1 147 969
1937	113 743		89 076	244 400	323 101		1 267 580

¹ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

2. Neuverkehr beim Flugzeug.

Bei der Betrachtung des Reise-, Güter- und Nachrichtenverkehrs mit Flugzeugen wird man unumstritten als **Neuverkehr** bezeichnen können:

den Verkehr mit Flugzeugen dann, wenn andere Fernverkehrsmittel aus geographischen, kostenmäßigen oder technischen Gründen nicht vorhanden sind.

Wo aber andere Fernverkehrsmittel an sich vorhanden oder eingesetzt sind und die Beförderung von ihnen durchgeführt werden könnte, kann als **Neuverkehr** nur derjenige Verkehr bezeichnet werden (Personen, Güter, Nachrichten), der wegen der geringeren Geschwindigkeit bei anderen Verkehrsmitteln nie entstanden wäre und erst durch die besonderen Eigenschaften des Flugzeuges, insbesondere seine hohe Reisegeschwindigkeit, möglich geworden ist.

Daneben ist auch eine Art von neuem Verkehr entstanden, der nicht gerade der Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten dient, wie der Rundflug, Sportflug, Werbeflug usw. Auch dies ist unbedingt als **Neuverkehr** zu werten.

a) Aufschließung von Gebieten durch das Flugzeug.

Als reinen **Neuverkehr** wird man Flugzeugverkehr dann bezeichnen können, wenn das Flugzeug als alleiniges Fernverkehrsmittel innerhalb großer Länder oder großer Arbeits-, Verkehrs- und Wirtschaftsgebiete eingesetzt wird, in denen neben den Nahverkehrsmitteln (Fuhrwerke, Kleinschiffahrt auf den Flüssen, Straßenbahnen in den Städten

und etwa vorhandene Stichbahnen, jedenfalls Eisenbahnen von örtlicher Bedeutung ohne ausgesprochene Verkehrsnetze) Fernverkehrsmittel für den durchgehenden Verkehr überhaupt nicht oder nur in unvollkommenem Umfange vorhanden sind. Mangels großer Durchgangsstraßen mag in solchen Fällen auch der Kraftwagen (Reisewagen, Lastwagen) nur beschränkt einsatzfähig sein.

Einen derartigen Mangel an Fernverkehrsmitteln können wir uns denken in den verkehrlich noch wenig aufgeschlossenen Erdteilen Afrika, Asien, Australien, aber auch in den großen Verkehrsräumen Amerikas. In diesem Falle kann durch das Flugzeug ein Fernverkehr für Reisende, Post, hochwertige und eilige Güter hergestellt werden, wenn durch politische oder wirtschaftliche Entwicklungen das Bedürfnis hierzu aufkommt, insbesondere wenn es sich sogar ganz plötzlich ergibt. Ein auf dem Flugzeug aufgebautes Fernverkehrsnetz kann auch durchaus von der Kostenseite her zweckmäßig sein.

Diese Verhältnisse treffen naturgemäß für Deutschland, das mit hochentwickelten Verkehrswegen überzogen ist, wahrscheinlich überhaupt nicht zu, ebenso für die meisten Länder des europäischen Erdteils mit seinem alle Staaten umfassenden Eisenbahnnetz und seinem hochentwickelten Straßenwesen.

Um so mehr ist dies außerhalb des europäischen Festlandes und insbesondere in anderen Erdteilen der Fall, wie an nur einigen Beispielen gezeigt sei:

Die Jagd- und Minengebiete Alaskas und Kanadas waren bislang nur durch wochenlange Schlittenreisen zugänglich. Als im Jahre 1937 im Gebiet um Yellow-Knife (Nordwest-Kanada), einem menschenleeren, unwirtlichen Land hart am nördlichen Polarkreis, große Goldadern entdeckt und Bergwerksgesellschaften gebildet wurden, konnte das gesamte Verkehrsbedürfnis des neuen Verkehrszieles mit Flugzeugen befriedigt werden. Aus aller Welt strömen Abenteurer, Ingenieure, Glücksucher und Arbeiter in das Gebiet um Yellow-Knife. Neue Städte wachsen hier über dem goldhaltigen Boden. Den Personenverkehr hin und her bewältigt das Flugzeug, wobei die kurze Luftreise auch wesentlich billiger ist, als die wochenlange Fahrt mit dem Kanu oder Hundegespann. Der fliegende Zahnarzt behandelt die neuen Siedler. Mit der nächsten Maschine fliegt er weiter. Proviantflugzeuge versorgen die neuen menschlichen Siedlungen. Auf dem Luftwege wird das gewonnene Gold abgesetzt. Das Flugzeug ist hier das alleinige Verkehrsmittel, das einen beachtlichen Neuverkehr geschaffen hat.

Island, die unmittelbar südlich vom Polarkreis liegende, von rund 100 000 Einwohnern bewohnte Insel, ist ganz eisenbahnlos. Außer

einer Kleinbahn für die Beförderung von Steinen sind keine Eisenbahnschienen verlegt. Das Innere der Insel, die ungefähr ein Fünftel der Fläche des Deutschen Reiches (Altreich) besitzt, ist fast menschenleer. Island hat acht Städte. Reykjavik, die Hauptstadt und größte Stadt, hat rund 27 000 Einwohner. Die übrigen Städte bleiben unter 3500 Einwohnern. Die Siedlungen liegen alle an der Küste. Sie verkehrten früher miteinander ausschließlich durch langsame Küstenschiffe. Eine Reise zwischen der Hauptstadt Reykjavik und Akureyri, dem Haupthafen des Nordens, dauerte vier Wochen. So lange waren Reisende und Post unterwegs. Das Flugzeug hat hier Wandel geschaffen. Regelmäßige Flugverbindungen zwischen Reykjavik, den Westmännerinseln, Nord- und Ost-Island wurden eingerichtet, so daß heute Personen, Güter und Briefe zwischen Reykjavik und Akureyri in einem Tage befördert werden. Wo früher Wochen erforderlich waren, sind es nun nur noch Stunden.

Sibirien, mit 14,4 Mio qkm Größe rd. 30mal so groß wie das Deutsche Reich (Altreich), ist mit rd. 25 Mio Einwohnern besiedelt. Bei der riesigen Ausdehnung des Landes ist die wirtschaftliche Entwicklung vom Ausbau der Verkehrswege besonders stark abhängig. Durch die Transsibirische Bahn, die Amurbahn und die Turkestan-Sibirische Bahn hat der südliche Teil des Landes eine Reihe von Verkehrswegen erhalten. Der ganze Norden besitzt jedoch keine Bahn. Große Teile des Landes sind hier noch heute nur im Schlitten zugänglich. Im Sommer können weite Urwald- und Sumpfgebiete nicht betreten werden. Das Flugzeug hat hier eine dementsprechend ganz große Zukunft. Es würde vor allem den Verkehr der aus geschäftlichen und politischen Gründen reisenden Personen und den Verkehr hochwertiger Güter bewältigen können. Von der Aeroflot, der russischen Luftverkehrsgesellschaft mit der Achsenlinie und transkontinentalen Verbindung Moskau—Wladiwostok (8200 Kilometer), ist für den Luftverkehr in Nordsibirien eine besondere Gesellschaft abgezweigt worden, die Avia-Arktis. Diese Gesellschaft hat einen Bestand von 125 Flugzeugen und 100 Piloten (1936), von denen

im Jahre 1933 1 780 Fluggäste und 180 t Güter,
im Jahre 1936 22 480 Fluggäste und 4 200 t Güter

im Polarluftdienst befördert sein sollen¹. Weche Auswirkungen hier der Luftverkehr hat, mag daraus hervorgehen, daß die Hauptstadt Sibiriens, Jakutsk, von der nächsten Eisenbahnstation Werchne Udinsk oder Irkutsk über 1500 km entfernt liegt und daß die zwischen diesen Städten früher zwei Monate lang dauernde Beförderung von Reisenden und Post

¹ Transaer, München 1937.

jetzt mit dem Flugzeug (Luftstrecke Irkutsk—Jakutsk—Aldan) in zwei bis drei Tagen, zudem im strengsten Winter, vor sich geht.

Ein sehr geeigneter Erdteil für die Ausdehnung des Flugzeugverkehrs, insbesondere zur Schaffung von Neuverkehr, ist Australien.

b) Überwindung von Verkehrshindernissen.

Ausgesprochener Neuverkehr kann auch dann durch das Flugzeug entwickelt worden sein, wenn es zur Verbindung von Ländern und Wirtschaftsgebieten eingesetzt wird, die bislang nicht durch andere Fernverkehrsmittel miteinander verbunden sind. Hierbei kann es sich um benachbarte oder weiter voneinander gelegene Gebiete handeln, bei denen Fernverkehrsverbindungen deshalb bislang nicht geschaffen wurden, weil sie durch hohe Gebirgszüge, Meere oder unwegsame, jedenfalls schwierig zu überbrückende Zwischenräume (Sümpfe, Steppen, Wüsten) voneinander getrennt sind und diese Räume mit den vor Aufkommen des Flugzeuges zur Verfügung stehenden Fernverkehrsmitteln, die eine Fahrbahn erfordern, überhaupt nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohen Anlagekosten zu überbrücken gewesen wären. Mag auch sein, daß die technischen Schwierigkeiten nicht so große sind, daß aber das Verkehrsbedürfnis sich erst neuerdings entwickelt hat. Als Beispiel: Argentinien und Chile sind benachbarte Länder. Zwischen ihnen erstreckt sich aber das Andengebirge über 7000 m hoch, das damit eine Scheidewand errichtet, die von den erdgebundenen Verkehrsmitteln nur unter großen Schwierigkeiten bezwungen werden kann. Die einzige Bahnverbindung, die über die Anden mit großem finanziellen Aufwand errichtet worden ist, bleibt infolge ihres unzureichenden Ausbaus häufig wochenlang unterbrochen. Wäre das Flugzeug eher auf den Plan getreten, wäre wohl auch diese Bahn nie gebaut worden. Das Flugzeug kennt solche Hemmungen des Geländes nicht. Die 1230 km lange Strecke Buenos Aires—Santiago de Chile wird heute von der „Pan American Airways“ (dreimal wöchentlich in jeder Richtung) und der Syndicato-Condor Ltda.“ (einmal wöchentlich) befliegen. Letztere Gesellschaft befördert auf dieser Strecke auch die mit der Deutschen Lufthansa A.-G. und der Deutschen Zeppelin-Reederei GmbH. zwischen Südamerika und Deutschland beförderte Luftpost.

Wieviel Pläne sind aufgestellt worden, den über 1500 km breiten Wüstengürtel der Sahara mit Eisenbahnen zu bezwingen! Das Flugzeug hat diese Aufgabe längst gelöst¹. Mehrere Europa-Afrika-Luftverkehrslinien führen heute über die Sahara hinweg.

¹ Remy: „Allgemeine Verkehrsprobleme in Afrika“, Verk.-Techn. Woche 1938, Heft 26.

A f r i k a n i s c h e Verkehrsprobleme! Transafrikanische Eisenbahnpläne! Sofern nicht ausgesprochene Massengüter zu befördern sind, gelten diese Pläne vielfach überholt durch das angelegte Luftverkehrsnetz, auf dem die Reisenden sowie die hochwertigen Güter befördert werden. Wahrscheinlich wäre die eine oder andere Eisenbahn gar nicht gebaut worden, wenn das Flugzeug und die Handelsluftfahrt eher zur Stelle gewesen wären.

Im Zentralasiatischen Hochgebirgsland war der Weg zwischen den Gegenden von Kabul und Termes nur mit einem Zeitaufwand von vier bis acht Wochen je nach den Witterungsverhältnissen zu überbrücken. Die eingesetzte Flugverbindung braucht hierzu nur fünf Stunden.

Eine der meist benutzten und einträglichsten Fluglinien verbindet in wenigen Stunden Bogota, die Hauptstadt von C o l u m b i e n , mit der Küstenstadt Baranquilla, wofür früher 14 Tage erforderlich waren.

Auch B o l i v i e n , das an keiner Küste liegt, ist ein Land, in dem sich der seit 1925 aufgenommene Flugverkehr ganz wesentlich auf die Erschließung der weit abgelegenen Plätze im Innern des Landes stützte. Die höchstgelegenen Flugplätze liegen 4000 m über dem Meere. Weite Teile dieses Landes zählen noch heute zu den unberührtsten Teilen der Welt. Auf dem Wege zu den östlichen Landesteilen müssen die 6500 m hohen Gebirgskämme der Kordilleren überflogen werden. Im Jahre 1935 wurden 17 304 Personen, 1208 t Fracht, 18 t Luftpost befördert. In den Jahren 1932 bis 1935 wurde der Luftverkehr auch durch den Chaco-Krieg belebt.

Man geht nicht fehl in der Annahme, daß der überwiegende Teil des obengenannten Verkehrs als Neuverkehr anzusehen ist.

Dieser kleine Überblick zeigt, daß überall da, wo den erdgebundenen Verkehrsmitteln scheinbar unüberwindliche Barrikaden durch das Antlitz der Erde gezogen sind, das Flugzeug schnell eingesetzt werden kann. Es braucht keine Fahrbahn, überbrückt die Meere, Steppen und Wüsten, überfliegt die hohen Tausender hemmender Gebirgsketten. Seine Beförderungskosten sind im Hinblick auf die große Zeitersparnis und die geringeren Zehrausgaben für den Geschäftstreisenden sowie für hochwertige und eilige Güter tragbar. Die Anlagekosten sind gering.

c) Verbindung zwischen Mutterland und Kolonien.

Eine noch gar nicht abzusehende Bedeutung hat das Flugzeug als Verbindung zwischen dem Mutterland und seinen Kolonien sowie Ho-

¹ Remy: „Allgemeine Verkehrsprobleme in Afrika“, Verk.-Techn. Woche 1938, Heft 26.

heitsgebieten. Zwar lassen sich die überseeischen Staaten des britischen Imperiums oder holländischen Kolonialreiches auf dem Schiffswege erreichen. Doch beansprucht z. B. eine Schiffsreise von London nach Batavia etwa vier Wochen. Es leuchtet ein, daß viele Geschäftsreisen allein wegen des Zeitbedarfes für Hin- und Rückreise nicht ausgeführt werden. Sind aber für die Reise mit dem Flugzeug nur vier Tage aufzuwenden, so wird die Reise ausgeführt. Deshalb kann man davon ausgehen, daß in diesen großen Verkehrsbeziehungen das Flugzeug nicht nur als Ersatz für die langsamer verkehrenden Verkehrsmittel benutzt wird, sondern daß es in nicht unerheblichem Maße Ne uverkehr schafft, d. h. Reisen bringt, die sonst nicht ausgeführt wurden.

Es ist deshalb zu verstehen, daß gerade die europäischen Länder mit großem Kolonialbesitz und Hoheitsgebieten in Übersee die großen Weltfluglinien geschaffen haben, da für sie die Weltfluglinien zu einem bedeutsamen nationalen Instrument geworden sind.

Ausgesprochener Ersatz der Schifffahrt für eilige Reisende, Post und hochwertige Güter durch das Flugzeug in der Verbindung durch das Meer vom Mutterland getrennter Gebiete sind z. B. die itali enischen Luftverbindungen nach Cagliari auf Sardinien (Rom—Cagliari 2½ Std), nach Tripolis und Bengasi in Libyen (Rom—Tripolis 6½ Std), sowie nach den Flughäfen von Erythrea, Ital. Somaliland und Abessinien. Die Linie Rom—Bengasi—Kairo—Wadi Halfa—Khartum—Asmara—Addis Abeba wird dreimal wöchentlich beflogen und erfordert vier Reisetage.

Aber auch für den Verkehr in den K o l o n i e n selber, die meistens recht weiträumig sind und deren Flächen vielfach die des Mutterlandes an Ausdehnung übertreffen, hat das Flugzeug große Umwälzungen in der Entwicklung von Neuverkehr gebracht. Um nur hier ein Beispiel zu nennen: Solange der Ochsenwagen noch alleiniges Beförderungsmittel war, dauerte eine Reise zwischen dem nördlichen und südlichen Teil der Kolonie Deutsch-Südwest rund zwei Monate. Heute legt das Postflugzeug diese Strecke in sieben Stunden zurück.

d) Neuverkehr durch die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges.

Die Luftverkehrslinien Deutschlands, Europas und der Welt sind größtenteils in Verkehrsbeziehungen errichtet worden, in denen großer und vor allem hochwertiger Verkehr bereits bestand. Namentlich im europäischen und Weltluftverkehr gesehen, decken sich die Luftverkehrswege wenn auch nicht bezüglich der Linienführung, wohl aber hinsichtlich der Reiseziele mit den großen Verkehrsadern, die von Schnellzügen und Schnelldampfern bedient werden. Da Verkehrsmittel in diesen

Verkehrsbeziehungen also an sich schon vorhanden sind, kann hier als Neuverkehr nur der Verkehrssektor angesehen werden, der durch die besonderen Eigenschaften des Flugzeuges, insbesondere durch die Verkürzung der Reise auf einen Bruchteil, bei u. U. noch nicht einmal erheblichen Mehrkosten, dem Luftweg zugefallen ist.

Daß jemand eine Reise überhaupt nur auf dem Luftwege ausführt, weil er sie im Flugzeug in kurzer Zeit erledigen kann, trifft selbst für verhältnismäßig kurze Reisen zu, also für Reisen, die im eigenen Lande, z. B. im Deutschen Reiche, bleiben oder zwischen Nachbarländern ausgeführt werden, die durch Eisenbahnschienen verbunden sind. Ein solcher Reisender würde eine derartige Reise mit der Bahn nicht ausführen, trotzdem der Schnellzug Tag und Nacht mit jeder Bequemlichkeit fährt. Der geschäftlich Reisende glaubt zu lange von seiner Wohn- oder Arbeitsstätte abwesend zu sein. Reichen Fernsprecher, Funktelegramme oder briefliche Benachrichtigung auf dem Luftpostwege für eine Verständigung nicht aus, so wird das Flugzeug herangezogen, insbesondere dann, wenn Hin- und Rückreise selbst auf große Entfernungen mit dem Flugzeug an einem Tage zurückgelegt werden können und dabei noch genügend Zeit für die Erledigung der Geschäfte bleibt.

Um so mehr wird der Entschluß, eine Reise mangels Zeit überhaupt nur mit dem Flugzeug auszuführen, dann bestehen, wenn es sich um Reisen auf größere Entfernungen, z. B. 2000, 3000 km, in andere europäische Länder, nach Übersee, in die Kolonien usw. handelt, die mit anderen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Dampfer) ausgeführt, Wochen in Anspruch nehmen. Häufig kommt eine solche Reise überhaupt nicht in Frage, weil z. B. der Geschäftsmann eine mehrwöchige oder mehrmonatige Abwesenheit einfach nicht in Kauf nehmen kann, während andererseits die Kosten der Reise nach Vermögenslage und Art seiner Geschäfte überhaupt keine Rolle spielen. Nimmt aber eine Reise nach einem 2000 oder gar 3600 km entfernten Ziel nur sieben bzw. zwölf Stunden in Anspruch, so wird geflogen. In diesem Falle handelt es sich um Neuverkehr, den das Flugzeug geschaffen hat. Wie man aber mit Recht vermuten kann, wird dieser wegen der hohen Geschwindigkeit des Flugzeuges als unbedingter Neuverkehr zu buchende Reiseverkehr nicht groß sein. Für den innerdeutschen Flugzeugverkehr bestimmt nicht. Bei den großen europäischen und Überseeverbindungen wird der Anteil größere Bedeutung haben.

Wo das Flugzeug anerkanntermaßen umfangreiche Verwendung gefunden und auch erheblichen Neuverkehr geschaffen hat, das ist das Gebiet der Politik. Hier hat das Flugzeug dank seiner großen Ge-

schwindigkeit Reisen ermöglicht, die in dieser Form andere Verkehrsmittel nicht gestattet hätten: persönlicher Einsatz politischer Führer in kurzer Zeit an einer Vielzahl von Orten, schnelle Entscheidungen durch unverzügliche persönliche Fühlungnahme.

Schon im Wahlkampf und beim Kampf um die Macht hat der Führer unzählige Male das Flugzeug benutzt, das ihm ermöglichte, Tag für Tag in den verschiedensten Stellen des Reiches zu sprechen, häufig an einem Tage an mehreren weit auseinandergelegenen Städten, Reisen, die mit Eisenbahn oder Kraftwagen nicht auszuführen gewesen wären. Im Jahre 1933 z. B. sprach der Führer vormittags in Breslau zu den Schlesiern, nachmittags beim Niederwald-Denkmal am Rhein zu den Saarländern. So ist das Flugzeug zu einem aktiven Verkehrsmittel von Partei und Staat geworden.

Auch in der auswärtigen Politik aller Länder hat das Flugzeug eine weitgehende, meistens Neuverkehr bedeutende Verwendung insoweit gefunden, als es den Staatsmännern ermöglicht, unverzügliche Besprechungen herbeizuführen und schriftliche Mitteilungen in kürzester Zeit zu übersenden.

e) Privater Luftreiseverkehr.

Privater Luftverkehr, im Gegensatz zum gewerblichen Luftverkehr der Verkehrsgesellschaften, wird ausgeübt von Einzelpersonen und Unternehmungen als privater Reiseflug (Berufs-, Geschäfts-, Vergnügungszwecke, Studienflüge) und von Vereinen zur sportlichen Betätigung.

Die Möglichkeit der Entwicklung des privaten Luftreiseverkehrs wird von Pirath¹ bezüglich der Kosten nicht ungünstig beurteilt. Jedenfalls sind auch beim privaten Luftreiseverkehr die Luftreisen nur auf größere Entfernungen, etwa auf 500 km Entfernung und mehr, wirtschaftlich begründet. Selbst wenn man mit Geschwindigkeiten von 200 bis 250 Stkm rechnet, so wirkt sich doch bei kurzen Flügen aus, daß Zu- und Abgang zwischen Wohnung und Flugplatz mit einem weit langsameren Verkehrsmittel (Kraftwagen) erfolgt, und daß das Flugzeug nur zwischen den Flugplätzen benutzt werden kann, ein vom Flugplatz entferntes Ziel also auch erst wieder durch Kraftwagen erreicht werden muß. Erhebliche Vermehrung der Landeplätze (Deutschland hat 250 Landeplätze und 160 unbesetzte Hilfslandeplätze), sowie geringe oder gar keine Verbote für das Überfliegen der Ländergrenzen wären ebenfalls Voraussetzungen für die Entwicklung des privaten Luftreiseverkehrs.

¹ Pirath, Forschungsergebnisse, Heft 7.

Für die Beurteilung der Frage, inwieweit eine erhebliche Erweiterung des privaten Luftverkehrs **Neuverkehr** für das Flugzeug bringen könnte, ist naturgemäß der **Reisewerk** ausschlaggebend. Der **deutsche** private Luftverkehr ist heute noch im wesentlichen sportlicher Art. Er ermöglicht daher noch keine Schlußfolgerungen. Aufschlußreich sind in diesem Zusammenhang die Ergebnisse **amerikanischer** Umfragen und Statistiken, weil die Vereinigten Staaten von Nordamerika das Land mit dem größten privaten Luftreiseverkehr der Welt sind. Dort standen im Jahre 1932 den 655 im planmäßigen Verkehr, im wesentlichen von den Verkehrsgesellschaften eingesetzten Flugzeugen 5128 private Flugzeuge gegenüber, zu denen noch 1979 Flugzeuge der Sportklubs und Fliegerschulen kamen.

Wie sich der Flugzeugpark der Vereinigten Staaten nach der amerikanischen Statistik auf die **Eigentümerngruppen** verteilt¹, geht aus der Zahlentafel 7 hervor.

Zahlentafel 7.

Schichtung der privaten Flugzeughalter in den Verein. Staaten von Nordamerika.

Private Flugzeughalter	Anzahl der Privat-Flugzeuge	Anteil in %
Privatleute	3938	58,0
Flugzeugverkäufer und gewerbliche Unternehmer	1755	26,4
Luftfahrtindustrie	489	7,3
Brennstoff-Firmen	73	1,1
Sonstige Gesellschaften	138	2,0
Staat	50	0,7
Städtische Behörden	19	0,3
Schulen	107	1,6
Flugklubs	175	2,6

Von den 5128 privaten Flugzeugen wurden im Jahre 1930 = 65 Mio, im Jahre 1932 rund 40 Mio Flugkilometer geleistet. Diese Leistung war größer als die der Luftverkehrsgesellschaften.

Für die Frage, wie weit von diesen privaten Flugzeugen **Neuverkehr** geleistet worden sein kann, ist folgende, in der vorerwähnten Quelle veröffentlichte Angabe aufschlußreich:

¹ „Der private Luftverkehr“, Heft 7 der Forschungsergebnisse, Berlin 1934, Seite 50.

Nach einer Umfrage (1931) bei 500 privaten Flugzeughaltern waren von den ausgeführten Flügen:

- 27 % Vergnügungs- und Sportflüge,
- 26 % Schulungsflüge,
- 12 % Rundflüge,
- 10 % Versuchsflüge,
- 9 % Geschäftsflüge,
- 4 % Photoflüge,
- 12 % sonstige Flüge.

Aus diesen Zahlen möchte man folgern, daß Vergnügungs- und Sportflüge begüterter Menschen, ferner Schulungsflüge doch die Haupttriebfedern für die Verwendung privater Flugzeuge sind und daß ausgesprochene Geschäftsflüge von ganz eilbedürftigen Reisenden (Geschäftsleuten, Kaufleuten, Zeitungsberichterstatern, Firmen und Fabriken der Luftfahrtindustrien, insbesondere für Ersatzteile und Ausrüstung) noch den kleineren Teil ausmachen. Das ließe jedenfalls den Schluß zu, daß verhältnismäßig viele Reisen mit privaten Flugzeugen *Neuverkehr* insofern darstellen würden, als die Triebfedern für den privaten Luftverkehr wesentlich Vergnügen und Sport sein würden; der geschäftliche Grund, der mehr für Verkehrsabwanderung spräche, stünde erst in zweiter Linie.

f) Sonderflüge.

Die Beherrschung der dritten Dimension durch das Flugzeug hat eine Reihe von Flugdiensten entwickelt, in denen umfangreiche, vielfach sogar regelmäßige Leistungen stattfinden, die sämtlich als *Neuverkehr* zu werten sind.

Als *Neuverkehr* sind im wesentlichen die *Rundflüge* aufzufassen, die von den örtlichen Luftverkehrsstellen eingerichtet werden. Sie dienen zwar nicht der Beförderung von Ort zu Ort. Ein Rundflug über dem Bodensee, ein Rundflug über Großstädte wie Berlin, Hamburg, bedeutet aber Verkehr, der eben auf den einzigartigen Eigenschaften des Flugzeuges, dem Benutzen der dritten Dimension, beruht. Mit anderen Verkehrsmitteln läßt sich Gleiches nicht erreichen. Die Durchführung eines alle Gebiete Deutschlands erfassenden Rundflugbetriebes ist in die Hand der Hansa Flugdienst GmbH., einer Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa, gelegt, die (1938) 24 Flugzeuge verschiedenster Muster für die vielfältigen Aufgaben eingesetzt hat.

Im Jahre 1937 hat die Deutsche Lufthansa 107 511 Personen bei Rundflügen befördert, darunter 42 804 Kinder, eine ansehnliche Verkehrsleistung, verglichen mit den im Planverkehr beförderten 299 552 Fluggästen.

Zu den Sonderflügen gehören ferner: Rettungsflüge, Sportflüge, Erkundungsflüge, Werbeflüge, Wetterflüge, Bildflüge, Forstflüge und dergleichen mehr, die jedoch kaum in Wechselbeziehungen mit Eisenbahn und Schifffahrt stehen.

g) Eigeneinnahmen des Flugzeuges.

Soweit die Flugpreise beim abgewanderten Verkehr über den Fahrpreisen der Eisenbahnen und Schifffahrt liegen, trägt der Reisende die höheren Beförderungskosten im Interesse seiner schnelleren Beförderung, die ihm das Flugzeug dank seiner hohen Geschwindigkeit bietet. Diese Einnahmen wurden als *Eigeneinnahmen des Flugzeuges* bezeichnet. Sie sind beim Luftreiseverkehr recht erheblich, soweit sich dies feststellen läßt. Wenn die Einnahmen der Deutschen Lufthansa aus dem Reiseverkehr auf 15,4 Mio RM geschätzt (Abschn. II, 3) und die ausgeführten Flugreisen im wesentlichen als abgewandeter Verkehr von der Schiene angesehen werden, kann man annehmen, daß rd. 4,5 Mio Reichsmark von der Flugeinnahme über die auf Eisenbahnen entstandenen Reiseeinnahmen hinausgehen und als *Eigeneinnahmen des Flugzeuges* anzusehen sind. Bei der Schätzung dieses Betrages wurden die deutschen Eisenbahnfahrpreise auch für den Verkehr im Auslande zugrunde gelegt und keine Trennung zwischen Inlands- und Auslandsverkehr vorgenommen. Bei einer geschätzten Einnahme von 0,20 Mio RM aus der Beförderung von Übergepäck (Abschn. II, 3) dürften 0,13 Mio RM *Eigeneinnahmen des Flugzeuges* gegenüber der Beförderung auf der Schiene sein.

Solche *Eigeneinnahmen* bringt auch der Flugzeugverkehr zum europäischen Ausland gegenüber dem aneinandergereihten *Eisenbahn-Schiffs-Eisenbahn-Verkehr*. Eine Reise Berlin—Stockholm auf dem Eisenbahn-Schiffs-Eisenbahnwege (1006 km, Reisedauer 18 bis 21 Stunden) kostet in der 2. Wagenklasse 54,80 RM, in der 1. Kl. 85,40 RM. Der Flugpreis beträgt 110 RM (824 km, Flugdauer 4 Stunden). Der Unterschied von 55,20 (110,00 — 54,80) RM ist beim abgewanderten Verkehr eine *Eigeneinnahme des Flugzeuges*. Bei der Verbindung London—Paris betragen die Beförderungspreise für die Eisenbahn-Schiffs-Eisenbahnreise 42 RM, für den Flug 52 RM (bei der derzeitigen Währungsumrechnung). Bei 70 000 Fluggästen (1935) würde das Flugzeug eine *Eigeneinnahme* von 0,7 Mio RM haben.

Solange der *Transozeanverkehr* noch in der Einrichtung begriffen ist, läßt sich über die *Eigeneinnahmen des Flugzeuges* aus der Beförderung des vom Seeschiff abgewanderten Verkehrs nichts genaues sagen. Wie im Abschnitt II, 4 näher dargelegt, kann aber an-

genommen werden, daß die Transozean-Flugpreise wahrscheinlich über den Fahrpreisen der Schifffahrt liegen werden. Angenommen dieser Überpreis betrüge 300 RM bei einem Fluge auf 6000 bis 8000 km Entfernung, so würde die Eigeneinnahme des Flugzeuges bereits bei 10 000 Fluggästen 3 Mio RM, bei 20 000 Fluggästen 6 Mio RM betragen.

3. Verkehrsabwanderung bei den Eisenbahnen.

Die Betrachtung des vom Flugzeug geschaffenen Neuverkehrs und seiner Möglichkeiten zeigt, daß der Umfang des Neuverkehrs beim Betriebe von Luftverkehrslinien in den verschiedenen Ländern sehr unterschiedlich sein wird.

Im Deutschen Reich dürfte der vom Flugzeug für sich selbst geschaffene Neuverkehr an sich gering sein. Daraus darf aber andererseits nicht geschlossen werden, daß der von der Deutschen Lufthansa heute ausgeführte Verkehr durchweg als Verkehrsabwanderung von deutschen Eisenbahnen, d. h. also im wesentlichen von der Reichsbahn, anzusehen ist. Hierbei ist vielmehr in Rechnung zu stellen, daß die Lufthansa längst die früher in größerem Umfange eingerichteten Luftverbindungen zu nahgelegenen Städten, die sogenannten „Hüpflinien“, aufgegeben hat und bestrebt ist, insbesondere die langen Verbindungen zum Ausland und zu den entfernt liegenden Städten des Reiches zu pflegen, wobei nahgelegene Städte nur mitbedient werden, soweit sie auf diesen Linien selbst liegen, Kreuzungsstellen von Luftlinien sind oder im Verkehrs- und Wirtschaftsleben besondere Bedeutung haben, wie von Berlin aus gesehen z. B. Halle und Leipzig. Daher ist die Feststellung bedeutsam, daß nur 11 % der gesamten Flugleistungen der Deutschen Lufthansa im Binnenverkehr erfolgen und fast 90 % ihrer Verkehrsleistungen auf den Verkehr mit dem Ausland entfallen¹.

Dieser Auslandsverkehr wieder gliedert sich zu

45 % als Verkehr vom Inland zum Ausland,

41 % als Verkehr vom Ausland zum Inland und

3 % als reiner Auslandsverkehr.

Bei den 86 % Verkehr zwischen Inland und Ausland kann man, zunächst unterstellend, daß dies überhaupt von der Schiene abgewandelter Verkehr ist, für die Deutsche Reichsbahn nur denjenigen Einnahmeausfall in Rechnung stellen, der auf die innerhalb Deutschlands gelegenen Streckenteile entfällt. Einer solchen Schätzung kann man zugrunde legen, daß die Luftstrecken mit größtem Verkehr (z. B. Berlin—London, Berlin—Paris, Berlin—Rom u. a. m.) höchstens zur Hälfte

¹ H. Wolff: „Kolonialer Luftverkehr“, Verkehrstechnische Woche, Heft 35, 1938.

auf deutschem Boden liegen. Unterstellt man auch noch eine gleich starke Benutzung der im Inland und Ausland gelegenen Teile der Flugstrecken, so könnte man einer rohen Schätzung des Einnahmeausfalls der Reichsbahn im Reiseverkehr 43 % ([45 und 41] : 2) des Verkehrs der Luftfahrt zwischen Inland und Ausland und 11 % im Binnenverkehr, zusammen 54 % oder rund die Hälfte der Fluggasteinnahmen, zugrunde legen.

Die Einnahmen aus dem Luftverkehr werden nicht nach Verkehrsarten getrennt veröffentlicht. Für die Verhältnisse des Jahres 1937 wird folgende Schätzung vorgenommen. Nach der Statistik über die Verkehrsleistung des deutschen Luftverkehrs mit Flugzeugen wurden im Jahre 1937 (ohne Transozeandienst mit Luftschiffen) 322 513 Fluggäste befördert, die 118,5 Mio Fluggastkilometer (Personenkilometer) zurücklegten. Rechnet man mit einem Flugpreis von durchschnittlich 0,13 RM/km, so würde diesem Verkehr eine Einnahme von rund 15,4 Mio Reichsmark entsprechen.

Nun ist noch zu berücksichtigen, daß der größte Teil der Flugverbindungen, insbesondere die stark benutzten, auch von den Flugzeugen ausländischer Luftverkehrsgesellschaften befliegen werden. Auf der Luftverkehrsstrecke Paris—Berlin und umgekehrt z. B. entgehen daher den Eisenbahnen auch die von der französischen Luftverkehrsgesellschaft beförderten Fahrgäste. Wieder unter der Annahme, daß die Luftverkehrsstrecke rund zur Hälfte über beiden Ländern liegt, würde je die Hälfte dieses Verkehrs entzogen auf die französischen Eisenbahnen und die Deutsche Reichsbahn entfallen. Da bei den Gemeinschaftslinien auf gleichhohe Beförderungsleistung von den beteiligten Luftverkehrsgesellschaften gesehen wird, könnte man annehmen, daß der Verkehrsverlust der Reichsbahn durch Verkehrsabwanderung auf Flugzeuge der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften etwa gleich hoch ist, wie der durch Fluggäste der Deutschen Lufthansa herbeigeführte Einnahmeverlust. Da aber der reine Binnenverkehr des Auslandes die Reichsbahn nicht berührt und die Zahl der beförderten Fluggäste im eigenen Lande vielfach größer ist, als auf dem über dem Ausland gelegenen Teil der Flugstrecke, soll angenommen werden, daß der Deutschen Reichsbahn durch ausländische Verkehrsflugzeuge insgesamt ein Einnahmeverlust entstanden ist, der rund zwei Drittel des durch die Benutzung deutscher Flugzeuge verursachten Einnahmeausfalls beträgt.

Der Einnahmeverlust, der der Deutschen Reichsbahn bei der Beförderung von Reisenden und Gepäck durch Verkehrsabwanderung auf Flugzeuge aller beteiligten Luftverkehrsgesellschaften insgesamt entstanden ist, wäre demnach auf rd. 9,2 Mio RM zu schätzen.

Von der Deutschen Lufthansa wurden im Jahre 1937 395 t Gepäck befördert, wobei 0,210 Mio Gepäck-tkm zurückgelegt wurden.

Jeder Fluggast kann 15 kg Gepäck ohne Frachtberechnung mitnehmen. Jedes weitere Kilogramm wird (von Ausnahmen abgesehen) mit $\frac{3}{4}$ % des Flugpreises berechnet. Da es sich bei der oben angegebenen Gepäckmenge um die über das Freigepäck hinaus beförderte Gepäckmenge handelt, könnte aus der Beförderung des Gepäcks eine Einnahme von rd. 0,20 Mio RM entstanden sein (zurückgelegte Kilogramm/Kilometer mit $\frac{3}{4}$ % des durchschnittlichen Flugpreises von 0,13 RM/km vervielfacht).

Wenn diese Verkehrsleistungen aber mit der Eisenbahn ausgeführt worden wären, hätten sie offensichtlich an sich geringere Einnahmen erbracht. Man kann annehmen, daß die Fluggäste zum überwiegenden Teil die 2. Wagenklasse benutzt und den Kilometer Reiseweg zum Tarifsatz von 5,8 Rpf zurückgelegt hätten, wozu noch die D- und FD-Zuschläge kämen. Mögliche Fahrpreisermäßigungen (Urlaubskarte über 200 km, Rückfahrt nach sieben Tagen, Ermäßigung 20 % und mehr) sollen nicht gerechnet werden in der Annahme, daß es sich um Reisende handelt, die Eile haben und auch schnell zurück wollen. 118,5 Mio Fluggastkilometern würden wegen des um durchschnittlich rd. 21 % längeren Reiseweges auf der Schiene etwa 143 Mio Eisenbahn-Personenkilometer und diesen eine Streckenkilometer-Einnahme von 8,3 Mio RM ($143 \text{ Mio} \times 5,8 \text{ Rpf}$) entsprechen. Bei einer durchschnittlichen Reiseweite im Flugzeug von 370 km (1937) und 5 RM Schnellzugs- und 3 RM Fernschnellzugszuschlag im einzelnen, betrügen die Schnellzugszuschläge bei 322 513 beförderten Personen (Fluggäste 1937) $322\,513 \times 8 \text{ RM} = \text{rd. } 2,6 \text{ Mio Reichsmark}$, so daß zusammen also $(8,3 \text{ und } 2,6) = 10,9 \text{ Mio RM}$ Einnahmen aus dem Reiseverkehr auf der Schiene gerechnet werden könnten, falls alle Reisen statt im Flugzeug mit der Eisenbahn zurückgelegt worden wären. Von einer Hinzurechnung von Schlafwageneinnahmen (Mitropa) kann abgesehen werden, da an sich die Möglichkeit besteht, die Reisen mit den Fernschnellzügen am Tage auszuführen.

Hiernach würde sich also zunächst ein Betrag von 4,5 Mio RM ($15,4 - 10,9$), d. h. von rd. 30 % der geschätzten Luftverkehrseinnahmen aus dem reinen Reiseverkehr ergeben, von dem man annehmen kann, daß er lediglich auf die dem Flugzeug eigentümliche Eigenschaft der höheren Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Es wäre dies also eine Ausgabe, die nur aus diesem Grunde von den Luftreisenden getragen wird und demnach als eine Eigeneinnahme des Flugzeuges angesehen werden kann.

Ähnlich wäre festzustellen, daß auch das Gepäck des Reisenden durch die Reichsbahn billiger befördert wird. Für Gepäckstücke von 10 bzw. 30 kg beträgt die Gepäckfracht von Berlin nach Köln (588 km) 1,40 bzw. 4,20 RM. Bei der Luftbeförderung werden hierfür 10 bzw. $30 \times \frac{3}{4} \%$ des Flugpreises, d. s. 4,50 bzw. 13,50 RM berechnet, also rund das Dreifache der Eisenbahn-Gepäckfracht. Legt man angesichts der Unmöglichkeit, alle Verbindungen nachzurechnen, einmal dieses Beispiel zugrunde, so wären von der mutmaßlichen Gepäckeinnahme beim Flugzeug etwa $\frac{2}{3}$, d. h. $0,20 \text{ Mio} \times \frac{2}{3} = 0,13 \text{ Mio}$ RM Eigeneinnahmen des Flugzeuges und 0,07 Mio RM Einnahmeverlust der Eisenbahnen.

Von diesen auf Verkehrsabwanderung von Eisenbahnen (Inland und Ausland) entfallenden Beträgen von 10,9 und 0,07, zusammen 10,97 Mio RM würden nach den vorstehenden Überlegungen rund die Hälfte, also 5,5 Mio RM, als Einnahmeverlust der Deutschen Reichsbahn durch Verkehrsabwanderung auf den deutschen Flugzeugverkehr zu buchen sein, während andererseits 4,5 und 0,13 Mio RM, zusammen 4,63 Mio RM gleichsam als Eigeneinnahme des deutschen Flugzeugbetriebes zu werten sind.

Die Deutsche Reichsbahn hatte im Jahre 1937 eine Einnahme von 1186 Mio RM aus dem Reiseverkehr insgesamt und von schätzungsweise 500 Mio RM aus dem Schnell- und Eilzugverkehr. An letzterer gemessen, würde die etwa entgangene Einnahme aus dem Luftreiseverkehr eine zwar fühlbare, aber immerhin den Eisenbahnverkehr noch nicht gerade erschütternde Abwanderung von etwa 2 % bedeuten, zumal unterstellt ist, daß die Luftreisen beim Fehlen des Verkehrsmittels „Flugzeug“ sämtlich mit der Eisenbahn ausgeführt worden wären.

Ähnlich wie bei der Deutschen Reichsbahn kann sich der Umfang des Verkehrs- und Einnahmeverlustes bei den meisten europäischen Eisenbahnen verhalten. Deutschland, im Herzen Europas, ist eines der vom Reiseverkehr am stärksten berührten Länder Europas. Es ist anzunehmen, daß die Verkehrsverluste der meisten europäischen Eisenbahnen keinen erheblich größeren Umfang als in Deutschland und somit bislang keinen sehr großen Umfang haben. Größere Verkehrsverluste der Eisenbahnen durch das Flugzeug werden wahrscheinlich nur in solchen Ländern vorliegen, bei denen die Reisen in Schnellzügen auf besonders lange Strecken durch das Flugzeug eingeschränkt worden sind, wie dies vor allem in den Vereinigten Staaten von Nordamerika auf der Hauptflugverbindung New York—San Francisco (rd. 4500 km) eingetreten ist.

4. Verkehrsabwanderung bei der Schifffahrt.

Im deutschen Binnenreiseverkehr dürfte das Flugzeug der Schifffahrt keinen Abbruch getan haben. Während der Abschnürung Ostpreußens z. B. hat außer dem Flugzeug auch das Seeschiff (Seedienst Ostpreußen) einen Verkehrszuwachs erfahren.

In Verbindungen Deutschlands zum n a h g e l e g e n e n A u s l a n d über die Meere, wie z. B. nach den skandinavischen Ländern, haben die deutschen Seeschiffahrtslinien, insbesondere die von der Reichsbahn betriebenen Fährverbindungen Saßnitz—Trälleborg und Warnemünde—Gjedser zweifellos Einbußen erlitten. Im Jahre 1937 wurden von den deutschen Luftverkehrsgesellschaften befördert¹ auf den Flugstrecken

Berlin—Stockholm	1733 Fluggäste,
Berlin—Kopenhagen	2293 Fluggäste.

Auf der Flugstrecke Berlin—Helsingfors verkehrten 13 789 Fluggäste¹ im Jahre 1937.

Im europäischen Luftverkehr gilt die über den Ärmelkanal führende Flugstrecke L o n d o n — P a r i s, die im Jahre 1935 von insgesamt 70 000 Fluggästen benutzt wurde, als die verkehrsreichste Strecke, die angeblich ihre Selbstkosten voll deckt. Der Luftweg London—Paris ist 375 km lang, die Eisenbahn-Schiff-Eisenbahn-Verbindung 470 km. Von dem Eisenbahn-Schiffs-Wege entfallen 127 km auf englische, 300 km auf französische Eisenbahnen und 43 km auf den Schiffsweg über den Kanal. Die Luftreise dauert 1½, die Eisenbahn-Schiffs-Reise 6 bis 6½ Stunden. Bei einem Einzelpreis von rd. 52 RM für den Flug (von englischer auf deutsche Währung umgerechnet) würden allein im Luftverkehr auf der Strecke London—Paris etwa 3,6 Mio RM Flugeinnahmen entstanden sein (1935). Die Eisenbahn-Schiffs-Reise würde auf deutsche Währung umgerechnet rd. 42 RM in der 2. Eisenbahn- bzw. 1. Schiffsklasse kosten. Auf dem Eisenbahn-Schiffs-Wege würden bei einem Verkehr von 70 000 Personen etwa 2,94 Mio RM Einnahmen entstanden sein, von denen (bei rd. 16 RM für die Kanalfahrt) 1,82 Mio RM auf die Eisenbahnen beider Länder und 1,12 Mio RM auf die Kanalschifffahrt entfallen wären. Wäre der gesamte Flugverkehr als abgewandelter Verkehr zu betrachten, so würden ganz ansehnliche Einnahmeausfälle gerade auch für die Schifffahrt bereits entstanden sein. Da kein ausschlaggebender Unterschied zwischen den Beförderungspreisen beider Verkehrsmöglichkeiten besteht, ist der Anreiz, das Flugzeug zu benutzen, angesichts der kurzen Flugreise und den ausgiebigen Beziehungen zwischen den Hauptstädten der beiden Staaten in der Tat sehr groß.

¹ Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich, Ausgabe 1938.

Das Betätigungsfeld des Flugzeuges liegt aber zweifellos in dem Einsatz auf den großen internationalen Weltverkehrslinien, die heute vorwiegend von der Seeschifffahrt bedient werden. Hier findet das Flugzeug die denkbar besten Voraussetzungen, nämlich:

Wirklich lange Beförderungstrecken, für die das Flugzeug mit seinem großen Wirkungsbereich besonders geeignet ist;

den Verkehr heute bedienende Verkehrsmittel, die diese so langen Verkehrswege mit einer Geschwindigkeit von nur 50 bis 60 Stkm befahren;

heute sehr große Beförderungseinheiten, die nicht zu häufig verkehren können, weil immer erst das Zusammenkommen einer Verkehrsmenge von mehreren Hundert, wenn nicht gar Tausend und mehr Fahrgästen abgewartet werden muß, während das Flugzeug bei kleiner Zahl von Fluggästen viel mehr Verkehrsgelegenheiten bieten kann;

schließlich auch einen verhältnismäßig recht hohen Anteil von zahlungskräftigen Verkehrsgästen oder von Reisenden, deren Geschäfte die Belastung mit hohen Reiseausgaben vertragen können.

Die wichtigsten Straßen des Weltverkehrs, auf denen die Seeschifffahrt die überwiegende Verkehrsträgerin ist, sind die Verbindungen zwischen

Europa und Nordamerika,
 „ „ Südamerika,
 „ „ Nordafrika,
 „ „ Südafrika,
 „ „ Hinterasien und Australien,
 Nordamerika und Südamerika,
 Nordamerika und Asien.

Verkehrsweg zwischen Europa und Nordamerika.

Eine linienmäßige Befliegung des Nordatlantik für den Verkehr zwischen Europa und Nordamerika mit Flugzeugen war 1938 noch nicht eingerichtet. Die Aufnahme des Luftpostverkehrs mit Flugzeugen dürfte aber in naher Zeit vor sich gehen. An der Überkreuzung des Atlantischen Ozeans sind die europäischen Großmächte und die Vereinigten Staaten von Nordamerika stark interessiert, wie aus den Versuchsflügen, insbesondere denen der Deutschen Lufthansa, hervorgeht. Die größte Seestrecke, die zu überfliegen ist, beträgt 3300 km beim Flug über die Azoren bzw. 3140 km beim Flug über Irland. Der gerade Weg zwischen Berlin und New York insgesamt beläuft sich auf 6500 km. Über die Azoren würde der Flugweg (Berlin—Stuttgart 540 km, Stuttgart—Lissabon 1720 km, Lissabon—Azoren 540 km, Azoren—Ber-

mudas 3330 km, Bermudas—New York 1220 km) zusammen 8560 km betragen. Der Weg über Irland würde auf (Berlin—Cork 1460 km, Cork—St. Johns 3140 km, St. Johns—New York 2000 km) zusammen 6600 km kommen. Um den Weg möglichst kurz zu halten, ist man mithin bestrebt, den direkten Weg zu wählen und entsprechend leistungsfähige Flugzeuge zu verwenden.

Im August 1938 hat das deutsche Flugzeug „Condor“, eine Focke-Wulff-Maschine mit vier 750 PS starken BMW-Motoren, auf einem 6500 km langen Wege die Strecke Berlin—New York in einem aufsehen-erregenden Ohnehaltflug in 24 Stunden und 54 Minuten befliegen. Für den Rückweg wurden nur 19 Stunden und 54 Minuten benötigt. Die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 320 Stkm. Dieser Flug ist ein erneuter Beweis dafür, daß der regelmäßige Flugreiseverkehr über den Nordatlantik, wie überhaupt über große Seestrecken, die bislang nur dem Seeschiff vorbehalten waren, eine Frage der Zeit, wahrscheinlich eine Frage von wenigen Jahren ist.

Welche Auswirkungen kann ein Flugreiseverkehr auf dem Nordatlantik, der am häufigsten befahrenen Schiffsstrecke, haben?

Nach dem Schiffsjahrbuch 1928 wurden im Jahre 1925 auf dem Nordatlantik westwärts und ostwärts zusammen 1 010 395 Schiffsgäste befördert, die sich auf die einzelnen Schiffsklassen wie folgt verteilen:

Schiffsklasse	Schiffsgäste	in %	Fahrpreis in RM
1. Klasse	186 889	18,5	1200—1930
Kabine	192 248	19,1	900
2. Klasse	184 527	18,2	660
Tour. Klasse	31 850	3,2	530
3. Klasse	414 881	41,0	480
zus.:	1 010 395	100,0	

Die Fahrpreise für die Überseereise zwischen Hamburg und New York schwanken zwischen 480 und 1930 RM.

Wenn ein Überseeluftverkehr Europa—New York eingerichtet ist, der die Reise in 24 Std bewältigt, statt in fünf Tagen, wie heute, oder in vier Tagen beim Überseedampfer der Zukunft, darf man mit einer erheblichen Abwanderung der Reisenden vom Dampfer auf das Flugzeug bestimmt rechnen. Für den geschäftlich Reisenden ist die Reisegeschwindigkeit ausschlaggebend. Selbst die an sich sehr geschätzte, vielfach als Erholungsreise aufgefaßte Seefahrt wird man zurückstellen, wenn man den Flug in 24 Stunden ausführen kann. Ebenso wird man auch eine größere Eingengtheit im Flugzeug gegenüber dem Dampfer in Kauf nehmen.

Die Beförderungspreise für den Ozeanluftverkehr lassen sich heute schwerlich angeben, da sie nicht nur von den Selbstkosten, sondern auch von den im Hinblick auf Wettbewerb und staatliche Beihilfen angebotenen Tarifsätzen abhängig sind. Wenn der bei den Luftverkehrsgesellschaften im wesentlichen übliche Tarifsatz von 0,13 bis 0,15 RM/km zugrunde gelegt wird, könnte sich der Flugpreis für die 6500 km lange Strecke Berlin—New York auf rund 850 bis 1000 RM stellen. Würden im Hinblick auf die Deckung der Selbstkosten Kilometersätze von 0,20 bis 0,30 RM gefordert werden müssen, so müßte der Flugpreis 1300 bis 1930 RM betragen. Ist der Ozeanluftverkehr erst eingerichtet, kann man mit vollbesetzten und betrieblich stark ausgenutzten Flugzeugen rechnen (Steigerung der jährlichen Flugleistung), was die Selbstkosten verringert. Vermutlich wird man bei 0,20 bis 0,25 RM/km für 1300 bis 1600 RM von Berlin nach New York fliegen können. Pirath¹ hatte die Kosten für den Reiseflug zwischen Europa und Nordamerika (New York) bei voller Deckung der Selbstkosten im Jahre 1929 auf 1500 bis 2000 RM veranschlagt.

Sind erst die Luftverbindungen geschaffen und betriebssicher eingerichtet, so spricht auch der vermutliche Beförderungspreis in der Luft dafür, daß immer mehr Schiffsgäste auf das Flugzeug abwandern. Im Verkehr der Zukunft kann man sich denken, daß zahlungskräftige Reisende zwischen Europa und New York nur noch fliegen. Nimmt man einmal an, daß die Schiffsgäste der II. Klasse, Touristenklasse und III. Klasse den beim Flugzeug gegenüber den billigeren Schiffsklassen vermutlich zwei- bis dreimal so hohen Beförderungspreis nicht aufbringen wollen oder können und lieber eine längere Schiffsreise auch in Zukunft in Kauf nehmen, daß aber die Schiffsgäste der I. Klasse und Kabinenklasse auf das Flugzeug übergehen, so würde sich bei Zugrundelegung eines mittleren Schiffsreisepreises von 1500 RM (I. Kl.) bzw. 1000 RM (Kabinenklasse) ein Einnahmeausfall von rund 473 Mio RM allein auf dem Nordatlantik für die Seeschifffahrt ergeben. Die heutigen Schiffseinnahmen aus der Personenbeförderung würden damit halbiert.

Heute erleidet die Schifffahrt auf dem Nordatlantik zwar noch keinen Einnahmeausfall im Reiseverkehr. Ist aber die Stunde des Flugzeugreiseverkehrs auf dem Nordatlantik gekommen, so werden die Einnahmeausfälle durch Verkehrsabwanderung vom Seeschiff auf das Flugzeug offensichtlich ganz beträchtlich sein. Das darf auch daraus geschlossen werden, daß bei den Flügen, die das deutsche Zeppelin-Luftschiff „Hindenburg“ seit 1936 zwischen Friedrichshafen bzw. Frankfurt a. Main und New York (Lakehurst) ausführte, bei einer Reisedauer von

¹ Pirath: Forschungsergebnisse, Heft 1.

55 Stunden jeweils 50, später sogar 72 Fahrgäste befördert wurden. Flugpreis: 1000 RM, bei Einzelkabine 1700 RM, in der Hochsaisonzeit 1125 bzw. 1875 RM. Bei nur 25 Hin- und Rückflügen des Deutschen Luftschiffes im Jahre mit jeweils 70 Fluggästen (3500 Fluggäste im Jahre) und einem Schiffsreisepreise von 1500 RM für die Überfahrt, wäre der Schiffsfahrt bereits ein Einnahmeausfall von 5,3 Mio RM erwachsen. Die Tatsache, daß die Luftschiffe mit vollbesetzten Kabinen verkehrten und häufig Reisende wegen Platzmangels zurückgelassen werden mußten, beweist, wie gern die Reisenden auf das die Reisezeit verkürzende Verkehrsmittel übergehen.

Verkehrsweg zwischen Europa und Südamerika.

Im Verkehr zwischen Europa und Südamerika ist bereits eine Luftpostverbindung mit Flugzeugen eingerichtet, auf der insbesondere von der deutschen Fliegerei Hervorragendes geleistet worden ist.

Die rund 14 000 km lange Strecke führt von Berlin über Frankfurt a. Main—Marseille—Lissabon—Las Palmas—Bathurst—Natal—Rio de Janeiro—Montevideo—Buenos Aires bis Santiago de Chile. Zur Zeit findet der Start jeden Mittwoch (nachts) in Berlin statt; Ankunft in Rio Sonnabend, in Buenos Aires Sonntag, in Santiago Montag. Jeden Mittwoch Start in Santiago, Ankunft in Berlin am Sonntag. Die Luftpost wird zwischen Deutschland und Rio de Janeiro in 3, bzw. mit Buenos Aires in 3½ Tagen befördert. Es kann angenommen werden, daß sich diese Flugzeit bei der Beförderung von Fluggästen nicht verlängert.

Im Verkehr zwischen Europa und Südamerika bestehen monatlich etwa 40 Schiffsverbindungen. Die Schiffsfahrpreise zwischen Hamburg und Buenos Aires betragen (Januar, „Cap Arcona“):

I. Klasse	1 285 RM
II. „	655 „

Der Flugpreis könnte für die rund 12 500 km lange Strecke Hamburg—Buenos Aires bei 0,20 bis 0,25 RM/km vielleicht 2500 bis 3100 RM betragen. Er wurde von Pirath bei voller Deckung der Selbstkosten im Jahre 1929 auf 4000 bis 4500 RM geschätzt¹.

Es ist anzunehmen, daß die Abwanderung des Reiseverkehrs vom Seeschiff auf das Flugzeug ähnliche Auswirkungen haben wird, wie sie für den Nordatlantik geschätzt wurden. Einen gewissen Maßstab haben wir am Zeppelin-Südamerika-Verkehr. In den Jahren seit 1932 führten die Zeppelin-Luftschiffe „Graf Zeppelin“ und „Hindenburg“ regelmäßige Flüge zwischen Europa (Friedrichshafen, Frankfurt a. M.) und Südamerika (Recife—Rio de Janeiro) aus.

¹ Pirath: Forschungsergebnisse, Heft 1.

Die Reise im Luftschiff erforderte für die rund 10 000 km lange Strecke Frankfurt a. M.—Rio de Janeiro 83 Stunden gegenüber 13 („Cap Arcona“) bis 19 („Monte Rosa“) Tagen mit den Schnelldampfern auf dem Wege Hamburg—Rio.

Die Zahl der Fahrgäste des Zeppelins auf den Süd- und Nordamerikafahrten steigerte sich von 841 im Jahre 1935 auf 3530 im Jahre 1936. Der Flugpreis Frankfurt a. M.—Recife betrug 1400 RM, bei Einzelkabine 2100 RM, für die Strecke Frankfurt—Rio de Janeiro 1500 bzw. 2200 RM. In Rio de Janeiro bestand Flugzeuganschluß nach Buenos Aires und Santiago de Chile, wobei sich die Reisekosten auf 1800 bzw. 2000 RM erhöhten.

Der Einnahmeausfall bei der Seeschifffahrt dürfte bereits durch den Luftschiffverkehr schätzungsweise 4—5 Mio RM betragen haben. Die Verkehrsergebnisse des Luftschiffs gerade auf dem Südatlantik sind ein Beweis dafür, daß sich die zahlungskräftigen Reisenden beträchtlich dem schneller fahrenden Luftverkehrsmittel zuwenden werden.

Verkehrsweg zwischen Europa und Südost-Asien.

Bei der Betrachtung des Verkehrs Europa—Südost-Asien/Australien ist eine der bedeutsamsten Weltluftlinien die von den Niederlanden betriebene Flugverbindung nach Holländisch-Indien. Bei einem dreimal in der Woche stattfindenden Verkehr wird Batavia in sechs Tagesstrecken erreicht:

1. Tag (2400 km) Amsterdam—Halle—Budapest—Athen,
2. Tag (2820 km) Athen—Mersa Matruh—Alexandrien—Basra,
3. Tag (2720 km) Basra—Diask—Karachi—Jodhpur,
4. Tag (2660 km) Jodhpur—Allahabad—Kalkutta—Rangoon,
5. Tag (1480 km) Rangoon—Bangkok—Penang—Medan—Singapore,
6. Tag (1410 km) Singapore—Palembang—Batavia—Soerabaja,

bei einer Flugstrecke von 13 150 km. Da nun die Linie über Bali (den Pasar)—Koepang—Port Darvin (Australien)—Brisbane bis Sidney in der Südwestecke Australiens um 5130 km fortgesetzt ist, hat die Flugverbindung eine Gesamtlänge von 20 800 km, was nahezu dem halben Erdumfang entspricht. Eine solche Linie schneidet in die Domäne der Seeschifffahrt ganz entscheidend ein, zumal bezüglich der niederländischen Fluglinie die zwischen dem Mutterlande mit 8 Mio Einwohnern und dem Raume von Niederländisch-Indien mit 75 Mio Menschen bestehenden Zusammenhänge entsprechend große sind. Hält man demgegenüber, daß die Schnelldampfer für den Seeweg Amsterdam—Batavia drei bis vier Wochen brauchen, so ist die Tragweite einer solchen Reiseverkürzung mit dem Flugzeug überhaupt nicht abzusehen.

Da sich die Kosten der Schiffsreise auf rund 1400 RM in der 1. Schiffsklasse (rund 2000 RM Luxusklasse) gegenüber 1761 RM bei der Flugreise (1300 holl. Gulden) stellen, so ist auch von der Preisseite her ein großer Anreiz für die Benutzung des Flugzeuges gegeben, zumal die wegen der erheblichen Reiseverkürzung weitaus geringeren Zehr- und Nebenkosten beim Flugzeug in den obigen Reisekosten noch nicht einmal berücksichtigt sind.

Die starke Benutzung der niederländischen Luftlinie Amsterdam—Batavia durch 2816 Personen im Jahre 1936 und 3912 Reisende im Jahre 1937 ist daher nicht verwunderlich. 1936 soll die Niederländische Luftfahrtgesellschaft allein auf dieser Luftlinie einen Gewinn von 360 000 Gulden erzielt haben, der allerdings auch auf die Beförderung von Post und Frachtgut mitentfällt.

Wegen der großen Interessen der europäischen Großmächte in Südost-Asien sind noch weitere Luftverkehrslinien auf diesem Wege ausgebaut worden. Die englische Imperial Airways betreibt eine im großen und ganzen den gleichen Luftweg verfolgende Linie England—Indien, die französische Air France den Weg Frankreich—Indochina.

Wenn man diese Verkehrsleistungen im Jahre 1936 zusammenfaßt,

Gesellschaft	Luftweg	Beförderte Personen	Personen-tkm
KLM	Amsterdam-Batavia	2 816	1 022 200
Imp Airways	England-Indien	3 090	805 500
Air France	Frankreich-Indochina	651	201 800
Zusammen:		6 557	2 029 500

sieht man, daß bereits über 6500 Personen (ohne Unterwegsverkehr 1875) im Jahre 1936 den Luftweg benutzten. Über die Personen-tkm geschätzt, kann man (1 Person = 80 kg) mit rd. 25,5 Mio. Personenkilometer rechnen, auf die bei einem Kilometersatz von 0,20 RM/Pkm (Annahme) rund 5 Mio RM Flugeinnahmen fallen würden. Unter der Annahme, daß alle oben angeführten Reisen abgewandelter Verkehr wären, d. h., wenn die Möglichkeit der Luftreise nicht bestehen würde, mit dem Schiff ausgeführt worden wären, könnte der Seeschiffahrt ein Einnahmeausfall von über 5 Mio RM entstanden sein.

Verkehrsweg zwischen Nordamerika und Asien.

Auch zur Überbrückung des Stillen Ozeans ist das Flugzeug bereits eingesetzt. Eine amerikanische Luftlinie, seit 1937 planmäßig von der Pan American Airway betrieben, verbindet San Francisco mit Hongkong (Pacific-Linie) auf rund 15 000 km Weg in folgenden Abschnitten:

San Francisco—Honolulu auf Hawai	3 900 km Seestrecke
Honolulu—Midway-Insel	2 200 „ „
Midway-Insel—Wake-Insel	2 100 „ „
Wake-Insel—Guan-Insel	2 550 „ „
Guan-Insel—Manila (Philippinen)	2 500 „ „
Manila—Macao—Hongkong	1 200 „ „
	14 450 km

planmäßig in 5 Reisetagen.

Von Honolulu zweigt auch eine Luftlinie nach Auckland auf Neuseeland ab (Honolulu—Kingman Reef—Samoa-Insel—Auckland = 1770 + 2600 + 2900), zusammen 7270 km lang.

Auch auf der erst seit den Jahren 1936 bzw. 1937 in Betrieb befindlichen Luftverkehrslinie über den Stillen Ozean ist mit einer starken Aufwärtsentwicklung des Flugverkehrs und mit einer entsprechenden Verkehrsabwanderung vom Seeschiff zu rechnen.

Z u s a m m e n f a s s u n g.

Nach den Zusammenstellungen von Pirath¹ haben im Jahre 1936 bereits 14 130 Personen die genannten großen Weltluftverkehrslinien benutzt:

Europa—Südostasien	6557 Fluggäste
Europa—Südafrika	5328 „
Europa—Südamerika	1083 „
Europa—Nordamerika (Zeppelin)	1002 „
Nordamerika—Asien	160 „

von denen 5573 Reisende diese großen Weltlinien von Anfang bis Ende zurückgelegt haben, während 857 auf den Unterwegsverkehr entfallen. Die Einbuße, die die internationale Schifffahrt im Jahre 1936 also bereits wenige Jahre nach Einrichtung dieser Linien erlitten hat, dürfte mehr als 10 Mio RM betragen. Diese Verluste werden sich nicht nur durch ständige Zunahme des Verkehrs steigern, sondern beträchtlich anwachsen, wenn regelmäßige Fluglinien Europa—Nordamerika und Europa—Südamerika in den Haupt-Schiffsreiselinien für den Personenverkehr eingerichtet sind. Hierbei wird auch die deutsche Seeschifffahrt, deren Einnahmen aus dem überseeischen Reiseverkehr (Auslandsverkehr) 210 Mio RM im Jahre 1930 und 135 Mio RM im Jahre 1932 betragen, entsprechende Einbußen erleiden.

¹ Pirath: Forschungsergebnisse, Heft 12.

5. Neuverkehr bei Eisenbahnen.

In welchem Umfange hat das Flugzeug neuen Personenverkehr bei den Eisenbahnen entwickelt?

Den Weg von und zum Flughafen müssen die Verkehrsgäste des Flugzeuges mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen. Die Flughäfen liegen am Rande der großen Städte, i. a. nicht sehr weit entfernt. Meistens werden diese Fahrten im eigenen Kraftwagen oder in einem Kraftwagen der Unternehmung oder der Behörde zurückgelegt. Auch öffentliche Kraftwagenlinien oder Autobusse der Luftverkehrsgesellschaft vermitteln die Fahrt zwischen Stadttinnerem und Flughafen.

Die angeflogenen Städte decken sich in der Regel mit den Schwerpunkten des wirtschaftlichen und behördlichen Lebens, aus deren Kreisen die Fluggäste aufkommen. Im Hinblick auf die Zahlungskraftigkeit der Fluggäste kann angenommen werden, daß selbst vom Flughafen weiter entfernt wohnende Fluggäste, z. B. auch noch bei 100 km Entfernung, den Kraftwagen für Zu- und Abgang benutzen, wobei Vorteile des Haus-Haus-Verkehrs (Wohnung oder Geschäft—Flughafen) und der Wegfall von Übergangszeiten am Heimatbahnhof und beim nächst dem Flughafen gelegenen Bahnhof eine Rolle spielen.

Im innerdeutschen Verkehr ist daher keine große Rückwirkung in der Schaffung von Neuverkehr für die Eisenbahnen zu erwarten.

Zu- und Abgang mit der Eisenbahn dürfte sich erst dann lohnen und dementsprechend neuen Verkehr für die Eisenbahnen bringen, wenn wirklich große Luftreisen nach dem Ausland, insbesondere mit den großen zwischenstaatlichen oder transozeanischen Verbindungen ausgeführt werden, z. B. Amsterdam—Batavia, Berlin—Buenos Aires, Berlin—New York usw. Dann wird auch eine Tages- oder Nachtreise im Schnellzug beim Zu- und Abgang gegenüber der durch die Luftreise gewonnenen Zeitersparnis in Kauf genommen werden. Bedeutet die Luftreise in diesem Falle bereits Neuverkehr, so ist auch die Reise im Schnellzug beim Zu- oder Abgang als Neuverkehr zu werten.

Zwischen Reichsbahn und Lufthansa ist im Jahre 1928 das sogenannte Fleiper-Abkommen getroffen worden. Es ermöglicht den Luftreisenden, bei Ausfall oder Unterbrechung eines Fluges die Reise mit dem nächsten Zuge der Reichsbahn unter Umtausch des Flugscheines gegen eine Fahrkarte zu führen oder fortzusetzen. Bei der erzielten Regelmäßigkeit und Sicherheit des Flugzeugverkehrs werden nicht viele Ersatzreisen ausgeführt, die im übrigen meistens als zufälliger Wiedererwerb an sich abgewandter Reisen anzusehen sind, also i. a. keinen Neuverkehr darstellen.

Durch Luftfahrergäste dürften die Eisenbahnen offensichtlich keinen erheblichen Neuverkehr erhalten.

Bringen die geschäftliche Tätigkeit der Luftverkehrsgesellschaften und ihrer Gefolgschaften den Eisenbahnen Neuverkehr? Größere Dienstreisen werden erklärlicherweise im Flugzeug selber ausgeführt, so weit sie in die Flugstrecken zwischen den Landeplätzen einbezogen werden können. Wenn die Reiseorte so liegen, daß Flugzeuge nicht benutzt werden können, dürfte die Verwendung von Kraftwagen für solche Reisen zunächst üblich sein, da die gesamte Bodenorganisation des Luftverkehrs weitgehend motorisiert ist.

Hingegen ist es möglich, daß diejenigen Gefolgschaftsmitglieder, die nicht in der Nähe der Flughäfen und der Betriebsstellen der Bodenorganisation wohnen, die Eisenbahn auf kurze Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätte benutzen (Vorortverkehr, u. U. Nahverkehr). Im privaten Fernreiseverkehr wird man Wert darauf legen, daß die Gefolgschaft das Flugzeug benutzt, um Vorteile und Schönheit der Luftreise selbst kennen zu lernen und daher dieses Bestreben entsprechend fördern.

Mit der Entwicklung der Luftfahrt ist aber eine umfangreiche Luftfahrtindustrie neu geschaffen worden. In den Betrieben, in denen die Roh- und Werkstoffe für die Herstellung von Flugzeugen gewonnen bzw. hergestellt werden (Kohle, Eisen, Stahl, Holz), in den Flugzeugfabriken, in denen die Zellen, Motoren, Zubehörteile und Sonstiges geschaffen werden und in den Nebenindustrien (z. B. Betriebsstoffzubereitung und -verteilung) ist eine große Zahl von Werkträgern beschäftigt. Es liegt auf der Hand, daß diese zu einer beachtlichen Ausweitung des Berufsverkehrs der Reichsbahn auf Zeitkarten geführt haben.

Den Kreis der in der Luftfahrtindustrie für Verkehrsflugzeuge und Ausfuhr Beschäftigten darf man aber auch auf die Flugzeugherstellung für die Luftwaffe ausdehnen. Von den Flugzeugen der Wehrmacht wird zwar kein öffentlicher Verkehr geleistet. Doch dienen sie auch der Fortbewegung und sind ein neues Verkehrsmittel (Fortbewegungsmittel). Für die Herstellung von Flugzeugen für die Luftwaffe ist wahrscheinlich eine größere Zahl von Personen tätig als für Verkehrsflugzeuge.

Läßt sich die Belegung des Berufsverkehrs durch die Werkschaffenden der Luftfahrtindustrie versuchsweise schätzen?

Im Jahre 1937 beförderte die Reichsbahn auf Arbeiterrückfahrkarten, Arbeiterwochenkarten und Monatskarten im Fern- und S-Bahn-Verkehr rund 750 Mio (bei 300 Arbeitstagen), also täglich im Durch-

schnitt 2,5 Mio erwerbstätige Fahrgäste. Die hiermit verbundene Verkehrseinnahme wird auf ungefähr 150 Mio RM geschätzt. Von den Erwerbspersonen Deutschlands waren im Jahre 1933 rund 22 Mio in den Arbeitsgebieten Industrie und Handwerk, Handel und Verkehr, öffentliche Dienste und private Dienstleistungen beschäftigt.

Es soll nun einmal angenommen werden, daß von den gesamten Erwerbspersonen für die Luftfahrtindustrie (Verkehr und Luftwaffe) mit allen ihren Rohstoff- und Nebenindustrien (auch Betriebsstoffindustrien), sowie in der Luftverkehrsabwicklung (Verkehrsgesellschaften, Flughäfen u. a.) 50 000 Volksgenossen beschäftigt sind, die die Eisenbahn täglich zwischen Wohn- und Arbeitsstätte benutzen. Weder für diese, noch für die überhaupt in diesem Gewerbe Beschäftigten liegen Angaben vor. Für eine hohe Zahl von Bahnbenutzern unter den überhaupt Beschäftigten spricht aber, daß Flugplätze, Flugzeug-, Motoren- und Betriebsstofffabriken in größerem Umfange als sonstige Betriebe am Rande oder außerhalb der Großstädte und Städte untergebracht sind und wohl überall zahlreiche Erwerbstätige gerade von Gegenden mit offener Bebauung angezogen haben.

Im Verhältnis des geschätzten Erlöses, den die täglich die Reichsbahn benutzenden 2,5 Mio Erwerbstätigen bringen, würden 50 000 in der genannten Luftfahrtindustrie usw. tätige und die Reichsbahn benutzende Volksgenossen der Reichsbahn eine Jahreseinnahme von rd. 3 Mio RM als neuer Berufsverkehr bringen ($2,50 : 0,05 = 50$; $150 : 50 = 3,0$). Bei 100 000 täglichen Bahnbenutzern wären es 6 Mio RM.

Da die Luftfahrtindustrie auch weitgehendst Facharbeiter beschäftigt, die in vielen Fällen, zum mindesten für einige Zeit, von weiterher zu- und abgehen, kann man annehmen, daß auch der Fernreiseverkehr der Reichsbahn eine entsprechende Belebung als Neuverkehr erfahren hat.

Man könnte bei den angestellten Schätzungen einwenden, daß die Werkstätigen der Luftfahrtindustrie in anderen Industrien beschäftigt sein würden, falls das Flugzeug für die Luftfahrt nicht aufgekommen wäre, u. U. in einer bei geringerem Verkehrsabzug stärker entwickelten Industrie für den Bau von Eisenbahnverkehrsmitteln. Man darf dem aber gegenüberhalten, daß die mit Flugzeugen von der Luft Hansa im Jahre 1937 beförderten 322 513 Fluggäste gegenüber den im Jahre 1937 von der Reichsbahn mit Schnell- und Eilzügen vergleichsweise beförderten rund 100 Mio Fahrgästen zwar eine bessere Auslastung der Züge, aber keine nennenswerte Vermehrung der Fahrzeuge gebracht hätten.

Nun muß noch darauf hingewiesen werden, daß durch die geschäftliche Tätigkeit der Luftfahrtindustrie auch der geschäftliche Fernreiseverkehr durch neuen Verkehr erweitert worden ist. Leider ist auch dieser Neuverkehr nicht zu schätzen.

Faßt man die angestellten Betrachtungen und rohen Schätzungen zusammen, so wird man wahrscheinlich nicht fehlgehen in der Annahme, daß der Neuverkehr, der den deutschen Eisenbahnen im Reiseverkehr infolge Aufkommens des Flugzeuges entstanden ist, durch Fluggäste ganz unerheblich und durch den Betrieb der Luftverkehrsgesellschaften nicht nennenswert ist, durch die Entwicklung der Luftfahrtindustrie und ihrer Nebenindustrien aber immerhin fühlbar sein dürfte.

6. Neuverkehr bei der Schifffahrt.

Die Binnenschifffahrt, d. h. der Schiffsverkehr auf Flüssen, Kanälen und großen Seen, dürfte durch das Flugzeug keinen neuen Reiseverkehr erfahren haben, weil die Binnenschifffahrt als Fernverkehrsmittel kaum in Betracht kommt. Rundfahrten auf großen Seen als Ausflugsverkehr, wobei die Reisenden nur durch das Flugzeug angebracht werden, dürften sich auf Einzelfälle erstrecken.

Die Seeschifffahrt wird wegen ihrer verhältnismäßig geringen Reisegeschwindigkeit selten Zubringerin für solche Fluggäste sein, deren Luftreise als Neuverkehr zu werten ist, im innerdeutschen Verkehr wahrscheinlich überhaupt nicht. Auch bezüglich des ausländischen Luftverkehrs kann man davon ausgehen, daß Zu- und Abgang — soweit überhaupt notwendig — in der Regel mit Kraftwagen und Schnellzügen erfolgt, und daß große Weltluftverbindungen mit dem Flugzeug selber erreicht werden.

Die Werktätigen der Luftverkehrsgesellschaften werden die dienstlichen und geschäftlichen Gründen entspringenden Reisen größeren und kleineren Umfanges über die Meere soweit als möglich auch mit dem Flugzeug zurücklegen. Dies wird auch über den Atlantik der Fall sein, wenn er Träger von planmäßigen Luftlinien geworden ist. Benutzung des Schiffsweges wird sich dann wahrscheinlich auf solche Fälle beschränken, bei denen es gesundheitliche Verhältnisse und besondere Gründe erforderlich machen.

Aus dem Bereiche der Luftfahrtindustrie und ihrer Nebenindustrien dürfte der Seeschifffahrt nur geringer Reise-Neuverkehr erwachsen, da diese Industrien binnenländisch aufgezogen sind. Führende Schaffende der Luftfahrtindustrie werden zudem gern das Flugzeug benutzen, wenn sich die Notwendigkeit von Überseereisen ergibt, schon

um bei Flugreisen Erfahrungen zu sammeln. Bei Auftragserteilung oder Auftragsuche auf dem Gebiete der Luftfahrt- und Betriebsstoffindustrie im Auslande, sowie bei Studien- und Erkundungsreisen wird das Seeschiff daher wahrscheinlich nur dann benutzt werden, wenn noch keine Luftverkehrsverbindungen bestehen und gesundheitliche oder andere Gründe hierfür maßgebend sind.

Nach den angestellten Überlegungen scheint eine nennenswerte Schaffung von neuem Reiseverkehr beim Seeschiff durch das Flugzeug nicht wahrscheinlich zu sein.

III.

Neuverkehr und Verkehrsabwanderung durch Luftgüterverkehr.

1. Umfang des Luftgüterverkehrs.

Nach der Statistik¹ wurden im Weltluftverkehr in den wichtigsten-Ländern der Welt befördert:

Jahr	Tonnen Güter und Gepäck
1931	9 452
1932	10 014
1933	12 677
1934	17 315
1935	20 989

Diese Zahlen umfassen den planmäßigen Linienverkehr der nationalen Luftverkehrsgesellschaften einschließlich der im Ausland beflogenen Strecken. Die Angaben sind nicht ganz lückenlos und auch nicht völlig einheitlich. Ab 1933 fehlen die Angaben von Rußland (UdSSR). Die Zahlen können daher nur als Anhalt für die beförderte Verkehrsmenge dienen, zumal sie neben den Gütern auch das über die Freigrenze hinausgehende Gepäck enthalten.

Hervorzuheben ist, daß es sich hier um bezahlte Fracht handelt, also nicht um Güter, die ohne entsprechenden Luftfrachtzuschlag lediglich im Interesse der Verkehrsbedienung (wie z. B. bei einem Teil der Luftpost) auf dem Luftwege befördert werden.

Die Entwicklung der Güter- und Gepäckbeförderung (planmäßiger Linienverkehr) in einigen größeren europäischen Ländern (Niederlande, Großbritannien, Frankreich, Deutschland), sowie in Europa (ohne Rußland) und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zeigt die Zahlentafel 8.

Die Verkehrszahlen zeigen, daß die Beförderung von Gütern im planmäßigen Güterverkehr bereits erheblich ist und daß eine gleichbleibende Steigerung in den letzten Jahren vorliegt.

¹ „Die Entwicklung des Weltluftverkehrs“, Wirtschaft und Statistik, Heft 12, 1937.

Zahlentafel 8.

Entwicklung des Luftgüterverkehrs in größeren Ländern.

J a h r	Im Luftverkehr in den wichtigsten Ländern ¹ beförderte Güter und Gepäck in Tonnen					
	Nieder- lande	Frank- reich	Groß- britannien	Deutsches Reich	Europäische Länder ohne Rußland	Vereinigte Staaten von Nordamerika ²
1931	726	1 685	659	2 231	7 623	522
1932	589	1 161	643	2 119	7 115	726
1933	905	1 512	755	2 520	8 645	113
1934	930	1 343	1 191	3 218	9 874	1 565
1935	941	1 320	1 929	3 892	11 830	2 500
1936	1 037	1 218	2 391	4 848	12 528	3 788
1937				4 967		4 043

¹ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

² Ohne Gepäck.

Neben dem Güterverkehr im planmäßigen Liniendienst der Luftverkehrsgesellschaften wird das Flugzeug auch zur Beförderung von Gütern herangezogen bei Sonderdiensten der Luftverkehrsgesellschaften, sowie von Unternehmungen und privaten Flugzeugeignern. Über die in solchen Diensten ausgeführten Leistungen sind statistische Angaben nicht vorhanden. Es ist aber anzunehmen, daß namentlich die bei Sonderdiensten beförderten Gütermengen nicht unerheblich sind.

2. Neuverkehr beim Flugzeug.

a) Art der beförderten Güter.

Welche Güter kommen nach Beförderungskosten und Eilbedürftigkeit für den Luftgüterverkehr in Frage?

Hochwertige Güter, bei denen selbst verhältnismäßig hohe Luftfrachtsätze gegenüber Eigen- und Verkaufswert des Gutes keinen Ausschlag geben, z. B.: Gold und andere hochwertige Edelmetalle, Diamanten, Juwelen, Schmuckstücke, auch Taschen- und Armbanduhren, goldwertige Zahlungsmittel (Devisen), Instrumente, wertvolle Stoffe und Pelze, technische Zeichnungen, Gemälde, Kunstgegenstände, wertvolle Tiere, Filme.

Leicht verderbliche Güter, die einen verhältnismäßig hohen jahreszeitlichen Wert haben und ebenfalls die Kosten der Luftbeförderung vertragen können, offensichtlich auch gekauft würden, wenn

der Verkaufspreis durch die Luftfracht noch ansteigen sollte. Hierher gehören u. a.: frische Blumen, frisches Obst, Frühgemüse, Delikatessen, Saatgut, Arzneien, Chemikalien, belichtete Filme.

Eilige Ersatzgüter für einen ziemlich eng begrenzten Gebrauchszweck, bei denen die Eilbedürftigkeit so groß und rascheste Anlieferung so notwendig ist, daß die Kosten der Luftbeförderung keine Rolle spielen gegenüber den Kosten für längeres Stillager (oft Wochen oder Monate). Hierzu gehören vorwiegend Ersatzteile für Maschinen in Betrieben und bei Verkehrsmitteln (insbesondere Flugzeug, Kraftwagen).

Ein bezeichnendes Beispiel für die Beförderung von Gütern großer Eilbedürftigkeit auf dem Luftwege ist der Versand von frischen Erdbeeren aus Bulgarien nach der deutschen Reichshauptstadt. Während der Erdbeerenreife in Bulgarien (z. B. 1937 Mitte Mai) brachte jedes Flugzeug der Deutschen Lufthansa zwei volle Wochen lang täglich etwa 500 kg — also im ganzen rd. 7 t — Erdbeeren nach Berlin mit. Diese Beeren kamen aus der unmittelbaren Umgebung von Sofia. Sie wurden einen Tag vor ihrer Beförderung gepflückt. Vormittags verließ die Flugmaschine die bulgarische Hauptstadt, nachmittags (16 Uhr) waren die Beeren in Berlin; abends konnten sie schon beim Verbraucher sein.

Eine Aufteilung der beförderten Güter nach Warengruppen gibt Pirath für das Jahr 1932 wie folgt¹:

Warengruppe	Europäische Luftverkehrs- gesellschaft	Luftverkehrs- gesellschaften in den Vereinigten Staaten
	in % des Gesamtgewichts	
Auto-, Maschinen- und Radioteile	24,9	25,5
Blumen	22,1	—
Filme und Fotos	5,5	12,1
Kleider und Textilwaren	17,5	3,1
Klischees, Werbematerial und Drucksachen	4,9	25,5
Leder- und Pelzwaren	4,2	2,3
Wertpapiere	1,8	21,5
Sonstiges	19,1	10,0
Zusammen:	100,0	100,0

Für europäische und auch im besonderen für deutsche Verhältnisse ist offensichtlich die Eilbedürftigkeit der beförderten Fluggüter für die Wahl des Luftweges ausschlaggebend.

¹ Pirath, Forschungsergebnisse, Heft 9 S. 43.

b) Neuverkehr auf planmäßig betriebenen
Flugstrecken.

Was für den Neuverkehr des Flugzeuges auf dem Gebiete des Reiseverkehrs gesagt und dort näher erläutert wurde, gilt auch hier, daß als Neuverkehr des Flugzeuges die Beförderung von Gütern dann anzusehen ist, wenn keine anderen Fernverkehrsmittel bisher vorhanden sind oder wenn beim Bestehen anderer Fernverkehrsmittel trotzdem das Flugzeug wegen seiner besonderen Eigenschaften, insbesondere seiner hohen Geschwindigkeit, gewählt wird. Auf dem europäischen Festland und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika sind offensichtlich da, wo Luftverkehrslinien unterhalten werden, auch Eisenbahnstrecken vorhanden, auf denen die Fluggüter an sich befördert werden könnten. Der sich hier auf planmäßigen Luftlinien vollziehende Luftgüterverkehr wird daher im großen und ganzen nicht als Neuverkehr, sondern als von der Schiene abgewandelter Verkehr anzusehen sein, sofern nicht besondere Gründe für die Wahl des Flugzeugs maßgebend waren. Die von den Luftverkehrsgesellschaften Europas (ohne Rußland) und Nordamerikas im Jahre 1935 beförderten Güter machten aber mengenmäßig immerhin schon rund drei Viertel der im Weltluftverkehr linienmäßig beförderten Frachtmenge aus (Zahlentafel 8).

Bei der Beförderung von Fluggütern auf Luftverkehrsstrecken in Afrika, Asien und Australien — also bei dem restlichen Viertel der Frachtmenge — dürfte auch der Neuverkehr eine gewisse, allerdings kaum abschätzbare Rolle spielen.

In Asien, insbesondere in Sibirien z. B., befördert die Avio-Arktis auf Luftstrecken, für die keine Eisenbahnstrecken einspringen könnten, in umfangreichem Maße Güter — für das Jahr 1936 wurden 4200 t angegeben —, die als Neuverkehr des Flugzeugs anzusehen sind. In den Zahlen über den planmäßigen Linienverkehr (Abschnitt III, 1) sind diese Mengen nicht enthalten, da Gesamtangaben von Rußland fehlen.

Über Afrika beförderte die englische Imperial Airways, die die Strecke London—Alexandria—Khartum—Kapstadt (rund 10 500 km) befliegt, im Jahre 1936 insgesamt 95 t mit 311 800 Güter-tkm. Pirath hat ermittelt¹, daß zwischen Europa und Südafrika rund 110 t Fracht im Jahre 1936 befördert wurden und daß die Beförderungsmenge ohne Unterwegsverkehr hiervon rd. 31 t beträgt. Es müßte nun erst ermittelt werden, wohin die Güter im einzelnen gegangen bzw. von wo sie gekommen sind, um festzustellen, was mit dem Seeschiff hätte befördert werden können (abgewandelter Verkehr) und was als Neuverkehr angesehen werden kann.

¹ Pirath, Forschungsergebnisse, Heft 12.

Weil die Verkehrsmengen an sich klein sind, ist die Annahme gerechtfertigt, daß die als Neuverkehr geltenden Mengen zur Zeit noch gering sind.

c) Erschließung von Ländern und Gebieten.

Während auf den planmäßig betriebenen Luftverkehrsstrecken nur wenig Neuverkehr liegen dürfte, werden bei der Erschließung neuer, zur Zeit noch nicht von anderen Fernverkehrsmitteln bedienter Gebiete bereits erhebliche Leistungen vom Flugzeug als Neuverkehr ausgeführt.

Oben wurde bereits dargelegt, daß die Minengebiete Alaskas und Kanadas ausschließlich durch das Flugzeug bedient werden, das Lebensmittel, Ausrüstungen, Werkzeuge und auch das gewonnene Metall befördert.

Es wurde auch schon erwähnt, daß die Avio-Arktis in Sibirien 4200 t Güter im Jahre 1936 in Gebieten beförderte, die durch Eisenbahnen oder Seeschiffe nicht erreicht werden können. Diese Gütermenge entspricht etwa einem Fünftel der im Weltluftverkehr insgesamt linienmäßig beförderten Frachtmenge.

Ein ganz hervorragendes Beispiel für die Verwendung des Flugzeuges im Güterverkehr beim Aufschluß von Gebieten und bei der Gewinnung von Neuverkehr ist die Bedienung der Goldgewinnungsstätten in dem englischen Mandatsgebiet von Neu-Guinea (früher Kaiser-Wilhelms-Land). Im Jahre 1926 wurden große Goldfelder in etwa 2500 m Meereshöhe rund 65 km von der Küste entfernt erschlossen. Eingeborenenträger brauchten für diese Wegstrecke etwa zehn Tage. Bei einer Höchsttraglast von 50 Pfund gingen die Kosten der Beförderung häufig über den halben Wert der beförderten hochwertigen Güter hinaus. Die Anlage einer schmalspurigen Eisenbahn scheiterte an den auf etwa 6 Mio RM geschätzten Anlagekosten¹ und den laufenden Unterhaltungskosten.

Daher wurde schon im Jahre 1927 das Flugzeug in den Dienst gestellt und die „Guinea Airways Limited“ gegründet. 13 Flugzeuge bedienen heute die von über 2000 Weißen besiedelten umfangreichen Morobe-Goldfelder. Hauptfluglinien führen von der Küste nach zentral gelegenen Flugplätzen im Innern. Von hier aus werden über 50 Flugplätze des großen Goldfeldergebietes bedient. In der Zeit vom Dezember 1927 bis zum 31. August 1936, also in 8¼ Jahren, hat die Gesellschaft¹ 28 493 Flüge bei einer Flugstrecke von 2,9 Mio Meilen ausgeführt und hierbei 32 086 t Last neben 45 892 Personen befördert. Im Monat werden

¹ Transaer 1937, S. 388.

rund 350 t Güter befördert, eine sehr hohe Leistung. Die zu errechnende Jahresmenge von über 4000 t entspricht der Menge nach ungefähr einem Fünftel der eingangs genannten Frachtleistung im Weltluftverkehr. Die beförderten Güter sind verschiedenster Art: Golderzeugnisse, Arbeitsgeräte und -stoffe, Güter für den Lebensunterhalt. Für die Bewohner der Felder ist ein Kundendienst eingerichtet.

Wohl einzig dastehend ist ferner, daß die Gesellschaft für die Ausbeutung der Goldfelder (Bulolo Gold Dredging Ltd.) mit dreimotorigen Junkers G 31 bereits vier Bagger in zerlegtem Zustande von der Küste in die Goldfelder auf dem Luftwege befördert hat, wodurch erst die Goldfelder in nachhaltiger Weise erschlossen werden konnten. Hierbei wurden Einzelteile im Gewicht bis zu 3,5 t (z. B. Hauptwelle des Baggers) in den Flugzeugen untergebracht und befördert. Vom April 1931 bis Mai 1932 wurden zwei Bagger einschließlich Hydro-Elektroanlage mit allen Maschinen- und Zubehörteilen, zusammen 2500 t, durch die Junkersflugzeuge ohne jeden Zwischenfall von der Küste nach den Goldfeldern geschafft, wobei sich die monatliche Frachtmenge auf 350 t belief.

Flugpark, Organisation und Zahl der täglich auszuführenden Flüge ermöglichen der Luftverkehrsgesellschaft und der Bergwerksgesellschaft, täglich 150 t Nutzlast zu befördern.

Es ist anzunehmen, daß alle Leistungen des Flugzeuges, die bei der Erschließung neuer Gebiete in der Welt als Neuverkehr ausgeführt werden, zusammengezählt ebenso groß sind wie die im planmäßigen Luftgüterverkehr beförderte Gütermenge.

d) Güterverkehr mit Privatflugzeugen.

Bringt der Güterverkehr mit Privatflugzeugen große Aussichten für Schaffung neuen Verkehrs?

Für die Beförderung in Privatflugzeugen kommen ebenfalls nur ganz hochwertige oder leichtverderbliche Güter in Frage. Man kann sich denken, daß der Erzeuger von leichtverderblichen Gütern (großes Blumenexporthaus an der Riviera oder großes Beerenversandhaus eines Landes mit heißem Klima) oder ein Versandhaus von besonders hochwertigen Gütern (internationales Juweliengeschäft) einen so großen Versand nach den Großstädten im eigenen Lande und in benachbarte Länder oder gar nach Übersee haben könnte, daß sich für ihn die Haltung eines Privatflugzeuges lohnt.

Allerdings scheint das Privatflugzeug im Hinblick auf die hohen Beförderungskosten für die Beförderung von Gütern weit weniger günstig zu sein, als wie für den privaten Reiseflug. Nach den Unter-

suchungen von Pirath¹ stellen sich die Kosten für ein Tonnenkilometer bei einem Privatflugzeug von 380 kg Nutzladefähigkeit bei 250 kg durchschnittlicher Nutzlast je nach der jährlichen Ausnutzung:

auf 3,40 RM/tkm bei 25 000 km Jahresleistung
und 1,92 RM/tkm bei 50 000 km Jahresleistung.

Das ist immerhin ein Mehrfaches gegenüber dem Beförderungssatz von 0,25 bis 0,50 RM/tkm, der je nach Entfernung beim Versand von Expresgut auf der Schiene erhoben wird. Es müssen daher schon sehr eilige und vor allem hochwertige Güter sein, wenn dieserhalb ein privater Flug ausgeführt und von der immerhin billigeren Möglichkeit der Beförderung mit Verkehrsflugzeugen kein Gebrauch gemacht wird.

Die Beförderung von Gütern mit privaten Flugzeugen wird sich daher auf gelegentliche Einzelfälle beschränken (z. B. Forschungsreisen), bei denen besondere Umstände vorliegen. Neuverkehr ist durch das private Flugzeug jedenfalls nur in unwesentlichem Umfange zu erwarten.

e) Eigeneinnahmen des Flugzeugs.

Wenn Güter im Luftgüterverkehr statt mit den erdgebundenen Fernverkehrsmitteln befördert werden, trägt der Verfrachter die höheren Beförderungspreise des Luftgüterverkehrs wegen der kürzeren Beförderungsdauer im Interesse der Eilbedürftigkeit oder Hochwertigkeit des Gutes.

Im folgenden Abschnitt wird noch im einzelnen dargelegt, daß (bei Zugrundelegung von durchschnittlichen Verhältnissen) 1 t hochwertiges Gut bei einer Beförderungsweite von 460 km mit dem Flugzeug 690 RM, bei einer Beförderungsweite von 560 km mit der Eisenbahn als Expresgut 140 RM kosten würde. Bei diesem Beispiel würden 540 RM Eigeneinnahme des Flugzeugs sein. Bei 5000 t Luftverkehrsgut würde die Eigeneinnahme rd. 2,7 Mio RM betragen.

Auch gegenüber der Schiffsfracht für hochwertige Güter erzielt das Flugzeug im Luftgüterverkehr Eigeneinnahmen.

3. Verkehrsabwanderung bei den Eisenbahnen.

Der Umfang der für den Luftgüterverkehr natürlicherweise in Frage kommenden Gütermenge wurde von Pirath² für das Jahr 1934 berechnet. Hierbei wurden auf der Grundlage, daß die Selbstkosten der Luftbeförderung durch die angebotenen Luftgütertarife gedeckt werden sollen, diejenigen Güter einbezogen, die im Transozeanverkehr mit einem

¹ „Der private Luftverkehr“, Heft 7 der Forschungsergebnisse, Berlin 1934.

² Pirath: „Verkehrsströme im Luftverkehr“, Heft 1 der Forschungsergebnisse und „Der Weltluftverkehr“, Heft 12.

Durchschnittswertsatz von 60 RM je kg ausgetauscht werden. Von den in den kontinentalen Verkehrsströmen Europas laufenden Gütern wurden solche ganz herangezogen, die einen Wert von mehr als 100 RM je kg haben und ferner solche zu einem Zehntel, deren Wert zwischen 60 und 100 RM je kg liegt. Ferner wurden einbezogen besonders eilwertige und für den Luftgüterverkehr in Frage kommende Güter, wie Blumen u. a., auch wenn deren Wert unter 60 RM je kg liegt.

Hiernach ergaben sich 13 979 t hochwertige Güter, die zwischen den wirtschaftlichen Aktionszentren der Erde im Transozeanverkehr auf dem Luftwege ausgetauscht werden könnten, und ferner 2576 t, die für eine Beförderung zwischen Deutschland und Ländern oder Ländergruppen Europas für den Luftweg über dem Festlande in Frage kämen.

Es handelt sich also, wie bereits erwähnt, bei den vorstehenden Mengen nur um hochwertige, eilbedürftige, auch leicht verderbliche Güter, an deren schneller Beförderung der Verfrachter das größte Interesse hat.

Auf den bislang im Transozeanverkehr eingerichteten Fluglinien wird zur Zeit nur ein kleiner Bruchteil der oben näher bezeichneten Leistung von 13 979 t befördert. Nach den neuesten Zusammenstellungen¹ waren es im Jahre 1936 ohne den Unterwegsverkehr auf den Transozeanlinien Europa—Südamerika (9,2), Europa—Nordamerika (4,2) und Nordamerika—Asien (2,1), zusammen rd. 16 t mit rd. 0,15 Mio tkm. Hierzu kann man noch hinzurechnen die auf den großen Transkontinentalinien Europa—Südostasien (38,4) und Europa—Südafrika (30,8) ohne den Unterwegsverkehr beförderten rd. 69 t mit rd. 0,87 Mio tkm. Selbst dann bleibt die beförderte Frachtmenge gegenüber der oben genannten noch sehr gering.

Die durchschnittliche Streckenlänge der bislang eingerichteten Transozean- und Transkontinentalinien ist sehr groß. Sie schwankt zwischen rd. 7000 und 14 000 km. Tonnenkilometrisch haben die auf ihnen beförderten Güter daher Bedeutung. Die Eisenbahnen könnten diese Güter nur auf Teilstücken befördern, z. B. bei dem Wege Berlin—New York nur auf rd. 350 km von Berlin bis Bremen oder auf rd. 1000 km von Berlin bis Le Havre bei Verschiffung von einem französischen Hafen.

Wenn man nun einmal für eine Schätzung annimmt, daß die vorgenannten rd. 14 000 t hochwertiger Güter im Transozean- oder Transkontinentalverkehr beiderseits auf dem Festland etwa 900 km mit den

¹ Pirath, Forschungsergebnisse, Heft 12.

Eisenbahnen als Expreßgut bis zu den Seehäfen befördert werden könnten, so ließe sich die in der Zukunft den Eisenbahnen entzogene Verkehrseinnahme auf rd. 2,7 Mio RM schätzen, wenn man den deutschen Expreßgutfrachtsatz zugrunde legt. Wenn die Eisenbahnen auf 1800 km Weglänge benutzt werden könnten, würde der Verkehrsentzug etwa 3,6 Mio RM betragen, wobei sich der nach der Entfernung gestaffelte Frachtsatz auswirkt. Berücksichtigt man auch, daß sich in diesen Einnahmeausfall wahrscheinlich mehrere Eisenbahnländer teilen, so würden auf die Eisenbahnverwaltung eines einzelnen Landes nur Teilbeträge des an und für sich nicht sehr erheblichen Einnahmeverlustes fallen. Auf die Verkehrsströme zwischen Europa und den übrigen Erdteilen fallen nach der genannten Aufstellung¹ 10 810 t von 13 979 t, so daß darüber kein Zweifel bestehen kann, daß die europäischen Eisenbahnen in erster Linie den oben überschlagenen Verkehrsentzug zu tragen hätten. Dementsprechend würde auch ein Teilbetrag von den genannten 2,7 bzw. 3,4 Mio RM auf die Deutsche Reichsbahn entfallen.

In den Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Ländern oder Landesgruppen Europas kommen nach der gleichen Berechnung von Pirath¹ 2576 t (Jahr 1925) in Frage. Es ist anzunehmen, daß diese Menge bei der heutigen Wirtschaftsentwicklung nicht unerheblich größer wäre. Rechnet man für eine Schätzung mit einer durchschnittlichen Beförderungswerte von 400 km auf deutschen Eisenbahnen beim Austausch mit dem Ausland, so würden der Reichsbahn 0,36 Mio RM entgehen.

Der von Pirath als wahrscheinlich aufgezeigte Luftgüterverkehr würde mithin der Reichsbahn einen Einnahmeausfall bringen, der im ganzen gesehen noch nicht erheblich ins Gewicht fallen würde.

Auch eine andere Feststellung von Pirath², daß die für den Luftverkehr in Frage kommenden Güter hoher Qualität, die auf große Schnelligkeit hohen Wert legen müssen, 4,5 % aller auf der Eisenbahn beförderten Güter ausmachen, ließe hoffen, daß sich immerhin die Abwanderung von der Schiene auf das Flugzeug — einschließlich des für Deutschland heute als möglich erkennbaren Neuverkehrs — in erträglichen Grenzen halten würde.

Wie sich nun die Abwanderung von der Schiene auf das Flugzeug für die Reichsbahn bereits heute auswirkt, läßt sich mangels statistischer Aufzeichnungen ebenfalls wieder schwer schätzen. Daß

¹ Pirath, Forschungsergebnisse, 1. Heft.

² Pirath, Forschungsergebnisse, Heft 1, S. 13.

vom Flugzeug im innerdeutschen Verkehr, wahrscheinlich auch im europäischen Verkehr wenig Neuverkehr entwickelt sein dürfte, wurde im Abschnitt III, 2 ausgeführt. Mithin würde der gesamte in Deutschland ausgeführte Luftgüterverkehr als Abwanderung von der Schiene aufzufassen sein, von den nicht erfaßbaren, wahrscheinlich auch nicht zahlreichen Fällen abgesehen, in denen die Beförderung wegen der Eilbedürftigkeit nur mit dem Flugzeuge vorgenommen wird und die Beförderung mit einem anderen Verkehrsmittel (z. B. Schiene, Expreßgut) einfach nicht in Frage käme. Dieser Fall wird nicht häufig vorkommen, da Expreßgut mit den D-Zügen befördert wird und über Nacht reisen kann.

Nach der Statistik des Deutschen Reiches¹ wurden von deutschen Luftverkehrsgesellschaften im Jahre 1937 4967 t Fracht und Gepäck befördert und 2,23 Mio tkm zurückgelegt. Deshalb soll für eine Schätzung der Verkehrseinnahmen, die der Reichsbahn entgangen sein könnten, der ungünstigste Fall angenommen werden, nämlich, daß die ganze Verkehrsmenge von rd. 5000 t (für 1937) im innerdeutschen Verkehr als Frachtgut ausgeführt und abgewandert sei und von der Reichsbahn als Expreßgut hätte befördert werden können. Der Einnahmeausfall würde bei einer durchschnittlichen Beförderungsweite von 460 km beim Flugzeug bzw. von 560 km (+ 21 %) auf der Schiene $5000 \times 140 \text{ RM} = 0,7 \text{ Mio RM}$ betragen. Will man auch beim Güterverkehr berücksichtigen, daß ausländische Flugzeuge der Reichsbahn bei der Beförderung von Gütern über deutschem Boden Frachten entzogen haben, so käme man unter der Annahme, daß dieser Güterverkehr etwa halb so groß wie der von deutschen Flugzeugen geleistete wäre, auf einen Verkehrsverlust von rd. 1,0 Mio RM bei der Deutschen Reichsbahn.

Demgegenüber hätte das deutsche Flugzeug für die geleisteten 2,3 Mio tkm bei einem nach den veröffentlichten Streckentarifen errechneten durchschnittlichen Frachtsatz von 0,15 Rpf auf den kgkm oder 1,5 RM auf den tkm (wobei auf der einen Seite Nebengebühren und Rollgelder, auf der anderen Seite Preisnachlaß bei größeren Frachtmengen außer acht gelassen seien) eine Einnahme von rd. 3,5 Mio RM erzielt, also etwa das Fünffache der Expreßgutfracht. 2,7 Mio RM hiervon, also eine rund viermal so große Einnahme, als sie bei Expreßgutbeförderung auf der Schiene hätte erzielt werden können, wäre als auf die besonderen Eigenschaften des Flugzeugs zu buchende Luftverkehrseinnahme anzusehen.

¹ Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrg. 1938.

4. Verkehrsabwanderung bei der Schifffahrt.

Für die Schifffahrt kommen Verluste aus dem Luftgüterverkehr nur insoweit in Frage, als dieser auf den Transozean- und Transkontinentalverkehr entfällt, also auf den Austausch hochwertiger Güter zwischen den Erdteilen. Im vorhergehenden Abschnitt war dargelegt worden, daß in den bislang eingerichteten Weltluftverkehrslinien über Ozeane und Kontinentalstrecken (ohne Unterwegsverkehr) im Jahre 1936 bisher nur rd. 69 t Fracht befördert wurden, worin wahrscheinlich auch noch Gepäck enthalten ist. Nach den Ermittlungen von Pirath¹ erzielten die Luftverkehrsgesellschaften für die Beförderung dieser 69 t einschließlich der 180 t Unterwegsfracht eine Einnahme von rd. 1,0 Mio RM, von der rund vier Fünftel auf den Verkehr zwischen Europa und Südostasien sowie Europa und Afrika entfallen. Der Verkehrsverlust der Seeschifffahrt würde höchstens dieser Einnahme von rd. 1,0 Mio RM entsprechen unter der Annahme, daß es sich um durchweg abgewanderten Verkehr handelt und daß die Frachtsätze der Seeschifffahrt nicht niedriger lägen.

Von den im Luftverkehr (Luftverkehrsgesellschaften) der Welt im planmäßigen Linienverkehr beförderten 20 989 t Fracht (1935) würde mithin nur ein kleiner Bruchteil dem Seeschiff entzogen sein können.

Wie dargelegt wurde, kommen nach den Berechnungen von Pirath rd. 14 000 t hochwertige Güter vom Warenaustausch zwischen den Erdteilen über die Meere für den Transozean-Luftverkehr in Frage. Sollte sich der Güterverkehr auf den Weltluftverkehrslinien über die im Jahre 1936 erst beförderten 69 t wesentlich steigern, so könnten der Seeschifffahrt allerdings erheblichere Verkehrsverluste entstehen.

1000 t auf rd. 8000 km Seeweg ergäben für die hochwertigen Güter bei einem verhältnismäßig niedrig angenommenen Frachtsatz von 0,20 RM/tkm — vom Werttarif auf den tkm vergleichsweise umgerechnet — einen Verkehrsverlust von rd. 1,6 Mio RM.

Bei 15 000 t würden es unter den gleichen Annahmen 24,0 Mio RM sein. Das wären Verluste, die für die Seeschifffahrt von Bedeutung sind.

Im vorhergehenden Abschnitt wurde bereits angegeben, daß von der genannten Verkehrsmenge von 14 000 t rund 80 % auf den Warenaustausch zwischen Europa und den übrigen Erdteilen fallen. Daher würde bei solcher Ausdehnung des Luftgüterverkehrs auch die deutsche Seeschifffahrt von diesen Verkehrsverlusten betroffen werden.

¹ Pirath, Forschungsergebnisse, Heft 12.

5. Neuverkehr bei den Eisenbahnen.

Bei Betrachtung des Neuverkehrs, der den Eisenbahnen durch das Flugzeug erstanden ist, sei zunächst auf die Einschaltung der Eisenbahnen in die Luftgüterbeförderung hingewiesen, und zwar für den Weg, der gegebenenfalls zwischen Aufgabe- bzw. Empfangsort und dem nächstgelegenen Flughafen zurückzulegen ist.

Seit dem Jahre 1927 besteht hierfür ein zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Lufthansa geschlossenes Abkommen über die gemeinschaftliche Beförderung von Gütern unter dem Namen „Flugeisenbahn-Güterverkehr“ auf dem vereinigten Eisenbahn-Flugwege. Fleigüter werden bei allen Expreßgutabfertigungen der Deutschen Reichsbahn angenommen, als Expreßgut zum nächsten Flughafen gefahren und von hier mit Flugzeugen weiter befördert. Ebenso werden von Flugzeugen beförderte Güter mit Kraftwagen vom Flughafen zum nächsten Bahnhof und mit dem nächsten Zuge als Expreßgut zum Ziele gebracht. Durch den Fleiverkehr sind sämtliche Orte Großdeutschlands in das Flugnetz einbezogen. Im Jahre 1929 wurden im Fleiverkehr 5254 Sendungen von 83,3 t Gewicht befördert.

Die Einrichtung des Flugeisenbahn-Güterverkehrs nach deutschem Muster ist von vielen außerdeutschen Ländern übernommen und, was wichtig ist, auf den zwischenstaatlichen Verkehr ausgedehnt worden.

Über die Höhe der Frachtkosten, mit denen ein Flugzeug als Fertigwarenerzeugnis belastet ist, bis aus den Roh- und Werkstoffen, den Halbzeugfabrikaten und den einzelnen Fertigwarenteilen das Flugzeug zusammengesetzt und in Gebrauch gegeben ist, sind Aufzeichnungen nicht veröffentlicht, wahrscheinlich bisher auch nicht ermittelt worden. Es soll daher versucht werden, über den Anteil der Frachtkosten an dem Fertigwarenpreis einen schätzungsweisen Begriff zu erlangen.

Eine Aufstellung über den Frachtanteil am Verkaufspreis einer Milchkanne bringt Pirath¹ wie folgt:

Erzbergwerke	1,0 %
Hüttenwerk	1,0 %
Walzwerk	0,1 %
Blechwarenfabrik	1,1 %
Großhandel	2,0 %
Kleinhandel	2,0 %
	zusammen 7,8 %.

¹ Pirath: „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“, Verlag von Julius Springer, Berlin, 1934.

Nach der gleichen Quelle war der Wert der auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1930 beförderten Güter auf 58 400 Mio RM geschätzt worden, so daß bei 2839 Mio RM Einnahmen aus dem Güterverkehr die durchschnittliche Belastung der Güter durch Beförderungskosten 4,6 % betrug.

Weitere Beispiele für den Frachtanteil am Verkaufspreis sind gelegentlich der Auswirkungen von Tarifierhöhungen im Jahre 1928 bekanntgegeben worden. Danach betrug der Frachtanteil bei Zugrundelegung üblicher Versandweiten am Bezugspreis für:

Steinkohle	45 %	(500 km Versandweite)	(1928)
Eisenerz	13 %	(140 „ „)	(1928)
Grubenholz	34 %	(690 „ „)	(1928)
Bretter	7 %	(604 „ „)	(1928)
Balken	12 %	(459 „ „)	(1928)
Roheisen	11 %	für das Rheinisch- westfälische Indu- striegebiet	(1925)
Halbzeug	7 %		
Stabeisen	8 %		
Eiserne Werkzeugmaschinen	2,3 %		(1928)
Eiserne Textilmaschinen	1,6 %		(1928)

Nach genaueren Feststellungen betrug das Verhältnis der volkswirtschaftlichen Umsätze (Umsätze nach der Umsatzsteuererhebung, zuzüglich steuerfreie Umsätze und Außenhandelsumsätze) zu den Einnahmen aus dem Güterverkehr der Reichsbahn von 1925 bis 1931 durchschnittlich 1,5 %¹.

Wenn daher mangels genauer Unterlagen der Anteil der Eisenbahnfracht am Herstellungswert eines Flugzeuges auf 2 % geschätzt wird, so dürfte dies sicherlich nicht zu hoch gegriffen sein und bereits berücksichtigen, daß bei dem eingesetzten Anschaffungspreis für Flugzeuge die Zuschläge des Zwischenhandels (Großhandel, Einzelhandel) fortfallen oder gering sind (Ausrüstungsteile).

Größere Bedeutung hat zweifellos der durch die Herstellung von Flugzeugen der Luftwaffe erzielte Frachterlös. Englische Zeitungen berichten, daß das englische Aufrüstungsprogramm eine jährliche Herstellung von 3000 Flugzeugen vorsehe. Das würde einem Produktionswert von rund 1 Milliarde RM entsprechen. Wenn nur 2 % auf Frachten entfallen würden, könnte der Frachterlös für die englischen Eisenbahnen 20 Mio RM betragen. Wenn sich auch die Abwicklung eines so großen Luftflottenprogramms auf einige Jahre verteilt und u. U. einmalig ist, so würde doch schon der laufende jährliche Ersatz von 500

¹ „Volkswirtschaftliche Umsätze und Güterverkehr der Reichsbahn“ in „Die Reichsbahn“, Heft 35, Jahrg. 1932.

bis 1000 abgängigen Flugzeugen einen jährlichen Frachtenerlös von 3,3 bis 6,7 Mio RM bedeuten, wenn man bei dieser Art der Schätzung bleibt.

Auch die Herstellung von Privatflugzeugen dürfte für den Frachtenerlös der Eisenbahnen keine größere Bedeutung haben als die Herstellung von Verkehrsflugzeugen. Sieht man von den rd. 10 000 Privatflugzeugen in den USA. ab, so kann man bei den einzelnen großen europäischen Luftmächten Deutschland, Frankreich, Großbritannien mit einem Bestand von jeweils 2000 bis 3000 Privatflugzeugen als Stand der nächsten Jahre rechnen. Die Herstellung von 300 bis 400 Privatflugzeugen jährlich (Ersatz abgängiger und Bestandsausweitung) würde einem Produktionswert von vielleicht 20 bis 25 Mio RM und einem Frachterlös von 0,4 bis 0,5 Mio RM entsprechen.

Auf den Verkehrsumfang der Eisenbahnen würde sich auch die Herstellung von Flugzeugen für die Ausfuhr auswirken. Ein Land, das jährlich 300 hochwertige Flugzeuge für die Handelsluftfahrt oder Luftwaffe anderer Länder ausführt, was einem Produktionswert von schätzungsweise 100 Mio RM entsprechen würde, könnte seinen Eisenbahnen einen zusätzlichen Frachterlös von rd. 2 Mio RM bringen.

Es ist also immerhin beachtlich, daß ein Land, das jährlich etwa 50 Verkehrsflugzeuge, 1000 Flugzeuge für die Luftwaffe und 300 Privatflugzeuge sowie 300 Flugzeuge für die Ausfuhr herstellt, seinen Eisenbahnen einen Neuverkehr im Werte von rd. 10 Mio RM zuführt, wenn man den Frachtanteil auf nur 2 % des Produktionswertes schätzt. Dabei würde allerdings die Verkehrsluftfahrt selber den kleinsten Anteil bringen.

Auch auf einem anderen Gebiet ist beim Güterverkehr der Eisenbahnen umfangreicher Neuverkehr entstanden, nämlich auf dem Gebiete der Betriebsstoffversorgung für die Flugzeuge der Handelsluftfahrt und der Luftwaffe.

Nach veröffentlichten Angaben hat die 1932 eingesetzte Ju 52 bei einer Reichweite von 1200 km und einer Geschwindigkeit von 240 Stkm einen Betriebsstoffverbrauch von 1,01 l je tkm, der bei der 1938 eingesetzten Focke Wulf FW 200 Condor bei einer Geschwindigkeit von 300 Stkm sogar auf 0,50 l für den tkm gedrückt wurde. Bei einem Fluggewicht von 10 t würde der Betriebsstoffverbrauch je Flugkm rund 10 l betragen. Bei einer Jahresleistung von rund 16 Mio Flugkm in der Verkehrsluftfahrt (D Lufthansa 1936) wäre der Verbrauch auf rund 130 000 t zu schätzen.

Was den Betriebsstoffverbrauch der Flugzeuge der Luftwaffe anbetrifft, so wird nach amerikanischen Statistiken mit einem Jahresverbrauch von rund 42 000 t an Motorenbrennstoffen und Schmieröl auf

1000 Flugzeuge gerechnet, wenn kein kriegerischer Einsatz vorliegt. Für eine Luftflotte von 5000 Flugzeugen würde der Verbrauch mithin 210 000 t, bei 10 000 Flugzeugen 420 000 t betragen.

Daß ein solcher Betriebsstoffverbrauch mit Neuverkehr bei den bestehenden Verkehrsmitteln Eisenbahnen und Schiff (Seeschiff, Binnenschiff) verbunden ist, liegt auf der Hand. Umfang, Art und Erlös wird naturgemäß von der Treibstoffbilanz des Verbraucherlandes abhängig sein.

Die Deutsche Reichsbahn ist an der Beförderung von Treibstoffen erheblich beteiligt. Sie befördert einheimische Rohstoffe, z. B. Erdöl, von den Gewinnungsstellen zu den Raffinerien, bei der Verkokung (Benzol) und sonst gewonnene, auch synthetisch hergestellte Betriebsstoffe zu den Verteilungs- und Verbrauchsstellen. Im Jahre 1936 führte das Deutsche Reich noch 4,2 Mio t Rohöl, Benzine und sonstige Kraftstoffe aus Übersee (USA, Mexiko, Niederl.-Amerika usw.) und aus europäischen Ländern (Rumänien, Union der Sowjetrepubliken usw.) ein. Bei den Transporten von den Nordseehäfen und den trockenen Grenzen ist die Reichsbahn wieder beteiligt. Rechnet man — sicherlich nicht zu hoch —, daß der von Flugzeugen (Verkehrsluftfahrt, Luftwaffe) verbrauchte Betriebsstoff durchschnittlich 300 km weit befördert worden wäre, und zwar nur zur Hälfte von der Reichsbahn — die andere Hälfte von der Binnenschifffahrt —, so könnten bei einem durchschnittlichen Frachtsatz von 5 Rpf/tkm und bei einem angenommenen 400 000-t-Gesamtverbrauch im Jahre, 200 000 t der Reichsbahn einen Neuverkehr im Werte von schätzungsweise 3,0 Mio RM gebracht haben.

Auch durch den Bau der deutschen *T a n k f l o t t e* für die Anfuhr der Betriebsstoffe aus Übersee und für Ersatz und Unterhaltung der Tankflotte, sowie durch den Bau von *K e s s e l w a g e n* beim Schienentransport hat der Güterverkehr der Reichsbahn einen Zuwachs erfahren.

Neben Beförderungsleistungen bei der Herstellung von Flugzeugen und für die Anfuhr der Betriebsstoffe sind noch anzuführen solche für die Unterhaltung und Ausbesserung der Flugzeuge, wobei insbesondere dringend benötigte Ersatzteile vielfach als Eilgut und Expreßgut auf der Schiene befördert werden.

Der Neuverkehr der Reichsbahn durch das Flugzeug könnte nach den gemachten Annahmen 13 bis 15 Mio RM im Jahre betragen.

6. Neuverkehr bei der Schifffahrt.

Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt werden nur in Ausnahmefällen *Z u b r i n g e r d i e n s t e* für solche Luftgüter leisten, deren Beförderung in der Luft bereits als Neuverkehr zu werten ist.

Bei dem Bezug von Lebensmitteln und Verbrauchsgegenständen aus dem Ausland wird bei der Seeschifffahrt durch die Werktätigen der Luftfahrt und der Luftfahrtindustrie (Herstellung von Flugzeugen für die Handelsluftfahrt und die Luftwaffe) möglicherweise eine Steigerung des Güterverkehrs hervorgerufen, die der Größe dieses Anteils von Werktätigen an der Gesamtzahl der verbrauchenden Bevölkerung entspricht.

Von beachtlicherem Ausmaß dürfte die Auswirkung der Herstellung von Flugzeugen für die Handelsluftfahrt und die Luftwaffe auf den Güterverkehr der Seeschifffahrt sein.

Der Ankauf von Flugzeugen und Flugzeugteilen im überseeischen Ausland, deren Beförderung der Seeschifffahrt obliegt, bringt neuen Güterverkehr zur See, wenn zwischen Herstellungs- und Ankaufsland größere Seewege liegen und Anflug der gekauften Flugzeuge ausscheidet. Als Auswirkung der z. B. 1938 aufgegebenen Flugzeugbestellungen von England und Frankreich in Nordamerika, aber auch bei der Belieferung von Schutzstaaten und Kolonien durch die Mutterländer mögen hierbei umfangreiche Seeschiffstransporte herauskommen. Die deutsche Hochsee-Frachtschifffahrt dürfte beim Außenhandel von Flugzeugen deutscher Herstellung neuen Verkehr erfahren.

Bei der Herstellung von Flugzeugen werden Werkstoffe (Stahl, Eisen, Leichtmetall, Holz und dergl.) sowie Hilfsstoffe (Kohle, Koks und dergl.) benötigt. Länder, die solche Werk- und Hilfsstoffe in unzureichendem Umfange besitzen und sie von Übersee beziehen müssen, werden der Seeschifffahrt neuen Güterverkehr zuführen, der sehr beachtlich sein kann. Da Deutschland solche Werk- und Hilfsstoffe in zum mindesten für die Flugzeugherstellung genügendem Umfange besitzt, wird die deutsche Seeschifffahrt für die deutsche Flugzeugherstellung höchstens zur Deckung des Spitzenbedarfes herangezogen werden. Wahrscheinlicher ist, daß die deutsche Frachtseeschifffahrt solche Transporte für Binnenländer mit kleiner Handelsflotte ausführt.

Noch wichtiger für die Erzeugung neuen Güterverkehrs bei der Seeschifffahrt ist die Beförderung von Betriebsstoffen für die in der Handelsluftfahrt und Luftwaffe eingesetzten Flugzeuge. An Betriebsstoffen kommen in Frage: Benzine, Dieselöle, Maschinenöle bzw. ihr Grundstoff, das Erdöl. Die Art des für einen Transport aus Übersee in Frage kommenden Betriebsstoffes ist abhängig von dem Vorhandensein von Raffinerien und dergl. im eigenen Lande. Die Erdölquellen, in denen dieser für die gesamte motorisierte Verkehrswirtschaft so wichtige Betriebsstoff anfällt, sind ganz ungleich in der Welt verteilt.

Da sich Gewinnungs- und Verbrauchsländer nicht decken und zwischen ihnen umfangreiche Wege liegen, vor allem Seewege, ist die Schifffahrt bei der Anfuhr dieser Kraftstoffe in großem Umfange eingesetzt. England, Frankreich, Italien und die Niederlande, vier Länder Europas mit großem Flugzeugverkehr, müssen den Flugzeug-Betriebsstoff ganz und gar mit dem Seeschiff heranholen. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben zwischen den Erdölleitungen, die das Erdöl von den Erdölquellen an die Küste heranbringen, und den Hauptverbrauchsstellen, wo das Erdöl und seine Derivate zum Verbrauch entnommen oder mit Binnenschiff oder Eisenbahn landeinwärts gehen, ebenfalls in größerem Umfange das Küsten-Seeschiff eingesetzt.

Die Tankerschiffsflotte der Welt ist von 1,5 Mio BRT im Jahre 1913 auf rd. 10 Mio BRT im Jahre 1938 gewachsen. Die Rohölgewinnung ist von 53 Mio t (1913) auf rd. 280 Mio t (1938) gestiegen. An dieser Steigerung des Treibstoffverbrauchs ist auch das Flugzeug der Verkehrsluftfahrt und Luftwaffe erheblich beteiligt.

Von der Welttankertonnage entfallen 29 % auf Großbritannien und seine Dominions, 26 % auf USA und 1,6 % auf Deutschland.

Wenn man nun annimmt, daß der für Flugzeuge der Verkehrsluftfahrt und Luftwaffe angenommene Jahresverbrauch von 400 000 t aus Übersee herangeholt wird, so würde bei einer Schiffsfracht von 9 RM/t (Schiffsweg USA Golfhäfen—Nordseehäfen) der deutschen Seeschifffahrt eine Einnahme von rd. 3,6 Mio RM entstanden sein. In dem Maße, in dem sich die heimische Erdölgewinnung und Kraftstoffherzeugung Deutschlands steigert, würden diese Frachteinnahmen der Seeschifffahrt zurückgehen. Bleibt darauf hinzuweisen, daß auch Bau und Unterhaltung der Tankflotte eine Steigerung des seewärtigen Güterverkehrs zur Folge hat.

Schließlich ist auch noch der Neuverkehr in Rechnung zu stellen, den die Binnenschifffahrt durch die Beförderung der Kraftstoffe zwischen Einfuhrstelle (Nordseehafen) oder Gewinnungsstelle und den Verbrauchsgebieten erhalten hat. Oben war angenommen worden, daß die Binnenschifffahrt in dieser Weise 200 000 t jährlich befördert, wofür eine Einnahme von 1,2 Mio RM schätzungsweise entstanden sein kann.

Bei den stark zunehmenden Luftrüstungen in der ganzen Welt hat auch der Außenhandel in Flugzeugen, Motoren und Teilen in den letzten Jahren gewaltig zugenommen. Von 1913 bis 1937 ist die Ausfuhr wichtiger Auslandsstaaten an Fluggerät von 11 auf 167 Mio RM gestiegen¹. 1933 betrug die Ausfuhr noch 72 Mio RM für Fluggerät.

¹ „Die Flugzeugindustrie der anderen“ von Dr. Rolf Wagenführ in Sonderheft 46 des Instituts für Konjunkturforschung, Hamburg 1938.

Für 1938 ist eine weitere erhebliche Steigerung der Außenhandelszahlen zu erwarten angesichts der großen Anstrengungen bei einzelnen Ländern, die Luftwaffe schnell zu vergrößern.

Faßt man die angestellten Betrachtungen zusammen, so kommt man zu dem Ergebnis, daß eine Einnahme der Seeschifffahrt aus neuem Güterverkehr, den das Flugzeug hervorgerufen hat, mit 5,0 Mio RM offenbar nicht zu hoch geschätzt ist.

IV.

Neuverkehr und Verkehrsabwanderung durch Luftpostverkehr.

1. Umfang des Luftpostverkehrs.

Nach der Statistik¹ wurden im Weltluftverkehr folgende Postmengen befördert:

Jahr	t	Jahr	t
1931	6 007	1934	6 302
1932	5 233	1935	10 050
1933	5 798	1936	14 336

Diese Zahlen umfassen den planmäßigen Linienverkehr der nationalen Luftverkehrsgesellschaften einschließlich der im Ausland beflogenen Strecken. Sie geben zwar kein lückenloses Bild, da einzelne Länder mangels Angaben oder wegen Fehlens einzelner Jahre — z. B. Rußland (UdSSR) — nicht einbezogen sind. Doch kann angenommen werden, daß die Hauptmengen erfaßt sind.

Die Entwicklung der Luftpostbeförderung in einigen größeren europäischen Ländern (Italien, Niederlande, Großbritannien, Frankreich, Deutschland), sowie in Europa (ohne Rußland) und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zeigt die Zahlentafel 9.

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß die Beförderung von Postgut bereits erheblich ist, daß Postgut mengenmäßig in etwa gleichem Umfange wie Frachtgut befördert wird und daß die Entwicklung des Luftpostverkehrs in weiterem Ansteigen begriffen ist. Bei diesen Verkehrszahlen muß allerdings auch berücksichtigt werden, daß hierin nicht nur die vom Absender bezeichnete Luftpost erfaßt ist, sondern auch die Post, die — namentlich im Inlandsverkehr und im Verkehr zwischen benachbarten Ländern — im Interesse der Beschleunigung von den Postanstalten ohne Luftpostzuschlag als Luftpost befördert wird.

¹ „Die Entwicklung des Weltluftverkehrs“, Wirtschaft und Statistik, Heft 12, 1937.

Zahlentafel 9.

Entwicklung des Luftpostverkehrs in größeren Ländern.

J a h r	Im Luftverkehr in wichtigen Ländern ¹ beförderte Post in Tonnen						
	Nieder- lande	Italien	Frank- reich	Groß- britannien	Deutsches Reich	Europäische Länder ²	Vereinigte Staaten von Nord- amerika
1931	82		192	122	406	1 253	4 374
1932	136	52	173	141	384	1 257	3 587
1933	158	63	233	174	467	1 654	3 546
1934	204	57	220	254	772	2 052	3 571
1935	286	117	272	726	1 401	3 476	6 247
1936	396	463	335	993	2 597	5 674	8 312
1937		414	437	1 634	3 754		

¹ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

² Ohne Rußland.

2. Günstige Aussichten für die Entwicklung des Luftpostverkehrs.

Dafür, daß unter den Verkehrsarten, die für das Flugzeug vor allem in Frage kommen (zahlungskräftige Reisende, Postgut, hochwertige und eilige Güter), die Beförderung von Postgut eines der wichtigsten Arbeitsfelder des Flugzeuges in der Zukunft ist und daß mit einer starken mengenmäßigen Ausweitung des Umfanges gerechnet werden kann, sind verschiedene Gesichtspunkte maßgebend.

- a) Postgut ist wahrscheinlich diejenige für das Flugzeug in Frage kommende Verkehrsart, die in solcher Form und Menge anfällt, daß sie am ehesten die Selbstkosten des Luftverkehrs deckt, sogar darüber hinaus auch Überschüsse abwerfen wird.
- b) Die Wirtschaftlichkeit des reinen Postfluges wird auch deshalb am ehesten gegeben sein, weil das Postgut als das am wenigsten sperrige Gut ein geradezu ideales Fluggut ist. Für die gängigsten Arten von Postgut wurden folgende Durchschnittsgewichte festgestellt:

1 kg für 85 Briefe und Postkarten,

1 kg für 10 Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben,

3,2 kg für 1 Paket und Wertpaket.

An Raum werden im Flugzeug beansprucht:

3 Raummeter von 1 t Briefe und Drucksachen,

7 Raummeter von 1 t Pakete.

Von einem nicht großen Flugzeug mit einem Frachtraum von 4,8 Raummeter für eine Nutzlast von 1 t kann eine Postmenge von 85 000 Briefen in einem Fluge befördert werden. Für den Postflug wird die Verwendung von Flugzeugen für 2—4 t Nutzlast erstrebt, wie sie teilweise auch schon eingesetzt sind. Bei den heutigen Luftpostzuschlägen rechnet man mit Einnahmen, die erheblich über den gesamten Selbstkosten liegen.

- c) Für das Zusammenkommen einer genügend großen Menge von Postgut, wie dies für einen besonderen Postflug nötig ist, sind, mindestens in den Hauptverkehrsbeziehungen, die denkbar besten Vorbedingungen gegeben. Gegenüber Reisenden und eiligen Gütern ist das Postgut ganz willenslos. Um die Beförderung von und zum Flugzeug brauchen sich Absender und Empfänger nicht selbst zu bemühen, wenn günstige Annahme- und Ausgabestellen vorhanden sind. Diese Beförderung wird von den amtlichen Postanstalten vorgenommen. Sonderwünsche von Absender und Empfänger scheiden aus. Zu- und Abgang zum und vom Flugzeug ist bestens eingerichtet. Hierfür sind schnelle Beförderungsmittel (Eisenbahn, Kraftwagen, verkraftete Landposten) vorhanden. Alle Vorbedingungen für das Ansammeln größerer Transportmengen sind gegeben.
- d) Die mit dem Nachrichtenaustausch ursächlich verbundene Eilbedürftigkeit ist sehr groß und wird eher zunehmen als abnehmen. Zwar stehen noch schnellere Nachrichtenmittel, wie Fernsprecher, Funk und Kabel zur Verfügung. Sie eignen sich aber nur für Nachrichten kleineren Umfanges und erfordern auch für diese höhere Übertragungskosten als im Luftverkehr. Es ist daher eine für alle Zweige des öffentlichen, wirtschaftlichen und privaten Lebens gleich vorteilhafte Einrichtung, auch umfangreichere Nachrichten, schließlich auch für den Luftpostverkehr geeignete Kleingüter, schnell und ohne allzu große Kosten befördern zu können, ohne selbst dafür eine Reise vornehmen zu müssen. Die Höhe des Luftpostzuschlages ist gegenüber den Flugreisekosten gering im Verhältnis zu der insbesondere bei großen Entfernungen, vor allem nach Übersee, erzielten Beschleunigung im Nachrichtenaustausch.
- e) Für den Luftpostverkehr ist auch günstig, daß das Verkehrsbedürfnis für Postgut das ganze Jahr über in etwa gleichem Umfange vorhanden ist und daß nicht wie beim Reiseverkehr die von den Witterungsverhältnissen begünstigsten Jahreszeiten bevorzugt werden.

- f) Die Verkehrseinnahmen aus der Luftpostbeförderung stellen sich daher schon heute beim prozentualen Vergleich mit den anderen Verkehrsarten (Reisende, Fracht) sehr hoch. Pirath¹ hat hierüber für das Jahr 1932 aufschlußreiche Zahlen ermittelt. Etwa die Hälfte der Verkehrseinnahmen der Luftverkehrsgesellschaften fließen demnach heute aus der Beförderung von Luftpost.

3. Neuverkehr beim Flugzeug.

Als Neuverkehr darf bei der Beförderung von Postgut ebenfalls nur derjenige Verkehr angesehen werden, der nicht hätte ausgeführt werden können, weil andere Fernverkehrsmittel nicht vorhanden sind, und der trotz bestehender Fernverkehrsverbindungen (Eisenbahnen, Seeschiff) erst durch die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges aufgekommen ist.

a) Neuverkehr durch Erschließen von Ländern.

Neuverkehr wegen Fehlens sonstiger Fernverkehrsmittel dürfte in Deutschland sowie in den meisten Ländern Europas offensichtlich nicht aufgekommen sein, da die Postzustellung i. a. nach allen oder wenigstens bis in die Nähe von allen Siedlungen eingerichtet ist, mag sie noch so viel Zeit in Anspruch nehmen. Derartiger Neuverkehr wird daher nur bei der Erschließung bisher nicht besiedelter oder an die Fernverkehrsmittel nicht angeschlossener Länder vorkommen (Nordamerika, Sibirien, Afrika usw.), wie dies bei der Betrachtung des Luftgüterverkehrs bereits gezeigt wurde.

Nur ein Beispiel hierfür:

In Kanada, einem räumlich größeren Lande als die Vereinigten Staaten, das von 9 bis 10 Mio Einwohnern besiedelt ist, sind nur im südlichen Teil des Landes Eisenbahnen vorhanden. In dem größeren, nicht von Eisenbahnen durchzogenen Landesteil hat das Flugzeug bei der Erschließung des Landes, insbesondere der Minenfelder, große Verkehrsaufgaben zu erfüllen. Im Jahre 1936 wurden 522 t Luftpost befördert², von denen 160 t auf den Flugdienst zwischen den Städten und bezeichnenderweise 362 t auf den Flugdienst zu den „Minenfeldern und anderen abseits gelegenen Distrikten“ entfallen, welche letztere Menge allein man schon ohne weiteres als Neuverkehr bezeichnen kann.

¹ Pirath: „Konjunktur und Luftverkehr“, Berlin 1935, Forschungsergebnisse, Heft 9.

² Transaer 1937.

b) Neuverkehr in den vorhandenen Weltverkehrsverbindungen.

Über den Neuverkehr, für den die hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges den Anreiz gegeben hat und der besonders auf weite Entfernungen (Übersee) entstanden ist, sind zahlenmäßige Angaben nicht aufstellbar. Doch wird man diesen Verkehr nicht unterschätzen dürfen. Ein Luftpostbrief wird von Berlin nach Santiago (Chile) z. B. durch den Luftpostdienst Deutschland—Südamerika in $4\frac{1}{2}$ Tagen befördert. Außer den üblichen Gebühren ist ein Luftpostzuschlag von 1,50 RM für je 5 g bei Briefen, sowie 1,50 RM je 25 g bei anderen Sendungen zu zahlen. Wenn trotz Verwendung von Überseepapier ein 20-g-Brief aufgegeben werden muß, ist der Zuschlag von 6 RM bei Geschäftspost unerheblich gegenüber dem Vorteil der schnelleren Beförderung. Braucht doch ein Brief Berlin—Santiago de Chile bei günstiger Zeitlage der Schnelldampfer zu dem Aufgabzeitpunkt wenigsten drei Wochen.

Nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika (New York) wird für je 5 g Briefe ein Luftpostzuschlag von 0,50 RM erhoben. Beförderungszeit mit Luftpost in der Zukunft 1 Tag statt heute 6 bis 7 Tage mit dem Dampfer.

In solchen Verkehrsbeziehungen wird daher Neuverkehr aufgekommen sein bzw. noch aufkommen, insbesondere, auf je weitere Entfernungen sich der Nachrichtenaustausch vollzieht. Erfordert eine geschäftliche Anfrage in überseeischen Ländern 3 Wochen für den Hin- und 3 Wochen für den Rückweg, zusammen also 6 bis 7 Wochen — in manchen Verkehrsbeziehungen oft noch mehr —, so wird der Geschäftsmann häufig von einer solchen Anfrage überhaupt absehen, weil er eine erst so spät eingehende Antwort geschäftlich nicht mehr verwerten kann. Kann er hingegen 10 bis 14 Tage später Antwort haben, so ist der Anreiz für die Benutzung der Luftpost gegeben. So entsteht Neuverkehr.

Der Verkehr zwischen Mutterland und Kolonien hat zu einer starken Ausweitung des Luftpostverkehrs geführt. Dieser ist zwar im wesentlichen als Verkehrsabwanderung anzusehen. Doch wird gerade in diesem Kolonialverkehr Neuverkehr in beachtlichem Umfange enthalten sein.

c) Neuverkehr im Inland.

Im Inlandverkehr, vor allem im Deutschen Reich, ist eine starke Entwicklung von Neuverkehr durch Luftpost nicht anzunehmen. Die Luftpostbeförderung im Inland ist zwar billig. Außer den üblichen Gebühren wird ein Luftpostzuschlag von 0,10 RM bis zu 20 g erhoben. Er steigt bei höheren Gewichten gestaffelt und beträgt 2,50 RM bei Sen-

dungen von über 500 g bis 1 kg. Die Möglichkeiten, den schnelleren Luftpostweg auszunutzen, sind immerhin beschränkt, da Luftpostverbindungen entsprechend den Flugverbindungen nur in den hauptsächlichsten Verkehrsbeziehungen vorhanden sind und die Wege, die der Absender zurückzulegen hat, z. B. zum nächsten Luftpostbriefkasten — wenn es ihm um eine wirklich schnelle Beförderung zu tun ist —, im Verhältnis zum Reiseweg des Postgutes verhältnismäßig zeitraubend sind. Hinzu kommt auch, daß im Inlandverkehr die Beförderung der Post während der Nachtstunden („abends eingeworfen, morgens am Zielort ausgetragen“) für die im Deutschen Reich zurückzulegenden Wegstrecken meistens ausreicht. Für eilige Fälle steht im Geschäftsleben der Fernsprecher zur Verfügung. Da dieser sofortige Antwort gestattet und Geschäftsabschlüsse, Verabredungen usw. ermöglicht, wird er zweifellos oft der Luftpostbeförderung vorgezogen. Dies bestätigt also, daß im Inlandverkehr wenig Neuverkehr bei der Luftpostbeförderung vorliegen dürfte.

Dessenungeachtet befördert die Deutsche Reichspost in weitem Umfange nicht als Luftpost aufgegebene Sendungen als Luftpost, um die Beförderung an sich zu beschleunigen.

d) Zeitungsversand mit Luftpost.

Ein Zweig des Luftpost- und Nachrichtenverkehrs, in dem das Flugzeug vermutlich in nicht ganz unwesentlichem Umfange Neuverkehr entwickelt hat und auf den noch besonders eingegangen werden soll, ist der Zeitungsversand. Nachrichten sind nur dann von Interesse und lassen sich nur dann auswerten, wenn sie schnell übermittelt werden. Die Zeitungsnachrichten aus Politik, Industrie, Handel usw. haben für den Leser nur dann Wert, wenn sie noch einigermaßen „zeitneu“ sind. In Übersee wird dies selbst nach 4 bis 7 Tagen noch der Fall sein. Der Leser, sei er dort Ausländer, der seine Heimatzeitung wegen der Nachrichten aus Politik und Wirtschaft oder wegen der Geschehnisse in der Heimat lesen will, sei er Inländer, dem es um die Handelsnachrichten einer ausländischen Zeitung zu tun ist, wird zunächst die auf dem Fernsprech-, Funk- oder Kabelwege in die Zeitungen des überseeischen Landes gekommenen Nachrichten lesen, Genaueres dann aus den mittlerweile angekommenen Zeitungen selber entnehmen. Nach 2, 3 oder 4 Wochen ist eine solche Zeitung i. a. nicht mehr verwertbar, wohl aber nach wenigen Tagen. Hier hat also das Flugzeug große Möglichkeiten geschaffen, Erzeugnisse des Nachrichtendienstes, insbesondere des Zeitungsdienstes, zeitneu zu halten, da in 4 bis 7 Tagen auch die entlegensten Erdteile auf dem Luftpostwege erreicht werden.

Aber auch auf mittlere Entfernungen, z. B. im Nachrichtenverkehr der benachbarten großen Staaten, entsteht durch den Zeitungsdienst auf dem Luftwege noch Neuverkehr.

Auch im eigenen Lande hat sich das Flugzeug dank seiner hohen Geschwindigkeit Neuverkehr durch die schnelle Verbreitung von Zeitungen geschaffen. In den frühen Nachmittagsstunden erscheinende Zeitungen können in den frühen Abendstunden bereits in den größeren, an das Luftverkehrsnetz angeschlossenen Städten gekauft werden. Die „Nachtausgabe“ z. B. ist, auf dem Flugwege befördert, ab 17⁴⁰ in Frankfurt a. M. und 18²⁵ in Köln zu haben. In den Sommermonaten hat der Scherlverlag einen eigenen Bädendienst eingerichtet, so daß die „Nachtausgabe“ ohne Aufschlag zum üblichen Preise von 15 Rpf außerhalb Berlins in den Ostseebädern nachmittags, in den Nordseebädern gegen Abend zu haben ist. Nach den Beobachtungen des Verlages wird die Zeitung häufiger gekauft, als wenn sie erst im Laufe des nächsten Tages erhältlich ist.

Man kann daher damit rechnen, daß auch im Inlandsdienst Neuverkehr entstanden ist.

e) Eigeneinnahmen des Flugzeuges.

Wenn auch das Flugzeug bei der Beförderung von Luftpost i. a. geringen Neuverkehr im Sinne der eingangs gegebenen Begriffsbestimmung, insbesondere in den europäischen Verkehrsverhältnissen entwickelt hat, so hat es sich doch beachtliche Eigeneinnahmen geschaffen. Die Beförderung eines Briefes bis zu 20 g Gewicht kostet im deutschen Inlandsverkehr 12 Rpf, im Auslandsverkehr 25 Rpf. Die Luftpostzuschläge betragen — wie bereits angeführt — bei Briefen bis zu 20 g Gewicht 10 Rpf im Inlandsverkehr, 15 Rpf i. a. im Postverkehr mit dem europäischen Ausland. Nach außereuropäischen Ländern werden für je 5 g Briefpost Zuschläge von 10 bis etwa 150 Rpf erhoben, z. B.

Ägypten	10 Rpf
Mexiko)	30 „
Hongkong	45 „
Australien	50 „
USA	60 „
Chile	150 „

Diese Luftpostzuschläge sind Einnahmen des Flugzeuges, die nur auf seine besonderen Eigenschaften, insbesondere auf seine große Be-

förderungsgeschwindigkeit, zurückzuführen sind. Hätte die Deutsche Lufthansa im Jahre 1937 für die beförderten

122 t Post im Südamerikadienst,

22 t Post im Asiidienst,

1150 t Post im europäischen Auslandsdienst, sowie für

300 t bezahlte Post (angenommene Menge) im Inlandsdienst

eine geschätzte Einnahme von 6—7 Mio RM aus dem Luftpostverkehr gehabt — die Einnahmen nach Verkehrsarten sind nicht bekanntgegeben —, so wären dies jedenfalls Eigeneinnahmen des Flugzeuges. Die Deutsche Reichspost hat keinen Einnahmeausfall, da die Regelgebühren neben den Zuschlägen erhoben werden. Die Deutsche Reichsbahn hat wahrscheinlich auch keinen Einnahmeausfall gehabt, weil die Beförderung des Postgutes in den Postwagen der Züge seitens der Deutschen Reichspost nach Wagenachskilometern abgegolten wird. Eine Verminderung der Bahnposten in Eisenbahnzügen wegen des mit Flugzeugen beförderten Postgutes ist deshalb nicht anzunehmen, weil das mit Flugzeugen beförderte Postgut in keinem Verhältnis zu den Mengen steht, die täglich in den Postwagen auf der Bahn befördert werden.

4. Verkehrsabwanderung bei Eisenbahnen.

Die Postbeziehungen im Deutschen Reich können durch die Eisenbahn- und Postkraftwagenverbindungen ausreichend bedient werden, so daß die im innerdeutschen Verkehr beförderte Luftpost bis auf den kleinen Anteil, der Neuverkehr darstellt, als Verkehrsentszug anzusehen ist.

Auch der Postverkehr mit dem europäischen Ausland kann mit den vorhandenen, guten und zahlreichen Schnellzugsverbindungen an sich bedient werden. Der Luftpostverkehr ist daher ebenfalls als Verkehrsentszug von der Schiene aufzufassen, wiederum bis auf den kleinen Anteil, der im Sinne dieser Untersuchung als Neuverkehr anzusehen ist.

Als Verkehrsströme zwischen Ländern und Landesgruppen Europas hat Pirath¹ für das Jahr 1925 43 860 t Briefe und 69 443 t Pakete, zusammen 113 303 t Postgut errechnet. Ein Bruchteil hiervon wird bereits durch die Luftpost befördert. Wenn die gesamte Menge im Laufe der weiteren Entwicklung auf das Flugzeug übergehen sollte, könnte bei einem durchschnittlichen Erlös von nur 5000 RM/t den Luftverkehrsgesellschaften eine Eigeneinnahme von rund 600 Mio RM erwachsen, an der auch die deutsche Luftfahrt hervorragend

¹ Pirath: Forschungsergebnisse, 1. Heft, Berlin 1929.

beteiligt sein wird. Bei diesen Zahlen darf allerdings nicht vergessen werden, daß die Luftverkehrsgesellschaften bemüht sind, die Luftpostzuschläge zu vermindern, so daß auch diese Einnahmen der Zukunft wahrscheinlich niedriger liegen werden.

Auf die Einnahmeseite der Deutschen Reichsbahn dürfte dieser Verkehrszug zunächst keine wesentliche Auswirkung haben, da die Beförderung der Bahnpost- und Postbeiwagen von der Deutschen Reichspost, wie schon erwähnt, nach Wagenachskilometern an die Deutsche Reichsbahn abgegolten wird und auch ein Mehrfaches des durch den Luftpostverkehr nicht mehr auf der Schiene beförderten Postgutes offensichtlich noch zu keiner Einschränkung der Eisenbahn-Postleistungen führen würde. Den 3754 t Luftpost des Jahres 1937 dürften schätzungsweise 2 Mio t in Bahnwagen befördertes Postgut (Briefsendungen, Zeitungen, Pakete) gegenüberstehen.

5. Verkehrsabwanderung bei der Schifffahrt.

Da sich die Vorteile des Flugzeuges gegenüber anderen Verkehrsmitteln auf langen Flugstrecken besonders auswirken, sind die Luftfahrt treibenden Nationen auf die Befliegung der großen Weltverkehrswege bei der Beförderung von Luftpost bedacht. Vom Deutschen Reich wurde insbesondere der Südatlantik-Flugdienst entwickelt. Seitdem am 3. Februar 1934 erstmalig ein Postflug Stuttgart—Britisch Gambien (Bathurst)—Natal—Rio de Janeiro mit Katapultstart mitten im Ozean durchgeführt wurde, ist die Flugzeit bis Rio durch den Einsatz größerer Katapult-Flugboote, durch Nachtflug und Indienststellung eines zweiten Flugsicherungsschiffes von 5 auf $3\frac{1}{2}$ Tage herabgedrückt worden. Heute wird die Beförderung von Luftpost über den Südatlantik mit größter Pünktlichkeit im regelmäßigen Dienst ausgeführt. Die Deutsche Lufthansa beförderte im Jahre 1937 122 t Luftpost im Südamerikadienst.

Auf dem Nordatlantik hat die Deutsche Lufthansa inzwischen alle Voraussetzungen für einen Luftpostverkehr geschaffen und der Welt die Möglichkeit seiner Durchführung gezeigt. In den Jahren 1929 bis 1935 wurden von Bord der Dampfer „Bremen“ und „Europa“ Schleudervorausflüge für das Postgut durchgeführt. Seit 1936 wurden planmäßige Erkundungsflüge auf dem Nordatlantik vorgenommen, und zwar 8 Flüge im Jahre 1936, 14 im Jahre 1937 und 28 im Jahre 1938. Das Gesamtergebnis des deutschen Luftverkehrs über den Nordatlantik sind 50 Flüge über insgesamt 250 362 km. Die mittlere Reisegeschwindigkeit betrug rd. 270 Stkm. Angesichts dieses Erfolges ist die Aufnahme des regelmäßigen Luftpostverkehrs auch über den Nordatlantik nur eine Frage der Zeit.

Die Luftverkehrs-Gesellschaft der Niederlande (KLM) beförderte auf ihrer niederländisch-indischen Luftverkehrslinie Amsterdam—Batavia (14 350 km Länge) im Jahre 1937 rd. 137 t Post, die Imperial Airways auf der Strecke England—Indien 245 t (1937), auf der Strecke England—Südafrika 178 t (1936).

Auf den bislang eingerichteten Weltluftverkehrslinien über Ozeane und Kontinentalstrecken wurden im Jahre 1936 auf die ganze Länge 364 t Post befördert, wozu noch 389 t Unterwegsfracht kommen. Hierbei erzielten die Luftverkehrsgesellschaften eine Einnahme von rd. 35,2 Mio Reichsmark¹, von denen 14,2 Mio RM auf den Dienst Europa—Südostasien und 13,4 Mio RM auf den Dienst Europa—Südamerika entfielen.

Vorstehende Einnahmen stellen die durch Luftpostzuschläge erzielten Eigeneinnahmen des Flugzeuges dar. Der Einnahmeausfall der Seeschifffahrt beträgt in Anbetracht dessen, daß die Luftpostzuschläge ein Mehrfaches des üblichen Postportos betragen, nur einen Bruchteil der Flugposteinnahme (35,2 Mio RM), schätzungsweise 3 Mio RM.

Auch im Verkehr über die kleineren Meere hat die Luftpost den Dampfer verdrängt, wofür gerade die Postbeziehungen zwischen dem europäischen Festland und den inselförmig oder halbinselmäßig gelegenen Ländern, wie England, Skandinavische Länder, usw. sehr geeignet sind.

Für die Zunahme der Verkehrsabwanderung vom Seeschiff auf das Flugzeug (auch Luftschiff) sind eine ganze Reihe von Faktoren maßgebend, z. B.: Verkehrsbedürfnis, Luftposttarife, Selbstkosten des Luftpostverkehrs.

Die für die Beförderung als Luftpost in Frage kommenden Mengen an Postgut sind recht erheblich.

Nach der schon oben angeführten Ermittlung von Pirath² aus dem Jahre 1934 betragen die Verkehrsströme aus Post und hochwertigen Gütern zwischen den wirtschaftlichen Aktionszentren der Erde (Einfuhrsummen), d. h. in den Verkehrsbeziehungen zwischen Europa, Nordamerika, Südamerika, Afrika, Westasien, Südostasien und Australien untereinander, 45 321 t Briefpost und 36 867 t Paketpost, zusammen 82 188 t, von denen 27 325 t Briefe, 23 031 t Pakete, zusammen 50 356 t Postgut auf die Ausfuhr von Europa und 9510 t Briefe, 9788 t Pakete, zusammen 19 298 t Postgut, von Nordamerika nach den übrigen genannten Aktionszentren entfallen.

¹ Pirath: Der Weltluftverkehr, Forschungsergebnisse Heft 12, Berlin 1938.

² Pirath: „Die Luftfahrt und die Verkehrsprobleme der Gegenwart“, Forschungsergebnisse, 1. Heft, Berlin 1929, und Weltluftverkehr, Heft 12, Berlin 1938.

Wenn das Flugzeug nur diesen Transozean- und Transkontinentalverkehr ausführen sollte, so hätte es jährlich schon über 82 000 t Luftpost zu befördern. Hieraus könnten die Luftverkehrsgesellschaften eine gewaltige Eigeneinnahme ziehen. Legt man für die 82 188 t Transozeanverkehr nur eine Einnahme von 30 000 RM je Tonne zugrunde, so würde die Eigeneinnahme des Flugzeuges rd. 2,5 Milliarden RM betragen. In Anbetracht dessen, daß die Luftpostbeförderung den überragenden Vorteil der Schnelligkeit hat, ist offenbar nicht daran zu zweifeln, daß sich das Flugzeug immer größere Teile dieses heute mit Seeschiffen bedienten Weltpostverkehrs holen wird. Die Seeschifffahrt wird dabei erhebliche Einbußen erleiden. Den 2,5 Milliarden RM Flugzeug-Eigeneinnahmen dürften etwa 200 bis 400 Mio RM Einnahmeverlust der Seeschifffahrt gegenüberstehen. Auf die deutsche Schifffahrt wird entsprechend der Größe ihrer Flagge ein ansehnlicher Anteil entfallen.

6. Neuverkehr bei den Eisenbahnen.

Für die Beförderung des Postgutes stehen die Eisenbahnen und in Verbindung mit den Bahnposten Postkraftfahrzeuge zur Verfügung, letztere insbesondere im sogen. Landzustelldienst. Dasjenige Postgut, das mit der Flugpost befördert und nicht am Flughafenort selber aufgegeben wird, ist vorher offensichtlich von Eisenbahnen oder Kraftwagen befördert worden.

Für die Eisenbahnen könnte sich i. a. Neuverkehr überhaupt nur im Zusammenhang mit der Beförderung des Postgutes zwischen Absende- bzw. Empfangsort und dem nächsten Flughafen ergeben, wenn diese Anschlußwege so groß sind, daß hierzu überhaupt die Eisenbahn seitens der Postverwaltung benutzt wird. Und hierbei würde es nur dann Neuverkehr für die Eisenbahnen geben, wenn es sich überhaupt um neuen Verkehr handelt, der durch das Flugzeug entwickelt worden ist.

Bezugnehmend auf die früheren Betrachtungen kann davon ausgegangen werden, daß solcher Neuverkehr durch Luftpost für die Eisenbahnen ganz gering und daß er insbesondere für die deutschen Eisenbahnen ganz bedeutungslos ist. Vereinigter Eisenbahn-Luftpost-Eisenbahn-Verkehr kommt offensichtlich nur dann in Frage, wenn die mit Luftpost zurückzulegende Wegstrecke sehr lang ist (für deutsche Verhältnisse im wesentlichen nach dem Ausland oder Übersee), weil sonst der Umschlag zwischen den beiden Verkehrsmitteln keinen Zeitgewinn mehr bringt und die Beförderung auf der Eisenbahn allein keinen Zeitverlust bedeuten würde.

Bezüglich der geldlichen Auswirkung etwaigen Neuverkehrs für die Einnahmenseite der Eisenbahnen ist die zwischen Eisenbahn und Post vereinbarte Abgeltung der Postbeförderung durch die Eisenbahn zu berücksichtigen. Da die Deutsche Reichspost nach Achskilometern der Postwagen die Deutsche Reichsbahn entschädigt, würde auch ein größerer Neuverkehr, der durch das Flugzeug ausgelöst sein könnte, als Mitläuferverkehr keine Ausweitung der Postentschädigung zur Folge haben.

7. Neuverkehr bei der Schifffahrt.

Hauptsächlichste Grundlage des Weltluftpostverkehrs ist offensichtlich das Bestreben, das auf den Weltverkehrsstraßen mit Seeschiffen beförderte Postgut auf das Flugzeug zu übernehmen und dank seiner hohen Geschwindigkeit in erheblich kürzerer Zeit zu befördern. Es ist daher nicht anzunehmen, daß das Seeschiff bei der Beförderung von neuem Verkehr, den das Flugzeug entwickelt hat, in nennenswertem Umfange, z. B. durch einen vereinigten Flugzeug-Seeschiff-Verkehr beteiligt wird.

V.

Gegenüberstellung von Neuverkehr und Verkehrsabwanderung.

1. Inwieweit hat das Flugzeug Neuverkehr für sich selbst geschaffen?

Unter dem Gesichtspunkt, daß als Neuverkehr nur jener Verkehr angesehen wird, der von einem der bestehenden Fernverkehrsmittel (Eisenbahn, Schiff) bisher nicht bedient werden konnte, hat das Flugzeug im Deutschen Reich im planmäßigen Linienverkehr bei der Beförderung von Fluggästen, Luftfracht und Luftpost nur unwesentlich Neuverkehr für sich selbst geschaffen. Um die Vorteile seiner hohen Reisegeschwindigkeit nutzbar zu machen, ist das Flugzeug vor allem in den vorhandenen Hochstraßen des Verkehrs der Länder und Erdteile, insbesondere in den Weltverkehrsverbindungen, eingesetzt worden.

Am Luftverkehr der Welt im ganzen gesehen ist der — größtenteils als planmäßiger Linienverkehr geleistete — Anteil des Neuverkehrs am gesamten Luftverkehr insbesondere bei der Erschließung von Ländern, wenn andere Fernverkehrsmittel nicht bestanden, recht beachtlich und ein ansehnlicher Bruchteil. Im Jahre 1935 wurden im planmäßigen Linienverkehr in der Welt rd. 2 Mio Fluggäste befördert. Hier von entfallen allein rd. 100 000 Fluggäste auf Neuverkehr bei der Erschließung von solchen Ländern, die in dieser Untersuchung (Abschn. II, 2a) gestreift wurden: Sibirien, Kanada und Alaska, Island, Australien, Neu-Guinea. Von den rd. 28 000 t Gütern, die im Weltluftverkehr befördert wurden, kommen rd. 4200 t (1936) auf die Erschließung

von Sibirien, daneben 4000 t auf Neu-Guinea. Vom Luftpostverkehr ist ein entsprechender Anteil Neuverkehr. Hierzu kommt noch der Anteil, der im Verkehr zwischen Mutterländern und Kolonien sowie Schutzgebieten als Neuverkehr anzusehen ist. Die Annahme ist berechtigt, daß sich beim weiteren Ausbau des Luftverkehrs der Anteil des Neuverkehrs durch die Erschließung von Gebieten und die Verdichtung des Kolonialverkehrs im gesamten Weltluftverkehr steigern wird. Dies wird aber im wesentlichen nur bei den verkehrlich wenig erschlossenen Ländern und Erdteilen der Fall sein.

Beim nichtplanmäßigen Verkehr (Sonderdienste) ist der Anteil des Neuverkehrs auch im Deutschen Reich schon eher von Bedeutung. Im Jahre 1937 beförderte die Deutsche Lufthansa im Rundflugdienst 107 511 Fluggäste, darunter 42 804 Kinder, gegenüber 299 552 Fluggästen im Planverkehr. Wenn auch die Rundflüge infolge der kürzeren Flugdauer nicht von gleich großer Bedeutung für die Einnahmenseite sind und eigentlich auch nicht zu den ausgesprochenen Verkehrsflügen zählen, so bleibt dieser Neuverkehr dennoch recht beachtlich, wie überhaupt die Arbeitsflüge (Werbeflug, Forstflug, Bildflug, Erkundungsflüge, Rettungsdienst usw.) ein ebenfalls noch in der Entwicklung begriffenes Sondergebiet des Flugzeuges sind.

Größere Bedeutung als der Neuverkehr nach Verkehrsmengen haben für das Flugzeug offensichtlich aber die „Eigeneinnahmen“, die das Flugzeug bei der Beförderung abgewanderten Verkehrs erzielt, d. i. derjenige Betrag, um den die Flugpreise und Frachterlöse die Beförderungspreise bei den Fernverkehrsmitteln Eisenbahn und Schiff übersteigen. Das ist also der Betrag, den die Benutzer des Flugzeuges wegen dessen höherer Geschwindigkeit freiwillig zahlen. Wie näher ausgeführt wurde (Abschn. II, 3; III, 3; IV, 3), könnten nach den gemachten Annahmen von den Einnahmen aus dem Luftverkehr der Deutschen Lufthansa (1937) etwa 4,6 Mio RM (Fluggäste und Gepäck) und 2,7 Mio RM (Luftfracht) und 6 bis 7 Mio RM (Luftpost), zusammen 13 bis 15 Mio Reichsmark, als Einnahme anzusehen sein, die nicht auf das Flugzeug von anderen Verkehrsmitteln abgewandert sind, sondern die dem Flugzeug wegen seiner besonderen Eigenschaften zufließen.

2. Inwieweit hat das Flugzeug Neuverkehr für die bestehenden Verkehrsmittel entwickelt?

a) Eisenbahnen.

Durch Luftfahrpassagiere und durch den Dienst der Luftverkehrsgesellschaften dürften die Eisenbahnen im Deutschen Reich keinen irgendwie nennenswerten Neuverkehr erhalten haben. Bei den Eisenbahnen der übrigen Welt wird das kaum anders sein.

Beachtlich können aber die Auswirkungen auf den Arbeiter- und Berufsverkehr der Eisenbahnen durch die in der Luftfahrtindustrie Beschäftigten sein, wobei es gerechtfertigt ist, die bei der Herstellung von Flugzeugen für die Verkehrsluftfahrt, für die Luftwaffe und für die Ausfuhr Werkstätigen in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen. Geschätzt wurde, daß 50 000 bis 100 000 in der Luftfahrtindustrie Beschäftigte die Einnahmen aus dem „Arbeiter- und Berufsverkehr“ um 3 bis 6 Mio RM jährlich erhöhen würden.

Der Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn hat durch den Luftgüterverkehr im Zubringerdienst offensichtlich keinen nennenswerten Neuverkehr erfahren. Eine Erweiterung des Güterverkehrs im Sinne von Neuverkehr ist aber zweifellos durch die Beförderung der Rohstoffe, Werkstoffe und Einzelteile u. U. auch von fertigen oder zerlegten Flugzeugen zu verzeichnen. Nach dem Anteil der Fracht an dem Produktionswert wurde geschätzt, daß ein Land, daß jährlich 50 Verkehrsflugzeuge, 1000 Flugzeuge für die Luftwaffe, 300 Privatflugzeuge, sowie 300 Flugzeuge für die Ausfuhr herstellt, seinen Eisenbahnen einen Neuverkehr im Werte von rd. 10 Mio RM zuführen könnte. Neuverkehr für die Eisenbahnen ist auch entstanden durch die Beförderung von Betriebsstoffen für die Handelsluftfahrt und Luftwaffe. Unter der Annahme, daß die Betriebsstoffmenge nur zum kleineren Teil durch die inländische Herstellung von Betriebsstoffen gedeckt wird und daß sich Eisenbahnen und Binnenschifffahrt in die Betriebsstoffbeförderung teilen, könnte die Frachteinnahme der Eisenbahn durch diesen Neuverkehr rd. 3 Mio RM betragen. Hierbei ist eine Verkehrsleistung von 16 Mio Flugkm (Deutsche Lufthansa, 1936) und ein Bestand von 5000 Flugzeugen bei der Luftwaffe (geschätzte Zahl von Militärflugzeugen in Frankreich) zugrunde gelegt.

Durch den Luftpostverkehr wird der Güter- bzw. Expreßgutverkehr der Reichsbahn keinen irgendwie nennenswerten Neuverkehr erhalten haben.

Zusammengefaßt würde dies bedeuten, daß der Reise- und Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn auf der Grundlage der vorgenommenen Schätzungen einen Neuverkehr im Berufsverkehr durch die Werkstätigen und im Güterverkehr durch die Erzeugung der Luftfahrtindustrie, ferner durch den Verbrauch von Betriebsstoffen erhalten hat, dem eine Neuverkehrs-Einnahme von 16 bis 19 Mio RM entsprechen könnte. Das ist aber, wie dargelegt wurde, eine Schätzung! Die tatsächliche Einnahme durch neuen Verkehr kann darüber oder darunter liegen. Die angestellten Betrachtungen erwecken aber den Eindruck, daß die durch das Flugzeug tatsächlich erzielte Neuverkehrs-Einnahme wahrscheinlich größer als der geschätzte Wert sein dürfte.

b) Schifffahrt.

Durch Luftfahrgäste und aus dem Bereiche der Luftverkehrsgesellschaften und der Luftfahrindustrie dürfte die Reiseschifffahrt weder Großdeutschlands noch der Welt nennenswerten Neuverkehr unmittelbar im Zubringerdienst erhalten haben.

Die Frachtschifffahrt kann durch die Beförderung von Rohstoffen für die Herstellung von Flugzeugen (Kohle, Erze, Stahl, Holz usw.), durch die Beförderung von Werkstoffen, Einzelteilen (z. B. Motoren), Ersatzteilen, durch die Beförderung von Betriebsstoffen und von fertigen oder zerlegten Flugzeugen bei der Ausfuhr beachtlichen Neuverkehr erfahren. Doch sind diese Verhältnisse bei den Schifffahrten der einzelnen Nationen entsprechend den Rohstoff- und Betriebsstoffquellen und Außenhandelsergebnissen stark unterschiedlich.

Da Deutschland Roh- und Werkstoffe in mindestens für die Flugzeugherstellung genügendem Umfange besitzt, wird die deutsche Seeschifffahrt für die deutsche Flugzeugherstellung vermutlich nur zur Deckung des Spitzenbedarfes herangezogen.

Beachtlich ist die Beförderung von Betriebsstoffen für die in der Handelsluftfahrt und Luftwaffe eingesetzten Flugzeuge. Unter der Annahme, daß Deutschland einen Verbrauch von 400 000 t jährlich, wie er für andere Länder geschätzt wurde, aus Übersee beziehen würde, könnte auf einer durchschnittlichen Frachtbasis (Golfhäfen—Nordseehäfen) der deutschen Seeschifffahrt ein Frachterlös von rd. 3,6 Mio Reichsmark zufließen.

An der Weiterleitung der überseeischen Betriebsstoffe, Betriebsrohstoffe und der veredelten Erzeugnisse von den Nordseehäfen bzw. Raffinerien, aber auch von den heimischen Betriebsstoffgewinnungs- bzw. -erzeugungsstätten nach den Verbraucherstellen im Inneren Deutschlands ist auch die Binnenschifffahrt beteiligt. Angenommen wurde, daß sich Binnenschifffahrt und Reichsbahn in diese Weiterleitung teilen. 200 000 t Betriebsstoffe könnten der Binnenschifffahrt eine Einnahme von schätzungsweise 1,2 Mio RM gebracht haben.

Der Anteil der Binnenschifffahrt bei der Beförderung von Rohstoffen, Werkstoffen und Einzelteilen bei der Flugzeugherstellung konnte nicht geschätzt werden.

Der Neuverkehr, der der Seeschifffahrt durch die Beförderung von ausgeführten Flugzeugen oder Flugzeugteilen entstanden ist, ist von der Größe des Außenhandels abhängig.

Für die weiteren Betrachtungen wurde angenommen, daß sich die Einnahmen aus Neuverkehr durch das Flugzeug in einem Größenverhältnis von rd. 5 Mio RM bei der Seeschifffahrt und von rd. 2 Mio RM bei der Binnenschifffahrt halten.

3. Umfang der Verkehrsabwanderung bei den bestehenden Verkehrsmitteln.

a) Eisenbahnen.

Nach den angestellten Betrachtungen unterliegt es kaum einem Zweifel, daß die Eisenbahnen einen bemerkenswerten Verkehrszug durch das Flugzeug bereits erlitten haben.

Für das Deutsche Reich, für das Neuverkehr durch Erschließung von Gebieten keine und bezüglich Verkehrsbeziehungen zu Kolonien erst in der Zukunft eine Rolle spielen wird, dürfte die Beförderung von Fluggästen und Gepäck auf dem Luftwege der Deutschen Reichsbahn einen Einnahmeausfall von rd. 9 Mio RM als „Verkehrsabwanderung“ gebracht haben. Hierbei wurde angenommen, daß sich die Leistungen der Deutschen Lufthansa und der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften auf den gemeinsam beflogenen Luftstrecken i. a. ausgleichen. Von einer Abrechnung des auf die Seeschifffahrt entfallenden Anteils konnte abgesehen werden, da der außereuropäische Dienst noch in der Entwicklung begriffen ist. Den rd. 5000 t Luftfracht, der Beförderungsleistung der Deutschen Lufthansa im Jahre 1937 und einer halb so hoch geschätzten Luftfrachtmenge ausländischer Luftverkehrsgesellschaften, würde unter den wohl ungünstigsten Annahmen ein Verkehrsverlust von 1 Mio RM bei den Einnahmen aus der Beförderung von Expreßgut entsprechen. Durch die Beförderung von Luftpost dürfte die Reichsbahn zunächst noch keinen Einnahmeverlust erlitten haben.

Der Einnahmeverlust der Deutschen Reichsbahn durch Verkehrsabwanderung auf das Flugzeug wäre demnach bei dem Verkehrsstand von 1937 und den gemachten Annahmen auf rd. 10 Mio RM zu schätzen.

b) Schifffahrt.

Nach den angestellten Betrachtungen ist die Reiseschifffahrt durch die Verkehrsabwanderung auf das Flugzeug zur Zeit noch nicht in bedeutendem Umfange in Mitleidenschaft gezogen. Insbesondere ist dies bei der deutschen Seeschifffahrt nicht der Fall. Auf den großen Weltluftverkehrslinien (Transozeanlinien, Transkontinentallinien) wurden im Jahre 1936 bereits 14 130 Personen befördert. Die Einbuße der internationalen Schifffahrt wurde auf 15 Mio RM geschätzt. Nur ein kleiner

Teil hiervon wird auf Neuverkehr entfallen. Die anteiligen Verkehrsverluste der deutschen Seeschifffahrt werden sicherlich unter 1 Mio RM liegen, da der Nord- und Südamerika-Flugdienst mit Fluggästen, in dem die deutsche Seeschifffahrt insbesondere tätig ist, noch nicht aufgenommen ist und im Ostasiendienst überwiegend Engländer, Holländer und Franzosen fliegen.

4. Verhältnis von Verkehrsabwanderung und Neuverkehr bei den Eisenbahnen.

Nach der angestellten Schätzung würden der Verkehrsabwanderung in Höhe von rd. 10 Mio RM hingegen Einnahmen aus Neuverkehr in Höhe von 16 bis 19 Mio RM schätzungsweise gegenüberstehen. Die Deutsche Reichsbahn hätte mithin durch das Flugzeug nach Abzug des Verlustes aus Verkehrsabwanderung rein einnahmemäßig noch eine Neueinnahme von 6 bis 9 Mio RM. Hierbei ist bemerkenswert, daß dieses bei der Schätzung gefundene günstige Ergebnis überwiegend auf der erzeugenden Tätigkeit desjenigen Teiles der Luftfahrtindustrie beruht, der für Luftwaffe und Ausfuhr tätig ist. Würde man nur den Teil der Luftfahrtindustrie, der für die Herstellung von Verkehrsflugzeugen und den Betrieb der Handelsluftfahrt tätig ist, dem Einnahmeverlust durch Verkehrsabwanderung von der Schiene auf die Handelsluftfahrt gegenüberstellen, so würden einem der Verkehrsabwanderung in Höhe von rd. 10 Mio RM entsprechendem Einnahmeausfall offenbar nur Neuverkehrs-Einnahmen von etwa 2 Mio RM gegenüberstehen.

Die angestellte Schätzung zeigt ferner, daß das Verhältnis von Verkehrsabwanderung zu Neuverkehr im Reise- und Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn unterschiedlich ist. Die hauptsächlichsten Verkehrsverluste sind im *Reiseverkehr* entstanden (Schätzung: 9 Mio RM). Dem steht nur Neuverkehr in Höhe von 3 bis 6 Mio RM Einnahmen gegenüber durch die Steigerung des Arbeiter- und Berufsverkehrs. Im *Güterverkehr* wurde mit einem geschätzten Einnahmeausfall von 1 Mio RM beim Expreßgutverkehr gerechnet, denen hingegen geschätzte 13 Mio RM neue Einnahmen aus der Beförderung von Rohstoffen, Werkstoffen, Einzelteilen usw. bei der Flugzeugherstellung sowie aus Beförderung von Betriebsstoffen gegenüberstehen dürften. Wie sich das geschätzte Ergebnis betriebswirtschaftlich stellt, würde einer besonderen Untersuchung bedürfen. Wenn man annimmt, daß der abgewanderte Personen- und Gepäckverkehr keine nennenswerte Einsparung an Betriebsaufwand bringt, der zusätzliche Arbeiter- und Berufsverkehr keinen allzu großen zusätzlichen Betriebsaufwand verursacht, so würde jedoch der neugewonnene Güterverkehr nicht ganz als Mitläuferver-

kehr zu werten sein, sondern gewisse zusätzliche Betriebskosten erfordern. Der rein einnahmемäßig gesehene Überschuß wird sich bei Gegenüberstellung mit dem Betriebsaufwand wahrscheinlich dann nicht ganz so günstig stellen.

Das für Deutschland und die Deutsche Reichsbahn herausgeschälte allgemeine Bild dürfte in diesem Rahmen auch für die ausländischen Eisenbahnen zutreffen, namentlich bei den großen Ländern, die umfangreichen Luftverkehr betreiben und zugleich eine große Luftflotte besitzen oder aufbauen. Das Bild verschiebt sich nach der günstigen Seite dort, wo durch das Flugzeug bisher von Fernverkehrsmitteln unberührte Gebiete erschlossen werden (Kanada, Sibirien, Bolivien usw.) und Neuverkehr in größerem Umfange entsteht. Der Posten der Verkehrsabwanderung vermindert sich dementsprechend. Ungünstiger gestaltet sich das Verhältnis von Verkehrsabwanderung zu Neuverkehr vor allem bei Ländern, bei denen die Flugzeugherstellung für die Luftwaffe nur geringen Umfang hat.

Schließlich sei noch die Frage gestreift, wie sich das Verhältnis von Verkehrsabwanderung zu Neuverkehr für die Eisenbahnen des Deutschen Reiches in der Zukunft stellen kann. Diese Frage zu beantworten ist noch schwieriger, als das derzeitige Verhältnis zu schätzen. Kaum fehlgehen dürfte man in der Annahme, daß sich insbesondere die Verkehrsabwanderung im Reiseverkehr durch Verkehrssteigerung beim Flugzeug noch fortsetzen wird, nicht nur durch das Hinzukommen des Luftverkehrs neuer großdeutscher Landesteile. Das Deutsche Reich ist soviel größer geworden, die Aufgaben von Staat, Partei und Wirtschaft haben sich in solchem Umfange vermehrt und sind durch den Neuaufbau auf allen Gebieten so dringende geworden, daß das schnellere Flugzeug namentlich im Hinblick auf die größeren Wege umfangreicher benutzt werden wird. Mit der fortschreitenden Steigerung der Fluggeschwindigkeiten wird hierzu auch der Reiz des Flugzeuges beitragen. Auf der anderen Seite dürfte der Umfang der deutschen Luftfahrtindustrie und die Herstellung von Flugzeugen wachsen. Die Zahl der Verkehrsflugzeuge wird sich durch die Vergrößerung des deutschen Luftnetzes steigern. Zu einer Vergrößerung auch der Luftflotte zwingt offensichtlich die Aufrüstung der Gegner. Die Steigerung der Ausfuhr von Flugzeugen wird eine Frage der erfolgreichen deutschen Wirtschaftspolitik und seiner Handelsverträge sein. So steht zu hoffen, daß das jüngste Verkehrsmittel, das Flugzeug, den Verkehrsverlust der Schienenbahn auch in Zukunft durch Neuverkehr mehr wie ausgleicht.

5. Verhältnis von Verkehrsabwanderung und Neuverkehr bei der Schifffahrt.

Nach den angestellten Betrachtungen würden die Verkehrsverluste, die die deutsche Seeschifffahrt bislang durch den Einsatz des Flugzeuges in den großen Weltverkehrsverbindungen bei der Beförderung von Fluggästen, Luftfracht und Luftpost erlitten hat, einnahmemäßig offensichtlich bisher unter 1 Mio RM bleiben. Demgegenüber ist der Neuverkehr durch die Beförderung von überseeischen Betriebsstoffen auf 3,6 Mio RM geschätzt worden. Rechnet man hierzu noch neue Verkehrseinnahmen infolge Beförderung von Roh- und Werkstoffen, so kann die obige Frage dahin beantwortet werden, daß einem Verkehrsverlust infolge Verkehrsabwanderung von unter 1 Mio RM Neuverkehrs-Einnahmen von 4 bis 5 Mio RM im wesentlichen durch die Beförderung von Betriebsstoffen gegenüberstehen können. Die Neuverkehrs-Einnahmen würden die durch Verkehrsabwanderung herbeigeführten Verkehrsverluste zur Zeit also um ein Mehrfaches übersteigen. Für die Beförderung der Betriebsstoffe ist eine besondere Tankflotte im Dienst. Ihre Herstellungs- und Unterhaltungskosten müssen in Rechnung gestellt werden. Dem Verkehrsverlust im Passagegeschäft — dem nur in geringerem Umfange Betriebsersparnisse gegenüberstehen — können innerwirtschaftlich gesehen nur die Gewinne bei der Beförderung der Betriebsstoffe gegenübergestellt werden. Dann werden Verkehrsverluste und Neuverkehrsgewinne sich etwa ausgleichen.

Zu erwähnen ist schließlich, daß auch die deutsche Binnenschifffahrt, ohne Verkehrsverluste durch Verkehrsabwanderung auf das Flugzeug erlitten zu haben, eine Neuverkehrs-Einnahme aus der Beförderung von Betriebsstoffen hat, die auf 1,2 Mio RM geschätzt wurde. Neuverkehr durch die Beförderung von Roh- und Werkstoffen, sowie Flugzeugteilen einbezogen, wird zu einer Neuverkehrs-Einnahme der Binnenschifffahrt von schätzungsweise 2 Mio RM geführt haben.

Das Flugzeug hat daher auch für die Schifffahrt eine verkehrssteigernde Wirkung gehabt, da der gebrachte Neuverkehr den Verkehrsverlust um ein Mehrfaches übersteigt. Selbst wenn man die innerwirtschaftliche Seite berücksichtigt, werden Verkehrsabwanderung und Neuverkehr ungünstigenfalls ausgeglichen sein; wahrscheinlich wird der Neuverkehr sogar größer sein als die Verkehrsabwanderung.

Auch bei der Auswirkung auf die Schifffahrt muß darauf hingewiesen werden, daß das an und für sich günstige Ergebnis darauf zurückzuführen ist, daß bei der Steigerung des Frachtverkehrs durch die Beförderung von Betriebsstoffen, Roh- und Werkstoffen und Flugzeugteilen, die Betriebsbedürfnisse der Handelsluftfahrt und der Luftwaffe sowie die Herstellung von Flugzeugen für Verkehrsluftfahrt, Luftwaffe

und Außenhandel zugrunde gelegt sind. Auf Betrieb und Herstellung der Flugzeuge für die Verkehrsluftfahrt allein bezogen würden die Einnahmen aus Neuverkehr offensichtlich nur ein Drittel bis ein Viertel der genannten Beträge, also schätzungsweise etwa 1,5 bis 2 Mio RM betragen, d. h. Verkehrsabwanderung und Neuverkehr würden sich im großen und ganzen ausgleichen.

Bei der Gegenüberstellung von Verkehrsabwanderung und Neuverkehr darf schließlich nicht übersehen werden, daß den Hauptposten des Neuverkehrs, der durch das Flugzeug der Seeschiffahrt gebracht wurde, die Schiffsfracht der von Übersee eingeführten Betriebsstoffe ausmacht. In dem Maße, wie der Bezug von Betriebsstoffen sich von Übersee weiter auf europäische Länder verlagert (z. B. Rumänien) und auch der Überlandschienenweg benutzt wird, und es schließlich gelingt, den ganzen Treibstoffbedarf des Flugzeuges aus heimischen Rohstoffen zu decken, wird sich dieser Einnahmeposten aus Neuverkehr vermindern. Ungünstigenfalls könnte er, je nachdem welche Entwicklung die Herstellung von Treibstoffen annimmt, ganz wegfallen. Dann wird nur noch in der Binnenschiffahrt Neuverkehr durch die Beförderung von Treibstoffen gegeben sein, der sich im Zusammenhang mit der Neuorientierung der deutschen Handelspolitik (Rumänien, Donauweg, Rhein-Main-Donau-Kanal) auch wesentlich vergrößern kann.

Das Flugzeug steht bei seinem Einsatz in den großen Weltverkehrsverbindungen, insbesondere im Transozeandienst, zweifellos im Anfange seiner Entwicklung und Verwendung. Es wurde aufgezeigt, daß sich die Vorteile des Flugzeuges hinsichtlich der Zeitersparnisse und Kostenverhältnisse ganz besonders in einem Verkehrsentzug von den überseeischen Schiffsverbindungen auswirken müssen und auch auswirken werden, wenn die entsprechenden Transozeanverbindungen eingerichtet sind, was nur eine Frage der Zeit ist. Nimmt man an, daß nur die *F a h r g ä s t e* von der 1. Schiffsklasse und der Kabinenklasse, also die besonders zahlungskräftigen Schiffsgäste, auf das Flugzeug übergehen würden, so würde dies allein auf dem Nordatlantik einen Einnahmeausfall von 450 bis 500 Mio RM für die internationale Seeschiffahrt bedeuten. Wenn 15 000 t hochwertiger *G ü t e r*, die zwischen den wirtschaftlichen Aktionszentren der Erde im Transozeanverkehr auf dem Luftwege ausgetauscht werden könnten, auf das Flugzeug übergehen würden, könnte dies einen Einnahmeausfall von schätzungsweise 120 Mio RM für die internationale Seeschiffahrt bedeuten. In ähnlicher Weise sind die Verluste beim völligen Übergang der *Ü b e r s e e p o s t* auf das Flugzeug zu berechnen. Es handelt sich hier also um ganz gewaltige Verkehrsverluste, die der Seeschiffahrt durch das Flugzeug vermutlich entstehen werden und von denen auch die deutsche Seeschiff-

fahrt anteilmäßig betroffen würde. Es ist offensichtlich, daß diese Verkehrsverluste ein Vielfaches der heute bereits erlittenen Ausfälle betragen können und sich nicht im entferntesten durch den Transport von Betriebsstoffen aus Übersee (falls nicht überhaupt die heimische Betriebsstoffherzeugung diese Transporte bis dahin ausschließt) und durch die mit dem Bau von Handelsflugzeugen in Verbindung stehende Belebung des Güterverkehrs ausgleichen lassen.

Man darf daher annehmen, daß in der Zukunft die Seeschifffahrt weitaus mehr unter der Verkehrsabwanderung auf das Flugzeug zu leiden hat als die Eisenbahn.

Angaben über das benutzte Schrifttum.

- Fischer von Poturzyn, Orlovius, Dresel: Transaer 1937, Handbuch des internationalen Luftverkehrs, Verlag von Richard Pflaum, München.
- Orlovius und Schulz: Die Deutsche Luftfahrt, Jahrbuch 1936, Verlag F. Knapp, Frankfurt a. Main.
- Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Verlag Julius Springer, Berlin 1934.
- Pirath: Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart.
- Heft 1: Die Luftfahrt und die Verkehrsprobleme der Gegenwart (1929).
- Heft 5: Die Hochstraßen des Weltluftverkehrs (1932).
- Heft 7: Der private Luftverkehr (1934).
- Heft 8: Der Schnellverkehr in der Luft (1935).
- Heft 9: Konjunktur und Luftverkehr (1935).
- Heft 12: Der Weltluftverkehr, Elemente des Aufbaus (1938).
- Heft 1 und 5 erschienen im Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin, Heft 7, 8 und 9 bei der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin, Heft 12 bei Julius Springer, Berlin.
- Remy: Allgemeine Verkehrsprobleme in Afrika, Zeitschrift Verkehrstechnische Woche, 1938, Heft 26.
- Wagenführ: Die Flugzeugindustrie der Anderen, Sonderheft 46 des Instituts für Konjunkturforschung, Hamburg 1938.
- H. Wolff: Kolonialer Luftverkehr, Zeitschrift Verkehrstechnische Woche, 1938, Heft 35.
- Die Entwicklung des Weltluftverkehrs, Zeitschrift Wirtschaft und Statistik, 1937, Heft 12.
- Geschäftsberichte der Deutschen Lufthansa A.-G., Berlin.
- Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn.
- Reichsbahn-Kursbücher.
- Reichsluftkursbuch.
- Statistische Jahrbücher für das Deutsche Reich, Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik, Paul Schmidt, Berlin.
- Volkswirtschaftliche Umsätze und Güterverkehr der Reichsbahn, Zeitschrift „Die Reichsbahn“, 1932, Heft 35.
- Aufsätze und Berichte aus den Tageszeitungen der Jahre 1937 bis 1939.

Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1939.¹

Von

Dr. Overmann in Berlin.

Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den Niederlanden, von der in der Jahresübersicht 1938 berichtet werden konnte, hielt im Jahre 1939 an. So ging die Arbeitslosigkeit, die, auf alle im Beruf tätigen Personen bezogen, im Jahre 1938 noch 10 % betragen hatte, auf 8,2 % zurück; im Durchschnitt der Jahre 1925—1929 war sie 2,8 % groß gewesen. Die Einfuhr aus dem Auslande, die 1925—1929 im Durchschnitt 28,64 Mio t und 1938 22,78 Mio t betragen hatte, stieg wieder, und zwar auf 24,31 Mio t, wogegen die Ausfuhr von 14,43 Mio t (1938) weiter um 7 % auf 12,71 Mio t zurückging; im Durchschnitt der Jahre 1925 bis 1929 hatte sie 14,90 Mio t betragen.

Die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Personenverkehr, die 1938 bereits um eine Kleinigkeit gestiegen waren, erhöhten sich von 55,402 Mio fl (1938) auf 61,689 Mio fl, während der Rückgang der Güterverkehrseinnahmen zum Stehen kam: die Einnahmen, die 1938 38,567 Mio fl betragen hatten, stiegen jetzt auf 42,939 Mio fl, so daß die gesamten Verkehrseinnahmen 110,150 Mio fl betragen gegenüber nur 99,332 Mio fl im Jahre 1938. Mit den sonstigen Einnahmen von 853 000 fl ergab sich somit eine Gesamteinnahme von 111,003 Mio fl. Demgegenüber zeigten die Betriebsausgaben nur eine Zunahme von 88,508 Mio fl für das Jahr 1938 auf 88,605 Mio fl im Jahre 1939, wobei der Gesellschaftsbericht ausdrücklich hervorhebt, daß diese beiden Zahlen, entgegen der Rechnung beim Übergang von 1937 auf 1938 nach jeder Richtung hin vergleichbar seien. Die große Zunahme der Einnahmen von 11 % hat also ohne nennenswerte Erhöhung der Betriebskosten erreicht werden können; demgemäß konnte sich auch die Betriebsziffer von 89,1 auf 80,6 % ermäßigen. Der Betriebsüberschuß betrug demgemäß 22,398 Mio fl, gegenüber nur 12,393 Mio fl im Jahre 1938. Obwohl nun die Abschreibungen 24,767 Mio fl erforderten, gegenüber 20,488 Mio fl im Jahre 1938, reichte der Betriebsüberschuß aus, 90 % dieses Abschreibungsbedarfs

¹ N. V. Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht. Verslag over het boekjaar 1939, Vgl. zuletzt Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1938: Archiv für Eisenbahnwesen, 1939, S. 1487.

zu decken, während 1938 nur 60,5 % der Abschreibungen verdient werden konnten. Darüber hinaus aber beanspruchte der Zinsendienst im Saldo noch 15,087 Mio fl (1938: 15,240 Mio fl), so daß die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Verlust von noch 17,456 Mio fl abschloß, gegenüber noch 23,334 Mio fl im Jahre 1938. Hierzu weist der Bericht besonders darauf hin, daß dieser, immerhin noch sehr große Verlust sich daraus ergäbe, daß das Unternehmen auch nach dem Neuaufbau 1937 fast ausschließlich mit festverzinslichen Schulden finanziert worden sei, während doch ein so außerordentlich konjunkturrempfindliches Unternehmen wie der Eisenbahnbetrieb verständigerweise nur mit Kapital finanziert werden sollte, das auf eine Dividende Anspruch hat, soweit ein Gewinn erzielt wird. Wäre das bei den Niederländischen Eisenbahnen der Fall, d. h. brauchten keine festen Zinsen gezahlt zu werden, dann wäre nur ein Verlust von $17,456 - 15,417 = 2,04$ Mio fl zu buchen gewesen.

Im einzelnen mag aus dem Jahresbericht noch folgendes hervorgehoben werden.

Die außerordentliche Generalversammlung wählte am 13. September den früheren Direktor Dr. jur. van Manen in den Verwaltungsrat. Van Manen stammt von der HSM., bei der er seit 1907 das Amt des Sekretärs bekleidete, seit 1920 war er einer der Direktoren der beiden, zu den Niederländischen Eisenbahnen vereinigten Gesellschaften SS. und HSM.

Das Geschäftsjahr 1939 war in seinen Ergebnissen durchaus ungleichmäßig und ließ deutlich vier verschiedenartige Zeiträume erkennen, die mit dem 25. Mai, 28. August und 15. Oktober abschlossen. Während des ersten Zeitraumes stiegen die Einnahmen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr langsam über die entsprechenden Beträge des Jahres 1938. Zum 22. Mai wurde eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofs, des Hohen Rats, bekannt, die den wilden Autobusverkehr für ungesetzlich erklärte, und mit dem 25. Mai waren alle mit dem Gesetz in Widerspruch stehenden Verkehrsmittel von der Straße verschwunden. Die Verwaltung antwortete darauf unmittelbar durch die Einführung von Pfingstrückfahrkarten, Wochenendkarten, Sommerückfahrkarten usw. und der Erfolg dieser Maßnahmen war, daß trotz dieser Tarifiermäßigungen die Einnahmen im Personenverkehr erheblich zunahmen. Die im vorigen Jahresbericht aufgestellte Behauptung, daß der wilde Autobusverkehr den Eisenbahnen eine Einnahme von rund 8 Mio fl entzöge¹, kann die Verwaltung auf Grund der Erfahrungen des Jahres 1939 durchaus aufrecht erhalten. Der Güterverkehr

¹ Vgl. Archiv 1939, S. 1489.

setzte auch in diesem zweiten Zeitraum seine bisherige Zunahme fort. Unter völliger Berücksichtigung des Einflusses der Sommerverkehrsspitze kann festgestellt werden, daß der Betrieb in diesem Zeitraum seine Abschreibungen einschl. eines angemessenen Sicherheitszuschlages verdiente. Dieser günstigen Entwicklung machte der Ausbruch des Krieges plötzlich ein Ende. Die völlige Einstellung des Personen- und Güterverkehrs für die Zivilbevölkerung auf einige Tage und die dann einsetzende sehr starke Einschränkung des Fahrplans, der zwar stufenweise in bescheidenem Umfang erweitert wurde, ließ in dem dritten Zeitraum den Verkehr auf etwa $\frac{3}{4}$ des bisherigen Umfangs zurückgehen. Es gelang jedoch nach kurzer Zeit mit den militärischen Stellen ein Übereinkommen über die fast vollständige Wiederherstellung des ordentlichen Fahrplans zum 15. Oktober zu erzielen, allerdings unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer gänzlichen oder teilweisen Wiedereinstellung des Betriebes ohne jede vorherige Ankündigung, soweit militärische Gründe dies nötig machen würden. Die Erwartungen, die man damals hegte, erfüllten sich durchaus: in der Zeit vom 15. Oktober bis zum Ende des Jahres erreichten die Einnahmen aus dem zivilen Verkehr wieder die gleiche Höhe wie in der Zeit vom 26. Mai bis zum 28. August.

Die Beschlagnahme der gesamten von den Niederländischen Eisenbahnen betriebenen Bahnen und des ihnen gehörenden Materials zum Zwecke der Landesverteidigung geschah am 29. August¹. Bezüglich der Entschädigung der Verwaltung wurde sehr bald mit dem Militär eine Einigung erzielt, die sich in ihren Grundzügen an die Regelung aus dem letzten Kriege anschloß und von folgenden Grundsätzen ausging: das Militär hat den Niederländischen Bahnen die Verkehrsleistungen, die zur Verfügung gestellten Fahrzeuge und alle sonstigen Dienste im Interesse der Landesverteidigung nach den gültigen Tarifen und Preisvereinbarungen zu vergüten; darüber hinaus erstattet das Militär für jeden Monat der Beschlagnahme den etwaigen Unterschied zwischen den Kosten und den Einnahmen, wobei die Kosten nach den gleichen Grundsätzen berechnet werden sollten, die bisher bei den Niederländischen Eisenbahnen üblich waren, mit Einschluß der Abschreibungen, aber mit Ausschluß der Zinsen. Mit dieser letzten Bestimmung sollte verhindert werden, daß die Verwaltung durch die militärische Beschlagnahme der Bahnen schlechter gestellt würde als in dem der Beschlagnahme unmittelbar vorausgehenden Zeitraum vom 26. Mai bis 28. August. Beim Abschluß dieser Vereinbarung sprach die Verwaltung die Hoffnung aus, daß diese Gewährleistung der bisherigen Einnahmen durch das Militär

¹ Sie hat bis zum 26. Juni 1940 gedauert.

nicht wirksam zu werden brauche, sofern man dem Betrieb die Möglichkeit geben würde, den aufkommenden Personen- und Güterverkehr einigermaßen angemessen zu bedienen. Und so kam es auch, indem durch die Einnahmen aus dem Militärverkehr die gesamten Einnahmen in der Zeit bis zum Ende des Jahres ganz erheblich über den Abschreibungsbedarf stiegen. Diese günstige Entwicklung hat sich auch in den ersten vier Monaten des Jahres 1940 bis zum 10. Mai in verstärktem Maße fortgesetzt.

Aus dem Gebiet der Organisation sei hervorgehoben, daß im Verkehrs- und Betriebsdienst nach Aufhebung der Inspektion Hengelo und einer dadurch notwendig gewordenen anderweitigen Verteilung der Strecken auf die zunächst noch verbleibenden Inspektionen (Amsterdam, Utrecht, Groningen, Maastricht, Rotterdam und Nijmegen) mit der bereits länger in Aussicht genommenen Zusammenfassung des Ämterdienstes auf dem Gebiet des Verkehrs und Betriebes zu einer Hauptinspektion, Liniendienst, in Utrecht der Anfang gemacht worden ist, die unter der Leitung eines Hauptinspektors stehen soll. Bei der Hauptverwaltung wurde innerhalb des Verkehrsdienstes eine Abteilung (Referat) für den Rangierdienst und eine für besondere Stückgut- und Gepäckangelegenheiten eingerichtet. Die Abteilung für Beschwerden aus dem Gepäck- und Güterverkehr trat vom Verkehrsdienst zur Handelsabteilung über. Die Werbung für den Reiseverkehr wurde weiter verbessert und ausgedehnt; in Amsterdam, den Haag und Rotterdam wurden Auskunftsbüros eingerichtet und die Benutzung dieser Stellen durch das reisende Publikum war so stark, daß eine weitere Vermehrung dieser Büros beschlossen und im Jahre 1940 auch durchgeführt wurde. Auf dem Gebiet des Betriebsmaschinendienstes wurden die Gruppen Nijmegen und Maastricht zu einer neuen Gruppe in Eindhoven zusammengefaßt, so daß nur noch 4 Gruppen (Amsterdam, Utrecht, Zwolle und Eindhoven) vorhanden sind.

Das gute Verhältnis zum privaten Verkehrsgewerbe wurde durch persönlichen Kontakt und organisatorische Zusammenarbeit weiter gepflegt, an den Arbeiten der sog. Kommission Grosheide, die die Zusammenarbeit der verschiedenen Zweige des Güterverkehrs zu fördern sucht, nahm die Verwaltung auch im Jahre 1939 wieder Anteil. Im Januar wurden Verhandlungen mit dem Niederländischen Binnenschiffahrtsbüro aufgenommen, mit dem Ziel, den Wettbewerb zwischen der Linienschiffahrt und den Eisenbahnen zu vermeiden; die Verhandlungen haben befriedigende Erfolge gehabt und werden fortgesetzt. Mit dem 1. November 1938 ist das im Jahre 1927 gegründete Zweigunternehmen der Niederländischen Eisenbahnen für den Kraftfahrdienst, die

Ato, Algemeene transport onderneming, Mitglied des Bundes für den gewerblichen Kraftwagenverkehr, Bond voor Bedrijfsautoverkeer in Nederland, BBN, geworden und die Verwaltung hat an dem am 28. Juni in Rotterdam auf Anregung des Vorsitzenden des BBN abgehaltenen Kongreß zur Förderung der freiwilligen Zusammenarbeit zwischen Straßen- und Schienenverkehr auf dem Gebiet der Personenbeförderung teilgenommen.

Das Anbringen von selbsttätigen Sicherungseinrichtungen auf unbewachten Überwegen wurde auch weiter mit allen Mitteln gefördert, besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnpersonals sind in der Vorbereitung. Auch 1939 wurde, wie 1938, kein Reisender auf der Bahn getötet. Die Zahl der auf den Schienen durch Unfall getöteten Bediensteten ging von 21 (1938) auf 15 zurück, wobei vermerkt wird, daß sich insgesamt 20 (1938: 23) tödliche Unfälle von Eisenbahnbediensteten ereigneten. Dagegen wurden auf unbewachten Überwegen 33 (1939: 51) Menschen getötet, während insgesamt im Wegeverkehr 755 (1938: 724) Menschen ums Leben kamen.

An der aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Eisenbahnen vom 8. September bis 8. Oktober in Amsterdam veranstalteten, von etwa 250 000 Personen besuchten Ausstellung haben sich auch die Niederländischen Bahnen beteiligt, im übrigen mußten die Pläne für die Gedenkfeier infolge des Ausbruchs des Krieges stark eingeschränkt werden, vor allem konnte der Gedanke, innerhalb von 20 Tagen sämtliche Bedienstete zu einer Feier nach Utrecht kommen zu lassen, wo sie auch der Eisenbahnrevue beiwohnen sollten, nicht durchgeführt werden. Statt dessen wurde die Revue in den meisten größeren Städten gezeigt, so daß schließlich doch jeder Eisenbahner sie wohl gesehen haben wird. In Utrecht fand am 7. Oktober ein großer Verkehrsumzug statt, am Gedenktag selbst, am 20. September, stifteten die Fachvereine des Personals als Erinnerungsgeschenk ein bildhauerisches Werk, das in der Halle des Hauptbahnhofs Utrecht aufgestellt werden soll.

Auf dem Gebiet des Personenverkehrs sei folgendes hervorgehoben. Am 15. Mai wurde auf dem im vorigen Jahre elektrisierten Mittelnetz Amsterdam—Utrecht—Eindhoven und Rotterdam und den Haag—Gouda—Utrecht—Arnheim ein Halbstundenverkehr eingeführt. Dadurch war die Durchführung einzelner internationaler D-Züge nach und von Rotterdam und den Haag nicht mehr möglich. Auch die Durchführung der Dampfschnellzüge Amsterdam—Eindhoven (—Maastricht) muß jetzt unterbleiben; in Eindhoven muß jetzt auf die von (Rotterdam—) Dordrecht kommenden Dampf- oder Dieselizege umgestiegen werden. Gleichwohl konnte die Gesamtfahrzeit dabei um 11, in der Gegenrichtung um

8 Minuten gekürzt werden. Auf der Strecke Rotterdam Hofplein—den Haag—Scheveningen K. wurde der Fahrplan neu geregelt, der 20-Minuten-Verkehr zwischen den Endpunkten blieb dabei bestehen. Die Zahl der Fährverbindungen über das IJsselmeer (Enkhuizen—Stavoren) wurde wieder auf 4 erhöht, auf der Strecke Assen—Stadskanaal—Zuidbroek, der Personenverkehr am 5. Mai eingestellt.

Mit der Ankündigung der allgemeinen Mobilisation wurde am 29. August der gesamte Personenverkehr, mit Ausnahme der Pullman- und D-Züge nach dem Auslande, eingestellt; ab 3 Uhr nachm. wurden indes alle Züge für den Reiseverkehr wieder freigegeben. Am 30. und 31. August wurde nach einem sehr eingeschränkten Fahrplan gefahren, am 1. und 2. September war der Personenverkehr eingestellt und am 3. September trat wieder der eingeschränkte Fahrplan in Kraft. Dieser Fahrplan konnte im Laufe des Septembers mehr und mehr verdichtet werden. Soweit nötig, wurden die Zuglücken durch Autofahrten ausgefüllt. Die Ato, die anderen Tochtergesellschaften und Private stellten die Autobusse zur Verfügung, besonders die privaten Autobusbetriebe entsprachen dem Aufruf der Gesellschaft in einem Umfang, daß sofort mehr Autobusse zur Verfügung standen als gebraucht wurden. Im übrigen wurde die Geschwindigkeit der Züge auf den Hauptstrecken auf 80 km ermäßigt. In den (einzigen, in Holland verkehrenden) Nachtschnellzügen nach Maastricht wurde der Personenverkehr ausgeschlossen. Mit dem 30. August wurden sämtliche internationale Züge, mit Ausnahme der D-Züge 77/78 Vlissingen—Köln, eingestellt. Die Verbindung Hoek van Holland—Harwich wurde seit dem 27. August nicht mehr regelmäßig bedient und am 2. September eingestellt. Dahingegen konnten die „Zeeland“-Schiffe ihren Dienst zunächst noch weiter versehen, seit dem 14. September fuhren sie allerdings statt auf Harwich auf Tilbury-Docks, und zwar dreimal alle 14 Tage in beiden Richtungen; mit dem 26. November hörte auch hier der Dienst auf und die D-Züge nach Köln fielen seitdem aus. Im Verkehr mit Belgien—Frankreich konnte dagegen am 24. September wieder ein D-Zug Amsterdam—Paris eingelegt werden, seit dem 8. Oktober verkehrten auch zwei durchgehende Züge Amsterdam—Brüssel und drei Schnellzüge Rotterdam—Antwerpen. Am 15. Oktober wurde von einigen Änderungen abgesehen, der Fahrplan vor der Mobilisierung im innerholländischen Verkehr mit den im Sommerfahrplan vorgesehenen Geschwindigkeiten wieder hergestellt; die Zahl der Zugkilometer war nur 7 bis 8 % niedriger als im Sommerfahrplan.

Zur Entlastung des elektrisch betriebenen Mittelnetzes wurde die Fahrradbeförderung während des Sommers schärfer zentralisiert; mit der Einlegung besonderer Wagen für Fahrräder in bestimmten Richtun-

gen wurde gute Erfolge erzielt und die Zahl der Sonderzüge, die im Sommer für den Fahrradverkehr gefahren werden, brauchte nicht erhöht zu werden.

Auf dem Gebiet der Personentarife wurden mancherlei Änderungen eingeführt. Die Gültigkeit der zum Pfingsttag und zu den beiden Pfingsttagen ausgegebenen Festtagskarten wurde auf den Pfingstdienstag ausgedehnt. Der gute Erfolg dieser Karten veranlaßte die Herausgabe von Wochenendkarten, ab 3. Juni, gültig bis zum Montag. Sommerrückfahrkarten mit einer Ermäßigung von etwa 30 % wurden mit einer verlängerten Gültigkeit von einem Monat in der Zeit vom 1. Juli bis zum 4. September ausgegeben. Auch zum Nikolausfest, zu Weihnachten und Neujahr wurde die Gültigkeit der gewöhnlichen Rückfahrkarten verlängert. Einzelne Ferienkarten wurden zu Ostern, Pfingsten, Weihnachten-Neujahr und vom 1. Juli bis 4. September, Rückfahrferienkarten in der Zeit vom 1. Juli bis 20. September Montags, Dienstags, Mittwochs und Donnerstags ausgegeben. In Zusammenarbeit mit der Allgem. Niederl. Vereinigung für Fremdenverkehr, dem Königl. Niederländischen Touristenbund und dem Niederl. Verband der Arbeitgeber im Hotel- usw. Gewerbe wurde die Anregung gegeben, zu einem Auseinanderziehen der Ferien zu kommen. Dabei fand man die Unterstützung vieler Stellen, auch die der Schulbehörden.

Die Anzahl der beförderten Reisenden, ohne die auf Dauerkarten oder zu besonderen Fahrpreisen, betrug in der 1., 2. und 3. Klasse im Binnenverkehr 234 055, 2 942 028 und 56 502 193, zusammen also 59 678 276 Personen, im Auslands- und Durchgangsverkehr 50 864, 408 103 und 1 308 360, zusammen also 284 919, 3 350 131 und 57 810 553, so daß insgesamt 61 445 603 Personen befördert worden sind. Dementsprechend verteilten sich die Einnahmen und es erbrachten die drei Klassen im Binnenverkehr 1 005 327, 7 008 267 und 48 402 676, zusammen 56 416 270 fl, im Auslands- und Durchgangsverkehr 282 395, 1 783 011 und 2 138 741, zusammen 4 204 147 fl; beide Verkehre somit 1 287 722, 8 791 278 und 50 541 417, insgesamt der Reiseverkehr also 60 620 417 fl. Die Entwicklung der letzten drei Jahre zeigen die folgenden Zusammenstellungen:

Von 100 Reisenden, ohne die auf Dauerkarten usw., benutzten die

	im Binnenverkehr			im Auslands- und Durchgangsverkehr			im Durchschnitt		
	1937	1938	1939	1937	1938	1939	1937	1938	1939
	%								
1. Klasse	0,7	0,6	0,4	3,5	3,9	2,9	0,8	0,7	0,5
2. Klasse	6,6	5,8	4,9	24,0	28,2	23,1	7,2	6,8	5,4
3. Klasse	92,7	93,6	94,7	72,5	67,9	74,0	92,0	92,5	94,1

Dementsprechend verteilten sich die Einnahmen einschließlich der auf Dauerkarten usw. auf die

	im Binnenverkehr			im Auslands- und Durchgangsverkehr			im Durchschnitt		
	1937	1938	1939	1937	1938	1939	1937	1938	1939
	%								
1. Klasse	3,7	2,3	1,8	9,1	8,3	6,7	4,1	2,9	2,1
2. Klasse	20,0	14,4	12,4	44,0	46,8	42,4	21,6	17,7	14,5
3. Klasse	76,3	83,3	85,8	46,9	44,9	50,9	74,3	79,4	83,4

Im Durchschnitt entfielen somit auf einen Reisenden, ohne die auf Dauerkarten usw., der

	im Binnenverkehr			im Auslands- und Durchgangsverkehr			im Durchschnitt		
	1937	1938	1939	1937	1938	1939	1937	1938	1939
	fl								
1. Klasse	3,841	2,036	1,977	5,565	5,612	5,552	4,106	2,915	2,616
2. Klasse	2,162	1,315	1,340	3,895	4,381	4,369	2,366	1,881	1,709
3. Klasse	0,674	0,701	0,687	1,378	1,748	1,635	0,693	0,736	0,708
im Durchschnitt . . .	0,794	0,744	0,724	2,130	2,641	2,379	0,841	0,829	0,772

Auf dem Gebiet des Güterverkehrs brachte der Fahrplan des Jahres 1939 zunächst keine Änderungen wesentlicher Art. Am 28. August wurde der gesamte Güterverkehr bis 18 Uhr auf dem ganzen Netz eingestellt und vom 29. August bis zum 3. September einschl. wurden keine Stückgüter angenommen. Am 4. September wurde der Güterverkehr mit einer beschränkten Anzahl von Güterzügen — Höchstgeschwindigkeit 50 km — wieder aufgenommen und später nach und nach weiter ausgedehnt. Am 15. Oktober wurde der Güterzugfahrplan, wie er vor dem 29. August gefahren wurde, wieder aufgenommen, nur einzelne Güterschnellzüge für den internationalen Verkehr fielen aus. Am 15. Oktober wurde der im Bau befindliche Verschiebebahnhof Amsterdam Watergraafsmeer an der Strecke nach Amersfoort mit einem Teile sowie die Verbindung Watergraafsmeer—Duivendrecht (—Utrecht) in Betrieb genommen. Damit wurde eine wesentliche Verbesserung der Eisenbahnverhältnisse im Südosten Amsterdams erreicht. Im Berichtsjahr wurden drei weitere Bahnhöfe gänzlich für den Güterverkehr geschlossen, bei sechs Bahnhöfen wurde die Abfertigungsbefugnis eingeschränkt, während bei 36 Bahnhöfen die bereits angeordnete Abfertigungsbefugnis noch weiter eingeschränkt wurde; vier der hier genannten Bahnhöfe werden in Zukunft durch das Kraftfahrunternehmen Ato der Gesell-

schaft bedient. Am 19. Juni wurde eine neue Art Beklebung der Stückgüter eingeführt. Es wurde in Winterswijk, Dieren-Doesburg und Nijverdal ein Anfang damit gemacht, die Arbeiten auf den Güterböden (Verladen und Entladen der Stückgüter) einem Unternehmer zu übertragen; diese Zusammenfassung von Entladen, Beladen und Bestellen der Stückgüter, die zu einer wesentlichen Ersparnis geführt hat, soll auch auf anderen Bahnhöfen eingerichtet werden.

Im Jahre 1939 wurden für die Beförderung von Wagenladungen 1 046 569 (1938: 938 519) Wagen gestellt, davon 549 073 (1938: 534 316) Wagen für die Abbeförderung der Kohle aus Limburg. Ins Ausland gingen an Wagen, und zwar über die belgischen Übergänge für Kohle 68 695 Wagen im Ausgang und 1950 Wagen im Eingang, für sonstige Güter 34 236 im Ausgang und 52 925 Wagen im Eingang, insgesamt also 102 931 (1938: 125 577) Wagen im Ausgang und 54 875 (48 042) im Eingang; über die deutschen Übergangsbahnhöfe für Kohlen 21 307 Wagen im Ausgang und 93 301 im Eingang sowie für andere Güter 61 508 Wagen im Ausgang und 107 026 im Eingang, zusammen also 82 815 (1938: 82 305) im Ausgang und 200 327 (178 743) Wagen im Eingang. Der große Unterschied im Eingang und Ausgang hat die volle Aufmerksamkeit der Verwaltung. Die Zahl der Wagen der Niederländischen Eisenbahnen, die ans Ausland übergeben wurden, betrug 1939 210 560 (1938: 217 316); dafür kam eine Wagenmiete von 511 615,96 fl (1938: 523 799 fl) ein. Umgekehrt wurden 193 067 (1938: 197 199) fremde Wagen übernommen, für die 472 159,06 (361 607) fl Wagenmiete zu zahlen war. An Fracht-, Schnell- und Expreßgut wurden im Binnenverkehr 10 583 153 t gegenüber 9 544 828 t im Jahre 1938 befördert, im Auslands- und Durchgangsverkehr 5 088 153 (1938: 5 041 567) t; dazu kamen an lebenden Tieren 16 555 (1938: 12 244) Wagenladungen und 68 530 (1938: 81 322) einzelne Stücke (ab 1. November 1939 wird jede Sendung als Wagenladung angesehen). Im Binnenverkehr betragen die Einnahmen aus dem Frachtgut 28 399 007 (1938: 24 389 410) fl, aus dem Schnellgut 2 572 096 (1938: 2 809 293) fl, aus dem Expreßgutverkehr 572 424 (1938: 572 637) fl, im Auslands- und Transitverkehr kamen ein 10 994 032 (1938: 10 432 135) fl, so daß die Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr 42 537 559 (1938: 38 203 475) fl betragen.

Eine Neubearbeitung der Gütertarife hat die Verwaltung seit einiger Zeit in Angriff genommen mit dem Ziel, diese noch mehr in Übereinstimmung mit den Selbstkosten zu bringen und besonders, um den Übergang zwischen der Tarifierung nach Gewicht und der nach Raum zu verbessern. Es wäre vielleicht noch zu vermerken, daß die Niederlande dem Übereinkommen betr. die Beförderung von Gütern

zwischen dem Festlande und Großbritannien über Belgien und die Niederlande, LÜG, beitraten, und daß dadurch der Verkehr mit durchgehendem Frachtbrief zwischen Deutschland und England über Holland ermöglicht wurde.

Es wurde bereits gesagt, daß trotz der großen Steigerung der Einnahmen die Betriebsausgaben kaum in die Höhe gingen; sie betragen nur 88 605 000 fl gegenüber 88 508 000 fl im Jahre 1938. Weitaus der größte Teil der Ausgaben entfiel auf das Personal, nämlich 63 744 000 fl oder 73,1 %. Bei dem weiteren Sinken des Personalbestandes (1938: 30 370, 1939: 29 478 Köpfe) konnten die Gesamtpersonalausgaben indes um 911 000 fl oder 1,1 % gesenkt werden, obwohl bei dem Posten Dienstkleidung und Auszahlung an ausgeschiedene Bedienstete Mehrausgaben von 20 000 und 488 000 fl entstanden. Demgegenüber wiesen die übrigen Betriebsausgaben vielfach Erhöhungen auf. Im einzelnen mußte mehr ausgegeben werden für Vorräte und Oberbaustoffe infolge Erhöhung der Preise, für elektrischen Strom, da das am 15. Mai 1938 in elektrischen Betrieb genommene Mittelnetz jetzt das ganze Jahr hindurch versorgt werden mußte und auch, da die Anzahl der Züge vermehrt wurde (3 532 000 fl gegenüber 2 992 000 fl). Schließlich erforderte die Zunahme des Stückgutverkehrs eine erhebliche Mehrausgabe (4 108 000 gegenüber 3 686 000 fl) für die Zustellung und Abholung der Güter. Demgegenüber nahmen vor allem ab die Kosten für die Unterhaltung der Fahrzeuge (4 356 000 gegenüber 4 605 000 fl) infolge weiter fortschreitender Rationalisierung der Arbeit und die Ausgabe für Brennstoffe infolge der weiteren Ausdehnung des elektrischen Betriebes (5 660 000 gegenüber 5 705 000 fl).

Die Bediensteten, deren Zahl 1921 noch 51 077 betragen hatte und von Ende 1938 bis Ende 1939 um 892 auf 29 478 zurückging, verteilten sich auf die eigentlichen Beamten (mit Monatsgehalt), und zwar des oberen, gehobenen mittleren und einfachen mittleren Dienstes mit 87 (1938: 82), 2569 (2711) und 1789 (1778) Personen. An Angestellten im Wochenlohn (Unterbeamteten) waren im Bürodienst vorhanden 469 (1938: 402), im sonstigen Dienst (Bahnhofs-, Zug- und Kraftfahrzeugpersonal) 21 344 (21 972), sowie endlich 3220 (3425) Arbeiter im Stundenlohn. Die Anzahl der Krankheitstage stieg von 9,1 auf 9,5 je Kopf, die Zahl der Unfälle ging von 2912 (1938) auf 2763, oder von 10,93 auf 10,57 je 100 Personen im Dienst zurück, ebenso die Zahl der davon Betroffenen von 2596 auf 2470, oder von 9,74 auf 9,45 je 100. Die Zahl der Getöteten sank von 23 auf 20, oder von 0,79 auf 0,72 auf je 100 Unfälle, die Zahl der infolge Unfalles versäumten Tage ging von 38 931 auf 36 419, oder von 146,07 auf 139,35 je 100 Personen, oder von 13,37 auf 13,18 je Unfall zurück. Die Barrück-

lage für die Unfallbetroffenen bei der Zentralen Arbeitgeber-Risikobank und der Reichsversicherungsbank betrug 5 708 509,53 fl gegenüber 5 760 866 fl im Jahre 1938.

Zum 1. Juni 1939 wurde eine besondere Kraft als psychologischer Berater angestellt, dessen Aufgabe es ist, die psychotechnische Untersuchung aller Anwärter aufzubauen und Zeugnisse auszustellen, vor allem in den Gruppen von Bediensteten, bei denen die Sorge für die Sicherheit des Betriebes eine große Rolle spielt. Am 1. November wurde die Schule für die Beamten der unteren Besoldungsgruppen des einfachen mittleren Verkehrs- und Betriebsdienstes eingerichtet, da sich ergab, daß infolge der immer höher werdenden Ansprüche, die der Eisenbahnbetrieb an seine Beamten stellt, die Ausbildung, die bislang nur auf die Praxis abgestellt war, auf eine breitere Grundlage gestellt werden muß. Der Kursus, der drei Jahre dauert, wurde mit 29 Schülern eröffnet, die sämtlich im Besitz des Zeugnisses einer höheren Bürgerschule mit fünfjährigem Lehrplan oder eines Gymnasiums waren.

Für die 40 Jahre im Dienst der Verwaltung Stehenden wurde eine besondere Auszeichnung eingeführt.

An der Länge des Eisenbahnnetzes hat sich nichts Wesentliches geändert, insgesamt waren im Betrieb Ende 1939 3314 (Ende 1938: 3315,3) km, davon waren zweigleisig 1685,1 (1686,4) km, eingleisig 1628,9 (1628,9) km; ausschließlich dem Güterverkehr dienten 401,6 (1938: 351,8) Kilometer, davon 14,1 (14,1) km zweigleisige und 387,5 (337,7) km eingleisige Strecken. Für die umfangreichen, langjährigen Arbeiten der Umgestaltung der Bahnanlagen in Amsterdam war von großer Bedeutung die Inbetriebnahme des neuen Personenbahnhofs Muiderpoort an den Strecken Amsterdam—Amersfoort und Utrecht und des als Durchgangsbahnhof an Stelle des alten Kopfbahnhofs Weesperpoort erbauten Amstelbahnhofs an der Strecke nach Utrecht, mit der hochgelegten Strecke Amsterdam—Duivendrecht (—Utrecht), (15. Oktober); gleichzeitig wurde der erste Teil des an der Amersfoorter Strecke gelegenen Rangierbahnhofs Watergraafsmeer in Benutzung genommen. Die Arbeiten an dem weiteren Ausbau von Watergraafsmeer wurden fortgeführt. Das geldliche Ergebnis der neuen Bauten in Amsterdam ist bis jetzt recht günstig. Die von der Eisenbahnverwaltung auszuführenden Bauten sind mit insgesamt 23 Mio fl veranschlagt, für die bisher ausgeführten und vergebenen, mit 18½ Mio fl veranschlagten Bauten sind nur 17 Mio fl in Anspruch genommen worden, so daß die Mittel auch bei den inzwischen veränderten Verhältnissen wohl reichen werden. Die Wiederherstellungsarbeiten an dem durch den Brand vom 17. Dezember schwer beschädigten Empfangsgebäude Utrecht wurden zum größten Teil zu Ende geführt.

Auf verschiedenen Strecken von insgesamt 124,625 km Länge wurde schwererer Oberbau verlegt. Zwei neue Sicherungsanlagen wurden in Betrieb genommen, 52 verändert und 13 im Zusammenhang mit der Einstellung des Personenverkehrs beseitigt. Auch im Jahre 1939 wurden aus Anlaß der Erhöhung der Geschwindigkeiten bei Verzweigungen und bei starkem Gefälle an mehreren Stellen die Entfernungen der Vorsignale von den Hauptsignalen auf 1000 m gebracht. Dabei mußte der mechanische Antrieb durch den elektrischen ersetzt werden. Auf den Strecken Voorshoten—den Haag HS und Loolaan—den Haag HS wurde eine selbsttätige Blockeinrichtung mit Tageslichtsignalen in Benutzung genommen. Auf dem Rangierbahnhof Amsterdam-Watergraafsmeer wurde ein Ablaufberg in Betrieb genommen mit selbsttätiger Bedienung der hauptsächlichsten Weichen, die erste Anlage dieser Art in den Niederlanden. Bei neun unbeschränkten Überwegen kamen selbsttätige Warnlichtanlagen (Bauart Steenwijk) in Betrieb, und zwar sieben auf einer zweigleisigen, mit Dampf betriebenen, eine auf einer eingleisigen und eine auf einer zweigleisigen elektrischen Strecke. Bis Ende Juni 1940 waren 15 solcher Anlagen fertig und weitere 24 im Bau. Lautsprecheranlagen wurden weiter auf wichtigen Bahnhöfen eingerichtet, in Watergraafsmeer auch eine Lautsprecher-Befehleinrichtung für den Rangierdienst in Betrieb genommen. In Haarlem und in Rotterdam DP wurde ein selbsttätiges Störungsdienst-Fernsprechernetz mit einem Störungsbüro für den elektrischen Zugbetrieb eingerichtet.

Die Arbeiten an der Elektrisierung der 18 und 6 km langen Strecken Arnheim—Nijmegen und Harmelen—Breukelen wurden zum großen Teil zu Ende geführt, so daß der elektrische Betrieb im ersten Vierteljahr 1940 aufgenommen werden konnte. Gleich nach Genehmigung der Elektrisierung der 78 km langen Strecken Amsterdam—Hilversum—Amersfoort, Utrecht—Amersfoort und Utrecht—Hilversum ist mit den Arbeiten begonnen worden. Ende 1939 wurden 503 km elektrisch betrieben. Die zur weiteren Ausdehnung des Dienstbetriebes bestellten 18 Fünfwagenzüge sind im Berichtsjahr noch nicht geliefert worden. Im übrigen hat sich der Fahrzeugbestand nicht wesentlich verändert. Es waren vorhanden Ende 1939 (1938): 872 (891) Dampflokomotiven für Haupt- und Nebenbahnen, 10 (10) Dampflokomotiven für Kleinbahnen, 1702 (1847) Personenwagen, 1236 (1253) Gepäck-, Schnellgut- und Postgepäckwagen mit einem Tragvermögen von 10 329 t, 29 (47) Kleinbahnpersonenwagen, 10 (10) Kleinbahngepäck- und -postgepäckwagen mit 62 t Tragfähigkeit, 11 027 (11 283) geschlossene und 15 829 (15 694) offene Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 163 666 und 292 907 t, 1155 (1107) Dienstwagen und 1485 (1444) Privatwagen mit 24 029 t Tragfähigkeit. Für den elektri-

schen Betrieb sind unverändert vorhanden: 153 Motorwagen, 161 Anhängewagen, 61 Zweiwagen- und 37 Dreiwagenzüge. Im Benzin-Öl-Betrieb sind vorhanden: 50 (51) Benzinlokomotoren, 106 (106) dieselelektrische Lokomotoren und 2 (2) dieselelektrische Lokomotiven, 3 (3) Rangierlokomotiven, Privaten gehörig, 36 (37) Verbrennungsmotorwagen, 8 (7) Motormontagewagen mit 40 (40) dieselelektrischen Zugeinheiten. Insgesamt ergibt das im Dampfbetrieb 33 355 (33 592), im elektrischen Betrieb 412 und im Benzin-Öl-Betrieb 245 (246) Einheiten; an Sitzplätzen waren insgesamt vorhanden 6108, 28 653, 116 539 in den drei Klassen, zusammen 151 300.

Die Hauptwerkstatt Utrecht soll im Zusammenhang mit der Vermehrung der elektrischen Fahrzeuge zunächst noch in kleinem Umfang in Betrieb bleiben. In Haarlem wurden die Abteilungen für die Ausbesserung elektrischer Fahrzeuge und für dieselelektrische Züge vergrößert. Das Kraftwagenwerk in Hoorn und die Ölgasfabrik in Groningen wurden geschlossen.

Die Flotte des Fährdienstes Enkhuizen—Stavoren blieb unverändert, es sind vorhanden ein Motorboot und zwei Dampffähren für den Personenverkehr zu je 400 Regt. und mit je 1000 PS.

Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind nach den gleichen Grundsätzen aufgestellt wie 1938 (Archiv 1939, S. 1494). Sie weichen in ihren Ansätzen auch nur unwesentlich von den vorherigen Rechnungen ab. Im einzelnen wäre etwa noch folgendes zu sagen. Die Eisenbahnen stehen mit 269 450 279,69½ (1938: 265 804 457,34½) fl, die Fahrzeuge und die Oberleitung mit 77 356 793,30 (66 462 000) fl zu Buche. Die Hauptposten der anderen Seite sind außer dem unverändert gebliebenen, dem Staat gehörigen Aktienkapital von 10 Mio fl eine Anleiheschuld (3prozentige, in 50 Jahren zu tilgende Staatsanleihen) von 284 336 025 (289 543 700) fl und der Pensionsfonds von 142 236 254,16 (153 349 114,71) Gulden, der der Gesellschaft zu 4 % zur Verfügung steht. Die Summe der Verbindlichkeiten beträgt 504 357 045,89½ (1938: 510 499 833,67) fl, so daß der „Reorganisationsverlust“ bei den Aktiven, d. h. der den Eisenbahnen verbliebene, nicht auf den allgemeinen Staatshaushalt übernommene Rest des toten Anlagekapitals, wieder mit 99 487 323,79½ fl ausgewiesen wird¹. Abschreibungen — die nicht näher erläutert sind — und Zinsen ergeben eine Summe von 24 767 354,40 (1938: 20 488 470) fl und 15 087 154,95 (15 239 988,76) fl zusammen 39 854 509,45 (35 728 458,76) Gulden, so daß bei einem Betriebsüberschuß von 22 398 148,82 (12 393 805,74½) fl sich ein Fehlbetrag von 17 456 360,63 (1938: 23 334 653,01½) fl ergibt.

¹ Vgl. Archiv 1939, S. 1494; die Zahl ist dort verdruckt.

Über die Ergebnisse der letzten Jahre gibt die folgende Zusammenstellung Auskunft. Darüber hinaus unterrichtet die Übersicht im Anhang, da die letzte Zusammenstellung (Archiv 1925, S. 1123) überholt ist, über den Verwaltungsaufbau der Niederländischen Eisenbahnen nach dem Stande von Anfang 1940.

Übersicht der Betriebsergebnisse.

Jahr	Anzahl Betriebskilometer im Durchschnitt	Anzahl Zugkilometer	Bedienstete Ende des Jahres	Einnahmen			Betriebskosten	Betriebsziffer
				Personenverkehr	Güterverkehr	Insgesamt		
				fl			fl	
1920	3 659	37 792 206	48 712	87 580 715	101 621 695	204 339 427	181 339 600	88,7
1921	3 655	41 000 693	51 077	90 638 216	91 856 714	194 223 495	194 126 588	99,9
1922	3 671	42 208 420	47 557	87 360 449	77 169 420	175 358 760	172 656 396	98,4
1923	3 675	41 812 463	44 539	82 383 566	70 476 452	162 137 747	150 789 524	93,0
1924	3 644	42 807 384	42 377	80 734 647	76 384 910	166 933 077	130 380 798	78,1
1925	3 635	45 123 042	40 507	79 223 235	70 751 965	162 667 929	121 154 665	74,4
1926	3 641	47 182 966	39 089	76 489 206	74 835 003	162 388 861	119 551 884	73,1
1927	3 675	48 819 431	39 032	75 754 067	75 153 425	162 216 728	119 408 218	73,6
1928	3 687	52 439 333	39 552	82 041 846	80 111 968	173 667 467	126 505 345	72,8
1929	3 705	54 319 988	40 286	84 100 764	85 616 937	180 783 211	130 168 708	72,0
1930	3 701	55 032 150	40 568	85 328 839	79 198 067	175 508 427	128 820 966	73,3
1931	3 687	54 981 990	39 932	79 285 951	74 302 896	164 295 873	127 001 103	77,3
1932	3 661	54 400 127	37 883	68 507 692	61 864 289	139 535 290	117 232 076	84,0
1933	3 656	53 902 300	36 465	60 497 337	54 111 359	122 437 753	109 461 502	89,4
1934	3 626	55 466 141	35 553	56 827 759	48 253 679	112 381 595	104 143 261	92,6
1935	3 531	53 866 052	33 780	53 566 358	40 789 694	101 120 313	95 361 070	94,3
1936	3 420	52 125 673	31 931	51 244 719	38 063 980	95 576 502	91 600 639	95,8
1937	3 389	52 366 071	31 054	54 222 860	39 917 637	100 420 867	91 113 362	90,7
1938	3 357	54 844 465	30 370	54 565 496	38 203 475	99 332 366	88 507 970	89,1
1939	3 336	55 405 050	29 478	60 620 417	42 537 559	110 150 323	88 605 000	80,6

A n h a n g.

Der Verwaltungsaufbau der Niederländischen Eisenbahnen (Anfang 1940).

Die Direktion:

Der Präsident und zwei Direktoren (Vorstandsmitglieder).

Der Sekretär.

A. Handelsabteilung (Leiter: der Sekretär):

1. Abteilung: Handelsangelegenheiten, mit 10 Handelsagenturen in Amsterdam, Breda, Groningen, Hengelo, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Utrecht, Brüssel und Köln.
2. Abteilung: Gütertarife.
3. Abteilung: Allgemeine Sachen, Personal, Grundstücke.

4. Abteilung: Entwicklung des Personenverkehrs.
5. Abteilung: Personentarife.
6. Abteilung: Öffentlichkeit und Presse.
7. Abteilung: Gleichschaltung der Verkehrsmittel.
8. Abteilung: Beschwerden aus dem Gepäck- und Güterverkehr.

B. Verwaltungsabteilung:

1. Abteilung: Buchhaltung.
2. Abteilung: Personenverkehr.
3. Abteilung: Güterverkehr.

Zu 2 und 3 Finanz- und Prüfungsdienst.

C. Generale Kontrolle (Einnahme und Statistik):

Darunter als Ämter 3 Inspektionen in Zwolle, Haarlem und Breda.

D. Allgemeiner Dienst:

1. Abteilung: Allgemeine Angelegenheiten.
2. Abteilung: Personal und Psychotechnik.
3. Abteilung: Rechtsangelegenheiten.
4. Abteilung: Personalfonds.

Zu A bis D Gesamtleitung: der Präsident.

E. Verkehrsdienst (Leiter: der verkehrstechn. Direktor):

1. Abteilung: Fahrplanwesen.
2. Abteilung: Sonderzüge und Personenwagen.
3. Abteilung: Wagendienst.
4. Abteilung: Personal.
5. Abteilung: Bahnhofsdienst.
6. Abteilung: Rangierdienst.
7. Abteilung: Verkehrsdienstl. Beziehungen zum Bau.
8. Abteilung: Besondere Stückgut- und Gepäckangelegenheiten.
9. Abteilung: Zugregelung.

Darunter als Amt: Hauptinspektion, Liniendienst, Utrecht.

F. Baudienst:

1. Abteilung: Allgemeine Angelegenheiten.
2. Abteilung: Brückenbau.
3. Abteilung: Sicherungswesen.
4. Abteilung: Oberbau und Bahnbewachung.
5. Abteilung: Neubau und Bahnunterhaltung Süd.
6. Abteilung: Neubau und Bahnunterhaltung Nord.

Darunter als Ämter: Sektionen für die Bahnunterhaltung in Amsterdam, Breda, Groningen, Hengelo, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam und Utrecht, sowie die Neubauämter Utrecht, Amsterdam und Oudewater-Gouda; ferner Distrikte für das Sicherungswesen in Amsterdam, Nijmegen, Rotterdam und Utrecht, sowie ein Amt für Werkstätten und Lager.

G. Betriebsmaschinendienst:

1. Abteilung: Allgemeine Angelegenheiten und Rechnungswesen.
2. Abteilung: Personal.
3. Abteilung: Außendienst und Wagenangelegenheiten.
4. Abteilung: Dienstregelung der Kraftfahrzeuge und des Personals.
Darunter als Ämter: Hauptgruppen in Amsterdam und Utrecht,
Gruppen in Zwolle und Eindhoven.

H. Fahrzeug- und Werkstätdienst:

5. Abteilung: Elektrizität.
6. Abteilung: Lokomotivbau und Verbrennungsmotore.
7. Abteilung: Personen- und Güterwagen.
8. Abteilung: Werkstätten, mechan. Einrichtung, Heizungsangelegenheiten.
9. Abteilung: Einkauf von Stoffen.
10. Abteilung: Stoffe und Abnahme.
11. Abteilung: Kraftwagen.

Darunter die Hauptwerkstätten in Amersfoort und Blerick
(Venlo) für Güterwagen, Tilburg für Lokomotiven, Utrecht
und Haarlem für Personenwagen.

Zu G und H Gesamtleitung: der maschinentechnische Direktor.

Die Eisenbahnen in Niederländisch-Ostindien in den Jahren 1938 und 1939¹.

Von

Dr. Overmann in Berlin.

1. Die Staatsbahnen² auf Java und Sumatra.

Obwohl die Weltkonjunktur seit der zweiten Hälfte des Jahres 1937 eine weniger günstige Wendung zeigte, konnte noch am Schluß des vorigen Berichtes (Archiv 1939 S. 179) nachgetragen werden, daß die Einnahmen der Staatsbahnen in den ersten sieben Monaten des Jahres 1938 noch gestiegen seien. In der Tat haben, obwohl der Welthandel durchweg zurückging und beispielsweise die Ausfuhr aus Java und Madoera, abgesehen von Gold und Silber, von 2881 auf 2307 Mio t, also um 20 %, ihr Wert sogar von 284,5 auf 213,1 Mio fl, also um 25 %, abnahm, die Einnahmen der Staatsbahnen um fast 2 % zugenommen. Dazu kam, daß die Reispolitik der Regierung und die Ausdehnung der heimischen Industrien einen günstigen Einfluß auf die Einkommensverhältnisse der Inländer ausübten. Von Bedeutung war ferner, daß die Regierung endlich dazu überging, von den Bestimmungen des Wegeverkehrsgesetzes von 1936 Gebrauch zu machen, nach denen der Lastkraftwagenverkehr in bestimmten Fällen einem Genehmigungsverfahren unterstellt werden soll. Durch Beschluß vom 15. Juli 1938 wurde angeordnet, daß dies zutreffen solle auf alle Hauptzufahrwege nach den Häfen Batavia, Cheribon, Semarang und Soerabaja, da gerade im Verkehr mit diesen Städten durch ein Überangebot von Verkehrsgelegenheiten sowohl für den Kraftwagenverkehr als auch für die Eisenbahnen ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten entstanden waren. Wenn darin auch nur ein erster Schritt zu erblicken ist, um den Wettbewerb Schiene/Kraftwagen in weniger schädliche Bahnen zu bringen, so war doch von Bedeutung, daß auch bei den Kraftwageninteressenten die Auffassung sich mehr und mehr

¹ Nach den Geschäftsberichten der Bahnen, vgl. zuletzt Archiv für Eisenbahnwesen 1939 S. 173.

² Vgl. Archiv 1925 S. 526.

durchsetzt, daß es so nicht weitergehen kann und daß damit die Aussicht auf ein gedeihliches Zusammenarbeiten zunimmt.

Die zunehmende Bedeutung, die die Beobachtung der wirtschaftlichen Verhältnisse erfordert, machte die Verstärkung der Abteilung Handelsangelegenheiten in der Hauptverwaltung nötig, im Zusammenhang damit wurde die Mechanisierung der Büroarbeiten weiter fortgesetzt. Der immer noch anhaltende Mangel an höherem Personal machte die dringend erwünschte Wiedererrichtung der seit 1935 mit der Betriebsdirektion Soerabaja vorübergehend vereinigten 3 Inspektionen Soerabaja, Madioen und Djember noch nicht möglich. Wie bereits 1937 angeordnet, erhielt das Indische Betriebsgesetz mit Wirkung vom 1. Januar 1939 auch Gültigkeit für die Staatsbahnen. Dadurch wird nunmehr die kaufmännische Buchführung für die Staatsbahnen obligatorisch gemacht in der gleichen Weise, wie das bereits für die anderen staatlichen Betriebsverwaltungen Indiens vorgeschrieben ist. Damit ist eine geldliche Trennung der Eisenbahnen von der allgemeinen Staatsverwaltung insofern verbunden, als nunmehr das Anlagekapital verzinst und darüber hinaus ordnungsmäßig abgeschrieben werden muß. Gleichzeitig hat man das Anlagekapital der Staatsbahnen neu festgesetzt, indem die Anschaffungskosten auf 632 Mio fl ermittelt und die Beschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt worden sind, die als vollständig abgeschrieben gelten können. Dabei ergab sich ein Bestand der übrigbleibenden Werte (außer den Betriebsvorräten) von 435 Mio fl, auf welchen Betrag zum 1. Januar 1939 weitere 156 Mio fl abgeschrieben worden sind, so daß als zu verzinsender Betrag 279 Mio fl verbleibt. Davon stammen 18 Mio fl aus der Zeit vor 1912, dafür müssen 3 % gezahlt werden, während der Rest von 261 Mio fl mit $3\frac{1}{2}$ % verzinst werden muß. Darüber hinaus müssen die Betriebsvorräte, deren Wert zum 1. Januar 1939 auf 13 Mio fl festgesetzt worden ist, ebenfalls mit $3\frac{1}{2}$ % verzinst werden. Insgesamt ergibt das eine Zinsenlast von etwa 10 Mio fl jährlich. Für die zu Lasten der Betriebsrechnung gehenden Abschreibungen sind genaue Prozentsätze festgesetzt worden¹, die für 1940 einen Abschreibungsbedarf von 7,7 Mio fl er-

¹ Es sind abzuschreiben jährlich auf Lokomotiven $2\frac{1}{2}$ %, auf Personen- und Güterwagen $2\frac{1}{2}$ %, auf Ingenieurhochbauten $2\frac{1}{2}$ %, auf Gebäude und Lagerplätze 2 %, auf den Oberbau $2\frac{1}{2}$ %, auf das Inventar 10 %, auf Telegraph- und Telephoneinrichtungen 5 %, auf Zugangswege, Überwege und Einfriedigungen $2\frac{1}{2}$ %, auf Signaleinrichtungen und Merkzeichen 5 %, auf elektrische Einrichtungen 4 %, Hafeneinrichtungen $2\frac{1}{2}$ % und auf Wasserversorgungsanlagen $2\frac{1}{2}$ %; auf den Bahnkörper und die Tunnel braucht nichts abgeschrieben zu werden.

geben. Es ist klar, daß auf diese Weise das geldliche Ergebnis der Staatsbahnen in Zukunft ganz anders aussehen wird. Ergab z. B. das Jahr 1938 noch einen Überschuß von fast 2 Mio fl, wobei nur geringe Beträge für die Abschreibungen eingesetzt und Zinsen überhaupt nicht berechnet waren, so wäre nach den neuen Bestimmungen ein rechnungsmäßiger Verlust von 13 Mio fl entstanden. Es mag in diesem Zusammenhang vermerkt werden, daß das berichtigte Anlagekapital der Staatsbahnen bis Ende 1938 auf 627 Mio fl angegeben wird, während, wie unten näher ausgeführt, die gesamten Gewinne bis dahin, abzüglich der Ausgaben für Erneuerungen und kleine Erweiterungen, für Schadensersatz aus Anlaß von Unglücken und Unfällen, für Abschreibungen aus Anlaß von Außerbetriebsetzungen und für den Anteil an den Pensionslasten der Beamten 452 Mio fl betragen haben. Der langjährige Generaldirektor Staargaard, der sich in der Zeit seiner Amtsführung (1924—1929) viel um die Verselbständigung der Staatsbahnen bemüht und sich um ihre Entwicklung sehr verdient gemacht hat, ist übrigens am 13. August 1940 in Amsterdam verstorben.

Der Umfang der einzelnen Staatsbahnnetze hat sich nicht verändert; Ende 1939 waren vorhanden auf Java 2929 km, auf Sumatra im Süden (Zuidsumatra, ZSS) 645, an der Westküste (SSS) 264 und in Atjeh (ASS) 512, zusammen auf Sumatra 1421, insgesamt also 4350 km. Die Länge der elektrisch betriebenen Strecken (in und um Batavia) blieb ebenfalls mit 128 km, davon 31 km doppelgleisig, unverändert. Die Atjehbahn auf Sumatra hat eine Spurweite von 0,75 m, alle anderen Staatsbahnstrecken bis auf 4 kleine Nebenbahnzweiglinien von zusammen 79 km mit 60 cm Spur auf Java, sind in der Javaspur, 1,067 m, erbaut. Mit einem zweiten Gleis versehen sind 215 km. Als Bahnen erster Ordnung, Hauptbahnen, werden betrieben in Java im Osten die Strecken Soerabaja—Kertosono—Soerakarta, Kertosono—Kediri—Blitar, Soerabaja—Bangil—Malang und —Probolingo, sowie im Westen die Strecken Tandjong Priok—Batavia—Buitenzorg—Padalarang—Bandoeng—Kroja—Djakarta, Batavia—Tjikampek—Padalarang (—Bandoeng) und Tjikampek—Cheribon—Kroja, insgesamt etwa 1560 km. Die Bahnen auf Sumatra werden sämtlich als Bahnen zweiter Ordnung betrieben. Mit dem 1. Mai 1940 rechnet die Strecke Oosthaven—Palembang (Kertapati) mit etwa 200 km Länge zu den Bahnen erster Ordnung, sie kann seitdem mit 75 km Geschwindigkeit befahren werden. Die Länge der Kraftwagen-

linien betrug auf Java 346, auf Sumatra (im Süden) 296, zusammen 642 km.

Die Bemühungen, durch Verbesserung im Fahrplan, bessere Ausgestaltung der Personenwagen durch Einführung und weitere Anwendung der Luftkühlung (Klimaanlagen), Erhöhung der Geschwindigkeiten usw., den Verkehr wieder heranzuziehen, wurden mit Erfolg weiter fortgesetzt. Die Einnahmen, die 1937 33 939 573 fl betragen hatten, stiegen 1938 auf 34 743 818 und 1939 auf 38 306 790 fl, und zwar betragen sie 1938 und 1939 in Java 28 237 730 und 30 920 65 fl, bei den Südsumatrabahnen 3 151 008 und 3 670 514 fl, an der Westküste 2 199 918 und 2 454 178 fl und in Atjeh 1 155 162 und 1 261 443 fl. Indes nahmen 1938 — für 1939 liegen Einzelangaben noch nicht vor — die Betriebsausgaben stärker zu, so daß die Betriebsziffer betrug in Java 81,27 % gegenüber 73,02 % im Jahre 1937, in Südsumatra 71,33 (62,69) %, an der Westküste 64,84 (66,93) %, in Atjeh 84,70 (75,08) %, im Durchschnitt also 79,45 (71,84) %. Demgemäß ging auch der Reinüberschuß von 5 510 147 fl (1937) auf 1 937 957 fl (1938) zurück. Die verhältnismäßig starke Zunahme der Betriebsausgaben erklärt sich, abgesehen von einer Vermehrung der Personalausgaben, aus Mehrkosten, die entstanden sind durch die Verkehrszunahme und die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten, durch Mehrausgaben bei der Unterhaltung, die dadurch aufkamen, daß in den vorhergehenden schlechten Jahren zuviel Arbeiten zurückgestellt werden mußten, sowie durch die Erneuerung und Modernisierung der Personenwagen und durch die Steigerung der Preise für Kohlen und Stoffe. Die Benutzung der beiden Expreszüge zwischen Batavia und Soerabaja, einer bei Tage und einer mit Schlafwagen bei Nacht, die übrigens beide drei Klassen führen, war weiter befriedigend. Die Zahl der Speisewagen und der Behelfsspeisewagen blieb mit 12 und 27 unverändert. Für den Fernverkehr wurden 1937 zum ersten Male Wagen mit Seitengang in Dienst gestellt, die großen Anklang fanden; 6 neue Schlafwagen sollen gebaut werden, von denen 2 bereits inzwischen fertig wurden. Sie sind 20 m (gegenüber 18½ m früher) lang, 3 m (2,70 m) breit und ganz aus Stahl geschweißt. Auf den in Frage kommenden Strecken mußte daher das Profil von 3,70 m auf 3,90 m verbreitert werden. Mit der Verlegung geschweißter Schienen von 51 m oder 54 m Länge wurde weiter fortgeschritten, auch die Zahl der Schwellen vielfach erhöht, so daß die Höchstgeschwindigkeit weiter — bis auf 90 km — heraufgesetzt werden konnte.

Geldliche Ergebnisse der Staatsbahnen, einschl. des Kraftwagenverkehrs, ausschl. der Nebenbetriebe:

	1937	1938
		fl
Gesamteinnahme	33 939 573	34 743 820
davon in Java	27 928 972	28 078 793
Südsumatra	3 003 051	3 103 793
Westsumatra	1 846 939	2 199 919
Atjeh	1 160 611	1 155 163
Betriebsausgaben	24 339 636	27 406 938
davon in Java	20 358 303	22 793 876
Südsumatra	1 873 907	2 208 114
Westsumatra	1 236 092	1 426 511
Atjeh	871 334	978 437
Betriebsüberschuß	9 608 617	7 141 383
Betriebszahl	71,84 %	79,45 %
Reinüberschuß (— = Verlust)	5 510 147	1 937 957
davon in Java	4 203 467	803 776
Südsumatra	743 279	572 621
Westsumatra	447 510	591 771
Atjeh	115 891	— 30 211
Gesamtanlagekapital	669 695 162	627 762 397
Von den Einnahmen entfielen auf den		
Personenverkehr	9 933 637	10 415 637
davon in Java	8 259 695	8 859 428
Südsumatra	823 862	796 862
Westsumatra	413 241	359 262
Atjeh	437 402	399 872
Güterverkehr	21 967 218	22 055 707
davon in Java	18 056 488	17 522 958
Südsumatra	1 948 885	2 084 741
Westsumatra	1 332 479	1 759 122
Atjeh	629 416	688 886
davon auf den Steinkohlenverkehr:		
Südsumatra	615 574	838 859
Westsumatra	894 865	1 349 654
Auf den Betriebskilometer bezogen, betragen die Einnahmen täglich:		
aus dem Personenverkehr		
in Java	7,89	8,46
Südsumatra	3,54	3,43
Westsumatra	4,31	3,75
Atjeh	2,41	2,20
im Durchschnitt	6,38	6,69

	1937	1938
aus dem Güterverkehr		fl
in Java	16,89	16,39
Südsumatra	8,28	8,86
Westsumatra	13,83	18,26
Atjeh	3,37	3,69
im Durchschnitt	13,84	13,89
im gesamten Durchschnitt		
in Java	26,25	26,41
Südsumatra	12,94	13,38
Westsumatra	19,17	22,83
Atjeh	6,21	6,18

Insgesamt haben seit Betriebsbeginn (1878) bis Ende 1938 betragen die (1) Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 633 340 708 fl, (2) die aus dem Güterverkehr einschl. der sonstigen Einnahmen 1 161 332 149 fl, die Einnahmen (1 + 2) somit zusammen = (3) 1 794 672 857 fl. Demgegenüber betragen die Betriebsausgaben (4) 1 198 092 366 fl, die Ausgaben für Erneuerungen und kleine Erweiterungen (5) 43 935 544 fl, die für Ersatz von Schäden durch Naturereignisse und Unfälle (6) 12 336 538 fl, die an Abschreibungen für Außerbetriebstellung usw. (7) 26 943 261 fl, für Pensionslasten (8) 60 782 987 fl, an sonstigen Betriebslasten (5 + 6 + 7 + 8) somit (9) 143 998 330 fl; die Gesamtausgaben, 4 + 9, betragen somit (10) 1 342 090 696 fl, so daß sich ein rechnungsmäßiger Überschuß (3—10) für die Gesamtzeit ergab von 452 582 161 fl.

2. Die Privatbahnen auf Java, Sumatra und Madoera.

a) Die Niederländisch-Indische Eisenbahn auf Java.

Das Netz der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Ges., das mit insgesamt 863 km Länge in Mittel- und Ostjava die Städte Djokjakarta, Soerakarta, Semarang und Soerabaja verbindet¹, ist in den Jahren 1938 und 1939 unverändert geblieben. Ihre Ergebnisse sind, wie der Rückgang der Einnahmen seit Ende 1937 befürchten ließ, in den letzten Jahren nicht befriedigend gewesen. Insgesamt gingen die Verkehrseinnahmen im Jahre 1938 um 6,7 % zurück, gegenüber denen des Jahres 1937. Das lag nicht nur an dem allgemeinen Rückgang der Konjunktur,

¹ Vgl. dazu Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 981; die regelspurige Strecke Djokjakarta—Soerakarta—Semarang mit der Zweigbahn nach Willem I und die javaspurige Strecke Semarang—Soerabaja, insgesamt 494 km, sind Bahnen 1. Ordnung; die Strecke Djokjakarta—Soerakarta besitzt auch ein javaspuriges Gleis für die zwischen Westen und Osten durchgehenden Züge der Staatsbahn.

der mit dem Sinken der Preise der Rohstoffe und der Ackerbauerzeugnisse die gesamte wirtschaftliche Lage der Kolonien ungünstig beeinflusste, sondern auch an dem immer noch nicht in ordnungsmäßige Bahnen gebrachten Wettbewerb des Kraftwagens. Gewiß haben sich die koordinierenden Vorschriften auf den Personenverkehr mit Autobussen einigermaßen befriedigend ausgewirkt, und im Laufe des Jahres 1938 hat die Regierung auch damit begonnen, diejenigen Strecken zu bezeichnen, die mit Lastkraftwagen über 2 t und mit Autobussen befahren werden können, die mehr als 1 t Frachtgut befördern können, aber alles dieses kann doch nur ein Anfang sein. Die Frachtunterbie­tungen, die mit dem Sinken der für die Beförderung in Frage kommenden Gütermenge Hand in Hand gingen, nahmen immer noch zu.

Verbesserungen im Fahrplan durch Vermehrung und Beschleunigung der Züge, bessere Einrichtungen der Wagen, sowie Herabsetzungen der Tarife ließen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 1938 noch um ein Geringes zunehmen, und zwar von 1,127 Mio fl auf 1,191 Mio fl. Dabei gingen die Einnahmen auf der Vorstenlandenbahn noch um 1,2 % zurück, obwohl die Zahl der Reisenden hier um 2,8 % größer war als 1937, während auf der Strecke nach Soerabaja, die 41 % der gesamten Personenverkehrseinnahmen brachte, die Zunahme der Zahl der Reisenden um 8,5 % Mehreinnahmen von 9,6 % brachte.

Demgegenüber wies der Güterverkehr nach Menge und Einnahme einen Rückgang von 5,981 Mio auf 5,423 Mio fl für Fracht- und Eilgut auf. Dabei wäre besonders zu bemerken, daß der Verkehr in Ölprodukten zurückging, da die Produktion in Rembang nachließ, weil sich der Bedarf infolge der Betriebseröffnung einer großen Wasserkraftzentrale im Gebiet des Merapi stark verminderte; auch der Zuckerverkehr war geringer, da sich die Zahl der arbeitenden Fabriken um eine auf 16 verringerte.

Die Gesamteinnahmen betragen 1938 7 575 427,85 fl gegenüber 8 429 596,38 fl im Jahre 1937, während die Betriebsausgaben von 4 613 080,62 auf 4 846 213,25 fl stiegen; vermehrte Unterhaltungskosten, höhere Preise und höhere Personalkosten veranlaßten diese Mehrausgaben. Der 25prozentige Anteil des Staates an dem Gewinn der Vorstenlandenbahn betrug 1938 183 426,21 fl gegenüber 367 800,48 fl im Jahre 1937. Außerdem war für 1938 eine besondere Abschreibung von 200 000 fl auf ertraglose Gegenstände nötig, so daß sich ein Gewinn von nur 20 176,20 fl (1938: 685 357,80 fl) ergab.

Die Vorbereitungen für die Beschaffung schwererer Lokomotiven für die Vorstenlandenbahn, die 1938 weiter geführt worden waren, wurden 1939 einstweilen zurückgestellt, während die Arbeiten für die

Beschaffung von Dieselzügen für die Strecke Semarang—Soerabaja fortgesetzt wurden. Die im Jahre 1937 eingeführte, anfänglich für die Post vorgesehene Anschlußverbindung von Semarang an den Nachtschnellzug der SS nach Batavia und Bandoeng wurde, da auch Reisende viel von ihm Gebrauch machten, am 3. November 1938 in einen schnellen Personenzug umgewandelt. Auch gelang es durch Beschleunigung des Morgenschnellzuges Soerabaja—Semarang eine Tagesverbindung zwischen Soerabaja und Batavia über Cheribon die Küste entlang zu schaffen; in umgekehrter Richtung bestand eine solche Verbindung bereits seit 1937.

Die politische Unsicherheit, die dem Ausbruch des Krieges in Europa vorausging, wirkte sich Anfang 1939 auch auf den Verkehr zunächst ungünstig aus. Mitte Mai 1939 begann jedoch eine gewisse Belebung, welche sich allmählich durchsetzte. Als dann der Krieg ausbrach, wurde die Nachfrage nach Ausfuhrsgütern größer und die Kulturunternehmungen deckten sich stärker ein, auch das Binnenland ging dazu über, größere Vorräte aufzuspeichern. Alles das führte auch der Niederländisch-Indischen Eisenbahn mehr Verkehr zu, so daß der Stand des Jahres 1938 überschritten wurde. Insgesamt betragen die Einnahmen 7 989 202,¹⁴ fl, während die Betriebsausgaben mit 4 657 700,³¹ fl um ein geringes gesenkt werden konnten. Der Anteil des Staates am Gewinn der Vorstenlandenbahn betrug 272 657,⁸⁷ fl, außerdem mußten der Rücklage 600 000 fl besonders zugeführt werden, da sich die Abschreibungen auf die Fahrzeuge der Nebenbahnen gegenüber dem schnellen technischen Fortschritt dieser Zeit als zu gering erwiesen hatten. Der Gewinn sank demgemäß auf 15 268,²⁰ fl. Eine Dividende wurde weder für 1938 noch für 1939 gezahlt; 1937 war neben 5 % aus früher unverteilten Dividenden 3 % bezahlt worden, nachdem die Jahre 1931—1936 dividendenlos geblieben waren.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen 1939 um 4,4 %, die Zahl der Reisenden um 5,1 %, besonders groß war die Zunahme der Reisenden der obersten Klasse. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stiegen um 5,8 %; 17 Zuckerfabriken waren in Betrieb. Alle Wagen der höchsten Klasse, d. i. der 1. Kl., auf der Strecke Semarang—Soerabaja und der 2. Kl. auf der Vorstenlandenbahn haben jetzt staubfreie, mit gekühlter Luft ventilierte Abteile mit Schalldämpfung, elektrischer Beleuchtung und Klingelanlage. Es mag noch erwähnt werden, daß in beiden Jahren auf dem Gebiete des Luftschutzes verschiedene bauliche Maßnahmen getroffen werden mußten.

Außer dem Anteil an dem Reingewinn der Vorstenlandenbahn hat die Gesellschaft noch eine weitere Zahlung an den Staat zu leisten, und

zwar dann, wenn bei der Vorstenlandenbahn die Tilgungsmittel nicht zur Tilgung von Schulden oder zur Verminderung des Kapitals der Bahn, sondern zur Ablösung anderer Schulden der Gesellschaft verwendet werden. Da nun in den letzten Jahren die Kapitalausgaben möglichst eingeschränkt worden sind und eine normale Zunahme der Bau- und Ergänzungsrechnung für die baulichen Anlagen und die Fahrzeuge nicht stattfand, ist seit 1933 der oben erwähnte Fall eingetreten, so daß der Staat entsprechend den Bestimmungen der Konzession Anspruch auf 25 % der für anderweitige Tilgung verwendeten Summen hat; die Annahme, daß der Staat den außergewöhnlichen Umständen und der Tatsache Rechnung tragen würde, daß die jetzt eingesparten Summen später für Erneuerung und Verbesserung doch einmal verwendet werden müssen, wenn die Verkehrsverhältnisse sich bessern, und demgemäß auf die Auskehrung dieser Summen verzichten würde, hat sich nicht erfüllt. Demgemäß müssen entsprechende Beträge seit 1933 abgeführt werden, und zwar 1938 227 976,44 und 1939 153 920,35 fl.

Während in den ersten 3 Monaten des Jahres 1940 die Einnahmen etwa 5,8 % höher lagen als 1939, kann über das weitere Ergebnis nichts gesagt werden.

Ergebnisse der Niederländisch-Indischen Eisenbahn seit 1937.

	1937	1938	1939
	fl	fl	fl
Gesamteinnahmen	8 429 596	7 574 427	7 989 202
Betriebsausgaben	4 613 080	4 846 213	4 657 700
Betriebsüberschuß	3 816 515	2 728 214	3 331 501
Betriebszahl (%)	59,68	66,80	61,21
Reingewinn	685 357	20 176	15 268
Dividende (%)	3 (+ 5)	0	0

Von den Einnahmen entfielen auf den

Personenverkehr	1 163 400	1 228 700	1 284 300
Güterverkehr	6 084 000	5 529 500	5 838 300

b) Die Delieisenbahn auf Sumatra¹.

Der Umschwung, der Ende 1937 in der Aufwärtsentwicklung eintrat, hat das ganze Jahr 1938 angehalten, erst 1939 wurden die Verhältnisse auch bei der Delieisenbahn mit ihrem 543 km langen Netz² wieder besser. Die Auswirkung der verstärkten Gummirestriktion des Jahres

¹ Vgl dazu Archiv für Eisenbahnwesen 1925, S. 1178.

² Die 180 km lange Strecke Belawan—Medan—Tandjoengbalei ist eine Bahn 1. Ordnung.

1938 und die dadurch hervorgerufene Drosselung des Absatzes ließ die Einnahmen aus diesem Verkehr um 38 % zurückgehen; auch der Tabakverkehr nahm um 7 % ab. Der um 11 % vermehrte Palmölverkehr und die kleine Zunahme des Teeverkehrs (3 %) konnten diesen Rückgang nicht wettmachen, so daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr insgesamt um 5,72 % auf 4 186 000 fl zurückgingen. Der Personenverkehr ging, was die Anzahl der Reisenden anging, um 9,75 % zurück. Da indes die Länge der einzelnen Reise im Durchschnitt von 27,86 auf 29,20 km zunahm, betrug der Einnahmerückgang nur 5,65 %. Demgemäß betrugen die Gesamteinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb mit 5 003 923 fl 5,53 % weniger als 1937. Die Senkung der Betriebskosten betrug demgegenüber nur 1,03 %, so daß der Betriebsüberschuß mit 2 803 673 fl um 8,79 % geringer war als 1937. Der Telephonbetrieb arbeitete zufriedenstellend; die Zahl der Hauptanschlüsse stieg auf 2850, die der Nebenanschlüsse auf 1478. Der Reingewinn ließ eine Dividendenzahlung von 3½ % (1937: 4 %) zu.

Die Lockerung der scharfen Maßnahmen in der Gummierzeugung brachte 1939 wieder eine Besserung; insgesamt wurden befördert 1939 98 867, 1938 70 458 und 1937 113 745 t Gummiprodukte. Auch der Palmölverkehr und der Verkehr mit Ölpalmenkernen nahm (um 1,44 %) zu, sowie der Faserstoffverkehr (um 22,84 %), dagegen ging der Tabakverkehr weiter (um 19,63 %) zurück. Der Menge nach wurde 1939 insgesamt um 2,05 % Tonnen mehr befördert als 1938, das bedeutet aber gegenüber 1937 noch einen Minderverkehr von 3,09 %, die Beförderungsweite stieg von 1937 an auf 97,74 km (1938) und 102 km (1939). Insgesamt betrugen die Einnahmen aus dem Güterverkehr 4 551 000 fl oder 8,72 % mehr als 1938. Demgegenüber ging die Zahl der Reisenden noch weiter, um 3,13 %, zurück, doch nahm jetzt die Einnahme um ein geringes, 2000 fl, zu, da die Durchschnittseinnahme infolge der weiteren Zunahme der einzelnen Reise von 0,154 auf 0,16 fl anwuchs. Demgemäß stiegen die Gesamteinnahmen um 7,65 %, während die Betriebsausgaben nur um 4,32 % zunahmen. Somit war der Betriebsüberschuß um 10,26 % höher als 1938. Auch der Telephonbetrieb arbeitete günstig, ebenso der Kraftwagenverkehr, der wie 1937 einen kleinen Überschuß brachte: die Gesellschaft betreibt nur die Linie Medan—Brastagi—Kaban Djahe. Trotz der unsicheren Zeiten wurde, auch mit Rücksicht darauf, daß die Einnahmen bis März 1940 höher waren als 1939, eine Dividende von 4½ % verteilt.

Das Streckennetz hat sich in den beiden Berichtsjahren nicht verändert.

Ergebnisse der Delieisenbahn seit 1937.

	1937	1938	1939
	fl	fl	fl
Einnahmen aus den Eisenbahnen	5 296 924	5 003 923	5 386 636
Ausgaben	2 223 186	2 200 249	2 295 397
Betriebsüberschuß	3 073 737	2 803 673	3 091 239
Betriebszahl (%)	42,0	44,0	40,8
Gesamt-Reingewinn	1 487 495	1 461 289	1 574 499
Dividende	4	3½	4½
Von den Einnahmen entfielen auf den			
Personenverkehr	672 000	634 000	636 000
Güterverkehr	4 440 000	4 186 000	4 551 000

c) Die privaten Nebenbahnen auf Java und Madoera.

Die Lage der privaten Nebenbahnen, früher Kleinbahnen¹ genannt, ist durchweg noch nicht wieder in Ordnung; wenn auch bei einigen die Einnahmen wieder zugenommen haben, so konnte doch in den meisten Fällen eine Dividende noch nicht wieder verdient werden. In der nachfolgenden Zusammenstellung, die die Dividenden enthält, ist auch die Betriebslänge der einzelnen Gesellschaften vermerkt, wozu noch hervorgehoben werden mag, daß die rund 220 km lange Stammstrecke der Semarang-Cheribon-Ges., deren Übernahme auf die Staatsbahnen vor einigen Jahren geplant war, aber nicht durchgeführt werden konnte, als Bahn 1. Ordnung betrieben wird, und daß auf ihr Schnellzüge von Batavia verkehren, zum Anschluß an die Schnellzüge der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Ges. nach Soerabaja. Eine direkte Verbindung zwischen den Bahnhöfen der Niederländisch-Indischen und der Semarang-Cheribon-Eisenbahn in Semarang besteht aber noch nicht, so daß durchgehende Personenzüge Batavia—Soerabaja auf dieser nur 725 km langen Flachlandstrecke noch nicht verkehren. Die Reisezeit dauert indes auch hier, wie auf der 821 km langen Staatsbahnstrecke durch die Vorstelande, ebenfalls nur 12 Stunden. Der Bau einer für den durchgehenden Personenverkehr geeigneten Verbindung der Bahnhöfe in Semarang ist indes durch die Semarang-Cheribon-Eisenbahn inzwischen bereits in Angriff genommen worden. Er soll spätestens am 1. September 1941 beendet sein und dann wird der Durchführung direkter Züge Batavia—Cheribon—Semarang—Soerabaja durch Semarang nichts mehr im Wege stehen.

¹ Vgl. Archiv 1925 S. 535 und 1931 S. 619.

Die Dividende betrug bei der

Gesellschaft	1937	1938	1939
	%	%	%
Samarang-Joana (425 km)	0	0	0
Semarang-Cheribon (379 km)	0	0	0
Oost Java (93 km)	0	0	0
Serajoedal (126 km)	0	0	0
Kediri (121 km)	2½	2½	3
Malang (85 km)	2	2	2
Modjokerto (78 km)	0	0	0
Pasoeroean (27 km)	0	0	0
Probolingo (44 km)	0	0	0
Madoera (213 km)	0	0	0

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1939.

Von

Geh. Regierungsrat Wernecke in Berlin.

Das Jahr 1939 bedeutete für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten noch keine Rückkehr zur „Prosperity“ früherer Zeiten, es ist jedoch, namentlich wenn man es mit dem Jahr 1938 vergleicht, als günstig verlaufen zu bezeichnen. Schon gegen Ende des Jahres 1938 machte sich eine Steigerung des Verkehrs bemerkbar; sie konnte zwar den schwachen Verkehr im vorhergehenden Teil des Jahres nicht ausgleichen, aber sie hielt im Jahre 1939 an, und das Jahr 1939 brachte infolgedessen eine Vermehrung des Personenverkehrs um 6 %, des Güterverkehrs um 15 % gegenüber 1938. Die Betriebseinnahmen stiegen um 12,5 %, der Betriebsüberschuß um 58 %, und die Eisenbahnen I. Klasse, d. s. diejenigen, deren Einnahmen die Million übersteigen, konnten im ganzen einen Überschuß von 85 Mio Dollar verzeichnen, wenn auch einige von ihnen noch mit Fehlbeträgen gearbeitet hatten. Die Zahl der beladenen Güterwagen, die im Jahre 1939 über die Strecken der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten rollten, belief sich auf rd. 34,1 Mio; sie war damit um 3,6 Mio oder fast 12 % größer als im Vorjahr, erreichte aber noch nicht die Zahlen der Jahre 1936 und 1937, in denen sie um 2,0 und 3,6 Mio höher war. Die Zunahme in der Zahl der beladenen Wagen setzte im November 1938 ein, und diese Zunahme hat bis Ende 1939 und damit 59 Wochen, abgesehen von einer Schwankung im April und Mai, verursacht durch eine Aussperrung in den Kohlenbergwerken, angehalten. Den lebhaftesten Verkehr brachte die am 21. Oktober 1939 zu Ende gegangene Woche mit 861 198 beladenen Güterwagen; diese Zahl war um 18,6 % höher als die höchste Zahl des Vorjahrs und übertraf auch die Höchstzahlen der Jahre 1936 und 1937. Die Zahl von 700 000 beladenen Güterwagen wurde im Jahre 1939 in elf Wochen überschritten, während dies im Jahre 1938 nur in vier Wochen der Fall gewesen war, und acht von den eben genannten elf Wochen des Jahres 1939 brachten sogar mehr als 800 000 beladene Güterwagen. Dabei darf allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß in den Jahren 1926 und 1929 der Wochendurchschnitt die Zahl von einer Million beladenen Güterwagen

überschritten hatte, eine Zahl, die die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten bei der Vorliebe Amerikas für große Zahlen mit besonderer Genugtuung anführten. Die Zunahme hat sich über das Jahr 1939 so verteilt, daß sie in den ersten vier Monaten 5,8 %, in den nächsten vier Monaten 11,9 % betrug und in den letzten vier Monaten 16,7 % ausmachte, was den schon erwähnten Jahresdurchschnitt von fast 12 % ergibt. Diese Steigerung im Laufe des Jahres berechnete zu der Erwartung, daß sie nicht eine vorübergehende Erscheinung sein, sondern sich im Jahre 1940 fortsetzen werde.

Der Ausbruch des Krieges in Europa hatte eine Belebung des Geschäftslebens in den Vereinigten Staaten zur Folge, und man war gespannt, ob die Eisenbahnen den erhöhten Ansprüchen würden genügen können, die dadurch an sie gestellt wurden. Waren sie doch in der letzten Zeit, durch ihren schlechten Geschäftsgang veranlaßt, gezwungen gewesen, große Zurückhaltung in bezug auf die Unterhaltung ihrer Betriebsmittel und bei Neuanschaffungen zu wahren. Infolgedessen war die Zahl der Lokomotiven, die auf ihren Gleisen liefen, am 1. Oktober mit 42 784 um 14 163 oder 24,9 % niedriger als am 1. Oktober 1938, und bei den Güterwagen ist die Zahl in dem genannten Jahr von 1 836 570 auf 1 197 549 oder um 25,8 % zurückgegangen. Da aber in den letzten zehn Jahren stärkere Lokomotiven gebaut und ältere ausgemustert worden sind und derselbe Vorgang sich bei den Güterwagen abgespielt hat, war die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen nicht etwa in demselben Maße zurückgegangen wie die Zahl ihrer Lokomotiven und Güterwagen. Die Zugkraft der einzelnen Dampflokomotive hatte in den zehn Jahren, für die hier der Vergleich angestellt wird, um 13,9 % zugenommen, und die Ladefähigkeit der Güterwagen war in diesem Zeitraum um 7,7 % gestiegen. Dazu kam, daß die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge mittlerweile um fast 24 % höher geworden war, wodurch die Umlaufzeit der Güterwagen wesentlich verkürzt wurde; die Lokomotiven wurden besser ausgenutzt, und so wurde denn der vermehrte Verkehr, den die letzten vier Monate des Jahres 1939 brachten, anstandslos bewältigt. Dies wurde unter anderem auch dadurch ermöglicht, daß die Tätigkeit der Eisenbahnwerkstätten gesteigert wurde. Am 1. August waren 6250 Lokomotiven und 228 541 Güterwagen in den Werkstätten in Arbeit oder warteten darauf, der Werkstatt zugeführt zu werden; bis zum 1. Dezember waren diese Zahlen auf 5072 und 158 519 vermindert, und außerdem waren 1886 Lokomotiven und 146 598 Güterwagen, die als entbehrlich, aber dabei brauchbar, abgestellt worden waren, wieder in Benutzung genommen worden.

Wenn nachstehend über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1939 berichtet wird, so ist zu beachten, daß es sich dabei um die einstweiligen Ergebnisse handelt, wie sie am Anfang des Jahres 1940 ermittelt werden konnten. Dr. Parmelee, der Leiter des Eisenbahnwirtschaftlichen Büros des Verbandes der amerikanischen Eisenbahnen, pflegt über sie am Anfang des Jahres eingehend in der Zeitschrift *Railway Age* zu berichten, und der eben genannte Verband läßt im Laufe des Jahres eine Wiedergabe dieses Berichts als selbständige Drucksache, aber mit den endgültigen Zahlen, bearbeitet von demselben Verfasser, folgen. In diesem Jahre ist aber infolge der Störungen des Postverkehrs zwischen Amerika und Deutschland nur der Bericht mit den einstweiligen Zahlen nach Deutschland gelangt, und es besteht keine Aussicht, daß auch der endgültige Bericht hier eingehen wird. Der nachstehende Bericht über die Betriebsergebnisse der amerikanischen Eisenbahnen muß sich also mit der Angabe der einstweilig ermittelten Zahlen begnügen.

Die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen I. Klasse, d. s., wie schon erwähnt, diejenigen, deren Einnahmen eine Million Dollar überschreiten -- sie machen den weit überwiegenden Teil der Eisenbahnen aus, und ihr Anteil an den Einnahmen aller Eisenbahnen bewegt sich in den einzelnen Jahren um 97 % —, beliefen sich im Jahre 1939 auf 4010 Mio Dollar gegen 3565 Mio im Vorjahr; ihnen standen 2925 Mio Dollar Betriebsausgaben des Jahres 1939 gegen 2722 Mio des Vorjahres gegenüber. Die Einnahmen waren also um 12,5 %, die Ausgaben aber nur um 7,4 % gestiegen. Die Betriebszahl ergab sich zu 72,9 % gegen 76,35 % im Vorjahr. An Steuern, die noch besonders zu behandeln sein werden, hatten die Eisenbahnen im Jahre 1939 365 Mio Dollar gegen 341 Mio Dollar im Vorjahr abzuführen, und nach Abzug weiterer nicht mit dem Betrieb zusammenhängender Ausgaben blieb ein Überschuß des Jahres 1939 von 590 Mio Dollar, der um 58 % höher war als der des Vorjahres mit seinen 373 Mio. Bei Würdigung dieser sprunghaften Steigerung darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß das Jahr 1938 ganz ungewöhnlich ungünstig verlaufen war; der Überschuß des Jahres 1939 war ungefähr ebenso hoch wie der des Jahres 1937 und nur 11 % höher als der des Jahres 1936. Nach Abzug der festen Lasten blieb im Jahre 1939 ein Reinüberschuß von 85 Mio Dollar, während das Jahr 1938 mit einem Fehlbetrag von 123 Mio abgeschlossen hatte. Der Übergang vom Fehlbetrag des Jahres 1938 zum Überschuß des Jahres 1939 scheint günstig und erfreulich, die beiden Zahlen, + 85 Mio und — 123 Mio, dürfen aber nicht nur im Vergleich miteinander gewürdigt werden, sondern es muß dabei beachtet werden, daß der Überschuß z. B. im Jahre 1930

nicht weniger als 524 Mio ausmachte. Wenn im ganzen von einem Überschuß der amerikanischen Eisenbahnen berichtet werden kann, so heißt das nicht, daß alle Eisenbahngesellschaften ihre Fehlbeträge überwunden hätten. 13 Eisenbahngesellschaften haben vielmehr nicht einmal ihre Betriebsausgaben durch die Betriebseinnahmen decken können, 57 Gesellschaften konnten ihre festen Lasten nicht aufbringen, und nur 73 Gesellschaften brachten nach Deckung der festen Ausgaben Überschüsse in verschiedener Höhe.

Die Betriebseinnahmen verteilten sich auf die einzelnen Zweige des Eisenbahnverkehrs wie folgt, wobei den Zahlen des Jahres 1939 diejenigen des Jahres 1938 gegenübergestellt sind.

	Betriebseinnahmen des Jahres	
	1939	1938
	in Millionen Dollar	
Güterverkehr	3260	2858
Personenverkehr	422	406
Postverkehr	99	96
Expreßverkehr	54	48
Sonstige Einnahmen	175	157
insgesamt	<u>4010</u>	<u>3565</u>

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die in beiden Jahren ungefähr vier Fünftel der Gesamteinnahmen ausmachten, waren um 14,1 %, die Einnahmen aus dem Personenverkehr waren um 4 % höher als im Vorjahr, blieben aber um rd. 20 und 40 % hinter denen des Jahres 1930 zurück. Die Einnahme aus dem Expreßverkehr ist nur eine Zahlung aus einer Tasche in die andere; dieser Zweig des Güterverkehrs wird in den Vereinigten Staaten von einer besonderen Gesellschaft bedient, die aber ein Tochterunternehmen der Eisenbahngesellschaften ist und vollständig von ihnen beherrscht wird; sie hat vertragsmäßig einen Anteil ihrer Einnahmen an die Eisenbahngesellschaften abzuführen.

Über die Verteilung der Betriebsausgaben des Jahres 1939 ebenfalls unter Gegenüberstellung derjenigen des Jahres 1938 gibt die nachstehende Zusammenstellung Auskunft.

	Betriebsausgaben des Jahres	
	1939	1938
	in Millionen Dollar	
Streckenunterhaltung	473	420
Unterhaltung der Betriebsmittel	764	677
Verkehr	106	103
Zugförderung	1421	1361
Allgemeine Unkosten und sonstige Ausgaben	161	161
insgesamt	<u>2925</u>	<u>2722</u>

Wenn die Betriebsausgaben von 1938 zu 1939 um 7,5 % im ganzen, die Betriebsausgaben ohne den Unterhaltungsaufwand um 3,8 %, die Kosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel und der festen Anlagen zusammen aber um 12,8 % gestiegen sind, so läßt das erkennen, daß im Jahre 1939 viel Unterhaltungsarbeiten nachgeholt worden sind, die vorher wegen Mangels an Mitteln zurückgestellt werden mußten.

Der Betriebsüberschuß des Jahres 1939 bedeutete einen Ertrag des buchmäßig in den Verkehrsanlagen der Eisenbahnen angelegten Kapitals von 2,26 %. Diese Zahl ist in den letzten zehn Jahren nur im Jahre 1936 übertroffen worden, und zwar war damals der Ertrag 2,57 %, die Zahl des Jahres 1937 kam ihr gleich, und gegen 1938 mit 1,43 % bedeutete sie eine erhebliche Verbesserung. Den niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre brachte das Jahr 1932 mit 1,24 %.

Im Jahre 1939 haben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 375 Mio Dollar zu Lasten ihres Anlagekapitals aufgewendet und für 750 Mio Dollar Anschaffungen gemacht. Die Zahlen waren zwar höher als die des Vorjahres: 227 Mio und 583 Mio; sie zeigen, daß bei höheren Einnahmen die Eisenbahngesellschaften auch in erhöhtem Maße zur Befruchtung des Wirtschaftslebens beitragen. Aber wenn sie, wie es auch mit den vorhergegangenen Angaben geschehen ist, im weiter gespannten Rahmen gewürdigt werden, so lassen sie den Rückschlag erkennen, der um 1929/30 im Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten eingesetzt hat. Im Durchschnitt der Jahre 1923 bis 1930 wurden jährlich zu Lasten des Anlagekapitals 843 Mio Dollar aufgewendet, und die Beschaffungen erforderten einen Aufwand von 1384 Mio Dollar; im Durchschnitt der Jahre 1931 bis 1939 waren aber die entsprechenden Zahlen nur 272 Mio und 656 Mio. Unter den Anschaffungen des Jahres 1939 waren in den ersten elf Monaten 310 Lokomotiven gegen 265 im gleichen Zeitraum des Vorjahres und 20 085 Güterwagen gegen 14 947 im Vorjahr. 115 Lokomotiven und 36 198 Güterwagen waren am 1. Dezember 1939 bestellt, aber noch nicht geliefert; die entsprechenden Zahlen des Vorjahrs waren 56 und 4335. Bemerkenswert ist, daß unter den 310 Lokomotiven des Jahres 1939 nur 94 Dampf-, aber 216 elektrische und Diesellokomotiven waren. Der Betriebsmittelpark der amerikanischen Eisenbahnen umfaßte am 31. Oktober 1939 1 651 160 bahneigene Güterwagen und 42 179 Lokomotiven. Beide Zahlen waren niedriger als die des Vorjahres: 1 698 646 und 43 402. Der höchste Überschuß an Güterwagen waren 265 414 Stück, der niedrigste 64 299 Stück.

Die niedrigere Zahl der Lokomotiven und Güterwagen wurde, wie schon erwähnt, durch höhere Leistungen der einzelnen Einheit ausgeglichen. Die Geschwindigkeit der Güterzüge wurde von 1938 zu 1939

von 26,7 km auf 26,9 km in der Stunde gesteigert; gegen das Jahr 1922 bedeutet die Zahl des Jahres 1939 eine Erhöhung der Geschwindigkeit um 9 km oder um rd. 50 %. Die im Dienst befindlichen Güterwagen legten im Tagesdurchschnitt 66,3 km gegen 62,5 km im Vorjahr, die im Dienst befindlichen Lokomotiven 167,4 km gegen 159,2 km zurück. Der einzelne Güterzug war im Jahre 1939 im Durchschnitt mit 807 t, 51 t mehr als im Vorjahr, beladen.

Im Personenzugdienst war die Durchschnittsgeschwindigkeit der von Lokomotiven gezogenen Züge 59,4 km gegen 58,3 km in der Stunde im Vorjahr. Die Triebwagenzüge fuhren im Jahre 1939 mit einer durchschnittlichen Stundengeschwindigkeit von 44,8 km gegen 43,9 km im Vorjahr. Die verhältnismäßig niedrigen Durchschnittszahlen lassen erkennen, daß es sich bei den hohen Geschwindigkeiten, über die zuweilen aus dem Personenverkehr der amerikanischen Eisenbahnen berichtet wird, nur um einzelne Spitzenleistungen handelt.

Unter den Ausgaben der amerikanischen Eisenbahnen waren schon die Steuern mit 365 Mio Dollar, also mit einer Million täglich, erwähnt worden. Sie sind von jeher eine Ausgabe gewesen, über die die Eisenbahngesellschaften bitter klagen. Sie rechnen unter Steuern allerdings auch die Beträge ein, die sie auf Grund gesetzlicher Bestimmungen zum Besten ihrer Belegschaft, also für die Unterstützung bei Arbeitslosigkeit und zur Gewährung eines Ruhegehalts oder einer Altersrente, aufzubringen haben. Sie wurden hierdurch im Jahre 1939 mit 109 Mio Dollar belastet. Daß diese Zahl höher war als die des Jahres 1938, 99,2 Mio Dollar, hängt damit zusammen, daß die Zahl der beschäftigten Personen im Eisenbahndienst und ihr Verdienst gestiegen war, denn die Sätze, nach denen diese Beiträge zu entrichten waren, sind im Laufe der letzten zwei Jahre dieselben geblieben, nämlich 3 % Beitrag zur Versicherung gegen Arbeitslosigkeit und 2 $\frac{3}{4}$ % Beitrag zur Altersversicherung. Das Jahr 1940 bringt in dieser Beziehung eine vermehrte Belastung, indem der letztgenannte Beitrag auf 3 % der Löhne erhöht wird.

Die Kopfzahl der Belegschaft der amerikanischen Eisenbahnen betrug im Jahre 1939 989 000, 5,3 % mehr als im Vorjahr, in dem diese Zahl den tiefsten Stand seit der Jahrhundertwende erreicht hatte. In der ersten Hälfte des Jahres 1939 war die Zahl dauernd unter der Million geblieben, in der zweiten Hälfte wurde die Million dauernd überschritten. Diese Belegschaft bezog im Jahre 1939 Beträge von 1858 Mio Dollar, 6,4 % mehr als im Vorjahr. Der Verdienst des einzelnen ist also gestiegen, und zwar von durchschnittlich 1859 Dollar im Jahre 1938 auf 1878 Dollar im Jahre 1939. Der Stundenlohn ist dabei allerdings von 74,9 Cents auf 74,7 Cents zurückgegangen, der einzelne ist aber länger

beschäftigt worden. Ein Gesetz, das am 24. Oktober 1938 in Kraft getreten ist, hat den Mindestlohn für die Stunde auf 25 Cents festgesetzt; es gilt auch für die Eisenbahnen, sie werden aber von ihm nicht betroffen, weil der Mindestlohn bei ihnen höher ist. Dies wird jedoch der Fall sein, wenn auf Grund desselben Gesetzes der Mindestlohn im Jahre 1945 auf 40 Cents erhöht wird.

Am 30. November 1939 bezogen 137 635 ehemalige Angehörige der Belegschaft der Eisenbahnen Ruhegehälter und Altersrenten mit einem Jahresbetrag von 104 Mio Dollar. Demgegenüber betrugen die Leistungen der Eisenbahnen als Arbeitgeber und Arbeitnehmer 116 Mio Dollar. Die Zahl der Empfänger hat vom Juni 1938 bis November 1939 um 29 394 zugenommen. Diese Zahl setzt sich zusammen aus einer Anzahl von Todesfällen, die ihre Verminderung herbeigeführt haben, und von Zugängen, die zum Teil dadurch entstanden sind, daß Teilnehmer an der freiwilligen Altersversicherung der Eisenbahnen nunmehr in den Genuß der gesetzlichen Altersversorgung getreten sind. Die Einrichtung besteht erst seit dem 1. Januar 1937. Seitdem sind bis zum 1. November 1939 294 Mio Dollar an Beiträgen zu der Altersversorgungskasse eingegangen und 16 Mio Dollar standen an Beiträgen noch aus. Gezahlt worden sind 232 Mio Dollar, und die Rücklage der Verwaltung betrug 77 Mio Dollar, die in Staatsanleihe mit 3 % Zinsen angelegt sind.

Seit dem 1. Juli 1939 besteht in den Vereinigten Staaten die Möglichkeit, Arbeitern der Eisenbahnen, die wegen Mangels an Beschäftigung aus dem Eisenbahndienst entlassen worden sind, eine Entschädigung zu gewähren. Für die am 17. Juli begonnene Woche sind die ersten Zahlungen in solchen Fällen geleistet worden. Bis zum 15. Dezember, also in einem Zeitraum von fünf Monaten, haben sich diese Zahlungen auf 5 Mio Dollar belaufen, was ziemlich genau einen Dollar je Tag und Kopf ausmacht. Man schätzt, daß im ersten vollen Jahr, also bis zum 30. Juni 1940, 12 bis 15 Mio Dollar als Unterstützung an arbeitslose Eisenbahner zu zahlen sein werden. In diesem Zeitraum werden aber die Arbeitgeber 60 Mio Dollar an Beiträgen aufzubringen haben, und vom Staat erwartet man einen Zuschuß von 100 Mio Dollar. Es wird also, wenn diese Schätzungen zutreffen, Mitte 1940 ein Betrag zur Unterstützung arbeitsloser Eisenbahner verfügbar gewesen sein, der so groß ist wie die Beträge, die die Eisenbahngesellschaften in zwei Jahren auf Grund der einschlägigen Gesetzgebung aufzubringen haben. Sie werfen daher die Frage auf, ob es nicht geboten wäre, die Beiträge der Eisenbahngesellschaften herabzusetzen, zumal da der Beschäftigungsgrad bei den Eisenbahnen weniger schwankt als bei anderen gewerblichen Unternehmen.

Die Gesetzgebung hat sich zwar im Jahre 1939 vielfach mit den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten beschäftigt, es sind aber nur wenige Neuerungen auf diesem Gebiet zustande gekommen. Bezeichnend ist, daß zwei Gesetze mit der mißlichen wirtschaftlichen Lage der Eisenbahngesellschaften zusammenhängen. Das eine befaßt sich mit dem Konkursverfahren zahlungsunfähiger Eisenbahngesellschaften, das andere mit einer steuerlichen Erleichterung bei der Gesundung von Eisenbahngesellschaften durch Neuaufbau ihres geldlichen Gefüges.

109 Eisenbahngesellschaften befanden sich am Ende des Jahres 1939 in Zwangsverwaltung, ebenso viele wie am Anfang des Jahres. Verschiebungen unter diesen Gesellschaften hatten zur Folge, daß die Länge ihrer Netze am Ende des Jahres mit 124 636 km um 766 km größer war als am Anfang. Sie machte etwa ein Drittel der Länge der amerikanischen Eisenbahnen aus. Unter diesen Gesellschaften waren am Ende des Jahres 39 mit einer Netzlänge von zusammen 120 933 km, die zu den Eisenbahnen I. Klasse gehörten. Ihr Anlagekapital belief sich bei einem Bestand an Aktien von 2148 Mio Dollar auf 5594 Mio Dollar und machte damit ein reichliches Viertel des Anlagekapitals aller Eisenbahnen I. Klasse aus. Ihre Belegschaft umfaßte 243 166 Köpfe. Das Bundesverkehrsamt hatte am Ende des Jahres die Pläne für die Gesundung von 21 Gesellschaften teils genehmigt, teils in Arbeit. Ihre Durchführung wird die Verbindlichkeiten der Gesellschaften an Kapital um etwa 60 %, an Zinsen um etwa 75 % vermindern.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten haben in den Jahren des Niedergangs die Hilfe der Bundesregierung in Anspruch nehmen müssen, die ihnen aus den zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur Ankurbelung der Wirtschaft bereitgestellten Bundesmitteln gewährt worden ist. Bis zum 31. Oktober 1939 betrug die Gelder, die ihnen auf diesem Wege zugeflossen waren, 851 Mio Dollar, wovon sie 270 Mio bereits wieder zurückgezahlt hatten, so daß sie dem Bunde noch mit 581 Mio Dollar verschuldet waren. Dieser Betrag war um 21 Mio Dollar höher als ein Jahr vorher.

In den Vereinigten Staaten hat man immer noch nicht erkannt, daß die verschiedenen Verkehrsmittel zusammenarbeiten müssen, damit sie selbst und die Gütererzeugung und der Handel, die ihnen ihre Rohstoffe und ihre Waren zur Beförderung anvertrauen, am vorteilhaftesten arbeiten. Die einschlägigen Fragen werden zwar seit Jahren mit großer Lebhaftigkeit erörtert, aber die Verkehrsmittel bekämpfen einander noch und dieser Kampf war im Jahre 1939 heftiger als vorher. Die Abwanderung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße hält an. Das Eisenbahnwirtschaftliche Büro hat festgestellt, daß der Verkehr zwischen Er-

zeuger und Verbraucher im Jahre 1939 82% des Verkehrs des Jahres 1928 ausmachte, daß aber der Verkehr der Eisenbahnen in diesem Zeitraum von 100 auf 68 % zurückgegangen ist. Die Eisenbahnen haben also 14 Punkte oder 17 % ihres Verkehrs an andere Verkehrsmittel abgegeben. Ein Verband von Lastkraftwagenbetrieben hat andererseits ermittelt, daß, das Jahr 1936 als 100 angenommen, der Lastkraftwagenverkehr in den Jahren 1937, 1938 und 1939 mit 108,5, 97,2 und 121,7 anzusetzen ist, während sich für den Eisenbahnverkehr, in Wagenladungen ausgedrückt, die Zahlen 106,8, 81,1 und 91,9 ergaben. Der Eisenbahnverkehr ist also in seiner Bewegung immer hinter dem Verkehr der Lastkraftwagen zurückgeblieben, und das zeigte sich am stärksten im Jahre 1939. Auch die Berichte, die die Kraftverkehrsunternehmen, sowohl diejenigen, die Personen, wie diejenigen, die Güter befördern, an das Bundesverkehrsamt zu erstatten haben, zeigen, daß im ersten Halbjahr 1939, sowohl was die Verkehrsleistungen wie was die Erträge anbelangt, die Straßenverkehrsunternehmen einen größeren Zuwachs gegen den gleichen Zeitraum des Jahres 1938 aufzuweisen haben als die Eisenbahnen. Das gleiche gilt von der Binnenschifffahrt. Eine Ausnahme macht hier nur der von Bundes wegen betriebene Schiffsverkehr, dessen Leistungen und Einnahmen im Jahre 1939 gegen 1938 zurückgegangen sind. Das hatte aber seinen Grund darin, daß im Jahre 1938 ganz ungewöhnlich große Mengen Getreide von der Bundesschifffahrt zu befördern waren, so daß dieser Rückgang eine einmalige Erscheinung ist.

Zu den Frachtführern, die der Aufsicht des Bundesverkehrsamts, der Aufsichtsbehörde für den die Grenzen der einzelnen Bundesstaaten überschreitenden Verkehr, unterstehen, gehören auch die Unternehmen, die die Rohrleitungen zur Beförderung von Erdöl und seinen Erzeugnissen von der Gewinnungs- zur Verarbeitungs- oder Verwendungsstelle oder zum Weiterversand mit anderen Verkehrsmitteln betreiben. Bei diesen Unternehmen hat die beförderte Ölmenge von 1938 zu 1939 um 0,3 % abgenommen, ist also ungefähr gleich geblieben.

Die Preise für Eisenbahnbedarf hielten sich im ersten Teil des Jahres 1939 auf der Höhe, die sie Ende 1938 gehabt hatten, dann zogen sie aber an. Ermittlungen des mehrfach genannten Eisenbahnwirtschaftlichen Büros haben ergeben, daß sie, Mai 1933 gleich 100 gesetzt, im Dezember 1938 auf 127,8, im Dezember 1939 aber auf 132,7 standen. Dabei war Kohle und Öl für die Lokomotivfeuerung nicht inbegriffen. Für diese Betriebsstoffe waren die entsprechenden Zahlen 133,9 im Dezember 1938 und 136,1 im Oktober 1939. Die Tonne Kohle, die im Mai 1933 1,51 Dollar gekostet hatte, stieg auf 1,96 Dollar im Dezember 1938 und auf 2,01 Dollar im Oktober 1939.

Auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes im Jahre 1939 weisen die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten mit Genugtuung hin. Es können hier aus bereits dargelegten Gründen nur die ersten neun Monate des Jahres berücksichtigt werden. In ihnen war die Zahl von Zugunfällen, bezogen auf je eine Million Lokomotivkilometer, um 2,9 % niedriger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres und um mehr als 50 % niedriger als im Jahre 1929. Elf Reisende gegen 52 im Vorjahr büßten ihr Leben bei Zugunfällen ein, während 8 weitere gegen 13 im Vorjahr bei Unfällen am Zuge tödlich verunglückten. Die Zahl der verletzten Reisenden hat allerdings von 1748 auf 1855 zugenommen. Bei der Belegschaft kamen in den ersten neun Monaten des Jahres 1939 364 Todesfälle und 12 229 Verletzungen ohne tödlichen Ausgang vor, die auf Unfälle im Dienst zurückzuführen waren; die entsprechenden Zahlen des Vorjahres waren 358 Todesfälle und 11 801 Verletzungen. Dabei war die Zahl der Arbeitsstunden um 6,3 % höher, so daß auf eine Million Arbeitstunden eine um 4,7 % geringere Zahl von tödlichen und eine um 2,4 % niedrigere Zahl von anderen Unfällen entfiel. Auch die Zahl der Unfälle an Straßenkreuzungen in Schienenhöhe hat im Jahre 1939 gegen 1938 abgenommen, und das gilt auch von der Gesamtzahl aller Unfälle, wobei beachtet werden muß, daß der Verkehr zugenommen hat, und zwar im Güterverkehr um 12,8 % tkm und im Personenverkehr um 4,9 % Personenkilometer in den neun Monaten, auf die sich die vorstehend angeführten Zahlen beziehen.

Kleine Mitteilungen.

Die Burmastraße. Die Burmastraße, von der nur wenig Personen in der Welt vor drei Monaten eine Ahnung hatten, ist jetzt — wenigstens dem Namen nach — vielen Menschen bekanntgeworden.

Diese Straße, die eigentlich richtig als Verkehrsweg zu bezeichnen ist, besteht aus zwei Teilen:

1. Aus einem Zweig der Burmabahn im Gebiet der englischen Kolonie, die lange Zeit eine Provinz von Britisch-Indien war, jetzt aber vom indischen Vizekönig unabhängig ist und dem Kolonialministerium in London direkt unterstellt ist.

2. Aus einer Straße für Kraftwagenverkehr, die sich fast gänzlich in China befindet.

Die Eisenbahnstrecke¹, die die Stadt Rangoon, Residenzstadt der Kolonie und gleichzeitig ihr Haupthafen (350 000 Einwohner), mit Lashio verbindet, ist 903 km lang. Von Rangoon ab ist die Eisenbahn auf 333 km zweigleisig und bis Mandalay (621 km von Rangoon) ziemlich leistungsfähig.

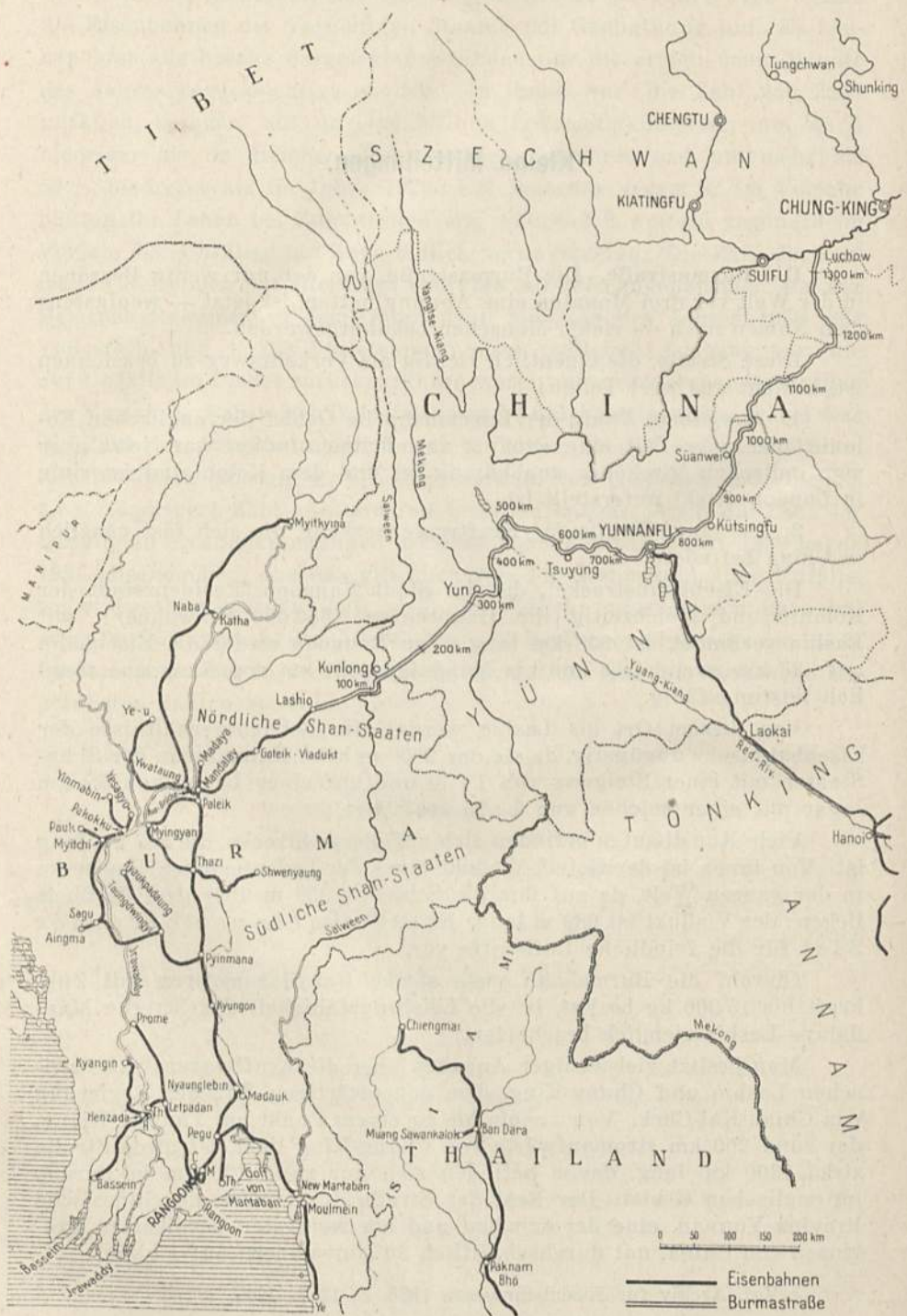
Von diesem Ort bis Lashio werden die Betriebsverhältnisse der Eisenbahn sehr ungünstig, da sie das 2000 m hohe Kalkplateau der Shan-Staaten mit einer Steigung von 1 : 40 und auf einer Länge von 5,6 km sogar mit einer solchen von 1 : 25 erklettert.

Viele Kunstbauten befinden sich auf dieser Strecke, die 282 km lang ist. Von ihnen ist der Goteik-Viadukt eines der bedeutendsten Bauwerke in der ganzen Welt, da auf ihm die Schienen 259 m über dem Flußbett liegen; der Viadukt ist 689 m lang. Er stellt also ein verlockendes Ziel für die feindliche Luftwaffe vor.

Obwohl die Burmabahn viele starke Garatlokomotiven mit Zugkraft bis 15 300 kg besitzt, ist die Leistungsfähigkeit der Strecke Mandalay—Lashio ziemlich bescheiden.

Man besitzt viel weniger Angaben über die Kraftwagenstraße zwischen Lashio und Chung-King, dem gegenwärtigen Sitz der Regierung von Chian-Kai-Chek. Von Lashio bis zu einem Punkt am Yangtse-Kiang, der rund 200 km stromaufwärts von Chung-King liegt, ist diese Straße zirka 1300 km lang, davon befinden sich nur rund 130 km in Burma, im englischen Gebiet. Der Rest der Straße durchquert die chinesische Provinz Yunnan, eine der ärmsten und am wenigsten bevölkerten Provinzen von China, mit durchschnittlich 30 Einwohnern auf 1 qkm.

¹ Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1217—1240.



Die Gegend, die die Straße durchzieht, ist aber reich an Wolframerz, von welchem sie 50 % der Welterzeugung liefert, zirka 8000 t jährlich.

Das Land ist sehr gebirgig und zerklüftet, so daß die Herstellung der Straße sehr schwierig war.

Die Straße hat auch sehr große Höhenunterschiede zu überwinden. So fällt sie von einer Höhe von über 2000 m bei Lashio bis 550 m beim Übergang des Salweens an der chinesischen Grenze und steigt wieder auf mehr als 2000 m an auf der Wasserscheide zwischen dem Yangtse-Kiang und dem Mekong und den anderen Strömen, die in Richtung Hinterindien fließen. Die Steigungen auf der Straße erreichen 7 %.

Die Straße überschreitet die zwei schon erwähnten Ströme: Salween und Mekong, die sehr breit sind, obwohl sie in ihrem oberen Teil überquert werden.

Es ist sicher, daß die Straßendecke nur ganz notdürftig ausgeführt ist und von dem regen Verkehr, dem sie ausgesetzt ist, sehr mitgenommen wird. Dies zeigt sich auch daran, daß der Verkehr auf der Straße während der Regenzeit eingestellt wird.

Nach der Besetzung der Yunnanbahn durch die japanischen Truppen ist der burmanische Verkehrsweg die einzige Verbindung der Chian-Kai-Chek-Regierung mit der Außenwelt geblieben. Dieser Weg ist aber mehr als 2000 km lang und kann leicht von den japanischen Truppen unterbrochen werden.

P. Kandaoureff.

Die an die Sowjetunion zurückgekehrten Bahnen Bessarabiens, Litauens, Lettlands und Estlands. Nach friedlicher Vereinbarung mit Rumänien gingen Ende Juni das früher russische Bessarabien und der nördliche Teil des Buchenlandes (Bukowina) an die Sowjetunion über. Mit der Besetzung eines Gebietes von 45 638 qkm fielen auch die einst von Rußland angelegten Eisenbahnen in sowjetische Hand. In der Nachkriegszeit waren etwa 260 km neue Strecken entstanden. Das Eisenbahnnetz Bessarabiens wird auf 1269 km Schienenlänge beziffert, die Breitspurbahnen russischer Bauart sind bis 1921 den rumänischen Verhältnissen angepaßt worden. Es kommen auf je 100 qkm nur 0,44 km Strecke. Die Bahnen bedienen nach der Zählung vom 1. Juni 1938 eine Bevölkerung von 3 147 646 Menschen. Das Eisenbahnnetz war auf den wirtschaftlichen Zusammenhang mit Rußland abgestellt. Dieses hatte Bessarabien mit Manufakturwaren der Moskauer Industrie, mit Kohlen des Donezbassins und mit Naphtha aus Baku versorgt. Die Erzeugnisse des Landes wurden damals nach der Ukraine oder über Odessa auf den Weltmarkt verfrachtet. Das Netz ist überwiegend eingleisig, zweigleisig ist nur die Strecke Jassy—Kischinew—Tighina. Eine brauchbare Nordsüdverbindung fehlt.

In der Wirtschaft der Bukowina (Buchenland) spielt der Waldreichtum eine bedeutende Rolle, der Bergbau (Eisenstein, Manganerz, Kupferkies, Bleierz) soll ausbaufähig sein. Die Industrie, mit 51 Betrieben um Czernowitz, der Hauptstadt des Landes mit 109 821 Einwohnern, gelagert, ist bedeutender als in Bessarabien, verfügt aber auch nur

über Kleinbetriebe. Der Eisenbahnverkehr wird durch die bekannten Linien Odessa—Berlin und Bukarest—Berlin bedient, die für die Abfuhr bessarabischen und rumänischen Getreides Bedeutung haben. Von dieser Hauptstrecke zweigt eine Bahn nach Siebenbürgen ab.

Nach Erlassen des Volkskommissariats für Verkehrswesen werden die Eisenbahnen Litauens, Lettlands und Estlands neu organisiert und mit dem großrussischen Eisenbahnnetz verbunden. Sie bildeten einst Bestandteile der ehemaligen polesischen Bahn mit dem Verwaltungssitz in Wilna, der Moskau-Windauer Bahn, der Nordwestbahn Petersburg—Wilna—Warschau u. a. m. Die Strecken führten zu den Ostseehäfen Riga, Windau, Reval und Libau, über die ein großer Teil der russischen Ein- und Ausfuhr führte.

Litauen umfaßt nach russischer Darstellung ein Gebiet von 59 478 qkm und eine Bevölkerung von 2,9 Mio Menschen. Die Länge des Eisenbahnnetzes wird mit 2175 km angegeben, von denen 1700 km breit- oder normalspurig und 475 km schmalspurig gebaut sind. Im Jahre 1937 wurden einschließlich des Vorortverkehrs 3,7 Mio Reisende und 2,35 Mio t Güter befördert. Der Hauptknotenpunkt ist Wilna, von dem Bahnen in südöstlicher Richtung nach Minsk—Baranowitschi, in südlicher Richtung nach Luniniez und zur Westukraine, in südwestlicher Richtung nach Grodno und Bjelostok, den Zentren der weißrussischen Textilindustrie führen. Endlich verläuft eine Bahnverbindung über Kowno nach Ostpreußen und zum Hafen Libau. Die Strecken sind größtenteils eingleisig. Ein ausgedehntes Schmalspurnetz von 750 km stellt die Verbindung mit den Hauptstrecken her. Für den Betrieb auf den normal- und breitspurigen Strecken stehen 160 Lokomotiven, die eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km entwickeln können, auf den schmalspurigen Linien 77 Lokomotiven zur Verfügung. An Personenwagen sind 400, davon 100 schmalspurige, an Güterwagen 4600, von ihnen 600 schmalspurige, vorhanden. Das Personal besteht aus etwa 7000 Köpfen.

Die künftige Verwaltung der litauischen Bahnen wird ihren Sitz in Wilna haben mit örtlichen Verwaltungsstellen in Wilna, Schaulen und Kowno.

Lettland ist 45 791 qkm groß, also größer als Belgien und Holland zusammen. Die Bevölkerung besteht aus 1,97 Mio Einwohnern. Das Schienennetz ist bedeutender als in Litauen. Es umfaßt nach neuer russischer Feststellung 3350 km, von denen 2355 km auf Breit- oder Normalspur (2050 km auf 1534 mm und 305 km auf 1435 mm Spur), der Rest mit 995 km auf Schmalspur entfallen. Mit einem Park von 760 Personen- und 4750 Güterwagen breiter Spur und 130 Personen- und 1155 Güterwagen schmalspuriger Bauart (hauptsächlich 600 mm) beförderten die lettischen Bahnen im Jahre 1936/37 14,8 Mio Reisende und 4,41 Mio t Güter. Der Sitz der künftigen Verwaltung wird sich in Riga befinden, fünf untere Verwaltungsstellen werden in Riga, Dünaburg, Libau, Mitau und Vergulbene beheimatet sein.

Estland verfügt über ein Territorium von 48 000 qkm mit einer Einwohnerzahl von 1,1 Mio Menschen. Die Eisenbahn Petersburg—Narva—Reval (210 km) wurde schon 1870, die Strecke Tapa—Tartu—Walk (193 km) im Jahre 1876 angelegt. Die Gesamtausdehnung der Bah-

nen stellt sich auf 1466 km, von denen 674 km schmalspurig sind. Im Jahre 1938 waren auf den breitspurigen Strecken 104 Lokomotiven, 302 Personen- und 3554 Güterwagen im Umlauf. Im Jahre 1932 wurden 12 km der Linie Reval—Haapsalu (Hapsal) versuchsweise elektrisiert. Seit 1935 verkehren auf einem Teil der estnischen Strecken von 102 km Motorwagen, die je 88 Personen fassen. Auf allen Bahnen Estlands laufen 16 diesel-elektrische Motorwagen verschiedener Bauarten. Die Betriebsmittel des Schmalspurnetzes sind beträchtlich und bestanden 1938 aus 109 Lokomotiven, 219 Personen- und 2069 Güterwagen. Als Feuerung für die Lokomotiven dient Schiefer, der in großen Mengen vorhanden ist. 1936/37 sind 10,7 Mio Reisende und 2,7 Mio t Güter befördert worden.

Die Gesamtverwaltung wird sich künftig in Reval befinden, untere Verwaltungsstellen in Riga, Tartu und Moisaküla.

Alle drei Bahnen werden neue Personen- und Gütertarife erhalten. Als Geschäftssprache ist vom 1. Oktober 1940 ab neben der russischen die Landessprache vorgesehen.

Dr. Wehde-Textor.

Neues mexikanisches Gesetz über allgemeine Verkehrswege. Im mexikanischen Diario Oficial Nr. 41 vom 13. Februar 1940, Teil II, ist das neue „Gesetz über allgemeine Verkehrswege“ (Ley de Vias Generales de Comunicacion) vom 30. Dezember 1939 veröffentlicht worden, das mit Wirkung vom 19. Februar 1940 in Kraft getreten ist.

Das neue Gesetz umfaßt 592 Artikel, die in sieben Büchern zusammengefaßt sind. Diese behandeln die Allgemeinen Bestimmungen, die Verkehrswege zu Lande, die Wasserstraßen, die Luftfahrtlinien, die Elektrischen Leitungen, die Postverbindungen und Strafbestimmungen. Die Eisenbahnen werden in vier Kapiteln im Buch II behandelt, das in zwei weiteren Kapiteln die Landstraßen und im letzten Kapitel die Brücken umfaßt.

Die allgemeinen Verkehrswege und die auf ihnen verkehrenden Verkehrsmittel unterstehen ausschließlich der Bundesmacht, die ihre Befugnisse durch das „Sekretariat für Verkehrswesen und öffentliche Arbeiten“ ausüben läßt (nachstehend kurz Sekretariat genannt). Dieses wacht über Bau, Verbesserung, Unterhaltung und Betrieb der allgemeinen Verkehrswege; es übt die allgemeine Aufsicht aus, erteilt Konzessionen und schließt die Verträge mit der Bundesregierung; es spricht Entdeckungen aus (Verfahren in Art. 21—28) und ist zuständig für die Genehmigung, Neuordnung oder Änderung der Tarife, Fahrpläne, Entfernungszeiger, Klasseneinteilung und aller mit dem Betrieb zusammenhängenden Unterlagen; es führt das allgemeine Register; es entscheidet über Verkauf der allgemeinen Verkehrswege und der Verkehrsmittel und wacht über die Rechte der Nation hinsichtlich der rechtlichen Lage der dem Rückfall unterliegenden Güter (Art. 30).

Der Bau, die Errichtung oder der Betrieb allgemeiner Verkehrswege sind einem Generalplan unterworfen, der den Erfordernissen der Nationalwirtschaft entspricht und durch das Sekretariat zu Beginn jeden Jahres öffentlich bekanntgegeben wird. Bei Aufstellung des Planes wird vor allem Rücksicht auf wirtschaftlich starke Gebiete genommen, die Mangel an Verkehrsmitteln haben, sowie auf Zubringerlinien. Zu beachten sind auch die Aussichten für einen Anfangsverkehr, die für die Versorgung geeigneten Naturschätze, Ansiedlungsmöglichkeiten, der Zustand des Territorialbesitzes, der aus dem neuen Verkehrsweg Nutzen ziehen soll u. a. m. Zur Wahrung der militärischen Belange ist auch eine Zusammenarbeit mit dem Sekretariat für Nationale Verteidigung vorgesehen (Art. 80). Die Bundesregierung behält sich das Recht vor, für sich selbst oder im Zusammenwirken mit den örtlichen Behörden allgemeine Verkehrswege zu bauen oder einzurichten (Kap. III, Art. 10).

Wichtig ist in dem Gesetz die allgemeine Bestimmung, daß das Kreuzen allgemeiner Verkehrswege durch andere Wege oder durch sonstige Bauwerke mittels Überführungen oder Unterführungen zu erfolgen hat. Wegekrenzungen dürfen mit Zustimmung des Sekretariats nur ausgeführt werden, wo die Erfordernisse des Betriebes dies verlangen (Art. 42).

Die Tarifbestimmungen besitzen, wie bei uns, Gesetzeskraft. Es ist ausdrücklich verboten, Handlungen vorzunehmen oder Verträge abzuschließen, durch die unmittelbar oder mittelbar eine oder mehrere Personen durch einen geringeren Tarifsatz oder durch Änderung der geltenden Tarifbestimmungen begünstigt werden sollen (Art. 55—61). Die allgemeinen Verkehrswege haften für Verlust oder Beschädigungen der beförderten Güter, wobei die Haftpflicht bei Benutzung mehrerer Beförderungsunternehmen ähnlich wie in Deutschland geregelt ist (Art. 71 bis 78).

Die Bundesregierung hat Recht auf eine Ermäßigung von 50 % auf alle öffentlichen Tarife der allgemeinen Verkehrsunternehmen und deren Nebenbetriebe, sofern die Dienstleistung im öffentlichen Interesse liegt. Dieses und die anderen Rechte der Bundesregierung, die vornehmlich auf militärische Belange zurückzuführen sind, enthalten die Artikel 102 bis 115 in einem besonderen Kapitel IX.

Für die technische und verwaltungsmäßige Aufsicht der allgemeinen Verkehrswege und der Verkehrsmittel ist ausschließlich das Sekretariat zuständig (Art. 117—123). Zu ihrer weiteren Förderung wird die Bundesregierung Post-, Telegraphen-, Eisenbahn, Zivilluft-, Seemanns- und andere Schulen errichten (Art. 125).

Alle Reisenden müssen ausnahmslos und ohne Rücksicht auf ihr Alter vor Benutzung des Verkehrsmittels die vorgesehenen Reiseversicherungsprämien zahlen, die mit Zustimmung des Verkehrssekretariats in die Beförderungssätze eingerechnet werden können. Die Unternehmen sind dem Reisenden für alle sich aus dem Betrieb ergebenden Schäden haftpflichtig (Art. 127).

Die Konzessionen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen werden vornehmlich solchen Gesellschaften erteilt, bei denen die Bundesregierung die Aktienmehrheit besitzt oder die für den beabsichtigten Zweck nach Art einer Genossenschaft aufgezogen sind. Die Laufzeit der Konzessionen wird vom Sekretariat festgesetzt, wobei 70 Jahre die Höchstgrenze bilden (Art. 129). Privatbahnen und Industriebahnen mit öffentlichem Verkehr sind den Vorschriften unterworfen, die das Sekretariat in Anlehnung an die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes herausgibt. Die für den öffentlichen Betrieb erteilten Genehmigungen können vom Sekretariat jederzeit widerrufen werden (Art. 136). Die Schlaf- und Speisewagenläufe werden als Nebenbetriebe der Bahnen angesehen und unterstehen hinsichtlich der Aufsicht und der Tarife ebenfalls dem Sekretariat (Art. 137). Konzessionen für die Straßenbahnen können bis zur Höchstdauer von 50 Jahren erteilt werden (Art. 141).

Alles in allem zielen die Bestimmungen des neuen Gesetzes auf eine Regelung hin, die nur wenig von den Verhältnissen in Europa abweicht.

Pausin.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Steuerrecht.

Urteil des Reichsfinanzhofs München vom 12. März 1940 auf die Rechtsbeschwerde des Finanzamts P. in Sachen des Finanzamts P. gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion D. — I 52/38 S. Dresden —.

Die persönliche Befreiung der Deutschen Reichsbahn von der Körperschaftssteuer auf Grund des § 4 Abs. 1 des Körperschaftssteuergesetzes vom 16. 10. 1934 findet keine Anwendung auf inländische Einkünfte, die dem Steuerabzug unterliegen (§ 4 Abs. 2 Körperschaftssteuergesetz).

Gründe.

An der Siedlungsgesellschaft für den Bezirk P. ist die Deutsche Reichsbahngesellschaft (Reichsbahndirektion D.) mit sechs Stammanteilen von 1500 Reichsmark, die mit 1200 RM eingezahlt sind, beteiligt. Die Gesellschaft hat im Jahre 1936 für das Jahr 1935 4 %, also 48 RM, als Gewinnanteile ausgeschüttet und davon 10 % als Steuerabzug vom Kapitalertrag einbehalten und an das Finanzamt abgeführt. Mit Schreiben vom 11. Dezember 1936 hat die Deutsche Reichsbahngesellschaft Erstattung der 4,80 RM beantragt. Den Antrag hat das Finanzamt mit Bescheid vom 21. Dezember 1936 zurückgewiesen. Der Einspruch blieb erfolglos.

Auf die Berufung hat das Finanzgericht dem Erstattungsbegehren stattgegeben. Es hat ausgeführt, die Deutsche Reichsbahngesellschaft sei unter der Herrschaft des § 9 Absatz 2 Satz 1 des Körperschaftssteuergesetzes (KStG.) 1925 von der beschränkten Körperschaftsteuerpflicht befreit gewesen. Im § 4 Absatz 1 Ziffer 1 KStG. 1934 sei lediglich die Befreiung von der unbeschränkten Körperschaftsteuerpflicht ausgesprochen. Diese Vorschrift sei Ausfluß der Befreiungsvorschrift des § 14 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924, der die Reichsbahngesellschaft von jeder neuen direkten Steuer auf ihre Rein- oder Roheinnahmen usw. befreie. Der Steuerabzug vom Kapitalertrag gehöre zu den direkten Steuern. Die Bestimmung des § 4 Absatz 2 KStG. 1934, nach dem die Befreiungen im Absatz 1 insoweit nicht anzuwenden sind, als die inländischen Einkünfte dem Steuerabzug unterliegen (§ 2 Ziffer 2 des Gesetzes), enthalte im Gegensatz zum § 9 Absatz 2 KStG. 1925 keinen Hinweis auf § 14 des Reichsbahngesetzes, so daß nach dem bloßen Wortlaut des Körperschaftssteuergesetzes 1934 eine Befreiung der Reichsbahn von der beschränkten Körperschaftsteuerpflicht nicht gegeben sei. Die Befreiung gründe sich aber auf § 14 des Reichsbahngesetzes selbst. § 14 des Reichsbahngesetzes hebe die beschränkte Steuerpflicht der Reichsbahngesellschaft auf. Aus dem Fehlen eines Hinweises auf § 14 des Reichsbahngesetzes in § 4 Absatz 2 KStG. 1934 lasse

sich nicht folgern, daß § 14 des Reichsbahngesetzes für die Besteuerung der Kapitalerträge ausgeschlossen sei. Es hätte einer ausdrücklichen Bestimmung bedurft, um die Geltung des § 14 des Reichsbahngesetzes beim Steuerabzug vom Kapitalertrag auszuschließen. Einer besonderen Befreiung habe es infolge der Vorschrift in § 14 des Reichsbahngesetzes nicht bedurft.

Das Finanzgericht hielt demnach die Befreiung der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom Steuerabzug vom Kapitalertrag trotz des Fehlens eines dem § 9 Absatz 2 Satz 1 KStG. 1925 entsprechenden Hinweises auf § 14 des Reichsbahngesetzes für gegeben.

Die Rechtsbeschwerde des Finanzamts ist begründet.

Die steuerlichen Vorschriften des Reichsbahngesetzes und ihrer Vorgängerin, der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1924 (Reichsgesetzblatt I S. 57) (§ 6) sind durch Einwirkung der Reparationsgläubiger geschaffen und in das Körperschaftssteuergesetz 1925 (§ 9 Absatz 2) übernommen worden. Danach durfte die Deutsche Reichsbahn zu Steuerleistungen nicht im weiteren Umfange herangezogen werden, als die Reichseisenbahnverwaltung nach den am 12. Februar 1924 geltenden Gesetzen der Besteuerung unterlag. Diese Sondervorschrift kehrt in ähnlicher Weise im § 14 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (Reichsgesetzblatt II S. 272) und in der Fassung des Gesetzes vom 13. März 1930 (Reichsgesetzblatt II S. 369) wieder. Sie ist nach Auffassung des erkennenden Senats durch die Fassung des § 4 Absatz 2 KStG. 1934 aufgehoben worden, wo im Gegensatz zu § 9 Absatz 2 KStG. 1925 der Hinweis auf § 14 des Reichsbahngesetzes fehlt.

Nur dem ausländischen Einfluß konnte der unbefriedigende Zustand zugeschrieben werden, daß das Reich selbst und alle seine Sonderverwaltungen mit ihren Dividenden dem Steuerabzug unterlagen, die Reichsbahn allein davon befreit war. Nach der Machtergreifung stand fest, daß die Deutsche Reichsregierung solche Sonderrechte nicht mehr dulden würde, die lediglich aus der Eingliederung der Reichsbahn in den Reparationsdienst erklärt werden können. Die Sonderstellung der Reichsbahn als Werkzeug fremdländischen Einflusses ist daher bereits durch den Umbruch als tatsächlich beseitigt anzusehen. In dem Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (Reichsgesetzblatt II S. 47, 48) hat die bereits vorher eingetretene Tatsache, daß die Deutsche Reichsbahn vom ausländischen Einfluß endgültig befreit sei, nur noch ihren formellen Niederschlag gefunden (vgl. Begründung zum angeführten Gesetz, Reichsanzeiger 1937 Nr. 38). Das Körperschaftssteuergesetz 1934 hat aus der tatsächlichen, wenn auch noch nicht formell durchgeführten Änderung der Rechtsstellung der Reichsbahn innerhalb des deutschen Staatsgefüges die Schlußfolgerung gezogen und die ungerechtfertigte Befreiung der Reichsbahn vom Steuerabzug aufgehoben, indem es den Hinweis auf § 14 des Reichsbahngesetzes im neuen Körperschaftssteuergesetz unterließ. Eine andere Auslegung würde dem Sinn und Zweck des Gesetzes, insbesondere der Entwicklung der Verhältnisse, nicht gerecht werden (§ 1 des Steueranpassungsgesetzes).

Die Vorentscheidung, die das verkannt hat, war aufzuheben und die Berufung der Reichsbahngesellschaft gegen den Einspruchsbescheid zurückzuweisen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 2. August 1940. Gesetz, betreffend die Übernahme von Eisenbahnen im Reichsgau Sudetenland und in den in die Reichsgaue Oberdonau und Niederdonau eingegliederten Teilen der sudeten-deutschen Gebiete auf das Reich.

(Reichsgesetzblatt II, S. 203.)

Vom 8. August 1940. Zweiter Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Weimar.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1093.)

Vom 20. August 1940. Gesetz über die Ausdehnung der Invalidenversicherung auf Küstenschiffer und Küstenfischer.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1153.)

Verordnung des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 11. August 1940. Verordnung, betreffend die Verkehrsleitung in der Binnenschifffahrt.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1105.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 29. August 1940. Verordnung zur Einführung der Deutschen Binnenschifffahrtspolizeiverordnung in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt II, S. 196.)

Vom 17. September 1940. Siebente Durchführungsverordnung zum Gesetz über das Feuerlöschwesen (Organisation der Werkfeuerwehr).

(Reichsgesetzblatt I, S. 1250.)

Vom 25. September 1940. Verordnung zur Änderung der Ersten Durchführungs- und Überleitungsvorschrift zur Verordnung über die Ausbildung für den höheren Dienst in der allgemeinen und inneren Verwaltung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1296.)

Verordnung des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda:

Vom 19. August 1940. Verordnung über die Einführung der Gesetze zur Förderung des Fremdenverkehrs in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1127.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 14. August 1940. Fünfte Verordnung zur Ausführung der Verordnung über Kündigungsschutz für Miet- und Pachträume.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1104.)

Vom 25. September 1940. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1279.)

Vom 27. September 1940. Zweite Verordnung über das Inkrafttreten der Verordnung zur Vereinheitlichung des Rechts der Vertragsversicherung und von Artikel III des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1298.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 3. September 1940. Verordnung über die Wiedereinführung der Mehrarbeitszuschläge.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1205.)

Vom 27. September 1940. Zweite Verordnung zur Einführung von Vorschriften über die Neugestaltung deutscher Städte in den Reichsgauen der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1299.)

Verordnungen des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 7. August 1940. Anordnung zur Einführung der Anordnung über Änderung von Haftpflicht- und Kaskoversicherungsbeiträgen für Güterfahrzeuge in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1179.)

Vom 11. September 1940. Verordnung über den Handel und die Auftragsvermittlung bei öffentlichen Aufträgen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1235.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 7. August 1940. Zweites Schlußlicht an Kraftfahrzeugen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 37, S. 259.)

Vom 8. August 1940. Zweiundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 159.)

- Vom 13. August 1940. Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Wehrmacht-Eisenbahn-Ordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 161.)
- Vom 16. August 1940. Personenbeförderung durch Fahrgemeinschaften.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 39, S. 263.)
- Vom 8. September 1940. Bekanntmachung zu den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (Beitritt der Slowakei).
(Reichsgesetzblatt II, S. 224.)
- Vom 13. September 1940. Zweite Verordnung zur Durchführung der Vierten Verordnung über den Neuaufbau des Reichs.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1237.)
- Vom 13. September 1940. Inkrafttreten des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande und von auf Grund dieses Gesetzes ergangenen Vorschriften in den Reichsgauen der Ostmark.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 41, S. 271.)
- Vom 21. September 1940. Kraftfahrzeugsteuer.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 43, S. 281.)
- Vom 23. September 1940. Organisation der Verkehrsleitung.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 42, S. 276.)
- Vom 23. September 1940. Übergangs- und Ausführungsbestimmungen zur Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande im Reichsgau Sudetenland.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 43, S. 283.)
- Vom 27. September 1940. Verordnung über die Einführung gesetzlicher Bestimmungen über den Güterkraftverkehr in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1299.)
- Vom 2. Oktober 1940. Güterfernverkehrsgesetz und Einschränkungsvorordnung.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 44, S. 286.)
- Vom 2. Oktober 1940. Ergänzung der Ausführungsbestimmungen zu der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (AB BOStrab.).
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 44, S. 286.)

Amtliches
Nachrichten-
blatt „Die
Reichsbahn“
Seite

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

- | | |
|--|-----|
| Vom 25. Juli 1940. Organisation der Elektrischen Oberbetriebsleitung | 333 |
| Vom 9. August 1940. Organisation. — Umwandlung der Bauleitung Villach in eine Oberste Bauleitung | 346 |
| Vom 20. August 1940. Schriftenreihe: „Frankreich gegen die Zivilisation“ | 346 |

Vom 20. August 1940. Sonderheft des Illustrierten Beobachters: „Frankreichs Schuld“	Seite 366
Vom 10. September 1940. Vorläufige Geschäftsanweisung für die Generalbetriebsleitungen	386
Vom 11. September 1940. Buch „Ostpreußen unter fremden Flaggen“	386
Vom 14. September 1940. Verkehrsorganisation. Einsetzung von Verkehrsleitungen	386
Vom 18. September 1940. Verkehrsorganisation — Einsetzung von Verkehrsleitungen	406
Vom 16. September 1940. Freigabe topographischer Karten	387
Vom 1. Oktober 1940. Freigabe topographischer Karten . .	407

Italien¹.

K. Verordnung vom 25. Januar 1940. Neue Bedingungen und Tarife für den Güterverkehr auf den Staatsbahnen.

(Gazz. Nr. 25; Boll. Nr. 6, I, S. 28.)

Auszug.

Die derzeit geltenden Bedingungen und Tarife für den Güterverkehr auf den Staatsbahnen werden aufgehoben und durch neue ersetzt².

Die Privatbahnen, Überland-Straßenbahnen und Binnenschiffahrtsverwaltungen können ermächtigt werden, ihre Tarife in der gleichen Weise wie die Staatsbahnen zu erhöhen.

Artikel 6.

Die Tarife können nach folgenden Bestimmungen geändert werden:

- a) Tarifierhöhungen allgemeiner Art werden durch Gesetz genehmigt,
- b) Tarifiermäßigungen allgemeiner Art werden durch Kgl. Verordnung auf Vorschlag des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanz- und dem Korporationsminister nach Beratung im Ministerrat genehmigt,
- c) Tarifierhöhungen und Tarifiermäßigungen nicht allgemeiner Art werden durch Verordnung des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanzminister genehmigt, ausgenommen die unter d) genannten Fälle,
- d) durch Erlaß des Verkehrsministers werden genehmigt:
 1. Erhöhungen und Ermäßigungen nicht allgemeiner Art, die dazu bestimmt sind, die Beförderungspreise den Änderungen der Wettbewerbsverhältnisse und nötigenfalls den Änderungen der Lage einzelner Wirtschaftszweige anzupassen,

¹ Abkürzungen: Gazz. = Gazzetta Ufficiale del Regno; Boll. = Bolletino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

² Die neuen Bestimmungen bedeuten eine grundsätzliche Tarifreform. Hierdurch werden die Tarifklassen verringert, die Güter neu eingeteilt und die bisherigen verschiedenen hohen Zuschläge in die Tarifsätze eingearbeitet. Im allgemeinen erhöht sich das Tarifniveau um 20 %.

2. Änderungen der Nebengebühren jeder Art,
3. Änderungen der allgemeinen Beförderungsbedingungen und der besonderen Beförderungsbedingungen für bestimmte Tarife, Dienstzweige oder Leistungen,
4. Änderungen in der Benennung und Einreihung der Güter in die Tarifklassen,
5. ausnahmsweise Frachterleichterungen für einzelne Transporte,
6. Änderungen der Frachtbriefvordrucke.

Artikel 7.

Der Verkehrsminister wird ermächtigt, Tarifiermäßigungen für einzelne Verfrachter zu bewilligen, wenn dies notwendig ist, um Güterverkehr mit Rücksicht auf die Wettbewerbslage, die durch die von anderen Beförderungsunternehmen angebotenen Beförderungspreise und -bedingungen bestimmt ist, zu erhalten, zu entwickeln und zu erwerben.

Ermäßigungen dieser Art müssen sich in Grenzen bewegen, die der Verwaltung eine angemessene Verdienstspanne lassen.

Aus Artikel 9.

Der Verkehrsminister kann die Ausübung der Befugnisse nach Artikel 7 auf den Generaldirektor der Staatsbahnen übertragen, wenn die Vergünstigung die Dauer eines Jahres nicht überschreitet.

Die Verordnung tritt am 1. Februar 1940 in Kraft.

Gesetz vom 16. April 1940 Nr. 237. Erhöhung der Bezüge der Angestellten des Staates und öffentlicher Unternehmen sowie der zu Lasten des Staates oder des Pensionsfonds der Staatsbahnen Pensionierten.

(Gazz. Nr. 93; Boll. Nr. 17, I, S. 151.)

Die Erhöhung der Bezüge beträgt im wesentlichen 10 %. Das Gesetz gilt mit Wirkung vom 1. April 1940 an.

Gesetz vom 30. Mai 1940 Nr. 728. Elektrisierung einer 3. Gruppe von Staatsbahnstrecken und Dauer der Verträge über die Lieferung von Elektrizität für die Zugbeförderung.

(Gazz. Nr. 156; Boll. Nr. 29, I, S. 255.)

Für die 3. Gruppe der im Elektrisierungsprogramm vorgesehenen Staatsbahnstrecken wird die Ausgabe von 3 Milliarden Lire genehmigt. Diese Summe wird in den außerordentlichen Teil der Staatsbahnbilanzen innerhalb einer Zeit von nicht weniger als acht Haushaltsjahren, beginnend 1940/41, aufgenommen. Der Finanzminister ist befugt, den Betrag je nach Bedarf durch Kreditmaßnahmen zu beschaffen, deren Bedingungen durch Kgl. Verordnung genehmigt werden.

Zur Beschaffung der elektrischen Energie für die Beförderung der Staatsbahnzüge kann der Verkehrsminister ausnahmsweise im Benehmen mit dem Finanzminister Verträge abschließen, die länger als neun Jahre laufen.

Gesetz vom 23. Mai 1940. Haushaltsvoranschlag des Verkehrsministeriums für das Rechnungsjahr 1940/41 (1. Juli 1940 bis 30. Juni 1941).

(Gazz. Nr. 137; Boll. Nr. 30, I, S. 269.)

Der Haushaltsvoranschlag schließt mit folgenden Zahlen ab:

Ordentliche Einnahmen und Ausgaben je 4 675 600 000 Lire, außerordentliche Einnahmen und Ausgaben je 545 250 000 Lire, gesamte Einnahmen und Ausgaben (einschließlich der selbständigen Dienstzweige, der Werkstätten, der Leistungen für Dritte usw.) je 17 489 837 000 Lire.

Unter den ordentlichen Einnahmen sind 4310 Mio Lire Verkehrseinnahmen vorgesehen.

Die außerordentlichen Einnahmen setzen sich wie folgt zusammen:

200 Mio Lire für die Elektrisierung auf Grund gesetzlicher Bestimmung, 60 Mio Lire, die von der Staatsbahnverwaltung auf dem Kreditwege für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Rom aus Anlaß der Weltausstellung 1942 zu beschaffen sind, 285 Mio Lire Zuweisung der allgemeinen Finanzverwaltung für Ausgaben zu Lasten der Vermögensrechnung, hiervon 215 Mio Lire für die Beschaffung von Fahrzeugen.

Unter den ordentlichen Ausgaben sind als Annuitäten vorgesehen 531,4 Mio Lire, die an die allgemeine Finanzverwaltung zu zahlen sind (hiervon rund 475 Mio für die anlässlich der Elektrisierung aufgewendeten Summen), und rund 93 Mio Lire, die an das Kreditkonsortium für die Elektrisierung zu vergüten sind.

Gesetz vom 6. Juli 1940 Nr. 1168. Genehmigung der Vereinbarung, die am 30. April 1940 in Rom zwischen Italien und der Schweiz wegen der Verlängerung der Personen- und Gepäcktarife auf der Gotthardbahn abgeschlossen wurde.

(Gazz. Nr. 198; Boll. Nr. 36, I, S. 357.)

In vorübergehender Abweichung von dem Gotthardvertrag vom 30. Oktober 1909 ist die italienische Regierung damit einverstanden, daß die Anwendung der Schweizer Binnentarife auf die Gotthardbahn bis 1. Mai 1945 verlängert wird, während sich die schweizerische Bundesregierung verpflichtet, auf dieser Bahn die gegenwärtigen Tarife nicht zu erhöhen, sie vielmehr entsprechend den Ermäßigungen herabzusetzen, die auf dem übrigen schweizerischen Eisenbahnnetz während dieses Zeitraumes eingeführt werden.

Bücherschau.

Besprechungen.

Treibe, Paul, Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium, Mitglied des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn. *Dringende Probleme der Verkehrsbedienung*. Heft 18 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der Westf. Wilhelms-Universität zu Münster. Herausgegeben in Verbindung mit Prof. Dr. Otto Most von Prof. Dr. Dr. Paul Berkenkopf. Verlag von Gustav Fischer, Jena 1939. 32 Seiten. Preis 1 RM.

In dieser Veröffentlichung, der Wiedergabe eines am 6. Juli 1939 gehaltenen Vortrages, setzt sich der Verfasser in gründlicher Weise mit den Klagen über die damalige Verkehrsbedienung auseinander. Überaus klar und streng sachlich behandelt er nicht nur die Gründe der Verkehrsschwierigkeiten, den Umfang der gelösten und nicht bewältigten Verkehrsaufgaben, sondern zieht weiter die Schlußfolgerungen aus dieser Lage, schildert die zur Besserung der Verhältnisse bereits getroffenen oder noch erforderlichen Maßnahmen mit dem Ziele, den Bedürfnissen der Zukunft besser gerecht werden zu können.

Die Leistungen des Reichsbahngüterverkehrs, vor allem im Jahre 1938, werden mit sehr interessanten Zahlen über die Wagenbestellung, die Wagenstellung, die nicht rechtzeitig gestellten Wagen usw. belegt. Ein Vergleich der Monats- und arbeitstäglichen Ergebnisse beweist anschaulich die engen Zusammenhänge zwischen dem praktisch erreichbaren Ausmaß der öffentlichen Verkehrsbedienung einerseits und den politischen Ereignissen, dem Gebietszuwachs des Reiches, den Forderungen der Landesverteidigung, der Wetterlage usw. andererseits. Daß solche und ähnliche, meistens rechtzeitig nicht vorhersehbare Aufgaben die normale öffentliche Verkehrsbedienung störend beeinflussen müssen, diese Tatsache wird klar und überzeugend herausgestellt.

Durchaus verständlich, gerechtfertigt und sogar dankenswert ist insbesondere die eindeutige Stellungnahme des Verfassers zu der früher hier und da wohl durchweg von Uneingeweihten erhobenen Frage, weshalb die Reichsbahn nicht ihren Fahrzeug- und Lokomotivpark rechtzeitig auf einen den gesteigerten Anforderungen entsprechenden Stand gebracht hätte. Treibe weist mit zwingender Logik nach, daß die Deutsche Reichsbahn alles das, was vernünftigerweise erwartet werden konnte, getan hat, um den Ansprüchen in weitestgehendem Maße gerecht zu werden.

Der *Binnenschiffahrt* widmet der Verfasser ebenfalls einen knappen, aber um so inhaltsreicheren Raum. Hier wird des näheren dar-

gelegt, daß Verkehrsschwierigkeiten der Reichsbahn im allgemeinen mit denen bei der Binnenschiffahrt zeitlich zusammenfallen, insoweit eine nennenswerte Hilfeleistung ausscheidet und die Ladedisposition der Schiffahrt vielleicht weiter verbessert werden kann. Von hoher Warte aus beurteilt der Verfasser weiter das Gesamtverhältnis Eisenbahn—Binnenschiffahrt und die Möglichkeiten, zum Besten des Ganzen die Eisenbahntarifpolitik in den Dienst einer vernünftigen Verkehrsaufteilung zu stellen. Es wird bald noch mehr als bisher offenkundig werden, daß die Reichsbahn die Binnenschiffahrt keineswegs in ihrer Entwicklung zu hemmen beabsichtigt.

In aufschlußreicher Weise geht der Verfasser ferner auf den Kraftverkehr und sein Verhältnis zur Eisenbahn ein. Recht interessant sind die Darlegungen über die eng begrenzten Entlastungsmöglichkeiten der Reichsbahn durch den Kraftwagen, insbesondere dort, wo es besonders wirksam wäre, namentlich beim Massengüterverkehr. Humorvoll zeigt der Verfasser in diesem Zusammenhang überspitzte Forderungen tariflicher Art an die Reichsbahn, erhoben von einseitigen Freunden der Schiffahrt und des Kraftwagens, Forderungen, nach denen die Reichsbahn den Massengüterverkehr der Binnenschiffahrt und den hochwertigen Verkehr dem Kraftwagen abgeben soll. Immerhin wird von Treibe die positive Einstellung der Reichsbahn auch zum Kraftwagen deutlich unter Beweis gestellt.

Nach Erörterung der Rolle der Kleinbahnen in der Verkehrsbedienung und Kennzeichnung weiterer kleinerer Verkehrsprobleme zieht Teibe die Schlußfolgerung und bezeichnet es mit Recht als das Ziel der Verkehrspolitik des Reichsverkehrsministers, nicht etwa die Reichsbahn einseitig zum Schaden der anderen Verkehrsmittel zu begünstigen, vielmehr alle Verkehrsmittel so leistungsfähig und planmäßig in den Verkehr einzureihen, wie es im Interesse der verfrachtenden Wirtschaft und für die Landesverteidigung geboten ist. Diese Bestrebungen müssen aber — wie zutreffend weiter ausgeführt wird — von der produzierenden Wirtschaft durch ihre Lieferungen an die Reichsbahn und von der verladenden Wirtschaft durch schnellere Ent- und Beladung und beste Auslastung der Wagen unterstützt werden.

Und wenn der Verfasser abschließend (schon im Juli 1939) sagt:

„Die Verkehrsbedienung wird in Anbetracht der gewaltigen Aufgaben und der vielfach unzulänglichen Mittel sicher außerordentlich schwierig sein, um so größer werden aber auch unsere Anstrengungen sein, diese Schwierigkeiten zu meistern!“, so kann man heute nach mehr als einem Jahr unerhörter Beanspruchung unserer Verkehrsträger durch den Krieg und die Kriegswirtschaft bereits mit Befriedigung feststellen, daß die Verkehrsträger im Rahmen des eben Möglichen ihre Aufgaben gelöst haben.

Zusammenfassend bleibt hervorzuheben, daß Paul Treibe der Schriftenreihe des Verkehrsseminars an der Universität Münster ein neues wertvolles Heft angefügt hat, das — trotzdem sein Inhalt kurz vor dem Kriege verfaßt wurde — auch heute noch als durchaus aktuell zu bezeichnen ist.

Dr. W. Ahrens.

Floegel, Johannes. Straßenverkehrsrecht. Straßenverkehrs-Ordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Verordnung gegen unbefugten Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern, nebst ergänzenden Vorschriften. 7., neubearbeitete Auflage, zweite großdeutsche Ausgabe. Stand vom 10. Mai 1940. XIX, 693 Seiten und 16 Tafeln. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstr. 9. Preis 10,50 RM.

Die Tatsache, daß der Floegelsche Kommentar in wenigen Jahren die 7. Auflage erreicht hat, spricht für sich. Floegel versteht es, in gedrängter Form eine Fülle gerichtlicher Entscheidungen zu bringen, ohne dabei ganz auf eine eigene Meinung zu verzichten. Bei dem großen Umfang, den das Buch inzwischen angenommen hat, muß die Besprechung sich auf das Ergebnis von Stichproben beschränken.

Die Gesetzestexte sind überall auf den neuesten Stand gebracht. Die Erläuterungen berücksichtigen insbesondere auch die durch die Kriegseinschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs („roter Winkel“) geschaffenen Verhältnisse.

Floegel hält in Anm. 8 zu § 13 StVO. an seiner Auffassung fest, der Vorfahrtfall sei auch dann gegeben, wenn der Kraftfahrzeugführer die Kreuzung nicht überqueren, sondern nach rechts in die kreuzende Straße einbiegen will. Soweit sich diese Auffassung auch auf den Fall des Begegnens bezieht — nämlich bei Einbiegen in eine rechte Seitenstraße gegenüber dem auf dieser Entgegenkommenden — steht sie in Widerspruch zur allgemeinen Meinung in Rechtsprechung und Schrifttum und entbehrt überzeugender Begründung. Das Urteil des OLG. Breslau vom 28. März 1939, auf das Floegel sich beruft, betrifft nicht diesen Fall, sondern bejaht die Vorfahrt des in eine rechte Seitenstraße Einbiegenden gegenüber dem auf dieser in gleicher Richtung Fahrenden. Nicht durchschlagend ist m. E. Floegels Begründung, die Richtigkeit seiner Auffassung ergebe sich schon daraus, daß § 13 Abs. 1 StVO. ausdrücklich auch für Einmündungen von Straßen gilt. Es ist ja gerade die Frage, ob, wer aus einer von rechts einmündenden Straße kommt, die Vorfahrt hat vor 1. dem auf der anderen Straße Entgegenkommenden, 2. dem auf der anderen Straße in gleicher Richtung Fahrenden. Floegels Auffassung scheint auch nicht ganz frei von Widerspruch in sich zu sein, denn nach seiner an den Beginn der Erläuterungen des § 13 gestellten Ansicht gibt § 13 Regeln für den Fall, daß zwei oder mehrere Verkehrsteilnehmer ihre Richtungen kreuzen, und in Anm. 2 zu § 13 nimmt er diesen Gedanken auf mit den Worten: „Deshalb erhält von zwei Verkehrsteilnehmern, deren Bahn sich schneidet, einer das Recht, vor dem anderen vorbeizukommen.“

Zu § 13 Abs. 1 Buchst. c StVO. führt Floegel in Anm. 7c aus, das neue Dreieckszeichen „Halt, Vorfahrt auf der Hauptstraße achten!“ verpflichte die Verkehrsteilnehmer über die Beachtung der Vorfahrt der Hauptstraße hinaus zum Anhalten. Das ist inso-

fern nicht ganz unmißverständlich, als jedenfalls die Pflicht zum Anhalten nur besteht, wenn ein Vorfahrtfall gegeben ist (vgl. die ausführliche Begründung von Müller, Straßenverkehrsrecht, 13. Aufl., Anm. 12a zu § 13 StVO.).

Der Anmerkung 6 b zu § 27 StVZO. dürfte ein Mißverständnis zugrunde liegen. Nach ausdrücklicher Gesetzesbestimmung ist Anzeige an die Zulassungsstelle nur erforderlich, wenn die voraussichtlich nur vorübergehende Verlegung des Standorts länger als drei Monate dauern wird.

In Anm. 1 zu § 60 StVZO. ist ein sinnentstellender Schreibfehler enthalten. Die amtlichen Kennzeichen sind nicht an der Vorderseite, sondern an der Rückseite der Anhänger anzubringen.

Das namentlich für die Praxis wertvolle Buch ist mit einem, sehr ausführlichen Sachverzeichnis versehen. Die Ausstattung des Buches ist vorzüglich.

Dr. Booss.

Köst, Ewald. „Kriegsschädenrecht.“ Verlag August Lutzeyer, Werbestelle, Berlin W 50, Nürnberger Straße 14/15. 316 Seiten
Preis 6,50 RM.

Unter der Bezeichnung „Kriegsschädenrecht“ hat der Verfasser dieses Buches die Verordnung über die Entschädigung von Personenschäden (Personenschädenverordnung) vom 1. September 1939 und die Verordnung über die Feststellung von Sachschäden (Sachschädenfeststellungsverordnung) vom 8. September 1939 zusammengefaßt. Beide Verordnungen gibt er mit ausführlichen Erläuterungen und unter Befügung der dazu ergangenen reichsrechtlichen Bestimmungen (Durchführungsverordnungen und wichtigeren Erlasse) wieder. Ein Anhang bringt außerdem — zum Teil im Auszug — die in der Personenschädenverordnung und in der Sachschädenfeststellungsverordnung angezogenen Gesetze und Verordnungen, wie das Wehrmachtfürsorge- und Versorgungsgesetz und das Reichsleistungsgesetz, sowie zu Vergleichszwecken die entsprechenden Reichsgesetze aus der Zeit des Weltkriegs und die alten österreichischen und tschecho-slowakischen Vorschriften. Vervollständigt wird das Ganze durch ein Schrifttumsverzeichnis, eine Einführung über den dogmatischen Begriff der Kriegsschäden und die Geschichte der Kriegsschädengesetzgebung sowie ein alphabetisches Inhaltsverzeichnis.

Das Buch soll fortlaufend ergänzt werden. Seine äußere Aufmachung nach dem Loseblattsystem gestattet die Einfügung von Nachträgen und die Auswechslung überholter Teile durch Neufassungen. In dieser Form ist das Buch wohlgeeignet, seinen Zweck zu erfüllen, den der Verfasser darin sieht, allen mit der Kriegsschädenregelung befaßten Stellen zur Hand zu gehen und auch den Geschädigten selbst zur Orientierung über ihre Ansprüche nach Voraussetzung, Umfang und Durchsetzung zu dienen.

Schlütter.

Kommentar zur Reichsverteidigungsgesetzgebung. Herausgegeben von den Staatssekretären Dr. P o s s e, Reichswirtschaftsministerium, Dr. L a n d f r i e d, Reichswirtschaftsministerium, Dr. S y r u p, Reichsarbeitsministerium, H. B a c k e, Reichsernährungsministerium, und Fr. A l p e r s, Reichsforstamt. 3. Ergänzungslieferung. 205 Blatt. Einzelpreis 12 RM. Dazu neue Einbanddecke 2 RM. Hauptwerk jetzt in drei Bänden mit rund 2350 Seiten Handausgabenformat. München, Berlin, Leipzig und Wien 1940. Verlag C. H. Beck und Otto Elsner Verlagsgesellschaft. Loseblattausgabe in 3 Leinenordnern komplett 48 RM.

Der zuerst erschienene Teil des Kommentars mit der ersten Ergänzungslieferung ist in diesem Jahrgang auf S. 542 und die zweite Ergänzungslieferung auf S. 719 besprochen worden.

Die 3. Ergänzungslieferung bringt vor allem in der Abteilung „Gewerbliche Wirtschaft“ die neuen Abschnitte Glaswirtschaft, Kautschuk, Asbest und Ruß, Lederwirtschaft und Tabakwirtschaft. Ferner werden in der Abteilung „Ernährung und Landwirtschaft“ sämtliche Abschnitte wieder auf den neuesten Stand gebracht. Hier ist insbesondere auch der mit Erläuterungen versehene wichtige Erlaß über die Vereinheitlichung des Bezugscheinwesens zu nennen. Die 3. Lieferung vervollkommenet das jetzt drei Bände umfassende Werk, das sich mit seinen maßgeblichen Erläuterungen als ein für weite Kreise unentbehrlicher Kommentar erwiesen hat.

Dr. Genest.

Sprachpflege für den Reichsbahner. Nach Aufzeichnungen und Anregungen aus der Praxis von Reichsbahnrat Dr. jur. Hans-Hilmar G o e b e l. Otto Elsners Verlagsgesellschaft, Berlin SW 68, Oranienstr. 140/42. 55 Seiten. Preis 1,30 RM.

Das Büchlein ist eine Zusammenstellung der „Sprachpflege-Ecken“, die der Verfasser 1939 im Amtsblatt der Reichsbahndirektion Oppeln und später für alle Reichsbahndirektionen und Baudirektionen eingerichtet hat. Es gliedert sich in allgemeine Sprachunschönheiten, Sprachfehler, Fremdwörter, Satzzeichen, Rechtschreibung, und zeigt dem Eisenbahner lebendig, einprägsam und ohne kleinliche Schulmeisterie, wie er sich richtig, schlicht und gewandt ausdrücken kann.

Die amtliche Sprachpflege ist schon einige Jahrzehnte alt. Leitende Beamte der Reichsbahn, Präsidenten und Direktoren waren unter den ersten, die sich für eine Annäherung des verzopften Kanzleistils an die natürliche Umgangssprache einsetzten und ihrer Gefolgschaft empfahlen, bei der Abfassung wichtiger Verfügungen und Vorschriften die Hilfe des Deutschen Sprachvereins in Anspruch zu nehmen. Aber auch in den Kreisen der Reichsbahn selbst wurde eifrig für sprachliche „Selbsthilfe“ und „Unfallverhütung“ gesorgt. Die ersten Sprachwinke und kleinen Abhandlungen dieser Art erschienen 1933 in Frankfurt a. Main, 1934/35 folgte die Direktion Osten, deren Arbeiten zu einem Heft zusammengestellt und vom Reichsverkehrsministerium allen Direk-

tionen zur Anschaffung empfohlen wurden¹. Die Sprachpflege-Ecken des Verfassers setzen diese Bemühungen fort. Sie sind ein ständiges, handliches Hilfsmittel, das seinen Zweck nicht verfehlen wird.

Eisheuer.

Wiedemann, Dr.-Ing. Karl. Neuere Anwendung der Unterfangungsbauweise im Tunnel- und Stollenbau. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 32 Seiten. 17 Abbildungen. Preis 2 RM.

Der Verfasser stellt die ältere Unterfangungsbauweise oder belgische Bauweise der neueren gegenüber. Der wesentliche Unterschied beider Ausführungen besteht darin, daß auf Grund der Fortschritte der Technik auf den Vortrieb eines besonderen Richtstollens verzichtet werden kann und an seine Stelle der Vortrieb der ganzen Kalotte tritt. Das technische Hilfsmittel für die Vergrößerung des Querschnitts schon im ersten Arbeitsgang bildet die Verwendung eiserner Ringe — Ringbauweise —, die der Form der Kalotte angepaßt sind. Es wird hierdurch erreicht, daß dem Ausbruch verhältnismäßig schnell die Ausmauerung zunächst der Kalotte und anschließend des ganzen Tunnelprofils folgen kann. Da der Gebirgsdruck abhängig von der Zeit zwischen dem Beginn des Ausbruchs und der Einbringung einer festen Unterstüzung ist, wird durch diese Bau- und Betriebsweise eine länger dauernde Störung des Gebirges vermieden und somit der Entstehung und Auswirkung des Gebirgsdrucks nach Möglichkeit vorgebeugt. Wenn auch bei größeren Querschnitten (zweigleisiger Eisenbahntunnel, Reichsautobahn) auf einen besonderen Richtstollen nicht verzichtet werden kann, so bildet auch in diesem Falle die neuere Bau- und Betriebsweise wesentliche Vorteile mit Beziehung auf Sicherheit, Einfachheit und Wirtschaftlichkeit. Der Verfasser belegt seine Ausführungen, denen gute Abbildungen beigegeben sind, mit Erfahrungen aus seiner eigenen umfangreichen Bautätigkeit. Sie berechtigen zu dem Schluß, daß die neuere Unterfangungsbauweise in allen Gebirgsarten anwendbar ist, die zur Abstützung eines Gewölbes bedürfen.

Die Schrift ist ein wertvoller Beitrag zur Frage der Vermeidung der Auswirkungen des Gebirgsdruckes im Tunnel- und Stollenbau. Sie kann daher allen fachlich Interessierten wärmstens empfohlen werden.

Grabski.

Hartmann, Reichsbahndirektor, Professor. Reichsbahnweichen und Reichsbahnbogenweichen. Handbücherei des „Bahn-Ingenieur“, Band 3. Verlag: Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstr. 140/42. 176 Seiten. 8 Tafeln, 122 Abbildungen. Preis 6,40 RM.

Oberbau und Weichen sind allmählich eine Wissenschaft für sich geworden. Die Vereinheitlichung, die die Zusammenfassung der Länder-

¹ „Gutes Deutsch im amtlichen Schriftverkehr. Zusammengestellt bei der Direktion Osten.“

bahnen in der Reichsbahn erforderte, machte auch ganz besonders auf dem Gebiete des Oberbaues und hier vor allem bei den Weichen eine Unsumme von Arbeit nötig. Vielseitige Erfahrungen und wissenschaftliche Untersuchungen mußten mit langjährigen Versuchen zusammengefaßt werden, um das möglich beste herauszubringen. Wenn das in den Reichsbahnweichen vorliegt, so muß das auch begründet werden und jeder, der sich mehr mit Oberbaufragen befassen muß, will auch wissen, warum wohl gerade die vorliegende Form gewählt ist. Ein Wegweiser zu allen diesen Fragen, der in das gesamte Gebiet einführen kann, ist das Buch.

Um zur einheitlichen Weiche zu kommen, waren zunächst die geometrischen Grundlagen der neuen Weichen festzulegen. Daraus ergab sich die bauliche Durchbildung der Einzelteile aus dem zwingenden Bestreben, die Bauteile des einheitlichen Reichsbahn Oberbaues soweit wie möglich auch in den Weichen zu verwenden. Hierbei mußte man den Forderungen nach Erhöhung der Geschwindigkeit und Vergrößerung der Radlasten nachkommen. Das erforderte schlankere Linienführung auch in den Weichen. Das Bestreben, mit möglichst wenigen Vorratsstücken auszukommen, trug der einheitlichen Beschaffung und Bewirtschaftung Rechnung.

Dem Leser werden alle diese Gesichtspunkte bei der Durchsicht des Buches klar, es ist erschöpfend und übersichtlich.

Die Zeitverhältnisse verbieten es leider, näher auf den reichen Inhalt einzugehen. Es muß deshalb genügen, die sieben Textabschnitte aufzuzählen:

Geometrische Anlage der geraden Weichen. — Bogenweichen, Bogenkreuzungen und Bogenkreuzungsweichen. — Einzelheiten der baulichen Durchbildung. — Weichenverbindungen und -anschlüsse. — Verwendung der Reichsbahnweichen. — Einrechnung der Reichsbahnbogenweichen in Gleise und Gleisverbindungen. — Berechnung der Schwellenteilung für die hinter dem Herzstückende liegenden durchgehenden Weichenschwellen bei anschließenden Bögen.

Das Buch wird dem empfohlen, der mit Oberbau zu tun hat. Sicher wird es dem bautechnischen Außenbeamten unentbehrlich werden. Wertvoll ist es den Theoretikern des Oberbaues, nicht zuletzt hat der absteckende Landmesser eine große Hilfe daran. Kurz: ein brauchbares Handbuch.

Dr.-Ing. Kümmell.

Holzschutzmittel, Prüfung und Forschung. Wissenschaftliche Abhandlungen der Deutschen Materialprüfungsanstalten. I. Folge, Heft 5. Herausgegeben vom Präsidenten des Staatlichen Materialprüfungsamts, Berlin-Dahlem. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22—24. 66 Seiten. 76 Abbildungen. Preis 13,60 RM.

Das Heft 5 beschreibt neben den bereits eingeführten besten Prüfungsverfahren für Holzschutzmittel verschiedene neue, die von dem erst seit wenigen Jahren bestehenden Institut für Werkstoffbiologie und der Arbeitsgemeinschaft Holzschutz im Staatlichen Materialprüfungsamt

Berlin-Dahlem ausgearbeitet worden sind. Wenn im engeren Sinne unter Holzschutz gewöhnlich nur der Schutz gegen Pilze und Insekten verstanden wird, ist der Begriff Holzschutz in diesem Heft auch auf Brandschutz und die Prüfung der Schutzmittel auf Eisenangriff, weiterhin auch auf die Feuerschutzprüfung von Anstrichstoffen erweitert worden.

Die in einem Heft von 66 Seiten naturgemäß gedrängte Bearbeitung dieses großen Gebiets ist trotzdem — unterstützt durch sehr gute Abbildungen — klar und beachtenswert. Der erwünschten Verbreitung des Heftes wird leider der verhältnismäßig hohe Preis entgegenstehen.

Dr. Schulz.

Elsners Taschenjahrbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn. 1940. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstr. 140—142. 663 Seiten. Preis 3,50 RM. Vorzugspreis für Eisenbahner 2,50 RM.

Der neue Jahrgang behandelt eingehend das Vermessen und Berichtigten der Steuerungen. Das Verfahren ist bereits im Jahrbuch 1937 nach dem damaligen Stand behandelt worden. Inzwischen ist es aber vervollkommenet und teilweise geändert worden. Die inzwischen gewonnenen neuen Erkenntnisse sind in der neuen Bearbeitung niedergelegt worden.

In einem weiteren Abschnitt ist die Erhaltung der Luft- und Speisepumpen behandelt.

Aus dem Betriebsmaschinendienst wird die Geschäftsführung und der Aufsichtsdienst in den Bahnbetriebswerken und deren Gliederung gebracht.

Der gesamte Stoff ist eine Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen, die in zahlreichen Dienstvorschriften enthalten sind. Die handliche Form, in der umfangreiche Sachgebiete hier erfaßt werden, die gute Ausstattung, der niedrige Preis werden dem neuen Jahrbuch weitere Freunde zuführen.

Witte.

Höfer, Max, Reichsbahnrat. Absteck-Tafel für gleichmäßig geteilte Kreisbogen. 1940. Verlag Julius Springer, Berlin. 41 Seiten. 1 Abbildung. Preis 1,50 RM.

Das Heft, das später einem Neudruck der bekannten Bogentafeln des Verfassers eingefügt werden soll, enthält in übersichtlicher Anordnung die Maße für die Absteckung eines Kreisbogens in gleichen Bogen teilen von der Tangente aus. Diese Art der Absteckung hat sich in den letzten Jahren besonders im Straßenbau wegen der verschiedenen Vorteile, die sie bietet, immer mehr eingeführt. Das kleine Werk, das die Halbmesser von 15 m bis 2500 m umfaßt, muß demnach als eine wertvolle Ergänzung der Höferschen Tafeln bezeichnet werden. *Zimmermann.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen und verwandte Gebiete.

- Albrecht, Rudolf.** Lichtbogenschweißung, Herstellung, Konstruktion und Berechnung von Schweißverbindungen. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 60 Seiten. 51 Abbildungen. Preis 3,20 RM.
- Elsaß, Theo.** Die Laufbahnen des nichttechnischen Dienstes bei der Deutschen Reichsbahn. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142. 148 Seiten. Preis 1,80 RM. Vorzug für Eisenbahner: 1,50 RM.
- Kuntzemüller, Albert.** Die badischen Eisenbahnen 1840 bis 1940. Verlag Universitätsdruckerei und Verlagsanstalt Poppen und Ortmann, Freiburg i. Br. 232 Seiten. 29 Abbildungen und 10 Karten. Preis 4 RM.
- Neesen, F. Prof. Dr.-Ing.** Gestaltung und Wirtschaftlichkeit der Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge. Verlag Gustav Fischer, Jena. 256 Seiten. 180 Abbildungen und 26 Tabellen. Preis 9 RM.
- Poley, Kurt.** Die Grundlagen des Weichen- und Blockwärterdienstes bei der Deutschen Reichsbahn. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142. 112 Seiten. Preis 1,80 RM.
- Vorspannung im Eisenbetonbau.** Grundlagen, Ziel, Zweck und Anwendung. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. 80 Seiten. 68 Abbildungen. Preis 3,80 RM.

Zeitschriften.

ATZ Automobiltechnische Zeitschrift. Stuttgart.

43. Jahrg. Heft 18 (4. Sauggas-Fachheft). Vom 25. September 1940.

Gasgeneratoren im Krieg und Frieden. — Intensivierung des Generatorbetriebes. — Genehmigte Typen der Kraftfahrzeug-Gasgeneratoren. — Feste heimische Kraftstoffe für Generatoren. — Neuzeitliche Holzgasanlagen für Kraftfahrzeuge. — Umstellung von Dieselmotoren auf Generatorgas nach dem Dieselgasverfahren. — Arbeiten des Auslandes auf dem Gebiete des Generatorbetriebes. — Versuche mit Torf als Brennstoff für Gaserzeuger. — 4 Millionen Fahrkilometer mit Holzgasomnibussen. — Grundlagen der Gasbildung in Fahrzeuggaserzeugern, insbesondere bei der Hochtemperaturvergasung. — Sicherung des Sauggasbetriebes durch das NSKK. — Wissenschaftlicher Getriebebau.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

57. Jahrg. Nr. 33 bis 41. Vom 18. August bis 13. Oktober 1940.

(33:) Häufige Fehler im Betriebsmaschinendienst und Maßnahmen zur Bekämpfung. — Zungenriegel leichter Bauart. — Kohlen- und Erztransportausschüsse. — (34:) Die Lokomotiv-Diensterteilungen bei der Deutschen Reichsbahn. — Prüfung der Gleisfestpunkte mit optischen Instrumenten. — Einheitliche Darstellung der Gleisvermessung. — (35:) Bahnselfstanschlußanlagen (Basa) / Die Leitungsausnutzung und Netzgruppenbildung. — Die Technik auf der Leipziger Herbstmesse 1940. — Cupal ein deutscher Verbundwerkstoff. — (36:) Fortschritte im Bau von

Hilfsmitteln für die Magnetpulverprüfung. — Die günstigste Schienenlänge und der Einfluß der Schienenstöße auf die Gleiskosten. — Haftung für durch den Reichsbahnbetrieb verursachte Brandschäden. — (37:) Bahnselfstanschlußanlagen (Basa) / Fernwahl. — (38:) Praktische Winke für störungsfreien und wirtschaftlichen Lokomotivbetrieb. — Ausgleichschienen im Übergangsbogen. — Die Ermittlung der Ausgleichschienen im Gleisbogen. — (39:) Änderung der Schienenlängen in Bogenweichen. — Reinigungsverfahren für Fahrzeugteile. — Werkstoffumstellung ist technischer Fortschritt. — Einheitsmietvertrag für Baugeräte. — (40:) Brüche und Verschleißerscheinungen an Federspannschrauben der Lokomotiven und Tender. — Die Eröffnung des Avuszubringers der Reichsautobahn in Berlin. — (41:) Der Wohnungsbau nach dem Kriege. — Das chemische Bodenverfestigungs- und Abdichtungsverfahren. — Ein bemerkenswertes Hubzeug für Werkstatt und Betrieb. — Sofortmaßnahmen bei Bomben- und Brandschäden.

Der Bauingenieur. Berlin.

21. Jahrg. Heft 29/30. Vom 5. August 1940.

Berechnung zweiseitig gelagerter Trägerroste mit Hilfe von Sinusreihen.

Die Bautechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 35. Vom 16. August 1940.

Wiederherstellung einer stark beschädigten steinernen Talbrücke.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

11. Jahrg. Nr. 100. Vom Juli/August 1940.

Fünzig Jahre Landquart—Davos (Rh.B.) Zum 21. Juli 1940. — Die Elektrifikation der Eisenbahnen in der Südafrikanischen Union. — Der neue Lincolntunnel in New York. — Touristenbahnen und Autokonkurrenz.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

74. Jahrg. Nr. 40. Vom 2. Oktober 1940.

Empfangsgebäude in Düsseldorf.

Deutsche Justiz. Rechtspflege und Rechtspolitik. Berlin.

102. Jahrg. Nr. 32 bis 38. Vom 9. August bis 20. September 1940.

(32:) Gilt der Formzwang des bürgerlichen Rechts auch für die eigenen Erklärungen einer Verwaltungsbehörde? — (38:) Neue allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrhaftpflichtversicherung.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

14. Jahrg. Nr. 47 bis 15. Jahrg. Nr. 2. Vom 23. August bis 11. Oktober 1940.

(47:) Die Verkehrsleitung in der Schifffahrt. — Bahntarif als Verkehrsregler. — (48:) Güterverkehr mit Elsaß-Lothringen. — (49:) Sachschäden in der Schifffahrt. — Jetzt Verkehrsbeauftragte der Führungsstäbe Wirtschaft. — Die Preisausrichtung im Verkehrswesen. — Güterverkehr nach Iran. — Güterwagen müssen rollen. — (50:) Zahlungsfristen bei Transportverzögerungen. — (51:) Der Lastwagen nach dem Kriege. — Das Ende der Reichsbahn-Vorzugsaktien. — (1:) Beschränkter Verkehr mit dem Elsaß. — Staatliche Lenkung des Verkehrs. — (2:) Rationalisierte Baustofftransporte für den Osten. — Güterverkehr mit Luxemburg.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

37. Jahrg. Nr. 38 bis 41. Vom 20. September bis 11. Oktober 1940.

(38/39:) Die Ausgleichsregelung für die Folgen der Luftangriffe auf das Reichsgebiet. — (41:) Beiträge zu Wasser- und Bodenverbänden.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Leipzig.

10. Jahrg. Heft 34 bis 41. Vom 24. August bis 12. Oktober 1940.

(34:) Verdunkelungsunfälle. — (35:) Das Preiserhöhungsverbot in der Kriegswirtschaft. — (39:) Erwerb und Durchführung eines doppelten Urlaubs in demselben Jahre. — Zur Auslegung und Anwendung der Konnossementen-Verordnung vom 4. Oktober 1939 als zeitgebundenen Rechts. — (40:) Die Einwirkungen einer Preisvorschrift auf laufende Verträge. — (41:) Neues Vertragsrecht in der Kraftfahrzeugversicherung.

Elektrische Bahnen. Berlin.

16. Jahrg. Heft 8. Vom August 1940.

Fernwirkanlagen für den elektrischen Zugbetrieb. — Sicherung gegen gefährdende Spannungsführung an erdfreien Anlageteilen elektrisch betriebener Strecken.

ETZ Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

61. Jahrg. Heft 40 bis 41. Vom 3. bis 10. Oktober 1940.

(40:) Der Schnellverkehr mit mehr als 300 km/h. — (41:) Die Untergrundbahn in Rom.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Heft 68 bis 70. Vom April bis Juni 1940.

(68:) Das Eisenbahntransportinstitut. — Automatische Vielfachsteuerung mit mechanischer Transmission. — Deselektische Lokomotive von 4400 PS für die rumänischen Bahnen. — Die thermische Leistungsfähigkeit des Lokomotivkessels. — Die Abnutzung der Schienen und die Betriebssicherheit. — Die Freihaltung von Plätzen in den Zügen; Verbesserung und Vereinfachung. — Der Eisenbahnbetrieb in Deutschland, England und Frankreich während des gegenwärtigen Krieges. — Die Madrider Untergrundbahn im Jahre 1939. — Eisenbahnproblem. — Eisenbahntransport. — Der Bau von Eisenbahnfahrzeugen (mit statistischen Angaben). — (70:) Über den elektrischen Eisenbahnbetrieb. — Die Central de Aragón-Eisenbahngesellschaft während des spanischen Feldzuges. — Fahrkartenschalterdruckmaschinen. — Der Kohlenverbrauch der Eisenbahnen.

Glasers Annalen. Berlin.

64. Jahrg. Heft 15 bis 18. Vom 1. August bis 15. September 1940.

(15:) Die Übertragung waagerechter Kräfte durch kugelförmige Drehpfannen. — Das Problem der Tankstelle für Elektrofahrzeuge. — Gedanken zum Leichtbau von Fahrzeugen. — Deutsche Verschiebelokomotiven für Südafrika. — Leichtmetall-Legierungen für den Personenwagenbau der Deutschen Reichsbahn. — (16 u. 18:) Entwicklung und Ergeb-

nisse der Elektronenmikroskopie. — (17:) Die fünfteiligen 1950-PS-Diesel-Triebwagenzüge der Niederländischen Eisenbahnen. — (18:) Elektrokarren und ihre Bauarten im Reichsbahnbetrieb.

Glückauf Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift. Essen.

76. Jahrg. Nr. 39. Vom 28. September 1940.

Zum 75jährigen Bestehen des Preußischen Berggesetzes.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

17. Jahrg. Heft 6/7. Vom Juni/Juli 1940.

Eignungsprüfung für Lochkartenpersonal.

De Ingenieur. 's-Gravenhage.

55. Jahrg. Nr. 33 bis 40. Vom 16. August bis 4. Oktober 1940.

(33:) Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1939. — Alte Wege (Hessenwege, Hansawege, Königswege) in der Veluwe. — Sitzung des Instituts vom 24. Juli 1940 (Maastunnel in Rotterdam). — (34:) Technisches Fortbildungswesen. — (35:) 10 Jahre Maaskanalisation. — (36/38:) Turboelektrische Fahrgastschiffe „Stalin“ und „Molotow“. — (38:) Bodensenkung in den Niederlanden. — (39:) Auswirkungen der Tarifermäßigungen bei kommunalen Verkehrsbetrieben. — (40:) Nachruf Generaldirektor der Staatsbahnen in Indien: Ir. W. F. Staargaard. — Auflösung eines Problems aus der Wahrscheinlichkeitsrechnung im Gebiet der automatischen Telephonie.

Die Lokomotive. Bielefeld.

37. Jahrg. Band 2 Nr. 8 bis 9. Vom 7. August bis 7. September 1940.

(37:) Graphische Ermittlung der Gegengewichte nach Dr. Paul Ritter. — Rollende Lagerung für hin- und hergehende Bewegungen bei Triebwerken und Steuerungen. — Zwei bosnische Zahnradlokomotiven. — Neue Blasrohrform. — (9:) Deutsche Eisenbahngeschichte als Spiegelbild der Reichswerdung. — 50-Hertz-Einphasen-Wechselstrom-Lokomotive. — Die Eisenbahnen Kolumbiens.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

95. Jahrg. Heft 15/16 bis 17/18. Vom 10. August bis 10. September 1940.

(15/16:) Personenwagen in Leichtbauart. — (17/18:) Leichtbau-D-Zugwagen nach dem Entwurf des Reichsbahnzentralamts München. — Heizung und Lichtstromversorgung der Reichsbahn-Personenwagen in Leichtbauart. — Neue Gesichtspunkte für die Konstruktion von Personenwagen in Amerika. — Amerikanische Personenwagen für hohe Geschwindigkeiten. — Untersuchungen über die Geräuschenstörung der Fahrzeuge. — Leichtwagenbau für Meterspurbahnen.

Railway Age. New York.

108. Jahrg. Nr. 23 bis 109. Jahrg. Nr. 6. Vom 8. Juni bis 10. August 1940.

(23:) Competition, faced squarely, is not so bad. — The „Doctors“ were wrong. — Senate forwarder hearings begin. — Systematic check cuts freight car detention. — G. L. Bourne dies at 67 of illness. — C. N. refri-

generator cars with overhead ice tanks. — Table tells partial story of tie renewals in 1939. — (26:) Is l. c. l. traffic unprofitable? No fifth column on rrs. — The new „Railroads on Parade“ is a lively show. — Accounting officers hold fiftieth annual meeting. — Unusual features of design and construction mark new bridge over the Mississippi. — 50-ton hopper cars for the Chesapeake & Ohio. — (6:) Truck competition may grow more severe. — D. & H. installs articulated freight locomotives. — Seeks greatest rail safety through regular testing. — Man failure causes Pennsylvania accident. — Conferees agree on a new wheeler-lea bill.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

4. Jahrg. Heft 7/8. Vom Juli/August 1940.

Verkehrsplanungen.

Die Reichsbahn. Berlin.

16. Jahrg. Nr. 32/33 bis 40/41. Vom 7./14. August bis 2./9. Oktober 1940.

(32/33:) Reichsbahn und Baupolizei. — (34/35:) Auf jeden Wagen kommt es an. — Die Leibesübungen im Reichsbahnsport: 250 000 Reichsbahnsportler bestanden die Bewährungsprobe. — Vom Werden der Reichsbahn-Jung Helferschule Berlin. — Wege zur Leistungssteigerung. Berufserziehung des Reichsbahnarbeiters auch im Kriege. — (36/37:) Das Versuchswesen für Wärme- und Energiewirtschaft in den ortsfesten Anlagen der Deutschen Reichsbahn. — Praktische Leistungssteigerung im Betriebsmaschinendienst. — Regulierprellblock — Richtwand. — (38/39:) Die architektonische Neugestaltung des Bahnhofs Hohenstein (Ostpreußen). — (40/41:) Sozialer Aufbau in den Ostgebieten.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 61 Heft 31 bis 39. Vom 3. August bis 28. September 1940.

(31:) Durchführung der Notdienstverordnung. — (33:) Rechnungslegung und Rechnungsprüfung während des Krieges. — Das Sonderrecht der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft. — Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft. — (32:) Tarifwirrwarr? Preisbehörden und Zivilgerichte. — (37:) Die Entwicklung der Außenwerbung in Deutschland seit 1933. — (39:) Zwangsrechte im Wasserrecht. — Die Vertretung des Reichsstatthalters in der staatlichen Verwaltung. — Über die Kosten der Neugestaltung der Reichshauptstadt Berlin nach der 3. Verordnung zur Ausführung des Erlasses über einen Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt vom 1. August 1939 (Finanzierungsverordnung). — Die neuen Vorschriften für Kraftfahrzeuge mit Riesenluftreifen.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Monatszeitschrift des Verwaltungsrats der Kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogotá.

Heft 63. Vom September—Dezember 1939.

Statistische Übersichten über Verkehr, Betrieb und Finanzen des ersten Halbjahres 1939. — Ergänzungen des Eisenbahnnetzes: a) Verlängerung der Strecke von Aguacalara nach Tumaco nebst Hafenan schlüssen; b) Verbindungsbahn zwischen La Virginia und El Pintado; c) Eisenbahn von

Ibague nach Armenia; d) Station und Zentralwerkstätten in Bogotá; e) Verlängerung der Zentralnordbahn bis Bucaramanga (mit Übersichtskarte).

Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung. Essen.

21. Jahrg. Heft 40. Vom 4. Oktober 1940.

Rationalisierung im Verkehr. — Eisenfrachtausgleich Ost.

SBB Nachrichten-Blatt. Bern.

17. Jahrg. Nr. 8 bis 9. Vom August bis September 1940.

(8:) Vom Werbedienst. — Vom Güterverkehrsdienst. — Zur Verhütung von Unfall und Schaden. — (8/9:) Der Personenverkehr der SBB im Jahr 1939. — (9:) Die wirksame Bekämpfung der Zugverspätungen. — Unfallverhütung beim elektrischen Schweißen. — Die neue Signalisierung an unseren Liniensignalen. — Die Haftung des Transportversicherers im Vergleich zur Haftung der Eisenbahn im Güterverkehr.

Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. Berlin.

64. Jahrg. Heft 4. Vom August 1940.

Wirtschaftsordnung, Wirtschaftssystem und Wirtschaftsstil.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 116 Nr. 8 bis 14. Vom 24. August bis 5. Oktober 1940.

(8/9:) Die Brückenbauten der neuen Lorrainelinie der SBB in Bern. — (13:) Stahl und Beton im Tunnel- und Stollenbau. — (14:) Umbau der großen Stützmauer im Bahnhof Bern.

Spoor- en Tramwegen. Utrecht—denHaag.

13. Jahrg. Heft 14 bis 20. Vom 6. Juli bis 28. September 1940.

(14:) Die Niederländischen Eisenbahnen 1939. — Die Staatsbahnen in Victoria (Australien). — Die neue Regelung des Verkehrs. — (14/16:) Bahnhofsausschmückung bei den Niederl. Eisenbahnen. — Sicherungseinrichtung und technische Einrichtungen beim Rangieren in Amsterdam-Watergraapmeer. — (15:) Die neue Betriebswerkstatt Bandoeng (Java). — Die Bahnhöfe in Rotterdam. — Das neue deutsche Reichsbahngesetz. — (15/16:) Die niederländischen Eisenbahnbrücken im Kriege. — (16:) Neue Fahrzeuge der italienischen Staatsbahnen. — Das Recht zum Befördern. — (17:) Rumänische Verkehrsfragen. — Verbesserungen an den Motorwagen der städt. Straßenbahn Amsterdam. — (17 bis 19:) Die neuen dieselektrischen 5-Wagen-Einheiten der Niederl. Eisenbahnen. — (18:) Erfahrungen mit der Statistik. — Gasgeneratoren. — Nachruf Generaldirektor Staargaard. — (19:) Neue Drahtrolle für den Zugdraht bei den Sicherungsanlagen der Niederl. Eisenbahnen. — Eisenbahnpläne für Albanien. — Eisenbahnreklameplakate. — (20:) Die Ansetzzugkraft von Dampf- und dieselektrischen Rangierlokomotiven. — Die Vollendung der Bagdadbahn. — Die Beförderung von Steinkohlen in offenen Behältern.

Türkische Eisenbahnzeitschrift (Demiryollar Dergesi). Ankara.

15. Jahrg. Heft 178 bis 186. Vom Dezember 1939 bis August 1940.

(178:) Die Entwicklung des türkischen Eisenbahnwesens (Radiovortrag des Generaldirektors der türkischen Staatsbahnen). — Organisationsfragen. — Verantwortlichkeit der Beamten. — Holländische Behälter. — Besuch bulgarischer Eisenbahnbeamter. — Untersuchung und Unterhaltung der Motore. — Zeitungsstimmen zur Eröffnung der Eisenbahn Divas—Erzerum und der Hauptwerkstatt Sivas (Beiheft). — (182:) Beschleunigung der Personenzüge. — 50 Jahre Bulgarische Staatsbahnen. — Indische Eisenbahnen. — Verkehrswesen in Hamburg. — Sinn und Zweck der Begriffe Ratifikation und Approbation. — Die englischen Eisenbahnen im Krieg. — Ärztliche statistische Angaben. — Erziehung kleiner Kinder. — Betriebsergebnisse in den Monaten Juni—August 1939. (183:) Bedeutung der türkischen Staatsbahnen im zwischenstaatlichen Verkehr. — Die norwegischen Eisenbahnen im Krieg. — Die finnischen Eisenbahnen. — Bedeutung des Hafens Konstanza am Schwarzen Meer. — Betriebsergebnisse in den Monaten Juni—November 1939. — Schneeschutzmaßnahmen auf den Eisenbahnen in Syrien und Libanon. — Verwendung der Bitumenemulsion Filinkote. — (184:) Rationelle Arbeitsorganisation (Taylorsystem). — Die Krankenzüge verschiedener Länder. — Schutz des Eisenbahnpersonals, der Gleise und Brücken gegen Fliegergefahren. — Nachrichten von den türkischen Eisenbahnstrecken in Europa. — Die Zuggeschwindigkeiten in verschiedenen Ländern. — Verzeichnisse zum Bau provisorischer Brücken. — (185:) Fortschritte im türkischen Eisenbahnbau. — Die Eisenbahnen der Welt i. J. 1938. — Die Eisenbahnen und der Krieg. — Die japanischen Eisenbahnen. — Die Behälter der deutschen Eisenbahnen und ihre Beförderung. — Europäische Notizen. — Direkte Tarife von Deutschland nach den Häfen des Schwarzen Meeres. — Fertigstellung der Bahnverbindung nach Bagdad. — Betriebsergebnisse der türkischen Staatsbahnen in den Jahren 1937/38 und 1938/39. — (186:) Der Verkehrsminister äußert sich zur Verkehrslage der türkischen Staatsbahnen. — Schutz der Züge gegen Flieger. — Gültigkeitsdauer der Fahrkarten. — Die italienischen Eisenbahnen in den Jahren 1936/37 und 1937/38. — Die indischen Eisenbahnen. — Die amerikanischen Eisenbahnen heute und morgen. — Bahnhofsgärten. — Planung neuer Bahnbauten in der Türkei. — Der erste Zug nach der Station Bismil. — Dampfverbrauch der Lokomotiven. — Wer ist der beste Heizer?

Verkehrstechnik. Berlin.

21. Jahrg. Heft 16 bis 19. Vom 20. August bis 5. Oktober 1940.

(16:) Die Privat- und Kleinbahnen im Jahre 1938. — 75 Jahre Berliner Straßenbahn. — Die Wuppertaler Bahnen. — Der Nahverkehr während der 5. Reichsnährstands-Ausstellung in Leipzig 1939. — Die Kraftfahrzeugversicherung im Kriege. — (17:) Die Haftung der Straßenbahn für Unfälle beim Ein- und Aussteigen. — Die neue Signalschule der Berliner U-Bahn. — Der Straßenverkehr während der Verdunkelung. — Ände-

rungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs. — (17/18:) Die Beanspruchung des Straßenbahnmotors bei elektrischer Bremsung. — (18:) Propan als Ersatz für Benzin bei der Vorwärmung der Stöße für die Thermit-Schienenschweißung. — 1950 PS-Dieseltriebwagen der Niederländischen Eisenbahn. — (19:) Lautsprecheranlagen in Verkehrsfahrzeugen. — Ein Jahr Kriegseinsatz des Straßenverkehrs. — Aus der Praxis des Kriegsarbeitsrechts VIII. — Bremsklotzhalter aus alten Bremsklötzen. — Verbundschienen und ihre Wirtschaftlichkeit. — 50 Jahre Rhätische Bahn.

VW Verkehrstechnische Woche. Berlin.

34. Jahrg. Heft 32/33 bis 38/39. Vom 7./14. August bis 18./25. September 1940.
 (32/33:) Sichtbeschränkungen im Ablaufbetrieb. — Die Bagdad-Bahn ist fertig. — (34/35:) Die deutschen Eisenbahnen in Krieg und Frieden 1914—1940. — Wirtschaftlichkeit im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. — (36/37:) Leistungssteigerung bei Massengutverladung von Eisenbahn auf Schiff. — (38/39:) Geopolitik und Verkehr. — Die elektrisch betriebenen Vorortbahnen von Warschau und ihre Sicherungsanlagen. — Erstes Preisausschreiben der Wissenschaftlichen Vereinigung für Verkehrswesen e. V. (WVV).

Werkstatt und Betrieb. München.

73. Jahrg. Heft 9. Vom September 1940.
 Das Nahtschweißen. — Oberflächenschutz von Eisen und Stahl.

Zeitschrift für Binnenschifffahrt. Berlin.

72. Jahrg. Heft 8/9. Vom August/September 1940.
 Der Binnenhafen als wesentlicher Faktor der Begründung und Förderung von Industrie- und Handelsunternehmungen. — Die Einspannung der Weichsel in den Kohlenverkehr.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk.) Berlin.

35. Jahrg. Nr. 11 bis 12. Vom 20. August bis 10. September 1940.
 (11:) Der Streckenblock bei elektrischen Stellwerken. — (11/12:) Zwangsläufige Einrichtungen zur Verhinderung der Zugfahrt in das besetzte Gleis. — (12:) Brand eines Stellwerks durch Kurzschluß der Straßenbahn mit dem Eisenträger einer Brücke.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt (Main).

8. Jahrg. Heft 19/20. Vom Oktober 1940.
 Hundert Jahre badische Staatsbahn.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

48. Jahrg. Nr. 8 bis 9. Vom August bis September 1940.
 (8:) Das Besichtigungsrecht des Empfängers gegenüber dem Frachtführer (Eisenbahn) und Spediteur. — (9:) Ungenaue Angaben über Art und Gewicht des Gutes; Nichtbeachtung der für gefährliche und schädliche Güter vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen; Überlastung der Wagen. — Der Empfänger ist nicht verpflichtet, die Fracht bei ganzlichem Verlust des Gutes zu bezahlen.

VDI Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 84. Nr. 38. Vom 21. September 1940.

Belgische leichte Schnellzuglokomotive.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

80. Jahrg. Nr. 34 bis 41. Vom 22. August bis 10. Oktober 1940.

(34:) Die wirtschaftliche Struktur des Reichsbahndirektionsbezirks Köln und die Aufgaben für den Gütertarifdienst. — Umstellungen im Verkehr der UdSSR. — (35:) Die Südmandschurische Eisenbahn-Gesellschaft das Gerüst Mandschukuos. — (36:) Zur Theorie des Kreiselwagens. — (37:) Die Motorisierung des Schienenverkehrs der Dänischen Staatsbahnen. — Zur Hundertjahrfeier der Badischen Staatsbahn. — (38:) Die Lappland-Eisenbahn Lulea—Riksgränsen—Narvik. — Der Ausgleich der Schulden und Forderungen zwischen den Eisenbahnen aus den zwischenstaatlichen Güterverkehren. — (39:) Die Sicherung der Wegübergänge bei der Reichsbahn. — (40:) Gedanken zur Eingliederung Ostoberschlesiens in den Verkehr nach seiner Rückkehr ins Reich. — Die Änderungen des Regelgütertarifaufbaus zum 1. September 1940. — (41:) Die große Linie der Personal-Unfallverhütung bei der Deutschen Reichsbahn. — Die Staatseisenbahnen von Thai-Land.

Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

60. Jahrg. Heft 39 bis 40. Vom 25. September bis 2. Oktober 1940.

(39:) Die Neuordnung des Enteignungsrechtes. — (40:) Neue Richtlinien für die zulässige Belastung des Baugrundes und der Pfahlgründungen.



Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

