BIBLIOTEKA GŁÓWNA
MAGAZYN
KOWALE

A 426
Tet

A 426 I

POLITECHNIKA WROCŁAWSKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA

ARCHIV
FÜR
EISENBAHNWESEN

HERAUSGEGEBEN
IM REICHSVERKEHRSMINISTERIUM BERLIN

VIERUNDSECHZIGSTER JAHRGANG
1941

BERLIN
SPRINGER-VERLAG
1941

ARCHIV

FÜR

EISENBAHNWESEN

HERAUSGEGEBEN

IM REICHSVERKEHRSMINISTERIUM BERLIN

VIERUNDSECHZIGSTER JAHRGANG

1941

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

BERLIN

SPRINGER-VERLAG

1941

1940.851

Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt Berlin SW 68

INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

Seite

Afrika. Die Afrikanische Verkehrsfrage auf der Volta-Tagung zu Rom 1938. Von Dr. Remy 365

I. Der Gegenstand der Verhandlungen. Die Referenten (365). — II. Die Verkehrsfrage (366). — III. Der Luftverkehr (368). — IV. Ein Thema aus dem Straßenverkehr (374). — V. Ein Wort für die koloniale Eisenbahn (379). — VI. Der Straßenbau im italienischen Imperium (385). — VII. Ein Beitrag zur afrikanischen Verkehrsstatistik (388).

— Eisenbahn-Vorarbeiten bei Bahnbauten in Afrika. Von Ernst Weiß . 49

— Das Verkehrswesen und die Wirtschaft Französisch-Nordafrikas. — Teil I Marokko. Von W. Paschen 581

— Das Verkehrswesen und die Wirtschaft Französisch-Nordafrikas. — Teil II Algerien. Von W. Paschen 1015

Aktenstücke zur Vorgeschichte der Reichsbahn. Von Dr. Kittel . . . 855

Anlage I: Niederschrift über eine Aussprache über die Reichseisenbahnfrage im Preußischen Staatsministerium am 10. April 1915 (858). — Anlage II: Votum des Ministers der öffentlichen Arbeiten (v. Breitenbach) in der Frage der Gründung eines deutschen Reichseisenbahnnetzes, vorzulegen dem Königlichen Staatsministerium. Vom 15. Dezember 1915 (860). — Anlage III: Sitzung des Königlichen Staatsministeriums am 17. Februar 1916 (866). — Anlage IV: Bericht des Sächsischen Gesandten in München an den Sächsischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten über einen Besuch in Karlsruhe. Vom 25. März 1915 (874). — Anlage V: Bericht des Sächsischen Bundesratsbevollmächtigten an den Sächsischen Finanzminister. Vom 16. Dezember 1915 (875). — Anlage VI: Brief des Sächsischen Finanzministers an den Preußischen Finanzminister. Vom 27. Dezember 1915 (875). — Anlage VII: Aufzeichnung des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über eine Aussprache mit dem Württembergischen Ministerpräsidenten in Wiesbaden am 3. April 1917 (876). — Anlage VIIa: Aufzeichnung über eine Aussprache des Preußischen Finanzministers und des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit zwei württembergischen Reichstagsabgeordneten. Vom 16. März 1917 (877). — Anlage VIIb: Bericht des Württembergischen Bundesratsbevollmächtigten an den Württembergischen Ministerpräsidenten. Vom 17. März 1917 (878). — Anlage VIII: Aktenvermerk des Präsidenten der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen v. Stieler über die Besprechung mit preußischen Ministerialkommissaren in Erfurt am 17./18. April 1917 (879). — Anlage IX: Aktenvermerk von Ministerialdirektor Hoff über einen Vortrag beim Minister der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach über den Vorschlag eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen. Vom 22. Mai 1917 (881). — Anlage IXa: Grundgedanken eines Bundesübereinkommens der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen (einschließlich der Reichseisenbahnverwaltung) (883). — Anlage X: Bericht des Sächsischen Gesandten in Berlin an den Sächsischen Staatsminister für die Auswärtigen Angelegenheiten, Grafen Vitzthum von Eckstädt. Vom 18. Juni 1918 (887). — Anlage XI: Vortrag des Bayerischen Verkehrsministers an den König von Bayern. Vom 2. Juli 1918 (889). — Anlage XII: Niederschrift über die Besprechung beim Reichskanzler über Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens. Vom 21. März 1918 (892).

Seite

Algerien. Das Verkehrswesen und die Wirtschaft Französisch-Nordafrikas. Von W. Paschen 1015

Amerika. Das Verkehrswesen Kanadas und seine Probleme. Von W. Paschen 87

Der Autonomiegedanke bei europäischen Staatseisenbahnen. Von Dr. Conrad 705

Vorbemerkung (705). — Begriffliche Grundlegung (705). — Erster Teil: Geschichtliche Entwicklung und jetzige Gestaltung der Autonomie der Staatseisenbahnen (710). — A. Deutschland (710). — I. Die Staatseisenbahnverwaltungen der deutschen Bundesstaaten vor dem Weltkrieg (710). — II. Die Reichseisenbahnen von 1920 bis 1924 (714). — III. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (1924 bis 1937) (717). — IV. Die Deutsche Reichsbahn nach dem Übergangsgesetz vom 10. Februar 1937 und dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 (725). — V. Zusammenfassung (744). — B. Italien (746). — I. Die Staatseisenbahnen nach dem Gesetz vom 7. Juli 1927/28. Juni 1912 (748). — II. Die Übergangsregelung des faschistischen Regimes von 1922 (757). — III. Die Neuordnung der Staatsbahnverwaltung nach der Verordnung vom 22. Mai 1924 und dem Gesetz vom 16. Juni 1938 (758). — C. Rumänien (765). — I. Die Organisation der Staatseisenbahnen nach dem Gesetz vom 13. Juni 1925 (766). — II. Die Neuordnung der Staatsbahnverwaltung nach den Gesetzen vom 27. Juni 1929 und 30. März 1939 (771). — D. Die Schweiz (784). — I. Die Organisation der Bundesbahnen nach dem Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 (785). — II. Die Neuordnung der Bundesbahnverwaltung nach dem Gesetz vom 1. Februar 1923 (793). — III. Der Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936 (800). Zweiter Teil: Systematischer Vergleich der vier Länder (813). — I. Die Aufgaben der Eisenbahnbetriebe (814). — II. Die Verwaltungsseite der Autonomie (816). — 1. Staatsaufsicht und Geschäftsleitung (819). — 2. Einzelgebiete der Staatsaufsicht (820). — 3. Die leitenden Stellen der Eisenbahnverwaltungen (822). — 4. Personalwesen (824). — III. Die finanzielle Seite der Autonomie (826). — 1. Das Eisenbahnvermögen (829). — 2. Anleihefähigkeit (830). — 3. Die selbständige Wirtschaftsrechnung (831). — 4. Die selbständige Wirtschaftsführung (834). — 5. Rechnungsausgleich; Überschüsse und Fehlbeträge (840). — 6. Leistungsabgeltung; öffentliche Abgaben (814). — 7. Wirtschafts- und Rechnungsprüfung (846). — Anhang: Die politische Seite der Autonomie (847). — Schlußbetrachtung (849).

Der Badische Bahnhof in Basel (Basel DRB). Von Albert Kuntzemüller 551

Bahnbauten (Eisenbahn-Vorarbeiten) in Afrika. Von Ernst Weiß . . 49

Beamtenunfallfürsorge, Unfallversicherung und Reichsbahn. Von Dr. Duerdoth 247, 405

Deutsches Reich. Aktenstücke zur Vorgeschichte der Reichsbahn. Von Dr. Kittel 855

— Der Badische Bahnhof in Basel (Basel DRB). Von Dr. Albert Kuntzemüller 551

— Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft. Von Dr. Spiess 1, 169

— Die Österreichische Südbahn. Von Dr. Karl Feiler 929

— Der Plan eines „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen", das Ende des preußisch-sächsischen Eisenbahnkriegs. Von Dr. Kittel 537

— Unfallversicherung, Beamtenunfallfürsorge und Reichsbahn. Von Dr. Duerdoth 247, 405

— Die Verstaatlichung von Privatbahnen in der Ostmark. Von Dr. Sauter 399

Seite

Deutsches Reich. Zum Gedächtnis von Dr.-Ing. e. h. Carl Friedrich von Siemens. Von Dr. Stieler 529

— Zur Frage der Gefährdungshaftung. Von Dr. Kittel 461

— Zur Frage des Tarifzwangs (EVO. § 6). Von Dr. Weirauch 1071

— Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts. Von Dr. W. Böttger 1063

Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft. Von Dr. Spiess . . 1, 169

Erstes Kapitel. Theoretische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs (1). — I. Grundbegriff (1). — II. Die Möglichkeiten volkswirtschaftlicher Behandlung des Eisenbahngütertarifs im allgemeinen (19). — III. Die beiden organisatorischen Möglichkeiten des Staatsbahngütertarifs im besonderen (25). — IV. Die sachlichen Arbeitsgrundsätze des Eisenbahngütertarifs in der Verfolgung des volkswirtschaftlichen Zieles (29). — V. Der Eisenbahngütertarif im Vergleich mit den anderen der Staatsführung auf dem Verkehrsgebiet zur Verfügung stehenden volkswirtschaftlichen Verwaltungsbehelfen und Mitteln (41). — VI. Der Eisenbahngütertarif als Grundlage einer besonderen praktischen Nationalökonomie (43). — Zweites Kapitel. Praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs (169). — I. Die Grundlinien für eine praktische nationale Eisenbahngütertarifökonomie (169). — II. Der Binnentarif (171). — III. Auslandsverkehr (225). — Zusammenstellung der Lehren (243).

Eisenbahn-Vorarbeiten bei Bahnbauten in Afrika. Von Ernst Weiß 49

I. Einleitung (49). — II. Der allgemeine Plan für das Verkehrsnetz (50). — III. Die Bereisung (56). — IV. Das Programm für die allgemeinen Vorarbeiten (65). — V. Allgemeine Vorschriften (72). — VI. Ausführliche Vorarbeiten (83).

Die ersten hundert Jahre der italienischen Eisenbahnen 1839—1939. Von Wernekke 305

Europäische Staatseisenbahnen. Der Autonomiegedanke. Von Dr. Conrad 705

Gefährdungshaftung. Zur Frage der Gefährdungshaftung. Von Dr. Kittel 461

Hundert Jahre niederländische Seeschiffahrt. Von Dr. Overmann 129

Italien. Die ersten hundert Jahre der italienischen Eisenbahnen 1839—1939. Von Wernekke 305

— Die italienischen Staatseisenbahnen unter der Herrschaft des Faschismus. Von Wernekke 995

Kanada. Das Verkehrswesen und seine Probleme. Von W. Paschen . . 87

Marokko. Das Verkehrswesen und die Wirtschaft. Von W. Paschen . . 581

Neugestaltung des Verkehrsrechts. Von Dr. W. Böttger 1063

Niederlande. Hundert Jahre niederländische Seeschiffahrt. Von Dr. Overmann 129

Die Österreichische Südbahn. Von Dr. Karl Feiler 929

I. Vorbemerkungen zum Konzessionsabkommen vom 23. September 1858 (929). — II. Die wechselvolle Entwicklung des Eisenbahnwesens im südlichen Länderraum des Österreichischen Kaisertums bis zum Verkauf der Lombardisch-venetianischen Staatsbahnen (933). — III. Die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens im südlichen Länderraum nach Bildung der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft (943). — IV. Die Gründung der Vereinigten südlichen Staats-, Lombardisch-

Seite

venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahngesellschaft (Südbahn-Gesellschaft) (945). — V. Die Rückwirkungen der Kriegsereignisse der Jahre 1859 und 1866 auf die fernere Gestaltung der neugegründeten Südbahn-Gesellschaft (952). — VI. Der langwierige und schwierige Kampf um die Trennung des Schienennetzes der Südbahn diesseits und jenseits der österreichischen Reichsgrenze (960). — VII. Überraschende Bereinigung der Trennungsfrage durch Abschluß der Basler Konvention zwischen Italien und der Südbahn-Gesellschaft (969). — VIII. Die weiteren Schicksale der rein inländisch gewordenen Südbahn-Gesellschaft (975). — IX. Vergebliche Bemühungen der österreichischen und ungarischen Staatsverwaltung um Verstaatlichung des Südbahnnetzes (978). — X. Der Ausbruch des Weltkrieges vereitelte die Sanierung der Südbahn-Gesellschaft (980). — XI. Die Neuregelung durch den Akkord von Rom nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie (984).

Ostmark. Die Verstaatlichung von Privatbahnen. Von Dr. Sauter . . . 399

Der Plan eines „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen", das Ende des preußisch-sächsischen Eisenbahnkriegs. (Ein Beitrag zur Vorgeschichte der Reichseisenbahnen.) Von Dr. Kittel 537

I. Übersicht (537). — II. Das Streben Badens und Württembergs nach Zusammenschluß und der Plan eines „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen" während des Weltkrieges (541). — Anlage: Entwurf eines Abkommens über eine Finanzgemeinschaft für den Schnellzugverkehr Berlin—München (549).

Privatbahnen. Verstaatlichung in der Ostmark. Von Dr. Sauter . . . 399

Reichsbahn. Aktenstücke zur Vorgeschichte. Von Dr. Kittel 855

von Siemens. Zum Gedächtnis von Dr.-Ing. e. h. Carl Friedrich von Siemens. Von Dr. Stieler 529

Tarifzwang. Zur Frage des Tarifzwangs. Von Dr. Weirauch 1071

Unfallversicherung, Beamtenunfallfürsorge und Reichsbahn. Von Dr. Duerdoth 247, 405

I. Die Entstehung der Fürsorge für die Bediensteten der Eisenbahnen (256). — II. Unfallversicherung und Unfallfürsorge (297). — A. Die Unfallversicherung (405). — B. Die Unfallfürsorge nach dem Reichsunfallfürsorgegesetz und den Landesgesetzen (433). — C. Die Unfallfürsorge nach dem Deutschen Beamtengesetz (436).

Verkehrsfrage, afrikanische auf der Volta-Tagung zu Rom 1938. Von Dr. Remy 365

Verkehrsrecht. Neugestaltung. Von Dr. W. Böttger 1063

Das Verkehrswesen Kanadas und seine Probleme. Von W. Paschen . . 87

Das kanadische Verkehrsproblem (91). — Der Aufbau der kanadischen Eisenbahnen (93). — Die Faktoren des kanadischen Eisenbahnproblems (98). — Die Canadian National Railways (101). — Canadian Pacific Railway und C.N.R. (103). — Die Gleichschaltung der verschiedenen Transportarten (117). — Die Maßnahmen zur Sanierung der Eisenbahnen (124).

Das Verkehrswesen und die Wirtschaft Französisch-Nordafrikas. — Teil I Marokko. Von W. Paschen 581

Allgemeines über Marokko (581). — Das wirtschaftliche Rüstzeug (584). — Wirtschaftlicher Aufbau und Anleihepolitik (593). — Verkehrsverhältnisse bei der Besetzung Marokkos durch Frankreich (596). — Kolonisation und Kraftwagen (601). — Bahnbau (602). — Normalspurbahnen und ihre Betriebsergebnisse (606). — Straßenbau und Kraftverkehr (614). — Kraftverkehr (618). — Wirtschaftskrise und ihre Auswirkung auf den Verkehr (625). — Maßnahmen zur Gleichschaltung des Eisenbahn- und Kraftverkehrs (628).

Seite

Das Verkehrswesen und die Wirtschaft Französisch-Nordafrikas. — Teil II Algerien. Von W. Paschen 1015

Produktion (1028). — Die Eisenbahnen (1032). — Touristenverkehr (1040). — Schiffahrt und Häfen (1042). — Das Straßennetz (1054). — Der Kraftverkehr (1056). — Eisenbahnen und Kraftverkehr (1057). — Luftverkehr (1058).

Die Verstaatlichung von Privatbahnen in der Ostmark. Von Dr. Sauter 399

Volkswirtschaft. Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft. Von Dr. Spiess 1, 169

Vorgeschichte der Reichsbahn. Aktenstücke. Von Dr. Kittel 855

Die Wirtschaft und das Verkehrswesen Französisch-Nordafrikas. — Teil I Marokko. Von W. Paschen 581

Die Wirtschaft und das Verkehrswesen Französisch-Nordafrikas. — Teil II Algerien. Von W. Paschen 1015

Zur Frage der Gefährdungshaftung. Von Dr. Kittel 461

Zur Frage des Tarifzwangs (EVO. § 6). Von Dr. Weirauch 1071

Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts. Von Dr. W. Böttger 1063

Zum Gedächtnis von Dr.-Ing. e. h. Carl Friedrich von Siemens. Von Dr. Stieler 529

B. Kleine Mitteilungen.

Änderung des Reichsautobahn-Gesetzes. Von Dr. Kittel 644

Afrika. Zum Bau der Transsaharabahn. Von Zeißler 469

Frankreich. Der Personenverkehr der französischen Eisenbahnen. Von Kandaouroff 639

Oberster Ausschuß für Eisenbahn- und Kraftverkehr in Spanien. Von Pausin 1082

Der Personenverkehr der französischen Eisenbahnen. Von Kandaouroff 639

Reichsautobahn-Gesetz, Änderung. Von Dr. Kittel 644

Rumänien. Über rumänische Verkehrsprobleme 637

Rußland. Wirtschaft und Verkehr in der Ukraine. Von Dr. Wehde-Textor 895

— Die wirtschaftliche Hauptaufgabe der SSR und die Entwicklungswege des Eisenbahnverkehrs. Von Dr. Wehde-Textor 331

Schweiz. Neue viergleisige Zufahrtslinie Wilerfeld—Bern der Schweizerischen Bundesbahnen. Von Pausin 1081

Slowakische Staatsbahnen. Von Kaune 137

Spanien. Oberster Ausschuß für Eisenbahn- und Kraftverkehr in Spanien. Von Pausin 1082

Transsaharabahnbau. Von Zeißler 469

Seite

Türkei. Die türkischen Staatsbahnen in den Jahren 1938/39 und 1939/40. Von Dieckmann 336
Ukraine. Wirtschaft und Verkehr. Von Dr. Wehde-Textor 895
Verkehrsproblem in Rumänien 637
Wirtschaft und Verkehr in der Ukraine. Von Dr. Wehde-Textor . . . 895
Die wirtschaftliche Hauptaufgabe der SSR. und die Entwicklungswege des Eisenbahnverkehrs. Von Dr. Wehde-Textor 331
Zum Bau der Transsaharabahn. Von Zeißler 469

C. Verzeichnis der Verfasser,

mit deren Namen Abhandlungen und kleine Mitteilungen versehen sind.

Böttger 1063
Conrad 705
Dieckmann 336
Duerdoth 247, 405
Feiler 929
Kandaouroff 639
Kaune 137
Kittel 461, 537, 855
Kuntzemüller 551
Overmann 129
Paschen 87, 581, 1015
Pausin 1081, 1082
Remy 365
Sauter 399
Spiess 1, 169
Stieler 529
Wehde-Textor 331, 895
Weirauch 1071
Weiß 49
Wernekke 305, 995
Zeißler 469

D. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht. Für Klagen von Beamten auf Änderung der Einstufung sowie für Schadenersatzforderungen bei zu niedriger Einstufung steht der Rechtsweg nicht offen.

Begriff der wohlerworbenen Rechte sowie der beamtenrechtlichen Fürsorgepflicht. Urteil des Reichsgerichts vom 5. Juli 1940 341

Haftpflichtrecht. Bedienung von Schranken ist keine Ausübung öffentlicher Gewalt. Urteil des Reichsgerichts vom 14. Juni 1940 343

— Im öffentlichen Dienst stehenden Personen und ihrer Hinterbliebenen, die auf Grund der Unfallversorgungsgesetzgebung einen Anspruch haben, steht kein weiterer Anspruch gegen das Reich zu, insbesondere nicht nach dem Reichshaftpflichtgesetz oder dem österreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetz. Urteil des Reichsgerichts, VIII. Zivilsenats, vom 12. März 1941 474

— Die Deutsche Reichsbahn haftet nicht bei Dienstunfällen nichtbeamteter Gefolgschaftsmitglieder anderer Reichsverwaltungen im Reichsbahnbereich (§ 898 RVO.). Beschluß des Oberlandesgerichts Königsberg vom 16. Januar 1941 1084

Seite

Steuerrecht. Die Deutsche Reichsbahn ist als gewerbliches Unternehmen und damit als Betrieb im Sinne des § 12 (4) 1 a-c UrkStG. anzusehen. Urteil des Reichsfinanzhofs vom 11. Oktober 1940 139

Strafrecht. Die Schranken der Eisenbahnübergänge dienen nicht einseitig dem Eisenbahnverkehr, sondern ebensosehr dem Straßenverkehr. Sie müssen daher so rechtzeitig geschlossen werden, daß sich der Straßenverkehr danach einrichten kann. Urteil des 1. Strafsenats des Reichsgerichts vom 5. November 1940 479

Wegerecht. Duldung des allgemeinen Verkehrs genügt nicht zur Feststellung der Öffentlichkeit eines Weges. Umwandlung eines Privatweges in einen öffentlichen. Zuständigkeit des Polizeipräsidenten bei reinen Inanspruchnahmeverfügungen. Urteil des Reichsverwaltungsgerichts, Dritter Senat, vom 29. Mai 1941 646

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen und Verfügungen aus „Die Reichsbahn“ 141. 346. 482. 666. 906. 1087

— Reichsautobahngesetz vom 29. Mai 1941 671

— Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 674

Spanien. Gesetz betreffend die Regelung des Eisenbahnwesens und des Kraftverkehrs vom 24. Januar 1941 (Spanischer Staatsanzeiger Nr. 28 vom 28. Januar 1941, S. 634—643) 486

E. Bücherschau.

Albrecht, Rudolf. Lichtbogenschweißung. Herstellung, Konstruktion und Berechnung von Schweißverbindungen. (Ernst) 157

Avieny, Wilhelm. Strukturwandlungen der Weltmetallwirtschaft. (Lindermayer) 1098

Baumbach, Dr. Adolf. Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen und Einführungsverordnungen für Ostmark und Sudetenland ohne Seerecht. (Genest) 691

Biermann, Dr. Franz. Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden. (Fickel) 916

Brösicke, Major der Schutzpolizei. Straßenverkehrsvorschriften. (Booß) 690

Bruns, Viktor. Der britische Wirtschaftskrieg und das geltende Seekriegsrecht. (Kittel) 154

Bürklin, A., Dipl.-Ing. Berechnung von Mastgründungen. (Ernst) . . 354

Chrobaczek, Leo. Die Buchführungs- und Bilanzvorschriften bei Klein- und Privateisenbahnen. (Schaffer) 503

Seite

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1940. (Kittel) 160

Deutscher Verkehrs-Kalender 1941. (Kittel) 354

Dittus-Willert. Die baupolizeiliche Behandlung von öffentlichen Bauten. (Güldenpenning) 688

Ebhardt, Bodo. Der Seedienst Ostpreußens im Zeitgeschehen. (Büttner) 153

Elsner's Taschenjahrbuch für den nichttechnischen Eisenbahndienst. (Genest) 351

v. Emperger-Rinagl. Die Beweglichkeit der Bewehrung im Beton und der Haftwiderstand. (Ernst) 515

Ewald, Dr.-Ing., Kurt. 20000 Schriftquellen zur Eisenbahnkunde. (Sperber) 693

Fernsprechtarife der Welt und ihre Grundlagen. (Dobmaier) . 509

Finger, Dr. Hans-Joachim. Eisenbahngesetze. Reichshaftpflichtgesetz, Sachschadenhaftpflichtgesetz, Kreuzungsgesetz, Eisenbahnverkehrsordnung, Reichsbahngesetz, Internationale Übereinkommen und sonstige eisenbahnrechtliche Bestimmungen. (Genest) 1091

Friebe, Dr. jur. Kurt. Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) vom 8. September 1938. (Spiess) 685

Gehrts, Dr. August. Der Fernsehdienst der Deutschen Reichspost. (Dobmaier) 506

Guarneri, Dr. Felice. Autarkie und Außenhandel. (Wiedenfeld) 913

Gülde-Schmidt-Rost. Die Kraftfahrzeugpflichtversicherung. Gesetz 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. (Booss) 150

Handbuch des Beamtenrechts. (Theobald) 505

Handbuch für das Eisenhüttenlaboratorium. (Kühnel) 918

Handbuch für Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter. Band 1: Der Kessel und seine Ausrüstung. (Witte) 154

Heeckt, Dr. Hugo. Wandlungen der Wettbewerbsverhältnisse in der Ostseeschiffahrt. (Langguth) 917

Hilfshefte für das dienstliche Fortbildungswesen bei der Deutschen Reichsbahn. (Kümmell) 918

Jonas-Pohle. Die Zivilprozeßordnung. Neudruckbogen Dezember 1940, enthaltend „Die Lohnpfändungsverordnung vom 30. Oktober 1940". (Genest) 351

Karig, Julius. Hilfstafeln zum Berechnen von Straßenbrücken der Klasse I A für die Verkehrslast nach DIN 1272. (Kollmar) 1097

Kayser, Georg. Die baupolizeilichen Vorschriften des Deutschen Reiches und Preußens. (Genest) 916

Kiefersauer, Dr. Fritz. Kriegsnotrecht für Miet- und Pachtverhältnisse. (Genest) 915

Seite

Kleinlogel, Adolf, Prof. Dr.-Ing. habil. Einflüsse auf Beton. Die chemischen, mechanischen und sonstigen Einwirkungen auf Beton, sowie die Beeinflussung der zugehörigen Eigenschaften. (Ernst) . . . 694

Kleinlogel, Adolf, Prof. Dr.-Ing. habil. Winterarbeiten im Beton- und Eisenbetonbau. (Ernst) 695

Kluček, Dr. C. Das Prinzip der fortgeleiteten Verformung als Weg zur Ausschaltung der Unbekannten aus dem Formänderungsverfahren. (Ernst) 516

Kommerell, Dr.-Ing. Otto. Statische Berechnung von Tunnelmauerwerk. Grundlagen und Anwendung auf die wichtigsten Belastungsfälle. (Kuhnke) 352

Krieger-Hefermehl. Behandlung des feindlichen Vermögens. (Schlütter) 152

Kriegspreise und Gewinnabführung. Kommentar zu § 22 KWVO. und sämtlichen Durchführungsbestimmungen nebst den Erlassen des Reichskommissars für die Preisbildung. (Genest) 1094

Kuntzemüller, Albert. Die badischen Eisenbahnen 1840 bis 1940. (Bachert) 349

Kurzkommentator zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz, Verschollenheitsgesetz, Schiffsrechtegesetz, Ehegesetz, Testamentsgesetz und anderen einschlägigen Vorschriften. (Genest) 1093

Leon, Dr. Gh. N. Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten der rumänischen Volkswirtschaft. (Spiess) 1095

Macchia, Dr. Oswaldo. Der Phosphatrostschutz. (Luther) 159

Nachtrag zum Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas (früher Dr. Kochs Stationsverzeichnis). 52 Auflage. (Genest) 159

Neesen, Prof. Dr.-Ing. Gestaltung und Wirtschaftlichkeit der Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge. (Wiens) 513

Neumann, Dr. Siegfried. Das Grunderwerbssteuergesetz vom 29. März 1940 mit einschlägigen Nebenbestimmungen. (Genest) 692

Niederstraßer, Leopold. Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. (Witte) 919

Niederstraßer-Stürzebecher. Fragenheft zum Leitfaden für den Dampflokomotivdienst (Witte) 919

Pahl, Walter. Zollrecht, Teil II. (Genest) 506

Die Reichsdienststrafordnung. (Blüher) 686

Rebinger, Dr. Robert. Reichspolizeirecht. 2. Auflage 1941. (Mayer) . 689

Roß, Dr. Friedrich. Steigende Verkehrsleistungen Ostpreußens. Die Entwicklung des ostpreußischen Verkehrswesens seit der Machtübernahme. (Baumann) 148

Schulz-Kiesow, Dr. Paul. Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung, zugleich ein volkswirtschaftliches Lehrbuch der Eisenbahngütertarifpolitik. (Spiess) 679

Seite

Spieß, Dr. W. Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft. (Wiedenfeld) 912

Stahlbau-Kalender 1941. (Ernst) 517

Tiedemann, Dr. Bruno. Über Bodenuntersuchungen bei Entwurf und Ausführung von Ingenieurbauten. (Kümmell) 511

Tochtermann, W. Dipl.-Ing. Das Maschinenzeichnen mit Einführung in das Konstruieren. (Röbling) 696, 921

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1941. (Genest) . . 693

Vorspannung im Eisenbetonbau. Grundlagen, Ziel, Zweck und Anwendung. (Ernst) 155

Wehe, Dr. Wolfgang. Die Anlagevermögen-Rechnung der Privateisenbahnen. (Schaffer) 501

Wiedenfeld, Dr. Kurt. Deutsche Eisenbahngestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19. Jahrhundert (1815 bis 1914) mit einem Anhang „Friedrich List". (Overmann) 146

Wiederholt, Dr. W. Metallschutz, Band II. Schutz- und Oberflächenbehandlung von Leichtmetallen. (Wentscher) 1097

Ziemer, Herbert. Zollrecht, Teil I. (Genest) 506

Zimmermann-Böddrich. Einführung in die Dinormen. Achte Auflage. (Ernst) 353

Zeitschriften 161, 355, 519, 697, 922, 1098

Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft.

Von

Diplomkaufmann Dr. jur W. Spiess, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium.

Erstes Kapitel.

Theoretische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs.

I.

Grundbegriff.

A. Betriebswissenschaftlicher Ausgangspunkt — Volkswirtschaftlicher Einschlag.

Der Eisenbahngütertarif ist ein Preisangebot für Güterbeförderungen auf einer Eisenbahn.

Das einzelne Preisangebot, d. h. die Bereitschaftserklärung eines Volksgenossen oder sonstigen Wirtschaftssubjektes, gegen bestimmten Preis eine bestimmte Leistung zu tätigen[1], hat in seinem allgemeinen Wesen noch keine zwingend begründete volkswirtschaftliche Bedeutung. Das Preisangebot ist vielmehr an sich ein betriebs- und privatwirtschaftlicher Begriff und deswegen zunächst in der Betriebswissenschaft zu behandeln. Dies ist der theoretische Grund und die praktisch wirtschaftswissenschaftliche Grundlage für die Arbeit des Verfassers: „Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs" gewesen[2], und die ganzen in ihr gegebenen Darlegungen sind deswegen und insofern Bestandteil auch der nachstehenden Erörterung; sie werden in diesem Sinne im folgenden allgemein und ganz besonders bei der Behandlung des Grundbegriffes vorausgesetzt.

Auch für die Volkswirtschaft können sich zwar aus der Tatsache des Vorliegens eines, seinem Wesen nach betriebswirtschaftlichen Angebots im einzelnen Falle weittragende Folgen ergeben; z. B. kann der Wert einer ganzen Grundbesitzlage im Falle der Steuer-, der Enteignungs- und jeder anderen behördlichen Wertfestsetzung durch die Tatsache des Vorliegens eines einzigen Angebots entscheidend bestimmt werden; und erst recht kann eine Gesamtheit einzelner Preisangebote eigenartige Be-

[1] oder Ware zu liefern, welch letztere Form aber hier nicht interessiert.

[2] s. Archiv für Eisenbahnwesen 1939 S. 265—352.

deutung für die Volkswirtschaft gewinnen, wie letzteres z. B. bei Markt- und Börsenpreisen der Fall ist. Desungeachtet bleibt es aber dabei, daß seinem Grundwesen nach das einzelne Preisangebot keinerlei zwingend begründeten volkswirtschaftlichen Charakter hat, und auch beim Eisenbahngütertarif-Angebot ergeben sich nur aus besonderen Umständen Gesichtspunkte, die zwingend seine auch volkswirtschaftliche Bedeutung und Behandlung ausmachen und erfordern. Solche Gesichtspunkte aber sind bei den folgenden drei Besonderheiten des Eisenbahngütertarif-Angebotes festzustellen: Nämlich bei dem Umstand, daß (B) für dies Angebot die Tarifform gewählt und es damit, gleich jedem Tarif, veröffentlicht werden muß, — daß (C) dies Angebot von der Eisenbahn ausgeht, — und daß (D) es auf die Beförderung eigens von Gütern abgestellt ist. Alle diese drei den Eisenbahngütertarif von anderen gewöhnlichen Preisangeboten abhebenden Tatbestände sind ihrer Wesensart nach nicht nur privat-, sondern auch volkswirtschaftlich, und deswegen auch grundbegrifflich nicht nur betriebswissenschaftlicher, sondern auch volkswirtschaftlicher Prüfung zu unterwerfen. Dies wird im Folgenden bezüglich aller drei Umstände einzeln darzulegen, grundbegrifflich aber schon jetzt zu bemerken sein als

Lehrsatz 1: Der Eisenbahngütertarif ist ein Preisangebot für Güterbeförderung auf einer Eisenbahn und als Preisangebot zunächst in der Betriebswissenschaft zu behandeln. Die ihm notwendigen besonderen Eigenschaften aber: daß dies Angebot als Tarif veröffentlicht werden muß, daß es von der Eisenbahn ausgeht, und daß es auf die Beförderung eigens von Gütern abgestellt ist, sind auch volkswirtschaftlicher Natur und machen deshalb seine wissenschaftliche Behandlung auch im Rahmen der Volkswirtschaft notwendig.

B. Der volkswirtschaftliche Charakter des Begriffes: Tarif.

Was die erste der angeführten drei engeren und als begrifflich auch volkswirtschaftlicher Natur erklärten Charakterisierungen des Eisenbahngütertarifs betrifft, so hat der Umstand, daß er ein veröffentlichtes Preisangebot ist, daß also seine Veröffentlichung grundsätzlich notwendig ist, zur zwingenden Folge, daß das Tarifangebot an einen unbestimmten, weiten Personenkreis im Lande gerichtet wird. Die volkswirtschaftlichen Folgen, die aus dieser Tatsache der veröffentlichten Angebotsherausgabe für den Eisenbahngütertarif sich ergeben, sind derselben Art, wie sie hierdurch auch bei allen anderen mit Tarifen

arbeitenden Gewerbebetrieben[1], wenn auch bei diesen in der praktischen Auswirkung im einzelnen Falle meist weniger stark verursacht werden: Derjenige, der in der Tarifform seine Preise veröffentlicht, steht unter dem Zwang, zu den tarifmäßig veröffentlichten Bedingungen, insbesondere Preisen bzw. Frachten, Geschäftsabschlüsse zu machen, und zwar mit allen ihm gegenüber sich meldenden Personen in allen ihm nahegebrachten Fällen zu allen der Tarifveröffentlichung folgenden Zeiten und so lange, bis er durch eventuellen Widerruf den Tarif und damit das Tarifangebot wieder aus der Welt schafft[2].

Umgekehrt steht derjenige, der zu in Tarifform veröffentlichten Preisen seinen Bedarf eindeckt, unter dem Zwang und unter dem Schutz, daß alle zu derselben Bedarfsdeckung gezwungenen Wettbewerber zu den gleichen in der Tarifform veröffentlichten Preisen sich eindecken müssen und daher insoweit bei weiterer gewerblicher u. dgl. Verwendung der tarifmäßig bezogenen Produkte mit Selbstkosten in gleicher Höhe wie er selbst belastet sind[3]. Kraft dieses Umstandes ergeben sich, insoweit als zur Durchführung der Erzeugung Geschäftsabschlüsse auf Grundlage von Tarifen notwendig sind, für jeden einzelnen Gewerbe- bzw. Wirtschaftstreibenden an jedem einzelnen Standort im volkswirtschaftlichen Raum volkswirtschaftlich nicht nur feste, sondern auch gleiche Erzeugungs- bzw. Gewerbe- und Lebensvoraussetzungen.

Allgemeine — d. h. zunächst von dem Eisenbahngütertarif im besonderen absehende — Betrachtung der Tarifangebote lehrt, daß der Umfang, in dem Geschäftsabschlüsse in Tarifform heutigen Tages bei

[1] Man denke an Elektrizitäts-, Gas-, Wasser-, Kehrichtabfuhr-, Schlachthausgebühren u. dgl. Tarife. Vgl. hierzu auch Spiess, Der Eisenbahntarif und seine Beeinflussung durch die konkurrierenden Verkehrsmittel, Stuttgart-Berlin, Kohlhammer 1938, insbes. S. 6 und 7.

[2] Über den Zwangscharakter des Tarifs vom juristischen Standpunkt aus vgl. Spiess, „Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs", Archiv für Eisenbahnwesen 1939 S. 267 Anmerkung 2. — Die dort gemachten Ausführungen gelten heute noch unverändert. Die Behandlung der Rechtstheorie des Eisenbahngütertarifs als solche bleibt einer weiteren Arbeit vorbehalten.

[3] Bewußt ist im Text nicht darauf eingegangen, daß nicht bei allen Tarifarten die Unterschreitung des Tarifpreises durch den Tarifherausgeber verboten, in einzelnen Fällen hier also doch noch eine Bevorzugung durch besondere Preisbegünstigung möglich ist. In einer Rechtsdarstellung dürfte über diesen Sonderfall nicht stillschweigend weggegangen werden. Volkswirtschaftlich aber spielt dieser (übrigens z. B. beim Arbeitslohntarif und beim Eisenbahntarif verbotene und bei Gas-, Wasser-, Elektrizitätsgroßbezügen seinerseits wiederum im Tarife selbst meist festumschriebene) Fall eine so unbedeutende Seltenheitsrolle, daß er für den Gedankengang in der volkswirtschaftlichen begriffsgrundsätzlichen Betrachtung unbeachtet bleiben darf.

der Erzeugung notwendig sind und, infolgedessen die durch die Tarifform bedingte Gleichheit der Erzeugungs- bzw. Selbstkostenbedingungen praktisch in die Waagschale fällt, sehr weit gespannt ist. Denn da auch die Arbeitslöhne heute auf Grund tarifmäßig geregelten Angebots in allen wesentlichen Erzeugungs- und sonstigen Arbeitsgebieten festgelegt sind, und weiter auch die gebiets- und jahreszeitmäßig durch die Syndikate einheitlich festbestimmten und bekanntgegebenen Preise der Brennstoffe u. dgl. den Tarifen, wenn vielleicht auch nicht der rechtlichen Form, so doch der hier in Frage kommenden volkswirtschaftlichen Auswirkung nach gleichzuordnen sind, so ergibt sich aus dem Charakter des Angebots in Tarifform heute für jeden einzelnen beliebigen Unternehmer im Wettbewerb mit allen gleichartigen Gewerbebetrieben eine Bindung auf gleich hohe Selbstkosten pro Bedarfseinheit in Höhe von mehr als 50 % der im Unternehmen überhaupt entstehenden Selbstkosten.

Zur Belegung dieser Verhältniszahl von mindestens 50 % auf Tarifpreisfestsetzung basierter Selbstkosten kann man einzelne Beispiele weitestgehend wählen, wie man will; die Verhältniszahl 50 erweist sich nie als zu hoch gegriffen. Legt man etwa Leistungsbetriebe, wie Verkehrsbetriebe u. dgl., zugrunde, so wird bei ihnen allein der Anteil der Personalkosten, die, wie gesagt, tarifvertragsmäßig gebunden sind, schon über 50 % ausmachen, die angeführte Zahl also rechtfertigen. Aber auch in allen Veredelungsbetrieben, von der primitivsten Erzgewinnungs- oder Aufbereitungsstelle hinauf bis zur ausgesuchtesten Textilverfeinerungsfabrik, beträgt die Quote an Arbeitslohn — gesunde Kapitalbasis vorausgesetzt — über 50 % von den Selbstkosten des Unternehmens. Bei allen anderen Fabrikationsunternehmungen werden, wenn nicht aus den tarifmäßig gebundenen Personalkosten allein, so doch aus Personalkosten + Gas- + Elektrizitäts- u. dgl. Kosten (+ äußerstenfalls Brennstoffkosten) immer mehr als 50 % der Kosten als tarifmäßig (oder äußerstenfalls tarifanalog) gebunden sich ergeben[1].

[1] Selbst bei den privaten Haushaltswirtschaften wird trotz der hier überragenden Höhe der Wohnungs-, Kleidungs- und Nahrungsausgaben der Anteil der auf Grund Tarifangebots abgeschlossenen Bezüge noch mehr als 10 % betragen. Denn auch in jedem Haushalte werden auf Grund tarifmäßigen Angebotes mindestens die Ausgaben für Gas-, Elektrizitäts-, Wasser-, Kommunal- (Schornsteinfeger-, Straßenreinigungs- u. dgl. m.) Gebühren, Heizungskosten und schließlich sozusagen alle Verkehrsausgaben geleistet. — Doch sei dies nur nebenbei bemerkt. Das privatwirtschaftliche Leben wird hier in der nur dem Eisenbahn g ü t e r tarif gewidmeten Arbeit grundsätzlich nicht mit berücksichtigt. Eine Untersuchung des Eisenbahn p e r s o n e n tarifs würde freilich nicht an näherem Eingehen auch auf seine Verhältnisse vorbeigehen dürfen.

Zum selben Ergebnis kommt man auch, wenn man sich an die bekannte, schon vor Jahren errechnete Zahl erinnert, daß bereits zur damaligen, in der Planmäßigkeit ihres Wirtschaftslebens gegen heute viel geringer fortgeschrittenen Zeit über 90 % der deutschen Handelsumsätze nicht auf Grund freier Marktpreisbildung, sondern auf Grund amtlich oder syndikatsmäßig (bzw. dem analog) festgelegter Preise sich vollzogen. Da die amtlichen oder syndikatsmäßigen Preise zum weitaus größten Teile tarifarischen bzw. tarifanalogen Formalcharakter haben, so erweist die Folgerung aus jener, heute schon wieder weit überholten Verhältniszahl, daß in allen Betrieben die Form des Tarifangebots den Selbstkosten[1]-Umsätzen in weit mehr als 50 % aller Fälle und Summen als Grundlage und Preisform gedient haben muß.

Damit erweist aber schon die allgemeine Betrachtung, daß die Form des Tarifangebots als solche von erheblichster volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Denn während der Unternehmer, soweit er seinen Bedarf mit Abschlüssen auf Grund Einzel-Preisangebotes einzudecken vermag, schon beim Einkauf durch persönliche größere oder geringere Geschicklichkeit auf die Höhe seiner Selbstkosten Einfluß nehmen und im Wettbewerb mit den anderen in der gleichen Branche Tätigen Vorsprung gewinnen oder verlieren kann, ist dem industriellen Unternehmer diese Möglichkeit nicht gegeben, soweit Rohstoffeindeckung und Selbstkostenaufwand auf Grund von Tarifangeboten erfolgen. Soweit der Einzelunternehmer zu tarifarischer (Lieferung und) Leistungsabnahme gezwungen ist, ist also seine volkswirtschaftliche Stellung eine grundsätzlich andere, als soweit seine Bedarfsdeckung (oder Leistung) auf Grund von Geschäften mit individuell freier Preisbildung erfolgt.

Dies in Verbindung mit der oben festgestellten Tatsache, daß die Kalkulation der Industrie heute in Höhe von über 50 % der Gesamtkosten der volkswirtschaftlichen Produktion auf gleichen Betrag pro verwandter Einheit kraft der allen Interessenten gleichmäßig gebotenen festen Tarifpreisstellung festgelegt ist, hat für die Volkswirtschaft eine derartige Bedeutung, daß in Hinblick hierauf die staatliche Führung in keinem einzigen Fall ernsthafter Preisstellung in Tarifform gleichgültig bleiben kann. Die Stellungnahme des Staates kann freilich je nach der unterschiedlichen Bedeutung der einzelnen für die Tariflieferungen in Frage kommenden Objekte (Unterschiede etwa zwischen Monopolgut und auch anderweit beziehbarem Gut u. dgl. m.) sehr verschiedenartig sein: im einen Fall wird sie sich vielleicht auf Beobachtung beschränken, in anderen Verhältnissen kontrollierende oder statuierende Natur annehmen, schließlich aber sogar zu Reglementierung und staatlicher

[1] Wie in allen anderen Umsätzen.

Organisierung ausgebaut werden müssen. Die Entscheidung hierüber wird bei jedem einzelnen Tarifangebot — wie gesagt — von der jeweiligen wirtschaftlichen Bedeutung, und damit nicht nur von der zahlenmäßigen Größe, sondern auch von der größeren oder geringeren Lebenswichtigkeit und Ersetzlichkeit bzw. Unersetzlichkeit der dabei im Spiele stehenden Güter, Gewerbe und Gebiete abhängen. Beim Eisenbahngütertarif aber wird das volkswirtschaftliche Interesse im Hinblick auf alle vorstehend angedeuteten Gesichtspunkte ganz besonders bedeutsam sein. — Und damit ergibt sich der

Lehrsatz 2: Der Eisenbahngütertarif ist schon zufolge seines Charakters als Tarif und der damit gegenüber der Öffentlichkeit und allen einzelnen Volksgenossen bestehenden Verbindlichkeit von solcher volkswirtschaftlichen Bedeutung, daß jeder Staat ihm gegenüber zu politischer und verwaltungsmäßiger Überwachung seiner Recht- und Ordnungsmäßigkeit in Entstehung und Anwendung gezwungen ist.

C. Der volkswirtschaftliche Charakter kraft Universalität und Maßbedeutung.

Abgesehen von den unter B behandelten allgemeinen volkswirtschaftlichen Eigenschaften der tarifarischen Angebotsform übt der Eisenbahngütertarif aber auch auf die Verkehrswirtschaft im besonderen Einwirkungen allgemeiner wirtschaftlicher Natur aus.

In der Breite seiner verkehrswirtschaftlichen Auswirkung geht nämlich der Eisenbahngütertarif über den Bereich, wie er sich aus seiner tatsächlichen privatwirtschaftlichen Anwendung für die eigenen Geschäftsabschlüsse ergibt, hinaus, und umfaßt er die ganze Volkswirtschaft, so weit wie diese auch nur der (bloßen) Möglichkeit der Beeinflussung durch die Eisenbahn als Verkehrsmittel untersteht; dies aber bedeutet: der Eisenbahngütertarif hat Wirksamkeit nicht nur für Bahnunternehmer und Bahnverfrachter, sondern für das ganze Güterverkehrsgebiet einer Volkswirtschaft in ihrem totalen hundertprozentigen Umfange. — Das Gesagte erläutert sich ohne weiteres aus dem folgenden:

1. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsanstalten hat die Eisenbahn als Verkehrsmittel in den modernen zivilisierten Volkswirtschaftsgebieten universalen Charakter[1]. Dieser Ausdruck soll besagen, daß

[1] Vgl. die ausführlichere Darstellung bei Spiess, „Die Reichsbahn im Verkehrssystem", in „Raumforschung und Raumordnung", Monatsschrift der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung. Kurt Vowinckel, Heidelberg/Berlin, III. Jahrgang, 1939, S. 189.

alle in dem Gebiet der betreffenden Volkswirtschaft notwendig werdenden Transporte notfalls allein und ausschließlich mit dem Verkehrsmittel der Eisenbahn bewerkstelligt werden können. Solche hundertprozentige und ausschließliche Lösung der in der Volkswirtschaft sich ergebenden Verkehrsaufgaben ist der modernen Eisenbahn möglich, weil sie

a) auf Grund ihres Ausbauzustandes sämtliche menschliche Wohn- bzw. Siedlungsstellen miteinander verbindet, und zwar entweder räumlich vollkommen unmittelbar oder doch wenigstens bis auf solche räumliche Nähe, daß der zur Überwindung an den Enden noch verbleibende Raum[1] schon durch eigene normale Menschen- oder sonstige organisch-natürliche Kraft (Fußgängermarsch, Trägerleistung, Fahrrad, Tierfuhrwerk) in verhältnismäßig unerheblichem Zeit- und Kraftaufwand überwunden werden kann, — und weil sie

b) auf Grund ihrer Leistungsfähigkeit die gesamte Menge der in der Volkswirtschaft überhaupt notwendig aufkommenden Transporte notfalls allein bewältigen kann.

Gleiche universale Verkehrskapazität ist keinem der anderen Verkehrsmittel gegeben. Insbesondere auch nicht dem Kraftwagen; denn mit dem letzteren kann zwar — ebenso wie mit der Eisenbahn — a) jeder menschliche Wohn- bzw. Siedelplatz erreicht (vielleicht sogar noch dichter als mit der Eisenbahn erreicht) werden; doch ist so nur die Bewältigung des Raums gewährleistet, nicht aber b) die Bewältigung der Massen des volkswirtschaftlich notwendigen Verkehrs, namentlich nicht, soweit Rohstoffgüter in Frage kommen. Nur die Eisenbahn kann dank vor allem einerseits ihrer Ausstattung mit einer Unzahl verschiedenster Wagen-, Lade- und Leistungstypen, und andererseits ihrer unübertroffenen Sparsamkeit in Ausnutzung des jeweils zur Verfügung stehenden Verkehrsspielraums an Gefäßen, an Kraft und an Straße (Bahn) die in zivilisierten Volkswirtschaften verkehrsnotwendig umgeschlagenen Güter auf alle Verkehrsbeziehungsweiten und in allen Verkehrsbeziehungsmengen und -verhältnissen für sich allein notfalls bewältigen[2].

[1] In Deutschland z. B. stets weniger als 15 km Abstand.

[2] Selbst ihr wird dies unter besonders erschwerten Verhältnissen (überstrenge Winter u. dgl.) schwer. Indessen hat sie bisher praktisch alle ihr in diesem Sinne jemals gestellten Aufgaben stets erfüllt. (Fälle der Kriegswirtschaften scheiden aus der rein volkswirtschaftlichen Betrachtung aus.) Den besten praktischen Beweis umgekehrt für das nicht bestehende entsprechende Vermögen des Kraftwagens bildet die Tatsache, daß, als 1936 die Deutsche Reichsbahn im Zuge des damaligen Eisenbahn/Kraftwagen-Ausgleichs ihren gesamten Bestand von etwa 600 Binnenausnahmetarifen ohne Vorbehalt dem Kraftwagen zu gleichmäßiger Einführung bei entsprechender Auswahl und Verlangen anheimstellte, der Kraftwagen von diesen 600 Tarifen nicht einmal ein volles

Ebensowenig wie dem Kraftwagen kann der Schiffahrt Charakter als Universalverkehrsmittel zuerkannt werden. Wenn hier auch keinerlei Schranken für die Leistungskapazität (oben b) bezüglich Art und Fassungsvermögens der Verkehrsgüter im einzelnen Falle bestehen, so ergeben sich die Beschränkungen doch in Hinblick auf den völkischen Raum (oben a), über den die Beförderung erfolgen soll: Das Schiff kann nicht, wie Eisenbahn und Kraftwagen, das eigene Gefährt an jeden einzelnen bedeutenderen Wohn- und Siedelplatz bis in greifbare Nähe heranbringen, sondern selbst in einem mit so reichem Fluß- und Kanalsystem ausgestatteten Wirtschaftsgebiete wie Deutschland gibt es noch viele und sehr bedeutende Wohn- und Siedelstätten, die vom nächsten Wasserumschlagplatz mehr als 100 km abgelegen sind, und bei denen es deswegen zum An- und Abtransport des Wassergutes noch eines zweiten Verkehrsmittels — Eisenbahn oder Kraftwagen — bedarf. Die Wasserstraßen und die Schiffahrt können also nicht — gleich der Eisenbahn — die volkswirtschaftliche Verkehrsaufgabe total und allein erfüllen, und deswegen mangelt ihnen der verkehrswirtschaftliche Universalcharakter. Dieser steht allein der Eisenbahn zu, was auszusprechen ist im

Lehrsatz 3: Die Eisenbahn ist das volkswirtschaftliche Universalverkehrsmittel, von dem alle in ihrem Verkehrsgebiete als notwendig auftretenden Verkehrsaufgaben (mindestens im Notfalle) wahrgenommen werden können.

2. Die Feststellung des Lehrsatzes 3 hat für den Eisenbahngütertarif unmittelbar methodische Folgen, die angesichts ihrer bedeutsamen wirtschaftlichen Auswirkungen schon hier herausgestellt werden müssen:

Da die Eisenbahn das volkswirtschaftliche Universalverkehrsmittel ist, muß auch ihr Tarif universalen Charakter besitzen. Dies bedingt, daß der Eisenbahngütertarif für alle in dem Gebiete der betreffenden Volkswirtschaft in Frage kommenden Transportentfernungen und für alle in dem Volkswirtschaftsgebiet, auch nur möglicherweise, zur Versendung kommenden Güter Preissätze enthalten muß. Auch müssen alle diese Sätze für alle diese möglichen verschiedenen Entfernungen und

Hundert seinerseits in Anspruch nahm; und dies zwar, weil bei der überwiegenden Zahl der Ausnahmetarife in erster Linie die billigen Massengüter und -sendungen, wie Düngemittel, Steine, sonstige Wegebaustoffe, vielerlei Rohholztransporte, Kesselwagengut, vor allem aber Erze und Kohlen in Frage kamen und diese den Kraftwagen angesichts der Leistungsgrenzen seines Fassungsvermögens und der Beförderungsmöglichkeiten (Aufnahmefähigkeit der Straßen, Transporteigenarten u. dgl.) nicht interessierten. Da bei der Reichsbahn zu Ausnahmetarifen etwa zwei Drittel der Güter (rohestens gerechnet) reisen, wurden also damals mehr als die Hälfte der (massenhaftigsten und wichtigsten) Reichsbahntransporte von dem Kraftwagen selbst als außerhalb seines Interessengebietes stehend angesehen.

für alle die möglichen verschiedenen Güter, zumal der Eisenbahntarif räumlich und sachlich universal sein und wirken soll, auf einen einheitlichen systematischen Sinn gebracht, d. h. nach einheitlicher Methode aufgebaut und dargestellt sein. Denn andernfalls würden kraft der universalen Geltung und Wirkung des Tarifes sich Preiswidersprüche, Überschneidungen und sonstige Unrichtigkeiten in unermeßlichem Maße ergeben und nicht nur Schaden, sondern Sinnlosigkeit in die Verkehrs- und Volkswirtschaft hineingetragen werden. In dem Aufbau des Tarifes können deshalb zum mindesten nicht einander widersprechende oder sich ausschließende Sätze erscheinen. Es werden also z. B. über längere Entfernungen nicht billigere Preise gerechnet werden können als für dasselbe Gut über kürzere Entfernungen[1] u. dgl. mehr. Als Folge der Universalität des Tarifes drängt sich eine gewisse Harmonie unausweichlich auf, und es ergibt sich die Feststellung: Dank der Universalität des Eisenbahngütertarifs und seines damit gegebenen besonderen volkswirtschaftlichen Wesens muß der Aufbau des Tarifs in tarifmethodisch begründeten, weil nur dann in ihrer volkswirtschaftlichen Auswirkung rechtfertigbaren Regelsätzen erfolgen. Einheitlichkeit der Systematik ergibt sich hieraus als notwendige Folge für die Darstellung. Für die volkswirtschaftliche Behandlung aber folgt daraus die Notwendigkeit, alle Einzelgesichtspunkte, selbst wenn sie sich für ihr sachliches oder örtliches Gebiet noch so berechtigt und noch so berücksichtigenswert darstellen, zurückzustellen hinter der begrifflich und deswegen gesamtvolkswirtschaftlich unausweichlichen Ausnahmslosigkeit des Regeltarifs. Der Regeltarif kennt gegenüber seiner Methode keine Ausnahmen. — Dies zunächst nur aus der Form geborene, damit aber sachlich größte Bedeutung in sich tragende Ergebnis bedeutet auch gedanklich einen Höhepunkt: Die universale Natur des Eisenbahntarifs führt in notwendiger Folge für das Gütertarifgebiet zu dem auch sonst unsere Staatsauffassung beherrschenden Leitsatz: Gemeinwirtschaft vor Einzel- und vor Eigenwirtschaft! —

Das Gesagte findet Niederschlag in dem

Lehrsatz 4: Angesichts der universalen Bedeutung der Eisenbahn muß auch der Eisenbahngütertarif einen universalen Charakter, und deswegen eine alle Transportmöglichkeiten erschöpfende und eine ausnahmslos einheitliche Regelbildung aufweisen; — gegenüber deren Normen haben auch die bedeutsamsten speziellen, lokalen und anderen Gesichtspunkte ohne irgend eine Ausnahme zurückzutreten.

[1] Ausnahmetarifbildungen interessieren hier in der grundsätzlichen Betrachtung nicht.

3. Schon zufolge des öffentlichen Bekanntmachungszwangs war der Eisenbahntarif für alle vorkommenden Beförderungsgeschäfte im Lande angeboten (B). Zufolge des universalen Wesens der Eisenbahn wurde er dann auch als zur tatsächlichen Ausführung aller dieser Beförderungsgeschäfte fähig (C 1), und in seiner Preisstellung auch als auf alle diese Transportgeschäfte abgestellt (C 2) erkannt. — Mit diesen drei Feststellungen aber ergibt sich, daß jedes im Gebiete der Volkswirtschaft in Frage kommende Beförderungsgeschäft praktisch unter dem Einflusse dieses Angebotes des Eisenbahntarifs steht; und daraus ergibt sich dann wieder weiter, daß auch jedes andere Beförderungsmittel jedes einzelne seiner Frachtpreisangebote, die es irgendwo irgendwie im Lande macht oder machen will, auf das nun einmal vorliegende Eisenbahntarifangebot einrichten, an ihm abmessen muß. —

Also: Jeder andere Beförderungspreis — mag er nun von der Wasserstraße oder von dem Kraftwagen herkommen, oder sogar nur aus privater eigener Fahrt- (Werk-) Kostenkalkulation errechnet sein — findet sein privat- und verkehrswirtschaftliches Maß am Eisenbahngütertarif. Denn: In jedem Beförderungsfalle liegt der Eisenbahngütertarif zur Abschließung und zur Ausführung bereit, und jedes andere Verkehrsangebot wird daher, wenn es teurer ist als der Eisenbahngütertarif, gegenüber dem Eisenbahntarif und -transport nur durchdringen, wenn die Transportleistung dieses Nichteisenbahn-Verkehrsmittels gegenüber der Eisenbahntarifbeförderung irgendwelche besonderen Überlegenheiten bietet. Ist seine Beförderung gegenüber dem Eisenbahntransport nicht mit besonderen Überlegenheiten ausgestattet, so wird der Transportpreis des anderen Verkehrsmittels, um ernstliche Aussichten zur Annahme zu haben, das Maß des Eisenbahngütertarifs nicht überschreiten dürfen, vielmehr billiger oder allerhöchstens gleich hoch wie der Eisenbahntarif sein müssen[1].

[1] Es war nur die naturgemäße Folgerung aus dieser verkehrswirtschaftlich unvermeidbar gegebenen Tatsache, daß 1936 gelegentlich des deutschen Ausgleiches zwischen Kraftwagen und Eisenbahn (Reichsbahn) der deutsche Eisenbahngütertarif dem Kraftwagenfernverkehrsgewerbe als Grundlage für den Kraftwagentarif gegeben worden ist. Auch wenn dies nicht im Gesetz- bzw. Verordnungs- und administrativen Wege geschehen wäre, wäre die praktische Sachlage doch keine andere gewesen. Nur wäre dann nicht auf Grund der juristischen Basis, sondern auf Grund der objektiv unvermeidlichen verkehrswirtschaftlichen Notwendigkeit derselbe Zustand gegeben gewesen — wie er ja genau so auch schon vor 1936 bestanden hatte: Der Eisenbahngütertarif als das nun einmal vorliegende universale Beförderungsangebot war von jeher Maßzahl für die Preise, die die Fernverkehrstreibenden bzw. das Kraftfernverkehrsgewerbe ihrerseits erhoben haben.

Aus dem so, für die ganze Güterverkehrswirtschaft des Volkes gültig bestehenden (insbesondere auch über die auf der Eisenbahn selbst durchgeführten Transporte hinaus bestimmenden!) Maßvermögen des Eisenbahngütertarifs ergibt sich die grundsätzliche Unmöglichkeit, den Eisenbahngütertarif im Sinne der liberalen Wirtschaftstheorie zu behandeln. Die Wirtschaftsausgleichslehre der liberalen Theorie: Chacun pour soi, Dieu pour nous tous — hat zur gedanklichen Voraussetzung ihrer Schlüssigkeit immer die Preisbildung und Wirtschaftsfürsorge jedes einzelnen nur für sich selbst. So weit die Eisenbahngütertarifbildung aus dem Rahmen einer Preisbildung für die Eisenbahn selbst heraustritt und sich — gewollt oder in dem Zwange der Entwicklung — zu einer allgemeinen Verkehrspreisbildung hinaufsteigert, so weit überschreitet sie die gedanklichen Schranken der liberalen Preistheorie, gerät sie von deren Standpunkte aus ins Grenzenlose. — Schon vom Anfang der liberalen Ära an hatten Erkenntnisse analogen Sinnes bekanntlich sogar die nationalökonomischen Theoretiker, die sich ohne allen Vorbehalt auf den Standpunkt des volkswirtschaftlichen Ausgleichs aller einzeln-subjektiv eingestellten Kräftewirkungen durch „laisser faire" und „laisser aller" stellten, dazu veranlaßt, doch für gewisse unabweisbare Staatshoheitsfunktionen[1] die Notwendigkeit unmittelbarer Staatsinitiative zuzugestehen. In den Bereich solcher unabweisbarer Staatsfunktion fällt nun aber — gleich jeder anderen wirtschaftlichen Maßfunktion im Staate — auch die Maßfunktion des Verkehrspreises.

Damit ergibt sich, daß der Eisenbahntarif — nachdem er zwar nicht nach seinem formellen Aufbau und den bewußten Absichten seiner ursprünglichen Aufsteller (der ersten Bahnen), aber deswegen doch nicht weniger wirklich, aus einem bloßen Eisenbahngüterpreisverzeichnis zu einem allgemeinen Verkehrsentgeltmaß sich entwickelt hat, heute neben seinem betriebswirtschaftlichen Charakter als Preisangebot auch einen eigenen volkswirtschaftlichen Charakter, und zwar denjenigen eines Maßinstrumentes hat.

Der Eisenbahngütertarif wirkt sich also nicht nur allgemein volkswirtschaftlich aus, wie dies unter B und C 1 und 2 abgeleitet und in Lehrbüchern, Aufsätzen und Vorträgen der letzten hundert Jahre unzählige Male abgehandelt worden ist[2], sondern der Eisenbahngütertarif

[1] Die bekannten „Nachtwächter"-Aufgaben.

[2] Darüber, daß hier auch noch besondere Gedanken und v. a. tatsächliche Einschränkungen zu beachten sind, vgl. etwa Spiess, Tarif, eine enzyklopädische Studie, Archiv für Eisenbahnwesen, 1930, S. 1503.

hat neben seiner privatwirtschaftlichen, nur volkswirtschaftlich sich auswirkenden, auch eine eigene volkswirtschaftliche Wesenheit.

Lehrsatz 5: Der Eisenbahngütertarif ist die Maßgröße für alle Preise der Güterbeförderung im Lande, um welche Beförderungsmittel auch immer es sich handeln mag. — Dies zwar nicht kraft ausdrücklicher gesetzlicher Feststellung, wohl aber auf Grund deswegen nicht weniger zwingender wirtschaftlicher Entwicklung.

4. Als Folge aus der Erkenntnis, daß der Reichsbahngütertarif, gewollt oder ungewollt, aber jedenfalls faktisch zur Maßfunktion geworden ist, ergibt sich, daß (wie gegenüber allen anderen unabweisbaren Staats- und ursprünglich volkswirtschaftlichen Funktionen) auch ihm gegenüber eine unmittelbare Pflicht des Staates besteht, durch eigene Regelung für die volkswirtschaftliche Richtigkeit dieser Maßfunktion Sorge zu tragen.

Solche eigene Regelung erweist sich auch praktisch als notwendig, weil selbst der überzeugteste Anhänger der liberalen ökonomischen Schule zugeben muß, daß allein im privatbetriebswirtschaftlichen Preisausgleich des Eisenbahnbeförderungsgeschäftes die volkswirtschaftliche Richtigkeit der Maßfunktion des Eisenbahngütertarifs, insbesondere soweit sie über das Eisenbahngebiet hinausgreift, keinerlei Regulative findet. — Wenn es sich beispielsweise um die Tarifierung eines Gutes handelt, für das (wie etwa Schokolade oder Zigaretten) die Eisenbahn in ihrer Tarifbildung privatwirtschaftlich größte Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit besitzt[1], und das an sich zwar ebenso gut auf der Eisenbahn wie auf dem Kraftwagen reisen, dem aber der Kraftwagen den hier besonders wesentlichen Vorzug der Haus-Haus-Lieferung bieten kann, so würde bei bestehender Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahn im nur liberalen Ausgleich der Kräfte die Fracht für dieses Gut in privatwirtschaftlicher Tarifpreisbildung wahrscheinlich außerordentlich stark nach unten gedrückt werden; denn eine rein betrieblich-egoistisch eingestellte Eisenbahn würde bestrebt sein, durch Billig-

[1] Weil Schokolade und Zigaretten mit keinerlei anderen auf der Eisenbahn zur Versendung kommenden Gütern in Produktionszusammenhang von Halbzeug oder Rohprodukt wirtschaftspolitisch gekoppelt sind und die Eisenbahn dieserhalb und auch wegen anderer Berufungen aus ihren Verfrachterkreisen nicht zu ausgleichenden Rücksichtnahmen bei der Tarifgestaltung für diese Güter gezwungen ist.

keit doch noch wenigstens einen gewissen Anteil am Beförderungsbesitzstand dieses an sich zum Kraftwagen neigenden Gutes sich zu sichern. Vom Standpunkt der volks- und verkehrswirtschaftlichen Maß gewinnung aus aber würde solcher niedriger Ansatz im Tarife wahrscheinlich anzufechten sein[1]. Noch krasser läge der Fall, wenn die im privatwirtschaftlichen Spiel freie Kraft der Eisenbahn etwa angesetzt würde, nicht um den „gerechten"[2] Verkehrspreis zu bilden, sondern um ihn zu verderben. — Wenn z. B. ein vielleicht nur in wenig Verkehrsbeziehungen verkehrendes und von nur wenig Persönlichkeiten zur Aufgabe kommendes, zunächst im Eisenbahntarif nach Wert und sonstiger verkehrspolitischer Würdigung durchaus volkswirtschaftlich entsprechend eingestuftes Gut hundertprozentig zur Beförderung durch ein anderes Verkehrsmittel gewonnen worden wäre und die Eisenbahn keine Hoffnung mehr hätte, es für ihren Besitzstand zurückzugewinnen.... Eine rein betrieblich-egoistisch eingestellte Eisenbahn könnte dann ihren Tarif, in dem das betreffende Gut als Position ja doch naturnotwendig noch weiter figurieren muß, für dieses Gut (zumal sie daran nichts mehr zu gewinnen und zu verlieren hätte) aufs Ungereimteste herabsetzen, lediglich um dem konkurrierenden Verkehrsmittel das Geschäft bzw. die Einnahme zu verderben. Solcher nach den Gesetzen liberaler Preisbildungsfreiheit durchaus logischen, dem verkehrs- und volkswirtschaftlichen Maßinteresse aber direkt widersprechenden Tarifbildung muß der Staat aus seiner allgemeinen Wohlfahrtspflegeverpflichtung heraus durch Einschaltung seines Apparates in den Eisenbahngütertarif entgegentreten.

Dies um so mehr, als sogar auch bei allerseits grundsätzlich volkswirtschaftlicher Ausrichtung Widersprüche in der Tarifbeurteilungsweise, namentlich vom allgemein-volkswirtschaftlichen und vom besonderen verkehrswirtschaftlichen Standpunkte aus, sich ergeben können und die Entscheidung vom Maßgesichtspunkte aus dann grundsätzlich die höchstdenkbare hoheitliche Stellungnahme des Staates bedeutet. — Werden z. B. durch einen von der Eisenbahn herausgebrachten Tarif Leerläufe an Eisenbahnwagenraum, die ohne diese Tarifmaßnahme

[1] Etwa weil mit solcher Tarifbildung ausländische Reiz- und Genußmittel unverhältnismäßig günstiger behandelt und infolgedessen stärker zum Verbrauch angeregt würden, als deutsche Güter, denen volkswirtschaftlich viel pflegenswerteres Interesse zuerkannt werden müßte.

[2] In eine Erkenntnisprüfung des Begriffs „gerechter Preis" (die sehr zeitgemäß wäre) kann hier nicht eingetreten werden. Er wird hier im Sinne der volkswirtschaftlich idealen Resultante gegenüber den Angriffen der verschieden gerichteten Preisansatzkräfte gebraucht.

drohen und zweifellos ein verkehrswirtschaftlicher Verlust wären, abgewandt, so kann diese Tarifbildung nicht nur privatwirtschaftlich sachgemäß, sondern auch verkehrswirtschaftlich in ihrem engeren Ergebnisse unanzweifelbar zu begrüßen sein. Und doch kann die so verkehrswirstchaftlich einwandfrei gefundene Preishöhe derart liegen, daß sie unter dem Gesichtspunkt des Maßcharakters betrachtet, volkswirtschaftlich falsch erscheint[1].

Die Entscheidung der Frage, ob solchem Maßbedenken gegenüber die auf der rein verkehrspolitischen Basis gefundene Preishöhe vertretbar oder aber zu verwerfen, welcher Preis also vom gesamtvolkswirtschaftlichen Standpunkte aus als der „richtige" anzusehen ist, kann zwar je nach der Art des in Frage stehenden Gutes, je nach dem Grad der Abweichung der beiden Preishöhen voneinander u. dgl. m. von Fall zu Fall verschieden sein. Grundsätzlich aber hat der Maßcharakter des Eisenbahngütertarifs das höhere Gepräge, zumal er, ohne auf erst später zu behandelnde Gesichtspunkte vorzugreifen, jedenfalls als das im weitesten Sinne volkswirtschaftliche Element anzusprechen ist. Denn das Maßziel gipfelt darin, den Tarif sachlich darauf abzustellen, daß der gesamte überhaupt im Lande zweckmäßigerweise pflegbare Verkehr allen wirtschaftlich berechtigten Interessen in Produktion und Konsum anteilsmäßig so aufgespalten dargeboten wird, daß für das umlaufende Volksvermögen im Ganzen, nicht aber nur z. B. für den Verkehrssektor allein, und erst recht nicht gar nur für das einzelne Verkehrsmittel (Eisenbahn, Kraftwagen, Schiffahrt) der größtmögliche Nutzeffekt sich ergibt. — Dieser volkswirtschaftliche Maßgesichtspunkt aber wird beim und durch das freie Spiel der privatwirtschaftlichen Unternehmerkräfte in keiner Weise gewahrt. Und da im liberal-theoretischen System alles volkswirtschaftliche Heil grundsätzlich allein auf jene privatwirtschaftliche Preisbildung aufgebaut war, so hatte die Maßfunktion des Tarifes als solche — um es nochmals zu betonen — im liberal-theoretischen System an sich keinerlei Raum, und zur Zeit der Herrschaft dieser Wirtschaftsanschauung hätte sie deswegen, streng genommen, eigentlich von vornherein und zu jeder Zeit vollkommen vernachlässigt werden müssen.

Dementgegen ist in der praktischen Eisenbahntarifgeschichte aber schon sehr früh die Maßbedeutung des Eisenbahntarifs, wenn nicht be-

[1] Etwa weil sie zu einer Einstufung des Gutes im Tarif führt, die gegenüber der Einstufung anderer verwandter oder im Produktionsprozeß vor- oder nachgeordneter Güter widersinnig ist; auch allgemeine volks-, wehr- u. dgl. wirtschaftliche Gründe können die nationalökonomische Unrichtigkeit ergeben.

wußt erkannt, so doch unbewußt empfunden worden. Und gerade dies hat dazu geführt, daß man der Eisenbahntarifpolitik von jeher eine besondere volkswirtschaftliche Bedeutung zugesprochen und im Hinblick auf sie gegenüber den Eisenbahnen zu besonderen volkswirtschaftlich diktierten Maßnahmen sich entschlossen hat, die insbesondere auch über den verkehrspolitischen Rahmen hinausgingen. Welcher Art diese im einzelnen gewesen sind und theoretisch-ökonomisch überhaupt sein können, soll hier bei der nur begrifflichen Klärung noch nicht erörtert, sondern zunächst als Abschluß alles Gesagten nur festgestellt werden, daß neben den oben unter B und C 1—3 behandelten volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten das „Maß gebende" Wesen des Eisenbahngütertarifwesens ein weiterer selbständiger, und von allen angeführten Gesichtspunkten sogar der stärkste ist, der dementsprechend zu ganz besonderer Beachtung bei der volkswirtschaftlichen Behandlung des Eisenbahngütertarifs zwingt. Alsbald schon nach einigermaßen geographisch ebenmäßig erfolgtem Ausbau der Eisenbahnen hatte das Eisenbahngütertarifwesen sich als nach dem liberal-theoretischen Schlüssel volkswirtschaftlich nicht mehr zu meistern erwiesen, und deswegen sind schon fast von Anbeginn der Eisenbahnen an überall besondere, die volkswirtschaftliche Staatsführung einschaltende Maßnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens getroffen worden. Die grundsätzliche Erkenntnis, daß das Eisenbahngütertarifwesen anders als die Preisbildung der liberalen Wirtschaftsform behandelt werden m ü s s e, kam indessen erst sehr allmählich zum klaren Durchbruch; mit ihr dann allerdings auch sehr bald die richtunggebende große Idee, daß der Eisenbahngütertarif dem liberalen Gedanken überhaupt entfremdet, und — wenn schon nicht die ganze Eisenbahn als solche, so doch mindestens — der Gütertarif als die den ganzen Verkehr der Gesellschaft ausmessende Einheit „sozialisiert" werden müsse.

Nicht unterdrückt aber darf zum Schluß dieser Erörterung werden, daß der hier grundsätzlich festgestellte allgemeine Maßwert des Eisenbahngütertarifs — so wichtig dieses Attribut in den beiden heutigen Formen der privatbetrieblichen Preis- und der sozialpolitischen Staatswirtschaft ist — praktische Bedeutung doch nur unter der Voraussetzung der heute in Mittel- und Westeuropa, Amerika und den anderen Kontinenten außer Rußland herrschenden Wirtschaftsformen hat. Wenn der staatsplanwirtschaftliche Gedanke bis zum Kommunismus durchgeführt wird, kommt es zu einem Zurücktreten der Maßeigenschaft des Eisenbahngütertarifs auf dem Verkehrsgebiete in demselben Maße, als

dies bezüglich aller anderen Maße des menschlichen Umsatzes in diesem Falle eintritt. Liegt die Maßbedeutung des Tarifs spezifisch doch nur und gerade darin, daß er über das eigene (Eisenbahn-) Verkehrsunternehmen hinaus[1] als Maß Wirkung hat, und ist diese Bedeutung doch in dem Augenblick, in dem nicht nur das ganze Verkehrs-, sondern sogar das ganze Wirtschaftswesen nur noch ein einziges Unternehmen des Staates darstellt, hinfällig. Nun kann zwar die Entwicklung auch ohne grundsätzlichen Kommunismus zu einem organisatorischen und wirtschaftlichen Einheitskörper für alle Verkehrsunternehmungen in Staatshand führen. In solchem Falle aber würde die messende Vergleichung des Verkehrspreises ihre Bedeutung noch nicht verlieren, sondern nur ihren hauptsächlichsten Gegenstand verändern: An die Stelle des Maßes vom einen zum anderen Verkehrsmittel würde die Verkehrspreisbedeutung des Tarifs, vom (künftigen Einheits-) Verkehrsunternehmen in den (ja privatwirtschaftlich bleibenden) Kreis all der verschiedenen Benutzer des Verkehrsmittels hinein treten, und hier sogar in gleich starkem Maß wieder an direktem volkswirtschaftlichem Wert gewinnen, wie die verkehrswirtschaftliche Bedeutung (zufolge Ausfalls der gegeneinander abwägbaren Einzelunternehmen) verlöre. Der Unterschied wäre praktisch der, daß nach dem politischen Gesichtspunkte der Tarifpflege die Aufgaben sich damit vereinfachten und vereinheitlichten, hingegen in ihrem wirtschaftlichen Schwergewicht, ob und wie stark die einzelnen privaten Wirtschaftstreibenden belastet werden dürften, nicht veränderten.

Die zuletzt hier gemachten Ausführungen können zusammengefaßt werden in folgendem

Lehrsatz 6: Die Tatsache, daß der Eisenbahngütertarif Maßgröße für alle Güterbeförderungen hat, verpflichtet den Staat, den Eisenbahngütertarif außer bezüglich seiner förmlichen Ordnung und systematischen Gerechtigkeit auch bezüglich seiner volkswirtschaftlich billigen und gerechten Höhe der einzelnen Tarif-Beträge zu überwachen. — Dabei drückt sich die Bedeutung des Eisenbahngütertarifs als Maßgröße zunächst im Verhältnisse der verschiedenen Verkehrsmittel zueinander, sodann aber auch im Verhältnisse zu den sie benutzenden Volksgenossen einzeln und insgesamt aus.

[1] Reichsbahn und private deutsche Bahnen bilden in der Maßwirkung eine Einheit in Deutschland. Der deutsche Eisenbahn-Güter- (und -Personen- usw.) Tarif gilt (da Verbandstarif) sowohl für die Reichsbahn wie für die privaten Bahnen als eigener Tarif.

D. Der volkswirtschaftliche Charakter dank der Bedeutung des Güterverkehrs.

Der Eisenbahn-Personen-[1] und der Eisenbahn-Gütertarif sind ihrem grundsätzlichen Wesen nach zu sehr voneinander verschieden, als daß für sie beide, oder, genauer gesagt[2], für das gesamte Eisenbahntarifwesen eine einheitliche volkswirtschaftliche Betrachtung gegeben werden könnte. Es kann sehr fraglich erscheinen, ob für den Eisenbahnpersonentarif überhaupt noch das volkswirtschaftliche Element als das grundsätzlich beherrschende anerkannt werden kann, oder ob bei ihm nicht der kultur- und sozialpolitische Charakter als die präponderierende Seite für die allgemein staatswissenschaftliche Betrachtung angesehen werden muß. Jedenfalls ist die im Personentarif eigentlich aller Eisenbahnen antreffbare elementare Unterscheidung nach Fahrklassen ihrem Wesen nach zweifellos eine gesellschaftliche bzw. individual-kulturell-willkürliche, und ihr gegenüber dürften selbst die unverkennbarsten weiteren volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte des Eisenbahn-Personentarifs an Bedeutung zurücktreten. Auch spielt nur der Gütertarif der Eisenbahn im volkswirtschaftlichen Erzeugungs- und Verbrauchsprozesse die auf den vorangegangenen Seiten gekennzeichnete unentbehrliche und universale Rolle, während von dem an sich schon weit beschränkteren volkswirtschaftlichen Aufgabengebiete des Personenverkehrs noch der weitaus größte Teil, und v. a. der hochwichtige Meinungsaustausch ggf. auch durch Luftreise oder Kraftwagen oder überhaupt ohne (durch die Eisenbahn vermitteltes) persönliches Reisen, mittels anderer Verständigungsmittel, insbesondere des Brief-, Telegraf- und Telefonverkehrs, volkswirtschaftlich befriedigend erledigt werden kann. Dementsprechend sind alle bisher abgeleiteten allgemein-volkswirtschaftlichen Schlüsse und Sätze in ihrer Eigenart und Prägung nur für den Eisenbahngüterverkehr gültig, und deswegen wird auch in der ganzen folgenden Abhandlung die Betrachtung allein auf den Eisenbahngüterverkehr bzw. -tarif beschränkt weitergeführt.

[1] Die heute in Deutschland praktische Teilung zwischen dem „Deutschen Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif" und dem „Deutschen Eisenbahn- Gütertarif" hat mit der im Text verwendeten begriffstheoretischen Gegenüberstellung selbstverständlich nichts zu tun. Der Gepäck- und vor allem der Expreßguttarif stehen für den volkswirtschaftlichen Betrachter dem Gütertarif nahe, während sie von dem Personentarif sich volkswirtschaftlich grundsätzlich abtrennen. Die Gründe für die Verschiedenartigkeit ergeben sich aus dem im Texte weiter Entwickelten.

[2] Es kommen daneben auch noch andere weitere, aber weniger bedeutende Tarifarten, z. B. der Eisenbahntiertarif, in Betracht.

Auch in dieser Beschränkung noch bleibt der Eisenbahngütertarif allein von wesentlichster Bedeutung für die Volkswirtschaft. Denn wenn oben (B) allgemein ausgeführt werden konnte, daß in der modernen Volkswirtschaft mehr als 50 % ihrer gesamten volkswirtschaftlichen Selbstkostenumsätze der Form des Tarifangebots unterliegen, so wird hier, anders beleuchtet, gesagt werden können, daß, auf den gesamten volkwirtschaftlichen Umsatz berechnet, 5 % aller Selbstkostenumsätze allein auf den Güterverkehr entfallen und damit also ein Zwanzigstel der gesamten deutschen Produktionsausgaben durch den Eisenbahngütertarif maßmäßig bestimmt werden. Zur Belegung dieser Zahl von 5 % als durch den Gütertarif regulierter Selbstkosten dient folgender Ansatz:

Der Produktionswert bzw. die Produktionskosten der Industrie und des Handwerks betrugen im Jahre 1937 in Deutschland rd. 80 Mia RM, die der Landwirtschaft rd. 13 Mia RM, zusammen rd. 93 Mia RM. Demgegenüber erforderte der Binnenverkehr der deutschen Volkswirtschaft 1937 ungefähr folgende Aufwendungen:

Im gewerblichen Umsatz:

Bei	Reichsbahn	4,4	Mia RM
„	Privaten Bahnen	0,2	„ „
„	Straßenbahnen	0,5	„ „
„	Binnenschiffahrt	0,18	„ „
„	Luftverkehr	0,03	„ „
„	Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband	0,19	„ „
„	Sonstigem Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen	0,07	„ „
„	Kraftpost	0,05	„ „
„	Kommunalem Linienkraftverkehr	0,11	„ „
„	Gelegenheitsverkehr	0,14	„ „
	Zusammen:	5,87	Mia RM.

Im privaten Sektor, d. h. im gesamten p r i v a t e n Kraftverkehr und in den Hilfsgewerben Spedition, Lagerei usw., dürfte der Gesamtaufwand der deutschen Volkswirtschaft (o h n e Seeschiffahrt) für den privaten Güter- und den privaten Personenkraftverkehr je 2 Mia RM nach überschläglicher Schätzung betragen haben, so daß man auf eine Gesamtaufwandssumme von 9,87 Mia RM. kommt. Die 9,87 Mia RM Verkehrsaufwendungen würden mehr als 10 % der gesamten deutschen Produktionskosten (93 Mia) ausmachen. Auf den Güterverkehr allein bezogen, würden von jenen 10 % die Aufwendungen des Personenverkehrs und seiner Hilfsgewerbe abzuziehen sein. Wenn man in diesem Sinne eine Reduktion des Prozentualansatzes von 10 % auf 5 % vornimmt, so ist damit zweifellos mehr gekürzt, als streng genommen nach dem wirtschaftlichen Wertverhältnis zwischen Güterfrachtausgaben einerseits und Personenverkehr und Hilfsgewerbespesen andererseits abgesetzt zu werden brauchte. —

Die beim Eisenbahngütertarif auf dem Spiele stehenden Beträge sind also außerordentlich. Und doch wird, wie früher schon in der betriebswirtschaftlichen Darstellung, auch weiter unten im praktischen Teile wieder betont werden können, daß bei der volkswirtschaftlichen Auswirkung der Frachtbeträge noch gar nicht erst deren absolute Höhe, sondern häufig allein schon ihre proportionale Höhe, d. h. der bloße Unterschied entscheidend ist, der zwischen der Belastung am Erzeugungs- bzw. Verbrauchsorte gegenüber derjenigen an einem anderen in Wettbewerb stehenden Erzeugungs- bzw. Verbrauchsorte besteht. Diese Unterschiedsbeträge aber können noch unendlich viel kleiner als die absoluten Zahlen und doch ausschlaggebend sein für Stillegungen und Verödungen großer Betriebe und weiter Gebiete. —

In Zusammenfassung auch dieser letzten einleitenden Ausführungen schließen wir die begrifflichen Darlegungen mit dem

Lehrsatz 7: Die begriffsmäßig begründeten Notwendigkeiten zum staatlichen Eingreifen in den Eisenbahngütertarif erweisen sich auch rein zahlenmäßig begründet angesichts der Größe und Wichtigkeit des Güterverkehrs als solchen.

II.

Die Möglichkeiten volkswirtschaftlicher Behandlung des Eisenbahngütertarifs im allgemeinen.

Die gemäß I als notwendig erkannte eigene volkswirtschaftliche Betätigung auf dem Gebiet des Eisenbahngütertarifs kann von dem Staate wahrgenommen werden im Sinne einer bloßen Beobachtung (A), oder im Sinne einer Beaufsichtigung (B) oder schließlich im Sinne einer unmittelbaren eigenen Bearbeitung (C).

A. Die an erster Stelle genannte, bloß beobachtende Tätigkeit gegenüber dem Eisenbahngütertarif beeinflußt diesen direkt noch in keiner Weise; sie dient vielmehr nur, um Material zu sammeln, ob und wie ggf. staatlicherseits auf den Eisenbahngütertarif einzuwirken sein würde. Derartige lediglich beobachtende Tätigkeit wird also im wesentlichen sich auf statistisches und anderes beobachtendes Arbeiten beschränken, ggf. werden dabei auch noch Berichte von den, ihrerseits die Tarife herausgebenden Eisenbahnen angefordert werden, im übrigen aber bleibt die staatliche Haltung, getreu der Natur beobachtenden Wesens, rein rezeptiv und passiv. Würde über die bloß beobachtende Tätigkeit hinaus aktiv vorgegangen werden, so würde damit der Begriff der als „Beobachtung" bezeichneten Arbeitsmöglichkeit verlassen und ein Vorgehen bereits im

Sinne der zweiten oben gekennzeichneten Möglichkeit vorliegen. Es ergibt sich

Lehrsatz 8: Die volkswirtschaftliche Stellungnahme des Staates gegenüber dem Eisenbahngütertarif kann vorbereitet werden durch beobachtende Tätigkeit des Staates, insbesondere durch statistische und dergl. Materialsammlung. — Aktiver Gewinn wird hierdurch allein aber für die Volkswirtschaft noch nicht erzielt.

Im Gegensatz zu dem unter A Gesagten wird bei den beiden weiteren grundsätzlichen Behandlungsformen des Eisenbahngütertarifs im volkswirtschaftlichen Sinne unmittelbare sachliche Auswirkung auf die Eisenbahngütertarifgestaltung erzielt. Dies liegt schon in dem Wesen als Beaufsichtigung und als unmittelbar eigene Behandlung. Immerhin sei es vorab ausdrücklich festgestellt durch den

Lehrsatz 9: Volkswirtschaftlich unmittelbare Einwirkung hat die tarifpolitische Stellungnahme des Staates, wenn sie sich äußert

als staatliche Beaufsichtigung des Gütertarifs der grundsätzlich noch dem privaten Unternehmer überlassenen Eisenbahn

oder

als Wahrnehmung des Eisenbahnbetriebs- und Tarifgeschäftes durch den Staat selbst.

B. Staatliche Beaufsichtigung des Eisenbahngütertarifs bedeutet begriffsnotwendig auch staatliche Genehmigung des Tarifs. Denn es liegt im Wesen der Beaufsichtigung, daß sie, wenn sie Aussetzungen zu machen findet, diese ihrerseits zum Ausdruck zu bringen und Abstellung gerügter Mangelhaftigkeiten zu verlangen hat. Geschieht dies nicht, so ist damit stillschweigend ein Akt der Billigung, d. h. der Genehmigung seitens der Aufsichtsbehörde vollzogen. — Wie das Beaufsichtigungsverfahren im einzelnen Falle sich vollzieht, ist für die hier nur grundsätzliche Betrachtung gleichgültig. Das grundsätzliche Wesen der Beaufsichtigung ist erschöpfend gekennzeichnet mit der Feststellung, daß einerseits zwar die Tarifherausgabearbeit an sich außerhalb des Rahmens aktiver staatlicher Mitwirkung gehalten wird, diese also ausschließlich Sache der die Eisenbahn betreibenden (privaten) Unternehmung bleibt, andererseits aber doch eine aktive Tätigkeit des Staates stattfindet, deren Funktionieren auf allgemeines volkswirtschaftliches Beaufsichtigen sich beschränkt, verwaltungstechnisch also als (bahn-, verkehrs- oder dgl.) polizeilicher Natur sich charakterisiert. Dem letztbezeichneten Wesen entsprechend können mit solcher beaufsichtigenden Tätigkeit des Staates nur die die Wirtschaft aus der Eisenbahngütertarifführung „bedrohenden Gefahren und Störungen von Ruhe, Sicherheit

und Ordnung" abgewehrt, hingegen keinerlei Maßnahmen eigener Initiative im Gütertarifwesen betrieben werden[1]. Wir verzeichnen als

Lehrsatz 10: Bei der bloßen Beaufsichtigung des grundsätzlich in privater Hand belassenen Gütertarifes ergibt sich für den Staat nur die negative Möglichkeit, Nachteile, die aus den Tarifmaßnahmen der Privatbahn für die Volkswirtschaft drohen, abzuwehren oder hintanzuhalten. Tarifarische eigene Initiative hingegen hat der Staat in diesem Falle nicht[2].

C. Erst die dritte Möglichkeit der volkswirtschaftlichen Behandlung des Eisenbahngütertarifs gibt dem Staate seinerseits tarifpolitische Bewegungsfreiheit. Denn begriffliche Voraussetzung für solche Betätigung ist Bearbeitung des Tarifes durch den Staat selbst.

Die Tarifarbeit des Staates kann sich in verschiedenster Weise vollziehen. Allen staatlichen eigenen Tarifbetätigungen aber gemeinsam und sie einheitlich unterscheidend von den beiden vorbesprochenen Gruppen ist, daß die Tarifherausgabetätigkeit des Staates stets zur Voraussetzung hat, daß auch der Betrieb des Eisenbahnunternehmens in der Hand des Staates selbst liegt[3]. Denn ein Staat, der den Tarif und damit die Eisenbahneinnahmen regulieren will, muß auch für die Eisenbahnausgaben, und damit für den Betrieb usw. die Verantwortung übernehmen.

So vielgestaltig dabei die staatliche Betriebs- und Geschäftsführung auch ausgebildet sein kann[4], so ergeben sich für die volkswirtschaftliche Ausarbeitung und Auswirkung des Eisenbahngütertarifs doch nur zwei bedeutungsvolle grundsätzliche Verschiedenheiten:

[1] Diese begriffsnotwendige Schranke der bloßen Beaufsichtigungsfunktion dürfte das Reichsverkehrsministerium alten Stiles bei der Zusammenarbeit mit der seinerzeitigen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft oft hindernd empfunden haben.

[2] Es handelt sich hier nur um begriffstheoretische Klarstellung. Starke Persönlichkeiten können auch in der Aufsichtsinstanz ohne „Initiative" Initiative entwickeln.

[3] Mindestens muß dies sachlich, wenn selbst unter Umständen nicht der äußeren Form nach der Fall sein.

[4] Man denke einerseits an die Möglichkeit, daß das Eigentum des Bahngeländes und -inventars in privater Hand und nur der Betrieb beim Staate liegt, andererseits an die uns in Mitteleuropa geläufigeren Formen des Betrieb und Eigentum erfassenden Staatsbahnwesens. — Die Verschiedenheiten sind für das Problem: Staatsbahn oder Privatbahn, Vorzüge der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten usw. von größter Bedeutung. Für die materielle Gestaltung der Eisenbahngütertarifpolitik aber sind sie grundsätzlich irrelevant; hier haben nur die beiden im Text demnächst zur Darstellung kommenden Möglichkeiten unterscheidende Bedeutung.

1. Die staatliche Bahn, und damit der Eisenbahngütertarif, kann als unmittelbares Werkzeug der volkswirtschaftlichen Staatspflege angesetzt werden — oder
2. Die staatliche Bahn, und damit der Eisenbahngütertarif, kann nur mittelbar über einen besonderen Eisenbahn-Wirtschaftsorganismus zur Arbeit im Dienste der Volkswirtschaft gebracht werden.

Zu 1: Unmittelbar in der Volkswirtschaft kann der Eisenbahngütertarif nur wirken, wenn er von dem Staatsgewaltssubjekte, das persönlich die Staatshoheit ausübt und die Volkswirtschaft pflegt, d. h. von der eigentlichen Regierung selbst angesetzt wird. Soll das aber geschehen können, so müssen die Eisenbahnen Staatsbahnen im engsten Sinne des Wortes sein, d. h. dem Staate auf Grund Eigentums oder anderen Rechtstitels zur wirtschaftspolitischen Nutzbarmachung ohne Schranke zur Verfügung stehen. Staatsbahnen in diesem engsten Sinne des Wortes erfüllen im Wirtschaftsleben des Staates eine in nichts unterschiedene Aufgabe von anderen Staatsbetrieben, wie etwa von Staatsforsten, Staatsdomänen, staatlichen Bergwerken, Kraftwerken, Postanstalten u. ä. m.[1] Dieser Wirksamkeit der Staatsbahnen und damit auch der Staatsbahn-Gütertarifpolitik in die gesamte völkische und zwischenstaatliche Öffentlichkeit hinaus entspricht in der verwaltungsmäßig inneren Regelung eine Einordnung und Behandlung der Staatsbahnen und ihrer Tarifgebarung nach der grundsätzlich gleichen Art, wie sie bei allen anderen Staatsfunktionen, also etwa den im vorigen Satze aufgeführten Wirtschafts-, Post-, Bergwerks-, Landwirtschafts-, Forstfunktionen, aber auch bei allen übrigen Staatsfunktionen überhaupt, also auch den eigentlichen Hoheitsfunktionen stattfindet. Die Staatsbahnführung und die Gütertarifgebarung ist bei solcher Regelung formell ein Handeln lediglich aus dem wirtschaftenden Volke selber heraus.

Mit der letztgetroffenen Feststellung verbietet sich dann aber materiell jede eigenwirtschaftliche Betrachtung der Staatsbahnpolitik, und damit auch der Eisenbahngütertarifpolitik für sich allein. Denn die Gütertarifpolitik einer derartigen Staatsbahn hat ja nur den allgemeinen Volksnutzen schlechthin, so wie er von der Volksführung zentral erkannt wird, ohne jede Schranke zur Richtschnur sich zu nehmen; und es ist insbesondere gleichgültig, ob dabei im Staatsbahnbereiche als solchem

[1] Vgl. etwa bei Jessen, Deutsche Finanzwirtschaft, Hamburg 1937, außer den einleitenden begrifflichen Ausführungen die Seiten 50 ff.

ein aktives oder passives Wirtschaftsergebnis sich ergibt[1]. Die Staatsbahn in diesem engsten Sinne des Wortes figuriert also im Haushalt ihres Staates lediglich als eine von vielen Positionen der Haushaltsrechnung, nicht anders als etwa die Justiz, der Kultus, die Domänen, die Landkultur usw. Es gibt kein besonderes Heil des Staatsbahnunternehmens, es gibt nur ein Wohl und Wehe des Gesamtvolkes und seiner Wirtschaft, und: wenn dieses Gesamtwohl gefördert wird durch eine, selbst als betriebswirtschaftlicher Raubbau zu bezeichnende Geschäftsführung der Staatsbahn, so ist auch eine derartige Betriebsweise noch als volkswirtschaftlich berechtigt, ja als richtig anzusprechen!

Zu 2: Mittelbar kann der Staat Eisenbahn und Eisenbahngütertarif in den Dienst der eigenen volkswirtschaftlichen Arbeit stellen der Art, daß er außerhalb der unmittelbaren allgemeinen Staatsverwaltung die Wirtschaft der Eisenbahn durch einen besonderen Wirtschaftsorganismus führen läßt. Dabei ist das Wort Wirtschaft ganz besonders zu betonen. Denn, um Staatsbahn und Staatsbahngütertarif nur als mittelbares, statt als unmittelbares (oben 1) volkswirtschaftliches Werkzeug ansprechen zu können, genügt nicht etwa, daß nur ein besonderer Apparat für die Verwaltung der Bahn (Eisenbahn-Generaldirektion oder dergl.) vorhanden ist oder geschaffen wird. Denn hierdurch brauchte nur verwaltungsmäßig, nur formell eine Sonderbehandlung für das Eisenbahnunternehmen und den Eisenbahntarif geschaffen zu sein. Sondern für den Begriff des mittelbaren Tariforganismus notwendig ist ein besonderes wirtschaftliches Eigenleben der Eisenbahn; und ein solches ist nur vorhanden, wenn für dieses Wirtschaftsleben ein besonderer Träger, und mit diesem besonderen Subjekt dann ein auch eigener Wirtschaftsorganismus gegeben ist.

Dabei ist auch hier wieder für die theoretisch-grundsätzliche Erkenntnislehre gleichgültig, welcher Art dieser eigene Wirtschaftsorganismus ist. Insbesondere ist nicht erforderlich, daß dieser eigene Wirtschaftsorganismus nach seiner Eigentumszugehörigkeit oder in irgendwelcher anderen privat- bzw. wirtschaftsrechtlichen Beziehung mit dem Staate identisch oder ihm irgendwie in bestimmtem Maße angenähert oder abgerückt ist. Bloße Mittelbarkeit des besonderen Wirtschaftsorganismus kann auch bestehen, wenn das Eigentum des Eisenbahnunternehmens hundertprozentig in der Hand des Staates ruht[2]; ja der

[1] Daß ein derartiges „Sonderergebnis" im strengen Sinn des Wortes schon finanzwirtschaftlich durch das „Bruttoprinzip" ausgeschlossen ist, soll bei der materiellen Beurteilung hier nicht mit berücksichtigt werden. Auch der Begriff „Überschußverwaltung" darf als rein kameralistisch-formal hier nicht in Betracht gezogen werden.

[2] Was es sogar meistens tun wird.

Sonderorganismus mag sogar ausschließlich Beamten der allgemeinen Staatsverwaltung zur Bearbeitung anvertraut sein; deswegen kann er dennoch das besitzen, worauf es hier allein ankommt: nämlich die besondere privatwirtschaftliche Lebens-, und entsprechende besondere selbständige Arbeitsberechtigung und -verantwortung. — Ist eine Sonderexistenz in diesem Sinne bezüglich des Trägers der Eisenbahngütertarifausübung gegeben, so liegt der Fall der nur mittelbaren volkswirtschaftlichen Betätigung bezüglich des Eisenbahngütertarifs vor, gleichgültig, ob dieses eigenorganische Wirken des Tarifträgers mit dem Träger der Staatsgewalt personengleich ist oder von gänzlich oder teilweise ihm fremden Personen wahrgenommen wird.

Der materielle Unterschied, der sich für die Möglichkeiten der Eisenbahngütertarifpolitik im Falle der unmittelbaren Staats- (oben 1) und der besonderen mittelbaren Staatsbahnorganisation (oben 2) ergibt, ist der, daß die mittelbare Organisation, als zunächst für die eigene Wirtschaftspersönlichkeit verantwortlich, ihre Gütertarifpolitik im weiteren Interesse des Staates zunächst auf die Notwendigkeiten ihrer wirtschaftlichen Selbsterhaltung abstellen muß, und deswegen der allgemeinen Nutzbarmachung der Eisenbahngütertarifpolitik für den Staat die Schranke gesetzt ist, daß zunächst die Eigenexistenz der Staatsbahn durch die Eisenbahngütertarifpolitik gesichert werden und deswegen z. B. eine Tarifpolitik, die zu raubbaumäßigem Betriebe der Eisenbahn führen würde, ausgeschlossen bleiben muß, selbst wenn — wie oben im letzten Satze zu 1. angenommen — ein außerordentliches allgemein-volkswirtschaftliches Interesse zugunsten derartiger Tarifmaßnahmen bejaht werden müßte. —

Das zu C Gesagte wird niederzulegen sein in dem

Lehrsatz 11: Im Falle, daß Betrieb und Tarifführung der Eisenbahn in Staatshand liegt, kann deren Wahrnehmung erfolgen entweder

als unmittelbare Staatsverwaltungspflege, sinngemäß gleich und als bloßer Bestandteil der allgemeinen sonstigen Hoheits- und Wirtschaftsfunktionen von Staatswirtschaft und -verwaltung

oder

als Verwaltung der Staatsbahn durch das Mittel eines besonderen staatlichen Wirtschaftsorganismus.

Lehrsatz 12: Bei der unmittelbaren Geschäftsführung der Eisenbahn in der allgemeinen Staatshand kann mit dem Eisenbahngütertarif jedes volkswirtschaftlich erwünschte Ziel ohne Beschränkung, insbesondere auch ohne jede Rücksicht auf demnächstiges Wohl und Wehe der Eisenbahn selbst verfolgt werden. — Bei Über-

lassung der Staatsbahn an einen besonderen Wirtschaftsorganismus wird der Eisenbahngütertarif zwar gleichfalls für allgemeine Volkswirtschaftszwecke nutzbar gemacht; die Nutzbarmachung findet bei dieser Organisationsform aber ihre Schranken an den Existenznotwendigkeiten der Staatsbahn selbst, deren eigene Erfordernisse den übrigen allgemeinen Staatszwecken vorgehen.

III.

Die beiden organisatorischen Möglichkeiten des Staatsbahngütertarifs im besonderen.

Zur Beantwortung offen ist noch die Frage, welche der beiden unter II festgestellten Möglichkeiten des Staatsbahngütertarifs, nämlich der Eisenbahngütertarif der unmittelbaren Staatsbahn im engsten Sinne des Wortes (oben II C 1) oder der Eisenbahngütertarif der durch eigenen Organismus geleiteten, sog. mittelbaren Staatsbahn (oben II C 2) theoretisch-volkswirtschaftlich den Vorzug verdient.

Zunächst ist nicht zu verkennen, daß die unmittelbare Einordnung von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif in die Arbeit der Staatswirtschaft die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Aufgaben des Eisenbahngütertarifs im denkbar höchsten Maße gewährleistet. Im Falle des unmittelbaren Staatsbahngütertarifs ist nichts und niemand da, wodurch das Wirken und Wesen des Eisenbahngütertarifs von der allein volkswirtschaftlichen Aufgabe irgendwie abgelenkt werden könnte. — Demgegenüber besteht aber die (schon unter II angedeutete) Gefahr, daß schrankenlose Ausbeutung des Eisenbahngütertarifs im volkswirtschaftlichen Gesamtinteresse auch vor einem Raubbau an der Eisenbahn selbst und damit an dem Instrumente, das das Wirtschaftsmittel des Eisenbahngütertarifs überhaupt erst darbietet, nicht haltmacht. Um dem hierin liegenden Bedenken, daß so „die Gans, die die goldenen Eier legt, selbst getötet werden möchte“[1], zu begegnen, bietet das gegebene Abwehrmittel die im Sinne von oben II C 2 als Sonderwirtschaft verantwortlich geführte Verwaltungsform der Staatsbahn.

Dieser letztgenannte Vorteil der privatwirtschaftlich verantwortlich geführten Eisenbahnverwaltung ist so bedeutsam, daß er auch mit der Einschränkung wird erkauft werden dürfen, die die Verfolgung der volkswirtschaftlichen Ziele des Eisenbahngütertarifs dadurch erleidet, daß der so geschaffene Sonderorganismus zuerst für seine eigene Eisenbahn-Wirtschaftlichkeit verantwortlich ist und für ihren Belang daher

[1] Vgl. Dawesplan, Bericht des 1. Komitees III. Teil, Anlage 3 unter „Maßnahmen zur Erzielung von Ergebnissen“.

stets in erster Linie sorgen wird. In dem Augenblick und in dem Maße, in dem eine von der allgemeinen Staatsregierung betriebene Tarifmaßnahme dem eigenen Wirtschaftsinteresse des besonderen Eisenbahnorganismus widerspricht, wird die Sonderverwaltung sich solcher Maßnahme grundsätzlich entgegenstellen, d. h. ihre Darbietung entweder ablehnen oder vom Erhalt einer Gegenleistung abhängig machen, die für das zugemutete tarifarische Opfer wirtschaftlich voll Entschädigung gewährt. Theoretisch-volkswirtschaftlich wird also die über besonderen Organismus gesteuerte mittelbare Eisenbahn zunächst als Selbstzweck anerkannt und behandelt; und erst jenseits ihres Selbstzwecks beginnt ihre Einsetzbarkeit im allgemein-volkswirtschaftlichen Interesse.

So tiefgehend die damit gefundene Abscheidung zwischen Gütertarif als unmittelbarem und als nur mittelbarem Volkswirtschaftsinstrument scheint, so darf doch wirtschaftspraktisch der Unterschied nicht überschätzt werden. Denn der Vorrang, den die tarifpolitische Pflege der mittelbaren Staatsbahn als Selbstzweck vor dem allgemeinvolkswirtschaftlichen Tarifziele der unmittelbaren Staatsbahn genießt, ist praktisch ziemlich belanglos deswegen, weil auch im Rahmen der allgemeinen Volkswirtschaftspflege die Erhaltung der Eisenbahn stets eine Staatsaufgabe allerersten Ranges sein muß. Welcher andere Staatszweck hat denn in Friedenszeiten eine solche Bedeutung, daß man seinetwegen ggf. die Eisenbahn aufs Spiel setzen und damit ihrer Hilfe in kommenden Zeiten sich berauben möchte? — Aus dieser volkswirtschaftlichen Bewertung der Bahn heraus muß sozusagen alles, was für die Eisenbahn lebensnotwendig ist, auch als im Sinne der allgemeinen Volkswirtschaft notwendig angesehen, und vor solchen Notwendigkeiten daher auch bei der Gütertarifpflege der unmittelbaren Staatsbahn haltgemacht werden. Ein Gegensatz zu der allgemeinen Volkswirtschaftspflege könnte auf Kosten der Eisenbahnen bzw. ihres Betriebes allerhöchstens in dem kaum ausdenkbaren Falle in Frage kommen, in dem andersartiges volkswirtschaftliches Interesse von solchem Schwergewicht bestände und zu seiner Durchsetzung ausgerechnet eine Tarifmaßnahme von solcher Bedeutung notwendig würde, daß darüber sogar ein entgegengesetztes Existenzinteresse der Eisenbahn hintangestellt werden müßte. — Im übrigen würde gerade in einem solchen Falle des Konfliktes zwischen allgemeiner Volks- und besonderer Eisenbahnwirtschaft das Vorhandensein eines besonderen Eisenbahnverwaltungsorganismus auch starke Vorzüge besitzen. Denn für die Beurteilung und Abschätzung der Interessen des Eisenbahninstrumentes wäre in solchem Falle dann die Mitwirkung sachverständiger Spezialisten gewährleistet, während bei Be-

handlung nur im allgemeinen Staatsverwaltungsrahmen die ohne besondere Sachkenntnis nicht wohl beurteilbaren Belange der Eisenbahn als Wirtschaftsorgan bekanntermaßen häufig unterschätzt zu werden Gefahr laufen. —

Ausführungen wie den vorstehenden begegnet man gelegentlich mit dem Hinweis, die Fälle, in denen es sich bei Tariffragen um Existenz oder Nichtexistenz der staatlichen Eisenbahn handele, seien ebenso extrem wie selten; in der Regel handele es sich bei den einzelnen Tarifmaßnahmen, gemessen sowohl an den Gesamtsummen der Einnahmen der Eisenbahn, wie erst recht an den gesamten Einnahmen der Staatsfinanzen, nur um ganz kleine Wirtschaftsverschiebungen. Wenn bei solchen Maßnahmen im allgemeinen Staatsinteresse ein tarifarisches Entgegenkommen von der Eisenbahn gefordert werde, so bedeute es mit Kanonen nach Sperlingen schießen, wenn demgegenüber der Einwand erhoben werde, die Wirtschaftsführung der Staatsbahn sei in Gefahr. Und wenn deshalb für diese erdrückende Mehrzahl der Fälle das unmittelbare Staatsbahnsystem gegenüber dem besonderen Staatsbahnverwaltungsorganismus den Vorzug der von kleinen Bedenken ungehemmten Schlagbereitschaft besitze, so werde in der großen Linie das unmittelbare Staatsbahnsystem eben doch als das bessere anzuerkennen sein. — Demgegenüber besteht indessen die Tatsache, daß gerade die Beantwortung der Frage, ob eine Tarifmaßnahme als unbedeutend und nur kleine Wirtschaftsverschiebungen begreifend oder als grundsätzlich und weittragend anzusehen sei, eine Entscheidung ist, bei der von dem Urteil wirklicher Eisenbahnsachverständiger niemals Abstand genommen werden sollte. Denn nur die langjährige praktische Erfahrung befähigt zu dem Urteil, ob eine Tarifmaßnahme für das unbedeutendste Gut (vielleicht Haus- und Straßenkehricht) nicht (weil Düngemitteleigenschaft in Frage kommt) weitesttragende Folgen für die ganze (Dünger- und Land-)Wirtschaft und damit auch für die Gütertarifgestaltung ganz allgemein haben kann. Und diesem tariftechnisch zugunsten des besonderen Bahnorganismus schwerwiegenden Gesichtspunkte muß um so mehr Rechnung getragen werden, als ein tarif- oder ökonomisch-politisches ebenwertiges Bedenken demgegenüber nicht besteht. Denn allgemein volkswirtschaftlich diktierte Tarifmaßnahmen scheinbar kleinen Umfanges können zwar die Eisenbahnwirtschaft in Frage stellen; umgekehrt aber kann die tarifarische Selbstzweckwahrnehmung des mittelbaren Staatsbahnorganismus niemals, und ganz besonders nicht bei kleineren und einzelnen Tarifentscheidungen eine ernstliche Gefährdung, geschweige denn Infragestellung der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen des Landes bedeuten. Dafür sind die Interessen der allgemeinen Volkswirtschaft,

verglichen mit denen der bloßen Eisenbahnwirtschaft, nicht nur viel zu groß, sondern mit denjenigen der besonderen (volkswirtschaftlich geleiteten) Staatsbahnwirtschaft auch viel zu notwendig gleich:

Die Eisenbahn ist mit dem völkischen Heimatboden in Besitz und Betrieb so restlos verbunden, und mit dem übrigen nationalen Wohl und Wehe nach politischem und völkischem Interesse solchermaßen eins, wie dies in gleich besonderem und ausschließlichem Maße sonst nur bei Land-, Forst- und Bergwirtschaft gegeben, hingegen bei keiner anderen Industrie und vor allem auch bei keinem anderen größeren Verkehrsgewerbe zwingend gegeben[1] ist. Die nur auf heimischem Boden fahrende und nur hier verdienende Eisenbahn steht und fällt mit der Volkswirtschaft, deren Bestandteil sie ist. Beider Belange sind gleich.

Zu dem Bedenken, beim nur mittelbaren Staatsbahnorganismus sei das Staats- bzw. das allgemeine Volkswirtschaftsinteresse in der Eisenbahngütertarifpolitik nicht genügend gewahrt, besteht also kein Anlaß, und die Frage, welche der beiden (oben unter II C 1 und C 2 bezeichneten) Arbeitsweisen des Staatsbahngütertarifs als die volkswirtschaftlich-theoretisch bessere zu erkennen ist, wird hiernach, wie folgt, zu beantworten sein:

Lehrsatz 13: Der volkswirtschaftliche Gedanke kann zwar am vollkommensten mit dem Eisenbahngütertarif der unmittelbaren Staatsbahn erfüllt werden. Die dabei ohne Beschränkung mögliche Wahrnehmung des allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesses führt aber zu der Gefahr, daß durch ihre übertriebene Pflege die unerläßlichen Lebensbedingungen des Eisenbahnverkehrsmittels als solchen und damit v. a. die Schlagkraft von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif selbst Schaden erleiden. Diese Gefahr fällt weg, wenn die Staatsbahn und ihr Eisenbahngütertarif nur mittelbar vom Staate durch eigenen Organismus gesteuert werden. Eine wesentliche Verkürzung des volkswirtschaftlichen Interesses ist in diesem Falle deswegen doch nicht zu befürchten, denn jede Eisenbahn ist aus den Notwendigkeiten ihrer eigenen binnenländischen Natur heraus auf das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse des heimischen Landes eingestellt und deshalb in der großen Linie mit dessen allgemeiner Verwaltung notwendig auf das gleiche Ziel ausgerichtet.

[1] Vgl. z. B. des Verfassers Artikel in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Jahrgang LXIX S. 1309 von 1929: Zum Preisbildungsproblem: Ist die bisherige Tarifbildung und Gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich?

IV.

Die sachlichen Arbeitsgrundsätze des Eisenbahngütertarifs in der Verfolgung des volkswirtschaftlichen Zieles[1].

A. Am Anfang der Erkenntnis der sachlichen Ziele der Eisenbahngütertarifpolitik steht die nicht ausschließlich gütertariftheoretische, sondern allgemein verkehrs-, ja sogar allgemein volkswirtschaftliche Frage, ob der Verkehr als solcher unbedingt als volkswirtschaftlicher Vorteil oder unter Umständen auch als Nachteil anzusehen ist. Bei der für die Gütertariftheorie entscheidenden Bedeutung der Frage ist zunächst in ihrer Beantwortung hier grundsätzlich das Folgende zu sagen.

Der Verkehr ist kein unmittelbar wirtschaftlich sich auswirkendes Phänomen wie Produktion und Konsum, sondern der Verkehr hat wirtschaftliche Auswirkungen allemal nur indirekt; indem er nämlich die Funktionen der beiden genannten direkten Wirtschaftsphänomena: Produktion und Konsum — beeinflußt, entweder verbessert oder verschlechtert. Wenn bestmögliche Wirtschaftsführung möglich ist allein auf den Gebieten der Produktion und des Konsums, ohne Beanspruchung bzw. Zuhilfenahme von Verkehr, so ist derartige Wirtschaftswahrnehmung ohne Rückgriff auf Verkehr die jedenfalls bessere bzw. beste[2].

Der Verkehr aus sich allein heraus ist also wirtschaftstheoretisch niemals vorteilhaft. Sondern der Verkehr ist volkswirtschaftlich immer nur ein notwendiges Übel[3].

Dieser unumstößlichen theoretischen Obererkenntnis zum Trotz wird aber niemand verkennen, daß angesichts konkreter, insbesondere raumpolitischer Verhältnisse dieses notwendige Übel „Verkehr" eben doch ursächlich und unentbehrlich für die enormsten Wirtschaftsverbesserungen, Wertsteigerungen u. dgl. m. von jeher war, heute ist und immer sein wird. In seiner deswegen relativen volkswirtschaftlichen

[1] Vgl. Spiess: „Reichsbahntarif als Wirtschaftsfaktor", Deutscher Volkswirt, „Wirtschaft im neuen Deutschland" in Einzeldarstellungen 23. Folge, „Deutschland auf Schienen" vom 26. Mai 1939 S. 33; sowie Spiess: „Die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Belange bei der Eisenbahntarifbildung", Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 79, S. 579, 1939.

[2] Der Satz wird hier nicht unter besonderen Beweis gestellt. Folgt seine Richtigkeit doch schon aus dem Wirtschaftsgrundprinzip, mit kleinstem Aufwand den größten Nutzen zu erzielen. Im übrigen beruhte auf der bezeichneten Erkenntnis eigentlich die ganze gewerbliche Rationalisierungsbewegung der Jahre 1926 bis 1929, und liegt in derselben Richtung auch der größte Teil der heutigen Plan- und vor allem auch der Raumpolitik.

[3] Im grundsätzlichen theoretischen Gedankengang vernachlässigbare Einzelerscheinungen, wie etwa Fremdenverkehr und -industrie, bleiben hier bewußt beiseite.

Vorteilhaftigkeit wird denn auch von dem praktischen Wirtschafter wie dem gemeinen Manne der Verkehr nie unterschätzt, sondern sogar im Gegenteil eher zu stark betont. Es bleibt demgegenüber festzuhalten, daß die Vorteilhaftigkeit des Verkehrs immer und lediglich eine relative und damit in den Bereich der praktischen Volkswirtschaft fallende ist, für die theoretische Volkswirtschaftserkenntnis hingegen es bei dem Ausgangspunkt bewendet, daß der Verkehr in sich wirtschaftlich kein Positivum darstellt.

Lehrsatz 14: Der Verkehr ist niemals volkswirtschaftlicher Selbstzweck, und die Steigerung des Verkehrsumsatzes als solche kann deshalb nie Gegenstand der volkswirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpflege sein.

B. Die für die Gütertariflehre wichtigen Folgerungen aus dem soeben gefundenen Lehrsatze, daß der Verkehr niemals Selbstzweck sein kann, sind

1. daß dann der Verkehr grundsätzlich niemals unentgeltlich bedient werden darf. — Unentgeltlichkeit des Verkehrs würde zu Bedenkenlosigkeit bei Verkehrsbenutzung und -veranlassung führen und damit die Volkswirtschaft schädigen. Erhebung eines Verkehrsentgeltes, eines Frachtpreises ist daher immer geboten. Dies um so mehr, als die Verkehrsbedienung (nach dem in dem vorausgegangenen Punkte Gesagten) zwar eine für geregelte Staatsführung höchst bedeutsame und wichtige, immerhin indessen nicht staatsbegrifflich gleich unabweisliche Regierungs-Hoheitsaufgabe ist, wie etwa Rechts-, Kulturpflege u. dgl., und selbst bei der Verwaltung dieser Aufgaben der Staat, zur Begrenzung mißbräuchlicher Inanspruchnahme, Gebühren von den sein Eingreifen Angehenden zu erheben gezwungen ist. Erfolgt schon die Wahrnehmung der eigentlichen Hoheitsaufgaben nicht unentgeltlich, so kann die Verkehrspflege erst recht nicht unentgeltlich erfolgen[1].

2. Ein weitere Folge des Umstandes, daß der Verkehr an sich kein volkswirtschaftliches Positivum darstellt, ist die Erkenntnis, daß der Verkehr niemals lediglich um des Verkehrs willen tarifa-

[1] Man beachte: Die hier getroffene Gegenüberstellung der Verkehrs- zu den eigentlichen Hoheitsaufgaben des Staates steht nicht in Widerspruch zu (oben) I, C, 4, wo Hoheitsfunktion nur der „Maßfunktion des Verkehrspreises" zugestanden war. — Würde der Verkehr ohne Entgelt geleistet werden, so wäre in solchem Falle das Maß des Verkehrspreises gleich Null, also praktisch wertlos. Die Maßfunktion kommt nur in Frage für den Fall, daß Entgelt erhoben wird (und selbst da war oben am Schlusse [vor D] noch zu betonen, daß in einem Staate mit absolutem Sozialmonopol des Verkehrs auch diese Verkehrsmaßfunktion wieder unpraktisch werden würde; vgl. S. 16).

risch gepflegt werden darf. Verkehrs-, insbesondere Tarif-, insbesondere Gütertarifpolitik, kann daher auch nie um eines Verkehrsmittels selbst willen (sei es das eigene oder sei es gar nur ein drittes) volkswirtschaftlich[1] begründet und betrieben werden. Kraft dieser Feststellung fallen alle unter Berufung auf „Volkswirtschaft" gefaßten Begründungen für Anregungen, Binnenschiffahrt, Kraftwagen, Hochsee- oder Luftschiffahrt eisenbahntarifarisch zu unterstützen, in sich zusammen. —

3. Die letzte Folgerung aus dem an der Spitze dieses Abschnitts unter A gefundenen Lehrsatze: der Verkehr sei nicht schlechthin als volkswirtschaftlicher Gewinn zu bewerten, ist, daß sich auch Umstände ergeben, in denen es volkswirtschaftlich richtig ist, die Eisenbahngütertarifpolitik zur Bekämpfung und Drosselung des Verkehrs (prohibitiv) einzusetzen. Die Eisenbahngütertarifpolitik kann also positive, aber auch negative volkswirtschaftliche Ziele verfolgen. Die positiven Ziele sind auf Erleichterung des Verkehrs, die negativen auf Erschwerung des Verkehrs abgestellt. In der Regel und grundsätzlich muß die Gütertarifpolitik des Binnenverkehrs bei allen Bahnen aber positiv gestaltet sein. Denn mit negativ eingestellter Tarifpolitik spräche die Bahn sich selbst die Existenzberechtigung ab. Die Fälle, in denen der Verkehr nicht angeregt, sondern negativ beeinflußt werden soll, müssen also Ausnahmen, und deswegen verhältnismäßig selten sein. Auch ergeben sich für die Betrachtung der negativen Tarifziele keine besonderen, sondern lediglich die begrifflich umgekehrten Gesichtspunkte wie bei der positiven Gütertarifpolitik, und die Darstellung der theoretischen wie demnächst der praktischen Gütertarifökonomie kann deswegen grundsätzlich auf die positive Seite beschränkt werden.

Das zu B Gesagte wird zusammengefaßt in dem

Lehrsatz 15: Das sachliche volkswirtschaftliche Ziel des Eisenbahngütertarifs ist, durch die Art und Höhe der Entgelterhebung den Eisenbahngüterverkehr im Sinne der staatlichen Wirtschaftsleitung so zu pflegen, daß erwünschter Verkehr gemehrt, unerwünschtem Verkehr aber gewehrt wird.

C. Aber auch für die Handhabung der Tarifansatzbemessung im einzelnen Falle ergeben sich allgemeine theoretische Folgesätze aus der gefundenen Erkenntnis, daß der Verkehr als solcher und für sich allein noch keinen volkswirtschaftlichen Wert besitzt und deswegen niemals

[1] Das Gesagte versteht sich, wie die ganze Ausarbeitung, ausschließlich vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus; daß vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus ein Verkehrsmittel für seine wirtschaftliche Selbsterhaltung Politik treiben darf und muß, interessiert in diesem Zusammenhange nicht.

Selbstzweck sein kann. — Wird dieser Satz nämlich zur praktischen Richtschnur der Tarifbemessung genommen, so muß die Tarifpolitik den Eisenbahngütertarif gerade auf der Linie halten, auf der er einerseits zwar schon alle nach den praktischen Volkswirtschaftsanforderungen sich darbietenden Verkehrsbedürfnisse volkswirtschaftlich bestens (optimal) erfüllt, andererseits aber noch niemals Verkehr um des Verkehrs willen anreizt. — Mit solcher Zielsetzung aber tut sich eine tiefe Kluft zwischen volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Tarifpolitik auf. — Die betriebswirtschaftliche Tarifpolitik steht auf dem betriebswissenschaftlichen Programmsatz: Großer Umsatz — kleiner Nutzen; je intensiver ich den Verkehr ausgestalten kann, je geringer sind meine Kosten auf die Verkehrseinheit[1]; also gelobt sei die Tarifkunst, die mir Verkehr in schlechthin größtem Ausmaße verschafft! — Vom Standpunkt der der Betriebswissenschaft zugrundeliegenden Wirtschaftstheorie, die dem Individuum erlaubt, in der Welt sich allein, oder wenigstens sich als Zentrum zu sehen, ist diese Auffassung nicht nur verständlich, sondern sogar richtig. Der Volkswirtschafter aber denkt anders, und muß anders denken. Sein Ziel ist, den wirtschaftlich besten Erfolg nicht dem einzelnen Bahnunternehmen, sondern dem ganzen Volke zu verschaffen. Wird deswegen durch tarifarischen Ansatz der Erfolg erzielt, daß einem Bahnunternehmen zwar der größtmögliche Ertrag gesichert wird, hierdurch aber Kräfte und Mittel der Volkswirtschaft in den Verkehr dieser Bahn hinein- und so — aufs Ganze gesehen — fehlgeleitet werden, während sie für andere Wirtschaftsaufgaben nötiger gebraucht würden, so wird diese Tarifpolitik als volkswirtschaftlich richtig nicht anerkannt werden können. Die anderen Wirtschaftsaufgaben, die infolge der durch den tarifarischen Anreiz verursachten Verschiebung zurückgestellt werden, können für die Volkswirtschaft ja sehr wohl das Vielfache an Einbuße bedeuten von dem, was die Bahn selbst nun durch ihren vermehrten Umschlag an Wertverbesserungen für sich und erst gar für die Gemeinschaft herauszuholen vermag. Auch beim Einzelpreisansatz wird also der betriebswirtschaftlichen Einstellung die volkswirtschaftliche Ausrichtung vorangestellt werden müssen; und dementsprechend ist als übergeordnete tarifpolitische Grundlinie festzustellen: Die volkswirtschaftliche Tarifkunst ist nicht auf den stärksten, sondern auf den besten Verkehr abgestellt, so wie er sich von der Gesamtökonomie aus versteht; und hierbei sie hindernde betriebswirtschaftliche Erwägungen müssen zurücktreten, notfalls überwunden wer-

[1] Spiess, Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, Archiv für Eisenbahnwesen 1939, S. 285 ff. Die Feinheiten der Optimallehre sind hier nicht nötig.

den. — Die volkswirtschaftliche Erwägung ist der betriebswirtschaftlichen vorgeordnet.

Die Gegensätze, auf die mit dem Letztgesagten hingezielt wird, werden in den praktischen Einzelfällen vielfach verwandt oder sogar identisch mit den grundsätzlichen Unterschieden sein, die als für die zwei verschiedenen Möglichkeiten des Betriebs und Tarifs von Staatsbahnen im vorigen Punkte III als charakteristisch erkannt wurden. Ganz decken sich die beiden Tatbestände aber insofern nicht, als einmal hier nicht nur von den beiden Staatsbahnformen, sondern auch von den Privatbahnen die Rede ist, und weiter auch die Gütertarifökonomie der mittelbaren Staatsbahn, selbst wenn sie noch so egozentrisch auf den eigenen Betrieb blickend das volkswirtschaftliche Interesse versteht, eben doch immer eine grundsätzlich volkswirtschaftlich orientierte bleibt, während die Tarifpolitik des privatwirtschaftlichen Bahnunternehmens grundsätzlich betriebswirtschaftlich ist und deswegen in dubio sich immer im privategoistischen Unternehmersinne einstellen muß. Beide — Privatbahnunternehmung und staatliche Nur-Bahnpolitik — mißachten zwar gleichermaßen das volkswirtschaftliche Gebot, daß Verkehr und Tarife nicht um des Verkehrs selbst willen gepflegt werden dürfen, und in beiden Fällen muß deswegen die staatliche Eisenbahnpolitik demselben sachlichen Irrtume entgegentreten; die Mittel aber, die sie hierbei anwenden kann, sind angesichts der konstruktiven Verschiedenheit der Organisation und geistigen Einstellung in beiden Fällen grundsätzlich verschieden. Die betriebswirtschaftliche Privatbahn kann, zumal sie eine eigene Rechts- und besondere wirtschaftliche Persönlichkeit ist, nur unter (Beobachtung, meist aber) Beaufsichtigung gestellt werden, wie dies weiter oben[1] schon ausgeführt ist. Im Falle der mittelbaren Staatsbahn aber kann man der Gefahr, daß deren Leiter zu „Nur-Bahnpolitikern" sich entwickeln, auch meist in anderer und wirksamerer Weise begegnen.

Schon gelegentlich der organisatorischen Erörterung wurde beispielsweise[2] angedeutet, daß zur Zeit der auf das Dawes-Gesetz gegründeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der gütertarifpolitische Einklang zwischen der eigentlichen Reichsverkehrsinstanz (Reichsverkehrsministerium) und der, nicht nur administrative, sondern auch politische Autonomie besitzenden Reichsbahn-Gesellschaft wiederholt nicht ohne weiteres gegeben war. Denn so richtig der gleichfalls schon oben vorgetragene, von beiden Seiten (Reichsverkehrsministerium und

[1] S. 19 ff. unter II, A und B.

[2] S. 21 Anm. 1.

Reichsbahn-Gesellschaft) damals sachlich vertretene und in der Öffentlichkeit betonte Gedanke ist, daß jedes Eisenbahnunternehmen jeder Form, auch bei nicht voller staatsverwaltungsmäßiger Erfassung, kraft seiner Schollengebundenheit an den Heimatboden die eigenen Belange mit den allgemein-nationalen auf die Länge wesensgleich finden und deshalb notwendigerweise nationalwirtschaftliche Politik treiben muß, so sind verschiedene Auffassungen über das, was im einzelnen Falle materiell nationalwirtschaftlich politisch richtig und wie die in Grundsatz und Motiv identischen Interessen von Heimat und Bahn im einzelnen tarifpolitischen Fall am besten zu vertreten seien, bei der eigentlichen Staatsregierung und der mittelbaren Staatsbahnverwaltung eben doch nicht ausgeschlossen. Um der hieraus drohenden Doppelspurigkeit in der volkswirtschaftlichen Pflege zu begegnen, wird die Organisation der mittelbaren Staatsbahn durch verwaltungs- (unter Umständen sogar verfassungs-) gesetzliche Vorbeugebestimmungen so dicht an den Staat anzuschließen sein, daß die Gefahr autokratischer Volkswirtschafts-, bzw. Gütertarifpolitik der Bahn ausgeräumt ist. Ist freilich eine derartige, die Einheitlichkeit der heimischen Volkswirtschaft und Tarifführung gewährleistende Staatsbahnverfassung aus irgendeinem Grunde zu schaffen nicht möglich[1], so bleibt allerdings nichts übrig, als auch hier wie gegenüber Privatbahnen mit zwischen den allgemeinen Staats- und den engeren Eisenbahnorganismus eingeschalteten Aufsichtmaßnahmen zu arbeiten[2]. Doch bedeutet das dann vielfach die, mindestens psychologische Negierung des Staatsbahncharakters, und nichts sollte unversucht gelassen werden, statt solchen Notbehelfes lieber zu irgendeiner die Eingriffsmöglichkeiten der engeren Staatsgewalt stärker gestaltenden Staatsbahnverfassung zu gelangen. Dies um so mehr, als bei überschauender Prüfung der europäischen Bahnverhältnisse festgestellt werden kann, daß den entwickelten Gesichtspunkten entsprechende, d. h. den geschilderten tarifpolitischen Gefahren begegnende gesetzliche Rege-

[1] Dies war z. B. gemäß dem Dawesgesetz der Fall der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

[2] Wie dies z. B. gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch die Dawes-Regelung geschah. Im übrigen wird es immer ein Ruhmesblatt sowohl für das beaufsichtigende Reichsverkehrsministerium wie die beaufsichtigte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bleiben, daß das für Streitfälle zwischen ihnen gesetzlich vorgesehene Reichsbahngericht nur fünfmal in zehn Jahren, und da nur nach freundschaftlicher Vereinbarung und über rein sachliche Fragen (Zuschüsse zu den Verwaltungskosten der Gemeinden, Stempelsteuerpflicht, Arbeitsschutz, Schiedsgerichtsbarkeitsverbindlichkeit, Tariferhöhung oder nicht?) angerufen worden ist. (Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin, 1931, 3. Aufl. S. 128.)

lungen des mittelbaren Staatsbahnorganismus in der jüngsten Zeit in ganz Europa, sowohl im nationalsozialistischen Deutsche Reiche, wie in Italien, in Belgien und (zuletzt) sogar auch in Frankreich gefunden worden waren. Die Nachkriegszeit wird daher an die grundsätzliche Entwicklung der Vorkriegszeit hier ohne weiteres anschließen können, zumal auch in der Technik der Tarifpolitik sich bisher ein Bedürfnis zu praktischen Änderungen nirgends abzeichnet. — Im übrigen bleibt — gleichgültig, welche Abwehrwege gegenüber privaten Eisenbahngütertarifgestaltern oder gegenüber autokratischen Staatsbahntariffachleuten eingeschlagen werden müssen — es jedenfalls bei dem grundsätzlichen

Lehrsatz 16: Besonderes Ziel der Tarifgestaltung ist Formung des Verkehrs auf die Art und Stärke, daß dadurch den Verkehrsbedürfnissen der Volkswirtschaft die möglichst beste Rechnung getragen, darüber hinaus aber der Verkehr niemals nur im Interesse der Verkehrsbetriebe selbst angereizt wird.

D. Es wird nunmehr noch festzustellen sein, wie und wo in der praktischen Tarifkunst der im letztaufgestellten Lehrsatz geforderte volkswirtschaftliche bestmögliche Punkt (Optimum) zu finden ist. — Dabei ist insbesondere auch zu klären, ob die volkswirtschaftliche Zielverfolgung die Berücksichtigung jeder betriebswirtschaftlichen Erwägung unmöglich macht, oder wie weit volks-, und wie weit betriebswirtschaftliche Beurteilung nebeneinander bei der praktischen Bildung des Gütertarifes angesetzt werden dürfen und müssen.

Nach den Lehrsätzen 1, 2, 4 und 6 ist der Eisenbahngütertarif zwar ein betriebswirtschaftliches Angebot, aber mit so tiefgreifender volkswirtschaftlicher Bedeutung, daß der Staat bei seiner Bearbeitung zu eigener Einflußnahme gezwungen und verpflichtet ist, sowohl was das Tarifsystem, wie was die Höhe seiner einzelnen Sätze betrifft. Die Gütertarifpolitik hat sich bei ihrer Arbeit also immer einerseits mit den betriebswirtschaftlichen Anforderungen, zugleich aber auch andererseits mit dem volkswirtschaftlich-sachlichen Endzweck des Eisenbahngütertarifs in technischem Einklang zu halten. Beide Gesichtspunkte sind also zu berücksichtigen. — Mit dieser Feststellung stehen wir aber hier, in der volkswirtschaftlichen Untersuchung, genau auf der Kehrseite dessen, was sich früher bei der betriebswissenschaftlichen Betrachtung ergeben hatte[1]: Dort hatte die Berücksichtigung der „Nachfrageseite" sich mit dem Interesse der neben dem Tarifunternehmen selbst stehenden Volkswirtschaft gedeckt und dahin geführt, daß die betriebswirtschaftliche Tarifökonomik, sobald sie aus der Theorie in die Praxis hinübertrat, den

[1] Vgl. Spiess, Archiv für Eisenbahnwesen 1939, S. 294.

volkswirtschaftlichen Standpunkt in ihr grundsätzlich betriebswirtschaftlich bleibendes Kalkül breitest einbeziehen mußte; — hier führt die volkswirtschaftlich-praktische Betrachtung dazu, trotz grundsätzlichen Übergewichts des volkswirtschaftlichen Sachcharakters die Bildung der Tarifsätze, mit Rücksicht auf das betriebswirtschaftliche Wesen des Tarifs als Angebots, mit den Preisbildungsregeln der Betriebswirtschaft in Einklang zu halten. Bei solcher, beide Gesichtspunkte verfolgenden Linie kommt man also in der grundsätzlichen Bestimmung auch des volkswirtschaftlichen Bestpunktes für die Tarifsatznormierung an der Berücksichtigung des betriebswirtschaftlichen Elementes nicht vorbei. —

Der Begriff des volkswirtschaftlichen Bestpunktes (volkswirtschaftlichen Optimums) der Tarifhöhe ist nicht so allgemein und klar bestimmt zu fassen, wie dies bei dem Begriff des betriebswirtschaftlichen Optimums der Fall ist. Es kann sogar zunächst fraglich erscheinen, ob es überhaupt richtig und glücklich ist, den in der Betriebswissenschaft ausgebildeten und heimischen Begriff „Optimum" hier auch in die volkswirtschaftliche Erörterung herüberzunehmen. Anlaß zu Mißverständnissen ist damit zweifellos gegeben. — Desungeachtet dürfte aber doch Entscheidung im Sinne der Übernahme das Richtige sein. Denn die rein sprachlich-begrifflich kurze Bezeichnung des „besten Punktes" (Optimum) ist an sich so ungemein viel wert und so bezeichnend, daß demgegenüber die Möglichkeit des Mißverständnisses bei dem Betrachter, der zu bequem ist, die folgenden Grundsätze für die Untersuchung sich vor Augen zu halten, schon in Kauf genommen werden darf. Der grundsätzliche Unterschied eines Bestpunktes im volks- und im betriebswissenschaftlichen Sinne liegt in folgendem:

Der Begriff des Optimums kann in der Volkswirtschaft nicht wie in der Betriebswirtschaft (einschließlich des Ingenieurwesens) mathematisch-exakt gebraucht werden, sondern nur humanistisch-explikativ. — Er bezeichnet also nur den begrifflich besten Punkt, mag dieser sich nun aus exakten, oder aus idealen, politischen oder noch anderen Gesichtspunkten ergeben. In der Betriebswissenschaft (einschließlich dem Ingenieurwesen) hingegen ist Optimum nicht nur ein Begriff, sondern sogar eine vielfach errechenbare Formel, und dies zwar, weil er allein auf exakte Größen sich beschränkt. In der Betriebswissenschaft liegt der Begriff also enger und grundsätzlich insofern einfacher, als alle für seine Bestimmung in Betracht kommenden Posten: Selbstkosten, Leistungswerte, Gewinnspannen u. dgl. m. zahlenmäßige Beträge darstellen und die aus ihnen resultierende Größe daher rechnerisch zu

ermitteln ist[1]. Das volkswirtschaftliche Optimum hingegen ergibt sich aus unübersehbar viel verschiedenen und zum großen Teil aus Imponderabilien bestehenden Posten, so daß die Rechenkunst hier aufhört und man bei den Untersuchungen allein auf das allgemeine Urteilsvermögen angewiesen ist.

Die damit festgestellte Einbegreifung aller denkbaren verschiedenen wirtschaftlichen Wertungselemente in den Begriff des volkswirtschaftlichen Optimums führt zwar angesichts der sich beliebig ergebenden und gruppierenden Einflußfaktoren zu von Fall zu Fall jeweils verschiedener konkreter Beurteilung und deshalb auch zu von Fall zu Fall verschiedener praktischer Behandlung, so daß sich hier im theoretischen Teil eine gesetzmäßige Fixierung des Punktes selbst nicht geben läßt. Immerhin lassen sich indessen allgemein-theoretisch die Grenzlinien nach oben und unten, innerhalb deren der volkswirtschaftliche Bestpunkt liegen muß, grundsätzlich bestimmen, und diese sollen nunmehr aufgezeigt werden.

a) Der untere Randwert, auf dem und unterhalb dessen der Tarif nicht mehr liegen kann, ergibt sich allein und erschöpfend schon aus den Grenzfestsetzungen des Lehrsatzes 16: Es ist der Punkt, wo aller volkswirtschaftlich, d. h. für Produktion und Konsum förderliche Verkehr angeregt bzw. ermöglicht, aber aller darüber hinausgehende Verkehr hintangehalten wird. Da das Hintanhalten von Verkehr nur durch Tarifpreiserhebung bewirkt werden kann, wird damit hier nochmals das schon oben unter B gefundene Ergebnis bestätigt: Frachterhebung, Entgeltlichmachung ist volkswirtschaftlich immer angezeigt, und Unentgeltlichmachung ist grundsätzlich volkswirtschaftswidrig. Andernfalls könnte die Anreizung des Verkehrs nur um des Verkehrs willen nicht verhindert werden. Der untere Randwert ist also der positive Frachtpreis über Null. — Da auch vom betriebswirtschaftlichen, grundsätzlich auf Erzielung eines Gewinnergebnisses gerichteten Standpunkt Unentgeltlichkeit der Transportgewährung grundsätzlich verworfen werden

[1] Wenn dies, wie sich aus Spiess, Betriebswissenschaft, Archiv für Eisenbahnwesen 1939, S. 274 ff. und S. 313 ergibt, gerade im Gebiet des Eisenbahngütertarifs tatsächlich nicht zutrifft, so ist dies kein Widerspruch mit dem Obengesagten. Vielmehr beruht es auf dem Umstand, daß die Ansatzwerte als solche (Selbstkosten und Erzeugungs-(Transport-)Mengen) dort im einzelnen tatsächlichen Falle nicht zweifelsfrei ermittelbar oder zugrundelegbar sind. Wären die tatsächlichen Gegebenheiten andere (und präzisere), so würde an der Formel für den Bestpunkt es in der Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs nicht mangeln.

muß, so stehen bezüglich der unteren Grenze der Tarifnormierung die beiden — volkswirtschaftliche und privatwirtschaftliche — Anschauungen notwendig miteinander in Einklang. Unentgeltlich wird nach beider Zieleinstellung grundsätzlich nie gefahren werden dürfen. —

b) Weniger einfach liegt es mit der oberen Tarifbegrenzung. Hier liegt für die betriebswirtschaftliche Betrachtung das Optimum in Erzielung größtmöglichen Reingewinnes[1] und damit, wie schon in der theoretischen Untersuchung ausgeführt, sehr häufig bei Ausbildung auch größtmöglichen Verkehres, während das Optimum der volkswirtschaftlichen Tarifzielsetzung nur auf die Ermöglichung des als gesamtvolkswirtschaftliche Bestverkehrsbewegung erscheinenden Verkehrsquantums abgestellt ist. In diesem Gegensatz zwischen betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Tarifzwecksetzung muß eine für beide Anschauungen verbindliche Entscheidung getroffen werden.

Diese stellt sich bei den im Früheren[2] unterschiedenen verschiedenen Eisenbahnorganisationsformen verschieden dar. Bei der unmittelbaren Staatsbahn gibt es nur das allgemeine Volkswirtschaftsinteresse, und deswegen ist bei ihr der Gegensatz zwischen volks- und privatbetriebswirtschaftlicher Zielsetzung überhaupt nicht praktisch. — Bei den Privatbahnen aber steht die Eisenbahnhoheit nur vor der Frage, ob sie im einzelnen Falle ihre allein durch das Volkswirtschaftsinteresse bestimmte Entscheidung souverän der Privatbahn diktieren oder der letzteren die Freiheit, sich (dann ausschließlich) betriebswirtschaftlich schlüssig zu werden, belassen will. Die Entscheidung kann von Fall zu Fall verschieden getroffen werden. — Bei der mittelbaren Staatsbahn aber gilt zunächst der Obersatz, daß grundsätzlich, wie schon zu Anfang dieses Abschnittes (oben A) festgestellt, die volkswirtschaftliche Erwägung die Preishöhe entscheidend diktiert.

Übrigens ist nicht gesagt, daß die volkswirtschaftlich gewiesene Tarifhöhe stets niedriger sein müßte als die Sätze, die sich vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus empfehlen. Nach Lehre (6) der „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“[3] ist die betriebswirtschaftlich beste Tarifbauart, die Fracht für jedes Gut so hoch zu normieren, daß von dem Gute die denkbar größte Menge auf die denkbar größte Entfernung zum Versand gebracht wird. Wenn durch niedrige Tarifnormierung ein unverhältnismäßig großer, volkswirtschaftlich aber nicht

[1] Vgl. Spiess, Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, a. a. O. S. 311.

[2] Oben Punkt II und III.

[3] a. a. O. S. 311.

erwünschter Verkehr auf die Schiene gebracht werden kann, so wird hiernach der Betriebswirtschafter zu entsprechend niedriger Preisfestsetzung geneigt, der Volkswirtschafter aber, der diesen unnütz starken Verkehr von der Bahn ferngehalten zu sehen wünscht, demgegenüber auf höhere Bemessung des Tarifsatzes eingestellt sein. — In der Regel freilich, bei den Gütern von landläufiger, und nicht außergewöhnlich steigerbarer Verkehrsstärke wird meist die betriebswirtschaftliche Einstellung auf höhere Preisansetzung, die volkswirtschaftliche hingegen auf niedrigere gerichtet sein. Aber immer ist dies für jeden einzelnen Fall eine rein praktische Frage. Grundsätzlich und zunächst entscheidet, wie nochmals betont sei, als vorgeordnet der volkswirtschaftliche Gesichtspunkt.

Eine Einschränkung besteht indessen gegenüber diesem Grundsatz: Sie ergibt sich aus dem oben unter Punkt III entwickelten grundsätzlichen Wesen des mittelbaren Staatsbahnsystems: Der mittelbare Staatsbahnorganismus muß zunächst für die eigenen wirtschaftlichen Existenznotwendigkeiten Rechnung tragen. — Wenn die, nur in weiterem Sinne staatliches und Hoheitsunternehmen bildende mittelbare Staatsbahn dem allgemeinen Staatshaushalt nicht zur Last fallen, sondern ihre Ertragsfähigkeit in sich selbst wahren soll, so muß ihre Beanspruchung durch die Volkswirtschaft vor den Schranken ihrer besonderen individuellen Existenznotwendigkeit haltmachen. Die Kriterien für individuell wirtschaftliche Existenznotwendigkeit aber bietet nicht die Volks-, sondern die Betriebswirtschaft, und damit ergibt sich auch in der nationalökonomischen Betrachtung des Eisenbahngütertarifs eine Schranke aus dem betriebswirtschaftlichen Bereiche[1]. Formuliert lautet sie dahin: Ungeachtet des grundsätzlichen Vorrangs des volkswirtschaftlichen Gesichtspunktes hat, wenn und soweit Existenzerhaltung und -minimum der mittelbaren Staatsbahn in Frage steht, gegenüber den volkswirtschaftlichen Wünschbarkeiten doch der betriebswirtschaftliche Gesichtspunkt der Staatsbahn selbst den Vorrang. — Der Satz ist die tarifpraktische Folgerung aus der oben gegebenen theoretischen Betrachtung, daß die volkswirtschaftlichen Dienste der mittelbaren Staatsbahn im Rahmen des für die Staatsbahn selbst Existenzerträglichen gehalten werden müssen.

[1] Die hiernach in Betracht kommenden betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte der Tarifpreisbildungslehre sind, soweit die allgemeinen Grundsätze (Optimallehre) in Frage kommen, aus der „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs“ a. a. O. S. 285, soweit die praktische Normal- und Einzelpreisbildung in Frage kommt, aus S. 303 ff. zu ersehen.

Mit der Feststellung dieser betriebswirtschaftlichen Einschränkung ist aber auch die einzige Besonderheit bemerkt, die bezüglich der Obergrenze festgestellt werden muß, jenseits deren das Optimum für die Tarifbildung bei der mit eigener praktischer Existenzfürsorge belasteten Staatsbahn nicht liegen kann. — Die Höhenbegrenzungen nach oben und unten sind also gegeben. Zwischen ihnen liegt das Optimum der volkswirtschaftlichen Tarifbildung. Auf welchem Punkte genau dies aber im einzelnen Falle sein möchte, ist angesichts der unbegrenzt möglichen und zahlenmäßig nicht bestimmten verschiedenen Faktoren allgemeingültig in bindendem Satze konkret nicht zu sagen. Auch ist kein Gesetz ausfindig zu machen, wie etwa volks- und betriebswirtschaftliches Optimum sich zueinander verhalten. Das betriebswirtschaftliche Optimum braucht sich nicht einmal innerhalb der gefundenen oberen Randgrenze für das volkswirtschaftliche Optimum zu halten. Das betriebswirtschaftliche Optimum kann vielmehr auch noch höher als hiernach volkswirtschaftlich denkbar liegen. Es bleibt also auch hier in der volkswirtschaftlichen Untersuchung — wie s. Z. auch schon in der theoretischen Betriebswirtschaft[1] — Raum für die praktische Wirtschaftsarbeit des einzelnen Falles, und das Gesagte kann nur wie folgt formuliert werden:

Lehrsatz 17: Unentgeltlichkeit kann volkswirtschaftlich als Tarifansatz niemals in Frage kommen. Die Entgeltlichkeit ist vielmehr so hoch zu bemessen, wie dies nach den allgemein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten des einzelnen Falles als richtig erscheint; betriebswirtschaftliche Erwägungen der Bahn haben demgegenüber zurückzutreten.

Politische Handhabung in diesem Sinne ist einerseits bei der unmittelbaren Staatsbahn durch die Einheit ihrer Wirtschaftsführung mit dem übrigen Staatshaushalt, andererseits bei den Privatbahnen durch die Aufsichts- und Tarifhoheit des Staates gewährleistet. Nur bei der mittelbaren Staatsbahn ist die Tarifbemessung ggf. auch unter Hintanstellung etwaiger anderer volkswirtschaftlicher Auffassung hinsichtlich des Bestbetrages mindestens in der Höhe zu halten, daß die betriebswirtschaftlich selbständige Lebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn ohne Inanspruchnahme der allgemeinen Staatsfinanzen gewährleistet ist.

[1] Vgl. Spiess, Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, a. a. O. S. 292/293.

V.

Der Eisenbahngütertarif im Vergleich mit den anderen der Staatsführung auf dem Verkehrsgebiet zur Verfügung stehenden volkswirtschaftlichen Verwaltungsbehelfen und Mitteln.

In Beantwortung der Frage, inwiefern die volkswirtschaftliche Handhabung des Gütertarifs sich von der anderer verkehrspolitischer Mittel der Staatsgewalt unterscheidet, sind als ihrem Wesen nach wirklich verkehrspolitische Mittel nur die verkehrspolizeilichen in Vergleich zu setzen. Insbesondere können als eigentliche verkehrspolitische Mittel nicht Ein- und Ausfuhrverbote, Kontingentsabreden, Subventionen und Prämien anerkannt werden. Zwar wird unter Einsetzung auch dieser Mittel viel zur Anregung von Verkehr (mit den beiden letztangeführten namentlich auf dem Gebiete der Hochseeschiffahrt) getan. Jedoch handelt es sich sowohl bei der Subvention wie bei der Prämie nur um nach ihrer Natur ganz allgemeine handelspolitische Behelfe, mit denen schließlich Anreizungen jeder Art, sei es für Produktion, sei es für Konsum oder schließlich auch für Verkehr möglich sind, die aber gerade wegen dieser ihrer allgemeinen Natur zu einer besonderen Betrachtung im Rahmen dieser speziell tarifpolitischen Arbeit Anlaß nicht geben können[1].

Was hingegen die verkehrspolizeilichen Mittel betrifft, so gilt zur Unterscheidung zwischen ihnen und dem Gütertarife vor allem folgende Unterscheidung: Während es sich bei den polizeilichen Mitteln und Maßnahmen zwecks Verkehrsanregung oder Verkehrsdrosselung im Dienste von Politik und Volkswirtschaft um Entscheidungen über ein „Ob" oder „Ob nicht" handelt, sind die Eisenbahngütertarifmaßnahmen ihrer Natur nach auf ein „Mehr" oder „Weniger" abgestellt. Dies folgt aus der hoheitsmäßigen Natur der Polizeiverordnung als Gebot und aus der betriebswirtschaftlichen Natur des Tarifes als Preis.

Aus seuchenpolizeilichen Gründen soll ein Ort oder ein bestimmtes Gebiet isoliert werden. In Frage steht für den Verkehr mit diesem Gebiet vollkommene Unterbindung. Mit einem Wegeverbot seitens der Verkehrspolizei kann solche Unterbindung hundertprozentig ohne weiteres erreicht werden. Mit dem Mittel der Gütertarifpolitik wäre das gleiche Ziel absoluten Verkehrsverbotes nicht, oder wenigstens nicht mit Sicher-

[1] Dies trotzdem auch gerade auf dem Eisenbahngebiete in den letzten Jahren viel u. a. mit Prämien (in Form von Währungs-, Industrie-Ausgleichen u. dgl. m.) gearbeitet worden ist. Es handelte sich dabei sowohl dem Motiv wie dem Charakter nach nicht um eigentliche tarif-, sondern vielmehr um handelspolitische Maßnahmen bzw. Mittel.

heit zu erreichen. Man kann mit exorbitanter Tariferhöhung Neigungen, nach jenem Gebiete zu verfrachten, auf das denkbare Mindestmaß zurückschrauben, praktisch dadurch vielleicht gleichfalls ein Erlöschen des Verkehrs herbeiführen; volkswirtschaftlich-theoretisch und mit zwingender Sicherheit aber ist mit dem Tarif eine dies Erlöschen des Verkehrs gewährleistende Lage nicht zu schaffen. Durch den Tarif wird der Verkehr nur erschwert, nur beengt, hingegen nicht unterbunden. — Will man umgekehrt einem Orte Verkehr zuführen, so ist mit verkehrspolizeilichen Geboten überhaupt nichts und mit wegepolizeilichen Verboten nur insofern etwas zu erreichen, als man alle in der Nachbarschaft in Frage kommenden Umwegstraßen sperren und so den Verkehr auf den gewünschten Weg als einzig offenbleibenden zwingen kann. Man kann vielleicht auch polizeiliche Belieferungsverfügungen u. dgl. erlassen, aber mit letzterer Form tritt man schon aus dem verkehrspolizeilichen Nexus heraus, und der Verkehr als solcher kann damit nicht erzwungen werden, zumal er grundsätzlich nicht Untertanenpflicht, sondern nur wirtschaftliches Belieben des einzelnen ist.

In diesem letzten Punkte liegt überhaupt der eigentlich unterscheidende Kern zwischen einerseits Gütertarif und andererseits allen übrigen verkehrspolitischen Maßnahmen. All diese anderen Maßnahmen haben aus ihrem Wesensgrunde heraus hoheitlichen Charakter und damit alle Stärken und Schwächen von Verfügungen solcher Art; der Eisenbahngütertarif hingegen ist und bleibt seinem grundsätzlichen Wesen nach wirtschaftlicher Natur, und dementsprechend ist ihm Anpassungsfähigkeit an die wirtschaftlichen Fluktuationen und Bedürfnisse angeboren und unverlierbar. Bei Beeinflussungsproblemen lediglich im Sinne eines Mehr oder Weniger ist mit hoheitlichen Verfügungen eine Regulierung meist überhaupt nicht möglich, während gerade hier der Eisenbahngütertarif mit jedem Zehntel Pfennig Erhöhung und Ermäßigung Anreiz oder Abneigung zur Tarifbenutzung und damit zur Transportausführung oder -unterlassung steigern oder abmindern kann.

Im hochentwickelten Wirtschaftsstaate kommt man auf dem Gebiete des Güterverkehrs mit dem „Ob“ oder „Nicht“ allein nicht aus, auch Schattierung im Sinne des „Mehr“ oder „Weniger“ ist hier nötig, ja häufig sogar noch wichtiger. Und wie deswegen Staat und volkswirtschaftliche Leitung auf anderen Gebieten, insbesondere z. B. im Bank- und Börsenbereiche nur dadurch ihr Beeinflussungsvermögen sich zu sichern vermochten, daß sie ihrerseits selbst privatwirtschaftlich auf diesen Gebieten mit auftraten, so ist auch auf dem Gebiet der Verkehrsbewirtschaftung einzige Möglichkeit, um auf die Volkswirtschaft gerade-

weise abstufbaren Einfluß zu gewinnen, das verkehrswirtschaftliche Universalinstrument, die Eisenbahn und ihren Gütertarif in den staatlich-volkswirtschaftlichen Regelungsapparat einzuschalten.

Wir kommen zum

Lehrsatz 18: Unter den der Staatsregierung zur verkehrspolitischen Erreichung volkswirtschaftlicher Ziele zur Verfügung stehenden Mitteln steht der Eisenbahntarif an Durchschlagskraft den hoheitsmäßigen Einwirkungsmöglichkeiten, insbesondere den polizeilichen Maßnahmen, v. a. Verkehrsverboten nach. Den letzteren Maßnahmen überlegen ist er aber darin, daß mit dem Tarif Verkehr nicht nur verboten, sondern auch zurückgehalten bzw. angereizt, und diese Zurückhaltung bzw. dieser Anreiz durch Abstufungen im Maß der Tarifveränderungen nach oben und unten auf jeden erwünschten Grad der Einwirkung gesteigert oder abgemindert werden kann. In diesem Sinne fein abstimmbar ist von allen Wirtschaftswerkzeugen auf dem Verkehrsgebiet allein der Eisenbahngütertarif.

VI.

Der Eisenbahngütertarif als Grundlage einer besonderen praktischen Nationalökonomie.

Von den verschiedenen allgemeinen nationalökonomisch möglichen Gestaltungen des Eisenbahngütertarifs, die oben unter II (und III) unterschieden wurden, gibt nur eine einzige die Grundlage, um darauf eine besondere praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs aufzubauen. Dies läßt sich zwar erschöpfend bereits aus dem bisher Gesagten ableiten (ging insbesondere praktisch aus den letzten Ausführungen in Punkt IV hervor), soll indes zusammenfassend nochmals in folgendem klargelegt werden.

Wenn, wie oben unter II A behandelt, die staatliche Tätigkeit sich auf die bloße Beobachtung der von Dritten (Privaten) getätigten Eisenbahngütertarifgebarung beschränkt, kann auf solche bloße Beobachtung hin eine eigene staatliche oder völkische, d. h. National-Ökonomie, für den Gütertarif nicht gegründet werden. Denn das Wesen des so beobachteten Tarifs hat nicht national-ökonomischen, sondern privat-ökonomischen (und nur öffentlich kontrollierten) Charakter. — Dasselbe gilt auch noch, wenn der Staat zwar nicht auf bloße Beobachtung sich beschränkt, aber über Beaufsichtigung der von den Dritten (Privaten) getätigten Eisenbahngütertarifgebarung noch nicht hinausgeht (oben II B). Denn auch in diesem Falle fehlt dem Staat und dem in ihm repräs-

sentierten Volk noch die eigene Initiative[1] auf dem Gebiete des Eisenbahngütertarifwesens, und ohne Initiative ist keine eigene und erst recht nicht eine eigengeartete Tarifpolitik nationalökonomisch denkbar.

Erst bei den beiden oben unter III ausführlich charakterisierten Arten des Staatsbahngütertarifs hat der Staat die Initiative selbst in der Hand, und ganz besonders gilt dies in dem ersten Falle dieser beiden Möglichkeiten, in welchem der Eisenbahngütertarif unmittelbares Werkzeug der volkswirtschaftlichen Staatspflege ist. Der Staat arbeitet auf dem Gebiete des Eisenbahngütertarifs hier mit einer Initiative, die in nichts geringer ist als die gegenüber allen seinen übrigen Werkzeugen und Hilfsmitteln für die Volkswirtschaftspolitik. — Aber auch hier bietet sich, allerdings aus anderem Grunde, keine Möglichkeit für eigene praktische Tarifökonomik: Denn, ist die Initiative beim Gütertarif der unmittelbaren Staatsbahn auch in keiner Weise *geringer*, so ist sie doch in keiner Weise *anders* als bei allen übrigen Werkzeugen und Hilfsmitteln der Volkswirtschaftspolitik, und deswegen deckt sich die Nationalökonomie des unmittelbaren Staatsbahntarifs hundertprozentig mit derjenigen der ganzen übrigen politischen Ökonomie[2]), hat also keinen eigenen praktischen Charakter. Somit bleibt auch bei dieser dritten Möglichkeit zu einer besonderen eigenen praktischen Nationalökonomie des Gütertarifs (neben der allgemeinen Nationalökonomie) kein Raum.

Anders nur bei der vierten und letzten Möglichkeit des Eisenbahngütertarifs: Der Gütertarif der mittelbaren Staatsbahn, die mit besonderem Eisenbahnorganismus in den Dienst der Volkswirtschaft gestellt ist, hat einerseits mit dem Gütertarif der unmittelbaren Staatsbahn die Freiheit der Initiative, andererseits mit den Gütertarifen der von Dritten betriebswirtschaftlich aufgestellten privaten oder sonst nicht staatlich-individuellen Bahnen die Freiheit des Individuums gegenüber der allgemeinen nationalen Ökonomie gemein; und der in diesem Sinne sowohl unabhängige wie eigengeartete, wenn auch unter die Leitziele und Gedanken nationalen Wirtschaftens gestellte Charakter der mittelbaren Staatsbahn bietet damit Grundlage für eine spezifisch eigenartige Volkswirtschaftsbetrachtung und -pflege, die dann auch zu grundsätzlicher *eigener* lehrmäßiger Betrachtung und Behandlung der praktischen Nationalökonomie des von ihr herausgegebenen Eisenbahngütertarifs Raum und Stoff bietet.

Wir umreißen den Umfang der danach sich stellenden praktischen Aufgabe in dem

[1] Vgl. dazu oben S. 21.
[2] Siehe oben S. 22.

Lehrsatz 19: Von allen in den früheren Lehrsätzen (9 und 11) unterschiedenen Arten des Eisenbahngütertarifs hat nur der Eisenbahngütertarif der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn wirtschaftliches Eigenwesen mit eigenem volkswirtschaftlichem Endziel, und deswegen kann allein der Tarif dieser mittelbaren Staatsbahn Objekt einer besonderen praktischen Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifes sein.

Zusammenstellung der gesamten Ergebnisse.

Der Übersichtlichkeit halber sind die gesamten gewonnenen Lehrsätze nachstehend noch einmal zusammengestellt.

Lehrsatz 1: Der Eisenbahngütertarif ist ein Preisangebot für Güterbeförderung auf einer Eisenbahn und als Preisangebot zunächst in der Betriebswissenschaft zu behandeln. Die ihm notwendigen besonderen Eigenschaften aber: daß dies Angebot als Tarif veröffentlicht werden muß, daß es von der Eisenbahn ausgeht und daß es auf die Beförderung eigens von Gütern abgestellt ist — sind auch volkswirtschaftlicher Natur und machen deshalb seine wissenschaftliche Behandlung auch im Rahmen der Volkswirtschaft nötig.

Lehrsatz 2: Der Eisenbahngütertarif ist schon zufolge seines Charakters als Tarif und der damit gegenüber der Öffentlichkeit und allen einzelnen Volksgenossen bestehenden Verbindlichkeit von solcher volkswirtschaftlichen Bedeutung, daß jeder Staat ihm gegenüber zu politischer und verwaltungsmäßiger Überwachung seiner Recht- und Ordnungsmäßigkeit in Entstehung und Anwendung gezwungen ist.

Lehrsatz 3: Die Eisenbahn ist das volkswirtschaftliche Universalverkehrsmittel, von dem alle in ihrem Verkehrsgebiete als notwendig auftretenden Verkehrsaufgaben (mindestens im Notfalle) wahrgenommen werden können.

Lehrsatz 4: Angesichts der universalen Bedeutung der Eisenbahn muß auch der Eisenbahngütertarif einen universalen Charakter, und deswegen eine alle Transportmöglichkeiten erschöpfende und eine ausnahmslos einheitliche Regelbildung aufweisen; — gegenüber deren Normen haben auch die bedeutsamsten speziellen, lokalen und anderen Gesichtspunkte ohne irgend eine Ausnahme zurückzutreten.

Lehrsatz 5: Der Eisenbahngütertarif ist die Maßgröße für alle Preise der Güterbeförderung im Lande, um welche Beförderungsmittel auch immer es sich handeln mag. — Dies zwar nicht kraft ausdrücklicher gesetzlicher Feststellung, wohl aber auf Grund deswegen nicht weniger zwingender wirtschaftlicher Entwicklung.

Lehrsatz 6: Die Tatsache, daß der Eisenbahngütertarif Maßgröße für alle Güterbeförderungen hat, verpflichtet den Staat, den Eisenbahngütertarif außer bezüglich seiner förmlichen Ordnung und systematischen Gerechtigkeit auch bezüglich seiner volkswirtschaftlich billigen und gerechten Höhe der einzelnen Tarifbeträge zu überwachen. — Dabei drückt sich die Bedeutung des Eisenbahngütertarifs als Maßgröße zunächst im Verhältnisse der verschiedenen Verkehrsmittel zueinander, sodann aber auch im Verhältnisse zu den sie benutzenden Volksgenossen einzeln und insgesamt aus.

Lehrsatz 7: Die begriffsmäßig begründeten Notwendigkeiten zum staatlichen Eingreifen in den Eisenbahngütertarif erweisen sich auch rein zahlenmäßig begründet angesichts der Größe und Wichtigkeit des Güterverkehrs als solchen.

Lehrsatz 8: Die volkswirtschaftliche Stellungnahme des Staates gegenüber dem Eisenbahngütertarif kann vorbereitet werden durch beobachtende Tätigkeit des Staates, insbesondere durch statistische und dergl. Materialsammlung. — Aktiver Gewinn wird hierdurch allein aber für die Volkswirtschaft noch nicht erzielt.

Lehrsatz 9: Volkswirtschaftlich unmittelbare Einwirkung hat die tarifpolitische Stellungnahme des Staates, wenn sie sich äußert

als staatliche Beaufsichtigung des Gütertarifs der grundsätzlich noch dem privaten Unternehmer überlassenen Eisenbahn

oder

als Wahrnehmung des Eisenbahnbetriebs- und Tarifgeschäftes durch den Staat selbst.

Lehrsatz 10: Bei der bloßen Beaufsichtigung des grundsätzlich in privater Hand belassenen Gütertarifes ergibt sich für den Staat nur die negative Möglichkeit, Nachteile, die aus den Tarifmaßnahmen der Privatbahn für die Volkswirtschaft drohen, abzuwehren oder hintanzuhalten. Tarifarische eigene Initiative hingegen hat der Staat in diesem Falle nicht.

Lehrsatz 11: Im Falle, daß Betrieb und Tarifführung der Eisenbahn in Staatshand liegt, kann deren Wahrnehmung erfolgen entweder

als unmittelbare Staatsverwaltungspflege, sinngemäß gleich und als bloßer Bestandteil der allgemeinen sonstigen Hoheits- und Wirtschaftsfunktionen von Staatswirtschaft und -verwaltung

oder

als Verwaltung der Staatsbahn durch das Mittel eines besonderen staatlichen Wirtschaftsorganismus.

Lehrsatz 12: Bei der unmittelbaren Geschäftsführung der Eisenbahn in der allgemeinen Staatshand kann mit dem Eisenbahngütertarif jedes volkswirtschaftlich erwünschte Ziel ohne Beschränkung, insbesondere auch ohne jede Rücksicht auf demnächstiges Wohl und Wehe der Eisenbahn selbst verfolgt werden. — Bei Überlassung der Staatsbahn an einen besonderen Wirtschaftsorganismus wird der Eisenbahngütertarif zwar gleichfalls für allgemeine Volkswirtschaftszwecke nutzbar gemacht; die Nutzbarmachung findet bei dieser Organisationsform aber ihre Schranken an den Existenznotwendigkeiten der Staatsbahn selbst, deren eigene Erfordernisse den übrigen allgemeinen Staatszwecken vorgehen.

Lehrsatz 13: Der volkswirtschaftliche Gedanke kann zwar am vollkommensten mit dem Eisenbahngütertarife der unmittelbaren Staatsbahn erfüllt werden. Die dabei ohne Beschränkung mögliche Wahrnehmung des allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesses führt aber zu der Gefahr, daß durch ihre übertriebene Pflege die unerläßlichen Lebensbedingungen des Eisenbahnverkehrsmittels als solchen und damit v. a. die Schlagkraft von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif selbst Schaden erleiden. Diese Gefahr fällt weg, wenn die Staatsbahn und ihr Eisenbahngütertarif nur mittelbar vom Staate durch eigenen Organismus gesteuert werden. Eine wesentliche Verkürzung des volkswirtschaftlichen Interesses ist in diesem Falle deswegen doch nicht zu befürchten; denn jede Eisenbahn ist aus den Notwendigkeiten ihrer eigenen binnenländischen Natur heraus auf das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse des heimischen Landes eingestellt und deshalb in der großen Linie mit dessen allgemeiner Verwaltung notwendig auf das gleiche Ziel ausgerichtet.

Lehrsatz 14: Der Verkehr ist niemals volkswirtschaftlicher Selbstzweck, und die Steigerung des Verkehrsumsatzes als solche kann deshalb nie Gegenstand der volkswirtschaftlichen Eisenbahngütertarifpflege sein.

Lehrsatz 15: Das sachliche volkswirtschaftliche Ziel des Eisenbahngütertarifs ist, durch die Art und Höhe der Entgelterhebung, den Eisenbahngüterverkehr im Sinne der staatlichen Wirtschaftsleitung so zu pflegen, daß erwünschter Verkehr gemehrt, unerwünschtem Verkehr aber gewehrt wird.

Lehrsatz 16: Besonderes Ziel der Tarifgestaltung ist Formung des Verkehrs auf die Art und Stärke, daß dadurch den Verkehrsbedürfnissen der Volkswirtschaft die möglichst beste Rechnung getragen, darüber hinaus aber der Verkehr niemals nur im Interesse der Verkehrsbetriebe selbst angereizt wird.

Lehrsatz 17: Unentgeltlichkeit kann volkswirtschaftlich als Tarifansatz niemals in Frage kommen. Die Entgeltlichkeit ist vielmehr so hoch zu bemessen, wie dies nach den allgemein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten des einzelnen Falles als richtig erscheint; betriebswirtschaftliche Erwägungen der Bahn haben demgegenüber zurückzutreten.

Politische Handhabung in diesem Sinne ist einerseits bei der unmittelbaren Staatsbahn durch die Einheit ihrer Wirtschaftsführung mit dem übrigen Staatshaushalt, andererseits bei den Privatbahnen durch die Aufsichts- und Tarifhoheit des Staates gewährleistet. Nur bei der mittelbaren Staatsbahn ist die Tarifbemessung ggf. auch unter Hintanstellung etwaiger anderer volkswirtschaftlicher Auffassung hinsichtlich des Bestbetrages mindestens in der Höhe zu halten, daß die betriebswirtschaftlich selbständige Lebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn ohne Inanspruchnahme der allgemeinen Staatsfinanzen gewährleistet ist.

Lehrsatz 18: Unter den der Staatsregierung zur verkehrspolitischen Erreichung volkswirtschaflicher Ziele zur Verfügung stehenden Mitteln steht der Eisenbahntarif an Durchschlagskraft den hoheitsmäßigen Einwirkungsmöglichkeiten, insbesondere den polizeilichen Maßnahmen, v. a. Verkehrsverboten nach. Den letzteren Maßnahmen überlegen ist er aber darin, daß mit dem Tarif Verkehr nicht nur verboten, sondern auch zurückgehalten bzw. angereizt, und diese Zurückhaltung bzw. dieser Anreiz durch Abstufungen im Maß der Tarifveränderungen nach oben und unten auf jeden erwünschten Grad der Einwirkung gesteigert oder abgemindert werden kann. In diesem Sinne fein abstimmbar ist von allen Wirtschaftswerkzeugen auf dem Verkehrsgebiet allein der Eisenbahngütertarif.

Lehrsatz 19: Von allen in den früheren Lehrsätzen (9 und 11) unterschiedenen Arten des Eisenbahngütertarifs hat nur der Eisenbahngütertarif der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn wirtschaftliches Eigenwesen mit eigenem volkswirtschaftlichem Endziel, und deswegen kann allein der Tarif dieser mittelbaren Staatsbahn Objekt einer besonderen praktischen Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifes sein.

(Zweites Kapitel folgt.)

Eisenbahn-Vorarbeiten bei Bahnbauten in Afrika.

Von

Oberreichsbahnrat **Ernst Weiß** in Dresden.

(Mit zwei Tafeln am Schluß des Heftes.)

I. Einleitung.

Die Vorarbeiten für Eisenbahnen umfassen grundsätzlich alle Erhebungen, Vermessungs- und Entwurfsarbeiten, die der Anlage einer Bahn vorausgehen müssen. Sie haben demnach sowohl wirtschaftliche wie technische Fragen zu behandeln. In tropischen Ländern stellen sie den Eisenbahnbau, im Gegensatz zu den alten Ländern, vor eine Aufgabe, die ihm bisher fremd war, nämlich, in Gegenden, deren Entwicklungsmöglichkeiten ganz anders als die der Heimat sind und von denen keine Spezialkarten vorhanden sind, bei der Beurteilung der verschiedenen Möglichkeiten dennoch das Richtige zu treffen.

In der vorliegenden Abhandlung soll der Gang der Vorarbeiten eingehend besprochen werden. Sie umfassen folgende Abschnitte:

1. Zunächst ist in groben Zügen auf Grund der Landeskenntnis und auf Grund der vorhandenen Landkarten ein allgemeiner Plan des über das ganze Land auszubreitenden Verkehrsnetzes aufzustellen. Kolonialgebiete, die gänzlich unerforscht sind, gibt es heute nicht mehr, so daß es immer möglich sein wird, einen derartigen Plan aufzustellen.
2. Nach Aufstellung dieses Planes in groben Zügen, bei dem es genügt, weit entfernte Orte durch gerade Linien zu verbinden, ist die technische Durchführbarkeit der einzelnen Linien örtlich nachzuprüfen. Dabei sind auch die für die weitere Bearbeitung des Entwurfs erforderlichen Anhaltspunkte über alle den Bau und den Betrieb beeinflussenden Verhältnisse zu sammeln. Hat sich auf Grund der Nachprüfung die Berechtigung und die Ausführbarkeit des allgemeinen Planes herausgestellt, so ist die Linienführung der einzelnen Strecken, gegebenenfalls auch mit Varianten, in großen Zügen zu entwerfen.

3. Bevor nun auf Grund dieses Planes die allgemeinen technischen Vorarbeiten begonnen werden können, sind zunächst unter Berücksichtigung der Geländekenntnis und des zu erwartenden Verkehrs die wichtigen Bestimmungen über die Ausführung der technischen Vorarbeiten, die Trassierungselemente, festzulegen. Das sind die Bestimmungen über die zulässigen Steigungen und Krümmungen, Breite des Planums, Stärke und Art des Oberbaues, die Zugeinheit usw. Alle diese Bestimmungen sind in möglichst genauer Form in einem Programm zusammenzustellen, das den Vorarbeiten als Unterlage zu dienen hat.
4. Es folgen nunmehr die allgemeinen Vorarbeiten, bei denen der Techniker die Geländestreifen kartiert, die von den einzelnen Linien berührt werden. Sie sollen die Unterlage liefern, nach welcher die Bahnlinie in engeren Grenzen festgesetzt und namentlich die Wahl unter verschiedenen Linien entschieden werden kann. Mit der Vollendung der allgemeinen Vorarbeiten muß jedoch vollständige Klarheit sowohl über die Linienführung als auch über die Trassierungselemente vorhanden sein, so daß
5. die ausführlichen Vorarbeiten innerhalb ganz bestimmter Grenzen an Hand der gewonnenen Ergebnisse ausgeführt werden können. Sie umfassen, soweit es noch erforderlich ist, eine ins einzelne gehende Geländeaufnahme, die endgültige Festlegung der Trasse auf dem Papier, die Übertragung der Linie ins Gelände, die Aufstellung der Ausführungspläne und des Kostenanschlags.

In den folgenden Ausführungen sollen die verschiedenen Phasen der Vorarbeiten eingehend behandelt werden.

II. Der allgemeine Plan für das Verkehrsnetz.

Die Verkehrsfrage tritt sofort nach der Besitzergreifung eines Neulandes in den Vordergrund. Über die Gesichtspunkte, die bei ihrer Lösung zu beachten sind, äußert sich Baltzer in seinem Buche „Die Kolonialbahnen", das für jeden kolonialen Eisenbahner eine äußerst wertvolle Fundgrube darstellt, eingehend.

Danach (Seite 302—305) besteht der erste Schritt in der Aufstellung eines allgemeinen Planes des über das ganze Land auszubreitenden Verkehrsnetzes. Es wäre falsch, von einem allgemeinen Plan abzusehen, weil seine Verwirklichung doch vielleicht Jahrzehnte beanspruchen würde, und je nach dem vorhandenen Bedürfnis, Eisenbahnen

zu bauen. Eine derartige Eisenbahnpolitik wäre im wahrsten Sinne des Wortes planlos und würde im Laufe der Zeit zu einem mühsam zusammengeflickten Netz führen, das voraussichtlich auch den Nachteil haben würde, recht unwirtschaftlich zu arbeiten.

Der Vorteil des von vornherein aufgestellten, allgemeinen Planes besteht in erster Linie darin, daß zielbewußt gearbeitet wird. Außerdem verbürgt ein allgemeiner Plan eine raschere Entwicklung des Eisenbahnnetzes. In demselben Maße nämlich wie die Leistungsfähigkeit der einzelnen Strecken erst im Netz zu voller Entfaltung gelangt, wird auch die Bauwürdigkeit der einzelnen Strecken im Rahmen des Ganzen viel klarer in Erscheinung treten, als wenn sie losgelöst von ihm betrachtet würde. Baltzer zeigt zunächst den Unterschied zwischen Eisenbahnen in alten Ländern und in Neuländern auf. In alten Ländern gilt im allgemeinen der Grundsatz, daß eine Bahn bauwürdig ist, wenn sie einen Nutzen abwirft. In einem Neulande dagegen ist sie schon dann bauwürdig, wenn sie in absehbarer Zeit einen Nutzen abzuwerfen verspricht. Sie kann nicht sofort einen Nutzen abwerfen, denn es ist kein Verkehr vorhanden, den sie bedienen könnte. Erst das Vorhandensein der Bahn schafft den Verkehr.

Das Endziel kolonialer Bahnbauten ist einzig und allein die wirtschaftliche Erschließung des Landes. Wenn neben wirtschaftlichen auch noch geographische, politische und militärische Erwägungen bei der Anlage von Bahnen zu berücksichtigen sind, so ändert das nichts an der Richtigkeit des vorstehenden Satzes. Baltzer weist den Zusammenhang zwischen politischen, militärischen und wirtschaftlichen Maßnahmen nach (Seite 16—26). Die ersteren bezwecken die Befriedung des Landes, was ja die Vorbedingung jedes wirtschaftlichen Lebens ist. Der nach geographischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten entworfene Gesamtplan wird daher auch den politischen und militärischen Bedürfnissen genügen. Welche von den im Gesamtplan vorgesehenen Linien nun als politische oder militärische gebaut werden dürften, steht bei der Aufstellung des Planes keineswegs fest. Die Entscheidung darüber hängt von der jeweiligen politischen Lage in der Kolonie ab.

Zusammenfassend läßt sich der Einfluß der verschiedenen Erwägungen auf die Gestaltung des Gesamtplanes wie folgt gliedern:

1. Für die Notwendigkeit der Anlage eines Verkehrsnetzes sind lediglich wirtschaftliche Erwägungen maßgebend.
2. Der Einfluß geographischer Erwägungen ist beschränkt auf die Korrektur des ersten Entwurfes, um ihn den geographischen Notwendigkeiten anzupassen.

3. Politische und militärische Erwägungen haben keinen Einfluß auf die Aufstellung des Gesamtplanes. Sie sind lediglich für die Reihenfolge des Baues der einzelnen Linien von Bedeutung. Gleichzeitig wirken sie anregend auf das Tempo des Ausbaues.

Bei der Aufstellung des Gesamtplanes muß also gefordert werden, daß die wirtschaftlich wertvollsten Gebiete aufzusuchen sind. Diese Forderung jedoch ist in einem tropischen Neulande leichter ausgesprochen als ausgeführt. Ihrer Erfüllung stehen große Hindernisse im Wege, denn es ist nicht leicht, in einem tropischen Neulande, auch wenn es schon öfters bereist worden ist, die tatsächlich verheißungsvollsten Landstriche ohne weiteres zu erkennen.

Baltzer sagt nichts Genaueres über die Durchführung der wirtschaftlichen Untersuchungen. Er fordert zwar eine sorgfältige wirtschaftliche Erkundung und warnt auch vor Entschlüssen, bevor diese Erkundung eine genügende Übersicht über die wirtschaftlichen Möglichkeiten ergeben hat (Seite 304), er gibt aber keinen Anhalt, wie diese Erkundung durchzuführen ist. Es seien deshalb einige Richtlinien gegeben, die bei der Abwägung der Entwicklungsmöglichkeit der einzelnen Landesteile wertvolle Dienste leisten können.

Die Faktoren, von denen die Entwicklungsmöglichkeit eines Landstrichs abhängt, sind der natürliche Reichtum des Landes und die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung. Der natürliche Reichtum besteht aus der Größe der Bevölkerung, aus der Fruchtbarkeit des Landes und den Bodenschätzen. Demnach müssen sich die wirtschaftlichen Überlegungen sowohl auf konkrete Größen — den Reichtum des Landes — erstrecken, als auch auf Untersuchungen abstrakter Art — die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung und die Möglichkeit ihrer Steigerung.

Der natürliche Reichtum eines Landes besteht in erster Linie aus der Größe seiner Bevölkerung. Die Bevölkerung stellt die zur Verfügung stehende Arbeitskraft dar. Je dichter ein Landesteil bevölkert ist, um so mehr Arbeitskraft kann zu seiner Entwicklung aufgeboten werden. Dicht bevölkerte Gegenden haben ein gesundes Klima zur Voraussetzung. In den Tropen werden es vorwiegend Hochländer sein, die im wesentlichen für Vieh- und Farmwirtschaft in Frage kommen. In kolonialen Siedlungsländern dagegen — Südafrika, Australien, Kanada —, deren Merkmal ein durchweg gesundes Klima ist, wird die Dichtigkeit der Bevölkerung von klimatischen Verhältnissen unabhängig sein, sich vielmehr der Fruchtbarkeit des Landes anpassen. Hierin besitzen sie den Tropenländern gegenüber einen bedeutenden Vorsprung. In letzteren werden nämlich die fruchtbarsten Gegenden in der Regel nur schwach bevölkert sein, da sie in Niederungen liegen und als Begleiterscheinung meist ein

ungesundes Klima besitzen. Ihre Erschließung ohne eine mit ihr Hand in Hand gehende großzügige Sanierung wird ungezählte Menschenopfer erfordern, somit an ständigem Mangel an der nötigen Arbeitskraft kranken. Die größere Entwicklungsmöglichkeit besitzen daher in den Tropen, solange eine Sanierung ausbleibt, nicht die an sich fruchtbarsten Landstriche, sondern die Landesteile mit der dichtesten Bevölkerung. Sie werden in erster Linie von Eisenbahnen aufzusuchen sein.

Wichtig ist ferner der Reichtum an Bodenschätzen. Zu ihnen gehört auch der Wald. Ich denke besonders an die unermeßlich großen Wälder von Kamerun, die außer den bekannten Edelhölzern auch Nutzholz liefern können; sie werden sofort nach der Wiedergewinnung der Kolonien eine große Rolle spielen. Deutschland hat einen jährlichen Bedarf von 80 Mio Kubikmetern Holz, von denen es nur 50 Mio aus der eigenen Erzeugung decken kann. Kamerun ist imstande, den gesamten Rest zu liefern.

Zur Ermittlung der übrigen Bodenschätze ist eine gründliche Erforschung des Landes nötig. Sie wird Jahrzehnte erfordern, um auch nur ein einigermaßen zuverlässiges Bild zu gewähren. Es wird daher die Berücksichtigung von Bodenschätzen bei der Aufstellung von Eisenbahnplänen mit der gebührenden Vorsicht zu behandeln sein.

Die größte Bedeutung kommt der Leistungsfähigkeit der Bevölkerung zu. Sie ist der Wertmesser für die zu leistende Arbeit. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die wirtschaftliche Entwicklung in Kolonien anders vor sich geht als in Kulturländern. In letzteren ist die Entwicklung normal, das heißt, sie geht der Eigenart der Bevölkerung entsprechend vorwärts. In Kolonien dagegen ist die wirtschaftliche Entwicklung nicht normal, sondern sprunghaft. Wollte man sich auch hier auf die normale Entwicklung beschränken, so würde sie nur sehr langsam oder überhaupt nicht vor sich gehen, jedenfalls den Bedürfnissen des Schutzstaates nicht genügen. Ein typisches Beispiel für die „normale Entwicklung" liefern die portugiesischen Kolonien Afrikas. Sie stehen mit ihren größten Gebietsteilen heute noch auf derselben Kulturstufe wie vor 300 Jahren, als die Portugiesen sie in Besitz nahmen. Der Schutzstaat ist im Interesse seiner eigenen Volkswirtschaft, sei es zur Erlangung von Rohstoffen, sei es zur Schaffung eines Absatzgebietes für seine eigenen Erzeugnisse, gezwungen, die Entwicklung der Kolonie zu beschleunigen. Diese beschleunigte Entwicklung stößt aber in Tropenländern auf große Schwierigkeiten, denn ihre Vorbedingung ist eine gänzliche Umgestaltung der Lebensgewohnheiten und der Weltanschauung der eingeborenen Bevölkerung. Neuländer kannten vor der Besitzergreifung durch den Europäer kein Wirtschaftsleben im Sinne

der Kulturländer. Während in letzteren die Produktion bis ins kleinste zergliedert ist, mithin zum Wohlbefinden des einzelnen ein ständiger Austausch von Werten nötig ist, ist der Eingeborene ein Selbstversorger im wahrsten Sinne des Wortes. Wohnung, Kleidung und Nahrung beschafft er sich ohne die Hilfe eines anderen. Im Gegensatz zum Europäer hat er keine weiteren Bedürfnisse, ist also nicht wie jener gezwungen, mehr zu erzeugen, als zum Leben unbedingt notwendig ist.

Es gibt Volksstämme, die nie zu bewegen sein werden, von ihren kümmerlichen Lebensgewohnheiten abzulassen. Sie sind für die Entwicklung des Landes unbrauchbar. Andere Stämme aber werden durch die befruchtende Bekanntschaft mit der höherstehenden weißen Rasse aus ihrer Lethargie aufgerüttelt werden, werden den Wunsch nach höheren Lebensansprüchen empfinden und zu seiner Befriedigung gezwungen sein, ihre bisher geringen Leistungen wesentlich zu erhöhen. Landstriche, die von solchen Volksstämmen bewohnt werden, versprechen eine günstige Entwicklung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß für die Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeit der einzelnen Landesteile folgende Reihenfolge maßgebend sein sollte:

1. die am dichtesten bevölkerten Gebiete,
2. die fruchtbarsten Gebiete,
3. die an Bodenschätzen reichen Gebiete.

Vor allem aber ist zu prüfen, ob die Bevölkerung der in Frage kommenden Gebiete zu einer Steigerung ihrer bisherigen Leistungen befähigt erscheint.

Wenn weiter oben gesagt wurde, daß der Schutzstaat das dringende Bedürfnis hat, die Entwicklung der Kolonie zu beschleunigen, so gilt das sowohl für vergangene Zeiten — unsere Kolonialpolitik vor dem Weltkriege —, als auch für die Zukunft, jedoch mit dem Unterschiede, daß das nationalsozialistische Reich unter einer beschleunigten Entwicklung doch wohl etwas anderes verstehen wird als das, was bisher sowohl bei uns als auch bei anderen Kolonialvölkern darunter verstanden worden ist. Wir haben ja in den letzten sieben Jahren die Dynamik eines nationalsozialistischen Aufbaues kennengelernt, und wir werden sie nach dem jetzigen Kriege auch in den Kolonien wiederfinden. Jedenfalls wird unsere Aufbauarbeit in den Kolonien eine Großzügigkeit aufweisen, von der wir uns heute noch gar keine Vorstellung machen können. Finanzielle Bedenken, ängstliche Untersuchungen über den voraussichtlichen Ertrag geplanter Unternehmungen, die als roter Faden das ganze Buch Baltzers durchziehen, dürften in der Kolonialpolitik des Dritten Reiches nicht mehr die Entwicklung der weiten afrikanischen Gebiete aufhalten.

Die frühere Auffassung, die Kolonien müßten die finanziellen Lasten möglichst von Anfang an selber tragen, ist unhaltbar. Sie war aber soweit Allgemeingut geworden, daß selbst ein Mann wie Baltzer eine davon abweichende Maßnahme des Reiches, ein zinsloses Darlehen an Kamerun, eine „hochherzige Zuwendung" und nicht eine „weitsichtige Tat" nennt (Seite 78 seines Buches).

Es dürfte wohl selbstverständlich sein, daß das Dritte Reich die herrliche Hauptstadt Deutsch-Ostafrikas — Daressalam — sofort von der Malariaplage befreit. Dazu sind die Kanalisation der Stadt und die Beseitigung der Brutstätten der Anophelesmücke in einem gewissen Umkreis um die Stadt erforderlich, Maßnahmen, die bisher der Stadtverwaltung zugemutet wurden, die sie aber aus Geldmangel unter keinen Umständen durchführen konnte.

Ich kann mir ferner nicht vorstellen, daß sich das Dritte Reich die katastrophale Kindersterblichkeit der eingeborenen Bevölkerung, die im wesentlichen auf der Unwissenheit der eingeborenen Mütter beruht, auch nur einen Tag untätig mit ansieht. Das gleiche gilt für die Bekämpfung der Seuchen bei Mensch und Vieh und für die Sanierung fruchtbarer, aber ungesunder Landstriche.

Es ist weiter mit Bestimmtheit anzunehmen, daß sehr bald nach der Rückgewinnung der Kolonien ein großes Produktionsprogramm aufgestellt werden wird. Um es durchführen zu können, wird man bei der geringen Bevölkerungszahl unserer Kolonien eine weitsichtige und gerechte Verteilung der Arbeitskräfte, am besten durch eine staatliche Organisation, vornehmen müssen. Man wird vielfach zur Mechanisierung der Arbeit und zur Beseitigung unwirtschaftlicher Kleinstbetriebe, besonders der Eingeborenen, schreiten müssen. Dadurch können sich Verpflanzungen ganzer Volksstämme ergeben.

Durch diese Ausführungen soll darauf hingewiesen werden, daß bei der Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeit der einzelnen Landesteile die Dynamik der nationalsozialistischen Art, eine Arbeit anzupacken, weitgehend zu berücksichtigen sein wird. Hat man danach Klarheit über die Zukunftsaussichten der Kolonie gewonnen, was heute nach einer mehr als fünfzigjährigen Betätigung in den Kolonien ohne eine vorherige Bereisung durchaus möglich sein dürfte, dann kann das Eisenbahnnetz in großen Zügen entworfen werden. Baltzer entwickelt dabei folgende Grundsätze, die auch heute noch gelten dürften (Seite 302).

Die Bahn oder die Bahnen dringen von den Häfen ins Innere vor, um die küstenfernen Gebiete auf dem wirtschaftlich günstigsten Wege zu erschließen. Es sind möglichst gerade und bequeme Wege für den großen Durchgangsverkehr zu wählen, wobei die wirtschaftlich wert-

vollsten Gebiete zu durchschneiden sind. Bei der Durchschneidung dieses sogenannten Einzugsgebietes ist besonders darauf zu achten, daß sich der verkehrsweckende Einfluß der Bahn nach beiden Seiten geltend macht. Die Bahn darf daher das Einzugsgebiet nicht bloß berühren, sondern muß es durchschneiden. Die Entfernung, auf die die Bahn noch verkehrsweckenden Einfluß ausübt, ist heute im Zeitalter des Kraftwagens größer als zur Zeit unserer kolonialen Eisenbahnbauten, wo wir auf den Trägerverkehr als Zubringer angewiesen waren. Damals konnte man bei den Massengütern mit einer verkehrsweckenden Wirkung der Bahn von etwa 100—150 km nach beiden Seiten rechnen. Bei hochwertigen Gütern, wie Elfenbein, Tabak und damals noch Kautschuk, war dieser Streifen breiter anzunehmen.

Je nach der Breite des Landes durchziehen eine oder zwei Bahnen das ganze Land. Von ihnen ausgehend suchen Zweigbahnen die Gebiete links und rechts der Bahn auf. Streben beide Bahnen nach dem gleichen Wirtschaftsgebiet, so treffen sie sich spitzwinklig. Im anderen Falle werden sie durch eine Querbahn, die in angemessenem Abstand parallel zur Küste verläuft, verbunden. Der geringste Abstand von der Küste kann auf etwa 300 km festgesetzt werden. Er errechnet sich daraus, daß das Einzugsgebiet der Schiffahrt auf etwa 150 km anzunehmen ist. Ein Gleiches für die Bahn vorausgesetzt, ergibt den Küstenabstand von 300 km. Das so entworfene Netz muß schon in seiner ersten Anlage den geographischen Notwendigkeiten roh angepaßt werden. Es sind die Hauptorte des Innern, Paßübergänge über Gebirge, schiffbare und zeitweise schiffbare Flüsse, Binnenseen und die Landesgrenzen zu berücksichtigen.

Damit stünde der Gesamtplan des Netzes fest, soweit er nicht durch die Ergebnisse der anschließenden örtlichen Nachprüfung Änderungen in der technischen Linienführung erfahren muß.

Die gleichen Gesichtspunkte, die hier für die Entwurfsaufstellung eines Verkehrsnetzes entwickelt wurden, gelten natürlich sinngemäß auch für die Bearbeitung einer einzelnen Linie, die an ein vorhandenes Netz angeschlossen werden soll.

III. Die Bereisung.

Da der erste Entwurf, wie aus vorstehendem ersichtlich, lediglich vom grünen Tisch aus bearbeitet worden ist, kann er noch keinen Anspruch darauf erheben, auch technisch durchführbar zu sein. Es hat deshalb eine Nachprüfung in dieser Richtung stattzufinden. Es soll zunächst das bisher übliche Verfahren beschrieben werden. Es bestand in

der sogenannten „Bereisung" oder „Erkundung" des Netzes oder, wenn es sich nur um eine einzelne Linie handelte, dieser Linie.

Die wichtigste Voraussetzung zur Beurteilung der Ausführbarkeit einer Eisenbahnlinie war die Schaffung einer wenigstens einigermaßen zuverlässigen Geländeaufnahme. Es mußten daher als erstes die vorhandenen Karten geprüft und ergänzt werden. Die zur Zeit unserer Bahnbauten vorhandenen Karten hatten einen Maßstab von 1 : 1 000 000 oder 1 : 2 000 000 und zeichneten sich durch zahlreiche weiße Flecke aus. Das heutige Kartenmaterial ist im wesentlichen nicht anders.

Dieses Kartenmaterial war aus der gemeinsamen Verarbeitung einer genügenden Zahl von Routenaufnahmen entstanden. Die Routenaufnahme ist wohl die anspruchsloseste Art der Landesvermessung. Sie besteht in der fortlaufenden Vermessung des Reiseweges, wobei als Hilfsmittel die Taschenuhr oder ein Schrittzähler und ein freihändig gebrauchter Kompaß dienen. Die Unterschiede der Uhrablesungen oder die Zahl der Schritte zwischen aufeinanderfolgenden Richtungsänderungen bestimmen die Längen der in der jeweils festgestellten Richtung zurückgelegten Teilstrecken. In ihrer Gesamtheit ergeben die Aufzeichnungen den zurückgelegten Reiseweg in Form eines gebrochenen Linienzuges, eines Polygonzuges, der den tatsächlichen Reiseweg um so besser wiedergeben wird, je öfter die Marschrichtung gepeilt wurde. Die Höhenunterschiede werden entweder durch einen kleinen Freihandneigungsmesser, also trigonometrisch, oder durch das Barometer ermittelt. Durch das Anpeilen seitlich des Weges gelegener markanter Punkte — Berggipfel, einzelne Bäume — kann eine wesentliche Verbreiterung des aufgenommenen Geländestreifens erzielt werden.

Eine auf Grund einer Anzahl solcher Routenaufnahmen zusammengestellte Großflächenaufnahme wird begreiflicherweise große Mängel aufweisen. Die Darstellung auch der Gebirge in diesen Karten darf natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, daß die zwischen den aufgenommenen Wegen liegenden, vom Reisenden meist nicht eingesehenen und oft gar nicht betretenen Gebiete nur nach Schätzung topographiert worden sind. Dieser Umstand beeinträchtigt zwar nicht den Wert der Karten für die geographische Übersicht, er ist aber von entscheidender Bedeutung, sobald die Karten für die Erkundung von Verkehrswegen dienen sollen.

Solche Karten waren damals die Grundlage für die vorbereitenden Arbeiten. Sie wurden soweit vergrößert, daß sie im Maßstab 1 : 100 000 vervollständigt werden konnten. Der Genauigkeitsgrad, den die Karten zu erhalten hatten, mithin die Wahl der Vermessungsmethode, wurde durch verschiedene Forderungen bedingt. Berücksichtigte man nämlich,

daß durch das Ergebnis der Bereisung die Linienführung in großen Zügen endgültig festgelegt werden sollte, so war zu fordern, daß sich die Bereisung auf weite Gebiete zu beiden Seiten der ersten vorgesehenen Trasse erstreckt. Nur dadurch konnte die technisch aussichtsreichste Linienführung mit einiger Sicherheit ermittelt werden. Der große Umfang der zu bereisenden Gebiete und die meist nur kurze zur Verfügung stehende Zeit forderten ein einfaches Aufnahmeverfahren zugunsten der Breite des aufzunehmenden Streifens.

Dem Zwecke der Landkarten entsprechend hatten sich die Messungen in erster Linie auf Höhenmessungen zu erstrecken, mehr noch eigentlich auf Höhenunterschiede zwischen zwei Punkten, deren Verbindung durch eine Bahn fragwürdig erschien. Sie wurden mit ausreichender Genauigkeit durch das Aneroid erzielt. Die Landkarten wurden daher bei unseren Bereisungen durch Routenaufnahmen mit der Bussole, durch Barometermessungen und einige astronomische Ortsbestimmungen ergänzt.

Die Routenaufnahme wurde in der Regel von zwei Ingenieuren mit einem Troß von etwa 40 Trägern für ihr persönliches Gepäck durchgeführt. Die beiden Ingenieure marschierten in einem gegenseitigen Abstand von etwa 10 km und vermaßen ihre Route. Alle 50 bis 100 km trafen sie sich an vorher bestimmten Treffpunkten. Hier wurden die Messungen zur Kontrolle aufgezeichnet. Die Endpunkte der beiden Routen mußten zusammenfallen. Außer der Vermessung des Marschweges wurden von beiden Ingenieuren seitliche Peilungen bis zu etwa 5 km Entfernung durchgeführt, so daß schließlich ein Streifen von 20 km Breite kartiert werden konnte. Zuverlässig waren von dieser Karte natürlich nur die beiden Marschrouten.

Es seien, da kleinere Routenaufnahmen auch in Zukunft nicht zu umgehen sein werden, noch einige Fingerzeige für ihre praktische Durchführung gegeben. Die Entfernungen mißt man am zuverlässigsten durch das Schrittmaß. Das Schrittmaß der Ingenieure wird vor Beginn der Arbeiten für die verschiedenen Geländeverhältnisse sowie für Steigungen und Gefälle ausprobiert. Das Zählen der Schritte ist nicht so umständlich wie es dem Unkundigen zunächst scheinen mag. Man zählt nämlich nicht die einzelnen Schritte, sondern immer nur jeden vierten oder sechsten Schritt, zählt also in einem gewissen Takt, an den man sich sehr schnell gewöhnt.

Bei der Aufnahme ist der Ingenieur von einem Führer und einem Beimann mit einem Signalhorn begleitet. Ein anderer Mann geht mit einer rotweißen Fahne und ebenfalls einem Signalhorn voraus. Auf ein Hornsignal von hinten bleibt er stehen und wird angepeilt, und zwar

wird bei übersichtlichem Gelände die Fahne, bei unübersichtlichem Gelände die Richtung seines Hornsignals angepeilt. Bevor der Mann weitergeht, streut er einige Papierschnitzel auf den Boden, die dem Ingenieur den Standort der nächsten Peilung anzeigen.

Die Genauigkeit dieser Messungen ist größer, als im allgemeinen vermutet werden kann. In der Länge können bei der Messung nach Schrittmaß Fehler von ± 5 % entstehen. Die Peilungen setzen sich aus vielen kleinen Wegstrecken zusammen. Sie werden in unübersichtlichem Gelände, besonders wenn nach dem Schall gepeilt wird, manchmal sehr ungenau. Da sich die Fehler aber nicht addieren, sondern kompensieren, beträgt der Richtungsfehler auf lange Strecken nur 2 bis 3 %. Die Genauigkeit der Höhenbestimmung hängt wesentlich von den Beobachtungen am Standbarometer, das die Luftdruckschwankungen im Laufe der einzelnen Tage anzeigt, ab. Bei sorgfältiger Berichtigung der Aneroidablesungen an Hand der Beobachtungen am Standbarometer wird der Höhenfehler auf etwa 20 km Länge nicht mehr als 5 m betragen. Da sich dieser Fehler auf die ganzen 20 km verteilt, tritt er nicht sprunghaft auf und ist für das Endergebnis unwesentlich.

Peilungen auf große Sicht, auf Bergspitzen oder einzelne Bäume, haben für die Ergänzung und Verbreiterung der Aufnahme große Bedeutung. Da manche dieser Punkte auf lange Strecken manchmal zwei bis drei Tage lang sichtbar sind und angepeilt werden können, ist ihre Lage recht genau zu bestimmen.

Zur Ausrüstung der Ingenieure gehören:

3 Aneroidbarometer,
1 Siedethermometer für Kontrollmessungen,
1 Quecksilberbarometer für Standortbeobachtungen,
1 Bandmaß,
2 Bussolen,

dazu gegebenenfalls ein Schrittzähler, der aber leicht versagt, und ein Freihandneigungsmesser.

Die Leistung eines gewandten Routenläufers beträgt ohne Planbearbeitung etwa 20 km im Tag.

Tafel I am Ende der Abhandlung zeigt den nach den Aufnahmen der Bereisung aufgestellten Plan 1 : 100 000[1] für die Reststrecke der Tanganjikabahn zwischen Tabora und Kigoma mit der auf Grund des Planes ermittelten Linienführung der Bahn.

In ebenem Gelände ist es in der Regel nicht schwer gefallen, sich ein Urteil über die Ausführbarkeit der Linie zu bilden. Die Bedenken, die gegen die Ausführbarkeit vorhanden sein konnten, entsprangen hauptsächlich aus den Lageverhältnissen. Es war auf eine möglichst recht-

[1] Druckwiedergabe in 1 : 150 000.

winklige Überschreitung der größeren Flüsse an einem günstigen Querschnitt zu achten, das Überschwemmungsgebiet war an einer möglichst schmalen Stelle zu kreuzen.

Im Gebirge dagegen hatten die Lageverhältnisse eine mehr untergeordnete Bedeutung gegenüber den Höhenverhältnissen. Hier war die Untersuchung der Ausführbarkeit der einzelnen Linien schwieriger, vor allem weil die üppige Vegetation der Tropen die Übersicht erschwerte oder ganz unmöglich machte. Besonders wichtige Punkte, wie Gebirgsübergänge, waren genau zu untersuchen. Es mußten zahlreiche Höhenmessungen vorgenommen werden, die es gestatteten, einen überschläglichen Höhenplan aufzuzeichnen.

Während der Bereisung waren auch die für die weitere Bearbeitung des Entwurfs erforderlichen Anhaltspunkte über alle den Bau und Betrieb beeinflussenden Verhältnisse zu sammeln. Dazu gehören die dem Bau entgegenstehenden Schwierigkeiten, vor allem Erschwernisse durch die geologischen Verhältnisse und durch das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von Wasser. Ferner waren Untersuchungen über das Vorkommen von Baustoffen anzustellen, über Wege- und Zufuhrverhältnisse, über die Möglichkeit der Anwerbung, Ernährung und Unterbringung von Arbeitern. Schließlich waren geeignete Punkte für die Bahnhöfe auszusuchen.

Wenn man nach der Bereisung den Eindruck gewonnen hatte, die zweckmäßigste Linienführung erkannt zu haben, dann wurde die ursprüngliche Planung berichtigt und in großen Zügen in die ergänzten Landkarten eingezeichnet, wobei in Zweifelsfällen bei einzelnen Linien auch verschiedene Möglichkeiten dargestellt wurden.

Nach den Erkenntnissen der Bereisung war es auch möglich, den ersten rohen Kostenüberschlag aufzustellen. Man ging dabei so vor, daß man das Gelände in drei Klassen einteilte, in ebenes Gelände, Hügelland und Gebirge. Dann ermittelte man die Bahnlängen in diesen drei Klassen und wählte als Kostensatz die bereits bekannten kilometrischen Baukosten vergleichbarer Bahnen.

Damit waren die Ergebnisse der Bereisung ausgewertet. Der Plan stand nunmehr fest und es waren die geographischen Unterlagen für die nun folgenden allgemeinen Vorarbeiten gegeben. —

Ich habe weiter oben absichtlich gesagt, wenn man nach der Bereisung „den Eindruck gewonnen hatte“, statt zu sagen, „die Überzeugung gewonnen hatte“, denn unter Berücksichtigung der weiten zu bereisenden Gebiete, der äußerst mangelhaften Landkarten und der meist nur sehr kurzen zur Verfügung stehenden Zeit, wäre es ver-

messen, zu behaupten, auf der Bereisung mit absoluter Sicherheit die in jeder Hinsicht beste Linienführung erkennen zu können.

Bei der Bereisung ist es schon zeitlich ganz unmöglich, einen so breiten Streifen abzulaufen, wie es für diese Untersuchung notwendig wäre. Man hat zwar immer eine ausführbare Trasse gefunden, ob aber nicht 5 oder 10 km seitlich von ihr eine überragend bessere gewesen wäre, davon hatte man keine Ahnung, konnte sie auch nicht haben. Daß eine viel bessere Trasse aber tatsächlich in sehr vielen Fällen gar nicht weit von der ausgeführten lag, das haben die zahlreichen Umbauten von Kolonialbahnen bewiesen. Es folgt daraus, daß die Bereisung in der bisher üblichen Art recht dürftige Unterlagen liefert. Auf diesen Unterlagen beruhte aber die Entscheidung über den örtlichen Verlauf der Bahn. Sie waren die Grundlage für die allgemeinen Vorarbeiten, auf denen bestenfalls ein Streifen von 5 bis 6 km Breite kartiert wurde, und in dem die Bahn, so gut es eben ging, trassiert werden mußte. Da es in den meisten Fällen ging oder gerade noch ging, sind in den Kolonien Linienführungen entstanden, die später einmal, wenn genaue Landkarten des ganzen Landes vorliegen werden, bestimmt manche Kritik herausfordern werden. Dann aber ist es zu spät. Die vielen Millionen, die durch günstigere Linienführung hätten gespart werden können, sind nicht mehr einzubringen.

Es fragt sich deshalb, ob bei künftigen kolonialen Bahnbauten ebenso vorgegangen werden soll wie wir es früher getan haben und wie wir es leider nicht anders haben tun können. In ebenem oder erschöpfend bekanntem, leicht welligem Gelände kann man es vielleicht wagen. Im übrigen ist aber die Frage unbedingt zu verneinen!

Uns steht heute ein Hilfsmittel zur Verfügung, das ungeahnte Möglichkeiten erschließt, die Luftbildaufnahme. Der Bauingenieur, der Vorarbeiten auszuführen hat, wird sich mit diesem Hilfsmittel vertraut machen müssen, wenn er nicht unweigerlich hinter einer neuen Zeit herhinken will.

Die Luftbildaufnahme ist nicht zu verwechseln mit Flugbildern, die man zuweilen in Zeitungen zu sehen bekommt. Diese Flugbilder gewähren zwar eine Übersicht über die Landschaft, sind aber sonst für den Bauingenieur wertlos, da sie Horizontalprojektionen gleichen, also keine Höhenunterschiede erkennen lassen.

Für die systematische Erkundung weiter Flächen dienen Parallelflüge in einer Höhe von etwa 4000 bis 5000 m. Die Flugbilder werden durch mechanisch angetriebene Kammern, sogenannte Reihenbildner, gemacht. Die fortlaufend gemachten Aufnahmen überdecken sich dabei

in der Flugrichtung dachziegelartig zu etwa 60 % und mit den Aufnahmen des Parallelflugs zu etwa 20 %.

Die dachziegelartige Überdeckung der Aufnahmen ermöglicht eine stereoskopische Betrachtung der Bilder. Beobachtet man durch das Stereoskop die einzelnen Paare aufeinanderfolgender Bilder, so hat man jeweils ein optisches Modell des betreffenden Geländeabschnittes vor sich. Der Anblick ist geradezu verblüffend. Man sieht ein naturgetreues Landschaftsmodell genau so, als wenn es ein Gipsmodell wäre, doch noch klarer als dieses, da es schwarzweiß gehalten ist und durch die Schatten noch an Lebendigkeit gewinnt. Das Bildmodell gewährt einen restlosen Einblick in die Bodenfalten und in die Lücken des Bewuchses, läßt Ortschaften und Kulturen plastisch hervortreten und deckt oft Zusammenhänge auf, so z. B. den Verlauf von Gesteinsgängen und Klüften, wie sie von Erdstandpunkten aus, selbst in baumlosen Gebirgsgegenden, niemals zu erfassen sind. Das Bildmodell hat etwas derart Überzeugendes, daß mit seiner Hilfe Fehltrassierungen gar nicht mehr möglich sind.

Es ist daher unbedingt zu fordern, daß in Zukunft der Bereisung eine weiträumige Luftbildaufnahme vorauszugehen hat. Ihre Auswertung wird dann der Bereisung nicht nur einen genau vorgeschriebenen, sondern auch den einzig richtigen Weg weisen.

Der Gang der Untersuchung sei an einem Beispiel erläutert. Es soll die Linienführung der in Deutsch-Ostafrika geplanten Bahn von Dodoma über Iringa, Ubena nach Fife erkundet werden. Die Linie sei am grünen Tisch roh entworfen worden, berühre die angegebenen Ortschaften und habe eine Länge von rd. 750 km.

Die Luftaufnahme ist im Zuge dieser Linie in einer Breite von etwa 50 km auszuführen. Man verwendet dazu zweckmäßig eine Kamera von 21 cm Brennweite mit einem Filmformat von 18 × 18 cm. Als Flughöhe wird am besten 4000 m gewählt. Aufnahmen aus dieser Höhe gestatten später die mechanische Herstellung von Schichtenplänen im Maßstab 1 : 20 000, ja sogar, ohne wesentlich an Genauigkeit einzubüßen, im Maßstab 1 : 10 000, der für die allgemeinen Vorarbeiten erwünscht ist.

Eine Aufnahme aus 4000 m Höhe umfaßt eine Fläche von 3,6 × 3,6 Kilometern. Bei 60 % Überdeckung der Aufnahmen erfordert die Flugstrecke von 750 km 600 Aufnahmen.

Bei einer Breite des Geländestreifens von 50 km und einer seitlichen Überdeckung der Aufnahmen um 20 % sind 17 Parallelflüge auszuführen. Es sind also im ganzen 10 200 Aufnahmen zu machen. Das erfordert 12 750 Flugkilometer oder 64 Flugstunden.

Die ganze Großflächenaufnahme über $750 \times 50 = 37\,500$ qkm kann demnach in 64 Flugstunden, d. h. in wenigen Wochen hergestellt werden! Nachdem das Problem der Lufttriangulation jetzt praktisch gelöst ist, sind auch keine langwierigen vorbereitenden Vermessungsarbeiten auf der Erde mehr nötig. Während bei den Luftaufnahmen an der nordpersischen Bahn im Jahre 1928 noch ein regelrechter Polygonzug entlang der aus der Luft zu vermessenden Strecke ausgelegt werden mußte, beschränkt sich heute der terrestrische Anteil der Vermessung auf die Anlage von Festpunkten in Abständen von etwa 100 km, deren Lage an der Küste trigonometrisch, im Innern astronomisch festgelegt wird. Es kann also heute mit den Flugaufnahmen sofort begonnen werden.

Bei der Auswertung werden aufeinanderfolgende Bildpaare in der Längs- und Querrichtung auf einem Tisch ausgelegt und durch das Stereoskop, mit dem man von Bildpaar zu Bildpaar wandert, betrachtet. Der Trassierende hat jetzt ein körperliches Modell des gesamten in Frage kommenden Geländes vor sich und kann nunmehr im Gegensatz zu dem bisherigen, zum großen Teil auf Glück oder Zufall beruhenden Verfahren mit absoluter Sicherheit die in jeder Hinsicht beste Linienführung herausfinden. Es wäre daher unverantwortlich, wollte man von diesem großartigen Hilfsmittel keinen Gebrauch machen.

Die Kosten dürfen nicht schrecken, denn einmal werden die Luftaufnahmen doch gemacht werden müssen, da sie ja nicht nur für das Trassieren von Verkehrswegen, sondern auch zu anderen Zwecken gebraucht werden. Die allgemeine Landesaufnahme in den Kolonien wird sich bestimmt der Luftbildvermessung bedienen, denn sie ist bei völlig ausreichender Genauigkeit die wirtschaftlichste Vermessungsmethode. Auch die Wehrmacht und die Verwaltung werden Interesse an den Luftaufnahmen haben. Es besteht daher durchaus die Möglichkeit, die Kosten der für Verkehrszwecke durchgeführten Aufnahmen auf mehrere Verwaltungen umzulegen. Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß Luftbildaufnahmen für Eisenbahnen trotz ihrer durch ihren Zweck bedingten gebrochenen oder gewundenen Grundrißlage ohne weiteres an eine allgemeine Luftaufnahme des Landes angebunden werden können. Es kann also bei der allgemeinen Landesaufnahme der bereits aufgenommene Streifen ohne weiteres weggelassen werden.

Sollten aber aus irgendwelchen Gründen andere Verwaltungen nicht zu den Kosten mit herangezogen werden können, so müssen die Kosten, die übrigens gar nicht so übermäßig hoch sind, von der Eisenbahn allein getragen werden. Sie betragen für das auf Seite 62 angeführte Beispiel schätzungsweise etwa 40 000 RM. Sie werden durch Ersparnisse in der Linienführung um ein Vielfaches aufgewogen. Außer-

dem bilden die Aufnahmen ja bereits die Unterlage für die später anzufertigenden Schichtenpläne im Maßstab 1 : 10 000 der allgemeinen Vorarbeiten, brauchen für diese also nicht noch einmal hergestellt zu werden.

Nach Vorstehendem würde sich bei künftigen Bahnbauten in den Kolonien, wenn die wirtschaftliche Berechtigung der Bahn feststeht, die Untersuchung der technischen Linienführung wie folgt abspielen, es sei denn, daß es sich um ganz einfache Verhältnisse handelt, bei denen das bisherige Verfahren beibehalten wird. Nach der Fertigstellung der Luftaufnahmen eines genügend breiten Geländestreifens wird an Hand eines eingehenden Studiums des stereoskopisch betrachteten Bildmodells die günstigste Linienführung ermittelt. Während man nach dem bisherigen Verfahren nach der Bereisung eine zwar ausführbare, aber nicht die beste Linienführung festgestellt hatte und von ihr auch ein überschlägliches Längsprofil zeichnen und einen überschläglichen Kostenanschlag aufstellen konnte, hat man jetzt die unbedingt beste Linienführung ermittelt, kann aber noch kein Längsprofil auftragen und auch kaum die Kosten angeben. Um das nachzuholen, ist es aber nicht nötig, die Bereisung in der bisherigen Form durchzuführen. Man geht vielmehr gleich einen Schritt weiter und läßt den Geländestreifen, in den die Bahn zu liegen kommt, nach den Luftaufnahmen im Maßstab 1 : 10 000 kartieren.

Jetzt kann die Linie ordnungsgemäß trassiert und veranschlagt werden. Die Bereisung, die auch noch notwendig ist, kann sich auf einen allgemeinen Überblick über das Gelände beschränken, bei dem in der Hauptsache die für die weitere Bearbeitung des Entwurfs erforderlichen Anhaltspunkte wie weiter oben beschrieben gesammelt werden. Da das Gelände zu diesem Zwecke nicht abgelaufen zu werden braucht, sondern abgeritten oder vielleicht auch abgefahren werden kann, wird die Bereisung nur sehr kurze Zeit dauern.

Bei dieser Lösung der Aufgabe ist eine klare Scheidung von Bereisung und allgemeinen Vorarbeiten wie nach dem früheren Verfahren nicht mehr möglich, denn die Herstellung der Landkarte im Maßstab 1 : 10 000 und die Trassierung der Linie gehören nach der üblichen Begriffsbestimmung schon zu den allgemeinen Vorarbeiten.

Bevor auf die allgemeinen Vorarbeiten im einzelnen eingegangen wird, ist noch ein besonders wichtiger Punkt, die Festlegung der Trassierungselemente, zu behandeln. Es ist unter Berücksichtigung der Geländeverhältnisse und des zu erwartenden Verkehrs ein Programm über diese technischen Grundlagen für die Trassierung aufzustellen.

IV. Das Programm für die allgemeinen Vorarbeiten.

Je sorgfältiger und umfassender diese Überlegungen angestellt werden, um so leichter werden verhängnisvolle Fehler in der Wahl der zugelassenen stärksten Steigungen und kleinsten Bogenhalbmesser, in der Anwendung zu leichten Oberbaues, zu schwacher Zugeinheiten und zu geringer Spurweite vermieden.

Bei den Betrachtungen über die Wahl der Trassierungselemente spielt die Tatsache eine große Rolle, daß sich Kolonialbahnen in der ersten Zeit ihres Bestehens nicht rentieren können, da sie sich ihre Frachten erst zu schaffen haben. Sie werden daher in den ersten Jahren keine Überschüsse erzielen, ja vielfach sogar Zuschüsse erfordern. Dieser ungünstigen anfänglichen Geschäftslage ist beim Bau fast aller Kolonialbahnen durch weitgehende Zurückhaltung in den Anlagekosten der Bahn Rechnung getragen worden. Ist das richtig gewesen?

Der Grad der Vollkommenheit, den man normalerweise einer neu zu erbauenden Bahn gibt, wird von dem zu erwartenden Verkehr abhängig sein. Da dieser zu erwartende Verkehr bei einer Kolonialbahn aber erst in einer noch nicht genau zu bestimmenden Zeit eintreten kann, wird in der Zwischenzeit ein Teil des Anlagekapitals unnötigerweise mitverzinst werden müssen. Um das zu vermeiden, hat man in den meisten Fällen, den anfänglich geringen Verkehrsbedürfnissen entsprechend, die Bahn zunächst mit geringem Aufwand angelegt und sie erst beim Eintreten des gesteigerten Verkehrs für diesen ausgebaut.

Die Kosten des späteren Umbaues sind natürlich höher als der Unterschied in den Kosten bei der ersten Anlage. Das Verfahren des späteren Umbaues hat deshalb nur dann eine Berechtigung, wenn der Umbau erst zu einem Zeitpunkt notwendig wird, wo sich der anfangs ersparte Kostenunterschied durch Zinseszins so erhöht hat, daß er zur Deckung der erhöhten Kosten des Umbaues ausreicht.

Um diesen Zeitpunkt bestimmen zu können, muß man wissen, um wieviel der spätere Umbau teurer sein wird, als der Unterschied bei der ersten Anlage gewesen wäre.

Baltzer befaßt sich eingehend mit diesen Untersuchungen. Er behandelt allerdings nur den Umbau aus der Feldspur (60 cm) in die Meterspur, während er den ebenso wichtigen oder noch wichtigeren Umbau aus einer wenig leistungsfähigen Meterspur in eine leistungsfähigere nur streift. Bei seiner Rechnung für den Umbau einer Bahn aus der Feldspur (60 cm) in die Meterspur (Seite 310—319) kommt er zu dem Ergebnis, daß die Umbaukosten viermal so groß sein werden als der Unterschied bei der ersten Anlage. Er schließt daran folgende Betrachtungen. Bei einem Zinsfuß von 4 % wird sich der anfangs gesparte

Betrag in 17,7 Jahren verdoppeln, in 35,4 Jahren vervierfachen. Mit den in 35,4 Jahren aufgesparten Zinsen könnte man demnach erforderlichenfalls die Kosten des Umbaues bestreiten. Immerhin darf der Verkehr innerhalb der 35 Jahre nicht über die der Rechnung zugrunde liegende Verkehrsgröße hinauswachsen, um den Umbau gerade erst zu der Zeit notwendig zu machen, wo die Mittel durch die Zinsansammlung gewonnen sind.

Als Schlußfolgerung stellt er den Satz auf, daß sich die Frage, ob die Bahn sofort oder erst später für den größeren Verkehr ausgebaut werden soll, durch eine Vergleichsrechnung entscheiden läßt, bei der es darauf hinausläuft, die künftige Verkehrsentwicklung im Gebiet der Bahn für eine gegebene Zeitdauer richtig zu beurteilen, oder mit anderen Worten, zu beurteilen, ob es 35 Jahre dauern wird, bis der Verkehr die erwartete Größe erreicht hat. Was aber die Erfahrung über diesen Punkt lehrt, ob es also tatsächlich solange dauert, darüber äußert er sich nicht.

Im weiteren Verfolg seiner Betrachtungen kommt er dann mit Rücksicht auf den Personenverkehr und die übrigen Schwächen der Feldbahn zu der Folgerung, bei unseren Kolonialbahnen „im allgemeinen" von der Meterspur Gebrauch zu machen.

Da die Beweisführung Baltzers nicht erschöpfend ist, fällt seine Schlußfolgerung auch so matt aus. Darin liegt aber eine große Gefahr für künftige Entschließungen. Ähnlich unvollständig und zum Teil sich widersprechend sind seine kurzen Ausführungen über den weiter oben bereits erwähnten Fall des Umbaues einer wenig leistungsfähigen Meterspur in eine leistungsfähigere Meterspur (Seite 319—321). Seine Ausführungen sollen daher ergänzt und zu klaren Schlußfolgerungen geführt werden.

Wenn Baltzer zu dem Ergebnis kam, daß die Umbaukosten aus der Feldspur in die Meterspur das Vierfache gegen den Unterschied bei der ersten Anlage ausmachten, so könnte man annehmen, daß für Bahnen von der gleichen Spurweite der Unterschied geringer wäre. Das ist aber kaum der Fall. Die Umbauten erstrecken sich auf dieselben Gebiete, nämlich im wesentlichen auf Erdarbeiten, Brücken und Oberbau. Der Umbau der Bahn Daressalam—Morogoro, bei dem die Meterspur beibehalten wurde, erforderte demgemäß auch tatsächlich kilometrische Umbaukosten von 100 000 RM, was etwa das Drei- bis Vierfache gegen den Unterschied bei der ersten Anlage ausmacht. Daraus folgt, daß auch bei Umbauten unter Beibehaltung der Meterspur der Verkehr erst nach etwa 30—35 Jahren die erwartete Größe erreicht haben darf, wenn der Umbau noch wirtschaftlich sein soll.

Was lehrt nun die Erfahrung über die wirtschaftliche Entwicklung der Kolonien nach dem Beginn der ersten Bahnbauten?

Der Aufschwung des Wirtschaftslebens spiegelt sich am klarsten wieder in der Zunahme des Handels. Da zeigt sich nun in fast allen Kolonien der Welt, daß der Handel vor dem Vorhandensein von Eisenbahnen nur schleichend anstieg, während er nach der Anlage von Bahnen geradezu sprunghaft in die Höhe ging. Das zeigt auch folgender Bericht des Gouverneurs Schnee über die Entwicklung Deutsch-Ostafrikas.

„Von der Besitzergreifung 1884 bis zum Jahre 1900 war die gesamte wirtschaftliche Entwicklung der Kolonie noch nicht sehr bedeutend. Unter dem Einfluß der ersten Teilstrecke der Usambarabahn war 1905 der Handel, der 1900 erst 16 Mio M betragen hatte, bereits in Einfuhr auf 17,5 Mio M, in Ausfuhr auf 9,9 Mio M, zusammen auf 27,4 Mio M, gestiegen. In der nächsten Zeit machte das Schutzgebiet gewaltige Fortschritte. Der Ausbau der Usambarabahn bis Moschi, fertiggestellt Anfang 1912, und der Zentralbahn von Daressalam über Tabora bis Kigoma am Tanganjikasee, fertiggestellt bis Tabora 1912, bis Kigoma 1914, eröffneten große Gebiete des Inneren für Handel und Verkehr. Dementsprechend entwickelte der Handel sich schnell. Er stieg von Jahr zu Jahr sprungweise empor. 1906 betrug die Einfuhr 25 Mio M, die Ausfuhr 11 Mio M, der Gesamthandel 36 Mio M. Nur sieben Jahre später, im Jahre 1913, war die Einfuhr auf mehr als das Doppelte, 53 Mio M, gestiegen. Die Ausfuhr hatte sich sogar mehr als verdreifacht, 36 Mio M, der Gesamthandel betrug 89 Mio M, etwa das Zweieinhalbfache des Gesamthandels sieben Jahre vorher."

Wenn eine derartige Entwicklung in einem verhältnismäßig armen Lande, wie Deutsch-Ostafrika, möglich war, so wird sie in günstiger dastehenden Ländern erst recht zu ermöglichen sein. Es wird daher in jedem Falle die Entwicklung der Kolonie nach dem Vorhandensein von Eisenbahnen rasch vor sich gehen. Mithin muß das tastende Vorgehen, als das die Anlage von minderwertig angelegten Eisenbahnen zu betrachten ist, als Fehlgriff bezeichnet werden.

Die Tatsachen haben das auch bewiesen; die Bahn von Daressalam nach Morogoro mußte bereits nach sechs Jahren umgebaut werden. Bei der Usambarabahn wurde der Umbau nach 16 Jahren nötig.

In Deutsch-Südwestafrika mußte die in Feldspur sehr schlecht gebaute Bahn Swakopmund—Karibib nach fünf Jahren nicht nur umgebaut, sondern durch eine ganz neue, in kurzem Abstand nebenher lau-

fende Bahn ersetzt werden. Da diese auch in Feldspur ausgeführt worden ist, die Anschlußstrecke aber Kapspur besitzt, wird sie wohl inzwischen zum dritten Male umgebaut worden sein.

Die Bahn Karibib—Windhuk wurde nach zehnjährigem Bestehen aus der Feldspur in die Kapspur umgewandelt.

In Nigerien wurde die Bahn Lagos—Minna bereits nach drei Jahren umgebaut. Die stärksten Steigungen und Krümmungen 1 : 50 und H = 150 m wurden in 1 : 80 und H = 300 m umgewandelt.

Das stärkste Stück an unangebrachter Sparsamkeit leisteten sich die Portugiesen. Das nordrhodesische, in Kapspur ausgeführte Eisenbahnnetz forderte gebieterisch eine Verbindung mit dem Indischen Ozean bei Beira. Die Portugiesen führten die hierzu nötige Bahn von Beira nach Umtali aus; sie wählten aber nicht die Kapspur, sondern die Spur von 65 cm. Unmittelbar nach Fertigstellung der Bahn machten sich die Unzuträglichkeiten des Spurwechsels derart bemerkbar, daß sofort mit dem Umbau in die Kapspur begonnen werden mußte.

Wenn diesen Beispielen entgegengehalten wird, daß die Eisenbahnen in Südafrika, in Siam und in Java auch anfangs bescheiden gebaut und dann nach 20 oder 30 Jahren verbessert worden sind, und daß sich das als richtig erwiesen hat, so stimmt das. In diesen Ländern war aber, im Unterschied zu afrikanischen Neuländern, von denen hier gesprochen wird, zur Zeit des Bahnbaues bereits ein gewisser Verkehr vorhanden, jedenfalls waren die Länder damals schon so weit erforscht, daß das Urteil über den zu bewältigenden Verkehr nicht bloß auf Vermutungen und Schätzungen zu beruhen brauchte. Die Bahnen wurden deshalb zwar bescheiden, aber doch genügend leistungsfähig gebaut, im Gegensatz zu den oben angeführten Beispielen, wo die Bahnen nicht bloß bescheiden, sondern zum Teil gänzlich unzulänglich ausgeführt wurden.

Aus diesen Erfahrungen muß man die Lehre ziehen, daß es in Neuländern in den meisten Fällen richtig sein wird, bei der Wahl der Trassierungselemente keinen zu kleinen Maßstab anzulegen. Das gilt ganz besonders für den Wiederaufbau unseres eigenen Kolonialreiches nach der Beendigung dieses Krieges. Bahnen von nur 60 cm Spurweite sind unter allen Umständen falsch. Auch bei der bescheidensten Tropenbahn soll man nicht unter 1 m Spurweite gehen. Diese Spurweite oder die Kapspur von 1,06 m genügt aber andererseits, wenn sie entsprechend ausgeführt wird, auch allen vernünftigen Anforderungen.

Noch eins muß über die Trassierungselemente im allgemeinen gesagt werden.

In vielen Kolonien hat man den Fehler begangen, die Trassierungselemente einheitlich für das ganze Netz festzulegen, eine Maßnahme, die

nur dann gerechtfertigt wäre, wenn alle Teilstrecken die gleichen Aufgaben zu bewältigen hätten. Da das aber fast nie der Fall sein wird, sei noch kurz auf die Eigenart des Güterverkehrs in den Kolonien eingegangen.

Die hauptsächlichsten Erzeugnisse tropischer Länder, Kautschuk, Kopra, Sisalhanf, Kakao, Kaffee, Tabak usw. sind nicht für den Verbrauch im Lande, sondern für die Ausfuhr bestimmt. Der Abtransport der Landesprodukte wird daher einen durchgehenden Verkehr nach der Küste zur Folge haben. Ihm strömt ein ebenfalls durchgehender Verkehr der aus Europa eingeführten Waren von der Küste nach dem Innern entgegen. Der Binnenverkehr von Ort zu Ort wird sich in der ersten Zeit auf den Personenverkehr beschränken. Für den Güterverkehr wird er erst in Frage kommen, wenn sich das Land auf eine höhere Kulturstufe emporgeschwungen hat. Darunter ist aber nicht der wirtschaftliche Aufschwung zu verstehen, der durch die Steigerung der Produktion hervorgerufen wird, sondern sie ist in den Anfängen einer einheimischen Industrie zu erblicken. Ob ein Tropenland es jemals dazu bringt, ist zu bezweifeln. Diese Entwicklung liegt auch durchaus nicht im Interesse des Schutzstaates, der dadurch ein wertvolles Absatzgebiet verlieren würde. Mithin ist auf absehbare Zeit mit einem nennenswerten Binnenverkehr nicht zu rechnen.

Berücksichtigt man nunmehr das Charakteristische des durchgehenden Verkehrs von und nach der Küste, so zeigt es sich, daß die das Rückgrat des Netzes bildende Bahn am meisten auf der der Küste nahe gelegenen Strecke in Anspruch genommen wird. Mit dem weiteren Vordringen der Bahn ins Innere läßt der Verkehr von Einmündungsstelle zu Einmündungsstelle der Zweigbahnen nach, und dementsprechend können die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bahn ermäßigt werden. In geringerem Maße macht sich das auch bei den Zweiglinien geltend, wenn man die Maschen 2. und 3. Ordnung des Netzes berücksichtigt.

Dieser Erscheinung ist bei der Anlage von Eisenbahnen Rechnung zu tragen, wenn nicht mit jeder Erweiterung des Netzes ein Umbau oder zum mindesten ein Ausbau der bisher fertiggestellten Bahnen verbunden sein soll.

Auf Grund vorstehender Ausführungen kann man nun an die Festlegung der Trassierungselemente herangehen. Im Rahmen dieser Arbeit läßt sich ein festumrissenes Programm natürlich nicht aufstellen, denn dazu bedarf es einer eindeutig gestellten Aufgabe. Es soll aber versucht werden, für eine Bahn etwa von der Bedeutung der Ugandabahn

oder der Tanganjikabahn, Richtlinien für die wesentlichsten Punkte des Programms aufzuzeigen.

1. Spurweite.

Nach dem bisher Ausgeführten kommt für eine Bahn, die das ganze Schutzgebiet durchzieht und das Rückgrat des Verkehrsnetzes zu werden verspricht, nur die Meterspur in Frage.

2. Oberbau[1].

Die Kosten des Oberbaues nehmen in den Kostenanschlägen der Kolonialbahnen den wichtigsten Posten ein. Das führte zur Versuchung, an dieser Stelle zu sparen. Es wurden zu schwache Oberbauformen verwendet, die sich nicht bewährten. Die Usambarabahn (Meterspur) verwandte 15,5 kg/m schwere Schienen mit 3,3 t Raddruck. Auf der Tanganjikabahn (Meterspur) wurden anfangs 21,4 kg/m schwere Schienen mit 4 t Raddruck, später 27,8 kg/m schwere mit 5 t Raddruck verwandt. Auf den Togo- und Kamerunbahnen (Meterspur) wählte man 20 kg/m Schienen. Alle, bis auf die 27,8-kg/m-Schiene, erwiesen sich als nicht leistungsfähig genug für den in kurzer Zeit eingetretenen Verkehr. Im südafrikanischen Netz (Kapspur) kommen Schienengewichte bis zu 40 kg/m vor; sie sind durch den starken Verkehr und schnellfahrende Züge begründet.

Im vorliegenden Falle sei die 27,8 kg/m schwere Schiene mit 5 t Raddruck gewählt. Es ist eine Breitfußschiene von 115 mm Höhe und 58 mm Kopfbreite. Das Gewicht des Oberbaues beträgt bei 14 eisernen Schwellen auf 10 m Länge 127 kg/m.

3. Steigungen und Krümmungen.

Im Gebirge sollen als stärkste Steigung 18,2 ‰, als kleinster Halbmesser 300 m gewählt werden. Der Kurvenwiderstand, der nach der Formel $\frac{450}{r - 50}$ 1,8 ‰ ergibt, erhöht den Steigungswiderstand auf 20 ‰, ein Maß, das nicht überschritten werden soll. Im Vergleich mit vollspurigen Bahnen erscheint der Halbmesser von 300 m reichlich groß. Die in Kolonien gemachten Erfahrungen lassen ihn aber als berechtigt erscheinen. Nicht allein der erhöhte Kurvenwiderstand — bei r = 100 m 9 ‰! — und die starke Schienenkopfabnutzung, sondern vor allem das starke Herausdrücken der engen Kurven durch den fahrenden Zug und die damit erschwerte Bahnunterhaltung, die ausschließlich eingeborenen, ungeschulten Arbeitskräften obliegt, haben bei fast allen Kolonialbahnen die Beseitigung der kleinen Halbmesser zur Folge gehabt.

[1] Siehe Baltzer Seite 362—370.

Im Hügelland soll als größte Steigung 10 ‰ und als kleinster Halbmesser ebenfalls 300 m gewählt werden. Von einem größeren Halbmesser soll abgesehen werden, damit sich die Bahn eng an das Gelände anschmiegen kann, und die Baukosten nicht zu hoch werden.

Im Flachland sind die größten Steigungen zu 5 ‰ und die kleinsten Halbmesser nicht unter 600 m zu wählen.

4. Erdarbeiten[1].

Die Breite des Bahnkörpers ist nach den Vorschriften der Kolonial-Bau- und -Betriebsordnung KBO. auszuführen, das heißt, der Bahnkörper erhält 25 cm unter Schienenunterkante eine Breite von 3,50 m. Bei der Trassierung der Bahnlinie ist, falls kein Großgerät verwendet werden soll, auf die noch rückständigen afrikanischen Methoden der Massengewinnung und Massenförderung Rücksicht zu nehmen. Es sind deshalb tiefe und lange Einschnitte, sowie hohe Dämme von großer Länge möglichst zu vermeiden.

5. Kunstbauten[2].

Als kleinste lichte Weite für Durchlässe wird 1 m festgesetzt. Unter dieses Maß herabzugehen, hat in den Tropen keine Berechtigung, denn bei den doch nur schätzungsweise zu bestimmenden Wassermengen kann von einer Genauigkeit, die einen 80-, 60- oder 50-cm-Durchlaß erfordert, kaum die Rede sein. Aus praktischen Gründen, vor allem zum Zwecke der Wiederverwendung von Lehrgerüsten und zur Vereinfachung der Bauentwürfe sollen nur wenige Typen von Durchlässen angewandt werden. Die Lichtweiten werden auf 1, 2, 3 und 5 m festgelegt.

Eiserne Brücken unter 10 m Stützweite sind zu vermeiden, da sie zu leicht sind und daher dauernder Unterhaltung bedürfen.

Von 10—20 m Stützweite ist der Vollwandträger zu verwenden. Bei größeren Stützweiten ist das jeweils wirtschaftlichste System zu wählen. Die Stützweite der Brücken ist auf volle Meter abzurunden, bei größeren Brücken auf eine gerade Zahl von Metern. Dadurch wird die Wiederverwendung bereits ausgeführter Brücken an anderer Stelle erleichtert.

6. Bahnhöfe[3].

Bei der Trassierung ist auf die Anlage der Bahnhöfe Rücksicht zu nehmen. Besondere Sorgfalt ist dem Vorkommen von gutem Trink- und Kesselspeisewasser zu widmen. In die Trasse sind für die Bahnhöfe genügend lange, waagerechte oder 1 : 400 geneigte Abschnitte einzulegen. Kreuzungsgleise sollen eine nutzbare Länge von 300 m erhalten.

[1] Siehe Baltzer, Seite 324—332.
[2] Siehe Baltzer, Seite 346—361.
[3] Siehe Baltzer, Seite 376—380.

Nach Aufstellung eines Programms etwa im Sinne der vorstehenden Ausführungen, das alle technischen Anweisungen für die Linienführung enthält, kann nunmehr mit den allgemeinen Vorarbeiten begonnen werden. Da außer den Verkehrsverhältnissen ganz besonders die Bildung und die Beschaffenheit des Geländes für die Aufstellung des Programms maßgebend waren, werden jedoch mit dem Fortschreiten der allgemeinen Vorarbeiten Änderungen und Ergänzungen des Programms unvermeidlich sein.

V. Allgemeine Vorarbeiten.

Bei den Vorarbeiten wird zwischen „allgemeinen" und „ausführlichen" Vorarbeiten unterschieden. Nach dem, was wir auf der Hochschule gelernt haben und was in den meisten Lehrbüchern verankert ist, verteilen sich die Aufgaben der beiden Arten von Vorarbeiten nach folgendem Schema. Die Grundlage für die allgemeinen Vorarbeiten ist die Kartierung des Geländes. Eine besonders große Genauigkeit ist für diese allgemeinen Schichtenpläne nicht erforderlich, da sie nur die Unterlage liefern sollen, nach welcher die Bahnlinie in engeren Grenzen festgelegt und namentlich die Wahl unter verschiedenen möglichen Linien entschieden werden kann. Es genügt daher für diese Pläne ein Maßstab 1 : 10 000, wobei die Höhenschichtenlinien in 5 bis 10 m Abstand zu führen sind. Bei den ausführlichen Vorarbeiten dagegen wird die Linie an Hand einer bis ins einzelne gehenden Geländeaufnahme endgültig festgelegt. Die Aufnahmen erhalten einen Maßstab von 1 : 2000 oder 1 : 1000 mit einem Abstand der Höhenschichtenlinien von 1 bis 2 m.

In der Praxis wird aber vielfach von diesem Schema abgewichen.

Bei allgemeinen Vorarbeiten in der Heimat kann man sich in der Regel die Geländeaufnahme im Maßstab 1 : 10 000 sparen, da man an Hand der vorzüglichen Meßtischblätter im Maßstabe 1 : 25 000 sehr gut trassieren kann. Es bereitet auch keine Umstände, diese Blätter nötigenfalls in den Maßstab 1 : 10 000 zu vergrößern. Man begnügt sich daher mit den Aufnahmen 1 : 2000 oder 1 : 1000 für die ausführlichen Vorarbeiten. In den afrikanischen Kolonien ist das nicht möglich, da es hier noch keine Meßtischblätter gibt. Die Aufnahme 1 : 10 000 der allgemeinen Vorarbeiten ist daher unbedingt herzustellen. Man kann sich aber, wenn eine zuverlässige Vermessungsmethode gewählt wird und die Höhenschichtenlinien in einem Abstand von 1 oder 2 m geführt werden, bei den ausführlichen Vorarbeiten darauf beschränken, nur noch diejenigen Teilstrecken ein zweites Mal aufzunehmen, die in besonders schwierigem Gelände liegen. Dadurch werden erhebliche Kosten gespart. Die ehemaligen amtlichen Vorschriften ließen demgemäß für die Lage-

pläne der ausführlichen Vorarbeiten je nach der Geländegestaltung Maßstäbe von 1 : 10 000 bis 1 : 1000 zu.

Man kann auch einen Mittelweg gehen, indem man die Aufnahmen der allgemeinen Vorarbeiten im Maßstab 1 : 4000 herstellt — aber natürlich mit dem Genauigkeitsgrad, der diesem Maßstab entspricht —, wodurch man die Aufnahme der ausführlichen Vorarbeiten ganz spart. Dieses Verfahren hat man bei der nordpersischen Bahn im Jahre 1928 angewandt.

Im folgenden soll die Methode der Vermessung besprochen werden. Man muß dabei unterscheiden, ob der allgemeine Plan, der den Vorarbeiten zugrunde liegt, auf Grund einer Luftbildaufnahme entstanden ist oder wie früher auf den Ergebnissen der „Bereisung" beruht[1].

Im ersteren Falle wird man einem Luftvermessungsunternehmen den Auftrag erteilen, einen genau angegebenen Geländestreifen im Maßstab 1 : 10 000 zu kartieren.

Der die Vorarbeiten ausführende Bauingenieur hat selbst mit der Vermessung nichts zu tun. Er gibt die Bestellung auf und erhält die fertige Karte. Die Luftaufnahmen waren schon vorhanden, so daß das Unternehmen nur noch die Auswertung vorzunehmen hat. Die Kartierung eines Quadratkilometers im Maßstab 1 : 10 000 erfordert je nach der topographischen Ausformung des Geländes zwei bis fünf Stunden. Die Kosten betragen etwa 50 bis 100 RM. Wie die Auswertung im einzelnen geschieht, das zu beschreiben, würde hier zu weit führen. Es muß deshalb auf die Fachliteratur verwiesen werden[2].

Wo das Gelände vollständig bedeckt ist, insbesondere in Urwaldgegenden, versagt die Luftbildvermessung, denn die Aufnahmen lassen sich nur dann auswerten, wenn der Erdboden eingesehen oder wenigstens einigermaßen eingesehen werden kann. Teilstrecken solchen Charakters müssen deshalb terrestrisch aufgenommen werden, was am besten mit einem Tachymeter geschieht.

Beruht der allgemeine Plan wie früher auf den Ergebnissen der Bereisung, so sind zwei Verfahren für die Geländeaufnahme möglich. Man kann wie oben ein Luftvermessungsunternehmen mit der Herstellung der Karte beauftragen oder man führt selbst ein terrestrisches Verfahren durch. Im ersteren Falle sind im Gegensatz zu vorhin zu-

[1] Siehe weiter vorn Abschnitt III „Die Bereisung".

[2] Hugershoff, R., Photogrammetrie und Luftbildwesen, Bd. VII d. Hdb. der wissenschaftlichen und angewandten Photographie, Wien 1930.

Zeitschrift „Bildmessung und Luftbildwesen", Berlin.

„Luftbild und Luftbildmessung", periodische Veröffentlichungen der Hansa Luftbild GmbH., Berlin.

nächst die Luftbildaufnahmen zu machen, wodurch die Karte in den meisten Fällen teurer werden dürfte als eine durch ein terrestrisches Verfahren hergestellte. Sie wird bestimmt teurer, wenn sie in einem größeren Maßstab als 1 : 10 000, etwa im Maßstab 1 : 4000, hergestellt wird, weil für diesen Maßstab in etwa 1600 m Höhe geflogen werden muß gegen 4000 m für den Maßstab 1 : 10 000 und deshalb wesentlich mehr Aufnahmen erforderlich sind. Man wird deshalb, wenn nicht von den Voruntersuchungen her schon Luftbildaufnahmen vorhanden waren, in der Regel auf ein terrestrisches Verfahren zukommen.

Hierfür kommt nach allen bisherigen Erfahrungen nur die tachymetrische Methode in Frage. Bevor jedoch näher auf sie eingegangen wird, seien der Vollständigkeit halber auch die übrigen Vermessungsmethoden kurz behandelt.

Es sind das:

1. Verfahren durch Marschgeschwindigkeit, Bussole und Aneroid,
2. Verfahren durch Bussolenmeßbandzüge und Aneroid oder Freihandneigungsmesser,
3. Verfahren durch Polygonzug mittels Theodolit und angeschlossen Bussolenmeßbandzüge und Neigungsmesser oder Aneroid,
4. Verfahren durch terrestrische Stereophotogrammetrie,
5. Verfahren durch Querprofile von Polygonseiten aus.

Das erste Verfahren ist die schon beschriebene Routenaufnahme, das zweite eine hinsichtlich der Lage und Höhen verbesserte Routenaufnahme. Beide Verfahren sind zu ungenau für den Zweck, dem sie dienen sollen. Ihr größter Nachteil besteht aber darin, daß spätere ausführlichere Aufnahmen nicht auf ihnen aufgebaut werden können, sondern vollkommen neu hergestellt werden müssen.

Das dritte Verfahren ist auf einem regelrechten Polygonzug aufgebaut, von dessen Eckpunkten Routenaufnahmen oder Bussolenmeßbandzüge hergestellt werden. Es liefert recht brauchbare Schichtenpläne und bietet durch seinen Polygonzug auch die Grundlage für eine spätere tachymetrische Aufnahme. Trotzdem ist das Verfahren nicht zu empfehlen, da es zu zeitraubend ist. Wenn schon einmal der Polygonzug hergestellt wird, dann kommt man mit dem Tachymetrieren schneller und genauer ans Ziel, als durch angeschlossene Züge nach 1 oder 2, es sei denn, daß das Gelände unübersichtlich ist.

Das vierte Verfahren, die terrestrische Photogrammetrie, gibt zwar einwandfreie Karten, ist aber wegen der zahlreichen Standlinien viel zu kostspielig für weiträumige Aufnahmen und versagt in unübersichtlichem Gelände völlig (tote Räume). Es ist hier durch die Luftbildmessung vollkommen verdrängt worden.

Das letzte Verfahren mit Querprofilen von Polygonseiten aus ist die älteste und zuverlässigste Vermessungsmethode. Sie ist aber gegenüber der tachymetrischen Methode so zeitraubend, daß sie nur noch dort angewendet wird, wo das Tachymeter versagt, das heißt also, in gänzlich unübersichtlichem Gelände. Im Urwald oder beispielsweise in Kautschukpflanzungen wird man sich ihrer ebenso wie des Verfahrens nach 2 bedienen müssen.

Auf die tachymetrische Methode, die für die terrestrische Vermessung allein in Frage kommt, sei wegen ihrer Bedeutung ausführlicher eingegangen. Die Grundlage für die Vermessung bildet ein sich der vorläufigen Trasse anschmiegender Polygonzug. Ist ein breiterer Geländestreifen aufzunehmen, so sind zwei oder mehrere Polygonzüge auszuschlagen, die durch Querverbindungen zu einem Dreiecksnetz zu vervollständigen sind. Von den Eckpunkten des Polygonzuges oder des Dreiecksnetzes werden die Aufnahmen durch einen Tachymetertheodolit ausgeführt. Eine auf entsprechend ausgewählten Punkten aufgestellte, vertikale Latte wird mit dem Fernrohr des Theodolits angezielt. Aus zwei Kreisablesungen und einer Lattenablesung ergeben sich durch nachträgliche Rechnung neben der Richtung des angezielten Punktes auch seine horizontale Entfernung und sein Höhenunterschied gegen den Standpunkt des Theodolits. Eine besondere Geschicklichkeit erfordert bei diesem Verfahren die Anfertigung der notwendigen Geländeskizze oder des „Handrisses", aus dem die Bedeutung der gemessenen Punkte, ihre ungefähre gegenseitige Lage und vor allem der ungefähre Verlauf der Schichtlinien ersichtlich sein muß. Ein beträchtliches Hindernis bei der Aufnahme ist erfahrungsgemäß der Zeitverlust, der durch die Weiterführung der Latte entsteht; ein geschickter Aufnahmeingenieur kann das Verfahren dadurch lebhafter gestalten, daß er gleichzeitig mehrere Lattenträger verwendet und an charakteristische Geländepunkte leitet.

Bei der praktischen Durchführung des Verfahrens wurde die aufzunehmende Strecke in kleinere Abschnitte von 30 bis 40 km Länge aufgeteilt und durch verschiedene Meßtrupps, Brigaden genannt, gleichzeitig besetzt. Die Brigade, die zuerst mit der Vermessung ihres Abschnitts fertig wurde, übersprang die übrigen Brigaden und übernahm den nächstfolgenden Abschnitt.

Die Arbeiten in jedem Abschnitt begannen mit dem Ausschlagen des Polygonzuges bis zum Anschluß an die Nachbarbrigaden. Um mit dem Polygonzug die Richtung einhalten zu können und die Anschlüsse zügig zu erreichen, mußte zunächst eine Routenaufnahme zwischen den beiden Anschlußpunkten hergestellt werden, die es dann ermöglichte,

die Kolonnen zum Ausschlagen des Busches richtig anzusetzen. Ohne die Routenaufnahme, die ja nur zwei Tage dauert, kann die Richtung des Polygonzuges nur nach Schätzung angegeben werden und man läuft Gefahr, mehrere Kilometer seitlich vom Anschlußpunkt anzukommen.

Die Seiten des Polygonzuges waren möglichst lang, bis zu etwa 400 m, zu wählen. Nachdem der Zug verpflöckt worden war, wurden die Längen gemessen und die Höhen einnivelliert. In offenem Gelände wurden dann von den Polygonpunkten und gegebenenfalls von Zwischenpunkten aus mit dem Tachymeter die Aufnahmen als sogenannte Sternaufnahmen ausgeführt. In bedecktem Gelände, zu dem auch Grassteppen mit dem bis zu 5 m hohen Elefantengras gehören, wurden je nach der Geländegestaltung alle 50 bis 100 m Querschneisen ausgeschlagen, die mit dem Tachymeter aufgenommen wurden. Bei langen Profilen wurde oft auch ein Umstellen des Instruments erforderlich.

Eine Brigade bestand in der Regel aus einem Ingenieur, zwei Technikern, einem Bauaufseher und je nach der Geländegestaltung aus 100 bis 150 Eingeborenen zum Freischlagen des Busches. Die Ausrüstung bestand aus:

2 Tachymetern,
2 Nivellierinstrumenten,
1—2 Bussolen,
5 Latten,
5 Meßbändern von 20 bis 50 m Länge,

sowie Fluchtstäben, Pflöcken und eisernen Rohren für die Verpfählung von wichtigen Punkten.

Die tägliche Leistung war durchschnittlich 300 aufgenommene Punkte, was etwa 1 km² aufgenommener Fläche entspricht.

Tafel II am Ende der Abhandlung zeigt das nach vorstehendem Verfahren aufgenommene Gelände bei Tabora im Maßstab 1 : 10 000[1].

Das war vor dem Weltkriege.

Inzwischen ist die tachymetrische Methode in hervorragendem Maße verbessert worden. Der Nachteil des bisherigen Verfahrens bestand in der nachträglichen Rechnung, die mit zahlreichen Möglichkeiten zu Irrtümern und damit Zeitverlust verbunden war, sowie in der umständlichen und zeitraubenden Bewegung der Meßlatten.

Die im Gelände bewegte Meßlatte war die Basis der Entfernungs- und Höhenmessung. Diese Basis ist an den Standpunkt des aufnehmenden Ingenieurs verlegt worden, also stationär gemacht worden. Man benutzt zur Einstellung der festzulegenden Geländepunkte nicht mehr das normale Fernrohr des Theodolits, sondern ein waagerecht gelagertes

[1] Druckwiedergabe in 1 : 15 000.

Doppelfernrohr, wie es für die militärische Entfernungsmessung seit langem bekannt und bewährt ist, und dessen Länge die erforderliche Grundlinie darstellt. Im Fernrohr läßt sich an einer Skala zunächst nur die schräge Entfernung nach dem Zielpunkt ablesen. Es ist nun gelungen, durch optische Hilfsmittel dafür zu sorgen, daß mit der Neigung des Entfernungsmessers nach oben oder unten die Zielrichtungen so geändert werden, daß die Entfernungsskala unmittelbar, also ohne jede Rechnung, die Horizontalentfernung angibt. Diese Entfernung wird von Hand an einer weiteren Skala eingestellt, wobei sich eine Ablesevorrichtung verschiebt, an der nun ein vom Fernrohr betätigter Zeiger auch den Höhenunterschied ohne jede Rechnung ergibt.

Das hier beschriebene Instrument, der halbautomatische Stereotachygraph[1], rechnet aber nicht nur die Höhendifferenzen und die horizontalen Entfernungen, sondern es kartiert diese letzteren auch. Zu diesem Zweck dreht sich der den Entfernungsmesser tragende Oberbau über einer feststehenden Scheibe, auf der ein Zeichenblatt angebracht ist. Die oben beschriebene Einstellvorrichtung für die abgelesene Horizontalentfernung ist fest mit dem Fernrohrträger verbunden und dreht sich mit diesem in die Zielrichtung. Durch Niederdrücken einer an der Einstellvorrichtung angebrachten Nadel wird dann Richtung und Entfernung des eingestellten Punktes selbsttätig auf das Zeichenblatt übertragen.

Der Stereotachygraph ermittelt also ohne jede Berechnung Höhenunterschied und horizontale Entfernung, erspart die Ablesung der horizontalen Richtung und kartiert die gemessenen Punkte unmitelbar im Feld!

Diese Vorteile stellen das bisherige Verfahren vollkommen in den Schatten. Die stereoskopische Entfernungsmessung erspart grundsätzlich Latte und Lattenträger, erspart damit die Zeit für den Standpunktwechsel der Latten, schließt Gefahren für das Personal aus, gestattet die Festlegung beliebig vieler und völlig unzugänglicher Punkte, ermöglicht also die genaue und formtreue Zeichnung von Schichtlinien auch in schwierigstem Gelände. Die unmittelbare Kartierung im Felde hat den weiteren Vorteil, daß jetzt die ein besonderes Geschick voraussetzende Anfertigung einer Geländeskizze entfällt.

Als Zimmerarbeit verbleibt allein die Berechnung des Polygonzuges und seine Übertragung auf einen Streifen von Pausleinen. Unter diesen

[1] Literatur: Hugershoff, R., Die stereoskopische Tachymetrie als zweckmäßiges Aufnahmeverfahren für allgemeine und spezielle Vorarbeiten im Gebirge, Sonderdruck der Zeiss-Aerotopograph, GmbH., Jena.

Streifen werden der Reihe nach die auf den einzelnen Polygonpunkten entstandenen Planblätter, auf denen zuvor die Schichtlinien interpoliert wurden, gelegt, nach den Polygonseiten orientiert und durchgepaust. Damit ist die Landkarte fix und fertig. Nach diesem Verfahren wurde im Jahre 1928 die Geländeaufnahme für die südliche Teilstrecke der transpersischen Bahn hergestellt. Das Verfahren hat sich dabei ausgezeichnet bewährt. Das Instrument leistet etwa das Dreifache eines gewöhnlichen Tachymeters. Zu jedem Instrument gehören ein Ingenieur und zwei eingeborene Träger.

Auch bei unseren künftigen Vorarbeiten in den Kolonien wird es sich empfehlen, weitgehend von diesem Verfahren Gebrauch zu machen. Es sei allerdings erwähnt, daß es zur Zeit in Deutschland nur ein einziges derartiges Instrument gibt, und zwar in der Technischen Hochschule in Dresden. Die Firma Zeiss-Aerotopograph GmbH., Jena, die die Instrumente herstellt, mußte leider aus Mangel an Nachfrage die Produktion einstellen. Sie wird sie aber bestimmt mit großer Freude wieder aufnehmen, sobald die Nachfrage wieder da ist.

Soviel über die Vermessungsmethoden.

Die Breitenausdehnung der Geländeaufnahme der allgemeinen Vorarbeiten richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. In engen Tälern wird in der Regel ein schmaler Streifen genügen, in flachen Tälern und vor allem im hügeligen Gelände dagegen ist die Breite des aufzunehmenden Streifens möglichst groß zu wählen, um unter allen Umständen bei der Planung vollständiges Material zu haben. Bei den Aufnahmen der Ruandabahn wiesen die Streifen öfters eine Breite von 5 bis 7 km auf.

Für die praktische Durchführung der terrestrischen Vermessung sei noch folgendes betont.

Um die Vorarbeiten gut, rasch und billig zu Ende führen zu können, müssen sie sorgfältig vorbereitet und tatkräftig durchgeführt werden. Bei den früheren Vorarbeiten in unseren Kolonien ging man davon aus, daß die zu bearbeitenden Gegenden den Expeditionen so gut wie keine Hilfsmittel liefern können. Für Nahrung und Unterkunft mußte daher von Haus aus Sorge getragen werden. Die diesem Umstand Rechnung tragende Ausrüstung der Expeditionen war wohl der Hauptgrund, weswegen sich in den Tropen die Vorarbeiten so unverhältnismäßig kostspielig gestalteten. Die Ausrüstung war zu umfangreich und erschwerte durch ihren großen Troß an Trägern das rasche Vordringen — das Vorwärtsverlegen des Lagers. Das ist schon rein psychologisch erklärlich.

Die verschwenderische Ausrüstung des Europäers auf tropischen Expeditionen beruhte vor dem Weltkriege auf der allgemeinen Ansicht,

daß der Europäer ohne möglichst viele Bequemlichkeiten den Anstrengungen und Strapazen, die das ungewohnte Klima verursachte, einfach nicht gewachsen sei. Diese Ansicht ist im Weltkriege einer gründlichen Durchsicht unterzogen worden, deren Ergebnis überraschend und erfreulich war. In Ostafrika standen dem Europäer für die friedensmäßige Safariausrüstung 15 Träger zu. In der Regel kam man aber damit nicht aus. Ich selbst bin 1914 mit 25 Trägern ins Feld gezogen und fand das durchaus in der Ordnung. Lettow war aber anderer Ansicht und hat die Ausrüstung der Europäer im ersten Kriegsjahr auf 10, im zweiten auf 5, im dritten auf 3 und schließlich auf einen einzigen Träger herabgesetzt. Und es ist auch so gegangen. Die Leistungsfähigkeit des Europäers in den Tropen war bisher viel zu niedrig eingeschätzt worden. Den hauptsächlichsten Gefährdungen in den Tropen, vor allem den Tropenkrankheiten, kann man nicht durch das Mitschleppen unnötiger Tische und Stühle oder gar Bierkisten begegnen, sondern nur durch vorsichtige und vernünftige Lebensführung. Die größten Gefahren in den Tropen — darauf sei besonders hingewiesen — sind nicht die Tropenkrankheiten, denn ihnen kann man bestimmt vorbeugen, sondern übermäßiger Alkoholgenuß und ausschweifender Lebenswandel.

Es empfiehlt sich daher, bei künftigen Vorarbeiten in den Tropen die Expeditionen nicht in der vor 1914 üblichen Art auszurüsten. Es ist vielmehr darauf zu achten, den Troß der einzelnen Kolonnen so klein wie möglich zu halten.

Natürlich darf man dabei auch nicht ins entgegengesetzte Extrem verfallen und unseren Ingenieuren gar nichts mehr gönnen. Was im Kriege zu ertragen war, ist ja nicht der Maßstab für Friedenszeiten. Während wir im Kriege mit einem winzigen Ein-Mann-Zelt ohne Feldbett auskamen, halte ich auch weiterhin ein Zelt von $2{,}2 \times 2{,}2$ m oder 3×3 m Grundfläche mit Sonnensegel für jeden Europäer für erforderlich. Auch auf das Feldbett mit Moskitonetz kann nicht verzichtet werden, ebenso nicht auf den Liegestuhl, den wir auch im Kriege erst als allerletztes hergaben. Es kann aber ganz wesentlich gespart werden am Mitschleppen von Tischen und Stühlen, von Bekleidung und Wäsche, sowie vor allem von Konserven und Getränken. Die meisten Europäer hatten zwei oder drei Tropenkoffer mit Anzügen und Wäsche, drei Kisten Konserven, zwei Kisten Sodawasser und mehrere Kisten alkoholische Getränke in ihrem Gepäck. Es genügt dagegen vollkommen ein Tropenkoffer und zwei Kisten mit Konserven und sonstigen Nahrungsmitteln.

Die Expeditionen werden viel mehr als früher aus dem Lande leben müssen. Wir haben das im Kriege mit großem Erfolge erprobt. Die Eingeborenen und vor allem die Missionen haben viele schmackhafte Gemüse. Aus Süßkartoffeln und Bananen kann man ausgezeichnete Gerichte herstellen. Hühner, die sogenannten Safariadler, und Eier gibt es überall, und wenn auch ein Ochse nur schwer zu beschaffen ist, so werden doch Schafe oder Ziegen gelegentlich aufzutreiben sein. Schließlich sei noch auf die Jagd verwiesen.

Wenn auch wegen der gelegentlichen Notwendigkeit zur Trennung von der Kolonne jeder Europäer nach wie vor seine eigene Kochausrüstung und seinen eigenen schwarzen Koch mitführen muß, so empfiehlt es sich dennoch, die Verpflegung der Kolonne in einer gemeinsamen Messe durchzuführen. Dadurch wird vor allem der nicht zu vermeidende Zank und Streit unter den Köchen um Wasser oder Nahrungsmittel, der sich dann gar zu leicht auch auf die Herren überträgt, vermieden. Schattenspendende Messeräume werden in kürzester Zeit, in wenigen Stunden, von den Eingeborenen aus den Baustoffen, die der umstehende Busch liefert, erstellt. Die gemeinsame Messe fördert den Zusammenhalt und die Kameradschaft der Europäer und ist daher von wesentlicher Bedeutung für den Fortschritt der Arbeiten.

Ein nach vorstehenden Gesichtspunkten ausgerüsteter Europäer dürfte mit 12 Trägern auskommen. Die Lasten würden sich wie folgt zusammensetzen:

2 Zeltlasten,
2 Bettlasten und Wäschesack,
1 Tropenkoffer,
1 Tischlast mit Stühlen, Eimer, Waschgestell,
1 Kochkiste (Küchenausrüstung),
1 Kiste Petroleum und Lampen,
1 Kiste Mehl usw.,
1 Kiste Konserven,
1 Kiste Getränke,
1 Last für die Diener

12 Lasten.

Je weniger Zeit durch die Anmarschwege vom Lager zur Arbeitsstelle verloren geht, um so flotter werden die Arbeiten vor sich gehen. Das bedingt zunächst das Abhalten der in den Tropen unvermeidlichen Mittagspause an der Arbeitsstelle, dann aber auch ein häufiges Rücken

des Lagers. Letzteres wird um so leichter fallen, je kleiner der Troß ist. Auch das Rücken des Lagers muß vorbereitet werden, denn es läßt sich bloß dort lagern, wo Wasser vorhanden ist, ein Umstand, der in den Tropen von großer Bedeutung ist. Das Gelände ist daher stets auf mehrere Tagereisen nach vorwärts auf Wasserstellen zu erkunden.

Die Methode der Vermessung ist bereits beschrieben worden. Es sei jedoch erwähnt, daß die Festlegung des Polygonzuges besonders sorgfältig durchgeführt werden muß, damit es später leicht fällt, die einzelnen Punkte wieder aufzufinden. Die üppige Vegetation der Tropen überwuchert in kürzester Zeit sorgfältig gereinigte Stellen, die Termiten und andere Insekten vernichten die eingeschlagenen Pflöcke. Vielfach haben auch die Elefanten, die bei ihren Streifzügen mit Vorliebe die freigeschlagenen Schneisen benutzen, die Absteckung auf längere Strecken in den Boden getreten. Es empfiehlt sich daher, für die wichtigsten Punkte eiserne Röhren zu verwenden und sie mit einem Steinhaufen zu umgeben.

Als Führer der einzelnen Kolonnen sind befähigte Ingenieure, möglichst solche mit tropischen Erfahrungen, zu verwenden. Auch die Mitarbeiter müssen Fachleute, das heißt also Mittelschultechniker, sein. Die Fachverbundenheit fordert die Kameradschaft, ein nicht zu unterschätzendes Moment bei Vorarbeiten in der Wildnis, und verbürgt auch bei den untergeordneten Organen das Interesse an der Sache.

Die Tagesarbeit einer Kolonne besteht tagsüber im Vermessen im Gelände, abends im Kartieren und Trassieren. Beim Trassieren wird man feststellen können, ob die im Programm für die allgemeinen Vorarbeiten niedergelegten Trassierungselemente durchführbar sind oder nicht. Man wird im Verneinungsfalle vor der Frage stehen, die Aufnahme zu erweitern oder die Trassierungselemente zu ändern. Zunächst wird immer eine Ergänzung der Landkarte vorzuziehen sein, um auf keinen Fall etwas versäumt zu haben. Nur bei solcher Arbeitsweise läßt sich beurteilen, ob das Lager verlegt werden kann oder nicht. Eine Vernachlässigung dieser theoretischen Arbeiten kann schwere Opfer an Zeit und Geld kosten.

Neben den rein vermessungstechnischen Aufgaben hat sich der Führer der Kolonne Notizen über alle den Bau und Betrieb der Bahn beeinflussenden Verhältnisse zu machen. Dahin gehören: Bodenbeschaffenheit, Vorkommen von Baustoffen und Wasser, Breite und Tiefe der Flüsse, Wasserstände, Eignung der Bevölkerung zum Bahnbau, Verpflegungsverhältnisse usw.

Nach Beendigung der Vermessung — und bei der Luftbildvermessung nach Fertigstellung der Landkarte — werden im Büro die allgemeinen Vorarbeiten abgeschlossen. Das Verfahren unterscheidet sich kaum von dem in der Heimat und sei deshalb nur kurz gestreift.

Zunächst findet die Aufstellung des Vorentwurfs auf dem Papier statt. Jetzt ist die endgültige Entscheidung über die Trassierungselemente zu treffen.

Für die Linienführung gelten die heimischen Regeln der Technik. Es ist jedoch bei Tropenbahnen besonders darauf zu achten, die Bahn zur Verminderung der Baukosten möglichst eng ans Gelände anzuschmiegen. Rücksichten auf Hindernisse für den Bahnbau in Gestalt von besonders wertvollen Kulturen, Ortschaften mit sehr kostspieligem Grunderwerb und ähnlichem treten ganz in den Hintergrund. Die technischen Grundsätze der Linienführung werden daher in den meisten Fällen leicht durchzuführen sein. Besonderer Wert ist auf die Einführung langer Streckenabschnitte von gleichem Widerstande zu legen, um bei dem vorwiegenden Güterverkehr die Betriebsführung wirtschaftlich zu gestalten. Weiter ist zu prüfen, ob etwa für die Ausfuhrrichtung, das heißt die Richtung nach der Küste, schwächere Steigungen verwandt werden sollen, als in entgegengesetzter Richtung, da ja damit zu rechnen ist, daß sich der Lastenverkehr hauptsächlich in der Ausfuhrrichtung bewegen wird. Zahnradstrecken in sonst einheitlichen Reibungsbahnen, wie man das in alten Kolonialbahnen noch antrifft, sind zu vermeiden. Sie sind in der Regel ein Eingeständnis schlechten Trassierens.

Sind die nach diesen Gesichtspunkten entworfenen Pläne fertiggestellt, dann müssen noch etwaige Varianten einem Vergleich unterzogen werden. Hierbei kann man sich unter Vernachlässigung der Betriebskosten auf einen Baukostenvergleich beschränken. Meistens wird der Vergleich der Kosten für die Erdarbeiten und die größeren Kunstbauten genügen.

Ist nunmehr mit Beendigung der allgemeinen Vorarbeiten die Lage der Bahn in engeren Grenzen festgelegt, so folgen die Maßnahmen zur Bewilligung der Geldmittel.

Hierzu gehören:

1. Ein Übersichtsplan der gesamten Bahnanlage im Maßtab 1 : 300 000.
2. Ein Lageplan im Maßstab 1 : 10 000 mit Schichtenlinien.
3. Ein Längsschnitt; Längenmaßstab 1 : 10 000, Höhenmaßstab 1 : 500.

4. Querschnitte für die regelmäßige Ausgestaltung des Bahnkörpers, sowie für die wesentlich hiervon abweichenden Bahnstellen.
5. Ein Erläuterungsbericht, umfassend eine Beschreibung und Begründung der Linienführung. Die Begründung wird in der Hauptsache die wirtschaftlichen Verhältnisse umfassen; sie hat ferner die Leistungsfähigkeit der Bahnanlage und die Ansätze des Kostenanschlags zu behandeln.
6. Ein Kostenüberschlag, am zweckmäßigsten nach dem in der Heimat üblichen Normalbuchungsschema.

VI. Ausführliche Vorarbeiten.

Die erste Aufgabe der ausführlichen Vorarbeiten ist die endgültige Festlegung der Trasse auf dem Papier. Für einen großen Teil der Strecke wird der Genauigkeitsgrad der während der allgemeinen Vorarbeiten aufgenommenen Pläne vollauf für diesen Zweck genügen, so daß diese Pläne dazu verwendet werden können. Wo das aber nicht der Fall ist, besonders an steil abfallenden Hängen und im Gebirge, werden genauere Pläne im Maßstab 1 : 2000 oder 1 : 1000 herzustellen sein. Man wird sich dazu der tachymetrischen Methode bedienen. Das Verfahren ist im vorhergehenden Abschnitt eingehend behandelt worden, so daß hier nicht näher darauf eingegangen zu werden braucht.

Bei der endgültigen Trassierung ist auch auf Feinheiten in der Linienführung zu achten. Fehler, die einer übertriebenen Sucht, sich dem Gelände anzuschmiegen, entspringen, sind zu vermeiden. Das gilt besonders für kurze Bögen zwischen langen anschließenden Geraden. Die Wahl des kleinsten zulässigen Halbmessers für solche Bögen sollte vermieden werden, da die Anwendung eines größeren Halbmessers meist nur ein geringfügiges Mehr an Erdarbeiten erfordert, dafür aber die Linie verkürzt und den Betrieb erleichtert. Ebenso ist die Einfügung kurzer Horizontalen in lange Gefällsstrecken zu unterlassen. Sie wurden oft angewandt, um eiserne Brücken waagerecht anordnen zu können. Solche an sich unbegründete Stufen in der Linienführung erschweren die Talfahrt und verursachen durch ihre Stauchwirkung und das Wiederanziehen leicht ein Zerreißen der Züge.

Nach Fertigstellung der Pläne, auf denen das Gelände etwa 200 m zu beiden Seiten der Trasse dargestellt sein soll, findet die Übertragung der Bahnlinie ins Gelände statt. Für die Genauigkeit der Absteckung gelten dieselben Gesichtspunkte wie in der Heimat, hat doch die Ab-

steckung dieselben Unterlagen wie hier zu liefern. Für die Tropen ist eine besonders große Genauigkeit zu fordern, da sich nachträglich herausstellende Fehler und Ungenauigkeiten bei dem Mangel an geeigneten Kräften kaum jemals wieder zu beseitigen sind.

Für die Absteckungsarbeiten ist daher der Theodolit zu verwenden. Die Eingeborenen lassen sich in kurzer Zeit zu hervorragenden Meßgehilfen erziehen. Ich hatte bei Absteckungsarbeiten eine Kolonne von sechs Negern, die mit Theodolit und Meßband umgingen, als hätten sie nie etwas anderes getan. Bei Standortwechseln stellten sie den Theodolit einwandfrei auf und horizontierten ihn richig, so daß dem Ingenieur nur eine kurze Kontrolle der Aufstellung und die Visuren verblieben. Die Absteckung läßt sich in der Regel leichter als in der Heimat durchführen, da Hindernisse für die Absteckung von Hilfslinien etwa in Gestalt von Häusern oder wertvollen Kulturen kaum vorhanden sind. Es wird daher fast immer möglich sein, die Winkelpunkte der Bögen festzustellen und zur Absteckung zu benutzen. Die wichtigsten Punkte der Trasse, vor allem Bogenanfänge, -mitten und -enden sind seitlich zu sichern, die Winkelpunkte sind zu befestigen, um ein späteres Wiederholen der Absteckung zu erleichtern.

Es folgt die Aufnahme des Längsprofils. Nachdem die Bahnachse verpfählt und durchstationiert worden ist, werden zunächst die von ihr berührten Brechpunkte des Geländes verpflöckt und eingemessen. Hierbei sind in der Achse gelegene Termitenhügel unberücksichtigt zu lassen, da sie bei ihrer durchschnittlichen Höhe von 3 m ein falsches Bild über die zu bewegenden Erdmassen geben würden. Die Ausführung des Nivellements wird zweckmäßig wie in der Heimat in ein Fixpunktnivellement und in das eigentliche Längsnivellement geteilt. Für die Wahl der Fixpunkte empfiehlt es sich, solche Punkte auszuwählen, die in der Nähe von Durchlässen und Brücken liegen, damit sie für die spätere Ausführung der Bauwerke gleich als Höhenfestpunkte dienen können.

Die Querprofile werden in der Regel auch mit dem Nivellierinstrument aufgenommen. Nur wo sich große Geländeschwierigkeiten bieten, ist der Tachymeter zu verwenden. Er ist dann im Profil aufzustellen.

Gleichzeitig mit der Übertragung der Linie ins Gelände sind die lichten Weiten der Brücken und Durchlässe einer Nachprüfung zu unterziehen. Die als Ergebnis der allgemeinen Vorarbeiten vorgesehenen Weiten beruhten mehr oder minder auf Schätzung, konnten ja nur auf Schätzung beruhen. Inzwischen sind jedoch ein oder zwei Regenzeiten ins Land gezogen und lassen grobe Fehler in der Wahl der Weiten auf

alle Fälle erkennen. Dies gilt besonders für kleinere Durchlässe oder für Niederungen, wo bisher gar keine vorgesehen waren.

Die Bodenverhältnisse der Brückenbaustellen sind zu untersuchen, um zu einem klaren Bild über die Gründungstiefe und die anzuwendende Gründungsart zu gelangen. Schließlich ist eine genaue tachymetrische Aufnahme der nächsten Umgebung der Baustelle, bei kleineren Brücken im Maßstabe 1 : 100, bei größeren 1 : 500, herzustellen.

Die Bodenuntersuchungen sind jedoch nicht auf die Brückenbaustellen zu beschränken, sondern müssen als Grundlage für die Durchführung der Erdarbeiten auf die ganze Strecke ausgedehnt werden. Am zweckmäßigsten werden sie, wie neuerdings auch in der Heimat, von einem Bodenkundler durchgeführt. Besondere Aufmerksamkeit ist wasserundurchlässigen Bodenarten zu schenken. Dazu gehört der in Afrika viel vertretene Mergel, der außer ganz flachen Böschungen gemauerte Gräben, vielfach sogar ein gemauertes Planum verlangt. Die Bodenuntersuchungen werden auch über die Verwendbarkeit der Einschnittsmassen zu Dammschüttungen Aufschluß geben, mithin von ausschlaggebender Bedeutung für die Massenverteilung sein.

Für die Durchführung der ausführlichen Vorarbeiten wird die Strecke ähnlich wie bei den allgemeinen Vorarbeiten in Abschnitte von 30 bis 40 km Länge eingeteilt. Die Besetzung mit Personal und Instrumenten entspricht etwa den allgemeinen Vorarbeiten. Die Leistung ist sehr verschieden und hängt wesentlich von der Geländegestaltung ab. Nach den bisherigen Erfahrungen darf man mit einem Durchschnitt von 1 km im Tag rechnen.

Nach den Arbeiten im Felde ist der Bauentwurf für die Ausführung aufzustellen. Er wird sich im wesentlichen dem in der Heimat üblichen anpassen, mit dem Unterschiede, daß die Bearbeitung des Bodenerwerbs, die in der Heimat die größte Zeit und Mühe erfordert, fast gar keine Rolle spielt.

Die einzelnen Teile des Bauentwurfs sind folgende:

1. Auftragung des Längsprofils mit Angabe der Planumshöhen, der Gräben, der Sohlen der Durchlässe und ihrer Gründungstiefe. Maßstab für die Längen 1 : 2000, Höhen 1 : 200.
2. Auftragung der Querprofile unter Einzeichnung des Planums, der Gräben und der Böschungen. Maßstab 1 : 200.
3. Massenverteilung.

4. Entwurfszeichnungen für Brücken und Durchlässe, sowie alle sonst erforderlichen Kunstbauten.
5. Entwurf der Bahnhofsanlagen.
6. Entwurf für alle Hochbauten.
7. Kostenanschlag.

Diese Entwürfe, ergänzt durch einen Übersichtsplan im Maßstab 1 : 300 000, ferner die Streckenpläne im Maßstab 1 : 10 000 bis 1 : 1000, Musterzeichnungen für den Oberbau und die Abmessungen des Bahnkörpers, Normalien für alle Arten von Durchlässen und sonstigen Kunstbauten, sowie ein ausführlicher Erläuterungsbericht und der Baufolgeplan sind als Unterlagen für die Ausführung und Genehmigung des Baues bei der Landesaufsichtsbehörde einzureichen.

Damit sind die Vorarbeiten beendet.

Das Verkehrswesen Kanadas und seine Probleme.

Von

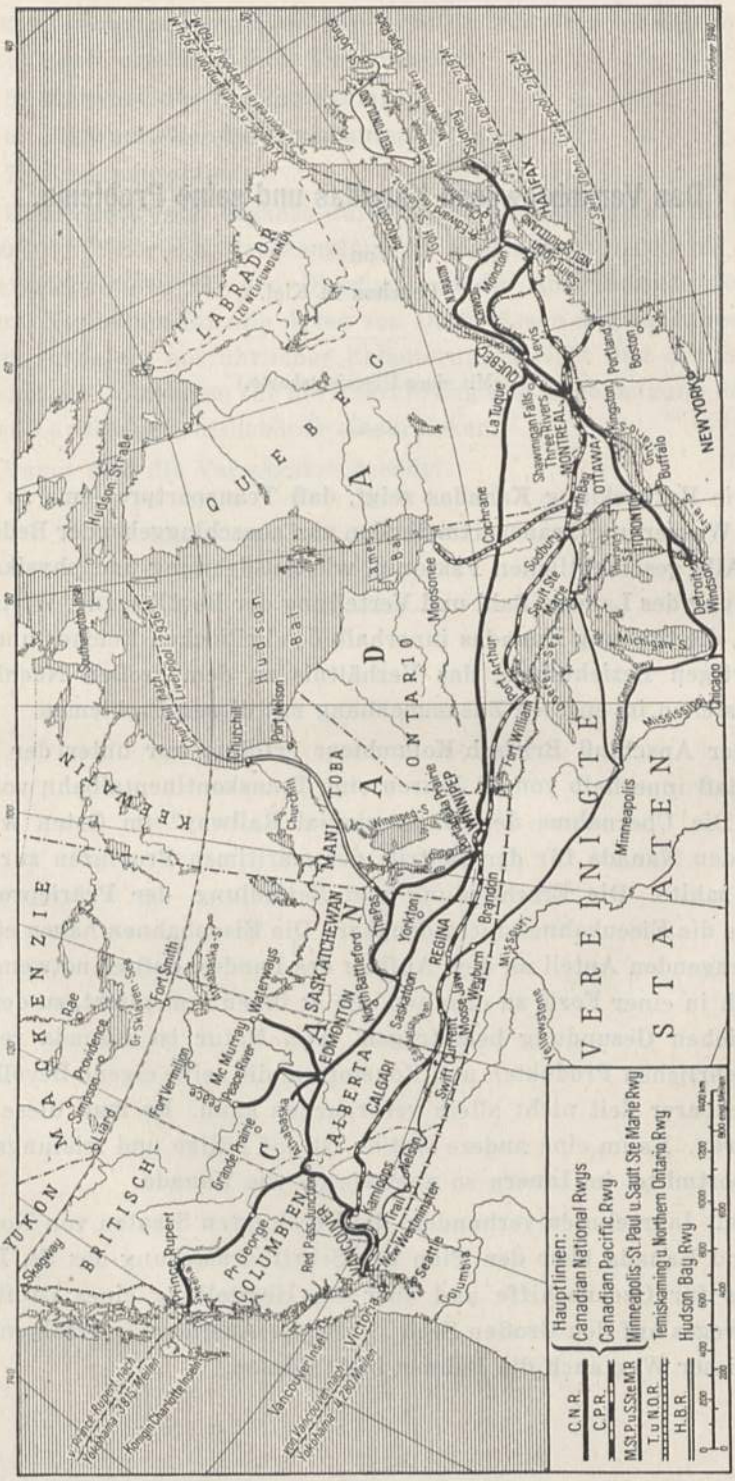
W. Paschen in Kiel.

(Mit einer Übersichtskarte.)

Die Entwicklung Kanadas zeigt, daß Transportprobleme zu Lande und zu Wasser und Transportmethoden von ausschlaggebender Bedeutung sind. Alle geschichtlichen Faktoren, wie Ausdehnung und physikalische Gestaltung des Landes, Zahl und Verteilung der Bevölkerung, Wirtschaft, Politik, die Stellung Kanadas innerhalb des britischen Reiches und seine auswärtigen Beziehungen, das Verhältnis zu dem großen Nachbar im Süden stehen im engsten Zusammenhang mit diesen Problemen.

Der Anschluß Britisch-Kolumbiens erfolgte nur unter der Bedingung, daß innerhalb von 10 Jahren eine Transkontinentalbahn vollendet wäre. Die Übernahme der „Intercolonial Railway" im Osten war der Preis, den Kanada für den Beitritt der maritimen Provinzen zur Föderation zahlte. Die Erschließung und Besiedlung der Prärieprovinzen ist ohne die Eisenbahnen nicht denkbar. Die Eisenbahnen haben einen so hervorragenden Anteil an dem Aufbau des Landes, daß es notwendig ist, sie auch in einer Form zu erhalten, die es ihnen ermöglicht, zu der wirtschaftlichen Gesundung beizutragen. Von Natur ist Kanada reich an unentbehrlichen Produkten und Rohstoffen, die seine eigene Bevölkerung in absehbarer Zeit nicht allein verbrauchen kann. Es muß diese Dinge ausführen. Kaum eine andere Nation ist auf billige und leistungsfähige Transportmittel im Innern so angewiesen wie Kanada.

Seit Jahrzehnten verhandeln die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Kanada über den Plan der Schiffbarmachung des St. Lorenzstromes für Ozeanschiffe und über die Herstellung eines Großschifffahrtsweges auf den Großen Seen. Falls die Ausführung erfolgen sollte, wird dieser Weg auch die Bahnen beeinflussen.


YUKON
MACKENZIE
BRITISCH
COLUMBIEN
ALBERTA
SASKATCHEWAN
MANITOBA
ONTARIO
QUEBEC
LABRADOR
Hudson bai
VEREINIGTE STAATEN
NEWYORK
Hauptlinien:
Canadian National Rwys
Canadian Pacific Rwy
Minneapolis-St. Paul u. Sault Ste Marie Rwy
Temiskaming u. Northern Ontario Rwy
Hudson Bay Rwy
C.N.R.
C.P.R.
M.St.P.u.SSte.M.R.
T.u.N.O.R.
H.B.R.

In Kanada bestehen zur Zeit (die letzten Statistiken umfassen die Zeit bis zum 31. Dezember 1938) 35 Eisenbahnen mit einer Gesamtschienenlänge von 42 727 englischen Meilen (M.). Davon entfallen auf die staatseigenen Bahnen, d. h. das Canadian National Railway System, 23 684 M. (1937: 23 707), und auf das Netz der Canadian Pacific Railway (C.P.R.) 17 186 M. (1937: 17 223 M.). Diese beiden Bahngesellschaften verfügen zusammen über mehr als 90 % des Gesamtnetzes. Gemeinsam gehören beiden die Northern Alberta Railway mit 923 M., sowie die Endstationen in Toronto mit 3,19 M. Die Canadian National Rwy (C.N.R.) betreiben die Hudson Bay Rwy (510 M.) für Rechnung der Regierung des Dominions, und besitzen die 25 M. der (amerikanischen) Central Vermont Rwy auf kanadischem Gebiet, sowie die Thousand Island Rwy mit 4,5 M.

Amerikanische Bahnen betreiben auf kanadischem Gebiet Eisenbahnen mit einer Gesamtlänge von 863 M. Von den restlichen 1862 M., die Eigentum der Provinzen sind, entfallen 374,43 auf die Temiskaming and Northern Ontario und die Nipissing Central Rwy in Ontario; 347,8 auf die Pacific Great Easter in Britisch-Kolumbien und 92 M. auf die der Stadt Winnipeg gehörenden Linien im Greater Winnipeg Water District. So sind an Eisenbahnen 23 810 M. oder 56 % der Gesamtlänge in öffentlicher Hand. Die Linien, welche seit 1923 die Canadian National Railway Co. und die Pacific Great Eastern bilden, wurden von der Regierung des Dominions und den Provinzialregierungen übernommen, weil die Gesellschaften den Betrieb nicht fortführen konnten.

Die Railway Commission, welche 1904 an Stelle des Railway Committee of the Privy Council des Gouverneurs trat, und ihrerseits seit 1938 durch die Transport-Commission ersetzt wurde, hat die Jurisdiktion über alle Fracht-, Personen- und sonstigen Eisenbahntarife, abgesehen von einigen Frachttarifen für Getreide in den Prärieprovinzen, die durch Statut festgelegt sind. Die Transport-Commission ist auch zuständig für die Bestimmungen über die Betriebssicherheit, die Fahrpläne, die Stillegung von Linien und andere wichtige Fragen des Eisenbahnbetriebes, ebenso für die Tarife einiger Schiffahrtslinien auf den Großen Seen.

Auf den Kopf der Bevölkerung hat Kanada — abgesehen von Australien — eine größere Eisenbahn-Netzmeilenzahl als alle anderen Länder, und etwa die doppelte wie die Vereinigten Staaten. Sowohl Fracht- wie Personenverkehr sind aber sehr viel geringer als in den Vereinigten Staaten.

Der Güterverkehr aller Bahnen erreichte 1933 unter dem Einfluß der Weltwirtschaftskrise einen Tiefstand, erholte sich aber in den vier folgenden Jahren wieder und erreichte 1937 82,2 Mio T. und 26,9 Milliarden T.M.

Betriebsfähiges Eisenbahnnetz am 31. Dezember, nach Provinzen.

Provinzen	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1910
	Netzmeilen							
Eingleisig:								
Prince Edward Island	286	286	286	286	286	286	286	269
Neu-Schottland	1 410	1 410	1 406	1 397	1 397	1 397	—	1 351
Neu-Braunschweig	1 934	1 934	1 930	1 929	1 871	1 871	—	1 522
Quebec	4 879	4 863	4 858	4 858	4 777	4 814	—	3 795
Ontario	10 908	10 880	10 842	10 821	10 746	10 692	—	8 230
Manitoba	4 420	4 433	4 459	4 970	4 860	4 860	—	3 221
Saskatchewan	8 438	8 438	8 368	8 556	8 624	8 776	—	2 932
Alberta	5 652	5 654	5 696	5 760	5 687	5 751	—	1 488
British Columbia	4 085	4 041	4 028	3 942	3 907	3 883	—	1 832
Yukon	58	58	58	58	58	58	—	91
In den Vereinigten Staaten	339	339	339	339	339	339	—	—
	42 409	42 336	42 270	42 916	42 552	42 727	—	24 731[1]
							—	—
Doppelgleisig:	2 682	2 531	2 525	2 507	2 500	2 500	—	—
Industriegleise	1 578	1 534	1 495	1 453	1 401	1 390	—	—
Rangier-, Abstellgleise, Weichen	10 335	10 278	10 229	10 295	10 239	10 218	—	—
Zu- oder Abnahme geg. Vorjahr	+ 153	— 325	— 160	+ 652	— 479	+ 143	—	—
Spurweiten: 4′ 8½″	42 319	42 246	42 180	42 826	42 462	42 637	—	—
3′	90	90	90	90	90	90	—	—
Eingleisige Strecken außer Betrieb	153	201	201	136	173	155	—	—

[1] In 25 Jahren hat sich die Netzlänge fast verdoppelt.

Der Personenverkehr weist von 1920, in welchem Jahr über 51 Mio Personen befördert wurden, bis 1933, wo er mit 19 Mio den tiefsten Stand erreichte, eine fast stetige Abnahme auf. Die Erholung von 1934 bis 1937 war gering, 1937 wurden 22,4 Mio Personen befördert. (1938: 17,8 Mio, aber nur von der C.N.R. und der C.P.R. zusammen.) Die endgültigen Ziffern für alle Bahnen stehen noch nicht zur Verfügung.

Die Betriebseinnahmen verringerten sich mit dem rückläufigen Verkehr und erreichten 1933 ihren niedrigsten Stand. Von 1934 bis 1937 stiegen sie wieder an, und zwar auf 355,1 Mio $ i. J. 1937.

Das Personal der Bahnen betrug i. J. 1929 187 846 Personen, deren Lohnsumme sich auf 290,7 Mio $ stellte. Bis 1933 wurde das Personal um 35 % verringert und die Lohnsumme um 46 %. Mit zunehmendem Verkehr erhöhte sich der Personalstand wieder auf 133 467 Personen und die Lohnsumme auf 193,4 Mio $ i. J. 1938.

Eisenbahnlinien im Bau am 31. Dezember 1937.

Provinz	1 nur trassiert und vermessen	2 im Bau	3 fertig, aber noch nicht in Betrieb	4 Gesamt (1—3)	im Lauf 1937 in Betrieb genommen
Quebec	—	100,61	37,06[1]	137,61	36,76
Ontario	—	—	—	—	3,26
Saskatchewan	—	198,44	49,33	247,77	153,18
Alberta	—	86,36	18,04	104,40	64,49
British Columbia	63,80	—	15,50	79,30	—
Gesamt:	63,80	385,41	82,87	569,08	257,69

[1] In Betrieb, aber noch im Bau.

Das kanadische Verkehrsproblem.

In vielen Ländern sind die Eisenbahnen infolge der immer stärkeren Entwicklung des Kraft- und Luftverkehrs in Schwierigkeiten geraten. In Kanada aber ist dieser neue Wettbewerb nicht der Hauptgrund für die unbefriedigende Lage der Bahnen und noch kein entscheidender Faktor. Im Verhältnis zur Ausdehnung des Landes ist das Straßennetz und damit der Kraftverkehr, abgesehen von den Provinzen Ontario und Quebec, in welchen die Ortschaften zahlreicher sind und nicht weit entfernt voneinander liegen, noch ziemlich schwach entwickelt. Auch der Luftverkehr ist noch nicht genügend ausgebaut, um heute schon als bedeutender Wettbewerbsfaktor angesehen zu werden. Die Zahl der im Luftverkehr beförderten Personen ist bisher noch verhältnismäßig gering. 1937 wurden 127 000 Personen, 24,2 Mio lb Güter und 1,4 Mio lb Post auf dem Luft-

wege befördert. Der erste transkontinentale Luftverkehr wurde im März 1939 eröffnet. Der Luftverkehr nimmt aber zu. Viele Güter sind für Gebiete bestimmt, die heute den Bahnen unzugänglich sind, ihre Beförderung durch das Flugzeug steht also nicht im Wettbewerb mit den Bahnen. So werden z. B. Maschinen und Geräte für den Bergbau in steigendem Maße mit dem Flugzeug befördert. Das Land ist so ausgedehnt und für den Luftverkehr auch im Winter so geeignet, daß dieser in Zukunft immer größere Bedeutung gewinnen muß.

Die Binnenschiffahrt entzieht den Bahnen beträchtliche Einnahmen, ist aber andererseits wieder ein bedeutender Zubringer. Die Schiffahrt auf den Großen Seen und auf dem St. Lorenzstrom ist gut entwickelt und nimmt von Jahr zu Jahr an Umfang zu. Die Schwer- und Massengüter, welche Kanada erzeugt, wie Erze und Getreide, oder im Westen erzeugen könnte, wie Kohle, müssen in großen Mengen nach Osten verfrachtet werden, so daß ein weiterer Ausbau der Wasserstraßen erwünscht erscheint. Die Bahnen (C.P.R.) betreiben eigene Schiffahrt auf den Großen Seen.

In einem Lande von der Ausdehnung und den klimatischen Verhältnissen Kanadas stehen die Eisenbahnen ihrer Bedeutung nach unter den Transportmitteln an erster Stelle. Die Betriebsverhältnisse sollten daher so gesichert werden, daß ihre Rentabilität durch andere Transportmittel nicht in Frage gestellt wird. Alles dies macht eine zweckmäßige Gleichschaltung des Land-, Binnensee- und Luftverkehrs notwendig. Viel ist jedoch bisher in bezug auf diese Koordination der verschiedenen Transportmittel nicht geschehen, weil nach der Verfassung die gesetzliche Regelung des Straßen-Transportes ausschließlich Sache der Provinzen ist und diese ihre Rechte gegenüber der Zentral-Regierung, die noch keine Machtvollkommenheiten hat, wahren.

Die Eröffnung des Panamakanals i. J. 1914 hat einen bedeutenden Teil des kanadischen Güterverkehrs, der seinen Weg bis dahin nach Osten nahm, nach Häfen am Stillen Ozean abgelenkt. Die seit 1929 herrschende Wirtschaftskrise hat ferner eine erhebliche Schrumpfung des Güterverkehrs zur Folge gehabt.

Die besonderen Verhältnisse, welche den Eisenbahnverkehr in Kanada beeinflussen, sind einmal die gewaltige Ausdehnung des Landes (von Halifax nach Vancouver sind es 5600 km), dann die geringe Bevölkerungsdichte. Nach der letzten Zählung i. J. 1931 hatte Kanada 10,4 Mio Bewohner oder 2,99 je Quadratmeile (engl.), nach der Schätzung von 1937 11,12 Mio. Ferner müssen bedeutende Gütermengen von West nach Ost auf sehr große Entfernungen befördert werden. Während einiger Monate im Jahr benötigt der Getreidetransport eine gewaltige Menge an

rollendem Material, das leer oder fast leer nach dem Westen zurückgeht, um dann fast ein halbes Jahr unbenutzt zu bleiben. Daraus ergeben sich große Schwierigkeiten, die — ebenso wie die finanziellen — unter den bestehenden Verhältnissen schwer zu überwinden sind. Der kanadische Produzent, mag er für den Binnenmarkt oder für die Ausfuhr produzieren, muß mit hohen Frachtkosten rechnen, die überdies, je nach der geographischen Lage, verschieden hoch sind. Die Tarife sind zwar in den Einheitssätzen nicht übermäßig hoch, aber die Meilenzahl ist groß. Die Alternative ist eine gleichmäßigere Verteilung der Lasten durch Erschließung kürzerer Transportwege, besonders zum Ozean, sowie die Begünstigung bestimmter Gebiete durch Verbilligung der Tarife.

Der Aufbau der kanadischen Eisenbahnen.

Die erste Eisenbahn wurde in Kanada i. J. 1836 von der Champlain & St. Lawrence Rwy Co zwischen Saint Jean und La Prairie, 16 M., in der Provinz Quebec erbaut und anfangs mit Pferden betrieben. Die nächsten Bahnen dienten ebenfalls lokalen Zwecken; es waren die Linien Stellarton—Pictou, N. SC. i. J. 1839; Montreal—Lachine, 1847; Montreal —St. Hyacinthe, 1848. 1853 wurden in den Vereinigten Staaten New York und Chicago durch eine Bahn entlang des Südufers des Erie-See verbunden, 1855 stellte die Great Western eine zweite Verbindung durch Süd-Ontario her. Um die Wirkung dieses Wettbewerbs auszuschalten, entwarf Kanada ein Programm für den Bahnbau. Häfen, wie Boston und Portland (Maine), die das ganze Jahr hindurch eisfrei sind, taten sich mit Montreal, das nur ein Sommerhafen ist, zusammen, um eine Verbindung mit Montreal herzustellen. Der Bau der großen Linien in Ost- und Mittel-Kanada begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrh. 1856 vollendete die Grand Trunk Railway of Canada die erste Linie zwischen Montreal und Toronto, die 1859 nach Westen bis Sarnia und 1860 nach Osten bis Rivière-du-Loup weitergeführt wurde. In den folgenden Jahren erweiterte die Grand Trunk ihr Netz in Ontario und erreichte 1890 Chicago. Das Baumaterial ebenso wie das rollende Material wurden aus England und den Vereinigten Staaten eingeführt; auch das Kapital und das technische Personal entstammten dem Ausland. Im Osten war seit 1836 die „Intercolonial Rwy" bestrebt, die maritimen Provinzen Neu-Schottland und Neu-Braunschweig mit den Provinzen von Ober- und Nieder-Kanada, Ontario und Quebec, zu verbinden. Diese Linie hatte auch strategische Bedeutung wegen der tiefen Einbuchtung, die der Staat Maine in kanadisches Gebiet macht und dadurch die Häfen St. John, N.B. und Halifax, N.SC. von der kürzesten Verbindung mit dem Innern

Kanadas abschneidet. Aus finanziellen Gründen mußten diese Pläne bis nach Vollzug des Zusammenschlusses der Provinzen 1867 zur Föderation of Canada zurückgestellt werden.

Mit diesem Zeitpunkt erhielt die Bundesregierung auf Grund der Verfassung das Eigentumsrecht an Bahnlinien in den maritimen Provinzen von mehreren hundert Meilen Länge, die nun 1876 bei Rivière-du-Loup mit dem kanadischen Netz (Grand Trunk) verbunden wurden. Nach der Föderation setzte dann die große Bewegung zum Bau transkontinentaler Bahnen ein, die schließlich zu der heutigen Überentwicklung geführt hat. Der Zusammenschluß Kanadas begann 1867 mit dem der vier östlichen Provinzen, 1870 kam das ausgedehnte Gebiet zwischen der Hudson-Bay und dem Felsengebirge, die späteren Provinzen Manitoba, Saskatchewan und Alberta hinzu. 1871 trat Britisch-Kolumbien unter der Bedingung bei, daß innerhalb von zwei Jahren mit dem Bau einer Transkontinentalbahn begonnen und diese innerhalb von zehn Jahren vollendet würde. Die Arbeiten begannen 1874, am 7. November 1885 wurde der Durchgangsverkehr bis zum Stillen Ozean eröffnet, nachdem die Regierung die bis dahin von ihr erbauten Teilstrecken an ein Syndikat, die spätere mächtige Canadian Pacific Rwy Co (C.P.R.) abgetreten hatte. Die Regierung verpflichtete sich ferner, dieser eine Subvention von 25 Mio $ zu zahlen und 25 Mio acres (10 Mio ha) Land beiderseits der Bahn abzutreten. Für alles zum Bau der neuen Linie benötigte und einzuführende Material wurde Zollfreiheit gewährt. Ferner sollte während der nächsten 20 Jahre keine Genehmigung zum Bau einer Linie erteilt werden, die mit der C.P.R. in Wettbewerb hätte treten können.

Das waren günstige Bedingungen, die, geschickt benutzt, eine gute Grundlage bildeten. Im Gegensatz zu dem bisherigen staatlichen Bahnbau wurden die Arbeiten tatkräftig und zweckmäßig geleitet. Durch Kauf kleiner lokaler Linien schuf man sich die Zubringer für die Hauptlinie und nutzte alle Vorteile aus[1]. Nachdem die ersten mit der Fertig-

[1] Die der C.P.R. erteilte Charter sah den Bau einer Eisenbahn von Callander am Nipissingsee zum Stillen Ozean vor. Aber natürlich konnte die Bahn in Nord-Ontario nicht in der Schwebe bleiben, sondern mußte ihre Verlängerung nach Osten finden und mit den Häfen und industriellen Gebieten in Ostkanada verbunden werden. Die Bedingungen ermächtigten die C.P.R. ebenfalls zur Übernahme der Canada Central Rwy und ferner zur Angliederung einer oder mehrerer von Ottawa ausgehenden Linien nach beliebigen für die überseeische Schiffahrt erreichbaren Orten am Atlantik oder Zwischenpunkten. Auf Grund dieser Rechte betrieb die C.P.R. eine schnelle Ausdehnung ihres Netzes nach Osten. Die Canada Central wurde 1881 übernommen und fertiggestellt. Im gleichen Jahr erfolgte der Erwerb der Brockville & Ottawa Rwy und 1884 der St. Lawrence & Ottawa. Letztere stellte die direkte Verbindung zwischen Ottawa und Prescott her.

Dadurch hatte die C.P.R. Verbindung mit zwei wichtigen Flußhäfen und der Hauptstadt. Aber auch die Verbindung mit Toronto und dem Südwesten der

stellung dieses gewaltigen Unternehmens verbundenen finanziellen Schwierigkeiten überwunden waren, blieben die günstigen Ergebnisse nicht aus, erregten aber auch bei Wettbewerbern den Wunsch, neue Transkontinental-Linien zu bauen. Man hatte begriffen, was die Er-

Provinz sowie mit Montreal war wesentlich. Ersteres erreichte man durch Bau einer Linie von Smith Falls, an der Canada Central, nach Toronto. Das Gebiet westlich Toronto wurde durch Kauf der Toronto, Grey and Bruce-Linie, der Credit Valley Rwy von Toronto nach St. Thomas und deren Verlängerung nach Windsor erreicht. Um Montreal zu erreichen, übernahm die C.P.R. von der Provinz den westlichen Abschnitt der North Shore Rwy (Ottawa—Montreal) und später — durch Drohung mit dem Bau einer Parallellinie — den östlichen Abschnitt nach Quebec von der Grand Trunk. Schließlich bedurfte es noch einer direkten Linie von Toronto nach Sudbury, des Anschlusses an die Städte im Osten, eines Zugangs zu den maritimen Provinzen und eines eisfreien Hafens für den Winter. Deshalb wurde 1883 die South Eastern Rwy erworben, die von Farnham nach Newport, jenseits der Grenze von Maine, führte. Dort wurde die Verbindung mit den amerikanischen Bahnen nach Boston und Portland hergestellt. Der Zugang zu den amerikanischen Häfen aber genügte der C.P.R. nicht, so kam es zum Bau der „Short Line through Maine" (der kürzesten Linie durch den Staat Maine), um den Wünschen der maritimen Provinzen entgegenzukommen und den großen Bogen nach Norden zu vermeiden.

Als Endpunkt wurde der Hafen St. John N.B. gewählt. Als weiteres Ziel war in Verbindung mit dieser Bahn und dem Hafen ein neuer transatlantischer Schnelldampferdienst geplant.

Der östliche Teil der Shortline wurde von den Neu-Braunschweig-Bahnen gebaut und auf 999 Jahre an die C.P.R. verpachtet. 1890 erreichte der Bahnbau St. John, die ununterbrochene Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik war hergestellt!

Die Ausdehnung der C.P.R. auf Zentral- und Ost-Kanada brachte diese in Gegensatz zu der Grand Trunk, der von der älteren Gesellschaft bitter empfunden wurde. Zu diesem Gegensatz mußte es kommen, sobald beschlossen war, die C.P.R. von Montreal aus nördlich des Oberen See zu führen, und die C.P.R. nun bestrebt sein mußte, den Verkehr nach dem Westen über ihre Linien zu leiten, den die Grand Trunk südlich des Sees über Chicago führen wollte.

Der Grundgedanke einer Bahnverbindung vom Atlantik zum Pazifik war immer eine Linie über kanadisches Gebiet, die als Bindeglied einer all-britischen Verbindung von Europa nach dem Fernen Osten diente — mit dem Zusatz, daß sie eines Tages ihre eigenen Dampferlinien auf beiden Ozeanen haben würde.

In den folgenden Jahren setzten diese beiden Gesellschaften den Ausbau ihrer Netze und die Angliederung kleinerer Linien im gegenseitigen Wettbewerb fort, bis sie im Besitz des größeren Teils der kanadischen Bahnen waren. In Mittel-Kanada bedienten sie etwa das gleiche Gebiet. Im Osten führte die Grand Trunk nach Portland im Staate Maine, die C.P.R. dagegen nördlicher nach St. John. Im Westen unterschieden sich ihre Positionen mehr voneinander. Die Grand Trunk suchte, indem sie über Chicago führte, den Westen südlich des Oberen See zu erreichen. Im Westen war die C.P.R. frei von der Rivalität der Grand Trunk und teilweise auch zunächst gegen anderen Wettbewerb geschützt.

schließung und Besiedlung des riesigen Westens für ganz Kanada bedeuten würde und wollte sich beteiligen. Die schnelle Entwicklung des Westens bis 1914 ließ große Gewinne erhoffen. Diese Auffassung traf zunächst zu, aber man konnte den Weltkrieg und seine Folgen, die auf lange Zeit dieses anfangs des Jahrhunderts beginnende Vordringen nach dem Westen unterbrechen sollten, nicht voraussehen.

So bewirkte dieser Optimismus hinsichtlich der Zukunft Kanadas den Bau von zwei weiteren Transkontinentalbahnen, da wo die eine vorhandene, gut ausgebaut und verwaltet, auf Jahre hinaus genügt hätte. Kanada hatte nunmehr ein Übermaß an transkontinentalen Bahnen, deren finanzielle Lage sich immer mehr verschlechterte.

Als erste plante die Grand Trunk, die bisher Ost-Kanada erschlossen hatte, ihre Linien nach Westen vorzutreiben. Ihr Netz reichte bis Chicago. Nun versuchte sie die Linie Chicago—Minneapolis zu pachten, um sie nach Winnipeg weiterzuführen. Gleichzeitig suchte die Grand Trunk bei der Regierung um die Genehmigung nach und wünschte Vorteile damit verbunden, die den einst der C.P.R. gewährten entsprachen, und zwar unter Berufung auf die Förderung der Besiedlung des Westens durch die von Winnipeg zum Stillen Ozean zu erbauende Linie. Die Regierung ging auf diese Pläne nicht ein, weil ein großer Teil der Linien auf dem Gebiet der Vereinigten Staaten lag. 1903 war sie jedoch bereit, ein neues Projekt zur Verbindung von North Bay, Ontario, mit Winnipeg folgendermaßen zu ändern: Die kanadische Regierung wollte selbst die Linie North Bay—Winnipeg bauen, diese nach Osten bis Moncton, N.B., verlängern und sie dann auf 50 Jahre an die Grand Trunk verpachten. Die Pachtbedingungen waren günstig: für die ersten sieben Jahre war keine Pacht zu leisten, dann 3 % des Anlagekapitals auf 43 Jahre. Als Endpunkt im Westen wurde Prince Rupert bestimmt, um durch die neue Bahn die nördlichen Teile der Provinzen Saskatchewan, Alberta und Britisch-Kolumbien zu erschließen, deren Besiedlung damals begonnen hatte. Der Bau dieser Hauptlinie von Winnipeg nach Prince Rupert war Aufgabe der Grand Trunk Pacific. Die Kosten sollten 13 000 $ je Meile in der Prärie und 30 000 $ im Felsengebirge nicht überschreiten. Unter diesen Bedingungen wollte die Regierung den Inhabern der Obligationen die Zinsen bis zu 75 % der Baukosten dieser Linie gerantieren. 1905 tat der Premierminister, Sir Wilfried Laurier, in Fort William den ersten Spatenstich, im April 1914 lief der erste Zug der National Transcontinental Rwy (die Vorgängerin der heutigen Canadian National Rwy Co) in Prince Rupert, B.C. ein. 1915 wurde der östliche Abschnitt Winnipeg—Quebec eröffnet.

Gegen Ende des XIX. Jahrhunderts entstand dann eine weitere (dritte) transkontinentale Bahn, die Canadian Northern Rwy, aus dem Zusammenschluß einiger lokaler Bahnlinien im Westen. Es waren dies die Lake Manitoba Rwy & Canal Co., die Winnipeg & Hudson Bay, die Manitoba & South Eastern, die Ontario & Rainy River, die Port Arthur, Duluth & Western Rwys. 1901 übernahm diese neue Gesellschaft die Linien der Northern Pacific in Manitoba.

Seit dieser Zeit entwickelte sich im Westen eine gewisse Gegnerschaft gegenüber den kanadischen Gebieten am Stillen Ozean, die man für zu stark begünstigt hielt. Die Regierung von Manitoba war hierbei der Schrittmacher und unterstützte alle Bestrebungen, mit der ersten Transkontinental-Bahn in Wettbewerb zu treten. Mit dieser Hilfe konnte die Canadian Northern 1902 ihr Netz zwischen Winnipeg und Port Arthur über Fort Frances ausbauen. Auch die kanadische Regierung gewährte der Canadian Northern die gewünschte finanzielle Unterstützung, um diese dritte transkontinentale Verbindung Vancouver—Montreal fertigzustellen. 1905 wurde Edmonton, 1915 Basque in B.C. erreicht, 1918 der Mount Royal-Tunnel bei Montreal fertiggestellt.

In allen Teilen des Landes wurden Nebenlinien zu Aufschließungs- und Siedlungszwecken gebaut, die im Lauf der Jahre zu wichtigen Zubringern der drei großen Hauptlinien geworden sind. Die Mehrzahl der kleinen Gesellschaften, welche diese Nebenbahnen, wie Esquimault—Nanaimo, Quebec Rwy, Algoma Central & Hudson Bay Rwy, Temiskaming & Northern Ontario Rwy, Kettle Valley Rwy u. a. erbaut haben, sind in den beiden Eisenbahnsystemen der C.P.R. und der C.N.R. Co aufgegangen.

Schließlich werden von amerikanischen Gesellschaften einige Linien auf kanadischem Boden betrieben, die in drei verschiedenen Gebieten die Grenze überschreiten. Die Linien von Portland, Maine, Boston (Mass.), New York usw. schließen jenseits der Grenzen von Quebec und West-Ontario an kanadische Linien an, deren sie sich bedienen; das rollende Material wird gemeinsam benutzt. Die Transkontinental-Bahn der C.P.R. von Montreal nach St. John durchquert den Staat Maine auf dem kürzesten Wege. Im Westen überschreiten die amerikanischen Linien die Grenzen von Manitoba, Alberta und Britisch-Kolumbien.

An der Notlage der großen kanadischen Bahngesellschaften tragen die Nebenbahnen keine Schuld. Der Grundfehler liegt in dem Bestreben anderer Unternehmen, nach 1885 mit der C.P.R. in Wettbewerb zu treten. Im Lauf von 25 Jahren war das kanadische Bahnnetz von 24 731 M. im Jahre 1910 auf 42 916 M. im Jahre 1935 erweitert worden. Alle Provinzen waren an diesem Ausbau beteiligt, besonders stark die des Westens. Aber Kanada hat nach der Zählung von 1937 nur 11,2 Mio Bewohner, von

denen 6,31 Mio auf die Provinzen Ontario und Quebec und nur 2,35 Mio auf Manitoba, Saskatchewan und Alberta entfallen. Ontario mit einer Bevölkerung, die nur gut eine halbe Million größer ist als die von Quebec, hat ein doppelt so großes Bahnnetz. Das kanadische Eisenbahnproblem gipfelt darin, daß für eine geringe, auf ein riesiges Gebiet verteilte Bevölkerung ein gewaltiges Bahnnetz erforderlich ist. In einigen Teilen ist dieses Netz großzügiger entwickelt als in anderen. Um Doppeldienste zu beseitigen, sind wohl einige Linien aufgegeben, im ganzen aber bedeutet das wenig. Ein Vergleich des Netzes von 1928 mit dem von 1938 zeigt geringe Verminderungen in den Ostprovinzen und Britisch-Kolumbien, die aber durch Erweiterungen in den Prärie-Provinzen reichlich ausgeglichen wurden.

Die Faktoren des Kanadischen Eisenbahnproblems.

Das Eisenbahnproblem in Kanada unterscheidet sich in mancher Hinsicht von dem in anderen Ländern. Zwar macht sich auch hier schon der Wettbewerb der neuen Verkehrsmittel in gewissem Maße fühlbar. Die Bahnen leiden ferner unter der allgemeinen Stagnation der Wirtschaft und einer ungünstigen Finanzlage des Staates. Aber der Hauptgrund ihrer gefährdeten Lage ist das zu große Netz, welches über die derzeitigen Bedürfnisse des Landes weit hinausgeht. Dem wäre nicht so, wenn sich die Entwicklung Kanadas so gestaltet hätte, wie diejenigen erwarteten, welche den Bau der zweiten und dritten Transkontinentalen unternahmen, wenn Kanada weiter gewachsen wäre wie von 1897 bis 1914. In jenem Zeitraum setzte Ost-Kanada seinen Aufschwung fort; dazu war aber ein neues Element in die Entwicklung des Landes gekommen: die Erschließung und Besiedlung des Westens.

Seit 1897 hatte die Einwanderung, die vornehmlich nach dem aussichtsreichen Westen ging, mit jedem Jahr zugenommen. 1897 betrug sie 21 716, 1913 400 870 Köpfe. Im Weltkriege sank die Einwanderung stark, um dann von 1919 bis 1930 einen neuen Auftrieb zu erhalten. Dann kam die Weltwirtschaftskrise! Um ihren verheerenden Wirkungen und der Arbeitslosigkeit zu begegnen, wurde die Einwanderung — mit geringen Ausnahmen — verboten. 1935 erreichte sie mit 11 277 Einwanderern ihren niedrigsten Stand seit 1860; 1937 betrug sie 15 101 Köpfe. Die Folgen dieses fast gänzlichen Stillstandes für die Wirtschaft und die Eisenbahnen waren schwer. So wurden befördert (in Millionen):

Jahr:	1920	1933	1936	1937	1938[1]
Personen . . .	51,4	19,2	20,5	22,0	17,8
Güter to . . .	100,1	57,4	75,8	82,2	81,1
Einnahmen . .	563,7	270,3	334,8	355,1	332,6

[1] Die Ziffern für 1938 beziehen sich nur auf die C.N.R. und die C.P.R., für die anderen Bahnen lagen sie noch nicht vor.

Mit Ausbruch des Weltkrieges konnten sich die für die beiden neuen Transkontinentalbahnen erhofften Verhältnisse — wie sie die C.P.R. schon seit ihrem Bestehen kannte — nicht mehr verwirklichen, wohl aber bestanden ihre finanziellen Verpflichtungen sowie die Zinsgarantie der Regierung weiter. Letztere mußte einspringen und 1915 sowohl der Grand Trunk Pacifik wie der Canadian Northern neue Mittel vorstrecken, beauftragte dann aber 1916 eine Kommission mit dem Studium des gesamten Transportproblems. Diese sollte die geeigneten Maßnahmen zur Bereinigung einer verzweifelten Lage vorschlagen. In ihrem Bericht empfahl sie dem Staat, die Netze der Canadian Northern, der Grand Trunk und der Grand Trunk Pacific zu übernehmen und ein politisch unabhängiges Direktorium zwecks Verwaltung dieser und der anderen bereits in Staatsbesitz befindlichen Bahnen einzusetzen. Staatlich waren bereits: die Intercolonial Rwy seit 1876, die Bahn auf der Prince Edward-Insel seit 1875, die Linie Moncton—Winnipeg, welche die Regierung selbst gebaut hatte, um sie dann an die Grand Trunk zu verpachten. Als aber die 1903 begonnenen Arbeiten 1915 beendet waren, befand sich die Grand Trunk in solchen Schwierigkeiten, daß sie weder die Pacht zahlen, noch den Betrieb der Bahn übernehmen konnte. Etwa gleichzeitig übernahm der Staat die von dem Hauptnetz getrennte Linie der Grand Trunk Pacific nach dem Oberen See. Später kamen noch einige Nebenbahnen im Osten, sowie 1935 die Hudson Bay Rwy hinzu.

Ein Gesetz ermächtigte die Regierung 1917, diesen Vorschlägen Folge zu geben. Zunächst erwarb sie die Kapitalaktien der Canadian Northern und übernahm deren Betrieb durch die vorhandene staatliche Verwaltung. Im Dezember 1918 wurde die Bezeichnung Canadian National Railways für diese unter einer Direktion zusammengefaßten staatseigenen Bahnen verfügt. Dadurch sollten die Eisenbahnen politischen Einflüssen möglichst entzogen werden. Durch ein Sondergesetz wurde dann die Canadian National Rwy Co. (C.N.R.) geschaffen.

Die C.N.R. wurde erweitert. Sie umfaßte bald die Canadian Northern, die Grand Trunk Pacific[1], die Grand Trunk, seit 1923, die Intercolonial sowie die schon genannten früheren Staatsbahnen, ein Netz von 21 805 M. (1923), das bis 1938 auf 23 700 M. erweitert wurde. Diese verschiedenen Bahnen mußten einheitlich gestaltet und zu einem möglichst homogenen Netz zusammengefaßt, das Material und die Dienste verbessert werden. Das Material war zum großen Teil veraltet, Gleisanlagen, Bahnhöfe, Werkstätten erforderten Instandsetzungen, die Verwaltung

[1] Diese Bahn war seit einiger Zeit zahlungsunfähig und wurde durch den Staat verwaltet; der Eisenbahnminister fungierte als Liquidator. Das Netz kam 1920 (Oktober) unter Kontrolle der C.N.R.

Canadian National Railways 1923—1938 (31. XII. 1938).

Betriebsziffern.

Jahr	durchschnittl. Betriebslänge des Netzes Meilen	beförderte Gütermenge Mio t	geleistete t-Meilen Milliarden	Zahl der beförderten Personen Mio	Einnahmen aus Güterverkehr $ Mio	Einnahmen aus Personenverkehr $ Mio	Gesamte Betriebs-Einnahmen $ Mio	Gesamte Betriebs-Ausgaben $ Mio	Betriebsgewinn
1923	21 805	57,2	18,6	23,7	185,2	39,3	257,0	235,8	21,2
1924	21 866	52,5	17,0	22,7	171,0	37,2	239,6	221,6	18,0
1925	21 936	55,0	18,0	21,7	180,5	36,6	249,4	216,3	33,1
1926	22 066	60,8	19,2	21,6	200,0	38,1	271,0	223,6	47,4
1927	22 193	62,0	19,5	20,6	202,1	38,6	274,9	233,3	41,6
1928	22 277	69,2	22,6	19,7	228,5	39,1	304,6	249,7	54,9
1929	22 628	65,2	19,4	19,3	214,6	37,1	290,5	248,6	41,9
1930	23 650	54,6	16,9	17,6	183,6	32,9	254,0	228,8	22,2
1931	23 769	41,7	14,6	13,2	140,0	23,2	200,5	199,3	1,2
1932	23 773	34,4	12,8	10,4	120,7	17,3	161,1	155,2	5,9
1933	23 743	31,4	11,6	9,4	112,3	15,0	148,5	142,8	5,7
1934	23 676	37,0	13,0	10,1	126,1	16,3	164,9	151,9	13,0
1935	23 652	38,8	13,5	9,7	133,7	16,6	173,2	158,9	14,3
1936	23 554	43,5	14,8	10,1	145,5	17,0	186,6	171,5	15,1
1937	23 707	47,0	15,2	10,9	153,8	18,9	198,4	180,8	17,6
1938	23 684	40,6	14,5	10,3	139,8	18,1	182,2	176,2	6,0

Jahr	geleistete Güterzug-Meilen Mio	geleistete Personenzug-Meilen Mio	durchschnittliche Einnahmen je Güter-t $	je t-Meile $	je Person $	je Personen-Meile $	Zahl der Angestellten	Gesamt-Gehälter und Löhne $ Mio	Betriebs-Koeffizient = Betriebskosten : Betriebseinnahm.	zu verzinsendes und zu tilg. Kapital $ Mio
										2023,7
1923	36,9	23,9	3,24	0,995	1,66	2,715	107 007	153,9	91,78	2108,8
1924	32,7	24,1	3,26	1,010	1,64	2,713	101 489	145,6	92,50	2196,3
1925	33,2	24,6	3,28	1,001	1,69	2,654	98 382	144,0	86,72	2228,2
1926	35,2	24,9	3,29	1,039	1,77	2,650	102 890	151,9	82,50	2227,4
1927	36,4	25,9	3,26	1,038	1,88	2,601	103 540	159,3	84,88	2283,6
1928	38,9	26,9	3,30	1,011	1,99	2,585	107 602	168,7	81,99	2280,3
1929	35,9	27,1	3,29	1,108	1,93	2,650	109 096	173,1	85,59	2444,0
1930	31,5	27,7	3,36	1,086	1,87	2,710	101 046	150,0	91,17	2493,3
1931	27,2	24,6	3,57	1,020	1,76	2,679	91 416	139,8	99,41	2591,3
1932	24,4	19,9	3,51	0,942	1,67	2,515	76 616	106,9	96,34	2635,6
1933	22,3	18,5	3,58	0,972	1,59	2,261	70 625	95,6	96,16	2591,7
1934	24,8	18,4	3,41	0,974	1,62	2,259	74 774	98,4	92,14	2593,4
1935	25,6	18,6	3,45	0,990	1,71	2,162	75 053	104,9	91,77	2584,7
1936	28,3	18,2	3,35	0,982	1,69	2,045	78 836	111,2	91,89	2581,0
1937	29,9	19,3	3,27	1,014	1,74	1,987	79 471	117,8	91,12	1981,3
1938	27,9	18,7	3,44	0,964	1,76	2,030	74 953	116,5	96,67	1992,2

mußte neugegliedert und vereinfacht werden; eine schwere Aufgabe! An die Spitze der Generaldirektion der Staatsbahnen trat Sir Henry Thornton. Die Geldmittel stellte der Staat — also der Steuerzahler — dem großen Bedarf entsprechend zur Verfügung.

Damit begann der Wettstreit zwischen der C.N.R. und der C.P.R., an deren Spitze Sir Edward Beatty steht. Die Waffen aber waren nicht gleich. Auf der einen Seite ein wohlorganisiertes und gewinnbringendes Unternehmen, auf der anderen ein großes Netz, noch ohne Homogenität, mit uneinheitlichem Personal und einem Defizit, das der Staat als einziger Aktionär deckte.

Die C.N.R.

Um erfolgreich mit der C.P.R. in Wettbewerb treten zu können, mußte die aufgeschobene Instandhaltung des Netzes nachgeholt, die Anlagen und das rollende Material verbessert werden. Das geschah von 1918 bis 1923, zu einer Zeit, wo Löhne und Preise hochschnellten, die Frachttarife aber gleich blieben. Wenn die C.N.R. kaufmännisch betrieben werden sollte, mußten aber alle Kosten aus Einnahmen gedeckt werden. Das erforderte gewaltige Summen, und deren Bestreitung aus Einnahmen bedeutete Defizite. Zahlenmäßig war das Betriebsergebnis ungünstig, aber nach Ansicht des Direktoriums rechtfertigten Einnahmen und Ausgaben diese Politik.

	1919	1920	1921	1922
		(in Mio $)		
Roheinnahmen	105,04	125,64	126,69	120,14
Betriebskosten	125,35	162,48	142,78	129,87
Betriebsverlust	20,31	36,84	16,09	9,74
Defizit nach Abzug der festen Lasten	49,00	67,51	56,67	51,10

Betrieblich wurde das Netz in vier Direktionen geteilt:

1. Das Atlantikgebiet, umfassend die maritimen Provinzen und nach Westen bis Rivière-du-Loup und Monk an der Transcontinental reichend, 2760 M., Sitz in Moncton.

2. Das Zentralgebiet, alle Linien westlich des Atlantikgebiets bis Port Arthur (ausschließlich) und Superior Junction an der Transcontinental, 7831 M. einschl. der Portland-Linie, Sitz Toronto.

3. Die westlichen Linien der Grand Trunk, westlich des Detroitflusses, 992 M., Sitz Detroit.

4. Das Gebiet im Westen von Port Arthur und Superior Junction bis zum Pazifik, einschließlich der Insel Vancouver, 10 268 M., Sitz Winnipeg.

Mit Ausnahme des Präsidenten wurden die Beamten unter denen der Bahngesellschaften gewählt, aus welchen sich die C.N.R. zusammen-

setzt. Das erforderte Takt bei der Regelung der Rangverhältnisse, weil auch Korpsgeist zu schaffen war unter Beamten, die vorher rivalisierenden Gesellschaften angehört hatten.

Noch schwieriger war es, die verschiedenen Netze, die ursprünglich in ausgesprochener Rivalität zueinander gebaut waren, zu einer Art von Einheit zu verschmelzen. Hunderte von Meilen parallel laufender Linien mit entsprechend gleichen Anlagen waren für die neue Gesellschaft nur eine Belastung. Das Gesetz von 1919 ermächtigte diese deshalb, unter Zustimmung des Gouvernementsrates und des Board of Railway Commissioners Linien, deren Betrieb infolge Dopplung überflüssig oder aus wirtschaftlichen Gründen nicht ratsam war, stillzulegen und mit Zustimmung der Aktionäre auch abzubauen. Solche drastischen Maßnahmen konnten wohl die Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der C.N.R. erhöhen, aber nicht die Schuldenlast verringern.

1923 war das erste Betriebsjahr der C.N.R. nach Angliederung der Grand Trunk, deren gewinnbringende Tätigkeit in Ost-Kanada den Betriebskoeffizienten auf 92,06 herabdrückte, eine Ziffer, die, obwohl noch über dem „Gefahrpunkt" liegend, doch niedriger war, als bei anderen Teilen der Staatsbahnen. Die Einnahmen betrugen 1923 255 Mio $, die Betriebsausgaben 235 Mio $, so daß ein Überschuß von 20,23 Mio $ blieb. Ein scheinbar guter Anfang, aber nichts im Vergleich mit der Gesamtverschuldung der C.N.R. Der Überschuß deckte die festen Lasten nicht, besonders nicht, weil die Gesamtschuld in dem Maße stieg, wie die Regierung weitere Mittel für Verbesserungen und den Zinsendienst vorstrecken mußte. Dem Vorschlag, das Anlagekapital so weit abzuschreiben, daß es in ein richtiges Verhältnis zu den möglichen Einnahmen kam, wurde nicht Folge gegeben. Nach der Bilanz vom 31. Dezember 1923 waren die Verbindlichkeiten um 553 Mio $ höher als das Haben. Da die Verwaltung selbst nichts an dem Kapitalaufbau ändern konnte, war sie bemüht, die Betriebskosten zu verringern und mehr Verkehr anzuziehen. Mehr Verkehr konnte sich entweder aus der allgemeinen Entwicklung des Landes ergeben, basiert auf Einwanderung und Prosperität der Landwirtschaft, oder er konnte der C.P.R. entzogen werden. Um aber erfolgreich mit letzterer in Wettbewerb treten zu können, mußten Anlagen und Material verbessert werden.

Der bald darauf einsetzende wirtschaftliche Aufschwung beschleunigte das Tempo. Für die kanadischen Bahnen setzte eine neue Periode der Entwicklung ein. Das Vordringen der Besiedlung nach Norden hatte Verlangen nach Bahnen zur Folge, ohne Rücksicht auf Überfluß an diesen in den älteren Landesteilen.

Die C.P.R. fühlte sich bedroht durch einen Gegner, dem die unbegrenzten Hilfsquellen des Staates zur Verfügung standen. Mr. Beatty erklärte 1925: ... „unsere Gesellschaft hat allen Grund, der C.N.R. Erfolg zu wünschen, vorausgesetzt, daß dieser erzielt wird, ohne uns Verkehr zu entziehen, den wir in jahrelanger Arbeit herangezogen und gesichert haben. Der größte Faktor, welcher zum Gedeihen der C.N.R. beitragen kann, ist die Entwicklung Kanadas"!

Die Entschlossenheit, mit welcher die C.N.R. daran ging, sich einen guten Teil des Verkehrs zu sichern, ließ den Wettbewerb scharfe Formen annehmen. Einen weiteren Anstoß erhielt dieser durch den 1925 einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung, der erweiterten Absatz für Agrar- und Industrie-Erzeugnisse brachte.

Wert der Erzeugung in Millionen $

	1924	1925	1926	1927	1928
Landwirtschaftliche . . .	1140,9	1328,6	1400,2	1523,0	1501,3
Industrielle Fertigwaren .	1256,6	1360,9	1519,2	1635,9	1819,0
Gesamt, einschließlich sonstiger Industrien . . .	3018,2	3364,8	3640,4	3901,5	4122,5

Die fremden Investierungen in Kanada nahmen von 1923 bis 1929 um 1,34 Milliarden $ zu. Wenn die Einwanderung auch nicht die Höhe wie unmittelbar vor dem Weltkriege erreichte, so stieg sie doch wieder von 67 446 i. J. 1923 auf 145 250 i. J. 1924 und 167 723 i. J. 1929. Gesteigerter Eisenbahnbau und wirtschaftlicher Aufschwung gingen Hand in Hand. Die Bahnen hatten an dem gesteigerten Kapitalaufwand ihren Anteil. Schnellere und häufigere Personenzüge, neue Transportwege für Getreide, Zweiglinien zur Erschließung fortgeschrittener Gebiete wurden gefordert und von den Bahnen selbst für berechtigt und notwendig erachtet. In Zeiten, wo alles im Banne einer Scheinkonjunktur stand, war nicht zu erwarten, daß die Bahnen, deren Erträge von der Erfüllung der geforderten Leistungen abhingen, allein eine zurückhaltende und vorsichtige Politik befolgten.

Canadian Pacific Railway und C.N.R.

Die C.P.R. hatte ihre anfänglichen Schwierigkeiten bald überwinden, sofort Erträge erzielen und sich auf guter Grundlage weiter ausbauen können. Das Jahr 1913/14 brachte z. B. einen Betriebsüberschuß von etwa 80 Mio $, der außer dem Zinsendienst und Rücklagen für Erneuerungen einen großen Reingewinn ließ. Der Landverkauf, 1913: 259 371 acres zu durchschnittlich 17,80 $ je acre, brachte ebenfalls guten Gewinn. Ein altes, wichtiges Ziel der Verwaltung der C.P.R. war ebenfalls erreicht, als ihre Schiffahrtslinien sowohl den Atlantik wie den

Pazifik überspannten, um Kanada mit Europa, Australien, Japan und China zu verbinden. Die Rentabilität dieser Schiffahrtslinien war nicht ausschlaggebend, ihre Hauptaufgabe war es, als Zubringer der transkontinentalen Bahn zu dienen, von deren Erfolg alles abhing, und zu deren Schutz so mancher Kampf ausgefochten wurde. Verstärkter Verkehr bedingte und ermöglichte Verbesserungen. Im Osten wurde die Stellung der C.P.R. 1912 durch Pachtung der Dominion Atlantik Linie gestärkt, die durch eine Dampferlinie von St. John, N. B. mit Digby und Halifax in Verbindung stand, und eine weitere mit Boston ermöglichte. Die vermehrte Besiedlung der Prärie bedingte den fortlaufenden Bau von Zweiglinien. Der neue Verkehr gab Anlaß, die Hauptlinie zwischen Winnipeg und Swift Current bis 1914 doppelgleisig auszubauen, nachdem dies zwischen Winnipeg und Fort William schon 1907 für den Durchgangsverkehr und den Getreidetransport geschehen war. Von Sudbury führten zwei Hauptlinien nach Montreal, die ältere und kürzere am Ottawafluß entlang, eine weitere über Toronto. Letztere wurde durch eine Zweiglinie von Port McNicoll, an der Georgian Bay, nach Bethany Junction (bei Peterborough) mit der Seenschiffahrt in Verbindung gebracht (1910); die überlastete Linie Toronto—Montreal durch eine weitere, mehr südliche Linie von Toronto nach Glen Tay entlastet. Im Westen waren Verbesserungen durch eine Verbindungslinie von der Hauptlinie durch das Tal des Columbiaflusses zur Crow's Nest Linie sowie durch Verringerung der Steigung durch Bau von Kehrtunneln zwischen Hector und Field erreicht.

Die C.P.R. stand jetzt im Kampf nach zwei Seiten, gegen die kanadischen und die amerikanischen Rivalen. Um ihre Basis am Pazifik zu verbreitern, sicherte sie sich das Durchgangsrecht durch Spokane nach Portland (Oregon). Um mit der Canadian Northern und der Grand Trunk Pacific im nördlichen Gebiet in Wettbewerb treten zu können, wurde eine Zweiglinie von Portage-la Prairie bis an die Linie Calgary—Edmonton geführt. Der Raum zwischen diesen neuen Linien und der amerikanischen Grenze wurde durch weitere Bahnen ausgefüllt. Durch ihre Verbindung mit der St. Paul & Sault Ste Marie und der Duluth, South Shore and Atlantic Rwy konnte sich die C.P.R. Einfluß auf die beiden südlichen Linien zwischen der kanadischen Prärie und Ost-Kanada über Sault Ste Marie und Chicago sichern. Letzteres wurde durch eine Verpachtung der Wisconsin Central an die Minneapolis, St. Paul & Sault Ste Marie Rwy, sowie ein Verkehrsabkommen zwischen Chicago und Detroit ermöglicht. Eine solche Benutzung schon bestehender Linien erfolgte auch in Süd-Ontario. Der Einfluß auf die Kingston & Pembroke Rwy ermöglichte die Verbindung zwischen dem Ontariosee und der

transkontinentalen Linie bei Renfrew. Die Pachtung der Tilsonburg, Lake Erie & Pacific Rwy, brachte den Zugang zum Eriesee bei Port Burwell.

In dem Kampf gegen die C.N.R. war die C.P.R. in der Defensive und machte größte Anstrengungen, um so wenig Boden wie möglich zu verlieren. Die C.N.R. als Angreifer suchten sich zunächst materiell zu stärken, fast ohne Rücksicht auf die erforderlichen Summen. Weiter war sie mit allen Mitteln erfolgreich bestrebt, dem Wettbewerber einen Teil seiner Kundschaft fortzunehmen. Die staatlichen Bahnen sollten in den Stand gesetzt werden, den Vergleich mit der C.P.R. auszuhalten, und der Öffentlichkeit gleich leistungsfähige Dienste und gleich vollendetes Material und Anlagen zu bieten, wie man es bei der C.P.R. gewohnt war. So wurde das Netz reorganisiert, neue Bahnhöfe, Werkstätten und Hotels geschaffen, Zweiglinien erbaut, andere Linien angekauft und schließlich richtete die C.N.R. auch überseeische Schiffahrtslinien ein. Das rollende Material wurde erneuert, zeitgemäße Telephon- und drahtlose Telegraphieanlagen geschaffen, sowie Post und Telegraphie auf den Stand gebracht, den amerikanisches Publikum gewöhnt war. Der Bau von Riesenlokomotiven, Typ 6100, wurde in Kanada aufgenommen, und auf verschiedenen Strecken Luxuszüge, wie der „Washingtonian" zwischen Montreal und Washington D. C. und der „Confederation" zwischen Toronto und Vancouver, eingesetzt.

Unter dem Druck dieses Wettbewerbs gingen die Einnahmen der C.P.R. zurück, auch sie war genötigt, neue Mittel für das bisher ausgeglichene Unternehmen aufzunehmen. Der Abgrund, in welchen die beiden Eisenbahnsysteme zu stürzen drohten, öffnete sich mehr und mehr. Die leitenden Männer hofften jedoch, noch in der Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs das Gleichgewicht wieder herstellen zu können. Die dann einsetzende Wirtschaftskrise beschleunigte aber den Verfall. Wenn heute die Lage auch nicht verzweifelt ist, so erfordert sie doch entschlossene Maßnahmen, wenn ein Zusammenbruch verhindert werden soll.

Das Problem ist in erster Linie ein finanzielles, denn die Verwaltung beider Bahnen ist so gut, wie sie unter obwaltenden Verhältnissen sein kann. Steigenden Betriebskosten stehen stetig sinkende Einnahmen gegenüber. Viel schwerer aber sind die Staatsbahnen betroffen, denn die C.P.R., wenn auch etwas erschüttert, verfügt dennoch über genügende Lebenskraft, um sich selbst wieder aufzurichten. Die staatlichen Bahnen dagegen, von Anfang an mit einem Defizit belastet, haben die Schuld

weiter so erhöht, daß diese jetzt den Kredit des Landes gefährdet und den Steuerzahler immer stärker belastet.

Die öffentliche Schuld Kanadas betrug im März 1914 rund 336 Mio Dollar[1], im März 1937 3084 Mio $. Die Vorkriegsschuld war mit 42,64 $ auf den Kopf der Bevölkerung nicht übermäßig, erreichte aber 1937 277,33 $ je Kopf. Bis 1914 beruhte diese Verschuldung auf produktiven Anlagen, die der wirtschaftlichen Erschließung des ganzen Landes nach dem Zusammenschluß dienten, wie 1. Bau der „Intercolonial" Rwy, der Transkontinentalbahn und von Kanälen; 2. Subventionen, die einzelnen Unternehmen von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Allgemeinheit, wie die C.P.R., gewährt wurden und sehr zur Entwicklung Kanadas beigetragen haben. Nach 1914 ist aber das starke Anwachsen der Schuld auf gewaltige unproduktive Aufwendungen, z. B. für Rüstungszwecke, zurückzuführen, denen kein Aktivum gegenübersteht. Von 1914 bis 1920 stieg die Nettoverschuldung Kanadas von 336 Mio $ auf 2249 Mio $. Millionen wurden zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit infolge der Krise aufgewendet, sowie als Anleihen und Vorschüsse an die C.N.R. gewährt, wofür letztere nicht einmal die Jahreszinsen zahlt. Die langfristige Verschuldung der C.N.R. bei der Bundesregierung belief sich am 31. Dezember 1936 auf 1657 Mio $ oder 638 Mio $ mehr als 1922, dem Jahre der Verstaatlichung des Netzes. Die Erhöhung der Schuld der C.N.R. gegenüber der Regierung setzt sich aus 214,1 Mio $ Anleihen und Vorschüssen und aus 461,5 Mio $ rückständigen Zinsen zusammen. Abzuziehen sind nur 37 Mio $, die den Staatsbahnen besonders überwiesen wurden. Zu diesen direkten Anleihen kommt noch die Garantie für die öffentlich untergebrachten Obligationen der C.N.R. 1936 belief sich diese garantierte Schuld auf 937,6 Mio $ und stieg bis zum 31. Dezember 1937 auf 970,7 Mio $ und bis zum 31. Dezember 1938 auf 1004,9 Mio $. Zinsgarantien der Provinzialregierungen erstrecken sich auf weitere 67,05 Mio $.

Diese Zahlen zeigen, welchen Grad die Verschuldung erreicht hat und wie die Finanzen des Dominions durch die C.N.R. belastet sind und von Jahr zu Jahr mehr belastet werden, falls keine Lösung gefunden wird. Neben dieser Verschuldung an die Regierung steht aber noch eine hohe öffentliche Schuld, die sich ebenfalls erhöht. Nach der amtlichen Statistik setzt sich die Schuld der C.N.R. wie folgt zusammen (Canada: Dpt. of Trade & Commerce, Dominion Bureau of Statistics, Transportation Branch: Canadian National Rwy 1923/1938, Seite 3):

[1] D. h. Bruttoschuld nach Abzug der Aktiven, ob realisierbar oder nicht.

A. Schuld gegenüber der Bundesregierung:

	1936	1937	1938
		in Mio $	
Bewertung der staatlichen Bahnen vor Gründung der C.N.R., die an diese übertragen wurden . . .	405,1	—	270,0
Anleihen an die C.N.R.	721,1	—	373,8
Gestundete Anleihezinsen	530,8	—	530,8
A. Gesamt:	1657,0	—	1174,6

B. Öffentliche Schuld:

Mit Garantie der Regierung	937,6	—	—
Mit Garantie verschiedener Provinzialregierungen .	73,8	—	—
Ohne Garantie	173,2	—	—
B. Gesamt	1184,6	—	—
A. und B. Gesamtsumme:	2841,6	—	—

Außer dieser hohen Verschuldung von rund 3 Milliarden $, die fast der nationalen Schuld Kanadas entspricht, muß noch die Anfangsschuld berücksichtigt werden, die 1922 bei Gründung der C.N.R. übernommen wurde. Die Bahnen, aus welchen sich die C.N.R. zusammensetzt, waren beim Zusammenschluß praktisch zahlungsunfähig. Der Staat hatte sie mehr oder weniger gestützt, ohne daß sie selbst einen normalen Betriebskoeffizienten erreichen konnten.

Die Ergebnisse in den folgenden Jahren waren nicht befriedigend. Die Aufwendungen für die Modernisierung des Netzes und des Materials erforderten fast ½ Milliarde $; aber die Betriebsführung war erleichtert, und die Einnahmen stiegen von 257,0 Mio $ i. J. 1923 auf 304,6 Mio $ i. J. 1928, die bisher erreichte Höchstziffer. Auch die Betriebskosten erhöhten sich, hielten sich aber in einem günstigeren Verhältnis zu den Einnahmen. Der Betriebskoeffizient ging von 107,15 i. J. 1919 auf 98,77 i. J. 1922 und 81,99 i. J. 1928 zurück. Dann kam die Wirtschaftskrise. Die Einnahmen erreichten 1933 mit 148,5 Mio $ ihren tiefsten Stand, um sich dann langsam auf 198,4 Mio $ i. J. 1937 zu erholen. 1938 brachte einen neuen Rückfall auf 182,2 Mio $. Die Betriebsüberschüsse, welche 1928 den höchsten Stand mit 54,9 Mio und 1931 ihren tiefsten mit 1,2 Mio erreichten, genügten in keiner Weise zur Deckung aller Zinsverpflichtungen. So hat die C.N.R. eine jährliche Unterbilanz, welche 1936: 79,63 Mio $; 1937: 42,0 Mio $; 1938: 54,5 Mio $ und 1932 96,5 Mio $ erreichte. Die bis 1936 aufgelaufenen Defizite betrugen 960,7 Mio $. Selbst wenn der Verkehr beträchtlich stiege, könnte die C.N.R. von sich aus diese bedrohliche Finanzlage nicht meistern. Sie ist seit ihrer Gründung zahlungsunfähig. Es müssen schärfere Mittel zur An-

wendung kommen, denn selbst der Plan einer Verschmelzung der beiden großen Gesellschaften würde sich erst in der Zukunft auswirken.

Was die bisherige Zusammenarbeit der C.N.R. und C.P.R. anbetrifft, die sich auf Zusammenlegung von Zügen, gemeinsame Benutzung des Materials, Einstellung von Doppeldiensten und einiger überflüssiger Linien erstreckte, so hat diese bisher keine wesentlichen Ergebnisse gehabt. Die Verluste der C.N.R. werden sich weiter erhöhen und zur zwangsweisen Liquidierung führen, falls das Unternehmen nicht durch durchgreifende Maßnahmen von verschiedenen Verpflichtungen befreit wird.

Der „Capital Revision Act 1937" hat nur eine scheinbare Besserung der Finanzlage der C.N.R. gebracht, indem auf Grund dieses Gesetzes aus der Bilanzrechnung die Zinsen für die staatlichen Anleihen, die sich 1936 auf 46,43 Mio $ beliefen, herausgenommen sind.

Das Gesetz sieht die Streichung von Kapitalaktien und gewisser anderer Schuldentitel der C.N.R. Co., die sich in Händen der Regierung befinden, sowie eine Berichtigung der Bilanz vor.

Die vorher ausstehenden Kapitalaktien der C.N.R. (früher die Grand Trunk Rwy Co. of Canada) wurden von der Regierung ausgeliefert und gestrichen. Ebenso wurden 82,00 Mio $ der ausstehenden Aktien der Canadian Northern Rwy Co. von der Regierung ausgeliefert und gestrichen. Der Rest des ausstehenden Aktienkapitals der Canadian Northern Co. im Betrage von 18 Mio $ wurden von dem Dominion an die C.N.R. Co. im Austausch gegen 1 Mio Anteile der C.N.R. Co., d. h. gegen ihre gesamten Aktien, ausgehändigt.

Anleihen, welche die Regierung des Dominions der C.N.R. Co. bis 1931 einschl. zur Deckung von Verlusten und Zahlung fälliger Zinsen gewährt hatte, wurden von der Regierung an den Canadian National Securities Trust im Austausch gegen die Kapitalaktien des Trusts zu einem festgesetzten Wert übergeben. Die neuen Kapitalaktien der C.N.R. Co., die Kapitalaktien des Trusts, sowie die Investierungen der kanadischen Regierung bei den Canadian Government Rwys wurden auf einen als „Dominion Government Proprietors Equity" bezeichneten Fonds übertragen. Eine Bereinigung der Bilanz der C.N.R. Co. wurde am 1. Januar 1937 mit der Wirkung vorgenommen, daß die Haben-Investierungen in Bahnanlagen und Material um 262 770 972 Mio $, d. h. von 2300,4 Mio $ auf 2037,6 Mio $, und um den gleichen Betrag das Soll herabgesetzt wurden (Statistics of Steam Railways of Canada for the Year 1937, Ottawa 1939).

Die Canadian Pacific Railway Company dagegen hat bei der wirtschaftlichen Erschließung des ausgedehnten Landes unschätzbare

Dienste geleistet. Der Ruf, den dieses weltumspannende Unternehmen sich bis heute bewahrt hat, ist wohlbegründet. Nach unsicheren Anfängen konnte die C.P.R. seit 1912 auf die gewöhnlichen Aktien eine Dividende zahlen, die von 1912 bis 1930 10 % betrug. 1930 erreichte die Gesamtdividendensumme die Höchstziffer von 38,2 Mio $. Von 1933 bis 1936 wurde keine Dividende gezahlt, 1937 1,4 Mio und 1938 2,75 Mio $ auf die Vorzugsaktien, aber keine auf die gewöhnlichen Aktien.

Das Netz der C.P.R. hatte am 31. Dezember 1938 eine Länge von 20 792 M., davon 17 187 M. in Kanada und 3605 M. (21 %) Pachtlinien in den Vereinigten Staaten. Die Gesellschaft besitzt große Werkstätten für den Bau und die Instandhaltung des Materials in Montreal, Toronto, Winnipeg und Calgary; ferner 15 Hotels ersten Ranges. Bedeutende transozeanische Schiffahrtslinien nach Europa und dem Fernen Osten werden durch eine stattliche Flotte erstklassiger Fahrgast- und Frachtschiffe unterhalten. Die Atlantik- und Pacifik-Flotten umfaßten 1938 18 Ozeandampfer von zusammen 324 738 BRT. Einige der größten Einheiten wie die „Empress of Great Britain" von 42 348 t machten Reisen um die Welt. 1931 wurde eine Verbindung mit Australien eingerichtet, an der die C.P.R. stark beteiligt ist. Im Innern unterhält die C.P.R. Personen- und Frachtschiffsverkehr auf den Großen Seen zwischen Fort William und der Georgian Bay, ebenso auf anderen Seen und Flüssen, wie Kootenay und dem Columbia in Britisch Kolumbien. Die Seenflotte umfaßt 14 Schiffe mit 21 748 BRT. Sie betreibt auch die Küstenschifffahrt zwischen Seattle und Vancouver Victoria und anderen Häfen bis nach Alaska; ferner an der atlantischen Küste zwischen St. John und Digby. Die Küstenflotte umfaßt 23 Schiffe mit 60 278 BRT. Das Telegraphennetz der Gesellschaft erstreckt sich über ganz Kanada und steht in Verbindung mit allen Telegraphenlinien der Welt. Neben der Verwaltung in Kanada, Hauptsitz in Montreal, werden über 200 Agenturen in allen Teilen der Welt unterhalten, die Personen und Fracht heranziehen.

Seit Beginn hat die C.P.R. über 100 Mio $ für die Besiedlung und Bewässerung der ihr überlassenen Ländereien aufgewendet, um sie geeigneter für die Bebauung zu machen. Das Interesse ihrer leitenden Persönlichkeiten erstreckt sich auf alles, was mit dem wirtschaftlichen Fortschritt des Landes zusammenhängt. Es sind beträchtliche Kapitalien in Bergbau und Industrie angelegt.

Die Finanzen der C.P.R. haben, wie es zu erwarten war, seit 1923 unter dem Wettbewerb der Staatsbahnen gelitten, so daß die Lage heute ungünstiger ist als früher. Auch die Wirtschaftskrise hat dazu beigetragen. Die öffentliche Schuld der C.P.R. hatte folgenden Stand (nur Eisenbahnen):

Schuldentitel	1901 Mio $	1922 Mio $	1926 Mio $	1936 Mio $	1937 Mio $	1938 Mio $
Obligationen . .	124,8	340,7	346,2	507,1	519,9	534,5
Aktien	96,2	318,5	360,1	472,3	472,3	472,3
Gesamt	221,0	659,2	706,3	979,4	992,2	1006,8

Die Verschuldung hat sich also in 37 Jahren stark, um 776 Mio $ erhöht, erscheint aber in Anbetracht dessen, daß Schienennetz, rollendes Material, Anlagen u. a. bedeutende Verbesserungen und Erweiterungen erfahren haben, nicht übermäßig, besonders nicht im Vergleich mit der C.N.R. und vielen amerikanischen Bahnen. Trotzdem sind die Börsenkurse in New York bezeichnend für die Lage. Die höchsten und niedrigsten Kurse waren: 1901: 99 bzw. 84; 1926: 170 bzw. 146; 1936: 16 bzw. 11. Der Wert der Anlagen usw stieg von 274,1 Mio $ i. J. 1905 auf 1173,3 Mio i. J. 1936 und 1214,0 Mio $ i. J. 1938. 1905 betrugen die Roheinnahmen 50,5 Mio $, die Betriebskosten 35,0 Mio $, der Betriebskoeffizient war 60,4 %. 1928 erreichten die Roheinnahmen ihren Höchststand mit 229,4 Mio $, während die Betriebskosten 177,3 Mio $ oder 77,4 % ausmachten. Von da ab gingen die Einnahmen zurück und betrugen 1936 144,0 Mio, 1937: 151,5 Mio und 1938 150,4 Mio $, während sich die Betriebskosten 1936 auf 115,2, 1937: 121,8 und 1938 auf 123,0 Mio $ beliefen. Die Betriebskoeffizienten stiegen auf 80,3, 80,4 und 81,8. Die Einnahmen aus anderen Quellen betrugen 1905 1,43 Mio $, 1928 12,7 Mio, 1936 17,0 und 1938 7,4 Mio $.

Die für den Zinsendienst der Obligationen und die Dividendenzahlung verfügbaren Reineinnahmen stiegen von 16,91 Mio $ i. J. 1905 auf 65,7 Mio $ i. J. 1928 (Höchstziffer), um dann auf 29,94 i. J. 1936, 35,37 i. J. 1937 und 28,11 Mio $ i. J. 1938 zu sinken. Das Verhältnis der festen Kosten zu den Reineinnahmen erreichte 1936 79,9 %, während es in guten Jahren, z. B. 1928 23,8 % ausmachte. Das erklärt, warum die C.P.R. von 1933 bis 1936 keine Dividende zahlte.

Ein Vergleich der Finanzen und der Betriebsergebnisse der C.N.R. und der C.P.R. zeigt die Lage, in welcher sich die beiden großen Gesellschaften befinden. Die Finanzlage der C.P.R. ist entschieden günstiger. Am 31. Dezember 1934 betrug die Verschuldung je Netzmeile:

1. C.N.R.	a) öffentliche Schuld	52 510 $
	b) Sonstige Schuld einschließlich Anleihen der Regierung	117 982 $
		170 492 $
2. C.P.R.	Gesamtschuld	29 491 $

Die sich daraus ergebende feste Belastung betrug 1935: C.N.R. rund 54,0 Mio $, C.P.R. rund 24,5 Mio $.

Betriebsergebnisse vom 1. Januar 1923 bis 3. Dezember 1931:

	C.N.R.	C.P.R.
Länge des Netzes	23 880 Meilen	16 886 Meilen
Betriebseinnahmen	2337,8 Mio $	1885,8 Mio $
Betriebsausgaben	2056,6 „ „	1473,2 „ „
Betriebsüberschuß	281,2 „ „	412,6 „ „
Reineinnahmen nach Abzug von Steuern, Abgaben usw.	211,0 „ „	380,3 „ „
Einnahmen aus anderen Quellen	8,8 „ „	54,7 „ „
Zinsen auf die in öffentlichen Händen befindlichen Werte	387,8 „ „	122,1 „ „
Verschiedene Aufwendungen	14,4 „ „	—
Überschuß für Dividende	—	312,9 „ „
Defizit durch die Regierung gedeckt	182,4 „ „	—
Bare Defizite jährlich	20,3 „ „	—
Bare Überschüsse jährlich	—	34,8 „ „
Durchschnittliche jährliche Dividende	—	31,1 „ „
Durchschnittlicher jährlicher Überschuß	—	3,7 „ „

Aufwendungen an Kapital 1923—1931:

	C.N.R.	C.P.R.
Annähernde Gesamtaufwendungen	456,3 Mio $	348,8 Mio $
Durchschnittlicher jährlicher Überschuß	50,7 „ „	38,8 „ „

Die finanziellen Ergebnisse sind bei der C.P.R. sehr viel günstiger. Obwohl seit 1932 etwas behindert, ist die C.P.R. keineswegs zahlungsunfähig. Von 1923—1935 waren nicht nur die ganzen Betriebskosten gedeckt, sondern es konnten aus dem Reingewinn von 576 Mio $ noch an die Inhaber der Obligationen 251 Mio $ und an die Aktionäre 282 Mio verteilt werden. In dem Rechenschaftsbericht am 4. Mai 1938 sagt Sir Edward Beatty zum Schluß: „... Das richtig verteilte, gut gebaute und gut erhaltene Eigentum der Gesellschaft ist in einer Verfassung, die leistungsfähige und zeitgemäße Verkehrsdienste gewährleistet. Selbst wenn die Anlagen weiter für sich allein und im Wettbewerb mit der C.N.R. betrieben werden, besteht kein Grund zu Pessimismus betreffs der Zukunft. Wenn aber unser Netz und die Anlagen mit den staatlichen Bahnen zu einem rationalisierten System zusammengeschlossen werden sollten, würden sich für beide Teile sehr bedeutende Vorteile ergeben."

Im gleichen Zeitraum hatte die C.N.R. nur einen Überschuß von 227 Mio $, während für den Zinsendienst 610 Mio erforderlich gewesen wären, ohne die Verzinsung der Vorschüsse der Regierung, welche nicht erfolgte. Nur durch Übernahme des jährlichen Defizits der Bahn durch den Staat (1923—1935 384 Mio $) wurde der Konkurs verhindert. Das Übel liegt aber nicht etwa in der technischen Organisation und der Verwaltung begründet, in dieser Beziehung stehen beide etwa gleich, sondern in dem Ursprung der C.N.R.

Canadian Pacific Railway Company 1923—1938 (31. XII. 1938).

Betriebsziffern.

Jahr 31. XII.	zu verzinsendes und zu tilgendes Aktienkapital pp.	durchschnittl. Länge des betriebenen Netzes	beförderte zahlende Güter	geleistete t-Meilen	beförderte Personen-Anzahl	Einnahmen Güterverkehr	Einnahmen Personenverkehr	Gesamte Betriebs-Einnahmen	Betriebsgewinn
	$ Mio	Meilen	Mio t	Milliarden	Mio	$ Mio	$ Mio	$ Mio	
1922	659,2								
1923	624,0	14 617	32,9	14,6	16,2	140,0	38,1	212,2	40,3
1924	680,8	14 846	30,6	12,7	15,6	128,7	35,6	197,5	38,4
1925	678,9	15 175	33,0	13,4	15,0	133,7	34,7	201,2	45,7
1926	706,3	15 372	36,0	14,2	15,1	147,4	35,8	217,4	52,7
1927	736,0	15 600	43,0	14,9	15,1	150,6	36,4	221,4	47,6
1928	753,9	15 819	41,0	18,4	14,8	177,9	37,2	251,6	62,0
1929	856,0	16 090	33,7	15,0	14,1	160,4	35,9	233,3	52,9
1930	922,0	16 416	27,2	12,4	12,4	133,0	29,3	196,2	42,4
1931	951,5	16 745	22,6	10,8	9,4	106,6	20,6	155,0	31,4
1932	966,2	16 888	22,0	10,1	7,9	91,1	16,6	130,5	24,9
1933	990,1	17 030	25,6	9,4	7,2	85,1	14,2	120,4	25,5
1934	974,0	17 015	25,1	10,0	7,6	94,8	15,0	131,9	30,6
1935	971,6	17 222	26,1	10,5	7,4	97,8	15,0	135,2	27,4
1936	979,4	17 241	28,0	11,4	7,4	105,4	15,5	144,0	28,8
1937	992,2	17 223	29,8	11,6	7,8	110,3	16,5	151,5	29,7
1938	1006,8	17 186	30,5	12,1	7,5	110,4	16,0	150,4	27,4

Jahr 31. XII.	Gesamte Betriebskosten	geleistete Güterzug-Meilen	geleistete Personenzug-Meilen	durchschnittliche Einnahmen je Güter-t	je t-Meile	je Person	je Personen-Meile	Zahl der Angestellten und Arbeiter	Gesamte Gehälter und Löhne	Betriebs-Koeffizient
	$ Mio	Mio	Mio	$	Cents	$	Cents		$ Mio	%
1922										
1923	171,9	27,7	20,8	4,25	0,961	2,35	2,716	nicht	nicht	81,00
1924	159,1	24,8	20,9	4,20	1,012	2,28	2,775	be-	be-	80,52
1925	155,5	26,1	21,0	4,06	1,001	2,31	2,655	kannt	kannt	77,29
1926	164,7	27,9	21,1	4,10	1,039	2,38	2,726	68 778	102,3	75,79
1927	173,8	28,9	21,5	4,08	1,013	2,41	2,740	71 465	109,4	78,50
1928	189,6	33,1	22,0	4,14	0,965	2,52	2,698	75 709	117,5	75,37
1929	180,4	28,4	22,0	3,91	1,073	2,55	2,855	74 274	115,3	77,31
1930	153,8	24,8	21,8	3,94	1,075	2,35	2,852	69 740	108,1	78,36
1931	124,4	21,2	19,7	3,92	0,988	2,18	2,768	60 461	89,2	80,31
1932	105,6	19,0	18,0	4,03	0,905	2,09	2,571	53 411	73,4	80,92
1933	94,9	17,0	16,2	3,87	0,910	1,97	2,308	49 412	63,1	78,78
1934	101,3	18,4	16,0	3,70	0,945	1,98	2,193	50 650	65,3	76,75
1935	107,8	18,8	16,1	3,75	0,929	2,02	2,158	50 974	69,8	79,71
1936	115,2	20,4	16,2	3,77	0,923	2,10	2,047	52 427	73,7	80,03
1937	121,8	21,2	16,5	3,70	0,951	2,11	1,992	52 139	77,5	80,40
1938	123,0	20,4	16,5	3,62	0,910	2,14	2,097	50 155	79,0	81,80

Die Nebenbetriebe: Hotels und Schiffahrt:

15 Hotels am 31. Dezember 1938:

The Pines, Digby, N. S.	Saskatchewan, Regina, Sask.
Cornwallis Inn., Kentville, N. S.	Palliser, Calgary, Alberta
Lakeside Inn., Yarmouth, N. S.	Banff Springs, Banff, Alberta
Algonquin, St. Andrews, N. B.	Chateau Lake Louise, Lake Louise, Alberta
McAdam, McAdam, N. B.	Emerald Lake, Emerald Lake, B.C.
Chateau Frontenac, Quebec, Que.	Vancouver, Vancouver, B. C.
Royal York, Toronto, Ont.	Empress, Victoria, B. C.
Royal Alexandra, Winnipeg, Man.	

Die Flotten der C.P.R. setzten sich am 31. Dezember 1938 aus folgenden Schiffen zusammen:

14 Schiffe auf Binnengewässern mit insgesamt 21 748 BRT.:

Alberta	Granthall	Moyie
Assiniboia	Keewatin	Naramata
Athabasca	Kelowna	Rosebery
Bonnington	Manitoba	Sicamous
Columbia	Minto	

18 Ozeandampfer, Atlantik- und Pazifikfahrt, mit insgesamt 324 738 BRT:

Beaverbrae	Empress of Asia
Beaverburn	Empress of Australia
Beaverdale	Empress of Britain[1]
Beaverford	Empress of Canada
Beaverhill	Empress of Japan
Duchess of Atholl	Empress of Russia
Duchess of Bedford	Montcalm
Duchess of Richmond	Montclare
Duchess of York	Montrose

23 Schiffe in der Küstenfahrt mit zusammen 60 278 BRT.:

Kyuquot	Princess Louise
Motor Princess	Princess Maquinna
Nanoose	Princess Marguerite
Nootka	Princess Mary
Princess Adelaide	Princess Norah
Princess Alice	Princess Victoria
Princess Charlotte	Qualicum
Princess Elaine	Transfer Nr. 3
Princess Elizabeth	„ Nr. 4
Princess Helene	„ Nr. 7
Princess Joan	„ Nr. 8
Princess Kathleen	

[1] Als Truppentransporter verwendet und 1940 versenkt.

Weitere Bahnbauten, die Querbahnen.

Es können hier nur die wichtigsten Neubauten von Bahnen und Verbesserungen angeführt werden, welche in diesen Jahren unternommen wurden: Die Peace River Rwy. Das ausgedehnte Gebiet um den Peace River in Nord-Alberta, ein Grenzgebiet mit vorzüglichem Boden und einem Klima, das den Anbau von Weizen u. a. gestattet, aber mangels Transportmöglichkeiten und der Länge des Transportweges die Ernte nicht auf den Weltmarkt bringen konnte, wünschte Bahnen.

Drei verbundene private Gesellschaften unternahmen den Bau einer Bahn in das Peace-River-Gebiet von Edmonton aus. Zunächst baute die Edmonton, Dunvegan & British Columbia Rwy eine Linie, die am Kleinen Sklaven-Fluß und dem Südufer des Kleinen Sklaven-See entlang nach McLennan, 245 Meilen, führte, und 1915 fertig wurde. 1916 folgten weitere 100 Meilen, nach Westen bis Roycroft und über die Grenze von Britisch-Columbien nach Pouce Coupé. Von dieser Hauptlinie aus baute 1921 die zweite Gesellschaft, die Alberta Great Waterways, eine etwa 300 Meilen lange Zweiglinie, unweit Edmonton abzweigend, in nordöstlicher Richtung nach Waterways am Athabasca-Fluß. Dann folgte die Central Canada Rwy Co. 1928 mit dem Bau einer Linie von McLennan nach Peace River und weiter westlich nach Fairview. 1920 erfolgte die Verpachtung der Linien an die C.P.R. Später übernahm die Provinz Alberta die Bahnen, welche dann 1929 von der C.P.R. und der C.N.R. erworben und als Northern Alberta Rwys gemeinsam betrieben wurden.

Außer weiteren Zweiglinien im Peace-River-Gebiet wurde aber auch eine direkte Verbindung zum Stillen Ozean gefordert. C.P.R. und C.N.R. untersuchten gemeinsam diese Frage, lehnten den Bahnbau zur Küste aber ab, weil es auf Jahre hinaus wirtschaftlicher war, den Güterverkehr mit dem Peace-River-Gebiet — ohne Rücksicht auf die zu erlangenden Frachtsätze — über die bestehenden Linien zu leiten, bis sich der Verkehr vervielfacht habe.

Was die Verbindung mit dem Ozean technisch anbetraf, so wurde eine Verbindung der Central Canada mit der C.N.R. bei Obed, östlich des Felsengebirges, um dann die Linien der C.N.R. nach Vancouver oder Prince Rupert zu benutzen, als am ehesten ausführbar angesehen. Die Kosten wurden auf 80 Mio $ geschätzt. Die Alternativen waren eine Linie über den Monkman-Paß und anschließend über die Linien der C.N.R. oder die Pacific Great Eastern (P.G.E.) nach Vancouver und Prince Rupert, oder eine Linie über den Peace-River-Paß direkt nach der Küste bei Stewart (nördlich von Prince Rupert). Eine so nördliche Route wurde aber von Britisch-Kolumbien abgelehnt, weil man für die Zukunft der Pacific Great Eastern fürchtete.

1912 erteilte Britisch-Kolumbien einer Privatgesellschaft eine Konzession für den Bau einer Bahn von North Vancouver nach Prince George, die in das Peace-River-Gebiet weitergeführt werden konnte. Die Provinz garantierte die Baukosten bis zu 42 000 $ je Meile für eine Streckenlänge von 480 M. Diese Bahn sollte einmal die Mitte und den Norden von Britisch-Kolumbien erschließen und weiter eine Verbindung mit Grand Trunk Pacific bei Prince George herstellen. Um diese Verbindung zu sichern, schlossen die beiden Gesellschaften ein Abkommen, nach welchem die Grand Trunk ihren Verkehr nach Vancouver über die P.G.E. leiten sollte. 1921 war diese Linie von Sqamish (am Ende des Howe Sound) bis Quesnel am Fraser-Fluß, 78 M. von Prince George, in Betrieb; die Fertigstellung bis Prince George verzögerte sich infolge der Geländeschwierigkeiten.

Inzwischen war die Grand Trunk Pacific, wie vorher die Canadian Northern, von der kanadischen Regierung übernommen worden. Die Linie der letzteren nach Vancouver wurde von der C.N.R. benutzt, 1918 kam Britisch-Kolumbien in den Besitz der Pacific Great Eastern Rwy. Die Bahn war eine Belastung; obwohl ein nicht unbeträchtlicher Verkehr mit den Goldminen des Kariboo-Distriktes und in Holz bestand, arbeitete sie bei dem geringen Lokalverkehr mit Verlust. Es fehlte auch die direkte Verbindung mit einer Transkontinental-Linie. Die einzige Hoffnung auf gewinnbringenden Betrieb schien in der Verbindung mit den Linien des Peace-River-Gebietes zu liegen. Schließlich suchte die Provinz die Bahn an die Bundesregierung zu veräußern.

Während Britisch-Kolumbien und Alberta sich dem Pazifik zuwendeten, suchten Manitoba und Saskatchewan schon lange einen Ausweg nach der Hudson-Bai, weil dieser Landweg kürzer war als der nach Montreal, und ebenso der Seeweg nach Liverpool. Man hoffte, der C.P.R. einen Wettbewerb zu schaffen und auf die Getreidetarife nach Montreal zu drücken. 1906 begann die Canadian Northern den Bau einer Linie nach Norden von Hudson Bay Junction nach The Pas, die 1911 in Betrieb kam. Die kanadische Regierung mußte das Werk vollenden. Ende 1913 wurde der Personenverkehr bis Scott, 56 M. von The Pas, eröffnet, dann zwang der Weltkrieg zur Einstellung der Arbeiten von 1918 bis 1926. Die Gleisanlagen waren 1918 bis auf 120 M. an Nelson herangeführt. Es fragte sich aber, ob man die Bahn vollenden sollte, ob der Umfang des Verkehrs die großen Aufwendungen lohnte, besonders angesichts der zunehmenden Bedeutung von Vancouver als Ausfuhrhafen für Getreide. Zweifel traten auch hinsichtlich der Schiffahrtsmöglichkeiten auf der Hudson-Bai und besonders der Hudson-Straße auf. Die Hudson Bay Company hatte sie 2½ Jahrhunderte lang befahren, aber

nicht ohne Schwierigkeiten und nur sehr kurze Zeit im Jahr. Schließlich wurde an Stelle von Port Nelson das 87 M. weiter nördlich gelegene Churchill als Ausgangspunkt gewählt, weil es ein besserer natürlicher Hafen war. Die Bahn sollte vollendet werden, und im Januar 1926 nahm die Regierung die Arbeiten wieder auf. Im Sommer 1931 konnte die Bahn, ebenso wie ein 2½ Mio bushels fassender Getreideelevator in Betrieb genommen werden. Im September wurden zwei Weizenladungen erstmalig über diese Route verschifft. Damit hatte die Hudson-Bai ihre alte Stellung als Ausfallpforte für Westkanada wiedergewonnen, ob sie aber auch wirtschaftlich ein Erfolg ist, bleibt zu beweisen. In Krisenzeiten fertiggestellt, begann der Betrieb unter ungünstigen Umständen. Die Versicherungsraten waren gegenüber der St. Lorenz-Route hoch, sie betrugen 1931 2 % und wurden 1936 auf 1 % ermäßigt, während sie sich für den St. Lorenz fast stets auf ¼ % hielten. Der Bahnbau von The Pas bis Churchill kostete einschließlich der Hafenanlagen rund 50 Mio $.

Das Argument, daß die vorhandenen Bahnen den Verkehr nicht bewältigen konnten, war hinfällig, ehe die Bahn den Verkehr aufnahm, dagegen brachte der Bergbau nördlich von The Pas einigen Verkehr. 1934 wurden 4 Mio bushels, 1935 2½ Mio über Churchill ausgeführt. 1935 betrug der Betriebsverlust 336 000 $. Die Linie ist noch nicht lange genug in Betrieb, als daß man ihren dauernden Wert beurteilen könnte. Seit Fertigstellung wird die Hudson Bay Rwy im Auftrage der Regierung von der C.N.R. betrieben.

Weiter östlich war der Bahnbau auf die James-Bai gerichtet, ein südliches Anhängsel der Hudson-Bai. Anfangs des 20. Jahrhunderts hatte Ontario von North-Bai eine Siedlungsbahn bis in den Tonerdegürtel vorgetrieben. Die Entdeckung von Mineralien kam dem Betrieb sehr zugute. Dieser Umstand — in Verbindung mit der im Bau begriffenen National Transcontinental — gab Anlaß zur Weiterführung der Bahn bis Cochrane, wo beide zusammenkamen. Die Streckenlänge betrug bis hierher 252 M. Nach dem Weltkriege beschloß Ontario den Weiterbau der Bahn bis zur James-Bay, etwa 250 M., um den Norden der Provinz zu erschließen und einen weiteren Ausgang zum Ozean zu haben. Der Endpunkt wurde Moosenee an der Mündung des Moose-Flusses, allerdings kein Hafen, der für Ozeanschiffe erreichbar ist.

Diese neuen Bahnen stellten eine andere Entwicklung dar, als sie die frühere Eisenbahnpolitik verfolgt hatte. Unter dem Zwang der Umstände mußte zunächst das Schwergewicht auf dem Bau von Längsbahnen von Ozean zu Ozean liegen, die einen verhältnismäßig schmalen Streifen erschlossen. Dann wurden Zweiglinien von den Hauptlinien

aus erbaut, welche die Besiedlung fördern und Verkehr heranziehen sollten. Eine dritte Phase stellen dann diese Hauptlinien nach Norden dar, die Peace River, Hudson Bay und James Bay Rwys, welche den Ost-West-Aufbau modifizieren und eine breitere Erschließung und Besiedlung ermöglichen.

Die Hudson Bay Rwy bildet auch den Zugang zu den Erzgebieten im Norden und die Basis für den anschließenden Transport mittels Traktor und Flugzeug. In Verbindung mit Dampfern auf der Hudson-Bai ermöglicht sie auch, als Alternative zum Mackenzie-Fluß den Zugang zur östlichen Arktis. Von Churchill aus können die Güter mit dem Schiff nach Wager Inlet befördert werden, von wo sie mit Traktor über den schmalen Rücken nach Cockburn-Bay an der Mündung des Backs-Flusses gebracht werden. Die Hudson Bay Co. brachte 1937 eine noch kürzere Verbindung zwischen der östlichen und westlichen Arktis durch die Bellot-Straße.

Das alte Problem der nordwestlichen Durchfahrt ist so auf dem Wege der Lösung durch eine Gliederreihe von Süden, die sich aus Eisenbahn-, Wasser- und Luftverbindungen zusammensetzt.

Die großen transkontinentalen Hauptlinien mit großen und gut ausgerüsteten Häfen als Endpunkten bleiben aber die Grundlage des kanadischen Eisenbahnnetzes. Hier bleiben die wirtschaftliche Expansion, der Wettbewerb zwischen den beiden großen Eisenbahnsystemen, die Konsolidierung der C.N.R. und Frachttarife die beherrschenden Faktoren.

Die Gleichschaltung der verschiedenen Transportarten.

Die Überzeugung, daß die Gleichschaltung aller Verkehrsarten im inneren Verkehr des Dominions durchgeführt werden muß, ist allgemein. Trotz vieler Erhebungen über die Transportlage und Konferenzen über Verkehrsfragen sowie einer Anzahl bundesstaatlicher und provinzieller Regelungen der Materie waren bis Ende 1938 nur geringe Fortschritte in dieser Beziehung zu verzeichnen.

1931 lieferte eine Kommission die erste zusammenfassende Darstellung der Probleme, denen die verschiedenen Transportformen gegenüberstehen. Ihr Bericht behandelt aber hauptsächlich den Wettbewerb der Eisenbahnen unter sich, und erst in zweiter Linie den zwischen Eisenbahnen und anderen Transportarten, besonders dem Kraftverkehr[1].

[1] Der Kommission wurden Vorschläge zur Gleichschaltung des Eisenbahn- und Kraftverkehrs von den verschiedensten Seiten gemacht. Die Überland-Kraftverkehrsunternehmer-Organisationen ersuchten um die Gleichschaltung ihres Gewerbes mit den Kraftdiensten der Eisenbahnen sowie um eine Reglementierung des Überlandkraftverkehrs. Die Eingabe der „Automotive Transport Association of Ontario" legte den Eisenbahnen nahe, von den bestehenden Lastkraftverkehrs-

1933 wurde ein Bundesstatut erlassen, um die Wirtschaftlichkeit der Betriebe der beiden großen Eisenbahngesellschaften zu sichern und überflüssige Doppeldienste auszuschalten. Die staatlichen Bahnen wurden einem Treuhänderamt (Board of Trustees) unterstellt, das später wieder durch ein Direktorialsystem ersetzt wurde, um eine engere Verbindung zwischen der Verwaltung und den Betriebsdepartments herzustellen.

1936 wurde ein Verkehrsministerium gebildet (Ministry of Transport), um die Aufsicht der Bundesregierung über das gesamte Transportwesen einheitlicher zu gestalten. Schon 1937 ging dem Parlament ein Gesetz zu, das die bundesamtliche Regelung des gesamten Verkehrswesens, einschließlich gewisser Schiffahrtslinien, des Luftverkehrs und des Kraftverkehrs im Bereich des Dominions vorsah, aber nicht angenommen wurde. Eine neue Gesetzesvorlage bezweckte die Errichtung eines „Board of Transport Commissioners for Canada", das Vollmachten zur Regelung des Verkehrs mit Bahnen, Schiffen und Flugzeugen haben sollte, aber den Kraftverkehr nicht einschloß. Das Gesetz wurde durch den Senat am 30. Juni 1938 unter dem Titel „Canadian Transport Act, 1938" angenommen.

Zwischen 1933 und 1936 hatten verschiedentlich Beratungen der Provinzbehörden unter Vorsitz der Zentralregierung über Verkehrsangelegenheiten stattgefunden, hauptsächlich um mehr Einheitlichkeit bei der provinziellen Regelung des Überland-Kraftverkehrs zu erzielen. Bis jetzt ist aber in bezug auf die Lösung dieses grundlegenden Pro-

diensten mehr Gebrauch zu machen. Das jetzt in allen größeren Orten bestehende Von-Tür-zu-Tür-Abhol- und -Ablieferungssystem liege schon in der Richtung einer Gleichschaltung der Güterbeförderung durch Eisenbahn- und anderen Kraftverkehr. Von privater Seite wurde mehrfach über den unbeschränkten Wettbewerb des Lastkraftverkehrs geklagt. Das Quebec Joint Legislative Committee of the Railway Brotherhoods ersuchte die Provinzialregierung um eine gerechtere Grundlage für die Besteuerung des Überlandkraftverkehrs, um die Lage der Bahnen gegenüber diesem Wettbewerb zu erleichtern. U. a. wurde Festsetzung angemessener und einheitlicher Personen- und Frachttarife und deren Überwachung durch eine Behörde gefordert; ferner die finanzielle Haftung der Unternehmer bei Schadenersatzansprüchen, körperliche Leistungsfähigkeit der Kraftfahrer und Beschränkung der Arbeitszeiten im Krafttransportwesen. Schließlich wurden einheitliche Verkehrsbestimmungen der Provinzen empfohlen, und die Versagung der Konzession gefordert, wenn angemessene Beförderungsmöglichkeiten durch die Eisenbahn vorhanden sind.

Auch die Eisenbahnangestellten in Ontario ließen durch eine Abordnung der Affilate Railwaymen's Association of Ontario dem Minister für Straßenverkehr in Ontario eine allgemeine Neuordnung der provinzialen Regelung und Besteuerung des Überland-Personen-Kraftverkehrs vorschlagen.

blems des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr wenig erreicht. Die Hauptschwierigkeit bei der Regelung von Verkehrsfragen im ganzen Gebiet der Dominions liegt in der Teilung der Gewalten. Der Zentralregierung unterstehen die Eisenbahnen, sowie alle Arten des Verkehrs der Provinzen untereinander. Der hauptsächlichste Wettbewerb des Überland-Kraftverkehrs spielt sich jedoch innerhalb der Grenzen der einzelnen Provinzen ab, und unterliegt damit ausschließlich provinzieller Kontrolle. Diese Rechte werden von beiden Seiten gewahrt. Die fundamentale Schwierigkeit, entweder eine einheitliche Regelung des Überland-Kraftverkehrs oder aber die Gleichschaltung und gerechte Wettbewerbsbedingungen zwischen Eisenbahn und Kraftverkehr zu erreichen, beruht darauf, daß die verfassungsmäßige Zuständigkeit auf dem Verkehrsgebiet zwischen Zentral- und Provinzialregierungen geteilt ist. In einigen Provinzen ist man geneigt, den Kraftverkehr weiter auszudehnen, weil Steuern und Abgaben desselben wichtige Einnahmequellen darstellen. Andere Provinzen meinen, daß, da die Zentralregierung seit Jahren die Eisenbahnen beaufsichtigt und als Besitzer der C.N.R. mit deren Problemen vertraut ist, wahrscheinlich alle Kraftverkehrsunternehmen zugunsten der Bahnen leiden würden. Eine gewisse Gleichschaltung von Eisenbahn und Kraftverkehr äußert sich in dem „Von-Tür-zu-Tür-Frachtlieferungs-Dienst"; dieser hat sich aber aus den Verhältnissen ergeben, weil die Bahnen nicht gesetzlich gehindert sind, selbst Überland-Kraftdienste einzurichten. Das „Board of Railway Commissioners" hat ferner die Befugnis, Eisenbahntarife zu regeln, um dem Wettbewerb des Kraftverkehrs zu begegnen, ein Recht, von welchem ausgiebig Gebrauch gemacht ist. Im ganzen ist die gesetzliche Tätigkeit auf dem Verkehrsgebiet hauptsächlich aber darauf gerichtet, den Wettbewerb unter den Eisenbahnen selbst zu verringern, oder die Eisenbahnen wettbewerbsfähiger bezüglich der von anderen Transportmitteln gebotenen Dienste zu machen.

Nach der Verfassung ist die gesetzliche Regelung des Langstrecken-Lastverkehrs innerhalb ihrer Grenzen Sache der Provinzen. Wenn auch die Rechte der Zentralregierung hinsichtlich der Besteuerung nicht beschränkt sind, so sind doch in der Praxis die Kraftverkehrssteuern eine Angelegenheit der Provinzen geworden. Das hatte auch die Kommission 1931 abgehalten, Vorschläge hinsichtlich der Besteuerung des Überland-Kraftverkehrs zu machen. 1933 wurde auf einer Konferenz der Provinzen unter Leitung der Zentralregierung die Notwendigkeit einer einheitlichen p r o v i n z i a l e n Regelung des Langstrecken-Kraftverkehrs betont. Eingriffe in die provinzialen Gerechtsamen sollten aber nicht

gemacht werden. Die Kommission faßte folgende Beschlüsse hinsichtlich Regelung des Kraftverkehrs:

Bekanntgabe der Tarife und der Beförderungsbedingungen.

Öffentliche Kraftverkehrsunternehmen sollten im Rahmen der bekanntgegebenen Tarife zur Annahme und Beförderung jedes angebotenen Frachtgutes ohne Unterschied der Kunden verpflichtet sein.

Öffentliche Kraftverkehrsunternehmen sollten angemessen versichert sein.

Verpflichtung zur Buchführung und Vorlage der Abrechnungen auf Verlangen amtlicher Prüfungsstellen.

Bei Beförderung von Personen müssen Beschaffenheit und Einrichtung der Fahrzeuge den festgesetzten Anforderungen entsprechen.

Von Führern öffentlicher Kraftfahrzeuge ist ein ärztliches Gesundheitszeugnis zu fordern.

Die Genehmigung zum Betrieb öffentlicher Kraftverkehrsunternehmen zur Beförderung von Personen und Gütern soll nur erteilt werden, wenn nachweislich öffentlichen Interessen damit gedient wird.

1937 lag dem Parlament ein neues Gesetz zur Änderung des „Railway Commissioners Act" vor, das die Schaffung eines „Board of Transport Commissioners for Canada" vorsah. Danach sollte eine bundesamtliche Transportkommission (Federal Transport Commission) weitgehende Befugnisse zur Regelung des Eisenbahn-, Wasser- und Luftverkehrs, in gewissen Fällen auch des Straßenkraftverkehrs, erhalten. Die Zuständigkeit der Zulassungsbehörde sollte sich auf die Schiffahrt zwischen kanadischen Häfen, den Luftverkehr und Überland-Lastkraftverkehr erstrecken, mit dem Ziel einer Gleichschaltung aller Transportarten innerhalb der Befugnisse der Zentralregierung. Keine der Transportformen sollte frei von Beschränkungen sein, die den anderen auferlegt würden. Das würde zum erstenmal zur Festsetzung von Tarifen für den Wasser-, Luft- und Überland-Kraftverkehr über die Provinzgrenzen hinaus und zur Bestätigung dieser Tarife durch die regelnde Behörde geführt haben. Der Senat lehnte diese Vorlage nach langen Erörterungen im Eisenbahnausschuß ab, weil die meisten Provinzen gegen Ausdehnung der Befugnisse der Regierung auf jede Art von Kraftverkehr zwischen den Provinzen waren, obwohl dies nach der Verfassung ein Recht der Regierung ist. Der Senat erklärte, daß zwar einige Maßnahmen notwendig seien, um Ordnung in das Chaos des Verkehrsgewerbes zu bringen, das Gesetz aber nicht dem Interesse der Öffentlichkeit diene.

Stand des Straßenbaues, Meilenlänge 1937/38.

Art des Straßenoberbaues	Kanada	Prince Edward Island	Neu Schottland	Neu-Braun-schweig	Quebec	Ontario	Manitoba	Saskatche-wan	Alberta	Britisch Kolumbien
	Gesamt	31. XII. 37	30. XI. 37	30. X. 37	30. VI. 37	31. III. 38	30. IV. 38	30. IV. 38	31. XII. 37	31. III. 37
Stampf-Asphalt	312	—	5	—	—	230	6	—	—	71
Portland-Zement Beton	2 154	4	—	—	179	1 914	11	—	—	46
bituminöser Beton	3 225	63	585	501	757	1 187	132	—	—	—
bituminöser Macadam	812	—	55	13	185	456	96	5	2	11
bituminöse Emulsion	247	—	14	24	—	66	—	139	4	343
bituminöse gespritzte Decke	3 269	—	—	—	712	1 059	87	—	292	765
gestampft	1 162	—	19	—	209	934	—	—	—	—
geschlemmter Macadam	9 567	—	—	—	1 256	140	—	—	—	42
Kies—Schotter	92 989	205	4 238	6 580	14 582	50 046	11 334	2 862	2 967	8 304
sandigeTonerde—gewalzterKies	64	—	—	—	—	58	—	6	—	—
Holzblöcke, Ziegel, Granit-steine, Pflaster	4	—	—	—	—	4	—	—	—	—
sonstige Straßendecken	227	5	—	—	—	—	—	—	67	155
Gesamtlänge der Straßen mit befestigter Decke	114 032	277	4 916	7 118	17 880	56 094	11 666	3 012	3 332	9 737
gebesserte Erddecke	296 280	2 215	3 929	2 320	17 121	20 024	4 724	148 482	86 800	10 665
ungebesserte Erddecke	148 728	1 158	6 116	2 176	—	417	74 713	61 410	—	2 738
Gesamtlänge der Straßen mit Erddecke	445 008	3 373	10 045	4 496	17 121	20 441	79 437	209 892	86 800	13 403
Total-Gesamtlänge aller Straßen	559 040	3 650	14 961	11 614	35 001	76 535	91 103	212 904	90 132	23 140

Anzahl der eingetragenen Kraftfahrzeuge am 31. XII. des Jahres

(nach The Highway and the Motor Vehicle in Canada, 1937, Dpt of Trade & Commerce Ottawa 1939).

Jahr	**Kanada**[1]) (Einwohnerzahl: 11,12 Mio)				**Prince Edward Island** (Einwohner: 93 000)				**Neu Schottland** (Einwohner: 542 000)			
	Personenwagen	Lastkraftwagen	Motorräder	Gesamt	Personenwagen	Lastkraftwagen	Motorräder	Gesamt	Personenwagen	Lastkraftwagen	Motorräder	Gesamt
1914	45 716	384	4 769	74 246	—	—	—	31	—	—	—	1 710
1924	573 204	64 003	8 056	645 263	2 462	103	6	2 571	18 199	2 270	137	20 606
1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1937	1103 012	205 588	11 102	1319 702	6 993	997	21	8 011	39 900	9 845	303	50 048
	Quebec (Einwohner: 3 135 000)				**Ontario** (Einwohner: 3 711 000)				**Manitoba** (Einwohner: 717 000)			
1914	6 824	384	205	7 413	31 724	—	—	3 633	7 131	—	925	8 056
1924	70 736	12 195	2 018	84 949	271 341	31 488	3 941	306 770	40 843	2 475	557	43 875
1934	135 441	27 671	2 414	165 526	470 617	67 160	4 468	542 245	59 285	10 555	590	70 430
1937	161 317	34 074	2 526	197 917	541 802	77 534	4 582	623 918	65 747	—	640	80 860
	Saskatchewan (Einwohner: 939 000)				**Alberta** (Einwohner: 778 000)				**Britisch Kolumbien** (Einwohner: 751 000)			
1914	—	—	—	8 020	—	—	—	4 728	—	—	—	7 628
1924	65 928	3 780	187	69 895	45 871	2 036	331	48 238	39 238	8 177	792	48 407
1934	74 050	17 053	358	91 461	73 444	15 456	469	89 369	73 997	16 529	1 495	92 021
1937	83 905	20 672	487	105 064	81 713	18 174	547	100 434	91 549	22 979	1 813	116 341
	Yukon Territorium (Einwohner: 4000)				**North West Territories** (Einwohner: 10 000)							
1914	37	—	6	43	—	—	—	—	—	—	—	—
1924	76	31	5	112	—	—	—	—	—	—	—	—
1934	127	109	12	248	—	—	—	—	—	—	—	—
1937	149	171	9	329	—	—	—	—	—	—	—	—

[1]) 1904 waren in ganz Kanada 545 Personenkraftwagen eingetragen und zwar ausschließlich in der Provinz Ontario.

Am 30. Juni 1938 nahm der Senat gegen starke Opposition und nur unter wichtigen Änderungen ein Gesetz „Canadian Transport Act, 1938" an, das die Stabilisierung des Verkehrswesens in Kanada und den Schutz der Eisenbahn gegen den Wettbewerb bisher nicht geregelter Transportarten bezweckt. Das Gesetz bringt keine Regelung des Kraftverkehrs, wie sie die 1937 vom Senat unter dem Druck der Repräsentanten des Kraftverkehrs und der Provinzen abgelehnte Vorlage enthielt. Die Provinzen erklärten, daß 98 % des Überlandverkehrs sich innerhalb ihrer Grenzen abspielen und deshalb ihrer Jurisdiktion unterliegen. Vorläufig kann also nur eine Änderung der Tarifordnungen den Bahnen die Möglichkeit geben, diesem Wettbewerb zu begegnen.

Teil I des Gesetzes ändert die Bezeichnung „Board of Railway Commissioners" in „Board of Transport Commissioners for Canada". Dieses Amt behält seine Jurisdiktion über die Eisenbahnen, und ist zuständig für die Erteilung von Konzessionen an andere Verkehrsunternehmen, soweit das öffentliche Interesse den Betrieb erfordert. Die schon bestehenden Unternehmen erhalten die Genehmigung ohne Nachweis des öffentlichen Interesses. Dieser Teil trat am 1. Juli 1938 in Kraft.

Teil II erstreckt sich auf die Genehmigung von Wasserverkehrsunternehmen und tritt erst später in Kraft. Seine Anwendung beschränkt sich praktisch auf die großen Seen und den oberen St.-Lorenz-Strom. Ganze Schiffsladungen werden nicht betroffen. Infolgedessen sind Massenprodukte, wie Ausfuhrgetreide, Erze, Mineralien, die Raffinerien in Ostkanada zugeführt werden, nicht betroffen. Diese zu niedrigen Tarifen beförderten Produkte haben für die Bahnen nicht die gleiche Bedeutung wie Stückgüter, die ihnen vom Schiffs- und Kraftverkehr streitig gemacht werden.

Teil III betrifft den Lufttransport. Das Board kann Konzessionen an Luftverkehrsunternehmen zur Beförderung von Personen und Gütern a) auf internationalen Linien oder auf vom Gouvernementsrat näher bezeichneten Luftverbindungen zwischen Städten erteilen, ferner den regelmäßigen Betrieb auf den vom Gouvernement auf Vorschlag des Board bezeichneten Luftverkehrslinien gestatten. Das Amt kann die zu befliegenden Linien, die Flugpläne und die Tarife vorschreiben. Die Genehmigung wird nur erteilt, wenn die Notwendigkeit oder ein öffentliches Interesse vorliegt. Bis Ende 1939 hatte die Regierung diese wünschenswerten Luftverkehrslinien noch nicht bezeichnet.

Teil IV bestimmt, daß die Konzessionäre die Tarifordnungen dem Amt zur Bestätigung vorlegen müssen. Normal-, Sonder- und Wettbewerbstarife für den Güterverkehr sowie Normal- und Sondertarife für

die Personenbeförderung sind festgesetzt. Unterschiede zwischen Personen oder Verladern dürfen bei der Beförderung nicht gemacht werden, ebenso nicht zwischen verschiedenen Abgangs- und Bestimmungsorten. Es müssen angemessene Verkehrsmöglichkeiten geboten werden, sowohl für Personen wie Güter.

Am umstrittensten waren die in Teil V enthaltenen Bestimmungen, weil sie eine neue Art der Tariffestsetzung darstellen. Jeder Transportunternehmer oder Verlader kann ein Abkommen hinsichtlich der Beförderungstarife treffen und dies dem Board zur Genehmigung vorlegen. Das Amt braucht dem vereinbarten Tarif nicht zuzustimmen, wenn der Zweck durch Anwendung eines Sonder- oder Wettbewerbstarifs erreicht werden kann. Kein die Beförderung mit der Eisenbahn betreffendes Tarifabkommen braucht genehmigt zu werden, falls nicht auch die in Wettbewerb stehenden Linien den gleichen Tarif zugestehen. Lastkraftverkehrs-Unternehmer haben kein Recht auf Berücksichtigung, weil sie keine Beförderer im Sinne dieses Gesetzes sind. Die Bestimmungen über vereinbarte Tarife beziehen sich nicht auf ganze Ladungen im Schiffsverkehr. Das Amt hat keine Jurisdiktion hinsichtlich der Kraftverkehrsunternehmen und ihrer Tarife.

Die Maßnahmen zur Sanierung der Eisenbahnen.

Die Annahme, daß sich die Bahnen mit Beendigung der Wirtschaftskrise schnell aus ihrer mißlichen Lage befreien würden, trifft kaum zu.

Sie leiden nicht nur unter der Krise, sondern mehr noch unter dem gegenseitigen Wettbewerb und der noch fehlenden Gleichschaltung der neuen Transportmittel, welche sich ein Tätigkeitsfeld suchen. Bei der C.N.R kommt noch die Finanzlast hinzu. Bisher hat keine der beiden politischen Parteien eine Lösung gefunden, trotzdem es nicht an Hinweisen Sachverständiger gefehlt hat, wie der Defizitwirtschaft ein Ende zu machen wäre. Auch das Ausland bot Beispiele genug, wie sich bankrotte Eisenbahnen durch Gruppierung und Zusammenfassung zu neuen Betriebsgemeinschaften ohne staatliche Einmischung zu rentablen Unternehmen entwickeln konnten (England, Frankreich, Belgien).

Schon 1916 hatte eine Kommission mehrere Lösungen vorgeschlagen, von denen keine zur Ausführung kam. U. a. sollte eine neu zu gründende Gesellschaft alle Bahnen betreiben. 1921 bot der Präsident der C.P.R., Lord Shaughnessy, der Regierung die Übernahme der Bahn gegen eine dauernde Dividendenzahlung an die Aktionäre an. Um politische Einflüsse auszuschalten, wollte er die C.P.R. mit dem Betrieb aller vereinigten Bahnen betrauen.

1925 untersuchte eine Sonderkommission des Senats das Eisenbahnproblem und machte folgende Vorschläge zur Beseitigung des Defizits:

a) Aufstellung eines Planes zur Gleichschaltung beider Bahnen.

b) Übernahme der C.P.R. durch die Regierung.

c) Verkauf oder Verpachtung der C.N.R. an die C.P.R.

d) Übertragung der C.N.R. an eine Privatgesellschaft und Betrieb der Bahn durch diese.

e) Verschmelzung der beiden Bahnen zwecks einheitlicher Verwaltung und einheitlichen Betriebes.

Der Senat wünschte die Durchführung des Planes e, und schlug die Einsetzung eines Direktoriums aus Vertretern der C.N.R., der C.P.R. und des öffentlichen Lebens vor. Die C.N.R. sollte so „rekapitalisiert" werden, daß ihr finanzieller Aufbau im Einklang mit ihren Ertragsmöglichkeiten stehe. Die Erträge der vereinigten Betriebe sollten, entsprechend der Kapitalisierung der beiden Unternehmen vor der Vereinigung, an die Aktionäre der C.P.R. und die Regierung (als Besitzer der C.N.R.) verteilt werden. Schließlich sollten die Befugnisse des „Board of Railway Commissioners" zwecks Wahrung der öffentlichen Interessen erweitert werden. Auf diese eingehenden Vorschläge erfolgte nichts.

Die Ernennung einer Königl. Kommission (Duff) im Jahre 1931 zur „Untersuchung der Eisenbahn- und Verkehrsfragen in Kanada" war ein neuer Versuch zur Lösung des Eisenbahnproblems. Der Kern ihrer Vorschläge lag in der Schaffung eines „Treuhänderamtes", das an Stelle des Direktoriums der C.N.R. treten sollte. Der damit verfolgte Zweck war — neben gewissen Änderungen in der Art der Geldbeschaffung und der Berichterstattung an das Parlament — die Ausschaltung direkter politischer Einflüsse bei den Staatsbahnen. In bezug auf die Gleichschaltung der beiden Bahnen wurde erklärt, daß ein großer Fehler in der geringen Zusammenfassung der beiden Bahnen gelegen habe. Die leitenden Beamten sollten satzungsmäßig zur Ergreifung aller mit der sachgemäßen Betriebsführung vereinbarer Maßnahmen zur Gleichschaltung verpflichtet sein, um unnötige und unlohnende Dienste usw. auszuschalten. Als ein Mittel zur Erzwingung der Gleichschaltung der beiden Bahnen, falls eine freiwillige Verständigung nicht zu erreichen sei, wurde ein Schiedsgericht vorgeschlagen zur Entscheidung aller Fragen, wie gemeinsame Benutzung von Endstationen und gewissen Linien, Kontrolle des Baues neuer Linien, Beseitigung unnötiger, kostspieliger und doppelter Dienste im Personen- und Güterverkehr und dergl.

Das Parlament nahm dann ein am 23. Mai 1933 bestätigtes Gesetz an: „An Act respecting the Canadian National Railway to provide for

Cooperation with the Canadian Pacific Railway System and for other Purposes". Dieses folgt mit geringen Änderungen den Vorschlägen der Kommission. Trotz der scharfen Bekämpfung des für den Fall der Nichteinigung eingesetzten Schiedsgerichts wurde auch dieses aufgenommen. Die C.P.R. bekämpfte das Schiedsgericht, weil es konfiskatorische Rechte besäße, die unvereinbar mit einem Privatunternehmen seien.

Der jetzige Präsident der C.P.R., Sir Edward Beatty, hat mehrfach versichert, daß, wenn das Land zu dem Schluß käme, die beiden Bahnen zweckmäßig zu vereinheitlichen und den Betrieb der C.P.R. zu übertragen, diese gute und ausreichende Dienste sowie sehr wesentliche Ersparnisse garantieren würde. Vor dem Senatsausschuß nannte Sir Edward folgende sich aus seinem Plan einer Vereinheitlichung ergebenden Vorteile:

Wesentliche Entlastung des Schatzamtes.

Versicherung der C.P.R., eine angemessene Verzinsung der in dem Unternehmen angelegten großen Kapitalien zu erzielen.

Ansammlung von Mitteln seitens beider Bahnen in genügender Höhe, um zu gegebener Zeit und unter günstigeren Verhältnissen an Erneuerung und Verbesserung des rollenden Materials zu gehen.

Die Versicherung, daß gewisse Nebenlinien mit geringem Verkehr in Betrieb gehalten werden können, was nicht der Fall sein wird, wenn die finanzielle Lage der Bahnen nicht gebessert wird.

Die Stabilisierung der Arbeitsverhältnisse und die Verbesserung der Lage der Eisenbahner, die Angestellte finanziell gesicherter Unternehmen sein würden, anstatt wie heute größtenteils von einem Organismus abzuhängen, der ohne die großen Subventionen der Regierung zahlungsunfähig wäre.

Die Gewißheit, daß die Bahnen, befreit von politischen Einflüssen, besser mit den anderen Transportmitteln (Wasser, Straße, Luft) in Wettbewerb treten könnten.

Die Erklärung, daß jährlich 75 Mio $ zu ersparen wären[1], wird damit begründet, daß zahlreiche Doppeldienste eingespart und 5000 Netzmeilen, deren Unterhaltung jährlich 1400 $ je Meile erfordere, aufgegeben werden könnten. Ferner wären bedeutende Summen durch verringerte Aufwendungen für die Instandhaltung der vereinigten Netze an Stelle der beiden voneinander unabhängigen zu ersparen.

Auch die Sachverständigen der C.N.R. geben zu, daß sich durch die Vereinheitlichung 56,5 Mio $ jährlich ersparen ließen. Natürlich erst im Lauf einiger Jahre und nicht sofort.

[1] Errechnet nach den Betriebsziffern 1930.

Betont sei noch, daß die Vereinheitlichung der Netze im Sinne Beattys nicht die Aufsaugung des einen durch das andere bedeutet. Im Gegenteil betrachtet er es als eine conditio sine qua non, daß beide ihre Identität und ihr Eigentum bewahren, nur Betrieb und Verwaltung sollen zusammengefaßt werden.

Die Kommission lehnte aus drei Gründen die Empfehlung dieses Planes ab:

1. Weil er zu einem Monopol führen würde.
2. Weil mit wachsender Bevölkerungszahl ein Ausbau des Netzes notwendig würde, dann aber einheitliche Verwaltung und Betrieb eines so ausgedehnten Unternehmens schwierig seien.
3. Weil eine unter dem Zwang schwieriger Verhältnisse eingeschlagene Politik wahrscheinlich nicht die zweckmäßigste auch unter neuen Verhältnissen sei, die schwer vorauszusehen sind.

Die Gefahr, daß das ganze System zu gewaltig und unlenkbar durch eine einheitliche zentrale Leitung werden könnte, erscheint nicht dringend. Die C.P.R. und andere gleich umfangreiche Unternehmen haben es immer verstanden, eine der Erweiterung des Netzes entsprechende Dezentralisierung vorzunehmen. Grenzen für eine solche Politik gibt es kaum. In jedem Fall aber bedarf es doch einer letzten Autorität, die wichtige Fragen entscheidet. Erfolg und Mißerfolg hängen von ihrer Wahl ab.

Es gibt aber noch einen anderen von weiten und maßgeblichen Kreisen vertretenen Standpunkt, der sich etwa wie folgt zusammenfassen läßt: Die von Sir Edward Beatty unter Führung der C.P.R. gewünschte Vereinheitlichung ist als politisch unmöglich anzusehen. Die alten Befürchtungen hinsichtlich eines Monopols der C.P.R., die einst den Westen bewegten, sind nicht ausgelöscht, sie ruhen nur! Wenn eine Vereinheitlichung kommt, so würde es sich um eine Ausdehnung der Verstaatlichung handeln und nicht um einen Verzicht.

Selbst wenn die Vereinigung politisch durchführbar wäre, fragt es sich noch, ob solche erwünscht ist. Solange Teilinteressen ohne Rücksicht auf das Gemeinwohl bis zum äußersten verfochten werden, ist es nicht ratsam, diesen Gedanken zu vertreten. Wenn zwei Eisenbahnen da sind, um den Stoß aufzufangen und gegenseitig als Korrektiv zu wirken, sind diese Kräfte leichter im Zaum zu halten.

So ist bisher keine Formel für die Betriebsgemeinschaft oder Vereinheitlichung der beiden großen, miteinander in Wettbewerb stehenden Unternehmen gefunden. Das Bestreben des Staates geht zunächst weiter dahin, die Zusammenarbeit auszubauen und alle überflüssigen, un-

lohnenden und doppelten Anlagen und Dienste auszumerzen. Aber der Zug der Zeit geht auch in den angelsächsischen Ländern auf Verstaatlichung der Eisenbahnen oder jedenfalls auf die Erweiterung des staatlichen Einflusses auf diese. Auch für das gewaltige Unternehmen der Canadian Pacific Railway wird einmal der Tag kommen, wo es trotz aller Bemühungen um Erhalt der Selbständigkeit diesem Einfluß verfallen wird.

Für die Arbeit wurden außer den amtlichen Jahresberichten und Veröffentlichungen der beiden Bahngesellschaften noch folgende Quellen benutzt, auf welche hierdurch allgemein Bezug genommen wird:

G. P. de T. Glazebrook: A History of Transportation in Canada. Toronto 1938.

Transport Control Abroad. Recent outstanding Measures, Trends and Developments by W. Rodney Long. U. S. Transport Division. Washington 1939.

Ein Aufsatz in der Revue Economique Internationale, 31. Année, Vol. IV, Nr. 1, Oktober 1939, von Henry Laureys, Président de la Chambre de Commerce de Montreal, betitelt: Le Problème Ferrovière Canadien.

Hundert Jahre niederländische Seeschiffahrt.

Von
Dr. **Overmann** in Berlin.

Das Verkehrswesen der Niederlande hat bei seiner großen Bedeutung für das Hinterland auch in Deutschland stets Beachtung gefunden und so wird eine Schilderung des Werdegangs der niederländischen Seeschiffahrt der letzten 100 Jahre gewiß das gleiche Interesse beanspruchen können, das die Darstellung der hundertjährigen Eisenbahngeschichte Hollands gefunden hat. Man könnte darüber hinaus wohl meinen, daß die niederländische Schiffahrt ein noch größeres Interesse bei uns finden würde, da ihre Verbundenheit mit Deutschland so außerordentlich stark allen sichtbar durch den Rhein unterstrichen wird, der nun wieder Deutschlands Strom geworden ist. So wird man sich durch ein neues Buch von de Boer[1] gern über diese Dinge unterrichten lassen, wobei man den Rahmen durch die 100 Jahre nicht so genau abzugrenzen braucht, zumal der völlige Zusammenbruch der Niederlande und ihrer einstmals die Welt beherrschenden Schiffahrt in den napoleonischen Zeiten, der Wiederaufbau Amsterdams, der alten Königin der Meere, und der damals beginnende, in ungewöhnlich großen Zügen sich vollziehende Aufbruch Rotterdams, gekennzeichnet durch den Bau der für die beiden Häfen damals so lebenswichtigen Kanäle durch Nordholland (1824) und durch Voorne (1830) und das Erscheinen des ersten Dampfschiffs in den Niederlanden (1823), den als Ausgangspunkt für eine solche Betrachtung maßgebenden Zeitpunkt zweckmäßig etwas früher ansetzen lassen. Immerhin liegt er von dem Aufkommen der ersten Eisenbahnen nicht allzuweit entfernt und es ist sicher nicht ohne Bedeutung, daß auch hier der Name des ersten Königs Willems I. im Vordergrund steht, der ja auch für die Entwicklung des Eisenbahnwesens so maßgebend gewesen ist. Ganz im Gegensatz zur Eisenbahngeschichte tritt aber auf dem Gebiete der doch den nationalen Gesichtspunkt leicht außer acht lassenden Überseeschiffahrt der national niederländische Gesichtspunkt hier viel stärker in die Erscheinung als beim Aufbau des Eisenbahnnetzes; während andererseits der Ruf nach dem Staate, der hier vielleicht viel näher gelegen hätte, bei weitem nicht die Rolle spielt wie in der Eisenbahngeschichte, wie denn überhaupt das Gebiet der Schiffahrt den Holländern unverkennbar besser liegt. Eine merkwürdige Analogie findet sich

[1] Vgl. Dr. M. G. de Boer: 100 jaar Nederlandsche Scheepvaart, den Helder und Amsterdam 1939, Drukkerij en Uitgeverij vh. C. de Boer jr.

aber in der völligen Unterschätzung des Güterverkehrs für die Dampfschiffahrt zugunsten des Personenverkehrs. Während aber bei den Eisenbahnen die Bedeutung des Reiseverkehrs — leider, darf man wohl sagen — für die Niederlande tatsächlich hinter der des Güterverkehrs zurückgeblieben ist, hat die überragende Bedeutung des Güterverkehrs sich für die niederländische Schiffahrt wie auch anderswo doch durchgesetzt.

In seinem etwa 200 Seiten starken, mit guten Bildern reich ausgestatteten Buch schildert de Boer zunächst den Wiederaufbau und die neue Glanzzeit der Segelschiffahrt, die etwa 1868 ihren Höhepunkt erreicht, dann aber sehr bald trotz der auf der Reaktion gegen den Wettbewerb des Dampfes beruhenden großen Einzelleistungen der letzten Segelschiffe in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts in den Schatten der Dampfschiffahrt zurücktreten muß. Als 1813 der Prinz von Oranien nach langer Verbannung wieder nach Holland kam, um König der vereinigten Niederlande zu werden, hatte die Kontinentalsperre die ohnehin durch die Wirren der Jahrhundertwende stark mitgenommene, einst so stolze Flotte Hollands fast zunichte gemacht. Die meisten Kolonien waren verlorengegangen und selbst in Ostindien war England als Treuhänder eingezogen. Immerhin gab es Leute, die auch in jenen Tagen Geld verdienten und zu ihnen gehörte der Rotterdamer Anthonij van Hoboken, 1756—1850, der nicht nur mit Butter und Käse gehandelt, sondern sich auch auf die Ausfuhr verlegt und besonders den Schiffen der Ost-Indischen Komp. Waren mitgegeben hatte. Nach Rückkehr ruhiger Verhältnisse nahm er selbst die Schiffahrt nach Indien in die Hand und baute auch selbst Schiffe in Rotterdam. Wenn nun auch durch den Bau des nordholländischen Kanals Amsterdam—Den Helder und durch den Kanal durch Voorne der Schiffahrt mit Amsterdam und Rotterdam schon wesentlich geholfen wurde, so blieb die Verbindung der beiden Städte mit der See noch immer recht problematisch. Brouwershaven auf der zeeländischen Insel Schouwen liege halbwegs Java, sagte man in Rotterdam: die „Sarah Lydia", von van Hoboken, die am 7. März 1840 Rotterdam verließ, kam erst nach 35 Tagen in See und ein vorsichtiges Schiff lag noch in den Helder, als ein wagemutigerer Kapitän, der später Amsterdam verlassen hatte, bereits aus Westindien zurückkehrte. Beide Kanäle waren auf Anregung des Königs und unter seiner kräftigen geldlichen Mitwirkung gebaut worden. Bei der Eröffnung des Amsterdamer Kanals waren dort indes nur 32 Schiffe beheimatet, die nach Ostindien fahren konnten, und nur 7 von ihnen waren auf holländischen Werften gebaut. Im übrigen sorgte der König durch Gewährung von Beihilfen (18 fl je t) für den Bau von neuen Schiffen auf holländischen Werften. Ebenso wichtig aber war die Gründung der „Nederlandsche Handel Maatschappij" im Jahre 1824 durch den König, zumal diese nur von Schiffen unter niederländischer Flagge und möglichst auch von niederländischer

Herkunft Gebrauch machte. Die NHM, deren Tätigkeit für den Aufschwung der Kolonien in Fortsetzung der Arbeit der 1798 aufgelösten Ost-Indischen Kompanie von der größten Bedeutung geworden ist, hat die Entwicklung der holländischen Schiffahrt, besonders aber die der Segelschiffahrt, stark gefördert. Auch das damals in Ostindien eingeführte Kultursystem, das den Eingeborenen die Möglichkeit gab, zur Geldwirtschaft überzugehen und europäische Erzeugnisse zu kaufen, hat viel zur Belebung des Handels und der Schiffahrt beigetragen. Von 1840 bis 1875 lieferte Indien einen Reinertrag von fast 800 Mio Gulden ab, davon entfielen über 600 Mio auf Kaffee, und über 100 Mio fl. auf Zucker. Gerade die Tätigkeit der NHM hatte zur Folge, daß 1837 schon 146 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 50 000 Lasten für den indischen Verkehr zur Verfügung standen. 1841 waren es schon 321 Schiffe mit 122 000 Lasten, so daß die Gesellschaft für ihre Befrachtung nach Indien eine Art numerus clausus einführen mußte, wie denn überhaupt das Ladungsangebot demgegenüber in keiner Weise mitgekommen war. Daß im übrigen die berüchtigten, erst 1849 gänzlich aufgehobenen englischen Navigationsakte Cromwells von 1651 dem Wiederaufbau der holländischen Schiffahrt viele Schwierigkeiten machten, sei nur nebenbei bemerkt.

Die Entwicklung der nächsten Zeit wird von zwei Personen beherrscht, deren Namen noch lange für die Schiffahrt von Bedeutung sein sollten. Dies waren der Amsterdamer G. J. Boissevain und der Rotterdamer Willem Ruijs, deren Tätigkeit schließlich in den beiden großen Gesellschaften „Nederland" (Amsterdam) und „Rotterdamsche Lloyd" aufging. Daneben müssen aber noch Corn. Smit und sein Bruder Fop Smit genannt werden, deren Schiffbautätigkeit in den oberhalb Rotterdams gelegenen Orten Alblasserdam, Kinderdijk, Slikkerveer, Papendrecht usw. und in der von Arie Smit 1876 in Vlissingen gegründeten „Schelde"-Werft noch nachklingt. Die starke Bedeutung der Segelschiffahrt in jenen Jahren wenigstens für die Indienfahrt aber mag man daraus entnehmen, daß der alte Boissevain in einem Artikel über die Ostindienfahrer im „Economist" 1868, weder von der Dampfschiffahrt noch auch von dem für den Indienverkehr so bedeutsamen Suezkanal spricht, wobei allerdings zu bedenken sein mag, daß die Suezfahrt für die Segelschiffahrt kaum in Betracht kam. Und doch war ihre Zeit schon vorbei, und 1876 hörte auch van Hoboken mit der Segelschiffahrt auf, während Boissevain und Co. noch bis 1882 die Reedereigeschäfte betrieben. Gleichwohl aber sind später mit den modernen Segelschiffen auch in Holland noch prächtige Leistungen erzielt worden, die an die erstaunlichen Fahrten der Hamburger Laeisz-Schiffe der P-Klasse er-

innern. De Boer gibt dazu interessante Angaben über die Fahrten des durch Huygens und van Gelder aus Stahl gebauten, durch den aus Oldenburg stammenden Kapitän A. Bona bestens geführten Dreimastvollschiffes „Europa" um die Jahrhundertwende. Im übrigen sind die Ausführungen de Boers über die Segelschiffahrt besonders über ihre geldlichen Ergebnisse, die sich daraus ergeben, daß die Fahrten der einzelnen Schiffe für sich abgerechnet wurden, recht interessant.

Auch die Geschichte der Dampfschiffahrt, deren Schilderung den größten Teil des Boerschen Buches ausmacht, wird durch starke Persönlichkeiten bestimmt. Neben dem König, der auch hier wieder durchaus aktiv auftrat, sind hier in erster Linie zwei Männer zu nennen, Paul van Vlissingen in Amsterdam und G. M. Roentgen in Rotterdam, die beide die Sache mehr vom technischen Standpunkt aus anpackten und die so für den Bau von Dampfschiffen maßgebend wurden. Van Vlissingen, übrigens ein für die damalige Zeit sehr sozial denkender und auch tätiger Mann, der merkwürdigerweise aber ein ausgesprochener Anhänger des Protektionismus war, was sich vielleicht aus dem großen Kapitalbedürfnis und den hohen Betriebskosten der Dampfschiffahrt ergeben mochte, gründete nicht nur die Amsterdamer Stoomboot Maatsch., sondern auch eine Maschinenfabrik als Vorläuferin der Amsterdamer „Werkspoor". Roentgen aber schuf in dem aus England gekommenen „Calpe" den ersten wirklich brauchbaren Nordatlantikdampfer, „Curaçao", der ein Dampfer mit Hilfssegeleinrichtung war. Im Gegensatz dazu war die amerikanische „Savannah" ein Segelschiff mit Dampfmaschineneinrichtung. Auf der ersten Reise von Paramaribo nach Holland blieben die Kessel der „Curaçao" 13 Tage und 6 Stunden ununterbrochen unter Dampf, während auf der „Savannah" bei der Rückreise nach Amerika die Maschinen überhaupt nicht gearbeitet haben. Roentgens Gründung ist die Nederlandsche Stoomboot M., die später in die „Batavier"-Lijn auslief, er ist auch der Erfinder der Verbundmaschine, wie de Boer an anderer Stelle dargetan hat. Bemerkenswert bei alledem ist, daß auch van Vlissingen die Bedeutung des Dampfschiffs ausschließlich auf dem Gebiet des Personenverkehrs fand (1834). Die Entwicklung ging indes andere Wege und die Zusammenarbeit mit den in Holland in starkem Wettbewerb stehenden Eisenbahnen führte, das mag besonders hervorgehoben werden, bereits Ende der 60er Jahre zur Erstellung von Durchfrachtsätzen für Eisenbahn und Seeschiffahrt.

Die Eröffnung des Suezkanals gab der Dampfschiffahrt nach Indien einen großen Auftrieb. Die Entwicklung der Kolonien war in jenen Jahrzehnten beispiellos, ihr Ausfuhrüberschuß, der 1870 177 Mio fl betragen hatte, stieg 1925 auf 1800 Mio fl[1]. Dagegen kamen die Versuche,

[1] Nach einem Vortrag Helfferichs in Hamburg, Herbst 1940.

einen Dienst über den Nordatlantik einzurichten, der damals in der Hauptsache von dem Auswandererverkehr lebte, nicht recht voran. Nachdem aber 1872 der Durchstich bei Hoek van Holland zustandegekommen war, als erstes Schiff passierte am 9. März der „Richard Young" der Great Eastern Railway, wurde 1873 die Holland-Amerika-Linie gegründet. Plate und Reuchlin waren die treibenden Kräfte, aber auch Prinz Hendrik, der Bruder des Königs Willems III., war hier, wie an so sehr viel anderen Stellen, maßgeblich beteiligt; eines der ersten Schiffe hieß nach dem Erbauer des Nieuwen Waterwegs „Caland". Kurz vorher, 1870, war bereits für die Fahrt nach Indien die Stoomv. Maatsch. „Nederland" in Amsterdam gegründet worden, wobei der junge Boissevain eine Hauptrolle spielte, während der Rotterdamsche Lloyd unter Willem Ruijs 1882 als Aktiengesellschaft ins Leben trat. Die hohen Tarife des Suezkanals waren übrigens schon damals ein Stein des Anstoßes, und wie Rotterdam seinen Waterweg, bekam Amsterdam in jenen Jahren endlich in dem Nordseekanal nach Ijmuiden eine angemessene Verbindung mit dem Meere (1876). Bereits 1887 kam es zu einem wöchentlich abwechselnden Dienst von Nederland und Rotterdamschen Lloyd nach Indien. Die Schiffahrt im Indischen Archipel selbst kam indes nicht so schnell in Fluß, da die Engländer nicht ohne Schuld der Holländer hier das Heft sehr lange in der Hand behalten konnten. Schließlich kam mit Hilfe der beiden großen Heimatgesellschaften 1887 und unter maßgebender Mitwirkung von Boissevain selbst die Gründung der Koninkl. Paketvaart M. (KPM) zustande, die dann für die Fahrt in Indien selbst in erster Linie maßgebend wurde, besonders auch in ihrer späteren (1902) Ergänzung mit der Java-China-Japan-Linie.

Auch für den Verkehr nach Westindien wurde gesorgt durch die Gründung des Koninkl. West-Ind. Maildienstes 1883, der 1912 in der K. Ned. Stoomboot Maatsch. aufging. Von großer Bedeutung für die Niederlande wurde auch die Tankschiffahrt, und die Bataafsche Petroleum Maatsch. (Royal Dutch) ist die größte Reederei Hollands geworden. Ihr „Vulkanus" war mit dem von „Werkspoor" gebauten ersten Motor das erste Seemotorschiff der Welt; die „Seelandia" von Burmeister und Wain in Kopenhagen war zwar eher bestellt, kam aber später in Fahrt. Für die Fahrt nach Südamerika wurde 1899 in Amsterdam die Zuid-Amerikalijn gegründet, der indes, ebenso wie dem aus ihr 1907 entstandenen Kon. Hollandsche Lloyd, ein wechselvolles Schicksal beschieden war; auch der Poolvertrag mit dem Nordd. Lloyd, 1929, konnte sein Ende, 1934, nicht aufhalten. Kurze Zeit nach dem Kriege hat er die beiden schönen, mit dem gleichgroßen, der Canadian-Pacific zugesprochenen „Tirpitz" für den Südamerikadienst der Hamburg-Amerika-Linie bestimmten 20 000-t-Schiffe „William O'swald" und „J. H. Bur-

chard" besessen, die den Namen „Brabantia" und „Limburgia" erhielten, aber viel zu groß und aufwendig für den Lloyd waren. Die Schiffe kamen später auf dem Umweg über den amerikanischen Harriman-Konzern wieder nach Hamburg und haben unter den, ihnen in Amerika beigelegten Namen „Resolute" und „Reliance" noch lange an hervorragendster Stelle die deutsche Flagge vertreten; de Boer erwähnt übrigens weder die Herkunft noch den Verbleib der beiden schönen Schiffe.

Ein besonderes Kapitel der niederländischen Schiffahrt bildet auch in de Boers Buch der Verkehr zwischen Holland und England. Dies braucht hier im einzelnen nicht dargestellt zu werden, da die Entwicklung des Verkehrs von Norddeutschland nach England und die der Vlissinger („Zeeland") Linie im Archiv (1913 S. 1260 und 1925 S. 667) eingehend erörtert worden ist. Auch wurde bereits gesagt, daß aus Roentgens Nederl. Stoomboot Maatsch. von 1839 mit dem ersten „Batavier" nach Jahrzehnten (1889) die altbekannte Batavier-Lijn W. H. Mullers wurde. 1863 trat die Great Eastern Railway mit ihrer Linie Harwich—Rotterdam auf den Plan, aus der sich 1893 die Hoeker Linie entwickelte, die der 1875 in Vlissingen gegründeten schicksalsreichen „Zeeland"-Linie schließlich nach dem Kriege doch den Rang ablief. An dem Fährverkehr über den Kanal war übrigens Holland nicht beteiligt, der Güterverkehr ging über Zeebrugge—Harwich, der Personenverkehr (Paris—London) über Dünkirchen—Dover. Während nun die Vlissinger Linie durch die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft bedient und auch geldlich unterstützt wurde, stützte sich die englische Great-Eastern-Schiffahrt auf die stark unter englischem Einfluß stehende Niederländische Rheinbahn. Aber auch die dritte der drei großen Eisenbahngesellschaften, die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft, HSM, betätigte sich in der Englandfahrt, indem sie mit der alten Nederl. Stoomboot-Maatsch., die in erster Linie ein Schiffbauunternehmen geworden war, die Hollandsche Stoomboot Maatsch. für die Fahrt von dem von ihr eisenbahnmäßig beherrschten Amsterdam nach England gründete. Erst 1893, als die Eisenbahnverbindung nach Hoek van Holland fertiggestellt wurde, wurde indes die geldliche Lage der Gesellschaft besser und eine Linie nach Hull konnte eröffnet werden. 1910 stieß die HSM, die sich inzwischen mit aller Kraft auf die Bedienung der Great-Eastern-Linie Harwich—Hoek van Holland geworfen hatte, ihren Aktienbesitz an der Hollandsche Stoomboot Maatsch. ab. Inzwischen war die Bedeutung der Nederl. Stoomboot Maatsch. sehr zurückgegangen und ihr Englanddienst ging 1889 auf Wm. H. Muller und Co. über, die unter der Leitung von A. G. Kröller stand. Das Unternehmen erhielt den Namen „Batavierlijn" und ging zu einem täglichen Dienst zwischen Rotterdam und London über, dem ein guter Erfolg beschieden war; 6 „Batavier"-Schiffe kamen nach und nach in Fahrt.

Aus der letzten Vorkriegszeit sind noch von Interesse die Versuche des Auslands, geldlich in die holländischen Gesellschaften einzudringen, die de Boer eingehend darstellt. Besonders rechnet hierzu der Versuch der Morganschen J. M. M. Co., die Kontrolle über die Holland-Amerika-Linie zu erwerben, was schließlich dazu führte, daß Morgan über die altberühmte Belfaster Werft Harland und Wolff 1901 51 % des Kapitals erwarb. De Boer erinnert daran, daß Amerika, dessen Flotte 1860 mit 4 558 100 NRT. nur um 60 000 t geringer gewesen war als die britische, seit dem Bürgerkrieg immer mehr auf dem Gebiet der Überseeschiffahrt ins Hintertreffen gekommen war und nun diesen, für sein Prestige unerträglichen Zustand beseitigen wollte. Außer vier amerikanischen Gesellschaften, darunter der auf Antwerpen fahrenden Red Star Line, konnte Morgan die englische Leyland-, die White Star- und die Dominion-Line erwerben und den Übergang der Cunard-Linie in seine Hände konnte England nur dadurch verhindern, daß der Staat der Gesellschaft den Bau der 32 000 t großen „Lusitania" und „Mauretania" geldlich ermöglichte, die auf diese Weise den deutschen Schiffen für viele Jahre das blaue Band nehmen konnten. Auch Hapag und Lloyd mußten damals ihren Frieden mit Morgan machen, doch kam die völlig überkapitalisierte Immco niemals auf ihre Kosten und 1915 konnte die Holland-Amerika-Linie das eine Viertel ihrer Anteile, das inzwischen in deutsche Hände gelangt war, und 1917 das zweite Viertel von dem Morgantrust zurückkaufen.

Sehr zeitgemäß sind demgegenüber die Schilderungen, die de Boer von den Schicksalen der holländischen Schiffahrt während des Krieges gibt. Daß die unmittelbaren Kriegsverluste sehr groß waren, liegt auf der Hand; allein die „Zeeland" verlor vier ihrer Schiffe, darunter zwei der drei neuen Turbinendampfer, die Nederland ihr neues Schiff „Koningin Emma" und der K. Holl. Lloyd die schöne „Tubantia". Interessanter schon ist die Erinnerung daran, daß das 1916 bei Harland und Wolff fertiggestellte 32 000 t große Flaggschiff „Statendam" der Holland-Amerika-Linie von den Engländern fortgenommen und in ihren Dienst gestellt wurde. Unter dem trefflichen Namen „Justicia" wurde das, äußerlich dem inzwischen von Amerika fortgenommenen, 54 000 t großen Hapagdampfer „Vaterland" sehr ähnliche Schiff aber bald das Opfer eines deutschen U-Bootes. 14 Schiffe der „Nederland", 12 des Rotterdamschen Lloyd, 9 der Holland-Amerika-Linie, 5 des Kon. Holl. Lloyd, 21 der K. Nederl. Stoomboot Maatsch. und der Kon. West-Indischen M., 5 der KPM usw., im ganzen 140 Schiffe, wurden auf diese Weise das Opfer der Alliierten. Wenn de Boer dazu vermerkt, daß viele der Schiffe, obwohl sie vielfach in gefährlichen Zonen gebraucht wurden und durch unkundige Behandlung gelitten hatten, später wieder nach Holland zu-

rückkamen, und daß die Reeder im übrigen reichlich entschädigt worden seien, so sollte das über das Unrechtmäßige des Verfahrens nicht hinwegtäuschen und man sollte nicht vergessen, daß die Engländer auch hier wieder einmal andere bezahlen ließen.

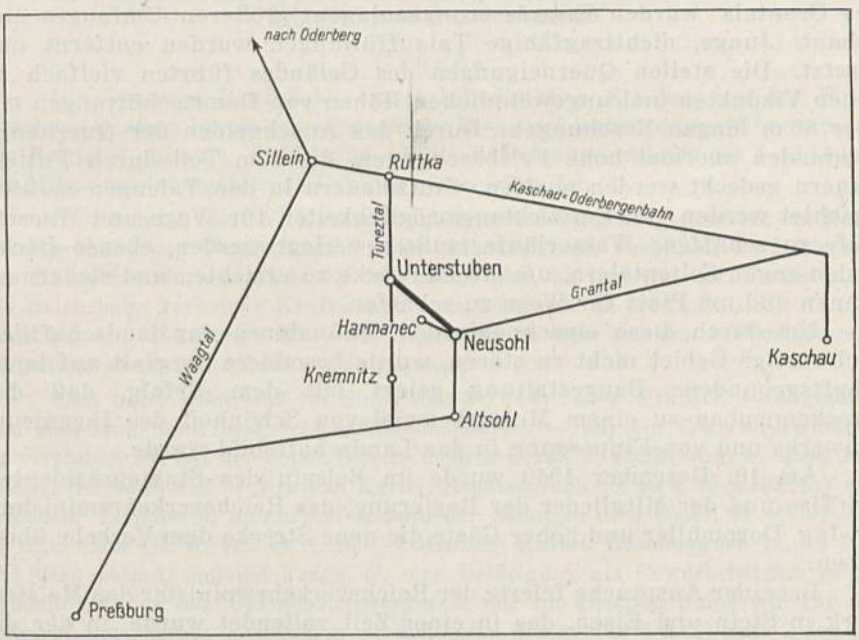
Der Wiederaufbau nach dem Kriege war im übrigen nicht leicht, das wirtschaftliche Auf und Ab und der Währungsverfall der führenden Schiffahrtsländer, dem sich Holland schließlich auch nicht entziehen konnte, haben auch der Schiffahrt immer wieder schwere Krisen gebracht. Die Zahl der Schiffe ging von 1031 mit 2 950 019 BRT. (1. Januar 1931) auf 945 mit 2 393 630 t (1. Januar 1936) zurück. Seitdem konnte wieder aufgeholt werden und Anfang 1939 waren wieder 1096 Schiffe mit 2 758 135 t vorhanden. Der Rotterdamsche Lloyd konnte die 17 000 t großen, traditionsgemäß bei der „Schelde" in Vlissingen gebauten Dampfer „Baloeran" und „Dempo", die Nederland die 19 000 t großen, bei der Nederl. Scheepsbouw M. in Amsterdam gebauten „Jan van Oldenbarneveld" und „Marnix van St. Aldegonde" in Fahrt setzen und de Boer konnte sein inhaltsreiches, auch für uns Deutsche sehr lesenswertes Werk nicht besser abschließen als durch die Bilder der neuesten Schiffe, der 36000 t großen, bei Wilton in Rotterdam gebauten „Nieuw Amsterdam" — die „Rotterdam" wurde bereits verschrottet und die dritte „Statendam", 28 000 t groß, ist ein Opfer der Maitage 1940 geworden —, des neuen 20 000 t großen, besonders schnellen Flaggschiffs der „Nederland", des Motorschiffs „Oranje", das im September 1940 auf der ersten Ausreise in Batavia blieb — der Lloyd hat ein noch größeres Schiff noch nicht fertig bekommen —, der beiden neuen Zeelandschiffe „Koningin Emma" und „Prinses Beatrix" sowie des bildschönen, bei Blohm und Voß in Hamburg gebauten „Boissevain" der KPM.

So mag sich mit diesem Namen der Ring von 100 Jahren niederländischer Seeschiffahrt schließen, aber wie diesem Zeitraum viele Jahrhunderte niederländischer Seegeltung bis in die deutsche Hansezeit vorausgehen, so bietet der bisherige Verlauf der Geschichte jede Gewähr dafür, daß dem alten Seefahrer- und Kaufmannsvolk auch eine weitere Zeit der Blüte beschieden sein wird. Das mag vornehmlich auch für Rotterdam gelten, das zum erstenmal in der Geschichte nunmehr im Schutze des Deutschen Reiches wirklich der Rheinmündungshafen geworden ist und das darüber hinaus die ungeheure Chance erhält, die dem Kontinent zugewandten Aufgaben des bisherigen Welthafens London zu übernehmen, Möglichkeiten, die in dem neuen Bebauungsplan der im Mai 1940 schwer geprüften Stadt bereits zum Ausdruck kommen, der den Ausbau zu einer 1½-Millionen-Stadt vorsieht. Der alte Wahrspruch der seefahrenden Friesen: luctor et emergo, wird so wieder einmal seine Wahrheit dartun.

Kleine Mitteilungen.

Slowakische Staatsbahnen. Eröffnung der Neubaustrecke Neusohl—Unterstuben. (Mit einer Skizze.) Nach vierjähriger Gesamtbauzeit führten die Slowakischen Staatsbahnen einen Bahnbau zu Ende, der wegen seiner Eigenart das besondere Interesse der Fachwelt verdient.

Die Durchführung des Bahnbaus zeugt vom Aufbauwillen des Slowakischen Staates, der in den Arbeiten in erster Linie die Möglichkeit



zum Großeinsatz von Arbeitskräften sah, und darüber hinaus sein Bestreben dokumentierte, das übernommene Verkehrsnetz weiterzuentwickeln.

Die Bahn führt — in der Mitte der Slowakei gelegen — von Neusohl nach Unterstuben und stellt eine Verbindung zwischen Gran- und Tureztal dar; zur Überwindung des Höhenunterschiedes war eine Entwicklungslänge von 41 km nötig, d. i. fast das Doppelte der linearen Entfernung.

Von Neusohl ausgehend, verläßt die Bahn schon am Anfang die alte Stichbahn zur Papierindustrie Harmanec im Talgrunde und entwickelt sich — durchgehend steigend — in den Hängen der Hohen Tatra, um die Wasserscheide zwischen Gran- und Tureztal in einem 4,7 km langen Scheiteltunnel in etwa 700 m Höhe zu durchfahren. Bei der Ortschaft Unterstuben findet die Bahn ihren Anschluß an die Nord-Südstrecke Ruttka—Kremnitz—Altsohl.

Beim Bau dieser tunnelreichen Bahn wurden Erfahrungen des alpinen Bahnbaus bewußt angewendet, und es wurde dadurch trotz der schwierigen und wechselnden Geländeverhältnisse eine Bahn geschaffen, die als Meisterwerk der Ingenieurbaukunst angesprochen werden kann.

Aus den Schichten des Trias und der Unteren Kreide führt die Trasse über Tonschiefer, Sandsteine und Gneise — stark überlagert von Hangschutt —, bis sie in größerer Höhe Tonschiefer und Dolomite anschneidet.

Den stark wechselnden geologischen Verhältnissen wurden die Baumaßnahmen angepaßt. In den rutschgefährlichen Hängen am Ausgang des Grantals wurden Entwässerungsanlagen größeren Umfanges eingebaut. Junge, nichttragfähige Talauffüllungen wurden entfernt und ersetzt. Die steilen Querneigungen des Geländes führten vielfach zu hohen Viadukten und ungewöhnlichen Höhen von Dammschüttungen mit über 80 m langen Böschungen. Durch das Anschneiden der Querhänge entstanden anormal hohe Felsböschungen, die zum Teil durch Futtermauern gedeckt werden mußten. Stützmauern in den Talengen mußten errichtet werden, um Entwicklungsmöglichkeiten für Wege und Wasserläufe zu schaffen. Wasserläufe mußten verlegt werden, ebenso Bäche in den engen Seitentälern, um die Bauwerke zu errichten und sichern zu können und um Platz für Wege zu schaffen.

Um durch diese einschneidenden Maßnahmen das landschaftlich hochwertige Gebiet nicht zu stören, wurde besondere Sorgfalt auf landschaftsgebundene Baugestaltung gelegt mit dem Erfolg, daß der Streckenneubau zu einem Musterbeispiel von Schönheit des Ingenieurbauwerks und von Einpassung in das Landschaftsbild wurde.

Am 19. Dezember 1940 wurde im Beisein des Staatspräsidenten Dr. Tiso und der Mitglieder der Regierung, des Reichsverkehrsministers Dr.-Ing. Dorpmüller und hoher Gäste die neue Strecke dem Verkehr übergeben.

In seiner Ansprache feierte der Reichsverkehrsminister das Meisterwerk in Stein und Eisen, das in einer Zeit vollendet wurde, in der die Waffen das Wort sprechen. Der Reichsverkehrsminister sprach die Zuversicht aus, daß der Verkehrsstrom der großen Friedensaufbauarbeit am neuen Europa nach dem Kriege auch durch die Slowakei und über die neue Strecke gehen würde und ein Segenstrom werden würde für das freie Land im Herzen Europas.

Die anschließende Streckenfahrt vermittelte den Beteiligten ein unmittelbares Bild von der Schönheit und technischen Vollendung dieser Bergbahn. *Kaune.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Steuerrecht.

Urteil des Reichsfinanzhofs vom 11. Oktober 1940 in der Urkundensteuersache der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion K., auf ihre Rechtsbeschwerde gegen die Anfechtungsentscheidung des Oberfinanzpräsidenten B. vom 27. September 1939 — II. 410/39 —.

Die Deutsche Reichsbahn ist als gewerbliches Unternehmen und damit als Betrieb im Sinne des § 12 (4) 1 a—c UrkStG. anzusehen.

Gründe.

Die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahndirektion K.) hat von der Firma Autohaus O. einen Personenkraftwagen zu Dienstaufsichtszwecken (Überwachung des Betriebs) gekauft. Streitig ist, ob die Befreiungsvorschrift des § 12 (4) 1 b des Urkundensteuergesetzes (UrkStG.) anwendbar ist.

Hiernach ist von der (Kaufvertrags-) Besteuerung ausgenommen ein Kaufvertrag über einen Gegenstand, der zum Gebrauch oder Verbrauch im Betrieb des Käufers erworben wird. Es fragt sich also, ob der von der Firma O. an die Reichsbahn verkaufte Kraftwagen zum Gebrauch im Betrieb des Käufers erworben ist. Die Frage ist — im Gegensatz zu dem von den in Vorinstanzen eingenommenen Standpunkt — zu bejahen.

Daß unter „Betrieb" im Sinne des § 12 (4) 1 a—c UrkStG. — abgesehen von dem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb — nur ein Gewerbebetrieb zu verstehen ist, hat der Senat bereits in dem Urteil II 432/37 vom 17. Juni 1938 (RFH. Bd. 44 S. 113 = Mrozeks Kartei, Rechtsspruch 10, zu § 12 UrkStG.) entschieden. Erläuternd hierzu hat sodann der Senat in dem Urteil II 466/37 vom 17. Juni 1938 (RFH. Bd. 44 S. 159 = Mrozeks Kartei, Rechtsspruch 12, zu § 12 UrkStG.) betont, daß die Frage, ob eine Betätigung als Gewerbebetrieb zu behandeln sei, für das Urkundensteuergesetz nur im gleichen Sinne wie für das Gewerbesteuergesetz entschieden werden kann. Da gemäß § 2 (1) Satz 2 des Gewerbesteuergesetzes unter „Gewerbebetrieb" ein gewerbliches Unternehmen im Sinne des Einkommensteuergesetzes zu verstehen ist, besteht zwischen dem gewerbesteuerlichen und dem einkommensteuerlichen Begriff des Steuergegenstandes eine enge Beziehung (vergleiche Gewerbesteuer-Richtlinien für 1930 S. 8 Hauptabschnitt 1 Steuergegenstand unter Ziffer 1). Das Einkommensteuergesetz aber versteht unter einem Gewerbe eine mit der Absicht der Gewinnerzielung unternommene selbständige berufsmäßige Arbeitstätigkeit, die sich als Beteiligung am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr darstellt. Das Wesentliche bei der auf Erzielung von Gewinn gerichteten Tätigkeit ist, daß

der Unternehmer auf ein Mehr von Einnahmen gegenüber den Ausgaben rechnet (RGZ. Bd. 71 S. 372, insbesondere S. 376). Daß von der Deutschen Reichsbahn Überschüsse in diesem Sinn erzielt werden oder erzielt werden müssen, hat die Deutsche Reichsbahn in ihrem Schreiben vom 10. Januar 1940 ausdrücklich bestätigt. Daraus ergibt sich, daß der Betrieb der Deutschen Reichsbahn nach den dargelegten Grundsätzen als Gewerbebetrieb anzusehen ist. An diesem steuerlichen Ergebnis ändert sich auch nichts durch das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939 (Reichsgesetzblatt I S. 1205). Zwar ist in § 16 (1) dieses Gesetzes bestimmt, daß die Reichsbahn kein Gewerbebetrieb ist. Aus der Überschrift des erwähnten § 16 „Gewerberecht" und aus der Fassung des Absatzes 2 des § 16 aber ergibt sich, daß mit dieser Gesetzesbestimmung nur ein Gewerbebetrieb im Sinne der Gewerbeordnung verneint wird. Diese Auslegung ist von den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums ausdrücklich der Deutschen Reichsbahn (vergleiche deren Schreiben vom 10. Januar 1940) bestätigt worden. Wenn die übrigen Bestimmungen des Reichsbahngesetzes, insbesondere auch die Gesetzesbegründung zu dessen § 16 (vergleiche Deutscher Reichsanzeiger 1939 Nr. 158) auf die öffentliche Zweckbestimmung der Deutschen Reichsbahn hinweisen, so darf nicht übersehen werden, daß die öffentliche Zweckbestimmung die Annahme eines Gewerbebetriebs nicht ausschließt. Das hat das Reichsgericht bereits in der erwähnten Entscheidung Bd. 71 S. 376 dargelegt. Es betont dort ausdrücklich, daß in den Begriff der „auf Gewinnerzielung gerichteten Tätigkeit" und damit in den Begriff des „Gewerbebetriebes" ein ihm fremdes Merkmal hineingetragen würde, wenn man dabei an einen Gewinn im kaufmännischen Sinne denke. Ein Gewerbebetrieb ist, wie das Reichsgericht weiter besagt, nicht dadurch ausgeschlossen, daß das Unternehmen Verkehrszwecke verfolgt und sich ihnen als besonders förderlich erweist; der Betrieb der Eisenbahn ist dadurch nicht weniger Gewerbebetrieb, daß er sich in den Dienst des öffentlichen Verkehrs stellt. Ist — wie hier — die Gewinnerzielung beabsichtigt, so ist das Merkmal des Gewerbebetriebs gegeben, ungeachtet des Umstandes, daß die Gewinnerzielung nur zum Vorteil der öffentlichen Zweckbestimmung der Deutschen Reichsbahn dienen soll. Nach alledem ist daher die Deutsche Reichsbahn als gewerbliches Unternehmen und damit als Betrieb im Sinne des § 12 (4) 1 a—c UrkStG. anzusehen (im gleichen Sinne Boruttau, UrkStG., 4. Aufl. S. 135 Erl. 14 (2) zu § 12; Eiffler, UrkStG. S. 233, Erl. 33 b zu § 12; Keßler, UrkStG. S. 158 Erl. 25 zu § 12).

Ob im vorliegenden Falle der gekaufte Kraftwagen zum unmittelbaren oder nur zum mittelbaren Gebrauch im Betrieb des Käufers erworben ist, kann dahingestellt bleiben. Denn im Gegensatz zum Preußischen Stempelsteuergesetz ist die „Unmittelbarkeit" der Zweckbestimmung nicht mehr Voraussetzung der Steuerbefreiung. Es genügt vielmehr hierzu jeder unmittelbare oder mittelbare Gebrauch des Kaufgegenstandes im Betriebe des Käufers (vergleiche Eiffler, UrkStG. S. 236 Erl. 37 zu § 12).

Ist hiernach der Kauf des Kraftwagens nach § 12 (4) 1 b UrkStG. steuerbefreit, so ist unter Aufhebung der Vorentscheidungen die gezahlte Urkundensteuer von 11 RM zu erstatten.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 18. Oktober 1940. Dritter Erlaß über einen Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1387.)

Vom 18. Oktober 1940. Erlaß über die weiteren Aufgaben des Beauftragten für den Vierjahresplan.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1395.)

Vom 15. November 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Rechtsetzung auf dem Gebiete des Luftschutzes während des Krieges.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1487.)

Vom 15. November 1940. Erlaß zur Vorbereitung des deutschen Wohnungsbaues nach dem Kriege.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1495.)

Vom 15. November 1940. Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1499.)

Vom 15. November 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Ernennung der Beamten und die Beendigung des Beamtenverhältnisses im Geschäftsbereich des Reichsprotektors in Böhmen und Mähren.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1523.)

Verordnungen des Vorsitzenden des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 8. November 1940. Verordnung zur Änderung der Zweiten Verordnung über Maßnahmen auf dem Gebiet des Beamtenrechts.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1489.)

Vom 30. November 1940. Kriegssachschädenverordnung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1547.)

Vom 2. Dezember 1940. Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1575.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 25. Oktober 1940. Zweite Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Einsatz-Familienunterhaltsgesetzes (EFU-DV).
(Reichsgesetzblatt I, S. 1397.)

Vom 10. November 1940. Bekanntmachung der neuen Fassung der Verordnung über die Entschädigung von Personenschäden (Personenschädenverordnung) und der Ersten Durchführungsverordnung zur Personenschädenverordnung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1482.)

Vom 2. Dezember 1940. Erste Durchführungsverordnung zur Kriegsschädenverordnung (Kriegsschädenzuständigkeitsverordnung).

(Reichsgesetzblatt I, S. 1557.)

Verordnungen des Generalbevollmächtigten für Reichsverwaltung:

Vom 9. November 1940. Verordnung über die Ladezeit und die Löschzeit sowie das Liegegeld in der Binnenschiffahrt.

(Reichsgesetzblatt II, S. 257.)

Vom 10. November 1940. Bekanntmachung der neuen Fassung der Verordnung von Personenschäden (Personenschädenverordnung) und der Ersten Durchführungsverordnung zur Personenschädenverordnung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1482.)

Verordnung des Reichsministers der Finanzen:

Vom 7. November 1940. Verordnung über die Nichtbesteuerung der Zuschläge für Mehrarbeit und für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1478.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 26. September 1940. Verordnung zur Änderung der 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 tschecho-slowakischen Staat eingetragenen Rechte.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1363.)

Vom 30. Oktober 1940. Verordnung zur einheitlichen Regelung des Pfändungsschutzes für Arbeitseinkommen (Lohnpfändungs-V. 1940).

(Reichsgesetzblatt I, S. 1451.)

Verordnung des Reichswirtschaftsministers:

Vom 9. Oktober 1940. Verordnung über gewerberechtliche Maßnahmen aus Anlaß des Krieges.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1344.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 30. September 1940. Verordnung über die Neugestaltung der Stadt der Volkserhebung Graz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1328.)

Vom 26. Oktober 1940. Verordnung über die Einführung sozialrechtlicher Vorschriften im Protektorat Böhmen und Mähren.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1460.)

Vom 6. November 1940. Verordnung über die Einführung sozialrechtlicher Vorschriften in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1511.)

Vom 11. November 1940. Verordnung über die Geltung von sozialem Reichsrecht in den Gebieten von Eupen, Malmedy und Moresnet.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1519.)

Vom 28. November 1940. Vierte Durchführungsverordnung zur Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung. (Zusätzliche Alters- und Hinterbliebenenversorgung des öffentlichen Dienstes bei der Dienstverpflichtung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1532.)

Verordnungen des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 7. Oktober 1940. Verordnung zur Einführung der Verordnungen über die Bildung allgemeiner Tarifpreise für die Versorgung mit elektrischer Energie (Tarifordnung für elektrische Energie) und über die Bildung allgemeiner Tarifpreise für die Versorgung mit Gas (Tarifordnung für Gas) in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1375.)

Vom 8. Oktober 1940. Zweite Verordnung des Reichskommissars für die Preisbildung zur Ausführung der Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr vom 15. Januar 1940.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 45, S. 288.)

Vom 23. November 1940. Verordnung über Preisbindungen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1573.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 1. Oktober 1940. Dreiundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 231.)

Vom 7. Oktober 1940. Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Reichswasserstraßenverwaltung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 233.)

Vom 7. Oktober 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 232.)

Vom 7. Oktober 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 232.)

Vom 17. Oktober 1940. Verordnung über die Verwendung alter Frachtbriefvordrucke.

(Reichsgesetzblatt II, S. 254.)

Vom 18. Oktober 1940. Ergänzende Bestimmungen und Ausführungsbestimmungen zur BOStrab. für Stadtschnellbahnen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 47, S. 295.)

Vom 23. Oktober 1940. Ergänzung der DA. zur Durchführung der StVZO. Überwachung der Kraftfahrzeuge, die wegen Fehlens einer Haftpflichtversicherung vorübergehend außer Betrieb gesetzt sind.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 46, S. 289.)

Vom 29. Oktober 1940. Be- und Entladefristen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 48, S. 321.)

Vom 31. Oktober 1940. Bekanntmachung über die Anwendung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr auf die ehemals polnischen Eisenbahnstrecken im deutschen Interessengebiet.

(Reichsgesetzblatt II, S. 258.)

Vom 31. Oktober 1940. Bekanntmachung über die Anwendung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr auf die ehemals polnischen Eisenbahnstrecken im deutschen Interessengebiet.

(Reichsgesetzblatt II, S. 258.)

Vom 31. Oktober 1940. Genehmigungen für den Güterfernverkehr; Behandlung der Vordrucke.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 48, S. 319.)

Vom 5. November 1940. Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1473.)

Vom 8. November 1940. Organisation der Verkehrsleitung.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 50, S. 333.)

Vom 13. November 1940. Vierundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 269.)

Vom 14. November 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 269.)

Vom 14. November 1940. Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 48, S. 324.)

Vom 15. November 1940. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 269.)

Vom 15. November 1940. Richtlinien für die Überwachung des Straßenverkehrs.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 49, S. 330.)

Vom 16. November 1940. Zuständigkeit bei der Verfolgung von Übertretungen der StVO. und der StVZO.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 49, S. 327.)

Vom 19. November 1940. Leichenbeförderung im Fernverkehr.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 50, S. 333.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 7. Oktober 1940. Benennung des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes für Triebwagen der S-Bahn in Berlin . .	425
Vom 10. Oktober 1940. Amtliches Weißbuch: „Dokumente britisch-französischer Grausamkeit"	489
Vom 16. Oktober 1940. Geschäftsanweisung für die Dienststellenvorsteher der Reichsbahn	452
Vom 17. Oktober 1940. Verkehrsorganisation. Einsetzung von Verkehrsleitungen. Zweiter Durchführungserlaß .	470
Vom 24. Oktober 1940. Werkabteilung Köln-Deutz	470
Vom 29. Oktober 1940. Freigabe topographischer Karten .	471
Vom 2. November 1940. Verlegung und Umbenennung des Reichsbahn-Betriebsamts Zwettl	470
Vom 20. November 1940. Geschäftsanweisung für die Dienststellenvorsteher der Reichsbahn	489
Vom 22. November 1940. Gruppe Eisenbahnwesen in der Behörde des Reichsprotektors in Böhmen und Mähren . .	489

Bücherschau.

Besprechungen.

Wiedenfeld, Dr. Kurt, Geh. Legationsrat, Prof. em. der Volkswirtschaftslehre, Senator der Deutschen Akademie. Deutsche Eisenbahngestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19. Jahrhundert (1815 bis 1914) mit einem Anhang „Friedrich List". Berlin, Julius Springer, 1940. 104 Seiten. Preis 4,80 RM.

Nachdem in den letzten Jahren aus Anlaß der vielen Jahrhundertfeiern die technische Entwicklung der Eisenbahnen vielfach dargestellt worden ist, mag es, wie Wiedenfeld ausführt, nunmehr an der Zeit sein, den Organisationsfragen und dem wirtschaftlichen Unternehmungsverlauf der deutschen Eisenbahnen die Aufmerksamkeit zuzuwenden. Und dann stellt sich bald heraus, daß hier eine Lücke von bedauerlicher Tiefe und Breite klafft, insofern nämlich, als herzlich wenig von den Männern, sofern man sie überhaupt kennt, bekannt ist, die die Eisenbahnunternehmungen zustande gebracht oder sie in späteren Jahren zu der Höhe ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ausgebaut haben. Das gilt nicht nur für die Angehörigen der freien Berufe, sondern auch, vielfach naturgemäß sogar in erhöhtem Maße, von den Staatsmännern und Beamten, die in Gesetzgebung und Verwaltung auf die Gestaltung des Eisenbahnwesens und den Ausbau des Eisenbahnnetzes Einfluß genommen haben. Und doch war hier auf vielen Gebieten völliges Neuland zu beackern. Die bis dahin kaum beschrittenen Wege der Beschaffung so großer Kapitalien, wie sie der Bau der Eisenbahnen verlangte und der Aufbau von privaten und öffentlichen Verwaltungen, die sich auf vielfach früher ungeahnte Räume ausdehnten, verlangten Überlegungen und Entscheidungen, die die Gestalter dieser Unternehmen durchaus gleichwertig in die Reihe derjenigen stellen, die das neue Problem von der technischen Seite angefaßt, begriffen und gelöst haben.

Wenn die zahlreichen Darstellungen über die Entstehung und Entwicklung der deutschen Eisenbahnen meistens an diesen Dingen vorbeigehen und nur selten bei solchen Gelegenheiten der Männer gedenken, die als die eigentlichen Gestalter tätig gewesen sind, so ist das sehr bedauerlich, hat aber seine Gründe darin, daß die Unterlagen für solche mehr geschichtliche Darstellungen nur selten gleichzeitig einen Einblick in die Gestaltung des Unternehmens in diesem Sinne geben. Wohl liest man Namen in den Geschäfts- und Verwaltungsberichten oder in den

Akten, und man erkennt auch in einzelnen Fällen daraus, wer in dieser oder jener Richtung eingegriffen, wer für dies oder jenes verantwortlich ist, aber fast nie erfährt man dabei von den Zusammenhängen der Gestaltung oder des Geschehens, noch viel weniger hört man von den Männern selbst und ihren Kämpfen um das Ziel, das anscheinend so von selbst erreicht wird. Vielfach erfährt man dabei nicht einmal die Namen, jedenfalls über den Lebens- und Werdegang dieser Männer ist kaum näheres zu ersehen. Mag es auch bei den Trägern der Staatsgewalt insofern manchmal etwas anders sein, wenn man einfach den Behördenleiter als den Mann hinstellt, der für die Tätigkeit seiner Behörden verantwortlich ist, der persönliche Anteil des einzelnen, vielfach das Interessanteste, verschwindet hierbei meist völlig, und wenn es auch im Rahmen des Verwaltungsgeschehens hierauf vielleicht nicht ankommen mag, so würde doch die Erörterung dieser Dinge gewiß manches Interessante zutage fördern.

Aus einer Untersuchung, die Wiedenfeld im Auftrage der Deutschen Akademie — deren Senator er ist — mit einer Anzahl von Orts- und Fachkennern über die deutschen Staats- und Wirtschaftsführer des 19. Jahrhunderts durchführt, hat sich als eine Vorfrucht die vorliegende Arbeit über die Eisenbahngestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben ergeben, die im Archiv für Eisenbahnwesen 1940, S. 733 ff., veröffentlicht worden und nunmehr als Sonderdruck bei Springer in Berlin erschienen ist. Das Ziel Wiedenfelds geht vornehmlich dahin, auch für die Gegenwart neben den Großen und Riesen des Wirtschaftslebens die noch immer viel zahlreicheren Werke mittleren und selbst kleinen Umfanges zu ihrem Recht kommen zu lassen, und zugleich die Bedeutung des staatlichen Wirkens herauszustellen. Es kommt Geheimrat Wiedenfeld also darauf an, zusammenzufassen, was die Männer des Staats und der Privatwirtschaft gewollt und erreicht haben, wie sie einander ergänzten oder befehdeten, welche Züge sie dem Eisenbahnwesen ihrer Länder aufgedrückt haben. So wird man auf einem in sich abgeschlossenen, aber besonders wichtigen Betätigungsfeld einen Einblick in das Wesen des nationalen Beamtentums und des Unternehmertums gewinnen, der gewiß viele neue Gesichtspunkte für die Beurteilung von Mann und Werk ergeben wird. Es ist klar, daß dies nicht ohne eingehendes Aktenstudium möglich sein wird, und daß dies nur durch die Zusammenarbeit vieler geschehen kann. So kann und will Wiedenfelds Arbeit nur eine Anregung, keine Erfüllung sein, zumal, wie er ausdrücklich hervorhebt, ihr keine Sonderstudien vorangegangen sind. Sie will demgemäß 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.

Auf die Einzelheiten der Darstellung, die in drei Hauptabschnitte: die Aufbauzeit und ihre privaten Gestalter, die staatlichen Gestalter der Aufbauzeit und die Zeit der Staatsbahnen gegliedert ist, und die auch der Helfer und der Unbekannten gedenkt sowie ihre Bedeutung behan-

delt, und die zum Abschluß Wiedenfelds Rede auf Friedrich List aus Anlaß der Leipziger Denkmalsenthüllung 1927 bringt, braucht an dieser Stelle nicht eingegangen zu werden. Mag sie auch hier und da Bekanntes bringen, so muß man doch für die Zusammenfassung sehr dankbar sein. Nicht nur, daß überhaupt das Andenken der Männer, denen auch die heutige Zeit noch so viel verdankt, auf diese Weise der Gefahr der Vergessenheit entrissen wird, allgemein wird auch die Bedeutung, die dem Organisatorischen im weitesten Sinne auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zukommt, wieder in das rechte Licht gerückt. Darüber hinaus wird besonders derjenige, der Sinn und Interesse für geschichtliches Werden im allgemeinen oder auf diesem Spezialgebiet hat und der weiß, wozu die Beschäftigung mit diesen Dingen nützlich ist, die Ausführungen Wiedenfelds gern lesen. Dankbar aber würde man mit dem Verfasser sein, wenn seine Anregungen auf fruchtbaren Boden fielen, und wenn diejenigen, die dazu berufen sind, sich dieses Arbeitsgebietes mehr als bisher annehmen möchten. *Dr. Overmann.*

Roß, Dr. Friedrich. Steigende Verkehrsleistungen Ostpreußens. Die Entwicklung des ostpreußischen Verkehrswesens seit der Machtübernahme. Heft 2 der Schriftenreihe des Ostpreußeninstituts der Albertus-Universität. Herausgegeben im Selbstverlag des Instituts für Osteuropäische Wirtschaft. Königsberg (Pr.). 130 Seiten; 14 graphische Darstellungen. Preis 3,50 RM.

Vor Kriegsausbruch im Sommer 1939 ist mit dem vorliegenden Werk eine Arbeit erschienen, die eine eingehende Schilderung der Verkehrsentwicklung in Ostpreußen nach dem Umbruch zum Ziele hatte. Kurz vor der Rückgliederung des Memelgebietes abgeschlossen, besitzt die Schrift heute schon verkehrsgeschichtlichen Wert: klar abgegrenzt endet sie mit der Zeitperiode der in sich abgeschlossenen, ihre eigenen Verkehrsprobleme enthaltenden „Insel Ostpreußen", die im März 1939 ihre Erweiterung nach Nordosten und dann im Herbst ihren Wiederanschluß nach Westen an den großen Körper des Reiches fand.

Aber nicht nur vom geschichtlich-rückschauenden Gesichtspunkt darf das kleine Buch betrachtet werden; es spiegelt vielmehr in jedem seiner Teile, die der allgemeinen Entwicklung des Verkehrsnetzes und der Verkehrsmengen der Provinz wie den Verkehrsträgern Eisenbahn, See- und Binnenschiffahrt, Kraftwagen und Flugzeug gewidmet sind, die lebhafte Bewegung wider, die der gesamten Wirtschaft durch den planmäßigen, zielstrebigen Neuaufbau Ostpreußens unter nationalsozialistischer Führung zuteil geworden ist. Schon einleitend stellt der Verfasser fest, daß der Gesamtverkehr im Inneren und über die Grenzen Ostpreußens 1938 auf 17 Mio t angewachsen sei, nachdem er vor dem Weltkrieg 13 Mio t, 1927 12 Mio t betragen hatte. Eindeutiger sprechen noch die neuen Zahlen, von denen nachfolgend einige kennzeichnende aus dem Zahlenmaterial des Buches zusammengestellt sind.

	1932	1937	1938
Güterverkehr in 1000 t			
Reichsbahn			
Innerostpreußisch	2 601	5 221	5 889
Aus dem Reich	2 106	3 300	3 546
Nach dem Reich	228	568	573
Von und nach dem Ausland	215	231	177
Insgesamt	5 150	9 320	10 185
Binnenschiffahrt			
Innerostpreußisch	600	965	.
Von außerhalb Ostpreußens	180	310	.
Nach außerhalb Ostpreußens	20	60	.
Insgesamt	800	1 335	1 700
Seeschiffahrt			
Eingang	1 120	3 080	.
Ausgang	660	910	.
Insgesamt	1 780	3 990	4 400
Davon Auslandsverkehr	780	1 600	.
Gesamtgüterverkehr der drei Verkehrsträger	7 730	14 635	16 285
Personenverkehr in Reisenden			
Reichsbahn			
Von Ostpreußen nach dem Reich	208 000	465 000	580 000
	1933		
Seedienst Ostpreußen	71 000	164 000	147 000
	1932		
Kraftfahrzeugbestand jeweils am 1. 7.	36 249	77 175	87 224
Luftverkehr			
Fluggäste Ankunft	2 683	5 644	5 864
Ausgang	2 804	5 742	6 129
Durchgang	—	1 810	1 990
Insgesamt	5 487	13 196	13 983
Fracht in kg Ankunft	68 930	93 804	119 903
Ausgang	63 227	74 815	99 605
Durchgang	—	33 482	31 761
Insgesamt	132 157	201 101	251 269

Für 1938 ergibt sich also mehr als eine Verdoppelung der Mengen von 1932, wobei sich dieser außerordentliche Anstieg sowohl bei den innerhalb Ostpreußens beförderten Mengen als auch für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich zeigt. Man erkennt also, daß die Belebung der ostpreußischen Wirtschaft im gleichen Maße befruchtend auf die Beziehungen zum übrigen Reich gewirkt hat und daß

sogar die Hereinnahme von Gütern aus dem Reich 14 % der insgesamt ausgetauschten Gütermengen beträgt gegen etwa 10 % vor dem inneren Neuaufbau der Provinz. Schon die wenigen Zahlen zeigen, daß eine nähere Befassung mit dem kleinen Werk, das die vielfältigen Wandlungen in der Verkehrsstruktur Ostpreußens im einzelnen darlegt, außerordentlich empfehlenswert ist. Wer sich damit beschäftigt, wird angeregt werden, Näheres über die tieferen Gründe einer so starken, über den Reichsdurchschnitt merkbar hinausgehenden Mehrleistung des Verkehrswesens zu erfahren: er greife dann zu dem Buche „Das neue Ostpreußen", 1938 als Heft 1 der Schriften des Ostpreußeninstituts der Albertus-Universität herausgegeben; dort findet er in einem lebhaften und reichhaltigen Rechenschaftsbericht über den Aufbau der Provinz zu festgegründeter Erkenntnis, was in Ostpreußen seit 1933 zur wirtschaftlichen und damit sowohl völkischen wie wehrmäßigen Sicherung des auch heute noch östlichsten Bollwerks des Reiches geschehen ist. Leicht ist dann zu erkennen, daß diese Entwicklung ohne Schaden für das Bollwerk selbst wie für das Reich nie wieder rückläufig werden kann und darf. Das Problem Ostpreußen ist nicht, wie mancher Bequem-Denkende so gern glauben möchte, durch die wiedergewonnene unmittelbare rückwärtige Tuchfühlung mit dem Reich einfach gelöst! Nein, die seit 1933 verfolgten Ziele des inneren Aufbaues sind nun erst recht weiter gesteckt, was Ostpreußens verdienter Gauleiter Erich Koch vor kurzem in Nr. 22/1940 des „Vierjahresplans" unter der Devise „Ostpreußen als Reichsaufgabe" besonders unterstrichen hat. Daran mitzuwirken ist jeder Deutsche berufen! Insbesondere den Verkehrsfachleuten, die über ostpreußische Belange mitsprechen oder entscheiden, seien das besprochene Werk wie auch die beiden genannten Schriften aufs wärmste empfohlen. *Dr. Ing. Baumann.*

Gülde—Schmidt-Rost. Die Kraftfahrzeugpflichtversicherung. Gesetz 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. Carl Heymanns Verlag, Berlin W 8, Mauerstr. 44. 190 Seiten. Preis 6 RM.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1940 wurde erstmalig im Reich eine allgemeine Versicherungspflicht für Halter von Kraftfahrzeugen und Anhängern eingeführt. Dabei wurden die Grundsätze, die für die Versicherungspflicht bei Sonderarten der Kraftfahrzeughaltung bereits bestanden (beim gewerblichen Personen- und Güterverkehr) nur teilweise übernommen. In den wesentlichen Einzelheiten ist die nun eingeführte allgemeine gesetzliche Versicherungspflicht für Halter von Kraftfahrzeugen und Anhängern ohne Vorgang im deutschen Recht. Deshalb und wegen der großen Bedeutung des Kraftfahrzeugs im Leben des Volkes darf ein Erläuterungsbuch des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes mit lebhaftem Interesse weiter Kreise rechnen.

Dem Erläuterungsbuch der beiden Sachbearbeiter des Reichsjustizministeriums, Thees und Hagemann (Erich Schmidt Verlag, Berlin) folgt nun das ebenfalls recht gediegene Werk von Gülde und Schmidt-Rost. Dieses Erläuterungsbuch geht über das Thema noch hinaus, indem es auch Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes erläutert, die in keiner Beziehung zur Einführung der Versicherungspflicht stehen.

Gülde und Schmidt-Rost übertragen ohne weiteres die im Kraftfahrzeuggesetz getroffene Bestimmung des Begriffs Kraftfahrzeug auf das Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz. Dazu hätte es m. E. wohl einer kurzen Begründung bedurft; denn das Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetz führt sein eigenes Leben auf einer dem Kraftfahrzeuggesetz nicht unter-, sondern gleichgeordneten Ebene, und es wäre daher wohl denkbar, daß der Begriff des Kraftfahrzeugs in dem einen Gesetz anders ist als in dem anderen. Auch mag die Ansicht wohl zu vertreten sein, der im Vorspruch des Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsgesetzes ausgesprochene Gesetzeszweck erfordere eine über die Begriffsbestimmung des Kraftfahrzeuggesetzes hinausgehende Auslegung des Begriffs Kraftfahrzeug. Gleichwohl wird man im Ergebnis Gülde und Schmidt-Rost zustimmen müssen: hätte der Gesetzgeber den Begriff Kraftfahrzeug anders als in § 1 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes bestimmen wollen, so würde er das zum Ausdruck gebracht haben (gleicher Ansicht übrigens auch Thees-Hagemann).

Gülde und Schmidt-Rost nehmen an (S. 7 Anm. 8), daß durch die Pflichtversicherung nur die sogenannten unmittelbaren Schäden gedeckt zu werden brauchen, daß dagegen die sogenannten mittelbaren Schäden vom Gesetz nicht erfaßt werden. Es ist zweifelhaft, ob diese Auslegung dem im Vorspruch des Gesetzes zum Ausdruck gebrachten Gesetzeszweck gerecht wird. Die Rechtsprechung neigt neuerdings dazu, auch sogenannte mittelbare Schäden (z. B. Gesundheitsbeschädigung eines Vaters infolge Aufregung über den Unfalltod seines Kindes) unter den Ersatzanspruch fallen zu lassen (vgl. OLG. Köln, JW. 1931, 1502; RG., VAE. 1938 Nr. 199).

Zur neuen Fassung des § 7 Abs. 3 KFG. ist den Verfassern darin zuzustimmen, daß der Begriff Betrieb in Abs. 3 weiter als in Abs. 1 auszulegen ist.

Auf S. 32 hätte in Anm. 6 darauf hingewiesen werden können, daß mangelndes Gehör des Kraftfahrers u. U. durch die Gewöhnung ausgeglichen werden kann (vgl. Abs. 1 der DA. zu § 12 StVZO.).

Nicht vorbehaltlos zu teilen ist m. E. die Ansicht der Verfasser (S. 42 Anm. 11), Kraftfahrzeuge, die nur der Benutzung durch fest abgegrenzte Menschengruppen (Hotelgäste) dienen, dienten nicht dem öffentlichen Verkehr i. S. des § 8 Abs. 2 KFG. Diese Ansicht dürfte zwar richtig sein, wenn Hotelgäste mit dem Hotelomnibus vom Bahnhof abgeholt werden, nicht aber, wenn das Hotel mit dem Hotelomnibus eine Überlandfahrt für seine Hotelgäste veranstaltet (vgl. auch Müller, Straßenverkehrsrecht, 13. Aufl., S. 1178 f., 363).

Gülde und Schmidt-Rost vertreten die Ansicht, § 22 Abs. 2 KFG. sei bereits durch § 330 c StGB. überholt gewesen. Das ist irrig, vgl. Müller a. a. O. S. 552 f. mit überzeugender Begründung.

Besonders lesenswert sind auch die Erläuterungen zu den Änderungen des Versicherungsvertragsgesetzes. Namentlich § 158 c, der die Aufrechterhaltung der Verpflichtung des von der Leistung befreiten Versicherers gegenüber dem Dritten bringt, ist mit Geschick und Verständnis erläutert.

Verdienstlich ist der Abdruck des jetzigen Wortlautes des KFG. (S. 149 ff.). Leider ist dabei ein Fehler unterlaufen: In § 7 Abs. 2 ist anstatt Verrichtungen fälschlicherweise Vorrichtungen gedruckt. Die Frage, ob es Verrichtungen oder Vorrichtungen heißen muß, ist von Müller an Hand der Entstehungsgeschichte dahin geklärt worden, daß es Verrichtungen heißen muß. Darüber sollte nun kein Zweifel mehr bestehen, nachdem es in dem vom RVerkM. im RVerkBl. B 1940 Nr. 19 neu veröffentlichten Gesetzeswortlaut wiederum Verrichtungen heißt.

Besonders dankenswert ist der Abdruck der neuen Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrversicherung (S. 166 ff.).

Die gründliche und zuverlässige Arbeit stellt eine wertvolle Bereicherung des verkehrsrechtlichen Schrifttums dar. *Dr. Booss.*

Krieger-Hefermehl. Behandlung des feindlichen Vermögens. 293 Seiten. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. Preis 10 RM.

Der moderne Krieg ist nicht nur militärischer Kampf, sondern auch Wirtschaftskrieg. Er erfaßt nicht nur die bewaffneten Streitkräfte, sondern auch den unbewaffneten Teil der Bevölkerung der kriegführenden Länder. Schon im Weltkrieg hatten sich die gegen Deutschland verbündeten Mächte über den völkerrechtlichen Grundsatz hinweggesetzt, daß die Kriegführung nur gegen die Wehrmacht, nicht gegen die Zivilbevölkerung des feindlichen Staates gerichtet und das Privateigentum unverletzlich sein sollte. Über das Verbot des Handels mit Feinden und die Stellung deutscher Niederlassungen unter staatliche Aufsicht hinaus waren sie zu Beschlagnahmen und Liquidierungen deutscher Vermögen geschritten. Deutschland war zu Vergeltungsmaßnahmen genötigt.

Auch in diesem Kriege haben die Feindstaaten alsbald wieder ähnliche Maßnahmen gegen das in ihrem Machtbereich befindliche Vermögen deutscher Staatsangehöriger ergriffen und dadurch das Deutsche Reich zu entsprechenden Gegenmaßnahmen gezwungen. Die deutsche Regelung geht jedoch nicht so weit wie die der Feindstaaten. Ihr Ziel ist nicht die Einziehung und Verwertung, sondern die Sicherstellung und Erhaltung des feindlichen Vermögens. Demgemäß beschränken sich die von deutscher Seite erlassenen Vorschriften im wesentlichen auf das Verbot von Zahlungen an Feinde, die Anmeldung feindlichen Vermögens, die Beschränkung von Verfügungen über feindliches Vermögen und die Verwaltung von Unternehmen, die unter maßgebendem feindlichem Einfluß stehen.

Das vorliegende Buch ist ein handlicher Kommentar zu der Verordnung über die Behandlung des feindlichen Vermögens vom 15. Januar 1940, der Verordnung über die Abwesenheitspflegschaft vom 11. Oktober

1939 und den Durchführungsverordnungen, und enthält außerdem den Wortlaut der Prisenordnung und der Prisengerichtsordnung vom 28. August 1939 sowie der sonstigen ergänzenden Gesetze, Verordnungen, Erlasse und Entscheidungen. Es ist herausgegeben in der für die Materie bei ihrer ständigen Weiterentwicklung besonders geeigneten Loseblattform. Zwei Ergänzungslieferungen sind bereits erschienen. In der ersten nach dem Stande von Anfang Juli 1940 sind insbesondere die Bestimmungen über die Behandlung des feindlichen Vermögens in den besetzten Gebieten Hollands, Belgiens und Luxemburgs sowie über die Behandlung des norwegischen, niederländischen, belgischen und luxemburgischen Vermögens im Großdeutschen Reich enthalten. Die zweite (Stand 1. Oktober 1940) bringt u. a. die Bestimmungen über die Behandlung feindlichen Vermögens im Generalgouvernement und in den besetzten Gebieten Norwegens, Belgiens und Frankreichs und unter den ergänzenden Bestimmungen den Wortlaut des deutsch-französischen Waffenstillstandsvertrages.

Es kommt dem Kommentar zugute, daß seine Verfasser als Sachbearbeiter des Reichsjustizministeriums über die mit den Verordnungen verfolgten gesetzgeberischen Absichten bestens unterrichtet sind. Wohin diese gehen, ist in den jedem der einzelnen Hauptteile vorausgeschickten Einführungen und Vorbemerkungen in großen Zügen dargelegt. Über alle Einzelfragen geben die Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen erschöpfende Auskunft. Ein ausführliches Sachverzeichnis erleichtert die Auffindung des gesuchten Gegenstandes.

Das Buch wird von allen mit der Behandlung des feindlichen Vermögens befaßten Stellen als nützliches Hilfsmittel begrüßt werden.

Schlütter.

Ebhardt, Bodo. Der Seedienst Ostpreußen im Zeitgeschehen. Volk und Reich Verlag, Berlin. 1940. 155 Seiten. Preis 5 RM.

Das Buch, dessen Verfasser der langjährige Beauftragte des Reichsverkehrsministers für den Seedienst Ostpreußen ist, gibt eine ausführliche Darstellung vom Werden und Wirken des Seedienstes Ostpreußen, der sich aus kleinen Anfängen eines Notverkehrs Swinemünde—Pillau und Swinemünde—Danzig zum regelmäßigen Fahrgastseeverkehr mit Ostpreußen und mit Danzig entwickelt und während des Bestehens des polnischen Korridors neben dem Eisenbahnwege des privilegierten Durchgangsverkehrs Ostpreußen und Danzig mit dem übrigen Deutschland verkehrstechnisch verbunden hat.

Nachdem Danzig zum Reich zurückgekehrt, der polnische Korridor beseitigt ist und damit Ostpreußens Insellage ihr Ende gefunden hat, sind zwar die Verkehrsprobleme, die sich aus dem Bestehen des polnischen Korridors ergaben, zur Ruhe gekommen. Aber es sind an diese Probleme so viel Arbeit und Mühe und so große Mittel gewendet worden, daß sie nicht in Vergessenheit geraten sollten. Deshalb ist das Erscheinen des Buches „Der Seedienst Ostpreußen im Zeitgeschehen" zu begrüßen. Es weckt in jedem, der an den Aufgaben des Seedienstes

irgendeinen tätigen Anteil gehabt hat, eine Fülle von Erinnerungen. Für den unbeteiligten Leser geht es vielleicht ein wenig zu weit auf Einzelheiten ein. Aber auch für den Unbeteiligten ist es ein lesenswertes Buch, zumal es erkennen läßt, daß auch nach dem Wegfall des polnischen Korridors der Fahrgastschiffahrt an der deutschen Ostseeküste dankbare Aufgaben harren, daß der Seedienst Ostpreußen nicht der Vergangenheit angehört, sondern auch weiterhin berufen ist, an der Stärkung der deutschen Ostgebiete mitzuarbeiten. *Büttner.*

Bruns, Viktor. Der britische Wirtschaftskrieg und das geltende Seekriegsrecht. Heft 26 der Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht. Herausgegeben vom Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht in Berlin. Verlag Karl Heymann, Berlin 1940.

Diese Schrift gibt einen ausgezeichneten Überblick über die Probleme des Völkerrechts, die jetzt der Krieg mit sich gebracht hat. Insbesondere wird die Frage der Neutralität im Zusammenhang mit den englischen Übergriffen der Navicert-Organisation behandelt — die Frage, inwieweit ein neutraler Staat sich in Verhandlungen mit den Kriegführenden auf Bindungen seiner Wirtschaftspolitik einlassen darf, ohne seine Neutralität zu verletzen.

Wer nicht selbst Kenner des Völkerrechts ist — und das sind die wenigsten, auch unter den Juristen —, der kann aus dieser Schrift viel lernen. Es handelt sich um Fragen, die überaus aktuell sind und deren Kenntnis zugleich das Verständnis für das Geschehen unserer Zeit außerordentlich fördert. *Kittel.*

„Handbuch für Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter“. Band 1: Der Kessel und seine Ausrüstung. Herausgegeben und bearbeitet von Fachmännern der Deutschen Reichsbahn. 1940. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstr. 140/142. 256 Seiten. 154 Abbildungen. Preis 4 RM.

Das Handbuch will, wie es in der Einleitung heißt, ein Lehrbuch sein. Es wendet sich in erster Linie an den werdenden, aber auch den bereits im Dienst stehenden Lokomotivführer. Hier liegt der erste, von insgesamt vier Bänden vor, der sich besonders mit dem Kessel und seiner Ausrüstung befaßt. Der Inhalt geht aber über diesen Titel wesentlich hinaus. Nach einem Abschnitt über Aufbau und Organisation der Reichsbahn wird ein Überblick über die allgemeine Stoffkunde gegeben, über die Betriebsstoffe, sodann die Wärmewirtschaft, das Wesen der Normung und ihre Auswirkung auf die Lokomotiven. Es folgen Grundsätze aus der Schweißtechnik. Diese Abschnitte beanspruchen etwa die Hälfte des Buches. Die zweite Hälfte befaßt sich mit dem Dampfkessel und seiner Ausrüstung. Jedem Abschnitt sind Fragen angefügt zur Selbstprüfung, wieweit der Stoff aufgenommen worden ist.

Eine außerordentliche Fülle des Wissenswerten wird hier dem Lernenden zu vermitteln versucht. Die Bearbeitung der einzelnen Sondergebiete, offenbar durch Spezialisten auf dem betreffenden Gebiet, hat zu einer erschöpfenden Darstellung geführt, aus der die Antwort auf viele Fragen zu entnehmen ist. Das gedruckte Wort wird durch zahlreiche gute anschauliche Bilder und Zeichnungen ergänzt.

In drei weiteren Bänden, die noch erscheinen sollen, werden die eigentliche Lokomotive, die maschinellen Bahnanlagen und schließlich noch die Vorschriften behandelt.

Wenn auch die behandelten Gebiete sehr umfangreich sind, wäre trotzdem bei weiteren Auflagen eine noch stärkere Zusammenfassung des Stoffes erwünscht. Die Behandlung geht häufig über das, was an Wissen von Lokomotivführern verlangt werden muß, hinaus. Ebenso erwünscht wäre eine Zusammenfassung des hier behandelten Stoffes mit bereits weit verbreiteten und anerkannten Büchern, die den gleichen Zweck verfolgen. *Witte.*

Vorspannung im Eisenbetonbau. Grundlagen, Ziel, Zweck und Anwendung. Beiträge von Professor Dr.-Ing. L. Pistor, Dipl.-Ing. R. Oppermann, Dr.-Ing. W. Passer, Oberbaurat Dr.-Ing. ehr. Dr. F. v. Emperger. Mit einem Geleitwort von Prof. Dr.-Ing. A. Kleinlogel. Verlag W. Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 80 S. 68 Textabbildungen. Preis 3,80 RM.

Bei Eisenbetonbauten können Risse im gezogenen Teil der Querschnitte schon unter den zulässigen Belastungen der Tragteile eintreten. Solange als Bewehrung nur der übliche Handelsbaustahl mit verhältnismäßig niedrigen zulässigen Spannungen verwendet wurde, hatten diese Risse i. a. keine große Bedeutung. Seitdem aber die Bestrebungen nach Stahlersparnis die Verwendung hochwertiger Stähle auch bei Eisenbetonbauten gebieterisch forderten, trat das Problem der Verhütung von Rissen in Verbundkonstruktionen stark in den Vordergrund, weil seine Lösung die Voraussetzung für die Ausnützung der höheren zulässigen Spannungen der hochwertigen Stähle war. Da die Erhöhung der Dehnungsfähigkeit des Betons keinen nennenswerten Erfolg versprach, setzten schon frühzeitig Bestrebungen ein, den Beton durch Einleitung von Druckspannungen in den gezogenen Zonen zu entlasten. Solange man aber keine sehr hochwertigen Stähle zur Verfügung hatte, durch deren Vorspannung man nennenswerte Druckkräfte in die Tragteile einleiten konnte, solange die Ausführung am Bauwerk praktisch auf große Schwierigkeiten stieß und solange das Ausmaß des Kriechens und Schwindens des Betons, das die Erhaltung der eingeleiteten Druckkräfte auf die Dauer gefährdete, nicht ausreichend erforscht war, blieben auch diese Bestrebungen im ganzen erfolglos.

Zahlreiche theoretische und praktische Untersuchungen und Forschungsarbeiten der letzten Jahre haben diese Fragen weitgehend geklärt, so daß vorgespannte Eisenbetonkonstruktionen heute schon große

Bedeutung erlangt haben, die zweifellos noch zunehmen wird. Da die Ergebnisse dieser Untersuchungen in vielen Abhandlungen und Zeitschriften zerstreut sind, die ein ausführliches Verzeichnis am Schlusse des vorliegenden Werkes aufzählt, ist es sehr zu begrüßen, daß die Zusammenfassung einiger wichtiger Veröffentlichungen eine rasche Einführung in das Gebiet der Vorspannung im Eisenbetonbau besonders auch hinsichtlich der praktischen Ausführung ermöglicht.

Der einleitende Aufsatz von Prof. Dr.-Ing. Pistor, München, bietet einen ausgezeichneten leicht verständlichen Überblick über die bei der Anwendung von Vorspannungen auftretenden Probleme und die bisher in der Praxis hauptsächlich verwendeten Bauweisen. Er behandelt eingehend die beiden Wege, auf denen Druckkräfte in die Tragteile eingeleitet werden können: einmal durch Wahl von statischen Systemen, bei denen durch einen bestimmten überwiegenden Belastungszustand (meist Eigengewicht) größere Druckspannungen hervorgerufen werden (Gewölbe) oder bei denen der Querschnitt in Druckglieder (Beton) und Zugglieder (Stahl) unter Herausnahme der letzteren aus dem Verbundquerschnitt aufgelöst wird, bei denen also eine Verbundbauweise im üblichen Sinne nicht mehr vorliegt (Vorschläge von Dischinger und Finsterwalder) und das andere Mal durch Anspannung der innerhalb des Verbundquerschnitts liegenden Bewehrung, die nach dem Erhärten des Betons ihre Federungskraft auf diesen in Form von Druckspannungen überträgt (Vorschläge von Freyssinet, Wayss und Freytag A.G., Hoyer und Emperger).

Der zweite Aufsatz von Dipl.-Ing. Oppermann, Frankfurt (Main), berichtet eingehend über Versuche mit Spannbetonträgern nach System Freyssinet, die die Neue Baugesellschaft Wayss und Freytag A.G. in Frankfurt (Main) in den Jahren 1935/1938 auf eigenem Werkplatz und im Materialprüfungsamt Dresden durchführte. Sie lieferten sichere Berechnungsgrundlagen für Spannbetonträger in Großausführungen und wertvolle Ergebnisse und Erkenntnisse darüber, inwieweit die Konstruktions- und Berechnungsannahmen über die Wirksamkeit der Vorspannungen mit dem tatsächlichen Verhalten der Spannbetonträger übereinstimmen.

Der dritte Aufsatz von Dr.-Ing. Passer beschreibt eine Reichsautobahnbrücke mit „unterspannten Balken" nach Bauart Finsterwalder, wobei auch Einzelheiten über die statische Berechnung, Ausführung und Ausrüstung ausführlich wiedergegeben werden. Diesem Beispiel einer praktischen Ausführung wird insbesondere der im Berufsleben stehende Ingenieur großes Interesse entgegenbringen.

Den Abschluß bildet eine kurze Abhandlung von Oberbaurat Dr.-Ing. Emperger, Wien, über Ziel und Zweck der Vorspannung. Der Verfasser behandelt nur solche Ausführungen der Verbundbauweise, bei denen die Vorspannung mit einem Beton von gewöhnlicher Güte und mit einem Stahl von handelsüblicher Festigkeit mit einfachen Spannvorrichtungen angewendet werden kann. Nach seinem sicher noch ausbaufähigen Vorschlag werden im Tragteil nicht vorgespannte normale Stahleinlagen (Hauptbewehrung) in Verbindung mit vorgespannten Stahlzulagen höherer Festigkeit (Zulagebewehrung) verwendet. Es soll da-

mit nicht jede Zugspannung vom Beton ferngehalten, sondern nur der Zustand beibehalten werden, der sich bei den früheren niedrigen zulässigen Stahlspannungen bisher als unschädlich erwiesen hat. Hinsichtlich Einzelheiten muß auf seine Arbeit „Stahlbeton mit vorgespannten Zulagen aus höherwertigem Stahl", Verlag W. Ernst & Sohn, Berlin 1939 verwiesen werden (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1940, Heft 1).

Jedem Eisenbetoningenieur, der sich rasch über Grundlagen, Ziel, Zweck und Anwendung der Vorspannung im Eisenbetonbau unterrichten will, kann die vorliegende Zusammenstellung von Aufsätzen nur empfohlen werden. *Ernst.*

Albrecht, Rudolf, Regierungsbaumeister, Baurat an der Staatsbauschule München. Lichtbogenschweißung. Herstellung, Konstruktion und Berechnung von Schweißverbindungen. Berlin 1940. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. Mit 67 Textabbildungen. Preis 3,20 RM.

In der kleinen Abhandlung wird versucht, auf 60 Seiten einen Überblick über die Lichtbogenschweißung zu geben. Der I. Abschnitt behandelt auf 1½ Seiten die Schweiß- und Arbeitsverfahren, der II. auf 3 Seiten die Grund- und Zusatzwerkstoffe (Schweißbarkeit und Schweißempfindlichkeit), auf 7 Seiten die Technik des Lichtbogenschweißens, auf 7½ Seiten die Schweißspannungen, auf 2 Seiten die Arten der Schweißnähte und auf 6 Seiten die Schweißnahtprüfung. Der III. Abschnitt „Schweißgeräte und Schweißerausrüstung" umfaßt knapp 2 Seiten, der IV. Abschnitt „bauliche Gestaltung" 7 Seiten, der V. Abschnitt „Berechnung für Hoch- und Brückenbauten" 22 Seiten und der VII. Abschnitt „Merksätze für die Auftragschweißung" 2 Seiten.

Angesichts der raschen Entwicklung des Schweißens, der damit verbundenen dauernden Änderungen der Vorschriften und angesichts der Mitteilung der Versuchsergebnisse und Erfahrungen in vielen weit zerstreuten Aufsätzen sind derartige Überblicke sehr zu begrüßen. Es ist auch verständlich, wenn ein solcher Überblick, der für den Ingenieurnachwuchs und den praktisch tätigen Ingenieur gedacht ist, kurz gefaßt wird und wenn dabei teilweise mit Stichworten und im Telegrammstil gearbeitet wird. Die vorstehende Inhaltsangabe zeigt, daß der Verfasser in dieser Hinsicht eine beachtliche Leistung vollbracht hat. Diese Art der Darstellung hat aber naturgemäß auch ihre Nachteile, da sie an manchen Stellen Vorkenntnisse erfordert, die zum mindesten der Ingenieurnachwuchs kaum allgemein besitzt, so daß dadurch die Allgemeinverständlichkeit leidet. Bei Angabe von Verfügungen und Erlassen fehlt teilweise die Bezeichnung der Behörde, so daß sich der Leser den Wortlaut der Erlasse kaum verschaffen kann. Auf Seite 4 ist auch eine „Entschließung des Staatsministeriums des Innern" (wohl bayerischen?) erwähnt, an deren Stelle wohl besser der für das ganze Reich geltende entsprechende Erlaß genannt worden wäre. Vielleicht könnte bei einer Neubearbeitung durch Weglassen verschiedener, wenig besagender Abbildungen (z. B. Abb. 9,

17, 19, 23a und b, 30, 31a und b und 33) mehr Raum für den Text gewonnen werden, der dadurch allgemeinverständlicher würde. Bei der neuen Auflage sollten ferner einige andere kleine Mängel und Schönheitsfehler beseitigt werden. Auf Seite 3 ist z. B. erwähnt, daß es, insbesondere bei auf der Baustelle herzustellenden Stößen, zweckmäßig sei, teilweise Nietung oder Verschraubung beizubehalten. Hier wäre, unter Hinweis auf Abb. 21 und 32a bis c, zu betonen, daß bei einem Stoß eines vollwandigen Blechträgers bei dem heutigen Stand der Schweißtechnik Nietung und Schweißung möglichst nicht gleichzeitig verwendet werden sollten. Beispielsweise sind beim Schweißen des Stegblechstoßes und Nietung oder Verschraubung der Gurtungen schon Fehlschläge aufgetreten. Auf Seite 4 sind die Angaben über Grundwerkstoffe durch neue Vorschriften des Jahres 1940 teilweise überholt. Auf Seite 5 ist gesagt, daß die Schweißbarkeit eines Stahles um so besser sei, je geringer der Gehalt an Legierungsbestandteilen sei, wobei in Klammern u. a. ein C-Gehalt von 0,3 % angegeben ist. Diese Zahl wäre, selbst wenn sie die obere Grenze der Schweißbarkeit bezeichnen sollte, erheblich zu hoch, da nach den neuesten Vorschriften diese Grenze bei 0,18 % liegt (s. auch Fußnote zu Abb. 13). Die auf derselben Seite unter a genannten Eigenschaften der blanken Elektroden sind wohl erwünscht, leider aber oft nicht vorhanden. Auf Seite 7 ist eine Elektrodenbezeichnung E 37 h genannt, wobei h die Verwendbarkeit für hochbeanspruchte Verbindungen bedeutet. Diese Bezeichnung h ist neuerdings geändert in Z (zäh), wie auch in Tafel 1 auf Seite 6 angegeben ist. Der Satz auf Seite 8 „Überkopfschweißungen sind grundsätzlich zu vermeiden", wäre wohl besser zu ändern in „sind nur von besonders gut ausgebildeten Schweißern herzustellen", da sie auf der Baustelle kaum ganz zu vermeiden sind. Auf Seite 21 sollte bei den einzelnen Arten der Schweißnähte, die nur ganz allgemein behandelt sind, auch auf die Anordnung der einzelnen Lagen bei dickeren Nähten eingegangen werden. Auf Seiten 23 bis 26 wäre neben den Prüfverfahren mit Sondergeräten näher auf die Oberflächenuntersuchung, die heute ziemliche Bedeutung besitzt, einzugehen. Zu der Berechnung eines Fachwerkknotens eines Dachbinders auf Seite 48 wäre zu bemerken, daß St 00.12 für geschweißte Konstruktionen auch im Hochbau nicht verwendet werden darf. Zu der Zusammenstellung der Vorschriften im Anhang ist zu erwähnen, daß Din 4100 für Brückenbauten überhaupt nicht mehr gilt, da nicht nur für geschweißte Eisenbahnbrücken, sondern auch für Straßenbrücken besondere Vorschriften, für die letzteren die unter Ziffer 4 genannte Vorschrift Din 4101, gelten. Der Schrifttumsnachweis im Anhang bedarf einer erheblichen Ergänzung.

Unter den genannten Vorbehalten gibt die Abhandlung einen brauchbaren Überblick, insbesondere für den mit der Materie etwas vertrauten Ingenieur der Praxis, während sie für den Nachwuchs und den Lernenden infolge der sehr gedrängten Darstellung, wie schon erwähnt, stellenweise etwas zu viel an Vorkenntnissen auf dem Gebiet des Schweißens voraussetzt. *Ernst.*

Macchia, Dr., Osvaldo, Professor. Der Phosphatrostschutz. Verlag Chemie, Berlin W 35, Corneliusstr. 3. 250 Seiten, 85 Abbildungen, 48 Zahlentafeln. Preis 16 RM.

Von der italienischen Ausgabe der besten im Weltschrifttum zur Zeit vorhandenen wissenschaftlichen Veröffentlichung über Phosphatrostschutz des bekannten italienischen Fachmannes Prof. O. Macchia ist jetzt auf Veranlassung der „Gesellschaft für Korrosionsforschung und Werkstoffschutz im Verein Deutscher Chemiker" eine deutsche Ausgabe herausgegeben.

In neun Kapiteln dieser Neuausgabe behandelt der ausgezeichnete Sachkenner das gesamte Gebiet des Phosphateisenrostschutzes wissenschaftlich gründlich und rein sachlich in folgender Stoffeinteilung: Geschichte des Phosphatrostschutzes, Eigenschaften und Verwendung der Phosphatüberzüge, Phosphatierungsmittel, Ursachen, die die Schutzwirkung der Phosphatüberzüge beeinflussen, Untersuchung der Phosphatierungsmittel, die Technik des Phosphatierens, die fehlerhaften Phosphatüberzüge, ihre Ursachen und Abhilfe, Untersuchung der Phosphatüberzüge und die Kosten der Phosphatierung.

Der besondere Wert dieser Arbeit liegt nicht nur in der erschöpfenden Behandlung des Gesamtgebietes dieses Eisenrostschutzverfahrens, sondern auch in der Klärung der vielfach durch Patente geschützten Phosphatierungsverfahren und der bisher auf diesem Rostschutzgebiet meist geheimgehaltenen Erfahrungen.

Für diese deutsche Ausgabe werden dem Verfasser auch alle deutschen einschlägigen Fachleute dankbar sein, da ihnen die in dem Schriftwerk gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse bei der wirtschaftlichen Werkstofferhaltung der Eisenmetalle Nutzen bringen werden.

Luther.

Nachtrag zum Stationsverzeichnis der Eisenbahnen Europas (früher Dr. Kochs Stationsverzeichnis). 52. Auflage, herausgegeben von der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin W 9, 1940. Verlag von Barthold & Co., Berlin-Wilmersdorf. 107 Seiten. Preis 2,50 RM.

Das im Juli 1939 erschienene Hauptwerk ist im Archiv für Eisenbahnwesen 1939, Seite 1337, besprochen worden. Es enthielt bereits die durch die politische Neuordnung im Gebiet der Ostmark, des Memellandes, des Sudetengaues und des Protektorats Böhmen und Mähren notwendig gewordenen Änderungen. Die durch die Neuordnung des Abschnittes Polen eingetretenen Änderungen sind in dem vorliegenden Nachtrag durchgeführt. Er enthält somit insbesondere neue Abschnitte für die Reichsbahndirektionen Danzig und Posen und das Generalgouvernement sowie die Ergänzungen zu den Abschnitten der Reichbahndirektionen Königsberg (Pr.) und Oppeln.

Außerdem wurden in den Nachtrag die seit der letzten Neuausgabe eingetretenen sonstigen wichtigeren Änderungen — neu eröffnete Bahnhöfe, Umbenennungen von Bahnhöfen und Änderung ihrer Abfertigungs-

befugnisse — aufgenommen. Die Änderungen der Bahnhofsnamen und der Abfertigungsbefugnisse sind zur Vereinfachung und Kostenersparnis vorläufig nur in dem alphabetischen Teil durchgeführt.

Die infolge der Gebietsänderungen Rumäniens im Gange befindlichen großen Änderungen sind, da genaue Angaben hierüber noch nicht vorliegen, in entsprechenden vorläufigen Berichtigungen berücksichtigt.

Bei Benutzung des Stationsverzeichnisses wird künftig zweckmäßig zunächst im alphabetischen Teil des Nachtrags festzustellen sein, ob darin für den gesuchten Bahnhof Angaben enthalten sind, durch die das Hauptwerk geändert ist. *Dr. Genest.*

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1940. Herausgegeben vom Pressedienst dienst des Reichsverkehrsministeriums. 156 Blätter Photo mit Begleittext. Konkordia-Verlag, Leipzig. Preis 3,20 RM (Vorzugspreis für Reichsbahner 2,20 RM).

Das Stichwort: „Schönheit der Arbeit" als soziale Forderung erschöpft sich nicht im Äußerlichen, etwa im freundlichen Arbeitsplatz und im schmucken Büroraum. Denn das, worauf es bei solcher Pflege des Drum und Dran der Arbeit ankommt, ist doch: Dem Einerlei der täglichen Arbeit s t i m m u n g s m ä ß i g ein Gegengewicht zu geben.

Die gleiche Erwägung ist es sicher gewesen, die die Leitung der Reichsbahn und den Verlag veranlaßt hat, den alljährlich erscheinenden Reichsbahn-Kalender nach Möglichkeit auch der eigenen Gefolgschaft zugänglich zu machen und darüber hinaus den Eisenbahnern nahezulegen, sie möchten selbst durch Einsenden von Bildern am Kalender mitarbeiten.

Auch im Jahrgang 1941 wieder ist der Reichsbahn-Kalender tatsächlich nicht nur ein Schmuck des Zimmers oder des Schreibtischs; er bringt mit jedem Blatt einen Gruß aus irgendeinem Gau unseres großen Reichs, vermittelt uns neue Eindrücke und läßt, wenn er uns bekannte Stätten vorführt, die Erinnerung an dies und jenes wieder lebendig werden. Durch das Ganze aber geht als Leitmotiv dieses Jahrgangs das Bestreben, das Verständnis für die großdeutsche Aufgabe der Reichsbahn zu vertiefen. *Kittel.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Boesser, Dr. Wolfram. Die Fernsprechtarife der Welt und ihre Grundlagen. Verlag Gustav Fischer, Jena. 164 Seiten. Preis 5 RM.

Elsners Taschenjahrbuch für den nichttechnischen Eisenbahndienst. Verlag Otto Elsner, Berlin SW 68, Oranienstraße 140—142. 540 Seiten. Preis 4,80 RM. Vorzugspreis für Reichsbahnangehörige 3,80 RM.

Kommerell, Dr.-Ing. Otto. Statische Berechnung von Tunnelmauerwerk. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 174 Seiten. 175 Abbildungen. Preis 19,50 RM.

Zeitschriften.

Annali Dei Lavori Pubblici. Rom.

78. Jahrg. Nr. 8. Vom August 1940.

Il nuovo tronco Castelnuovo di Garfagnana — Piazza al Serchio della ferrovia Lucca—Aulla.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

57. Jahrg. Nr. 42 bis 49. Vom 20. Oktober bis 8. Dezember 1940.

(42:) Einführung in die Fahrdynamik. — Wiedereinführung der Mehrarbeitszuschläge. — Ingenieur für Wasserwirtschaft und Kulturtechnik. — Schachtabdeckungen für Entwässerungsanlagen in Fahrbahnen. — (43:) Kraftbetriebene Oberbaugeräte. — Verbrauchsregelung für Treibgas. — (44:) Die Bedeutung des Druckgießverfahrens bei der Herstellung dünner Lagerausgüsse. — Absteckungsübersicht zum Vermarken der Gleise. — Zusatzeinrichtung zur Pfeilhöhenprüfung. — Der Schienenstoß. — (45:) Die Berechnung der Korbbogen. — Stahl wird gespritzt. — Hydraulische Kraftübertragung bei Lokomotiven. — Neue Dampflokomotiven in Frankreich. — (46:) Sauerstoffanlagen in Reichsbahn-Ausbesserungswerken. — Erstes Preisausschreiben der Wissenschaftlichen Vereinigung für Verkehrswesen e. V. (WVV). — Die Abrechnung der Erdarbeiten nach der VOB. — Ablösung von Unterhaltungslasten an Wegen und Straßenbrücken. — (47:) Bogenwechsel ohne Übergangsbogen sowie Gegenbogen ohne Übergangsbogen und Zwischengerade nach den neuen Oberbauvorschriften. — Anfeuern von Lokomotiven mit Schwachgas. — (48:) Radschleuderstellen an Schienen. — Ladestraßeneinfassungen. — Die Schönheit der Straßen des Führers. — Die Behandlung hölzerner Dachstühle mit Feuerschutzmitteln. — (49:) Die Fahrzeugerhaltung der früheren polnischen Staatsbahn (PKP). — Verschärfte Verdunkelungsvorschriften erlassen. — Errichtung einer Baustoff-Leitstelle Ost.

Die Bautechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 44/45 bis 50. Vom 18. Oktober bis 22. November 1940.

(44/45:) Der Wasserzudrang beim Bau des Bral-Tunnels in der Slowakei. — (47/48:) Seilschwebebahnbau als Lehrfach für Bauingenieure. — Forderungen an neuzeitliche Tunnelbauweisen mit besonderer Berücksichtigung der Alpentunnel der Reichsautobahnen. — Über Schwingungen von Schwebebahnstellen. — In sich verankerte Hängebrücken mit waagerecht festgehaltenem Gurtscheitel. — Die Berechnung gekrümmter Blechträgerbrücken. — Zur Theorie der Schweißverbindungen. — (50:) Einiges über die Gestaltung von Brücken mit stählernem Überbau.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

11. Jahrg. Nr. 101. Vom September/Oktober 1940.

Die Linie Münster—Lengnau der BLS. — Mit der Nord-Milano-Bahn.

DBZ Deutsche Bauzeitung. Berlin.

74. Jahrg. Nr. 42 bis 47. Vom 16. Oktober bis 20. November 1940.

(42:) Gebäude und Bauverträge im Grunderwerbssteuerrecht. — (44:) Neue italienische Bahnhofsbauten. — Die vorübergehende Baukosten-Überteuerung. — (47:) Das neue Lohnpfändungsrecht.

Deutsche Justiz. Berlin.

102. Jahrg. Nr. 42 bis 45. Vom 18. Oktober bis 8. November 1940.

(42:) Zur Sachschadenhaftung im Kraftpostreisedienst. — (45:) Zu § 1 der Kriegswirtschaftverordnung. — Zur neuen Lohnpfändungs-Verordnung.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

15. Jahrg. Nr. 3 bis 10. Vom 18. Oktober bis 6. Dezember 1940.

(3:) Umtausch von Reichsbahn-Vorzugsaktien. — Verkehrsleistung und -mehrleistung. — (7:) Das Wesen der Speditionsversicherung. — Abfertigung der Binnenschiffe. — (7. u. 9:) Neues aus dem Postverkehr. — (8:) Ladefristen bei Kraftfahrzeugen. — Wiener Fremdenverkehr. — (9:) Personenschädenverordnung und Betrieb. — (10:) Leerfahrten im Güternahverkehr. — Protektoratsbahnen holen Investitionen nach.

Deutsche Wasser-Wirtschaft. München.

35. Jahrg. Heft 10. Vom 1. Oktober 1940.

Das Ende der Internationalisierung der deutschen Ströme.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

37. Jahrg. Nr. 42 bis 48. Vom 18. Oktober bis 29. November 1940.

(42:) Bevölkerungsprobleme in Australien. — Die europäischen Eisenbahngütertarife der Zukunft. — (43:) Finnland baut Petsamo, den eisfreien Hafen zum Eismeer, aus. — (48:) Rationalisierung im Kohlentransport. — Vorbereitung des Wohnungsbauprogrammes. — Weihnachtsurlauberverkehr.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Berlin.

10. Jahrg. Heft 44. Vom 2. November 1940.

Die Entwicklung des Kriegsarbeitsrechts seit Beginn des Jahres 1940. — Ist der Schadensberechnung wegen Erwerbsausfalles der Brutto- oder Nettolohn des Verletzten zugrunde zu legen? — Lohnausfall infolge mittelbarer Betriebsstörung oder Beschädigung der Arbeiterwohnung durch Luftangriffe.

Electrical Engineering. New York.

Band 59. Nr. 9. Vom September 1940.

Transportation as a social problem. — The railroads can do their job. — The case for government ownership. — Further defense of the railroads. — Railway power supply. — Power supply for railroad electrification.

E und M Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

58. Jahrg. Heft 37/38 bis 39/40. Vom 13. bis 27. September 1940.

Lokomotivsysteme für hochgespannten Gleichstrom.

ETZ Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

61. Jahrg. Heft 48 bis 49. Vom 28. November bis 5. Dezember 1940.

(48:) Elektrische Leichttriebwagen für Reibungs- und Zahnradbetrieb auf der Bex-Chesieres-Bahn. — Die Schaltung von Obus-Fahrleitungen beim Abheizen von Rauhreif. — (49:) Erfahrungen und Arbeiten der Deutschen Reichsbahn mit metallenem Heimstoff auf elektrotechnischem Gebiet. — Werkstoffsparen auf dem Gebiete der Fernmeldetechnik bei der Deutschen Reichspost. — Werkstoffumstellung bei Fernmeldegeräten.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Heft 71 bis 73. Vom Juli bis September 1940.

(71:) Die Dringlichkeit der Zusammenarbeit. — Abhandlungen über elektrischen Zugbetrieb. — Wirtschaftliche Ergebnisse der Elektrisierung der Italienischen Staatsbahnen. — Triebwagen mit Pflanzenkohlengas. — Dreiteilige Dieselzüge für die 1-m-spurige Sorocabana-Bahn (Brasilien). — (72:) Das Gewicht der Personenwagen. — Neue leichte Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn. — Der neue Vierjahresplan für die Erneuerung des Fahrzeugparks der Deutschen Reichsbahn. — Die XIII. Sitzung der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung in Paris. — Gesetz vom 5. Oktober 1940 über die verwaltungsseitige Genehmigung von Oberleitungsomnibussen. — (73:) Die Beschlüsse der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. — Abhandlungen über elektrischen Zugbetrieb. — Beschlüsse des Ständigen Ausschusses der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung (Brüssel, Juli 1939). — Das französische Eisenbahnproblem. — Die Korrosion in den Lokomotivkesseln. — Gepäcktriebwagen der ägyptischen Eisenbahnen. — Die Nationale Westgesellschaft während des Befreiungskrieges. — Die Hundertjahr-Ausstellung der italienischen Eisenbahnen.

Glasers Annalen. Berlin.

64. Jahrg. Heft 19 bis 23. Vom 1. Oktober bis 1. Dezember 1940.

(19:) Die Ausrüstung der Reichsbahn-Ausbesserungswerke mit Werkzeugmaschinen. — Neuzeitliche Tragfederbearbeitung bei der Deutschen Reichsbahn und ihre Voraussetzungen. — (20:) Leichtkesselwagen. — (21:) Studie zum Umbau eines Lokomotivüberhitzers. — (22:) Die 1 E 1-Lokomotive der Westfälischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft. — Fortschritte im Lokomotiv- und Wagenbau bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1938/39. — (23:) Der heutige Stand der Zugwiderstandsformeln. — Entwicklung und Aufbau des Postkraftfahrdienstes. — Gegenseitig abhängige Führungsendachsen bei Lokomotiven. — Ueber das Stumpfsche Kompressionsgesetz unter besonderer Berücksichtigung der mechanischen Triebwerksreibung an Lokomotiv-Dampfmaschinen.

De Ingenieur. den Haag.

55. Jahrg. Nr. 41—49. Vom 18. Oktober bis 6. Dezember 1940.

(41:) Nord-Ost-Polder im Ijsselmeer (Zuiderzee). — (42:) Verkehrsverbesserungen in Cleveland. — Bestimmung der Selbstkosten von Eisenbahnen. — Vollendung der Bagdadbahn. — Geschwindigkeitsbeobachtungen auf amerikanischen Kraftwagenstraßen. — Rübenverkehr. — (43:) Eastriverdrive in Neuyork. — Feste Lasten und Nutzen bei gemeinwirtschaftlichen Betrieben. — (44:) Elektrischer Schutz gegen Korrosion: Petroleum in Sowjet-Rußland. — Binnenschiffahrt in den Niederlanden 1938 und 1939. — (46:) Die Niederlande als Standort der Industrie. — (48:) Japan—Manschukuo, Versuch einer Verkehrspolentheorie (Einfluß einer Stadterweiterung auf den Verkehr). — (49:) Der große Panamerikaweg.

Die Lokomotive. Bielefeld.

37. Jahrg. Band 2 Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1940.

(10:) Über die Beschränkung der Lokomotivleistung durch die Umgrenzungslinie. — Reiseeindrücke auf der transiranischen Bahn. — Die erste in Jugoslawien erbaute Lokomotive. — Wetli-Lokomotive. — (11:) Herabsetzung der Dampftemperaturen bei Heißdampflokomotiven (I). — Gleisfahrzeug und Oberbau. — Erster südamerikanischer Ingenieur-Kongreß.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

66. Jahrg. Nr. 4. Vom Oktober 1940.

Denkschrift und Vorschläge über die Bahnhofsfragen in Oslo. — Die Bedeutung einer zentralen Personalkontrolle. — Neues Muster für Monatskarten auf Vorortstrecken der Norwegischen Staatsbahn. — Prüfung und Einstellung von Schmierapparaten für Dampflokomotiven. — 25 Jahre Museum der Schwedischen Staatsbahn.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

95. Jahrg. Heft 19/20 bis 22. Vom 10. Oktober bis 15. November 1940.

(19/20:) Befestigung eines Bahndammes in Moorgebiet bei vollem Betrieb. — Zur Ermittlung der Höhe eines Ablaufberges und der Neigung der Steilrampe. — Die selbsttätigen Warnanlagen an Wegübergängen auf eingleisigen Strecken der Niederländischen Staatsbahnen. — Oberbauberechnung? — Die Berliner Nordsüd-S-Bahn. — Normale und Spezialschienen der italienischen Staatsbahnen. — Der Einfluß großer Geschwindigkeiten der rollenden Last auf das Gleis. — Eisenbahnbau in Spanien. — (21:) Dreiteiliger dieselelektrischer Triebwagenzug der Chilenischen Staatsbahn. — Die Dieseltriebwagen in Belgien. — Entwicklung und Ergebnisse der Triebwagen in Spanien. — Die Schnelltriebwagen der finnischen Staatsbahnen. — (22:) Die Betriebsverhältnisse bei der Zugbildung auf Gefällbahnhöfen für Höchstleistung. — Triebgestell mit bogenläufiger Laufachse. — Schmalspurdieselzüge für Jugoslawien. — Untersuchungen über den Bogenlauf einer elektrischen Lokomotive. — Neuere Antriebe bei elektrischen Triebfahrzeugen. — Kondens-Lokomotiven für Argentinien. — Triebwagen mit Dampfantrieb.

Railway Age. New York.

Band 109. Nr. 8 bis 16. Vom 24. August bis 19. Oktober 1940.

(8:) Plenty left to r. r. problem even if S. 2009 becomes a law. — Solicitation practices need critical scrutiny. — Interesting construction used in plywood refrigerator cars. — 20,000 Willkie fans go by rail to Elwood ceremonies. — These concrete retaining walls embody novel features. — Railroad construction indices for 1939. — (9:) Are freight rates too high? — D & H rebuilds diner-longue for Albany-Montreal service. — The railroad in literature as a public relations medium. — Rehabilitating a railroad to meet present-day conditions. — Buda passenger and official inspection cars. — Preliminary Senate skirmishes on S. 2009. — Reheat control for air conditioning. — Our country's economic unpreparedness and its causes. — (10:) The interest of railroad men in the political campaign. — Who's vulnerable and why. — Union Pacific builds large water softening plant. — Economic life of locomotives. — S. 2009 again before the Senate. — First reports in truck size and weight study.

— Are railroads ready for a war in North America? — Equipment buying accelerated in August. — (11:) Basing railroad reorganization on permanency of depression. — To compete or not to compete? — Effect of lightweight cars on B. & L. E. — Ground water presented problem at this street subway. — S. 2009 passed by senate. — (12:) Government „investment" versus railroads and their employees. — Does changing the court change the law? — Truck requirements for high-speed freight service. — T. & T. Section meets in Ottawa. — S. 2009 signed by president. — Roadmasters hold largest convention since 1929. — Passenger Traffic Officers discuss competition. — Staff meetings as an operating aid. — (14:) „Inherent advantages" of truck service. — K.C.S.-L. A. streamliner „Southern Belle". — Design and erection features mark this bridge job. — P. M. launches world's largest lake car ferry. — Seasonal variation in passenger revenue. — (16:) The limitations of specialist. — Milwaukee opens new l. c. l. facilities at Chicago. — Crossing and trespassing accidents worry safety men. — Signal Section meets in Washington. — Congress in pre-election lull. — Milwaukee builds 50-ton box cars. — Eastman defends I.C.C. procedure. — Locomotive steam dryer.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

4. Jahrg. Heft 9 bis 10. Vom September bis Oktober 1940.

(9:) Verkehrsplanung im neuen Osten. — Luftkrieg und Städtebau. — (10:) Baufreiheit und Eigentumsbeschränkung in den Baugesetzen der deutschen Länder.

Die Reichsbahn. Berlin.

16. Jahrg. Nr. 42 bis 47/48. Vom 16. Oktober bis 20./27 Oktober 1940.

(42:) Entscheidung des Reichsdienststrafhofs. — Einsatz der Beamten und Ruhestandsbeamten während des Krieges. — Die personalrechtlichen Verhältnisse der elsässischen und lothringischen Eisenbahner nach den bisherigen französischen Vorschriften. — (43/44:) Kriegsrecht (Stand 1. September 1940). — (45/46:) Die zweite Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Reichsbahndirektion Frankfurt (M.). — Der Umbau und die Erweiterung des Empfangsgebäudes Lüneburg-Ost. — (47/48:) Die Reichsbahndirektion Linz. — 75 Jahre Berlin—Rheine—Amsterdam.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 61 Heft 39 bis 49. Vom 28. September bis 7. Dezember 1940.

(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. — (41:) Die Wertminderung des Restgrundstücks im Zuwachssteuerrecht. — (42:) Die Wirtschaft des Elsaß und Deutschlothringens. — (45:) Zum Begriff der Körperschaft des öffentlichen Rechts. — Die Neuordnung der Ausbildung des Beamtennachwuchses für den gehobenen und mittleren Verwaltungsdienst. — (46:) Magdeburg in der Binnenschiffahrt in Vergangenheit und Zukunft. — (49:) Feststellung von Fliegerschäden.

Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung. Essen.

21. Jahrg. Heft 41 bis 46. Vom 11. Oktober bis 15. November 1940.

(41:) Kolonialland Afrika. — (43:) Lade- und Löschfristen. — (44:) Der zweite Vierjahresplan. — Vier Jahre Preisstopverordnung. — (46:) Fragen aus dem Verkehrsrecht.

SBB Nachrichten-Blatt. Bern.

17. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1940.

(10:) Eisenbahn-Hilfsdienst-Detachemente. — Die schriftlichen Arbeiten des Zugführers. — Zur Verhütung von Unfall und Schaden. — Pferdemarkt und Pferdetransport im Jura. — (10/11:) Die Haftung des Transportversicherers im Vergleich zur Haftung der Eisenbahn im Güterverkehr. — (11:) Der Verkehrssoldat im Dienste der Landesverteidigung. — Die Schweizer Reisekasse in Betrieb. — Ergebnisse der Probefahrten mit den Gepäckschnelltriebwagen RFe 4/4 601—603. — Bau der Doppelspur Taverne—Lugano. — Eine wertvolle Dissertation über die Bundesbahnen.

Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche. Berlin.

64. Jahrg. Heft 5. Vom Oktober 1940.

Zur Theorie des imperialistischen Verkehrs.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 116 Nr. 15 bis 23. Vom 12. Oktober bis 7. Dezember 1940.

(15:) Das Autostraßennetz von Albanien. — Walenseestraße und Doppelspur Zürich—Chur. — (16:) Gas als Triebstoff für Automobile. — (20:) Zur Neuprojektierung der Hochrhein-Wasserstraße Basel—Bodensee. — (23:) Bahn-Sicherungseinrichtungen mit Achsenzählern.

Spoor- en Tramwegen. Utrecht—den Haag.

13. Jahrg. Heft 21—24. Vom 12. Oktober bis 23. November 1940.

(21:) Die alten Lokomotiven der Niederl. Zentralbahn. — Die Kreozotwerkstatt in Wondelgem (Gent). — 4000-PS-dieselelektrische Lokomotive der Union Pacific R. — Neue elektrische Lokomotiven für Italien. — Schnelle Güterzüge der Union Pacific R. — (22:) Fehler bei der Berechnung von Übergangsbögen. — Zusammenhänge zwischen Eisenbahnbau und allgemeiner wirtschaftlicher Entwicklung. — Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1939. — Die Organisation des gewerblichen Güterkraftwagenverkehrs in den Niederlanden. — (22/23:) Die Ringbahn in und um Batavia. — (23:) Verstaatlichung der schwedischen Privatbahnen. — Fährverbindung Enkhuizen—Stavoren. — Das MER. — Die Hauptwerkstätten der Niederl. Eisenbahnen früher und jetzt. — (24:) Die Bedeutung der Eisenbahnelektrisierung für die Schweiz. — Der elektrische Vorortverkehr in Warschau. — Gasgeneratoren für Kraftwagen.

Verkehrstechnik. Berlin.

21. Jahrg. Heft 20 bis 23. Vom 20. Oktober bis 5. Dezember 1940.

(20:) Der Kriegseinsatz der Straßenbahn- und Omnibusunternehmen im Rhein-Ruhr-Bezirk. — Lautsprecher-Ausrufanlage für großstädtische

Verkehrsmittel. — Die Belgische Kleinbahn-Gesellschaft i. J. 1939. — Verbundschienen und ihre Wirtschaftlichkeit. — Die Neuordnung der Reichsbahn-Ausnahmetarife. — (21:) 75 Jahre Wiener Straßenbahn. — Vorschläge für die Ausgestaltung des Kontenrahmens und der Kostenrechnung der Nahverkehrsbetriebe. — Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen in der Schweiz — (22:) Die Pommerschen Landesbahnen. — Vereinheitlichung des Rechts für den gewerblichen Nahverkehr. — (22/23:) Die verschiedenen Arten der Verkehrsreglung an Kreuzungen. — Die Verwendung von Leichtmetall im Fahrzeugbau.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 10, Heft 5. Vom November 1940.

Streifzug durch die neueste Rechtsprechung zum Straßenverkehrsrecht.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

19. Jahrg. Heft 9/10. Vom Oktober 1940.

Das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden. — Die Haftung bei Verdunkelungsunfällen im Eisenbahnbetrieb. — Die Rechtslage bei Rangierstößen im Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der neuesten Rechtsprechung.

VW. Verkehrstechnische Woche. Berlin.

34. Jahrg. Heft 40/42 bis 47/48. Vom 2./16. Oktober bis 20./27. November 1940.

(40/42:) Betriebswissenschaftliche Arbeiten bei der Neugestaltung von Bahnanlagen. — (43/44:) Die skandinavischen Eisenbahnen und ihre Triebfahrzeuge. — Beschwerde- und Verfahrensordnung für die Schiedsstellen im Bereich der Reichsgruppe Industrie, der Reichsgruppe Handel, Banken, Versicherungen, Energiewirtschaft sowie der Reichsverkehrsgruppen mit Ausnahme der Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt. — (45/46:) Fahrdynamische Auswertung eines Eisenbahnunfalles. — England in Verkehrsnöten. — (47/48:) Verkehrsleitung; Organisatorische Zusammenfassung aller Verkehrsträger. — Das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken.

Der Vierjahresplan. Berlin.

4. Jahrg. Nr. 20. Vom 20. Oktober 1940.

Vereinheitlichte Lokomotiven und Wagen. — Die elektrischen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. — Der Fahrzeug-Dieselmotor.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Berlin.

7. Jahrg. Heft 21 bis 22. Vom 1. November bis 15. November 1940.

(21:) Die großdeutsche Wohnungsfrage. — (22:) Die deutsche Verwaltung im Kriege. — Ein Jahr Kriegsarbeitsrecht. — Ein Jahr Reichsfinanzverwaltung im Kriege.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

72. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Vom Oktober 1940 bis November 1940.

(10:) „Großdnjepr". — Die Neuregelung der Lade- und Löschfristen in der Binnenschiffahrt. — Niedrigwasserregulierung der Elbe. — (11:) Die Donau als Verkehrsstraße. — Das Ende der Internationalisierung der deutschen Ströme.

Anlage 1

TANGANYIKA - SEE
Kigoma-Bucht
Kabondo Bucht
Hafenhotel Kendeni
Hyazinthen Bucht
Ras Kabondo
Ras Gwarama
Kigoma
Route A
Route A&W
Route B
Route C
Route D
Route E
Route F
Route G
Route H
Route K
Route A&W
Route A&W
Route A&W

Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft.

Von

Diplomkaufmann Dr. jur W. Spiess, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium.

Zweites Kapitel[1].

Praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs.

Gemäß dem Lehrsatz 19 des ersten Kapitels kommt eine eigene praktische Nationalökonomie für den Eisenbahngütertarif nur im Falle der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn, die dort kurz[2] als „mittelbare Staatsbahn" bezeichnet wurde, in Frage. Dementsprechend sind der folgenden Darstellung, soweit nicht ein Anderes ausdrücklich gesagt ist, stets nur die Verhältnisse der mit besonderem Wirtschaftsorganismus ausgestatteten Staatsbahn zugrunde gelegt und nur diese daher ins Auge zu fassen. — Wo dabei besonderer Deutlichkeit halber sich doch noch ausdrückliche Beschränkung oder Betonung dieses Sondercharakters empfahl, ist im folgenden der Zusatz: selbständige Staatsbahn gewählt. Dies war angezeigt, weil der selbständige Staatsbahncharakter nur im wirtschaftlichen Sinne gedacht, insbesondere also z. B. auch schon die ehemalige Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft nach außen sowohl wie nach innen begreifend gemeint ist. (In beiden der damaligen Eisenbahnhoheits- und Besitzstaaten bestanden im Staatshaushalt besondere Ausgleichsfonds.) Die Beibehaltung des im theoretischen Kapitel gebrauchten Ausdrucks: mittelbare Staatsbahn hätte demgegenüber leicht auch juristisch, insbesondere staats-, aber auch bürgerlichrechtlich mißverstanden werden können.

I.

Die Grundlinien für eine praktische nationale Eisenbahngütertarifökonomie.

A. Praktische nationale Eisenbahngütertarifökonomie stellt deswegen eine Besonderheit gegenüber der volkswirtschaftlichen Verkehrspolitik im allgemeinen dar, weil die selbständige Staatsbahn — wie schon im Lehrsatz 12 des theoretischen Kapitals[3] dargetan —, so weit die Be-

[1] Das erste Kapitel „Theoretische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs" ist in Heft 1 dieses Jahrgangs, Seite 1—48, abgedruckt.

[2] Oben S. 25.

[3] Oben S. 24.

dürfnisse ihrer eigenen Haushaltsführung gehen, von der Wahrnehmung der allgemeinen Volkswirtschaftsziele zunächst freigestellt, bzw. zur Pflege der allgemeinen Staatszwecke erst nach Wahrnehmung der eigenen Haushaltsfürsorge verpflichtet ist. Der sonstigen sachlichen Verkehrspolitik ist die allgemeine Volkswirtschaftspflege hingegen von vornherein zur uneingeschränkten Pflicht gemacht.

Desungeachtet wäre es unrichtig, die nationale praktische Eisenbahngütertarifökonomie etwa als eine in der Intensität abgeschwächte Sonderart der allgemeinen nationalen Verkehrsökonomie anzusehen. Denn eine derartige Betrachtung würde übersehen, daß die selbständige Staatsbahn auch als solche schon Volkswirtschaftszweck ist; stellt sie selbst doch eigenes Volkswirtschaftskapital dar, und ist daher die auf sie verwandte Arbeit als volkswirtschaftliches Wirken zu werten[1]. Die Wahrnehmung des selbständigen Staatsbahnzweckes bedeutet selbst also schon Dienst im Sinne der Volkswirtschaft, und zwar sowohl aus dem fiskalischen Gesichtspunkt der Verwaltung des nationalen Wirtschaftsgutes, wie auch allgemein, weil Eigenpflege der Eisenbahn Fürsorge für das bedeutendste verkehrspolitische Machtinstrument, das die Staatsgewalt besitzt, darstellt.

B. So bedeutsam der im vorigen gemachte Unterschied zwischen allgemeiner Verkehrs- und praktisch-nationaler Eisenbahngütertarifökonomie ist, so tritt er doch in der äußeren Form der folgenden Darstellung nicht hervor. Für diese bleibt maßgebend, daß die praktische Eisenbahngütertarifökonomie im großen dasselbe Endziel wie die allgemeine Verkehrsökonomie verfolgt, und demzufolge wird der sachliche Behandlungsstoff bei der ersteren nicht anders gegliedert, als dies bei der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik zu geschehen pflegt. Die für diese grundlegenden Einteilungsgesichtspunkte sind: Binnenverkehr und Auslandsverkehr, wonach dann innerhalb des letzteren nochmals unterschieden wird zwischen Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr. Auch der Eisenbahngütertarif wird nachstehend dieser Einteilung entsprechend betrachtet.

Große eigene, von der sonstigen Volkswirtschafts- und Verkehrspolitik grundsätzlich abweichende Gesichtspunkte ergeben sich bei keiner der angeführten Eisenbahngütertarifarten. Nur welche Wege im Einzelfalle bei der technischen Ansetzung des gütertarifpolitischen Volkswirtschaftswerkzeugs zu wählen sind — bei der tarifpolitischen Verkehrsförderung oder Verkehrsdrosselung, der tarifpolitischen Ein-, Aus- oder Durchfuhrförderung oder -behinderung usw. —, das sind praktische Fragen, auf die in der folgenden Darlegung der praktischen Eisenbahn-

[1] Oben S. 26.

gütertarifpolitik besondere und vielfach allerdings abweichende Antworten gegenüber der allgemeinen Volkswirtschaftslehre zu geben sein werden. — Als Lehre (1) ist hiernach zu bemerken:

Die praktische Eisenbahngütertarifökonomie unterscheidet sich von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik trotz grundsätzlich gleicher wirtschaftspolitischer Ziele insofern, als sie zunächst den besonderen Wirtschaftszweck, die eigene Haushaltsführung zu sichern und erst, soweit dieses geschehen, für den Volkswirtschaftszweck im übrigen sich einzusetzen hat. Dieser Unterschied gegenüber der allgemeinen Verkehrspolitik bedeutet aber keine Verringerung, sondern nur eine Veränderung des volkswirtschaftlichen Dienstes der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie; denn auch die Haushaltspflege des nationalen Staatsbahnbesitzes und staatlichen Hauptverkehrsmittels ist schon ein Ziel von volkswirtschaftlicher Bedeutung erster Größe.

Die Besonderheit der gestellten volkswirtschaftlichen Aufgabe macht für das ganze Gebiet der Tarifökonomie eine von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik abgesetzte Sonderbehandlung der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie notwendig.

II.

Der Binnentarif.

Der Binnentarif zerfällt in Regeltarif und Ausnahmetarif. Dieser Satz ist nicht lediglich eine tariftechnische Feststellung, sondern er verkörpert hier auch grundlegend den im theoretischen Kapitel unter I C erkannten Gedanken, daß dem heutigen Eisenbahngütertarif neben seinem (primären) Wesen als Preisverzeichnis auch die (sekundär aus der Universalität der Bahn erwachsene) Eigenschaft zukommt, Maß für alle binnenländischen Verkehrsentgelte zu sein. Denn diese Maßstab-Eigenschaft bedingt eine Strenge und Ausnahmslosigkeit in der Methodik[1], daß solche angesichts des Tempos im pulsierenden Verkehrsleben durchgehalten werden kann nur in dem Regeltarif[2]; dagegen bewendet es für die Ausnahmetarife allein bei dem altüberkommenen volkswirtschaftlichen Wesen und Zweck des Eisenbahn-Frachten-Preisverzeichnisses. Die[3] Ausnahmetarife haben keinen allgemein-verkehrswirtschaftlichen Maß-Charakter. In allgemeiner politischer Analogie könnte der Regeltarif etwa mit dem handelspolitischen autonomen Zolltarif eines Landes,

[1] Vgl. oben insbesondere S. 8 und 9 sowie Lehrsatz 4.

[2] Einschließlich der sogenannten allgemeinen Ausnahmetarife. Vgl. hierzu unten S. 218.

[3] eigentlichen (vgl. Anm. 2).

die Ausnahmetarife aber mit den einzelnen (mit einzelnen Staaten abgeschlossenen) Handelsvertragstarifen verglichen werden.

Ausnahmen von dem tarifarischen „Maße" des Regeltarifs sind notwendig; die Verhältnisse erweisen sich im Leben vielfach im einzelnen Falle mannigfaltiger, als sie das nur normale Frachten-Meßinstrument des Regeltarifs erfaßt; und deswegen werden die schon in der „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs" als unvermeidlich erkannten Ausnahmetarife auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus häufig als notwendig bejaht werden müssen. — Die betriebswirtschaftlich[2] als unentbehrlich erkannte oberste praktische Einteilung des Eisenbahngütertarifs in Regel- und Ausnahmetarif ist also auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus notwendig und dementsprechend ist als Lehre (2) zu bemerken:

> Nicht nur vom betriebswirtschaftlichen, sondern auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus sind für den Eisenbahngütertarif die beiden Formen: Regeltarif und Ausnahmetarif notwendig.

A. Der Regeltarif.

1. Allgemeines.

a) Neben der vorstehend besonders betonten volks- und verkehrswirtschaftlichen Maßbedeutung hat für den Regeltarif auch die andere ursprünglich praktische Aufgabe: Bestgestaltetes Entgelt für die einzelne Eisenbahn-Verkehrsleistung zu sein — ihren alten volkswirtschaftlichen Sinn nicht verloren. Die beiden Aufgaben bestehen für den Regeltarif nebeneinander, und, will man beiden volkswirtschaftlich gerecht werden, so gilt es ihr inneres Rangverhältnis zu erkennen. Die Entscheidung hierüber ergibt sich wie folgt:

Die beiden volkswirtschaftlichen Ziele der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie sind oben in Lehre (1) festgestellt worden als: a) Allgemein-staatliche Verkehrspolitik, und b) Fürsorge für den eigenen Eisenbahnhaushalt bzw. Pflege des verkehrspolitischen Machtmittels Staatsbahn als Eigenzweck. Zugleich wurde dort auch die Erkenntnis gewonnen, daß in der praktischen Gütertarifpolitik das Ziel der Eigenfürsorge (b) dem Ziel der allgemeinen Volkswirtschaftspolitik (a) voranzustellen ist. — Nun ist die alte praktische Aufgabe des Eisenbahngütertarifs: das erforderliche Entgelt für die Verkehrsleistungen zu sichern — in erster Linie eine Aufgabe im Dienste der Selbstfürsorge der selbständigen Staatsbahn, also im Dienste des dem Range nach an erster

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1939, S. 265—352, hier insbesondere S. 325.
[2] „Betriebswissenschaft", Lehre (12), S. 327.

Stelle kommenden praktisch-eisenbahnökonomischen Ziels. Die Maßaufgabe hingegen ordnet sich im wesentlichen dem Ziele der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik ein, die, wie gesagt, erst hinter der Selbstfürsorge Berücksichtigung findet. — Unter diesen Umständen kann es nicht zweifelhaft sein, in welchem Verhältnis die beiden volkswirtschaftlichen Eisenbahngütertarifaufgaben — Maß und Eigenanforderungsdeckung — bei der praktischen Arbeit grundsätzlich zueinander stehen: Der Vorrang wird in dubio, d. h. wenn keine weiteren Sonderverhältnisse in Betracht kommen, der Selbstfürsorge einzuräumen sein. —

b) Was die praktische Arbeitsweise am Tarife betrifft, so gilt hier vor allem die schon im theoretischen Kapitel[1] gemachte Feststellung, daß die einzelne Tarifarbeit den Volkswirtschaftler ebenso zwingt, die betriebswirtschaftliche Seite zu berücksichtigen, wie seinerzeit in Hinblick auf den Nachfragegesichtspunkt[2] der Betriebswirtschafter gezwungen war, bei seinem Arbeiten die volkswirtschaftliche Seite zu berücksichtigen.

Im übrigen ordnet die volkswirtschaftliche Bearbeitung des Eisenbahngütertarifs als solche zwar selbstverständlich zu allererst dem von der Staatsführung erkannten allgemeinen volkswirtschaftlichen Idealziel sich ein (also z. B. Plan- oder Individualwirtschaft; Liberalismus oder Sozialismus usw.); aber unmittelbar hinter dieser schon durch die Richtpunkte der allgemeinen Volkswirtschaft gegebenen und deswegen keine Besonderheiten bietenden Überlegung beginnt die konkrete Tarifarbeit mit der betriebswirtschaftlichen Untersuchung, insbesondere mit der Prüfung der Fragen: Wie hoch sind die Unkosten (Ausgaben) des mittelbaren Staatsbahnunternehmens?, — und: Was muß betriebswirtschaftlich an Einnahmen mit dem Tarif erzielt werden, um diese Kosten zu decken? — Erst wenn so das mit dem Tarife erzielbare Soll[3] festgestellt ist, fließen in der weiteren praktischen Überlegung eigentlich volkswirtschaftliche mit den betriebswirtschaftlichen Untersuchungsgedanken zusammen in dem nunmehr für beide einheitlichen Ziele, die volkswirtschaftlich pfleglichste Tarifgestaltung für die durch die betriebswirtschaftlichen Feststellungen als konkret notwendig erkannten Verkehrseinnahmebedürfnisse zu suchen und zu finden. —

Aus der damit gegebenen Schilderung des technischen Tarif-Ausarbeitungsvorganges ergibt sich, daß an selbständigem Arbeitsstoff für die praktische Nationalökonomie des Eisenbahngütertarifs neben dem

[1] Oben S. 36.
[2] Betriebswissenschaft, S. 294.
[3] „Soll" im kameralistischen Sinne.

schon in der „Betriebswissenschaft" Bearbeiteten, nur sehr wenig zur Behandlung hier mehr übrig bleibt. — Denn auch das, was volkswirtschaftlich etwa allgemein zu allen Maßnahmen der Tarifschöpfung (Tarif-Neueinführung und Tarifänderung) zu sagen wäre, bildete schon notwendige Erwägungen des ordentlichen Betriebswirtschafters, und ist deshalb bereits in dem früheren Aufsatze „Betriebswissenschaft usw."[1] mit dargestellt worden. Erst recht aber sind die Fragen der Unkostendeckung und der (volks- und betriebs-)wirtschaftlichen Bestgestaltung des Regeltarifs in der betriebswissenschaftlichen Abhandlung in ihrem theoretischen und in ihrem praktischen Teile schon derart allgemein untersucht worden, daß in den folgenden Unterabschnitten Anführungen vom besonderen volkswirtschaftlichen Standpunkte aus nur noch bezüglich der einzelnen Elemente der Tarifeinteilung zu machen bleiben.

Bevor hierauf eingetreten wird, sei indessen dieser Abschnitt mit der Lehre (3) abgeschlossen:

> Die Aufgabe des Regeltarifs ist einmal Mittelvorsorge für die Selbsterhaltung des Staatsbahnbesitzes — und sodann allgemein-volkswirtschaftliche, und hierbei insbesondere Verkehrsmaß-Pflege. Unter diesen beiden Aufgaben hat die erste der Selbsterhaltung, soweit nicht besondere Umstände anderes angezeigt erscheinen lassen, den Vorrang. In der praktischen Arbeit erweisen sich die Gesichtspunkte beider Aufgaben meist als gleichgerichtet, weil die betriebswirtschaftlich ausschlaggebende Rücksicht auf die Nachfrage sich mit dem volkswirtschaftlichen Ziel der Pflege des Gemeinwohls im allgemeinen deckt. — Wenn innerhalb des volkswirtschaftlichen Gesichtspunktes die allgemein-volkswirtschaftliche und die besondere verkehrswirtschaftliche, insbesondere die das Verkehrsentgelt messende Funktion in Widerspruch kommen, ist die Entscheidung, welchem Gesichtspunkt der Vorrang zukommt, dem einzelnen Falle vorzubehalten.

2. Der Regeltarif in seiner grundsätzlichen Einteilung.

Auf der Eisenbahn kommt kaum eine Ladung auch noch so wertvollen Gutes zum Versande, bei der nicht doch die Höhe der Fracht eine wesentliche Rolle mitspielte. Auch ist eine Wagenladung, d. h. in Deutschland ein meist mit 15 t aufgeliefertes Gut, eine derartige Quantität, daß sie nur zu gewerblichem oder anderem wirtschaftlich erheb-

[1] a. a. O. S. 295—303.

lichen[1] Umsatz versandt zu werden pflegt. Bei solcher Art und Zweckbestimmung ist das Gut notwendigerweise für jede Verschiebung in der Höhe der Frachtpreisspesen empfindlich, und es ergeben sich infolgedessen für alle Tarifpreisveränderungen auch volkswirtschaftlich veränderte Wertungspunkte, denen allen in dem Regeltarif entsprechend Rechnung getragen werden soll. Dabei wird die volkswirtschaftliche Frage, ob und in welchem Maße ein Transport als wünschenswert und daher tarifarisch positiv, oder als unerwünscht und deswegen tarifarisch negativ (prohibitiv) zu behandeln ist, vielfach verschieden zu beantworten sein, je nachdem, welche Arten von Gütern, und welche Entfernungen und welche Mengen für ihre Beförderungen in Frage kommen. Die Einteilung des Tarifstoffes nach Gut, Entfernung und Menge der Transporte bzw. Güter muß deswegen nicht weniger aus volkswirtschaftlichen, als auch aus betriebswirtschaftlichen[2] Gründen in den praktischen Eisenbahngütertarifen vorgesehen werden. Als Lehre (4) ist deshalb zu bemerken:

> Die drei entscheidenden Gesichtspunkte für die Behandlung der Wagenladung sind beim grundsätzlich volkswirtschaftlichen Regelgütertarif ebenso wie beim betriebswirtschaftlich orientierten Tarife Wert, Entfernung und Menge des beförderten Gutes.

Diese zunächst je für sich, sowohl aus den besonderen volks-, wie aus den besonderen betriebswirtschaftlichen Erwägungen erwachsene Einteilung gebietet sich übrigens auch aus der praktischen Notwendigkeit der tariftechnischen Arbeit: Denn wenn ein Vergleich und Ausgleich zwischen den volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Bedürfnissen der Tarifbildung gefunden werden soll, so müssen untereinander vergleichbare, d. h. gleiche Gesichtspunkte für beide Betrachtungsweisen gewählt werden. —

a) Der Wert der Beförderungsgüter im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet.

α) Was zunächst die technisch sogenannte Gütereinteilung[3] bzw. die wissenschaftlich sogenannte Wertstaffel[4] betrifft, so wird in jedem Gemeinwesen, das für Menschenleistung und für in menschlichem Besitz und Benutzung stehende Sachen und Güter geldmäßig verschiedene Wertungen ansetzt, entsprechend dieser allgemeinen Wirtschaftswertung

[1] Z. B. Wohnungswechsel, Umzug, Erbgang, Ausstattung u. dgl. m.
[2] Betriebswissenschaft, S. 305.
[3] Vgl. z. B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B S. 68.
[4] Vgl. Betriebswissenschaft, S. 307.

auch bei der Bewertung der Beförderung der verschiedenen Güter ein verschiedenes (betriebs- und) volkswirtschaftliches Interesse sich ergeben. Auf dieser Tatsache tarifarisch verschiedener Bewertung der Beförderung der Güter muß die volkswirtschaftliche Behandlung des Gütertarifs aufbauen, und deswegen muß, ebenso wie die in diesem Punkte aus Gründen der Nachfragepflege geleitete Betriebswirtschaft, auch die Volkswirtschaft eine Klasseneinteilung des Eisenbahngütertarifs in Form einer Wertabstufung ins Auge fassen. Solche Tarifabstufung findet sich denn auch in der praktischen Gütertarifpolitik der Staats- und Privatbahnen aller Länder und Völker. Überall wird eine mehr oder weniger entwickelte Güter-Klasseneinteilung nach dem Werte getroffen, wobei im Anhalt an die verschiedenen Werte der klassierten Güter der Beförderungs-(Tarif-)Preis verschieden hoch normiert wird, und die volkswirtschaftlich-politische Begründung hierfür allein darin gefunden werden kann, daß bei Gütern verschiedener Art nur geldmäßig verschiedene Belastung im Sinne der Wirtschaftsgerechtigkeit gleiche Belastung bedeutet.

Außerdem fordert die Volkswirtschaft, daß der Eisenbahnverkehr auf die Befriedigung der gesamten völkischen Verkehrsbedürfnisse erstreckt wird, die die Staatsökonomie als bestmöglich fordert; und insbesondere, daß der Verkehr auch in den Gütern ermöglicht wird, die bei betriebswirtschaftlich gleicher Preisausschlagung zur Tragung der sie belastenden Transportkosten ganz oder teilweise nicht in der Lage sein würden. Für entsprechende Ab- und Überbürdung der Beförderungskosten solcher nur ungenügend bezahlter Verkehrsbefriedigungen auf andere Schultern muß, da der Eisenbahnverkehr bei der selbständigen Staatsbahnorganisation je in sich allein seinen Ausgleich finden soll, die erforderliche ausgleichende Mehreinnahme anderweit aus den Einnahmen der Beförderung anderer Güter bereitgestellt werden. Deshalb also die im preisgesetzlich engeren Sinn in keiner Weise erklärbare verschiedene Tarifierung der Güter je nach ihrer besonderen wirtschaftlichen Güternatur bzw. aus ihrem Werte heraus. An sich kostet die Beförderung der gleichen Mengen- und Gewichtseinheit auf die gleiche Entfernung dem Eisenbahnunternehmer stets[1] das gleiche, und gleiche Aufwendung stellt in allen Fällen gleichen Wirtschaftsaufwand und gleiche Wirtschaftsleistung dar. Werden desungeachtet verschiedene Preise erhoben, so kann hierfür nur eine über das Verkehrswirtschafts-

[1] Die kleinen praktischen Verschiedenheiten (sperriges, Feuergut, Reklamationsrisiko) dürfen für den Zusammenhang hier unberücksichtigt bleiben.

technische[1] hinausgehende, in sich ausschließlich volkswirtschaftliche Erwägung maßgebend sein: Problem ist die Ermöglichung der Ausführung aller volkswirtschaftlich vollzugswerten Transporte bei gleichzeitiger Vorsorge, daß auch bei derart weiter Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs seine Kosten der übrigen Volkswirtschaft nicht zur Last fallen. Deshalb muß, was die eine Beförderung weniger, die andere Beförderung mehr erbringen. Nicht die einzelne Beförderungsleistung der Eisenbahn, sondern ihre gesamte Beförderungsleistung summiert wird der volkswirtschaftlichen Beförderungsleistung zugrunde gelegt[2]. Hierdurch wird als Ergebnis gesichert, daß die gesamten volkswirtschaftlich erwünschten Gütertransporte gefahren werden, gleichgültig, ob sie an sich die streng rechnungsmäßig auf sie entfallenden anteilmäßigen Frachtaufwendungen tragen oder nicht. Die wirtschaftliche Kompensation der Beförderungen und Beförderungskosten untereinander findet in allgemeiner völkischer Verkehrsgemeinschaft statt. Der gesamte volkswirtschaftlich notwendige Verkehr wird in gemeinschaftlicher Wirtschaftsbehandlung bedient. —

Dies mit der Werttarifierung erreichte Ergebnis ist in der Tat höchst volkswirtschaftlich, und mit Recht wird gerade in Hinblick hierauf daher das Eisenbahngütertarifwesen als ein gemeinwirtschaftliches Tarifwesen bezeichnet; immerhin darf darüber nicht aus dem Auge verloren werden, daß mit diesem Wert-Tarifcharakter allein die Gemeinwirtschaftlichkeit des Eisenbahngütertarifwesens noch lange nicht erschöpft, diese vielmehr überhaupt Wesen der ganzen Eisenbahngütertarifierung ist, wie die weiteren Darlegungen erweisen werden.

Daß das Wertklassenwesen den Gütertarifen aller größeren Eisenbahnen der Welt gemeinsam ist, mußte im vorigen besonders betont werden, weil in der wissenschaftlichen Aussprache über diesen Punkt eine heute üblich gewordene, aber unglückliche Bezeichnung leider stets von dem „gemeinwirtschaftlichen Eisenbahngütertarifsystem"

[1] Es wird hier über das Verkehrsentgelt ausschließlich vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gesprochen. Daß auch eine privatwirtschaftliche Erklärung — möglichste Steigerung des privatwirtschaftlichen Gewinns (Nachfragegesichtspunkt) — sich ergibt, steht hier außer Diskussion, fand aber seinerzeit in der „Betriebswissenschaft" entsprechende Betonung und Behandlung. Der „offensichtliche Widerspruch der Klassenstaffel mit dem Gedanken der Selbstkostentheorie" ist übrigens sehr mit Recht auch unterstrichen in der vorzüglichen Dissertation: Ticac, Die Staffeln des Eisenbahngütertarifs mit besonderer Berücksichtigung des Selbstkostenproblems, Hamburg, Hansischer Gildenverlag 1939.

[2] Andere Begründung für gleiches Ergebnis in der „Betriebswissenschaft", S. 275.

spricht. Hierdurch droht aber — abgesehen von der, wie gesagt, zu engen Beziehung der Gemeinwirtschaftlichkeit nur auf die Werttarifierung — die Erkenntnis der dem Gütertarife ganz allgemein, betriebswie volkswirtschaftlich ohne weiteres gegebenen Naturgemäßheit gerade des Wertwesens verloren zu gehen. Es wäre aber der größte Irrtum, wollte man annehmen, die oben gekennzeichnete Art des Güterwerttarifs wäre lediglich von diesem oder jenem tarifpolitischen Systematiker erfunden worden. Das ist ganz und gar nicht der Fall. Die allgemeinen volkswirtschaftlichen[1] Gründe und Notwendigkeiten haben überall dazu geführt, daß die Erbauung und Indienststellung eines Verkehrsmittels, dessen rationelle Ausnutzung und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Verkehrsmenge seinerzeit das Tausendfältige des früher im gleichen Dienst stehenden Planwagens oder Marktschiffs ausmachte, auch zu einem Tarifsystem führen mußte, das nicht aus systematischen Gründen, sondern einfach aus dem Wesen der Eisenbahn als solcher heraus zu der nunmehr naturnotwendigen Transportabelmachung möglichst großer Massen aller Art erreichbaren Gutes wirksame Hilfeleistung bot und zu diesem Zwecke dem einen das Mehr von der Frachtlast abnahm, was es dem anderen an Mehr aufladen mußte. Aus dieser, im Wesen des Massenverkehrsmittels begründeten betriebswissenschaftlichen Notwendigkeit hat sich der besondere volkswirtschaftliche Adel des Eisenbahn- und insbesondere des Eisenbahntarifwesens gegenüber allen anderen früheren und (bisher) späteren Verkehrsmitteln: nämlich seine Universalität und damit auch seine Gemeinwirtschaftlichkeit in der tarifarischen Prägung ihrer Erscheinungsform ergeben[2]. —

β) Die größten Schwierigkeiten bei der Einzelarbeit zur tarifarischen Einteilung der Güter nach dem Werte beruhen für den Volkswirtschaftler einmal darin, daß der Begriff des Wertes vieldeutig ist, dann aber vor allem auch in der Verschiedenheit, die sich im einzelnen Falle zwischen volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Bemessung des Wertes ergeben kann.

Wenn betriebswirtschaftlich[3] als normale und maximale Grundlage der Wertklassierung der Handelswert in der Höhe seines Unterschiedsbetrags zwischen Versand- und Empfangsort anzusprechen ist, so spielt

[1] Und bekanntlich auch sehr starken betriebswirtschaftlichen, an dieser Stelle aber nicht mehr interessierenden.

[2] Vgl. hierzu auch Spiess, „Zum Preisbildungsproblem: Ist die bisherige Tarifbildung und -gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich?" — Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1929, S. 1311.

[3] Betriebswissenschaft, S. 306 ff.

dieser Handelswert zwar auch für die volkswirtschaftliche Wertfestsetzung theoretisch und praktisch die größte Rolle unter allen in Frage kommenden Wertbegriffen; dies aber aus anderen Gründen als in der Betriebswissenschaft. — Für die letztere bildet sich der Handelswert nach dem Gesetze der Nachfrage des Marktes nach dem Gute. Handelswert ist betriebswirtschaftlich (von verhältnismäßig wenigen Ausnahmen[1] abgesehen) der Preis, bei dem der das Gut vertreibende Kaufmann seine Rechnung[2] darauf abstellt, die größtmögliche Menge Gutes absetzen zu können. Die größte Wahrscheinlichkeit spricht dann aber dafür, daß auch der Verkehrsumsatz seine größterzielbare Höhe erreichen wird, wenn seiner Tarifierung gleichfalls dieser Handelswert zugrunde gelegt wird. Umgekehrt muß Unverhältnismäßigkeit zwischen Tarif- und Handelswert im Zweifel den höchst erreichbaren Verkehrsumsatz, m. a. W. die Transportmenge herunterdrücken; und mit der Verringerung der transportierten Menge geht auch der betriebswirtschaftliche Effekt, der Gewinn, der mit dem Transport des Gutes erzielt werden kann, für das Bahnunternehmen zurück. Gegenüber diesen im Interesse der Eigenfürsorge der Bahn auf möglichst ausnahmslose Tarifklassierung nach dem Handelswert gerichteten Gründen würdigt die Beurteilung aus den Gesichtspunkten der allgemeinen Volkswirtschaft den Handelswert nur als einen von vielen den Wert der Beförderung bestimmenden Faktoren, und infolgedessen können die beiden bei der selbständigen Staatsbahn angestellten betriebs- und eigentlich volkswirtschaftlichen Anschauungsarten auseinandergehen. Wird solche Verschiedenheit der volks- und betriebswirtschaftlichen Meinung praktisch, so ist das grundsätzliche Rangverhältnis, nach dem zwischen beiden Anschauungen bei der praktischen Tarifaufstellung entschieden werden muß, das in der theoretischen Systematik[3] gefundene: Die volkswirtschaftliche Betrachtung geht vor. In beiden Fällen, in denen für die tarifarische Entscheidung des Volkswirtschafters nicht der betriebswirtschaftliche Handelswert, sondern ein anderer Wert ausschlaggebend ist[4], ist grundsätzlich nach diesem volkswirtschaftlich maßgebenden anderen Werte die Tarifklassierung zu bemessen. — Dies erscheint vielleicht auf den ersten Blick befremdlich, zumal soeben in Lehre (3) die betriebswirtschaftliche Eigenfürsorge der selbständigen Staatsbahn als die Vorrang besitzende Aufgabe bei der Tarifaufstellung erkannt worden ist. Die Begründung ergibt sich aber aus dem folgenden.

[1] Syndikatsmäßig unregelmäßig festgesetzte Preise, Wettbewerbspreise u. ä. m.

[2] Insbesondere bezüglich der Gewinnspanne.

[3] Vgl. v. a. Lehrsatz 17, S. 35 ff.

[4] Betriebswissenschaft, S. 308.

γ) Zunächst ist auch die betriebswirtschaftliche Wertklassierung durchaus nicht ausnahmslos auf den Handelswert abgestellt. Schon der Betriebswirtschafter muß vor allem in den Fällen der Veredelung aus früher dargelegten Gründen[1], u. a. vielfach mangels Vorhandenseins oder Feststellbarkeit eines Handelswertes, auf die Tarifgrundlage des Handelswertes verzichten und an ihrer Statt der Tarifeinstufung einen anderen, besonders häufig den Veredelungswert zugrunde legen. Immerhin bleibt auch in diesen[2] Fällen noch die betriebs- und die volkswirtschaftliche Bewertung in Übereinstimmung; Schwierigkeiten aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Gegensätzlichkeit ergeben sich also hier noch nicht. — Aber auch andere und wirklich für beide Anschauungsarten sich widersprechende Bewertungsansätze können vorkommen, und dann werden folgende grundsätzliche Richtlinien zu beachten sein:

Während die betriebswirtschaftliche Tarifwertbeurteilung notwendig vom Standpunkt des Bahnunternehmers[3] ausgeht, kommen bei der Einklassierung der Güter vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus grundsätzlich vor allem die Interessen der anderen, die Wirtschaft im allgemeinen verkörpernden Personengruppen, also vor allem der Erzeuger und der Verwender des Gutes in Betracht. Von diesen beiden Gruppen ist der Standpunkt und das Interesse der Erzeuger bei Berücksichtigung des Handelswertes gewahrt: denn der Handelswert bildet sich regulär ja nach der bekannten Formel: Gestehungskosten + Gewinnzuschlag, und das bedeutet Bildung auf der Basis der Gestehungs-, d. h. der Erzeugerkosten[4]. Die betriebswirtschaftliche Tarifklassifikation ist also zunächst und hauptsächlich nach der Seite der Produktion orientiert. — Das volkswirtschaftliche Interesse, das im Gegensatz hierzu andere Momente zu pflegen angezeigt erscheinen läßt, wird bei dieser Sachlage in der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle dahin gehen, dem Verbrauch, dem Konsum, den Belangen der Verwender des Pro-

[1] Vgl. „Betriebswissenschaft", S. 308.

[2] Unter den Abweichungen vom Handelswert im Tarife verhältnismäßig zahlreichsten.

[3] Selbst wenn dieser (über den Gesichtspunkt der Nachfragefürsorge) sich die Belange der verfrachtenden Partei zu eigen macht.

[4] Daß die Verschiedenheit der Nachfrage auf den Handelswert Einfluß hat, interessiert hier bei der Aufstellung der Tarifklassifikation auf lange Sicht nicht. Denn entweder ist die (größere oder geringere) Nachfrage zeitlich bedingten Charakters: Dann gehört sie nicht in die grundsätzliche Erörterung hier. Oder sie ist dauernder Natur: Dann muß sie ihren Ausdruck schon in den Größenzahlen des sich ihr im Laufe der Zeit anpassenden Produktionsumfanges, und damit wieder in der Selbstkostenkalkulation finden.

duktes — im Gegensatz zu der Erzeugung — notwendige tarifarische Rechnung zu tragen; und in Wahrnehmung solcher Art Interesses wird dann ein anderer Weg als der über den betriebswirtschaftlich zustandegekommenen Handelswert einzuschlagen sein. Welches dieser andere, im einzelnen Falle nach freiem volkswirtschaftlichen Erachten findbare Weg und Wert sein mag, kann als allgemein-volkswirtschaftliches Problem hier nicht erschöpfend behandelt werden. Totale Untersuchung hierüber würde eine Behandlung des Wertbegriffs als solchen unter allen für ihn gemäß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre in Betracht kommenden Gesichtspunkten erfordern, und das geht über den Rahmen dieser nur verkehrswissenschaftlichen Arbeit hinaus. Um aber wenigstens ein Beispiel und einen Eindruck der Stärke der praktisch hier wirkenden volkswirtschaftlichen Richtung zu geben und etwa am deutschen Regeltarif zu zeigen, wie die Verbrauchs- bzw. Verwendungsbewertung und -klassierung praktisch sich gestaltet, sei auf die Position „Kalk" im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif[1] verwiesen. — Da findet man die gleiche „Kalkasche", den gleichen „Kalkrückstand der Azetylenerzeugung", den gleichen „Kalksalpeter" und die gleiche „Kalksalpeterlauge" jeweils in zwei verschiedenen Klassen (ja, in zwei, um drei Stufen auseinandergezogenen Klassen!) eingeordnet, je nachdem, ob das Gut zum Düngen bzw. zur Bereitung von Düngemitteln oder zu anderem Verwendungszwecke dient. — Und damit ist ein erschöpfendes Bild der praktischen Tariflage für Kalk noch nicht gegeben. Denn, wenn[2] für diesen Beispielfall einmal vorgreifend auch die Ausnahmetariflage in den Überblick mit einbezogen werden darf, so ergibt sich, daß die Behandlung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif weitestgehende Unterschiede zwischen Baukalk, Düngekalk, Hüttenkalk und schließlich noch den weiteren (mengenmäßig allerdings geringer zu Buche schlagenden) Verwendungen von Kalk in der Zucker-, Papier- und chemischen Industrie vorsieht. Während wir also nur das einzige Gut Kalk als Produkt vor uns haben, für das bei ganz gleichartiger Erzeugung produktiv und handelsmäßig einheitliche Bewertung erwartet werden sollte, erfährt im Tarife dieses eine Gut eine allein nach seinen volkswirtschaftlichen Verwendungszwecken verschiedenartigste Werteinstufung und Behandlung. — Das Werttarifsystem folgt damit völlig dem volks- und nicht im geringsten dem betriebswirtschaftlichen Wertgedanken; und dieses Beispiel steht im Tarife keineswegs vereinzelt da. Je mehr man vielmehr im Deutschen Eisenbahn-Gütertarife

[1] Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I B, S. 238.

[2] Außer den Anmerkungen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs auf S. 237 und 239.

herumblättert, um so mehr wird man, mindestens für deutsche Verhältnisse, von der Überzeugung durchdrungen, daß die volkswirtschaftliche Note durchaus nicht die Ausnahme, sondern in mehr als neunzig von hundert Fällen die Regel bei den Verfeinerungen des Wertklassentarifs ist. Der in seinem Grundgedanken der Nachfragepflege ursprünglich betriebs-, und nur mittelbar und bedingt volkswirtschaftlich gewesene „Werttarif" ist besonders über die verschiedenen Formen der Verwenddungsklausel[1] mehr und mehr zu einem rein volkswirtschaftlichen Wert-Klassentarif umgewandelt worden. —

Wenn diese Feststellung in tatsächlichem Widerspruch zu dem in Lehre (3) ausgesprochenen allgemeinen Leitsatze zu stehen scheint, daß der Vorrang bei Widerstreit zwischen den beiden praktischen Eisenbahngütertarifaufgaben — Eigenanforderungsdeckung und Volkswirtschaftlichkeit — im Zweifel der Eigenfürsorge einzuräumen sei, Eigenfürsorge betriebswirtschaftlich denken und handeln heiße, hier bei der Wertstaffelung nun aber ein Zurücktreten des betriebswirtschaftlichen hinter den volkswirtschaftlichen Gedanken proklamiert werde, so liegt bei genauem Zusehen eine Abweichung von dem früher Festgestellten hier noch nicht vor. Denn die Lehre (3) hatte für die praktische Handhabung der Eisenbahngütertarifpolitik ausdrücklich vorbehalten, daß besondere Umstände andere Rangordnung als die dort zunächst angezeigte richtig erscheinen lassen könnten; und bei der praktischen Entscheidung über die Einzelfragen der Werttarifierung ist für den Entscheid, ob betriebswirtschaftlicher Eigenanforderung oder volkswirtschaftlich-allgemeinen Belangen der Primat der Berücksichtigung gebühre, von maßgeblichster Bedeutung noch die weitere Frage, auf welcher — eigen- oder volkswirtschaftlicher — Seite das subjektiv dringendere Interesse im einzelnen Falle gelegen ist. — Diese besondere Frage entscheidet sich bei der Wertklassifikation aber in aller Regel zugunsten des volkswirtschaftlichen Belanges. Der Grund hierfür ist folgender:

Der durch die Abweichung vom Handelswert drohende Rückgang des Verkehrsvolumens bei dem nur einzelnen Transportgut ist für den Eisenbahngütertarif im ganzen betriebswirtschaftlich nicht von weitergehender Bedeutung. Denn nach den allgemeinen für die betriebswirtschaftliche Tarifbildung maßgebenden Gesichtspunkten — Lehrsatz 2[2]

[1] Z. B. „zur Verwendung als Unkrautbekämpfungsmittel" oder „bei Versand an . . . Unternehmer von Straßenbauarbeiten" usw. usw.

[2] a. a. O. S. 276.

der „Betriebswissenschaft" — hat nicht der einzelne Transport und das einzelne Transportgut seine besonderen Selbstkosten, sondern nur der gesamte Gütertarifverkehr, d. h. die gesamten Tariftransporte, die gesamten Ausgaben bzw. Unkosten des Eisenbahnunternehmens zu tragen. Auf das Mehr oder Weniger beim einzelnen Gut kommt es also vom Standpunkt der betriebswirtschaftlichen Tariflehre wenig, und vor allem nicht dermaßen an, daß nicht fast jede einzelne besonders volkswirtschaftlich diktierte Notwendigkeit, ein einzelnes Gut anders als nach dem Handelswert einzustufen, ohne Schaden getragen werden könnte. Allerschlimmsten, aber praktisch kaum denkbaren Falles müßte wegen des dann beim einzelnen Gute entstehenden Einnahmeausfalls die Gesamt-Tarifhöhenlinie der Transportpreise aller Güter nur um ein Winziges verschoben werden, und der erforderliche Ausgleich wäre wieder da[1].

δ) Eine Schranke besteht indessen, über welche hinaus die Außerachtlassung der betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten zugunsten der volkswirtschaftlichen Wertklassifikation des Eisenbahngütertarifs nicht vorgetrieben werden darf. Diese Schranke liegt aber nicht in der Klassierung des einzelnen (für sich allein nicht maßgeblich zu Buche schlagenden) Gutes, sondern in der Klassensystematik des Werttarifes als solchen.

Schon weiter oben war gesagt, daß die Maximalgrundlage der Werttarifierung der Unterschied des Handelswertes zwischen Versand- und Empfangsort ist. Gegenüber dieser Maximalgrenze des Werttarifs gibt es auch eine Minimalgrenze, die gemäß gleichfalls schon wiederholt Ausgeführtem auf dem Punkte liegt, wo die Deckung der gesamten Selbstkosten des Eisenbahnunternehmens durch die gesamten Ein-

[1] Nur in den Fällen der vereinzelten Privatbahnen, die sich als Beförderer nur eines einzigen Gutes darstellen (Erzbahn, Grubenbahn u. dgl.), oder auch bei der selbständigen Staatsbahn eines kleinen, in seiner Produktion sehr einseitig orientierten Landes könnte allenfalls es vorkommen, daß ein die Unkostendeckung des gesamten Bahnunternehmens bedrohender Ausfall daraus entstehen könnte, daß für ein einzelnes Gut die Klassifikation in Außerachtlassung des Handels- und eigenen Beförderungswertes entgegen den betriebswirtschaftlichen Interessen aus volkswirtschaftlichem Motiv normiert worden wäre. Dann allerdings müßte trotz der grundsätzlich volkswirtschaftlichen Werttarifierung dem betriebswirtschaftlichen Wertansatz der Vorrang im Sinne des Lehrsatzes 17 des theoretischen Teiles eingeräumt werden. Im übrigen fällt dieser, wie gesagt, völlig unpraktische Fall — wenn er doch einmal vorkommen sollte — angesichts der dann vorliegenden wirtschaftlichen Sonderstruktur der in Frage kommenden Bahn, wie schon früher in der „Betriebswissenschaft" S. 278, auseinandergesetzt, aus der hier allein interessierenden grundsätzlichen Lehre der Eisenbahntarifökonomie heraus.

nahmen aus dem Eisenbahngütertarife erfahrungsmäßig nicht mehr gesichert ist. Denn betriebswirtschaftliche Selbstkostendeckung ist und bleibt erste Notwendigkeit für den Eisenbahngütertarif der selbständigen (in sich selbst balanzierenden) Staatsbahn; und unter die damit minimal gegebene Höhe des Eisenbahngütertarifs herabzugehen, ist nach den für uns maßgebend bleibenden Wirtschaftsgrundsätzen ausgeschlossen.

Würde nun, um ein nur volkswirtschaftlich erwünschtes Transportvolumen zu erzielen, dem Regeltarife noch eine Wertklasse von solcher Billigkeit angefügt, daß die Transporte dieser billigen Wertklasse die Selbstkosten, wie sie sich im Gesamtdurchschnitt als deckungsnotwendig erweisen, nicht mehr decken würden, so wäre eine derartige Klasse im Regeltarife betriebswirtschaftlich allerdings nicht mehr zu vertreten. Man kann bei der Wertklassifikation des Regeltarifs auf die volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten der einzelnen Güter innerhalb der betriebswirtschaftlich vertretbaren Klassenskala weitestgehende Rücksicht nehmen; man kann aber nicht in die Wertklassenstaffel des Regeltarifs eine ganze Tarifklasse aufnehmen, deren Preislinie so niedrig liegt, daß sie die vollen Selbstkosten, wie sie sich nach dem langjährigen über das gesamte Entfernungsstreckenbild durchgeführten Durchschnitt der Selbstkostenrechnung pro Tarifeinheit des Eisenbahntransportes ergeben, unterschreitet, und damit dauernd Zuschußleistung für sich erfordert. Tut man das, so ist für den Regeltarif betriebswirtschaftsgesetzlich einwandfreie Bildung nicht mehr anzuerkennen. Denn: Ist erst einmal eine Regelklasse geschaffen, so ist ihr demnächstiger Umfang und Inhalt offene Frage im wahrsten Sinne des Wortes. Das Bahnunternehmen hat die systematische Klassengestaltung seines Gütertarifs in der Hand. Die praktische Einordnung der Güter in die einzelnen Klassen aber unbeeinflußt, entsprechend dem eigenen Wirtschaftsurteil der Eisenbahn zu treffen und festzuhalten, das geht gegenüber dem Drucke der Öffentlichkeit auf die Dauer über die Kraft jedes Bahnunternehmens hinaus. Deswegen gilt es, im System gesund zu bleiben; eine unter den Selbstkosten liegende Regeltarifklasse ist aber ungesund. Es gibt übergenug Ausnahmefälle und damit Anlässe zu Ausnahmetarifen, in denen die Eisenbahn ohnedies Beförderungen zu leisten hat, für die sie meist die vollen, ihren Gesamtausgaben anteilig entsprechenden Selbstkosten nicht erhält. Zwar sind gemäß der seinerzeit in der „Betriebswissenschaft“[1] behandelten Aufspaltung des Selbstkostenbegriffes bis zu den reinen Traktionskosten im Ausnahmetariffall auch solche Transporte noch weitgehend betriebswirt-

[1] a. a. O. S. 334 ff.

schaftlich zu rechtfertigen. Einen gewissen Fehlbetrag aber lassen sie immerhin zur Deckung aus den Regeltarifeinnahmen übrig. Wenn nun auch noch Teile des Regeltarifverkehrs selbst zuschußbedürftig werden, so sind die Eisenbahnfinanzen am Ende.. Derartiges darf im Regeltarif nicht Einzug halten. Hier muß jeder Beförderung ihr volles Entgelt — als Minimum! — gesichert sein. Sonst geht aller Rückhalt und Spielraum, besonders auch für die wirklich volkswirtschaftliche Ansetzung des Eisenbahngütertarifs auf dem Gebiete der Ausnahmetarifierung nach den vielfach drängenden Bedürfnisen des einzelnen Tages und Falles verloren.

Praktisch ist die Frage der Angängigkeit von Regelklassen unterhalb der vollen Selbstkostengrenze in Europa und Amerika bei den verschiedensten Bahnen ausgetragen worden. In Amerika haben die staatlichen Railroad Commissions, die Interstate Commerce Commission und die angerufenen Gerichte, soweit zu sehen[1] ausnahmslos, ihre sonst bezüglich Billigkeit der Tarife sehr weitgehenden Forderungen an die Bahngesellschaften stets für alle Tarifklassen an der Grenze voller durchschnittlicher Kostenebenbürtigkeit Halt machen lassen. Und in Europa ist vor allem im deutschen Tarifgebiete bei der Erörterung, wie das Wertklassensystem demnächst zu staffeln sei, in der Nachkriegszeit zwar wiederholt auch die Frage angeschnitten worden, eine Tarifklasse (oder womöglich sogar mehrere Klassen) unterhalb der jetzigen (mit der Selbstkostenerfahrung noch verträglichen) Klasse G zu schaffen; man hat dem aber stets dann entgegengehalten, daß damit dem Regeltarif Klassen angeschaltet würden, deren passiver Anteil an den vollen Selbstkosten der Eisenbahn demnächst höher liegen würde als ihr aktiver Anteil an den Eisenbahngütertarifeinnahmen; und daraufhin erfolgte die nicht nur als kluge, sondern sogar als weise ansprechbare Entscheidung, daß zu der Schaffung von Zuschußklassen im Regeltarif sich niemand in Deutschland verstehen dürfe. Damit hat auch die deutsche Tarifpraxis die Grenze der volkswirtschaftlichen Fürsorge mittels des Werttarifs an dem Punkte Halt machen lassen, wo sie gesunderweise Halt machen muß; und das ist gerade in Deutschland um so höher zu bewerten, als hier bereits seit über sechzig Jahren die volkswirtschaftlichen Tarif- und insbesondere Werterwägungen die betriebswirtschaftlichen Preiswert-Tarifabschätzungen, soweit Klassierung der einzelnen Güter in Frage kam, vollkommen in den Hintergrund ge-

[1] Die Anführung stützt sich auf die in der Buchausgabe der „Betriebswissenschaft" im Literaturverzeichnis zitierten Werke von Daggett und Locklin.

drängt hatten. Aktenmäßiger Beweis hierfür ist die Arbeit der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen[1].

Die Ständige Tarifkommission ist im Jahre 1877 von der Tarifgemeinschaft der deutschen Eisenbahnen (Generalkonferenz der Eisenbahnen in Tarifangelegenheiten) als ein Arbeitsausschuß von Eisenbahnvertretern zur Ausarbeitung und Laufenderhaltung des Normaltarifs eingesetzt und begründet worden. Ihre Aufgabe ist in neunzig von hundert Fällen die „Klassifikation" der Güter im Tarife, d. h. ihre Einstufung nach Wert und „Wertigkeit". Schon zwei Jahre nach der Gründung aber — 1879 — ist die Ständige Tarifkommission durch Angliederung eines Körpers von Vertretern auch der die Eisenbahn benutzenden und von ihr bedienten Volkswirtschaft, des sogenannten Ausschusses der Verkehrsinteressenten, erweitert worden. Denn alsbald nach Eintritt in die praktische Arbeit hatte die Kommission, und mit ihr die Konferenz der sämtlichen deutschen Eisenbahnen, erkannt — obwohl letztere damals noch großenteils Privatbahnen waren —, daß praktische Eisenbahngütertarif-Arbeit nicht ausschließlich privatbetriebswirtschaftlich, sondern mindestens zugleich auch volkswirtschaftlich betrieben werden müßte; und diese aus allgemeinem wie auch aus richtig verstandenem eigenen Interesse ihnen obliegende Aufgabe getrauten sich Kommission und Bahnen nur zu lösen, wenn sie nicht erst hintennach in der Praxis, sondern schon von vornherein im Entstehungsstadium bei der Ausarbeitung der Tarife in der Tarifkommission mit der öffentlichen Wirtschaft zu gemeinsamer Arbeit zusammen sich fanden. —

Entsprechend dieser Grundeinstellung hat die praktische Arbeit der Ständigen Tarifkommission von Anfang an zwar bezüglich des Wertbegriffes einseitige Stützung auf nur den betriebswirtschaftlichen Handels- oder sonstigen Nachfragewert abgelehnt und bei der Klassifikation der einzelnen Güter eine allgemein-volkswirtschaftliche Tendenz unausgesetzt und folgerichtig durchgehalten. Aber umgekehrt ist die so volkswirtschaftlich geführte Werttarifpolitik doch stets nur auf die Klassifikation der einzelnen Güter als solche beschränkt gehalten worden. Das System der Wertklassifikation und insbesondere seine untere durch die Selbstkostendeckung gewiesene Grenze ist bis auf den heutigen Tag außerhalb der Berührung gehalten worden. Auch in Zukunft wird das erst recht wohl so bleiben. Heute, wo die Auferlegung der Beförderungspflicht auf alle Verkehrsmittel grundsätzlich kaum mehr diskutiert, sondern de lege ferenda schon positiv entschieden ist,

[1] Vgl. zu kurzer, aber guter Unterrichtung „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen", Jubiläumsschrift. 2. Auflage, Leipzig 1938, S. 313.

erscheint es schlechterdings unmöglich, ausgesprochen das Beförderungsmittel, das bisher allein schon hundertprozentig die Beförderungspflicht trägt, vorab noch mit der Zusatzlast zu bedenken, daß diesem, außerdem noch zu seiner finanziellen Eigen-Erhaltung verpflichteten Transportunternehmen auch die Vorhaltung von notorisch die Unkosten nicht einbringenden Regel-Tarifklassen zugemutet würde. —

Das deutsche und das amerikanische Beispiel besitzen also allgemeine lehrmäßige Gültigkeit, und allem Vorentwickelten entsprechend wird der Abschnitt mit der Lehre (5) abgeschlossen werden dürfen:

> Der Regeltarif der selbständigen Staatsbahn wird nach den Grundsätzen der praktischen Volkswirtschaft, ebenso wie nach denen der Betriebswirtschaft, einzuteilen sein in nach dem Werte abgestaffelte Ladungsklassen. Als maßgebender Wert wird der Einstaffelung der einzelnen Güter der Handelswert oder der aus anderen Gesichtspunkten erkannte volkswirtschaftlich entscheidende Wert zugrunde zu legen sein. Die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte haben gegenüber gegensätzlichen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Vorrang. Indessen wird das System des Regeltarifs keine Wertklasse so niedrig bemessen dürfen, daß die aus ihr erwachsenden Einnahmen nicht die für sie anteiligen Selbstkosten des Eisenbahnhaushaltes in voller Höhe deckten.

b) Die Entfernung im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet.

Daß mit steigender Entfernung und demgemäß steigenden Selbstkosten auch das tarifarische Beförderungsentgelt steigen muß, und daß diesem, keine Ausnahme leidenden betriebswirtschaftlichen Gesetze auch die volkswirtschaftliche Behandlung sich grundsätzlich nachordnen muß, bedarf keiner weiteren Darlegung.

Auch hat schon die betriebswirtschaftliche Behandlung[1] gelegentlich der Lehre vom Optimum und bei der besonderen praktisch-ökonomischen Betrachtung der Entfernungsstaffelung dargetan, daß bei wachsenden Entfernungen im großen und ganzen eine verhältnismäßige Abminderung der Beförderungskosten auf die Transporteinheit erfolgt und deswegen vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus eine Entfernungsstaffelung angezeigt ist[2]. An dieser Stelle ist noch zu beantworten die Frage, wie weit auch die volkswirtschaftlichen Erwägungen mit

[1] Vgl. „Betriebswissenschaft", a. a. O. S. 285 ff.
[2] Vgl. Lehre (10) in der „Betriebswissenschaft", a. a. O. S. 351.

diesen betriebswirtschaftlichen Ergebnissen übereinstimmen, oder ob vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus anderes sich hier empfiehlt.

Volkswirtschaftlich ist von dem Zwecke jedes Verkehrsmittels und besonders der Eisenbahn auszugehen, die räumlichen Entfernungen zu überbrücken, d. h. die durch sie bewirkte volkswirtschaftlich nachteilbringende örtliche Trennung möglichst abzuschwächen bzw. auszuräumen. In Verfolg dieses unangreifbaren obersten Gesichtspunktes wird jede Absenkung der Beförderungspreise, und insbesondere auch die auf die großen Entfernungen möglich werdende verhältnismäßige Verminderung der Entgeltseinheit und damit der volkswirtschaftlich trennenden Beförderungsweiten grundsätzlich begrüßt werden müssen. Der Gedanke der fallenden Entfernungsstaffel ist daher vom volkswirtschaftlichen Standpunkte nicht weniger, sondern womöglich sogar noch mehr[1] zu empfehlen, als vom betriebswirtschaftlichen Standpunkte aus.

Über diesen Punkt hat denn auch bis vor kurzer Zeit nicht nur theoretische, sondern auch praktische Einheit der Auffassung bei allen Bahnen und erst recht bei allen Bahnbenutzern, sowohl Volkswirtschaftlern wie Regierungen bestanden. Erst als Erscheinung der neuesten Kriegszeit ist die Angebrachtheit der Entfernungsstaffel einer gewissen Kritik in dem Sinne unterworfen worden, ob nicht etwa zuviel des Guten auf diesem Gebiete geschehen sei. Dabei geht die, die heutigen tatsächlichen deutschen Verhältnisse zugrundelegende Kritik von der Erwägung aus, daß unnütze Überspannungen der Fernbeförderung einen vermeidenswerten Verkehrsluxus nicht weniger bedeuten, als etwa Warenbezug aus unnötig ferngelegenen dritten Orten, wenn gleiche Wareneindeckung auch schon am Platze des Verbrauchs selber oder in dessen Nähe sich ermöglichen läßt. Genau so wie man die Unentgeltlichkeit des Eisenbahngüterverkehrs zur Vermeidung volkswirtschaftlich verschwenderischer Transporte von jeher ablehnte, genau so will die neueste gegen die Entfernungsstaffel skeptische Richtung die Absenkung der Frachten auf weitere Entfernungsstufen als Verkehrsluxus einschränken, oder über gewisse Grenzen hinaus gar ganz beseitigen. — Aus den im theoretischen Teile entwickelten, den unnötigen Verkehr in der Tat als zu vermeidendes Übel[2] charakterisierenden Gründen kann dieser skeptischen Meinung nicht von vornherein jede Berechtigung abgesprochen werden, wenn auch gerade der tiefer blickende Fachmann gegen die betriebswirtschaftliche Bedeutung der Anführung Einwendungen zu machen gewillt

[1] Vgl. hierzu Spiess, Vom privaten und Selbstkostentarif zum gemeinwirtschaftlichen und Hoheitstarif, Archiv f. Eis.-Wes. 1937, S. 721.

[2] Erstes Kapitel, S. 29, 30 und 37.

ist[1]. Wenn trotzdem die praktische Tarifökonomie auch volkwirtschaftlich an der grundsätzlichen Berechtigung der Entfernungsstaffel im alten Sinne festhalten muß, so beruht das auf den folgenden Gründen:

Bei keiner bisher irgendwo praktisch gewordenen Entfernungsstaffel handelt es sich darum, Transporte vollkommen oder auch nur annähernd unentgeltlich zu fahren[2]. Der absolute Betrag der Fracht steigt vielmehr auch bei stärkster Staffelung mit wachsender Entfernung immer noch sehr fühlbar. Es steht außer Frage, daß kein Verfrachter dieses Mehr an Fracht ohne Grund zu zahlen bereit sein würde, wenn er für einen geringeren Frachtbetrag auf geringere Entfernung wirklich genau das gleiche Gut in gleicher Güte und mit sonst völlig gleichen geschäftlichen Chancen ebensogut bekommen könnte. Der Umstand, daß die Mehrzahlung infolge der Staffel z. B. für 50 km zwischen 1000 und 1100 Kilometern proportional sich geringer berechnet als für 50 km zwischen etwa 200 und 300 Kilometern, wird auf die Entschließung des Verfrachters, den an sich eben doch für ihn absolut höheren Geldbetrag zu zahlen, nie den Einfluß ausüben, nun über 1000 Kilometer zu beziehen. Der des Verkehrs bedürfende Verfrachter sieht den Tarif fast nie auf diese Relativität und Unterschiedlichkeit im tarifarischen Proportionalsystem, sondern stets nur nuf die absoluten Beträge an. Nur der Bahnunternehmer selbst ist es, der in Hinblick auf seine Unkostendeckung und in Rücksicht auf möglichste volkswirtschaftliche Ausgeglichenheit den Tarif auch im Verhältnis der Höhe der auf die verschiedenen Entfernungen verschiedenen absoluten Frachtbeträge

[1] Vgl. Spiess, „Betriebswirtschaftliche Sondererwägungen beim Staffeltarif", Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1940, S. 247.

[2] Wenn bei Zonentarifen über einen breiteren Zonenstreifen die Tarifpreise unverändert auf einer Einheit gehalten werden, so ist dies begrifflich keine Unentgeltlichkeit der Transporte innerhalb dieses Zonengürtels. Vielmehr handelt es sich hierbei nur um einen tariftechnischen Behelf auf den rechnungsmäßigen Durchschnitt: Für die etwa 20 oder 50 km, die in der Zone einbegriffen sind, wird ein mittlerer Preis (etwa für 10 bzw. 25 km) ausgemittelt, und dieser Durchschnittspreis dann sowohl für die Beförderung über 1 km wie über 49 bzw. 19 km innerhalb der Zone ganz gleichmäßig berechnet. Was also im einen Fall bei wenigen Zonenkilometern zuviel bezahlt wird, das wird im anderen Falle bei überdurchschnittlichen Zonenkilometern zu wenig bezahlt. Unentgeltlichkeit als solche aber kommt nicht in Frage, nur ist die Tarifeinheit, die sonst (etwa beim Kilometertarif) auf 1 km gestellt ist, hier auf 20 bzw. 50 km gestellt. Genau so wenig wie man aber sagen kann, daß die Einhebung des 1000 m- bzw. Kilometereinheitssatzes eine Überzahlung bedeutet, wenn ein Transport nur über 800 m erfolgt, so wenig bedeutet die zonenmäßige Bezahlung bei 20 bzw. 50 km im einzelnen Falle eine Zuviel- oder Zuwenig-Bezahlung bzw. eine Unentgeltlichkeit des Transportes.

würdigt. — Selbst durch die stärkste Entfernungsstaffel wird also ein der Unentgeltlichkeit der Beförderung vergleichbarer Verkehrsluxus nie großgezogen werden. Die Befürchtungen der Vertreter der neueren Richtung in diesem Sinne sind nicht berechtigt. Jeder Verfrachter, der ernsthaft auf längere Zeit sich auf tarifmäßigen Bezug oder Versand eines Gutes einrichten will und muß[1], wird im eigensten Interesse stets den absolut möglichst niedrigsten Frachtsatz und deswegen die nächste ihm voll konvenierende Verkehrsverbindung aufsuchen und benutzen.

Die Abkehr oder wenigstens Aufbiegung der Entfernungsstaffel von den heutigen Maßen wird denn auch neuerdings noch mit einer etwas veränderten Begründung empfohlen, die, wenn sie auch volkswirtschaftlich abgefaßt ist, doch der betriebswirtschaftlichen Anschauungsart besonders nahesteht. Es wird betont, daß stärkere Frachtpreissteigerung, als der Tarif sie jetzt für größere Entfernungen bietet, die einzelnen Verfrachter veranlassen würde, bei der Auswahl ihrer Bezugsquellen größerer Sorgfalt als bisher sich zu befleißigen; der Bedarfs- und Lieferungsausgleich würde hierdurch auf kleineren Raum als unter der Herrschaft des heutigen Staffelsystems verengert, und dadurch der beim Vergleich mit Produktion und Konsum als „Leerlauf" wirkende Verkehr im Wirtschaftstreiben des Volkes zwar nicht nach der Zahl der Güter, aber nach der Entfernung der Transporte vermindert werden. — Gerade dieser grundsätzlichen Tendenz auf Verengerung des Verkehrsraums aber stehen in einheitlicher Volkswirtschaft schwere Bedenken entgegen:

Schon die privatwirtschaftliche Rationalisierung der zweiten Hälfte der Zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts kam im wesentlichen[2] auf „Einsparung unnützer Wege" heraus, und auch örtliche Planwirtschaft im höchsten Sinne des Wortes wird dieselbe Wirtschaftsrichtung verfolgen können. So sehr aber unter diesen engeren planwirtschaftlichen Gesichtspunkten die geschilderte staffelkritische Erwägung vielleicht zu befürworten ist, so gefährlich erscheint sie vom großen gesamtvolkswirtschaftlichen Standpunkte aus. Nie sollte vergessen werden, daß in den Jahren nach dem unglücklichen Ausgang des Weltkriegs das vom Ausland her damals bewußt mit wirtschaftlicher und nationaler Zerreißung bedrohte Restdeutschland seine stärkste Klammer gegenüber der Tendenz der erst wirtschaftlichen und demnächst politischen Auflösung in einzelne Länderchen und Wirtschaftsherzogtümer gefunden hat in dem damals neu geschaffenen Entfernungsstaffeltarif des normalen Eisenbahn-

[1] Und nur auf diese (nicht die Gelegenheits-) Verfrachter kommt es an!

[2] Neben Produktionsmaßnahmen und Ausschaltung vermeidbaren Zwischenhandels.

Gütertarifsystems. In einer Zeit, als zwar die äußersten Punkte Deutschlands (Eydtkau—Basel, Oderberg—Emden) kaum andere waren wie zu Ausgang des kaiserlichen Deutschlands, überall seitlich aber die Figur Deutschlands sich verdünnt, verschmalert oder gar (wie in Westpreußen) zerrissen hatte, und Absatzmöglichkeiten daher nur im Heran- und Herausbringen der Güter vom Herzen Deutschlands bis zu seinen äußersten Gliedern möglich war, in dieser Zeit hat man als wirtschaftliches Bindemittel auf dem Verkehrsgebiete die Entfernungsstaffel in ihrer stark ausgeprägten, im wesentlichen bis heute erhaltenen Form eingeführt. Wenn in der Folge dann Deutschland tatsächlich zu einer Wirtschaftseinheit trotz großer handelspolitischer und anderer Schwierigkeiten geworden ist in viel stärkerem Maße, als es dies in der Vorweltkriegszeit gewesen war, so wird an diesem, mit erfreulichsten Wirtschaftsergebnisse der Zwanziger Jahre ein großer Anteil dem Eisenbahnstaffeltarif zugesprochen werden müssen. — Soll man heute angesichts ganz unübersehbarer Entwicklungsmöglichkeiten und kommender neuer Zusammenschweißungsnotwendigkeiten ein derartiges Werkzeug aus der Hand legen? Und kann überhaupt, ganz allgemein-theoretisch gesprochen, solche Preisgabe für irgendein in sich geschlossenes Bahnsystem empfohlen werden?

Beide Fragen sind zu verneinen. Deutschland — um bei dem uns nächstliegenden Beispiel zu bleiben — ist zwar allerdings durch die Entwicklung der letzten Jahre aus einem kleinen Herzzentralgebiet mit weit ausgereckten Gliedern umgestaltet worden zu einem geographisch kompakten, eckigen, mitteleuropäischen Block. Dafür ist aber andererseits dieser Block durchaus nicht im gleichen Maße zur absoluten Wirtschaftseinheit disponiert, wie dies bei dem verunstalteten Deutschland von 1919 der Fall war. Wir haben heute nicht mehr nur ein, sondern — ganz groß geographisch gesehen — mindestens zwei, anders betrachtet, aber auch vier oder sogar fünf weit auseinanderliegende Rohstoff-Industriezentren. Um diese einzelnen Rohstoff-Zentralgebiete herum baut sich heute schon alleraugenscheinlichst jeweils ein selbständiger, bis weit in die Verfeinerung vordringender Industriekörper auf. Man kann dies als wirtschaftsgeographische Dezentralisation begrüßen; dies aber doch nur solange, als die Dezentralisation nicht womöglich so stark zu werden sich anschickt, daß hierdurch auch eine politische lokalisierende Dezentralisation sich zu ergeben droht. Wenn durch die Tarifpolitik der einheitlichen Reichsbahn die inneren Bande, die sich um Gesamtdeutschland schlingen (und unter diesen ist — wie soeben gezeigt — die Staffelung des Entfernungstarifes eben doch eines der stärksten), gelockert werden und der Austauschverkehr aus dem einen Wirtschaftsteilgebiete in das andere durch Staffelabbruch unverhältnis-

mäßig teurer als heute belastet und damit zwangsläufig eingeschränkt wird, so mag man von dem Primat der Politik über die Wirtschaft noch so überzeugt sein, die Zulassung auch nur der Möglichkeit der hier sich bietenden Entwicklungen wird man nicht ins Auge fassen dürfen. Dazu ist die Bedeutung einheitlicher Wirtschaft für den einheitlichen Staat eben doch viel zu groß. Einheitliche Wirtschaft aber besteht nur, wenn auch einheitlicher Warenaustausch, einheitlicher Verkehr besteht und gepflogen werden kann; sonst bilden sich Sonderverhältnisse, und mit den Sonderverhältnissen auch Sondercharaktere in den einzelnen Landschaften, und damit wird das Gegenteil dessen erreicht, was gerade die großzügige Planmäßigkeit ihrerseits anstrebt, nämlich die wirkliche Einheitlichkeit. Zu wirklich einheitlicher Wirtschaft gehört auch einheitlicher Verkehr, und dieser wird nur möglich und ermöglicht, wenn auch für das ganze einheitliche Verkehrsgebiet ein einheitlich brauchbarer Tarif, ja womöglich sogar ein auf die Entfernungen noch stärker als jetzt abgestaffelter Beförderungstarif, in Gültigkeit gesetzt wird.

Und allgemein-theoretisch gesehen: Erweist sich für ein großes Wirtschaftsgebiet wirklich, daß der einheitliche Gütertarif und der Wirtschaftseinheit schaffende Gütertarif dort nicht mehr das Richtige ist, dann ist auch die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit der Aufrechterhaltung des einheitlichen Eisenbahnnetzes selbst für dieses große Gebiet sehr problematisch. Denn Eisenbahnen, wie alle Verkehrsmittel, sind nun einmal dazu da, die Entfernungen zu überwinden, nicht sie zu betonen und zu unterstreichen. Und wenn auch im einzelnen Falle einmal die Tarifpolitik negativ, bzw. prohibitiv angesetzt werden darf und muß, so bleibt es doch bei der im theoretischen Teile gefundenen Erkenntnis[1], daß dies nur Ausnahme sein kann. Andernfalls die Bahn in ihrer Existenzberechtigung eben sich selbst verneint. Nur der auf Entfernungen gestaffelte Tarif bringt „näher", d. h. über das geographische Maß hinaus näher. Gerade in dem Näherbringen liegt aber wieder ein besonderes „Maß" gebendes Element des Eisenbahngütertarifs. Deshalb sollte schon aus obersten grundsätzlichen Erwägungen unter gar keinen Umständen an der Entfernungsstaffel rückwärts revidiert werden[2].

[1] S. 31.

[2] Über die für das zur Zeit in Bildung begriffene großdeutsche oder mitteleuropäische Verkehrsgebiet sich abzeichnenden tarifarischen Möglichkeiten vgl. Spiess, „Das Werden der Europa-Wirtschaft" im Januarheft 1941 der Zeitschrift „Weltwirtschaft". Auch danach ist jede grundsätzliche Abschwächung des jetzigen Entfernungsstaffeltarifs abzulehnen. — Daß in der praktischen Dosierung ab- und zuzugeben sein mag, steht selbstverständlich auf anderem Blatte.

Das Gesagte ist mit der Lehre (6) abzuschließen:

Da mit den Entfernungen die Beförderungskosten und -preise steigen und dem volkswirtschaftlich erwünschten Güteraustausch in wachsendem Maße hinderlich werden, ist ein mit steigenden Entfernungen fallender Staffeltarif volkswirtschaftlich geboten. — Die Erwägung, auf gewisse übermäßige Entfernungen könne die durch die Entfernungsstaffeltarifierung erzielte Förderung des Verkehrs volkswirtschaftlich abträglich sein, richtet sich in ihrem wirtschaftspolitischen Wesen nicht nur gegen den Staffeltarif, sondern gegen den Verkehr auf solche Entfernungen überhaupt, und sie bedeutet deshalb eine verkehrswirtschaftlich undiskutable Leugnung des Sinnes des Eisenbahnverkehrs selbst.

a) + b)

Wert- und Entfernungsstaffel, in ihrem Maß-Einfluß auf die Frachtpreisbildung der anderen Verkehrsmittel. — Binnenumschlagtarife — Mehrere Entfernungsstaffeln entsprechend den verschiedenen Wertklassen?

In der „Betriebswissenschaft“[1] war angesichts der gemeinsamen Rückwirkung der (in den beiden letzten Unterabschnitten a) und b) behandelten) Wert- und Entfernungsstaffel auf die Wirtschaft die Forderung aufgestellt worden, daß, nachdem die Wertstaffel in ihrem wesentlichen Ausbau volkswirtschaftlichen Charakters geworden ist, der Entfernungsstaffel ihr betriebswirtschaftlicher (zur Selbstkosten-Degression paralleler) Charakter erhalten, und sie deshalb (entsprechend der Einheitlichkeit der Selbstkosten-Degression) grundsätzlich nur in einer Stufenfolge konstruiert werden müsse. Verschiedene Entfernungsstaffelungen für die verschiedenen Wertklassen wurden also abgelehnt, wobei offen blieb, ob vom Standpunkte der Volkswirtschaft aus dies Ergebnis zu begrüßen sein möchte oder nicht. — Hier, in der spezifisch volkswirtschaftlichen Untersuchung, wird nunmehr auch noch die Einzelprüfung bezüglich der volkswirtschaftlichen Rückwirkungen in diesem Punkte, namentlich auch hinsichtlich der verkehrspolitischen Maßbedeutung durchzuführen sein. —

Neben den schon in der „Betriebswissenschaft“[2] gegebenen Darlegungen, daß, im Gegensatz zu der mit zahlreichen[3] verschiedenen Klassen arbeitenden Wertstaffelung, bei der Entfernungsstaffelung nur

[1] a. a. O. S. 316—322.
[2] a. a. O. S. 316/317.
[3] Z. B. in Deutschland sieben.

eine für alle Güter und Güterklassen gleiche Entfernungsstufenfolge grundsätzlich zugelassen werden könne, besteht für die einheitliche Ausbildung der Entfernungsstaffel noch ein sehr wesentlicher volkswirtschaftlicher, und zwar verkehrswirtschaftlicher Grund: Für das Maßvermögen, wie es als verkehrswirtschaftliche Eigenart des Eisenbahngütertarifs im theoretischen Kapitel (Lehrsatz 5) erkannt worden ist, würden Unterschiedlichkeiten in der Entfernungsstaffelung schwer erträgliche Behinderungen sein. — Wir stehen damit zum erstenmal in der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie vor dem Problem des Arbeitsausgleichs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. —

Für den Eisenbahngütertarif begründet sein Charakter als Maßinstrument auch für alle anderen im Territorium des Eisenbahnnetzes betriebenen Verkehrsmittel eine ganz besondere volkswirtschaftliche Stellung: Die Eisenbahn muß das durch die tatsächliche Entwicklung ihr in die Hand gegebene Maßvermögen volkswirtschaftlich objektiv maßentsprechend, nämlich in weitgehender Berücksichtigung der allgemeinen verkehrspolitischen Verhältnisse pflegen. —

Trotz aller ihrer Universalität[1] ist die Eisenbahn nur notfalls als einziges Verkehrsmittel des Staates zu denken und zu würdigen. An sich und für die Regel sind viele Transporte besser in der Hand anderer Verkehrsmittel aufgehoben. Auch muß die Eisenbahn selbst aus dem eigenen Interesse, die im Verlaufe des Jahres sich ergebenden allzu hohen Anforderungsspitzen abzuflachen[2], die Bereithaltung und Inganghaltung auch der anderen Verkehrsmittel wünschen und fördern. Nun liegt aber auch die loyalst und billigst gegenüber den anderen Verkehrsmitteln geleitete Eisenbahn mit ihrem Gütertarif den Geschäftsführungen der anderen Verkehrsträger vielfach nicht nur als hinderndes „Maß", sondern sogar als beengender Alp im Wege. Gerade weil nötigenfalls alle Transporte auf die Eisenbahn übergehen und so den anderen Verkehrsmitteln entweichen können, gerade deshalb muß die Eisenbahn, wenn sie den für sie selbst unerwünschten Ruin der anderen Verkehrsmittel vermeiden will, bestimmtest davor sich hüten, mit ihrer diktatorischen Übergewalt die Lebensmöglichkeiten der anderen Verkehrsmittel zu untergraben. Der Grundsatz der Staffelung der Tarifpreise aber, so sehr er sowohl seinerzeit in der „Betriebswissenschaft", wie auch in den beiden letzten Unterabschnitten[3] vom betriebs- und allgemein-volkswirt-

[1] Erstes Kapitel, Lehrsatz 3, Seite 6 ff.

[2] Daß bei Naturereignissen die Verkehrserschwerungen (z. B. Winter, Wasser u. dgl.) sich häufig gleichzeitig bei allen Verkehrsmitteln auswirken, macht für die grundsätzliche Stellungnahme in der Sache keinen Unterschied.

[3] Vorstehend a) und b), S. 175 bis 193.

schaftlichen Standpunkte aus uneingeschränkt als richtig erkannt und empfohlen wurde, stellt doch den Eisenbahntarif als Maßinstrument für die anderen Verkehrsmittel schon an und für sich vor sehr peinliche Probleme: Wird für den Maß bildenden Eisenbahngütertarif als volkswirtschaftlich richtige Form doch nicht — wie wohl bei fast allen anderen Maßinstrumenten — Graduierung im Sinne der arithmetischen Reihe, sondern eine methodisch durchaus arbiträre, nach den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen allein der Bahn gefundene Bildung angewandt. — Im deutschen Tarif z. B. zwei Staffeln, und für beide Staffeln nicht eine einfache Stufenregelung, sondern für die eine der Staffeln (Wertstaffel) sieben verschiedene Klassenstaffeln, und für die andere (Entfernungsstaffel) eine nicht einmal in sich konsequent proportionale (z. B. geometrische oder dgl.) Degressivität, sondern eine Staffel mit ungleichem Verlaufe, und zum Schlusse sogar wieder arithmetischem Auslauf! — Für die beiden mit solchen Staffeln erfaßten Dimensionen[1] (Wert und Entfernung) ergeben sich hieraus Folgen, die, betrachtet unter dem Gesichtswinkel des Maßinstrumentes, Unregelmäßigkeit und Unübersichtlichkeit und damit die schlimmsten für ein Maß denkbaren Mängel verkörpern; diese Mängel des Maßinstrumentes für die beiden Dimensionen im einzelnen verschärfen sich bei der praktischen Kombination der beiden Staffeln miteinander noch weiter; und doch hat unleugbar das damit sich ergebende Zahlenwirrsal tatsächlich nun praktisch maßbestimmende Bedeutung für die Verkehrsentgelte der sämtlichen anderen Verkehrsmittel mit ihren im einzelnen Fall ganz anders gearteten Transport- und Güterproportionen. — Kein Verkehrswirtschafter wird sich der Erkenntnis verschließen, daß die hier zwar ungewollt, aber unverkennbar eingetretene Entwicklung zu sehr erheblichen Härten für die anderen Verkehrsmittel führen kann; und je mehr man die wegen seiner Wirtschaftsbedeutung unbestreitbare Unentbehrlichkeit des heutigen Eisenbahngütertarifs und seiner Staffelungen so, wie sie gerade nun einmal sind, für die Bahn selbst anerkennt und deswegen als durch keinerlei Anfeindung erschütterbar bejaht, um so mehr wird man doch auch alles daran zu setzen gewillt sein, damit das in sich so richtige Staffeltarifwesen der Bahn nicht zufolge der ihm anhaftenden Gefahrenmomente zu erstickender Belastung für die anderen Verkehrsmittel durch falsche Handhabung werden möchte. Diese Erkenntnis gilt ganz grundsätzlich allgemein. Unter Zugrundelegung der gegenwärtig praktischen Tarif- und Verkehrsverhältnisse in Deutschland ist die hieraus sich ergebende Sachlage wie folgt zu beurteilen:

[1] Der Begriff hier wirtschaftlich verstanden.

α) Der Wertstaffel des Eisenbahngütertarifs für sich allein können und müssen die Preisansätze der anderen Verkehrsmittel grundsätzlich noch folgen. Diese Staffel ist ja ihrem Wesen nach — wie schon oft genug gesagt wurde — heute nicht mehr eine betriebswirtschaftliche, sondern eine volkswirtschaftliche, eine gemeinwirtschaftliche Staffel. Auch beispielsweise der Binnenschiffer kann und muß das geringerwertige Gut zu billigerem Preise fahren; denn auch für ihn kommen (unter dem Gesichtspunkt der Nachfragepflege) die gleichen volkswirtschaftlichen Wertdifferenzierungsgründe wie bei der Eisenbahn zur Geltung; und auch die betriebswirtschaftlichen Preisspannen zwischen einerseits (nach oben) Unterschied des Handelswertes am Versand- und Empfangsorte und andererseits (nach unten) eigenen Transportselbstkosten bestehen grundsätzlich genau so für ihn wie für die Eisenbahn. Das „Maß", das die Eisenbahn hier anlegt, ist also als solches auch für ihn durchaus verständlich und grundsätzlich annehmbar. — Bei der Prüfung der Übernahmemöglichkeit der zahlenmäßigen Höhe aber kommt die Verschiedenheit der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse zwischen dem persönlichen Beförderungsgeschäft des Binnenschiffers und der Eisenbahn in Betracht. Der Prozentsatz des Verhältnisses zwischen hochwertigen und Massengütertransporten ist bei Eisenbahn und Binnenschiffahrt ganz verschieden. In Mengen nur einzelner Bahnwagenladungen reisende Güter finden sich bei der Binnenschiffahrt kaum. Dasselbe gilt im großen und ganzen[1] auch für Stück- und Sammelgut. Übernahme der Wertstaffel auf die Binnenschiffahrt genau in der Höhe, ja sogar nur in den Größenproportionen, wie sie für die Eisenbahn gelten, ist hiernach nie und nimmer möglich. Es bleibt daher nur übrig, den praktisch nun einmal Maß bildenden Eisenbahngütertarif für die Hauptverkehrsrelationen der für die Schiffahrt in Betracht kommenden Hauptgüter zugrunde zu legen[2], die weitere Abtönung der Sätze aber, sowohl was die sonstigen Güter wie was die sonstigen Ortsverbindungen betrifft, der privat- und handelswirtschaftlichen Entwicklung zu überlassen in dem Sinne, daß innerhalb des durch den Eisenbahntarif gezogenen Maximalrahmens an Fracht für die einzelnen Relationen und Güter eben gerade noch das erhoben wird, was das betreffende Gut unter Berufung auf die in den Hauptrelationen geltenden Frachten, der Schiffahrt noch ohne zur Bahn abzuwandern zu zahlen willig ist. Der Eisenbahntarif ist also Maximalmaß, aber durchaus nicht Normalmaß für die Schiffahrt. Sie kann nur über die durch den Eisenbahn-

[1] Insbesondere der Rhein- und der Berliner Verkehr machen vielleicht eine Ausnahme.

[2] Auch da mit Abschlag eines „Anreizes".

tarif gezogenen Grenzen hinaus ihre Frachten nicht hinaufsetzen; aber keineswegs allemale die Frachtpreise gemäß dem Eisenbahntarif[1] sich voll zunutze machen. —

Für die allgemeine Volkswirtschaft, die Transportbenutzer, die Verfrachter ist diese Maßwirkung des Eisenbahntarifs, wie im theoretischen Kapitel[2] betont, von allergrößtem Vorteil. Für die Beförderungsunternehmer, abgesehen von der Eisenbahn, aber liegt hierin eine Härte. Immerhin darf, wie gleichfalls schon im theoretischen Kapitel[3] entwickelt, der Eisenbahngütertarif bei Widerstreit mit allgemein-volkswirtschaftlichen Interessen nicht um der Verkehrsunternehmer willen gestaltet werden, und so muß der Wertstaffeltarif von den Verkehrsträgern hingenommen und ertragen werden, wie er auch von der Eisenbahn selbst ertragen wird, deren privatwirtschaftlichem Interesse er vielfach ja auch nicht entspricht. Diese Staffel hat nun einmal allgemein volkswirtschaftlichen Charakter.

β) Grundsätzlich besteht auch bezüglich der nur einzigen Entfernungsstaffel kein Gegensatz im Tarifbildungsgedanken zwischen der Eisenbahn und den anderen neben ihr arbeitenden Verkehrsmitteln. Auch für diese anderen Verkehrsmittel, insbesondere — um beim bisher gewählten Vergleichsfall zu bleiben: — für die Binnenschiffahrt bestehen die allgemeinen Grundsätze namentlich der Intensitäts- und Optimallehre genau so wie für die Eisenbahnen zu Recht. (Mit wachsender Entfernung wachsen die Selbstkosten verhältnismäßig geringer als die Entfernung selbst an.) Aber auch hier endet die Gleichheit von Anschauungen und Interessen bei Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern hinter dem Grundsätzlichen alsbald restlos: Denn die praktischen Entfernungen selbst, auf die im großen Durchschnitt gefahren wird, werden bei der Eisenbahn und dem jeweils[4] anderen Verkehrsmittel immer als von ganz verschiedener Höhe sich erweisen. — Bei der deutschen Binnenschiffahrt lag vor zwei Jahrzehnten der Durchschnitt der Beförderungsweite auf 220, bei der Eisenbahn aber nur auf 136 km. — Auch hier ist es, solange wenigstens nur eine einzige Entfernungsstaffel für alle Güter besteht, dem einzelnen an das Tarifmaß der Eisenbahn zwangsweise angelehnten anderen Verkehrsmittel zur Not

[1] Ggf. unter Absetzung nur des zwischen den beiden Verkehrsmitteln erfahrungsgemäß üblichen Anreizes.

[2] Oben S. 14.

[3] Oben S. 35, Lehrsatz 16.

[4] „Jeweils", weil die praktischen Entfernungen auch noch bei den anderen Verkehrsmitteln und bei jedem einzelnen Anwendungsfalle (z. B. Rhein-, Weser-, Elbe-, Oder-, Donau-, Kanal- usw. Schiffahrt) unter sich in jedem einzelnen Falle verschieden sind.

noch möglich, im Wege sozusagen der Konkurrenzpreisbildung, ähnlich wie bei der Wertstaffel, einen für seine Hauptverkehrsentfernungen maßgebenden Basispreis aus der entsprechenden Eisenbahntarifentfernung sich abzuleiten[1] und von diesem aus dann im Abtasten der Preiswilligkeit der Kundschaft seine sämtlichen anderen einzelnen Preisansätze zu normieren. Dem Maße des Eisenbahntarifs werden dann also praktisch (bewußt oder unbewußt) zunächst nur ein oder mehrere Preisdrehpunkte für das andere Verkehrsmittel entnommen; von diesen aus aber muß — schon wegen der Berufungen und Preisvergleiche der Verfrachter an den verschiedenen Abladeplätzen — das andere Verkehrsmittel dann wieder in gleicher Weise wie bei der Wertstaffel zu einer gewissen abgestimmten Ordnung auch in den Preisen seiner übrigen Verkehrsverbindungen bzw. Entfernungen kommen. Auch hier ergibt sich also wieder, bei aller allgemein-volkswirtschaftlichen Wünschbarkeit der Preiskontrolle und Frachtpreisvereinheitlichung der verschiedenen Verkehrsmittel durch den maßbildenden Eisenbahngütertarif, für das andere so an den Eisenbahntarif maßstäblich angeschlossene Verkehrsmittel der unverkennbare Nachteil, daß es bei den Preisen seiner anderen Verkehrsverbindungen, die aus den (aus dem Eisenbahngütertarif direkt übernommenen) Basispreisen abgeleitet sind, im Gegensatz zu den Möglichkeiten seiner eigenen Preisbildungstendenzen einer Beeinflussung unterworfen ist, durch die das Unternehmen entweder in seiner Wettbewerbskraft (durch zu hohe abgeleitete Preise) geschwächt, oder von der Ausnutzung der nach den eigenen Betriebsvoraussetzungen gegebenen Preismöglichkeiten (bei zu niedrigen abgeleiteten Preisen) abgehalten wird. Das durch den Eisenbahngütertarif dem anderen Verkehrsmittel aufgenötigte Maß ist eben in der Wurzel seiner Bildung diesem anderen Verkehrsunternehmen nun einmal fremd, und der erzwungenen Gleichmäßigkeit der Preise geht eine entsprechende Gleichheit der Selbstkosten in den einzelnen Stadien bei diesem Verkehrsunternehmen nicht parallel. Die Graduation der Selbstkosten ist bei dem anderen Verkehrsmittel von derjenigen der Eisenbahn absolut verschieden; und die, die Grundlage für die Preisstaffelung bildende Kostenkurve ist der Kurve der tarifarischen Entfernungsstaffel parallel verlaufend nur bei der Eisenbahn selbst; bei dem anderen Verkehrsmittel verlaufen tarifarische Staffel und Kostenkurve vielleicht durchaus entgegengesetzt, mindestens aber untereinander fremdartig. Begründet aber ist die Bildung dieses fremdartigen Maßes hier bei der Entfernungsstaffel nicht — wie bei der Wertstaffel — in volkswirt-

[1] Wieder unter Abzug (oder Zurechnung) der Anreizdifferenzen der beiden Verkehrsmittel.

schaftlicher Wurzel, sondern in einer zu gutem Teil auch betriebswirtschaftlichen Verschiedenheit von der Eisenbahn! — Wenn trotzdem auch hier die kleineren Verkehrsunternehmen in ihrer Tarifgebarung von dem großen, Maß bietenden, Bruder mitgerissen werden, so liegt der Fall, vom Standpunkte der wirtschaftlichen Gerechtigkeit aus gesehen, sehr anders als bei der Wertstaffel. — Dem alten Tarifpraktiker drängen sich Erinnerungen an die Stellung der süddeutschen Staatsbahnen gegenüber dem großen Preußen vor dem Weltkriege auf. Wie dort und damals bestehen auch hier für den kleineren Unternehmer zwar noch beachtliche Arbeitsmöglichkeiten; aber letzten Endes drängt doch alles die anderen Verkehrsmittel dazu, trotz aller betriebswirtschaftlichen Verschiedenheit ihrer Verhältnisse von denen der Eisenbahn, den Eisenbahntarif im Prinzip ziemlich unbesehen zu übernehmen. — Manchmal eine rechte Härte. — Die Eisenbahn muß dies auch ihrerseits erkennen und hieraus die volkswirtschaftliche Folgerung ziehen: Rücksicht zu nehmen.

Dabei wird sie zwar nicht so weit gehen können und dürfen, wie Preußen dies vor dem Weltkrieg 1914—1918 getan hat: In der Sozialisierungskommission hat Breitenbach ausdrücklich erklärt, die preußisch-hessischen Staatsbahnen hätten seinerzeit den (Entfernungs-) Staffeltarif, obgleich sie ihn als für die preußischen Belange bestzweckmäßig erkannt hatten[1], nur mit Rücksicht auf die süddeutschen Bahnen, für die seine Übernahme untragbar gewesen wäre, nicht eingeführt. — Solche Konzessionen kann man heute eisenbahnseitig nicht mehr machen. Für die allgemeine Volkswirtschaft ist der Staffeltarif in seinen beiden Ausbildungen viel zu segensreich, als daß aus verkehrswirtschaftlicher Rücksicht gegenüber den anderen Verkehrsträgern Grundsätzliches an der Wert- oder der Entfernungsstaffel geändert werden dürfte. Auch sind, verglichen mit den seinerzeit ein volles Drittel des Reichsgebietes bedienenden kleineren Staatsbahnen, die heute in Deutschland neben der Eisenbahn bestehenden anderen (Binnen-) Verkehrsanstalten von viel zu speziellem Charakter, als daß ihnen zuliebe Opfer im Tarifsystem der ganz Deutschland gleichmäßig zu Dienste stehenden Eisenbahn[2] zu rechtfertigen wären.

Aber immerhin in gewissem Umfang hat mit der Ausbildung des allgemein verkehrspreisbestimmenden Maßcharakters des Eisenbahngütertarifs auch für die Eisenbahn eine neue Sachlage und ein beson-

[1] Man denke an Ulrichs ganze große literarische Kampagne in diesem Sinne!

[2] Reichsbahn und andere Bahnen sind in diesem Sinne eins. — Vgl. oben S. 16, Anm. 1.

derer verkehrspolitischer Imperativ, unbeschadet der allgemein-volkswirtschaftlichen Aufgabe, sich ergeben: Wegen seines Maßvermögens für die Allgemeinheit des Verkehrs muß der Eisenbahngütertarif, soweit betriebs- und allgemein-volkswirtschaftlich angängig, den Tarifnotwendigkeiten der anderen inländischen Verkehrsmittel entgegenkommen. — Und auf solche Erkenntnis sind z. B. bei der Deutschen Reichsbahn die folgenden getroffenen (3 a) und auch die folgenden unterlassenen (4 a) tarifarischen Schritte zurückzuführen:

γ) Die Tarifpolitik der Reichsbahn hat bei der maßmäßigen Beschwerung der anderen Verkehrsmittel durch den Eisenbahngütertarif scharf unterschieden zwischen der aus volkswirtschaftlichen Gründen d. h. nicht in Verfolgung von Reichsbahninteressen eingeführten, Wertstaffel und der zu gutem Teil auch im privatwirtschaftlichen Interesse der Reichsbahn selbst geschaffenen Entfernungsstaffel. Bezüglich der ersten, der Reichsbahn den anderen Verkehrsmitteln gegenüber keinerlei grundsätzlichen Vorsprung bringenden Wertstaffel hat die Reichsbahn keinerlei Ausgleichspflicht jemals anerkannt und betätigt. Nur, um gleiche Chancen für das tarifarische Geschehen auch den anderen Verkehrsmitteln einzuräumen, hat sie einen Vertreter der Binnenschiffahrt (und des Kraftfahrwesens) in ihre oben[1] geschilderte Ständige Tarifkommission zu besonderer Beratungstätigkeit mit einberufen. — Hingegen ist auf dem Gebiet der Entfernungsstaffel fast unmittelbar seit Einführung der (in gewissem Maße) betriebswirtschaftlichen Entfernungsstaffelung in den Regeltarif mit Ausgleichsmaßnahmen vorgegangen worden: Es wurde dem durch diese Staffel betroffenen anderen Verkehrsmittel, nämlich der Binnenschiffahrt, die ausgleichende Tarifmaßnahme der Umschlagtarifierung gewährt.

Volkswirtschaftlich ist dieser Ausgleich der Maßwirkung des Eisenbahngütertarifs der einzige Grund, weswegen Einführung von Binnenumschlagtarifen in Frage kommt[2]. Denn an sich hat die Binnenumschlagtarifierung keinerlei in ihrem eigenen Wesen begründetes volkswirtschaftliches Verhältnis zu Produktion und Konsum; und auch zugunsten eines Verkehrsmittels als solchen ergibt sich, wie im theoretischen Teil schon festgestellt, keine berechtigte volkswirtschaftliche Notwendigkeit zur Schaffung von Tarifen[3] im allgemeinen, und

[1] S. 186.

[2] Daß Binnenumschlagtarife, wie diejenigen seinerzeit Badens für Mannheim, und Sachsens für Riesa—Dresden tarifwissenschaftlich nicht den Charakter von Binnenumschlag-, sondern von Seehafentarifen hatten, wird weiter unten (S. 233) zu behandeln sein. Gleiches wird dort für die Donauumschlagtarife dargetan werden.

[3] Vgl. oben Lehrsatz 14, S. 29 ff.

damit auch zu Binnenumschlagtarifen im besonderen. Die Binnenumschlagtarifierung kommt also tarifwissenschaftlich nur als Korrelat (der Binnenschiffer würde sagen: Korrektiv) des Staffel-(Regel-)Tarifs in Betracht, und aus diesem Grunde mag sie schon an dieser Stelle der Arbeit behandelt werden, obwohl sie tarifformell sowohl im Regeltarif, als auch als Ausnahmetarif erfolgen kann, und beispielsweise in Deutschland heute ganz in das Gebiet der Ausnahmetarife verwiesen ist.

Der ausgleichende Charakter der Binnenumschlagtarife ergibt sich beispielsweise aus der folgenden bisherigen deutschen Entwicklung: Der Staffeltarif ist in die Regelklassen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs an der Jahreswende 1920/21 eingeführt worden, und schon im Jahre 1923 ist auch der Ausnahmetarif 6 U 1 für Kohle auf dem Rhein, also für das bedeutendste Schiffs-(und Eisenbahn-)gut auf der bedeutendsten Wasserstraße aufgestellt worden. Und zwar erfolgte die Schaffung des Ausnahmetarifs 6 U 1 ausdrücklich als Ausgleichsmaßnahme für die Einführung des Staffeltarifs! Ihm entsprechend folgte einige Jahre später der 1 U 1 für Holz auf dem Rhein, und eine große Reihe weiterer Umschlagtarife auf den verschiedenen deutschen Wasserstraßen, so daß die Zahl der Umschlagtarife Ende 1938 36 betrug. Trotz Verlangsamung des Tempos im Erlaß der Ausnahmetarife im allgemeinen sind zu weiterer Förderung des Umschlags heute neue besondere Tarifarbeiten in Deutschland in Gang gesetzt. — Die eingeleitete Beschleunigung in der Schaffung von Umschlagtarifen ist eine der tarifarischen Segnungen, die durch die Rückkehr der Reichsbahn in die reine Reichshand möglich geworden sind. Ihre Gebotenheit leitet sich aus den bisher theoretisch und praktisch gefundenen Grundsätzen ohne weiteres ab: Im Interesse der allgemeinen Volkswirtschaft und Verkehrswirtschaft kann die Tarifpolitik der selbständigen Staatsbahn erst dann und nur soweit eingesetzt werden, als der eigene betriebswirtschaftliche Bedarf der Bahn gesichert ist (Lehre 1). Solange die Reichsbahn nun in ihrer finanziellen (betriebswirtschaftlichen) Existenz mit einer Jahrestributschuld von (mindestens) 660 Millionen belastet war, war ihre volkswirtschaftliche Tarifbewegungsfreiheit viel mehr eingeengt als heute, wo ihr die Erwirtschaftung dieser zwei Drittel Milliarde abgenommen[1] ist. Nach den eingangs dieses und auch im vorigen theoretischen Kapitel entwickelten Grundsätzen ist also heute die Reichsbahn volks- und verkehrswirtschaftlich viel freier aktionsfähig, als vor noch 5 Jahren, und — nach dem an der

[1] Die Ablieferungen an das Reich haben verwaltungsrechtlich und -politisch, und demzufolge auch wirtschaftlich einen ganz anderen (nicht von außen her kommenden) Charakter, von der Höhe und Berechnungsart der Beträge ganz zu schweigen.

Spitze dieses Unterabschnitts Gesagten — ist es selbstverständlich, daß die Bahn die ihr so erwachsene größere tarifarische Bewegungsfreiheit mit in erster Linie auch den anderen Verkehrsmitteln zuwendet, um diesen die ihnen im Eisenbahngütertarif auferlegte Last des allgemeinen Verkehrsentgeltmaßes zu erleichtern. —

Systematisch stellt sich die Entlastung der Binnenschiffahrt durch die Binnenumschlagtarife wie folgt dar:

Wenn zwischen zwei durch Binnenschiffahrt verbundenen Wasserplätzen, wie etwa Hanau und Duisburg, ein Transport abgewickelt werden soll, so ist nach den Darlegungen im theoretischen Teil der Verkehrspreis hierfür sowohl für die Eisenbahn, wie (im Höchstmaß) für die Binnenschiffahrt durch den Eisenbahngütertarif bestimmt. Dieser Tarif legt zwar seinem Preise Hanau—Duisburg nicht die dem Wasserlauf folgende Streckenlänge über Mainz, sondern die kürzere über Friedberg—Siegen, zugrunde. Aber nichtsdestoweniger wird der Eisenbahngütertarif bei beiderseits an dem Wasser selbst liegenden Plätzen noch so reichliche Fracht in allen Güterklassen — vom Standpunkt des Binnenschiffers aus — bieten, daß hier die Maßqualität des Eisenbahntarifs den Wasserweg nicht drückt und Ausgleichsmaßnahmen daher hier nicht nötig sind. — Mit den Wassertransporten zwischen den Hafenplätzen allein aber ist die Schiffahrt weder betriebs- noch auch volkswirtschaftlich genügend ausgenutzt. Z. B. wird die Kohlenversorgung auch von Gelnhausen volkswirtschaftlich richtig über den Hafen Hanau zu leiten sein. Hier aber kann die Eisenbahnfracht für die direkte Strecke (und zwar nicht nur dank der geographischen Streckenrechnung Gelnhausen—Gießen—Siegen, sondern auch bei geographisch gleichem Eisenbahn- und Wasserwege) dank des Staffeltarifs allein, für die Schiffahrt unübernehmbar niedrig werden. Man denke z. B. an Duisburg—Freiburg. Hier berechnet sich das Maß des Verkehrsentgeltes nach der direkten Eisenbahnfracht, d. h. nach der Staffel zwischen 500 und 600 Kilometer. Die Schiffahrt aber muß, wenn sie die Transporte bis zum nächsten (ernstlich praktikablen deutschen) Hafen Kehl fahren will, für die Strecke Duisburg—Kehl sich mit dem Frachtsatz begnügen, der nach Abzug von 86 Kilometern Eisenbahnfracht in erster und höchster Staffel, nämlich dem Preise der Strecke Kehl—Freiburg verbleibt. Für derartige Wassertransporte, die Umschlag voraussetzen, trotzdem aber zur Entlastung der Eisenbahn volkswirtschaftlich vielfach höchst erwünscht sind, kann das Maß, das der gestaffelte Eisenbahngütertarif der Binnenschiffahrt auflegt, absolut prohibitiv sein, und hier stellt der Binnenumschlagtarif, der im Falle vorhergehenden oder nachfolgenden Wassertransports die anschließende Eisenbahnstrecken-

fracht (in unserem Beispiel Kehl—Freiburg) verbilligt, die volkswirtschaftlich erwünschte Erweiterung der schiffahrtstransportlichen Betätigungsmöglichkeit wieder her, die der Staffeltarif einschränkte. —

Wir kommen also im Binnenumschlagtarif zu einer Tarifmaßnahme, die die Eisenbahn im Interesse eines anderen Verkehrsmittels trifft. Desungeachtet aber handelt es sich nicht um einen Widerspruch zu Lehrsatz 14[1], laut dem die Eisenbahngütertarifpolitik nicht lediglich um des Verkehrs als solchen willen ihre Maßnahmen treffen darf. Denn es liegt hier die Besonderheit vor, daß die Binnenumschlagtarife nicht eigentlich zur Schaffung eines Wirtschaftsvorteils, sondern zur Abwendung eines Wirtschaftsnachteils für die Schiffahrt bestimmt sind, und daß der drohende Wirtschaftsnachteil, die Maß-Rückwirkung des Eisenbahntarifs, und zwar dessen von normaler Maßbildung abweichende Graduation ist. Mit anderen Worten: Der Eisenbahn-Binnenumschlagtarif steht nur für die Folgen einer teilweise privatwirtschaftlich veranlaßten und überwiegend privatwirtschaftlich ausgewogenen Bildung des Eisenbahnregeltarifs ein; und der Binnenumschlagtarif ist insofern in der Tat ein systematischer Bestandteil des Regeltarifs, selbst wenn für ihn die Form des Ausnahmetarifs gewählt wird. (Der sachliche Wissenszweig Volkswirtschaft und die Formdisziplin des Tarifes haben hier sich unterscheidende Abgrenzungen. Aber in der Ausnahmetariflehre werden auch noch andere Grenzprobleme ähnlichen Charakters sich ergeben.) Tatsache dabei ist, daß das Wesen des Regelgütertarifs aus sachlichen Gründen Binnenumschlagtarife nötig macht, und daß deshalb, wenn diesen Gründen Rechnung getragen wird, nicht ein zugunsten der Schiffahrt, sondern ein zugunsten der Eisenbahn notwendiger Tarif geschaffen wird. Denn ohne ihn wäre vom Standpunkt verkehrswirtschaftlicher Gerechtigkeit die im betriebswirtschaftlichen Interesse der Bahn unbedingt nötige, im Sinne der Maß-Brauchbarkeit aber durchaus nicht erwünschte Staffelform der Entfernungsrechnung des Eisenbahngütertarifs nicht zu rechtfertigen. Andererseits kann aber auch dem Binnenschiffahrtsverkehr bei der für die selbständige Staatsbahn und für die allgemeine Volkswirtschaft unbedingt notwendigen grundsätzlichen Festhaltung der Entfernungsstaffel im Eisenbahnverkehr sehr wohl angesonnen werden, sich mit der so getroffenen, für beide Verkehrsmittel gleichermaßen wirkenden Umschlagtarifregelung abgefunden zu erklären, sofern im ganzen der jetzige tarifarische status quo eisenbahnseitig aufrechterhalten wird. — In Verfolg dieses letzten Gedankens aber muß, wie folgt, fortgefahren werden:

[1] Oben S. 29/30.

δ) Über die positiv getroffene Maßnahme des Binnenumschlagtarifs hinaus wird weiter noch negativ zum Schutze der anderen Verkehrsmittel gegenüber dem ihnen artfremden Wesen des Eisenbahn-Staffeltarifs zu gelten haben: Weitere, neue Erschwerungen werden angesichts der durch die beiden Staffelungen den anderen Verkehrsmitteln erwachsenen mißlichen Lage nicht eingeführt werden dürfen. Ganz schwierig aber würde für die eisenbahnfremden Verkehrsmittel der Tarifzustand werden, wenn zu den Schwierigkeiten der Anpassung ihrer Preisgestaltung an die Wert- und Entfernungsstaffelung bisheriger Art hinzukäme, daß der Eisenbahngütertarif noch mehrere verschiedene Entfernungsstaffeln — womöglich für jede Wertklasse eine besondere Entfernungsstaffel — einrichtete.

Die (wie gezeigt wurde) schon jetzt den anderen Verkehrsmitteln außerordentlich schwere, nur noch in Knotenpunkten und in Durchschnittssätzen mögliche Anpassung an die durch den Eisenbahngütertarif diktierten Verkehrspreisverhältnisse würde bei weiterem Ausbau des Staffelsystems zur vollen Unmöglichkeit. Rechnerisch-praktische und privatwirtschaftlich-annehmbare Ergebnisse ließen sich für die anderen Verkehrsunternehmungen dann nicht mehr erzielen, geschweige denn tarifarisch in methodischen Einklang mit den Eisenbahngütertarifansätzen bringen. Man würde zu den unvereinbarsten und unübersehbarsten Preisbildungen kommen, und den Schaden hieraus hätte die allgemeine Volkswirtschaft zu tragen. — Das hieraus auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft erfließende Bedenken ist von solchem Gewichte, daß demgegenüber auch die durchaus nicht eindeutigen[1] allgemein-volkswirtschaftlichen Erwägungen, die etwa für mehrere verschiedene Entfernungsstaffeln geltend gemacht werden könnten, wie insbesondere die Erleichterung des Bahn-Fernversandes auch für Güter der billigsten Wertklassen durchschlagende Kraft besitzen könnten. Es ist eine zwar oft gehörte, deswegen aber nicht weniger falsche Auffassung, wenn vermeint wird, die Einführung derart unterschiedener Entfernungsstaffeln für die verschiedenen Wertklassen sei unter dem Motto: „gleiche Behandlung der Güter aller Wertstufen" mit ihrem „Entgegenkommen" an die geringwertigen Güterklassen eine soziale, — die Festhaltung aber nur der einen Entfernungsstaffel mit ihrer verhältnismäßig größeren Erleichterung des Fernverkehrs für die hochwertigen Güterklassen eine unsoziale, eine kapitalistische Tat. — Menschenklassen und Güterklassen sind zweierlei. Gerade die über die geringstwertigen Rohstoffgüter dis-

[1] Schon auf S. 318/319 der „Betriebswissenschaft" wurde das Bestehen der Zweifel angedeutet, die im folgenden nunmehr nach der volkswirtschaftlichen Seite vertieft werden.

ponierenden Menschen (Industriellen) sind oft die allerkapitalkräftigsten, und der gelegentlich ein hochwertiges Gut versendende oder empfangende Volksgenosse ist häufig Angehöriger der sozial bedrängtesten Schichten[1]. Aus sozialen Erwägungen ist also für die tarifarische Behandlung, insbesondere in der Frage einer Vervielfältigung der Entfernungsstaffelung des Eisenbahngütertarifs nicht das geringste zu gewinnen. Güter sind lediglich nach ihrer volkswirtschaftlichen Transportwürdigkeit zu unterscheiden, und in aller Regel drückt niedriger (vor allem Handels-) Wert schon in sich selbst aus, daß ein Gut auf weite Entfernungen eigentlich der Beförderung nicht würdig, weil entweder vielerorts oder sogar überall antreffbar oder ersetzbar oder entbehrlich ist. — Andernfalls das Gut eben einen höheren Wert haben würde. — Ist ein Gut aber verhältnismäßig überall antreffbar, ersetzbar oder entbehrlich, so mag es ruhig der Begünstigung besonderer tarifarischer Billigkeit im Ferntransporte ermangeln und zur Benutzung der einen einheitlichen (für das betreffende Gut an sich allerdings vielleicht empfindlich teuren) Entfernungsstaffel gezwungen sein. Es braucht dann eben nicht weit befördert zu werden, und deswegen sollte es auch nicht weit befördert werden. In diesem Sinne mag der im vorigen schon oft genug betonte Gesichtspunkt des Verkehrsluxus hier wirklich einmal angerufen werden. Da außerdem die betriebswirtschaftlichen Bedürfnisse der Eisenbahn selbst (Gleichheit der Selbstkosten für die Beförderung aller verschiedenen Arten Güter, wie in der „Betriebswissenschaft"[2] dargetan) einer Vielfältigkeit der Entfernungsstaffel entgegen sind und allgemein-volkswirtschaftliche Gründe sie nicht unbedingt erfordern, wird in Abwendung der andernfalls den anderen Verkehrsträgern drohenden Gefahren, also von jeder Vervielfältigung der Entfernungsstaffel abzusehen sein.

Man wird als Schluß und Lehre (7) aus den vorstehenden Darlegungen zu entnehmen haben:

> Die selbständige Staatsbahn ist verbunden, die praktische Gestaltung ihres Tarifsystems nächst ihren eigenen Betriebs- und den allgemeinvolkswirtschaftlichen Pflichten möglichst auch auf Anpassung an die Verhältnisse der anderen, verkehrspreispolitisch dadurch maßgeblich beeinflußten Verkehrsmittel abzustellen und jeder vermeidbaren Einengung der tarifarischen Bewegungsfreiheit der anderen Verkehrsmittel sich zu enthalten. — Klarheit und Über-

[1] Vgl. hierzu Spiess, „Zum Preisbildungsproblem: Ist die bisherige Tarifbildung und Gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich?" in: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1929 S. 1311.

[2] a. a. O. S. 314 und folgende, insbesondere 316.

sichtlichkeit des Tarifes werden damit auch zu volkswirtschaftlichen Forderungen; selbst an sich noch denkbare tarifarische Verfeinerungsgedanken, wie verschiedenartige Ausgestaltung der Entfernungsstaffel für die verschiedenen Wertklassen, werden mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Interessen der anderen Verkehrsmittel nicht in Erwägung zu ziehen sein. — Soweit schon das vorhandene Eisenbahntarifsystem — insbesondere etwa die Entfernungsstaffel als solche — als verkehrswirtschaftlich übermäßige Einengung eines anderen Verkehrsmittels, nämlich der Binnenschiffahrt, sich erweist, werden Binnenumschlagtarife als Ausgleichstarifmaßnahmen zu schaffen sein, soweit die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten der Eisenbahn dies gestatten.

c) Die Menge des einzelnen beförderten Gutes im Regeltarif, volkswirtschaftlich betrachtet.

Von den drei tarifarischen Einteilungsgesichtspunkten: Wert, Entfernung, Menge — ist die Unterscheidung nach der Menge des jeweilig zur Beförderung aufgegebenen Gutes nicht nur der volkswirtschaftlich, sondern auch der tarifspezialwissenschaftlich wenigst bedeutsame.

I. Was dabei zunächst den Tarif für Stückgut betrifft, so schied schon die betriebswirtschaftliche Betrachtung[1] die Kleinmengenbeförderung aus der besonderen Tarifökonomie aus, indem sie grundsätzlich einen Schnitt zwischen Stückgut- und Wagenladungstarif machte und für tarifarische Betrachtung und Bearbeitung des Stückgutes keinerlei Sondercharakter gegenüber der allgemeinen Kleinpreisbildung in der übrigen Wirtschaft anerkannte. Gleicher Ausschluß aus besonderer tarifökonomischer Behandlung wird auch für die volkswirtschaftliche Betrachtung im Regeltarif zu gelten haben. Denn Güter, die in so geringen Quantitäten wie im Postpaket-, Bahnpaket- und Stückgutverkehr versandt werden, müssen ein ganz besonders hohes Reise- und Beförderungsbedürfnis besitzen; sonst käme es nicht zu ihrem Versande in so kleinen Mengen. — Ist aber schon bezüglich dieser geringen Mengen ein den Versand rechtfertigendes Beförderungsbedürfnis vorhanden, so nähert solches Gut, soweit nicht die hier überhaupt nicht interessierenden Gelegenheitssendungen[2] in Frage kommen, in seinem Beförderungswerte sich schon erheblich dem wirtschaftlichen Punkte, an dem „Geld keine Rolle spielt". — Dies ist aber auch der Punkt, an dem die volkswirtschaftliche Beeinflußbarkeit mittels des — ja nur Geld bedeutenden — Eisenbahngütertarifs keine Rolle mehr spielt, und der Eisenbahn-

[1] Vgl. „Betriebswissenschaft", S. 303

[2] Umzug, Wohnungswechsel u. dgl.

gütertarif als ein zu schwaches, und deswegen untaugliches, Mittel zu wirtschaftlicher, und ganz besonders zu volkswirtschaftlicher Beeinflussung sich erweist. Es ist da mit aller Tarifkunst zu Ende. — Beim Stückgut wird diese praktische Beeinflussungsgrenze in der Tat in der Mehrzahl der Fälle erreicht; ganz sicher bei den etwa 25 %, die beim Stückgut überhaupt nur gelegentliche Sendungen der Bevölkerung darstellen, höchstwahrscheinlich aber auch bei der größeren Hälfte der übrigen gewerb- und geschäftlichen Sendungen. Liegen die Dinge aber so, so kann der Tarifpolitiker, soweit volkswirtschaftliches Arbeiten in Betracht kommt, an der Gestaltung des Stückguttarifes im ganzen sich desinteressieren, und diesen Tarif allein der betriebswirtschaftlichen Gestaltung überlassen, die ihrerseits dann wieder — nach früherer Feststellung[1] — keine anderen als die bei aller anderen wirtschaftlichen Kleinpreisbildung im allgemeinen statthabenden Gesetze maßgebend sein lassen mag.

Immerhin gilt diese Überantwortung des Stückguttarifs von der Volkswirtschaft an die Betriebswirtschaft nicht für alle Fälle der Stückgutbeförderung. Es gibt einzelne Gewerbe, die ausgesprochen auf Stückgutversand abgestellt sind, und es gibt auch einige Güter, bei denen der Kleinversand von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Erinnert sei nur an die Obst-, Kartoffel- und Gemüse-, aber auch andere Lebens- und Genußmittel-, sowie weiter auch an die Kleineisenbeförderung u. dgl. m.[2]. Der Verkehr in diesen Gütern hat sogar vielfach besondere volkswirtschaftliche Bedeutung, und er verlangt deswegen sorgfältige Würdigung auch bezüglich der praktisch angewandten Tarifpolitik. Desungeachtet aber bleibt es doch mindestens offene Frage, ob gerade im Regeltarif diese Fälle anzufassen sich empfiehlt, oder ob diese Probleme nicht besser als nur Besonderheiten einzelner Gütergruppen betreffend, der besonderen nämlich der ausnahmsweisen Tarifbehandlung[3] aufgespart bleiben. — Die Frage ist rein tariftechnisch-praktischer Natur; sie kann verschieden beantwortet werden und ist auch im Laufe der Zeiten — selbst bei ein und derselben Bahn[4] — verschieden und wechselnd beantwortet worden. Systematisch richtig ist es wohl, festzuhalten, daß bei solch besonderer Stückguttarifierung für nur ganz be-

[1] Vgl. „Betriebswissenschaft", S. 305.

[2] Man denke auch an das Sammelgutproblem, das indessen zu speziell ist, um in diesem Rahmen behandelt werden zu können.

[3] Neben Beförderungsgestaltung u. dgl.

[4] Auch bei den deutschen Staatsbahnen; die Normaltransportgebühren der Vor-Weltkriegszeit kannten einen Spezialtarif für bestimmte (lediglich aus volks- — nicht betriebs- — wirtschaftlichen Gründen ausgewählte) Stückgüter, der noch in der Nach-Weltkriegszeit bis zum 1. Juni 1930 bestanden hat.

stimmte einzelne Güter und Güterarten es sich um aus der Regel, und damit aus dem Normaltarif herausfallende Angelegenheiten handelt, und deshalb die besseren Gründe dafür sprechen, diese Fragen aus dem Regeltarif für Stückgut auszuscheiden. Im gegenwärtigen deutschen Gütertarife[1] ist es tatsächlich denn so auch geschehen. — Gleichen Erwägungen wird man dann aber auch bei der systematisch-wissenschaftlichen Behandlung des Stoffes zu folgen haben. Dementsprechend wird hier in der Darstellung des Regeltarifs die nur für einzelne besondere Verkehrsbedürfnisse volkswirtschaftliches Sonderinteresse erheischende Stückgutbeförderung nicht vertieft, vielmehr übergangen, und als Lehre (8) festgehalten:

> In der Ökonomie des Stückguttarifs sind angesichts des vielfach nur gelegentlichen Charakters und der Geringfügigkeit der Beförderungsmengen und absoluten Frachtbeträge dieses Verkehrs neben den betriebswirtschaftlichen Preisbildungsgrundsätzen besondere volkswirtschaftliche Gesetze für den Regeltarif nicht festzustellen.

II. Was hingegen den Wagenladungstarif betrifft, so kann hier das Interesse an der bei der einzelnen Beförderung in Betracht kommenden Menge, von der die wirtschaftlich bestmögliche Ausnutzung des bereitgehaltenen Eisenbahnapparates abhängt, ebenso wenig volkswirtschaftlich, wie seinerzeit betriebswirtschaftlich unbeachtet gelassen werden. Durch Erhebung von Wagenstandgeld wird die, das Transportmaterial volkswirtschaftlich nützlicher Verwendung entziehende Verzögerung des Wagenumlaufs bekämpft. Und auch durch tarifarische Differenzierung muß zu bester Ausnutzung des verkehrswirtschaftlichen Laderaums angehalten und gegen schlechtere Verwendung durch mit dem Grade der ungenügenden Auslastung erhöhte Steigerung des Tarifpreises angegangen werden. Denkmäßig wäre hiernach neben der Wert- und Entfernungsstaffel noch eine dritte Staffel des Eisenbahngütertarifs zu fordern, die von schlechterer zu besserer Laderaum- (oder besser: Wagen-)Ausnutzung im Preisansatz verhältnismäßig abstiege.

Zu dieser dritten Staffelung ist es in systematischer Form aber, soweit zu sehen, noch in dem Gütertarife bei keiner einzigen größeren (Staats- oder Privat-)Bahn gekommen[2]. Gründe hierfür sind, daß 1. schon außerhalb der tarifarischen Systematik auf dem Gebiete der Menge-Berücksichtigung viel geschehen ist; daß 2. das öffentliche und Bahn-

[1] Der heutige Deutsche Eisenbahn-Gütertarif hat keine ermäßigte Stückgutklasse mehr.

[2] Es kommen nur Friedenstarife in Betracht. Vgl. „Betriebswissenschaft", S. 323 Anm. 1.

interesse an der Ausnutzung des Eisenbahnbetriebsapparates sich im Zeitverlauf verhältnismäßig plötzlich ändert und deswegen eine tarifsystematische, und damit die Dinge auf lange Zeit festlegende Regelung für die Eisenbahn-Betriebs- und Volkswirtschaft sich nicht empfiehlt; und daß 3. neuerdings auch hier die verkehrswirtschaftlichen Maß-Rücksichten auf die anderen Verkehrsmittel eine spezifisch eisenbahntarifarische Regelung als unangebracht erscheinen lassen.

Zu 1. Systematisch-formell beginnen die Schwierigkeiten für eine Mengenstaffel schon bei Festlegung ihres Anfangspunktes. Nach unten würde für alle Wertklassen eine einheitliche Grenzfixierung zwischen Stück- und Wagenladungsgut nötig werden, und damit die Unanpaßbarkeit (Inkommensurabilität) des nur aus einer Klasse bestehenden Stückguttarifes an den aus vielen (in Deutschland z. B. jetzt sieben) Klassen bestehenden Wagenladungstarif sich darbieten. — Die flüssige Abgrenzung, wie sie heute der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif Teil I B in seinem § 3 (3), und mutatis mutandis auch alle anderen zentraleuropäischen Eisenbahngütertarife aufweisen, die darauf herauskommt, daß bei jedem einzelnen Transporte die billigste Frachtberechnung, je nachdem als Stück- oder als Wagenladungsgut Statt hat, ist nicht mehr möglich, wenn man an eine begriffsechte Mengenstaffelung herangehen will. — Außerdem besitzen alle mitteleuropäischen Tarifsysteme, insbesondere auch der deutsche Eisenbahngütertarif[1], innerhalb der Begriffe Stückgut und Wagenladungsgut mehr oder weniger rudimentäre Formen von Mengenstaffeln, in der Unterscheidung von Gewichtsstufen dort, bzw. Haupt- und Nebenklassen hier. Deutschland unterscheidet beim Stückgut Gewichtsstufen bis 500, bis 1000 und über 1000 Kilogramm, und im Wagenladungstarif stellt es einer Hauptklasse von 15 Tonnen zwei Nebenklassen von 10 und 5 Tonnen gegenüber. Andere Bahnen bemessen die Hauptklasse der Wagenladungen auf 10, und führen daneben nur eine Nebenklasse mit 5 Tonnen. Bei noch anderen Bahnen finden sich andere Unterscheidungen. Überall aber hat man sich dabei für Gewichts-, nicht Wagenraumunterscheidung entschieden.

Ob hingegen eine systematisch wirklich ausgearbeitete Mengenstaffel nach Gewicht (Tonnen) unterscheiden, oder ob sie ihre Stufenunterscheidung nicht nach Wagenfassungsvermögen (Quadratmeter, Kubikmeter) oder nach beiden bemessen sollte, kann sehr fraglich erscheinen. Wer in die Frage dieser Tarifunterscheidung (z. B. beim Tiertarif) praktisch hineingesehen hat, weiß, wie schwierig hier die volks-

[1] Teil I B. — Vgl. auch die Behandlung in der „Betriebswissenschaft" S. 322/324.

wirtschaftliche[1] Antwort zu geben sein würde. Erschöpfend ist selbst die jetzige bescheidene Unterscheidung nur nach Haupt- und Nebenklasse gemäß dem Gewichte, mindestens im deutschen Tarife nicht: Dem Tarif mußte einmal eine Liste[2] beigegeben werden, die die Güter enthält, die bei Verwendung der (heute die Überzahl ausmachenden) mehr als 15 Tonnen Ladegewicht besitzenden Wagen[3] erst bei Befrachtung in Höhe ihres Ladegewichtes die Hauptklasse ohne Zuschlag genießen; und weiter war dem Tarife ein Verzeichnis der Güter[4] anzuordnen, die Anspruch auf vorzugsweise Zuteilung großräumiger Wagen haben, da sie sonst angesichts ihres zu großen Volumens und zu geringen Gewichts nie die Hauptklasse genießen könnten. Also auch dieser wirklich erst nur Ansätze (verschiedenster Richtung!) enthaltende Mengenstaffel-Tarif nach Gewicht hat schon Berechnungskonzessionen an das Raumsystem machen müssen[5]. Klarheit bietet das Bild des Tarifes hier gerade nicht; Klarheit aber ist volkswirtschaftlich die erste förmliche Forderung an den Tarif ... und ganz besonders (wie schon unter a + b gesagt war und hier sogleich noch einmal zu unterstreichen sein wird) an das Maßinstrument des Verkehrs. Indessen: Systematisch oder nicht, festzustellen ist, daß auch die Behandlung des Begriffes Menge im deutschen Eisenbahngütertarif bisher in der öffentlichen Meinung durchaus wohl aufgenommen ist, und im großen und ganzen danach also doch wohl das von der Volkswirtschaft Verlangte und das für sie Notwendige bieten dürfte. — Bei anderen Bahnen dürfte es nicht viel anders sein.

Zu 2. Das Interesse an der Wagenverwendung und -ausnutzung ist sowohl für die Eisenbahn selbst wie auch für die Verfrachter verschieden je nachdem, ob Zeiten des Wagenmangels oder -überflusses in Frage kommen; und genau so, wie je nach solchen Zeiten die Festsetzung und die Handhabung der Standgeldbestimmungen stärksten Schwankungen unterworfen ist, genau so würde auch bei einer Mengenstaffel, je ausgearbeiteter sie wäre, je öfter und je mehr ein Bedürfnis

[1] Die betriebswirtschaftliche ist um so einfacher: Je nachdem, ob für das Unternehmen der Wagenraum oder die Gewichtsbewältigung kostbarer ist.

[2] Deutscher Eisenbahn-Gütertarif I B S. 80 unter III.

[3] DEGT. I B spricht in § 6a (S. 12) von „Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 25 t".

[4] DEGT. I B S. 358 Verz. I .

[5] Auch das Verzeichnis II — Behälterwagen-Gut — DEGT. I B S. 366 könnte noch genannt werden. Für Stückgut liegt in derselben Linie die Liste I für sperrige Stückgüter, DEGT. I B S. 70. — Vor allem wird aber die tarifarische Unterscheidung des offenen und gedeckten Wagens unter dem Raum-Gesichtspunkt zu würdigen sein. Im übrigen ist diese Unterscheidung in der Darstellung bewußt zurückgestellt.

zur Revision bald im einen, bald im anderen Sinne sich ergeben. In Zeiten wirklichen Wagenmangels fügt sich die verfrachtende Wirtschaft in Erkenntnis der Lage selbst rigorosesten Entscheidungen, sei es im Tarife, sei es in der Standgeldfrage. Umgekehrt fordert sie aber auch, wenn bei schwachem Verkehr Überfluß an Wagen besteht, soziales Verständnis für den kleinen Mann, der große Mengen — auslastende Wagenladungen — nicht leicht auf den Weg bringen und noch schwerer abnehmen, nämlich nicht auf einmal bezahlen kann. Deswegen kleinere, nicht voll auslastende Ladungen tarifarisch nicht übermäßig zu verteuern, die staffelweise Aufhöhung also nicht allzu sehr auf die geringere Belastung gegenüber der Vollausnutzung des Ladegewichts abzustellen, ist vielfach ebenso ausgeprägtes allgemein-volkswirtschaftliches Interesse, wie der betriebs- und verkehrswirtschaftliche Belang der Eisenbahn umgekehrt nach stark ansteigender Staffel für ungenügende Auslastung in Mangelzeiten verlangt[1]. Beide Meinungen unter einen Hut zu bringen, namentlich auf die Länge der Zeit, wie das für eine grundlegende systematische Maßregel des Tarifes[2] naturnotwendige Voraussetzung ist, würde schweres, wenn überhaupt meisterbares Stück Arbeit sein. — Und dazu kommt

Zu 3. die Rücksicht auf die anderen Verkehrsmittel. — Dabei wird im folgenden dieser Punkt zu einer kurzen, aber selbständigen Übersicht auch der Problematik des Tarifs für den Kraftwagen im allgemeinen ausgestaltet werden müssen, nicht nur weil bei den früheren parallelen Erwägungen zur Wert- und Entfernungsstaffel[3] der Hinblick auf die Binnenschiffahrt die Darlegungen in erster Linie geleitet hat, sondern vor allem auch, weil das Problem der Mengentarifberücksichtigung die Verschiedenheiten und Gegensätzlichkeiten zwischen Eisenbahn- und Kraftwagentarifbedürfnissen am deutlichsten aufzeigt.

noch c.
Die Mengentarifierung in ihrem Maß-Einfluß auf die Frachtpreisbildung der anderen Verkehrsmittel. — Ein arteigener Kraftwagentarif?

Der Kraftwagen fordert heute mit großer Energie einen „arteigenen Tarif". Die Forderung, wenn auch so ausgesprochen nur in Deutschland gestellt, ist grundsätzlich doch für ganz Europa, vielleicht sogar für die ganze Welt charakteristisch. Sie bedeutet die Abkehr von der früheren[4]

[1] Vgl. schon oben S. 13/14.
[2] Anders beim Standgeld als einer bloßen Nebengebühr.
[3] Oben a + b Seite 193 ff.
[4] In Deutschland bis etwa 1936 vertretenen.

Forderung tarifarischer Gleichstellung des Kraftwagens mit der Eisenbahn. Dies frühere Verlangen war von dem Kraftwagen (grundsätzlich mit Recht) in einer Zeit gestellt worden, in der die Eisenbahn dem Aufkommen des Kraftwagens aus vielleicht übertriebener Besorgnis um Bahn- und Volkswirtschaft den Ruf nach gesetzgeberischem Schutze und nach zahlenmäßiger Begrenzung der Konkurrenzfreiheit des Kraftwagens entgegengesetzt hatte. Das Tätigkeitsfeld des gewerblichen Kraftwagens wurde damals räumlich in den sog. Nahverkehr (50 km um den konzessionsmäßigen Geschäftssitz) und den sog. Fernverkehr (jenseits jener 50 km) auseinandergeteilt, und in diesem Fernverkehr tarifarische Gleichstellung des Autos mit der Bahn zwar grundsätzlich verfügt, jedoch auf die höheren Klassen des Regeltarifs beschränkt. Diese letztere Einschränkung hatte damals zu dem erwähnten Verlangen nach Gewährung des gesamten Eisenbahntarifs in seinem vollen Umfange (alle Regelklassen und alle einzeln geforderten Ausnahmetarife) geführt. Der Forderung war dann auch entsprochen worden; doch, dies Ziel erreicht, hatte der Kraftwagen alsbald erkannt, daß damit das von ihm eigentlich als notwendig Empfundene nicht errungen war. Er stand damit eigentlich nur wieder da, wo er vor allem gesetzlichen, bzw. verwaltungsmäßigen Eingreifen schon von Anfang an gestanden hatte: Maßgebend für ihn war, wie früher kraft verkehrswirtschaftlicher Notwendigkeit[1], nunmehr kraft Gesetzes der Eisenbahngütertarif; und dieser Tarif war nicht nur in seiner zahlenmäßigen Höhe, sondern auch in allen seinen einzelnen Bestimmungen und im Aufbau zugeschnitten eben für die Eisenbahn, und nicht für den Kraftwagen. In Erkenntnis dieses Mangels kam es zu der Forderung des arteigenen Tarifs. —

Ob mit solchem gesetzgeberischen oder verwaltungsmäßigen Anrufen dem Kraftwagen aber mehr Glück beschieden sein kann als seinerzeit der Eisenbahn, als sie den gleichen Weg nach obrigkeitlicher Hilfe im verkehrswirtschaftlichen Kampfe beschritt, ist sehr fraglich. Volkswirtschaftlich wäre es jedenfalls ein enormer Rückschritt, wenn neben dem maßgebenden Wesen des Eisenbahngütertarifs wieder ein zweiter selbständiger Verkehrsentgeltmaßstab im Lande sich durchzusetzen versuchte. Eine Befriedung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln — schon aus technischen, psychologischen und vielen anderen Gründen ohnedies unendlich schwer — würde dann, wenn erst der gemeinsame Maßstab für gemeinsamen Ausgleich wieder weggefallen wäre, schlechterdings unmöglich sein. Die Forderung nach dem arteigenen Kraftwagentarif ist als Formulierung überspitzt. Die Existenzvoraussetzungen für einen arteigenen Tarif des Kraftwagens neben dem universalen Eisen-

[1] Vgl. Erstes Kapitel, insbesondere S. 10; dort Anm. 1.

bahngütertarif dürften von der Volkswirtschaft aus eben den Gründen, die das Heraufkommen eines allgemeinen Verkehrsmaßinstrumentes begrüßen ließen, zu verneinen sein; und solches Urteil der Wirtschaft auf ihrem eigenen Gebiete ist meist von unüberwindlicher, auch alle Konventions- und Kanzleibeschlüsse früher oder später beiseite schiebender Stärke. Auch sind die praktischen Anläufe, die man mit der Arteigenheit bisher im kleinen versucht hat, alles andere als beweiskräftig. Sie kommen auf Tarifmaßnahmen heraus, die preislich höher liegen als der Eisenbahngütertarif, also praktisch nur sein können, solange die Eisenbahn aus eigenem Willen oder dem Zwang der ihr eigentümlichen Verhältnisse heraus die in jenen arteigenen Tarifversuchen getroffenen Transporte[1] nicht fahren kann oder will, mit anderen Worten, solange die Universalität des Bahntarifs aussetzt oder die Eisenbahn sie nicht geltend machen kann oder will. Ändern sich diese, in der Eisenbahn, und nicht im Kraftwagen liegenden Verhältnisse, so dürfte gegenüber der Universalität von Eisenbahn und Eisenbahngütertarif ein arteigener Kraftwagentarif sich länger nicht mehr behaupten können, das entscheidende Wort vielmehr wieder beim Eisenbahntarife liegen. Wie dessen Entscheidung dann aber zu lauten haben würde, kann nach dem schon oben unter „a + b" Ausgeführten[2] nicht zweifelhaft sein:

Der Eisenbahngütertarif hat kraft seiner universalen Gültigkeit für alle Verkehrsmittel die verkehrswirtschaftliche Pflicht, auch den anderen Verkehrsmitteln nach Möglichkeit gerecht zu werden[3]; und wenn diese Anpassung schon nicht so weit getrieben werden kann, daß die Eisenbahn für ihren Verkehr einen besonders dem Kraftwagen arteigenen Tarif unter Verleugnung eigener Belange übernimmt, so liegt die Wahrheit doch in der Mitte: Die selbständige Staatsbahn wird ihren eigenen Tarif nach Möglichkeit den Notwendigkeiten auch der anderen Verkehrsmittel anpassen und zu einem in seiner Art allen, insbesondere den beiden Verkehrsmitteln Kraftwagen und Eisenbahn gemeinsamen machen müssen. Nachdem der Eisenbahngütertarif nun einmal zu dem großen allgemeinen Verkehrsmaße geworden ist, muß er mit diesem ihm gewordenen Pfunde wuchern und sich als allgemeines Maßinstrument dem Volke erhalten, auch wenn neue andere Verkehrsmittel in steigendem Maße Anspruch auf Formulierung der Preisbestimmung und Tarifgestaltung in einem auch ihnen arteigenen Sinn erheben. Ohne einen

[1] Vgl. z. B. den Kartoffeltarif in Reichs-Verkehrs-Blatt B, Nr. 46 vom 2. November 1940.

[2] Vgl. oben S. 193.

[3] Vgl. Lehre (7) S. 205.

Eisenbahngütertarif, der seinem messenden Wesen nach ebensogut auch als Kraftwagen- wie als Eisenbahntarif angesehen werden kann, ist der in allen Ländern angestrebte und bisher in keinem Lande noch voll erreichte Ausgleich zwischen Eisenbahn und Kraftwagen schlechterdings unmöglich. Der Weg bis zu diesem Ziele ist ohnehin noch weit; viel weiter, als manche Sanguiniker es glauben oder glauben wollen. Allein schon deshalb, weil, solange die (tariftechnisch gesprochen) „Anwendungsbedingung", ob der Unternehmer angebotene Transporte befördern muß oder nur befördern darf, nicht für Eisenbahn und Kraftwagen hieb- und stichfest gleichheitlich festgelegt ist, wirklicher Ausgleich überhaupt nicht zu schaffen ist. Aber selbst abgesehen von dieser die Tariftechnik als solche weniger berührenden Problematik der Beförderungspflicht, ist schon das bloße Unternehmen des Baues des Ausgleichstarifes unmöglich, wenn nicht über die Tarifausdrucksweise, das Tarifschema, Übereinstimmung besteht. Wenn der eine Vertragsinteressent seine Preise in Dollar, und der andere die seinigen in Reichsmark formuliert, so ist, solange man sich nicht über eine einheitliche Währung (bzw. Umrechnungskurs) einigt, das Zustandekommen eines Vertrags zwischen den beiden ausgeschlossen. — Beim Geschäft des kaufmännischen Ausgleichs zwischen Kraftwagen und Eisenbahn spielt nun bis heute der Eisenbahngütertarif die Rolle dieser für beide unentbehrlichen einheitlichen Währung. Als solche muß er erhalten bleiben. Damit das aber möglich sei, muß die moderne praktische Eisenbahngütertarifökonomie einen Regeltarif darbieten, der für alle Transporte im Lande nicht nur theoretisch angeboten, sondern auch für alle im Lande gängigen Transportarten, also auch für alle Kraftwagentransporte zwanglos anwendbar und insbesondere auch maßstäblich zumutbar sein muß. —

Nicht richtig war es, wenn im Anfang der Auseinandersetzung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen mancherseits eingefleischte Eisenbahnpolitiker auf den Standpunkt sich stellen zu dürfen glaubten, angesichts der unvergleichlich größeren praktischen Verkehrsbedeutung der Eisenbahn hätte diese ein Recht, ihren Tarif und ihre Tarifgrundsätze dem Kraftwagen zu diktieren. Wenn ein Tarif gemeinschaftlich für die beiden Unternehmen A und B gestaltet werden soll, so ist es gleichgültig, ob von demnächst praktischen hundert Tariffällen 50 dem Unternehmen A und 50 dem Unternehmen B, oder aber 98 dem Unternehmen A und nur 2 dem Unternehmen B angehören. Solange die Anwendung des Tarifs auch nur für einen einzigen bei B aufkommenden Fall notwendig, infolge Eignungsmangels des Tarifs aber nicht möglich ist, ist das Ziel des ge-

meinschaftlichen Tarifs, der alle 100 Fälle der Unternehmen A und B decken soll, nicht erreicht. Und um dieses Ziel handelt es sich beim Eisenbahn-Kraftwagen-Ausgleich[1].

Dem Gewicht dieser Tatsache hat sich denn auch beispielsweise der Deutsche Eisenbahngütertarif nicht verschlossen. Den Standpunkt der übermächtigen Quantität hat die — für ihn federführende — Reichsbahn bei den tarifarischen Auseinandersetzungen ihrerseits nie verwertet, sondern sie hat in ihrem Tarife im Gegenteil nicht nur in einem, sondern in gar manchen Punkten und in steigendem Maße mehr und mehr der Eigenart des Kraftwagens Rechnung getragen. Daß dies auch weiterhin geschehen wird, besteht mancherlei Bürgschaft: Zunächst ist dafür verfahrenstechnisch die nötige Grundlage dadurch geschaffen worden, daß in die den Regeltarif grundsätzlich bearbeitende Ständige Tarifkommission[2] und den Ausschuß der Verkehrsinteressenten die Mitwirkung eines spezifischen Kraftwagensachverständigen und -vertreters eingeschaltet worden ist.

Weitere, vor allem praktische Gewähr aber bietet die Tatsache, daß die Reichsbahn auch ihrerseits selbst in das Kraftwagenbeförderungsgeschäft stärkstens hineingegangen und also bestrebt ist, die als Verkehrsträger ihr obliegenden Aufgaben schlechthin, und nicht mehr nur als Eisenbahnunternehmer zu erfüllen. Hiernach drängt schon bei der Reichsbahn selbst die Entwicklung zu einer Ausgestaltung des bisher sogenannten nur Eisenbahngütertarifs zum allgemeinen Landgüterverkehrstarife, damit dessen Art nicht nur dem Bahnverkehr, sondern auch der Art des Kraftwagenverkehrs gerecht werde.

Dies aber kann nun namentlich bei dem Problem der Aufnahme einer Mengenstaffel in den Tarif von Bedeutung werden. Die derzeit in Deutschland praktische Stufenfolge der Haupt- und Nebenklassen von 15, 10 und 5 Tonnen liegt zweifellos nicht in der „Art" des Kraftwagens. Eher kann dies von der Stufung des Stückguttarifs gelten, der überhaupt mit seiner völligen Vernachlässigung des Wertgesichtspunktes und starken Abstellung auf Einteilung nach „Menge" ganz eigene, wenn auch die „klassische" Tariftheorie völlig verleugnende Elemente in sich trägt. — Für die Ladungsquantitäten würde eine Ausgestaltung des Eisenbahngütertarifs im Sinne des Kraftwagens zu weiteren Staffelstufen nach kleineren Einheiten hin (unter 5 Tonnen) zwingen, wobei dann aber bald

[1] Es handelt sich um ein Problem der Preiskonvention. Die derzeit bei den Fragen des Eisenbahn-Kraftwagen-Ausgleichs im Brennpunkt stehende Organisationsfrage betrifft nur den Rahmen, in den die Lösung des Problems gefaßt, insbesondere die bunte Schar der Kraftwagenunternehmer zusammengefaßt werden soll.

[2] Vgl. oben S. 186 sowie S. 200.

die schon oben[1] behandelte Schwierigkeit der Abgrenzung des Wagenladungs- gegen den Stückguttarif brennend wird. — Am anderen Ende die Mengenstaffel nach größeren Quantitätseinheiten hin (über 15 Tonnen) auszugestalten, würde der Tendenz des Eisenbahnverkehrs als solchen, über Großgüterwagen zu Zug- und Masseneinheiten auch in der tarifarischen Behandlung zu kommen[2], Rechnung tragen. Solche Staffelungsstufen aber werden für den Kraftwagen kaum benutzbar, indessen für die Binnenschiffahrt besonders interessant sein. Der Ausbau des Regelgütertarifs unter dem Gesichtspunkt der Menge wird also nicht nur beiden Bedürfnissen von Kraftwagen und Bahn, sondern allen Bedürfnissen aller Verkehrsunternehmen jedem nach seiner Arteigenheit, jedenfalls allen aber gleichzeitig Rechnung tragen müssen. Entweder Reformation an Haupt und Gliedern, oder Abwarten. Weiter experimentierende Zwischenlösungen sind bedenklich. Eines steht fest: Die anderen Verkehrsmittel, sicher diejenigen außer dem Kraftwagen, vielleicht aber auch dieser selbst, werden alle und allgemein in einer Komplikation der Frachtenbildung über gegebenenfalls drei verschiedene Staffeln (Wert, Entfernung, Menge) eine kaum geringere Tücke des Maßinstrumentes: Eisenbahngütertarif finden, als wenn die (oben[3] in Lehre 7 zurückgewiesene) Einführung mehrerer Entfernungsstaffeln erfolgen sollte.

Unter diesen recht zwiespältigen Umständen ist die tarifarische Weiterentwicklung des Unterscheidungsbegriffs: Menge noch sehr ins Dunkle gehüllt. Außerdem aber ist die Frage, wie die Tarifpraxis demnächst im einzelnen weitergehen sollte, auch von vielen, heute noch gar nicht übersehbaren, und vor allem auch technisch noch nicht geklärten Umständen abhängig. Bezüglich des Kraftwagens und seiner optimalen Leistungsfähigkeit im allgemeinen, und hinsichtlich der hierbei in Betracht kommenden und daher der Tarif-Regelgestaltung zugrunde legbaren Gefäß- und Betriebseinheit, wie schließlich auch der Möglichkeiten der Straßen-Beförderung, ist noch so vieles in Dunkel gehüllt, daß für den Tarifpraktiker, der weiß, was man alles wissen muß, um Tarife zu machen, heute nur eines feststeht: Selbst wenn der arteigene Tarif für den Kraftwagen so volkswirtschaftlich berechtigt sein sollte, wie es nicht zu sein nach dem oben Gesagten größte Wahrscheinlichkeit besteht, so wäre doch ganz bestimmt heute seine Zeit noch nicht erfüllt. — Umge-

[1] Seite 209.

[2] Bisher hat der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif I B hier nur sehr schwache Ansätze, z. B. § 52.

[3] Seite 205.

kehrt aber: W e i l die Zeit der endgültigen Liquidierung des kraftwageneigenen Tarifproblems noch nicht erfüllt ist, dieser Tarif demnächst aber sachlich unbedingt notwendiger Bestandteil einer erschöpfenden Neugestaltung des Landgüterverkehrstarifs sein muß, kann auch von und für die Eisenbahn allein das an sich schon als naheliegend ansprechbare Problem einer grundsätzlichen Behandlung der heute noch stark kasuistisch behandelten Tarifierung unter dem Gesichtspunkt: Menge in dem deutschen Eisenbahn-Regeltarife nicht angefaßt werden. Denn es muß hier für alle Verkehrsmittel in g l e i c h e m Schritte marschiert werden.

Das Gesagte mag in der L e h r e (9) zusammengefaßt sein: Im Regeltarif ist unter dem Gesichtspunkt bestmöglicher Ausnutzung der zur Verfügung gestellten Beförderungsmittel die betriebswirtschaftlich notwendige Unterscheidung je nach der Menge des zur Aufgabe gebrachten Gutes auch volkswirtschaftlich angezeigt. Indessen wird der Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge erst nach gewonnenem Überblick und nur bei weitester Berücksichtigung der Tarifbedürfnisse auch der anderen Verkehrsmittel durchgeführt werden dürfen. Insbesondere wird dabei auch das Bedenken zu beachten sein, daß der Ausbau des Tarifes durch eine dritte Staffel eine außerordentliche, ohne weiteres kaum übersehbare Verwickelung in die Preisberechnung auch aller anderen indirekt durch den Eisenbahngütertarif beeinflußten Verkehrsbeförderungen hineintragen würde.

a + b + c. Z u s a m m e n f a s s u n g.

Der Rückblick auf die Einzelbetrachtung des Regeltarifs ergibt, daß das einst für den Eisenbahngütertarif ersten Anstoß[1] und auch heute noch meiste und erste Richtschnur gebende betriebswirtschaftliche Element mehr und mehr zurücktritt, umgekehrt aber nicht nur die volkswirtschaftlichen, sondern im besonderen vorzüglich die verkehrspolitischen Momente immer stärkere Bedeutung gewinnen. Dabei sind in der Art der Beeinflussung des Regeltarifs die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte von wesentlich weniger einheitlichem Charakter, als dies seinerzeit bei der betriebswirtschaftlichen[2] Einwirkung festgestellt werden konnte. Bei letzterer ging schließlich alles auf das allgemeine Gesetz der Wirtschaftlichkeit schlechthin zurück. Im Gebiet der Volkswirtschaft kommen Momente aller Art in Frage. Und dabei heben sich die verkehrspoli-

[1] Vgl. auch Ticac, a. a. O. S. 42.

[2] „Betriebswissenschaft" S. 265—352.

tischen Gesichtspunkte von denen der übrigen allgemeinen Volkswirtschaft nicht nur besonders, sondern vielfach auch gegensätzlich ab. Als praktisches Schlußergebnis mag nur folgende sachlich zusammenfassende Lehre (10) gezogen sein:

> Für die Wertstaffelung sind in erster Linie allgemein-volkswirtschaftliche Gründe maßgebend; für die Entfernungsstaffel ist die in Einklang mit volkswirtschaftlichen Rücksichten stehende betriebswirtschaftliche Bildung bestimmend; die im Tarife bisher flüssige Behandlung des Mengen-Gesichtspunktes nach Stückgut, Wagenladung, Haupt- und Nebenklassen und daneben noch bestehenden weiteren Sonderreglungen wird als Mischung betriebs-, verkehrs- und auch allgemein-volkswirtschaftlicher Elemente bestehen bleiben müssen, bis die weitere technische Gestaltung und Gestaltungsmöglichkeit bei allen Verkehrsmitteln des Landgüterverkehrs sich übersehen läßt.

B. Ausnahmetarife.

I. Die volkswirtschaftliche Betrachtung der Ausnahmetarife muß noch stärker als die betriebswirtschaftliche[1] zwischen den allgemeinen und den eigentlichen Ausnahmetarifen unterscheiden.

Die allgemeinen Ausnahmetarife, wie etwa der bekannte 6 B 1 für Kohlen, der 5 B 1 für Wegebaustoffe, der 11 B 1 für Düngemittel u. dgl. m. gelten allgemein, d. h. für alle Verkehrsverbindungen[2], volkswirtschaftlich genau so wie der Regeltarif. Sie stellen daher eine sachliche Regel, ein verkehrswirtschaftliches Maß für das von ihnen erfaßte Gut — Kohlen, Wegebaustoffe, Düngemittel usw. — auf, das nach innen (im Bahngeschäft selbst), wie nach außen (z. B. gegenüber den anderen Verkehrsmitteln) die ganz gleiche Bedeutung hat, wie der Regeltarif für die von ihm erfaßten Klassengüter. Wenn bei diesen Tarifen trotz so an sich unverkennbar klarem sachlichen Regeltarifcharakter die Form der (allgemeinen) Ausnahmetarife gewählt worden ist, so geschah dies meist wegen formeller Notwendigkeiten: Die Zahl der Wertklassen muß beschränkt gehalten werden; auch sind die Verhältnisansätze und damit indirekt auch die absoluten Preiszahlen der Wertklassen-Einheiten durch ihren arithmetischen Durchschnittscharakter in der Staffelfolge und Systematik des Tarifes festgelegt. Kann die für ein besonders wichtiges Gut, wie etwa für die Kohle, erforderliche Tarifbehandlung mit den

[1] „Betriebswissenschaft", a. a. O. S. 328.

[2] Tariftechnisch wäre freilich die Einschränkung zu machen, daß die Tarife vielfach nur ab Gewinnungsstätten u. dgl. gelten. Für den Zusammenhang dieser Arbeit ist diese Beschränkung indes ohne Bedeutung.

Rechenprinzipien des Tarifsystems nicht in Einklang gebracht werden, so bleibt nichts übrig, als im Regeltarif nur eine ungefähr entsprechende Klassierung[1] vorzunehmen, den wirklich praktischen Bedürfnissen der Tarifökonomie aber mit einem „allgemeinen Ausnahmetarif" Rechnung zu tragen[2]. — Als zweiter den Bestand allgemeiner Ausnahmetarife rechtfertigender Grund ist auf die gleichfalls bereits[3] behandelte untere Grenze der Wertklassifikation in der Höhe der vollen Selbstkosten hinzuweisen. Es gibt Güter, z. B. Baustoffe und Düngemittel, deren Beförderung volkswirtschaftlich dringend, ja unerläßlich ist, die dabei aber weder die vom Selbstkosten-Standpunkt aus niedrigstmögliche Wertklasse, noch die Entfernungsstaffel des Regeltarifs auf alle für sie praktischen Entfernungen vertragen. Auch hier erübrigt nichts als der allgemeine Ausnahmetarif, und so ist denn tatsächlich das Anwendungsfeld der allgemeinen Ausnahmetarife sehr weit und — wenn man die Beförderungsstatistiken dieser Tarife im einzelnen ansieht — auch sehr breit[4]. Im übrigen ist es durchaus nicht ausgeschlossen, daß es sich demnächst noch vergrößert. Man denke z. B. an die Möglichkeit, daß heute noch lokal abgestellte Binnenumschlagtarife auf Gültigkeit „von und nach allen Binnenumschlagstationen" umgestellt werden.

Es braucht kaum groß ausgeführt zu werden, daß der allgemeine Ausnahmetarif, nachdem sein sachlicher Grund und sein sachlicher Charakter vollkommen mit dem Regeltarif sich deckt, auch eine tarifpraktische Auswirkung besitzt, die sachlich der des Regeltarifes gleich

[1] z. B. bei Kohle Klasse F. Vgl. „Betriebswissenschaft" S. 328.

[2] Die im Text gegebene, im wesentlichen nur auf die Wertstaffel abgestellte Darstellung entspricht dem Gang der Dinge im großen Zuge. Daß daneben auch noch andere Gesichtspunkte in Frage kommen, ist dem Verfasser bewußt, aber für den systematischen Zusammenhang hier unwesentlich. Immerhin sei gerade für das Beispiel Kohle hier im Sinne der Vollständigkeit bemerkt, daß auch die Entfernungsstaffel den Besonderheiten des deutschen Kohlenverkehrs nicht gerecht wird und auch deswegen zur Erzielung einer volkswirtschaftlich richtigen Entfernungsstufenfolge die besondere Form eines allgemeinen Ausnahmetarifs nötig ist. Gleiches gilt auch für andere allgemeine Tarife, z. B. den A.T. 5 B 1. — An dritter Stelle kommt auch die allein beim Kohlentarif in Deutschland durch positive Gesetzesvorschrift verfügte Befreiung der Kohle von der Beförderungssteuer in Betracht, die die tarifarische Abfertigung nach der Kilometer-Preistafel der Klasse F ohnedies unmöglich macht.

[3] Oben S. 183 ff., vgl. auch Lehre (5), letzter Satz.

[4] Zum Beleg seien folgende Zahlen der Deutschen Reichsbahn für das Jahr 1938 mitgeteilt: Es waren damals 27 Ausnahmetarife als allgemeiner Natur anzusprechen. In diesen wurden 52,8 % der Tonnenmengen aller Wagenladungsausnahmetarife gefahren und 48,5 % von deren Einnahmen erzielt. Der Anteil am gesamten Wagenladungsverkehr der Reichsbahn war in Tonnen 38,2 %, in Reichsmarkeinnahmen 29,8 %.

ist. Der allgemeine Ausnahmetarif wirkt insbesondere auch als Maßinstrument gegenüber den anderen Verkehrsmitteln gleich dem Regeltarife, und deswegen unterfällt er auch wie dieser insbesondere der oben[1] erkannten Lehre (7). Er wird also möglichst im Sinne der Bedürfnisse auch der anderen Verkehrsmittel aufzustellen und von allen vermeidbaren Einengungen für die Bewegungsfreiheit der anderen Verkehrsmittel freizuhalten sein.

II. Was die eigentlichen Ausnahmetarife betrifft, so ist über deren sachliche Natur vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus Besonderes nicht zu sagen. Ihr Arbeitsgebiet umfaßt alles. Wie die Volkswirtschaft, deren Werkzeug sie sind, das ganze völkische Leben umfaßt, so sind auch die Ausnahmetarife im Einsatz bei jeder Wirtschaftsaufgabe denkbar, und es ist deswegen auch nicht erforderlich, ihre Arbeitsgebiete einzeln in dieser systematischen Überschau aufzuführen. Eine Sonderbehandlung aller einzelnen Tariferscheinungen würde eine Erfassung der gesamten Volkswirtschaft nötig machen und damit den verkehrspolitischen Rahmen der Arbeit in ähnlicher Weise sprengen, wie dies geschehen wäre, wenn wir die Werttarifierungsstaffel zum Anlaß genommen hätten, die gesamte volkswirtschaftliche Wertlehre zum Gegenstand der Arbeit zu machen[2]. Betont sei nur, daß bei der Unterstützung durch Ausnahmetarife die Volkswirtschaft in ihrem weitesten Sinne begriffen ist, insbesondere medizinische, veterinäre, kulturelle, soziale Wohlfahrt und Politik im engeren Sinne, sowohl in innerer wie äußerer Ausrichtung mitumfaßt werden. Im übrigen sind die besonders bekannten oder ins Auge springenden Zwecke, wie etwa die Notstandstarife, auch schon oft und gut literarisch[3] behandelt worden.

Ist deshalb auch über den Grund der Ausnahmetarife volkswirtschaftlich Weiteres hier nicht zu bemerken, so ist doch auf die besonderen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Ausnahmetarife hinzuweisen. — Diese sind in der Natur der Ausnahmetarife als „Ausnahmen" von der regulären Tarifierung begründet, und sie veranlassen als solche dann verkehrs-, und in deren Folge auch volkswirtschaftliche Differenzierungen. — Der in der Parlaments- und Pressepolemik vergangener Tage und Zeiten landläufige Ausdruck „Differentialtarife" umfaßte in der Tat alle Ausnahmetarife, und man erlaubte sich ein meist abfälliges (und in solcher Allgemeinheit sehr unberechtigtes) Urteil über sie in Bausch

[1] Oben S. 205.

[2] Vgl. oben S. 181.

[3] Das weitaus beste neuere Werk über die Ausnahmetarife ist Metzger, Die Differenzialpreise im Verkehr, Zürich, 1933, Girsberger & Co. — Vgl. Besprechungen des Verfassers im Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1448 ff. und Verkehrstechnische Woche, 1934, S. 587.

und Bogen. Immerhin drohen bei jeder Differenzierung Zwiespältigkeiten der Wirkungen, und dies mag gerade am Beispiel der soeben berufenen und ihrerseits nun stets hochgerühmten Notstandstarife dargetan sein. — Wenn infolge eines akuten Ereignisses, Überschwemmung, Erdbeben, Feuersbrunst, ein örtlicher Schaden entstanden ist und durch Heranbringen von Ersatzmaterial (Baustoffe, aber auch Futter-, Nahrungsmittel u. dgl.) behoben werden soll, so kann ein Notstands-Ausnahmetarif volkswirtschaftlich Gutes stiften, sofern er durch Tarifermäßigung das Notstandsgebiet aus den Gegenden, aus denen auch ohne den Ausnahmetarif die Materialien bezogen worden wären, mit geringeren Frachtspesen zu beliefern ermöglicht. — Der Notstandstarif kann aber auch — unbeschadet seiner Vorteilhaftigkeit für das engere Notstandsgebiet selbst — allgemein volkswirtschaftlichen Schaden tun, wenn seine Frachtermäßigungen zu weit oder zu hoch (oder beides) gegriffen sind, und infolgedessen das Notstandsgebiet sich von anderen (vielleicht entlegeneren) als seinen sonstgewohnten Bezugsgebieten her versorgt oder mit Rücksicht auf die Frachtersparnis mit größerer Preiswilligkeit als andere der Versorgung bedürftige Gebiete einkauft. Im ersten Falle führt die für das Notstandsgebiet gut gemeinte und gut wirkende Tarifmaßnahme dazu, daß das Liefergebiet, das sonst üblicherweise das Notstandsgebiet versorgte, nun plötzlich trotz in letzterem erhöhtem Bedarf (!) mit Lieferungen seinerseits womöglich ausfällt. — Im zweiten Falle treibt das Notstandsgebiet durch übertriebene Preiswilligkeit, wie sie ihm durch die Frachtersparnis des Notstandstarifs möglich gemacht wird, die Preise z. B. für Futtermttel in einem vielleicht größeren Liefergebiete so in die Höhe, daß auch alle anderen von dort aus belieferten Versorgungsgebiete, obwohl ihnen nicht wie dem Notstandsgebiet tarifarische Hilfe zuteil geworden ist, nun unter der durch den Notstandstarif heraufgerufenen Preishausse leiden, nämlich überteuerte Preise zahlen müssen. Der alte[1] Satz bestätigt sich dann auch hier wieder: Man kann mit Tarifmaßnahmen in einer Volkswirtschaft die grundstürzendsten Verschiebungen, aber leider nur sehr beschränkte absolute Veränderungen, insbesondere Verbesserungen herbeiführen, und gerade bei dem Eisenbahngütertarife bedeutet in der Überzahl der Fälle das, was ich dem einen gebe, ein Gleiches, was ich irgendwie und irgendwo einem anderen nehmen muß. In neunundneunzig von hundert Fällen folgt erfahrungsgemäß der Einführung einer individuellen Tarifmaßnahme die Berufung oder Beschwerde des hierdurch absolut oder wenigstens relativ Verschlechterten auf dem Fuße.

[1] Vgl. Spiess „Tarif, eine enzyklopädische Studie", Archiv für Eisenbahnwesen 1931, S. 1503.

Der Reflex der sachlichen Allgestaltigkeit der Ausnahmetarife erscheint in den formellen Gestaltungsmodalitäten der Ausnahmetarife. Schon in der „Betriebswissenschaft“[1] wurde bei den Ausnahmetarifbedingungen zwischen sog. „echten“ und „unechten“ Bedingungen unterschieden. Den echten, den Transportvorgang als solchen betreffenden Bedingungen (z. B. Zugauslastung usw.) stehen die unechten, allgemein wirtschaftlichen, insbesondere volkswirtschaftlichen Tarifbedingungen gegenüber. Die bekanntesten Klauseln dieser Art[2] sind die An- und Abfuhrklausel, deren hier — lediglich um wieder ein Beispiel zu geben — etwas breiter gedacht sei. Wenn ich z. B. Heimindustriearbeitern im Thüringer Wald, Eulengebirge oder anderwärts für ihre Erzeugnisse einen tarifarischen Vorsprung geben will, so erlasse ich einen Ausnahmetarif für den Bezug ihrer Rohstoffe oder den Abtransport ihrer Erzeugnisse, in den ich als Empfangs- oder Versandstation nur die betreffenden Thüringer Wald-, Eulengebirgs- o. dgl. Stationen aufnehme und diesen die Klausel zusetze: „Gültig nur bei Ab-(oder An-)fuhr mit Landfuhrwerk“ o. dgl. — Der Tarif wird dann nur gewährt, wenn auf der betreffenden Thüringer Wald- oder Eulengebirgsstation das Gut vom Bahnhof weg mit Landfuhrwerk ab-, oder am Bahnhof mit Landfuhrwerk angefahren wird, um damit Sicherheit zu schaffen, daß nicht irgendein rückwärts in der Großstadt sitzender Grossist seinen Bezug oder Versand erst auf die Thüringer Station dirigiert, um den dortigen billigen Tarif zu genießen und den vollen Tarif nur für die verbleibende Reststrecke nach oder ab seiner Großstadt zu zahlen. — Demgegenüber ist die Ab- bzw. Anfuhrklausel also eine an sich sehr verständige und begrüßenswerte Bedingung, obwohl sie auch ihrerseits wieder zu Härten vor allem verkehrswirtschaftlicher, damit aber auch volkswirtschaftlicher Natur führen kann. Gedacht wird dabei an den Fall, daß die An- bzw. Abfuhrstation des betreffenden Ausnahmetarifs an einem anderen (z. B. Wasser-) Verkehrsweg liegt und durch die An- bzw. Abfuhrklausel nun der Umschlag (als nicht über Landfuhrwerk erfolgend) von dem Genusse des billigen Ausnahmetarifs ausgeschlossen wird. Dem muß dann

[1] a. a. O. S. 336 ff.

[2] Näheres bei Spiess, „Der Tarifpreis im Gütertransportgeschäft der Eisenbahnen“, Ztg. d. Ver. Mitteleurop. Eisb.-Verw. 1934, S. 681. In vorliegender, nur auf das Grundsätzliche gerichteter Betrachtung ist von erschöpfender Behandlung der einzelnen Klauseln bewußt Abstand genommen, um schnell veraltende Ausführungen zu vermeiden: Bis vor kurzem war z. B. der Gedanke eines Höchstmengentarifs wegen betriebswirtschaftlicher Widersinnigkeit absolut undiskutabel. Heute in Verfolg volkswirtschaftlicher Aufgaben hoheitlicher Verkehrsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und zwecks Entlastung der Eisenbahn kann selbst diese Klausel u. U. sehr plötzlich praktisch werden.

gegebenenfalls wieder durch weitere Klausulierung begegnet werden, wie überhaupt die volkswirtschaftliche Zweckverfolgung bei den Ausnahmetarifen zu den kühnsten Tarifbedingungen führen kann, die übertroffen werden nur noch durch die Buntheit der Tarifbedingungen, mit denen die kleinen Privatbahnen einer glücklicherweise jetzt überholten Epoche gegenseitig die Transporte sich abzulisten versuchten.

Besondere Erwähnung wegen volkswirtschaftlich besonderer Wirkung gebührt hier noch der Rückfrachtklausel. Im theoretischen Kapitel[1] war festgestellt, daß die Eisenbahngütertarifmaßnahmen ihrer wirtschaftspolitischen Natur nach nur auf ein „Mehr" oder „Weniger" (an Verkehrspreis und Verkehr selbst) abgestellt sind. Die Rückfrachtklausel hingegen strebt ein neues „Etwas" zu veranlassen, und sie geht damit auch über die volkswirtschaftlichen Zielbeschränkungen der sonstigen Ausnahmetarife[2] hinaus. Die Rückfrachtklausel veranlaßt noch einen anderen als den im Tarife eigentlich selbst und direkt preislich geregelten Verkehr. — Geboren aus dem betriebswirtschaftlichen Zwecke heraus, dem in der einen Richtung ausgelastet (z. B. mit Kohlen) fahrenden Wagen beim Rücklauf wiederum Auslastung (z. B. mit Erz) zu sichern, ist die Rückfrachtklausel später — unter Preisgabe der Identität des rücklaufenden Wagens — auch allgemein kommerziell und dann auch volkswirtschaftlich nutzbar gemacht worden, um an das Interesse des Verfrachters am Gütertransport in der einen Richtung das Bedingungsgebot zu knüpfen, auch in der anderen Richtung entsprechende Quantitäten abzufrachten. Durch Stellung einer solchen Bedingung kann die Eisenbahntarifpolitik allerdings zu einem positiven Faktor in der völkischen Produktionsorganisation werden, indem sie über ihre Tarifentgeltsnatur hinaus nunmehr allgemein verkehrsimperativisch wirkt. Immerhin bleibt diese allgemein produktionspolitische Beeinflussungsmöglichkeit auf den seltenen Ausnahmetariffall der Konstellationsmöglichkeit des Zwei-Richtungs-Laufes und auf die Bewegungen der Ur-Rohstoffe — denn nur bei ihnen hat der Frachtpreis gegenüber dem Güterwerte eine so erhebliche Bedeutung, daß seinetwegen Modalitäten der Produktion und des Produktionsortes erzwungen werden können — beschränkt. In einer so weitgehend planmäßig gesteuerten Wirtschaft und vor allem Urproduktion wie im derzeitigen Mitteleuropa ist aber auch durch Ansatz der Rückfrachtklausel[3] nur in diesen Fällen schon eine nennenswerte volkswirtschaftliche Beeinflussung denkbar.

[1] unter V, S. 41.

[2] Vgl. etwa das S. 221 Gesagte.

[3] Auch die Mengenklausel kann Verkehrssteigerungen erzwingend wirken. Doch liegt dies hier weniger primär in der Natur der Bedingung als bei der Rückfrachtklausel. Vgl. auch den S. 222 zitierten Aufsatz des Verfassers.

Es wäre ein gleich schlechtes Zeichen sowohl für die Wirtschaftsführung als auch für die Tarifpolitik, wenn eine erschöpfende Darstellung aller bis heute praktisch gewordenen Ausnahmetarifgestaltungen in wissenschaftlicher Aufsatzform möglich wäre. Denn Ausnahmen gegenüber dem Normaltarif sind — wie schon gesagt — in jeder Beziehung und nach jeder Richtung möglich. Man steht und stand von jeher also hier vor begrifflich unbegrenzten Möglichkeiten, und diese sind entsprechend wirtschaftlich entwickelt worden. Das aber bedeutet Unübersehbarkeit. Noch heute wird selbst der nächststehende Fachmann häufig durch eine auch von ihm ungeahnte, mit Plötzlichkeit zum Ereignis werdende Erscheinung überrascht. Die einzige Schranke, abgesehen von der positiven, hier nicht interessierenden Gesetzgebung im einzelnen Staate, ist die des Lehrsatzes 17[1], Absatz 2, Satz 2: Die Tarifbemessung ist gegebenenfalls auch unter Hintanstellung etwaiger anderer volkswirtschaftlicher Auffassung mindestens in der Höhe zu halten, daß die betriebswirtschaftlich selbständige Lebensfähigkeit und -erhaltung der selbständigen Staatsbahn ohne Inanspruchnahme der allgemeinen Staatsfinanzen gewährleistet ist. — Sollte also etwa die Staatsregierung im Interesse des Staatsganzen von der Verwaltung der selbständigen Staatsbahn eine Ausnahmetarifmaßnahme fordern müssen, durch die die Eigenexistenz der Bahn in Gegenwart und Zukunft bedroht würde, so würde, wenn die selbständige Wirtschaftsführung der Staatsbahn nicht verneint werden soll, die allgemeine Staatsregierung der selbständigen Staatsbahn für das ihr damit zugemutete tarifarische Opfer Entschädigung zu gewähren haben.

Aus dem volkswirtschaftlichen Rahmen gänzlich herausfallend sind konkurrenzpolitische Ausnahmetarife. Für Wettbewerbstarife gegenüber anderen inländischen Verkehrsunternehmungen — seien es Bahnen, Binnenschiffahrtswege, Auto- oder Küstenverkehr — bleibt aber angesichts des Maßcharakters des Eisenbahngütertarifs der selbständigen Staatsbahn heute selbstverständlich überhaupt kein Raum mehr. Dagegen ist im Auslandsverkehr der Konkurrenztarif noch möglich; aber auch dort hat er nur sehr bedingt volkswirtschaftlichen Charakter, und hierauf ist auch erst weiter unten einzugehen.

Zu schließen ist hier mit der Lehre (11):

Abgesehen von den allgemeinen Ausnahmetarifen, die sich sachlich als Bestandteile des Regeltarifs darstellen und gleich

[1] Oben Seite 40.

[2] Vgl. oben S. 26. Z. B. Steuerexemption, Konzessionsverlängerung; aber auch tarifarisches Entgegenkommen auf anderen Gebieten, z. B. im Personenverkehr u. dgl. m.

diesem volks- und verkehrswirtschaftliche, insbesondere auch Maßbedeutung haben, sind die Ausnahmetarife in ihrer volkswirtschaftlichen Möglichkeit und Wirkung keinerlei eigenen, sondern nur den allgemeinen Gesetzen und Richtlinien der ihrem Bahnunternehmen vorgeordneten Volkswirtschaft unterworfen. Der formalen Abfassung der Ausnahmetarife sind in Verfolgung der sachlichen Aufgaben Schranken nicht gesetzt. Die Volkswirtschaft kann aber der selbständigen Staatsbahn kein ausnahmetarifmäßiges Opfer zumuten, das die betriebswirtschaftliche Eigenlebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn gefährden würde.

III. Auslandsverkehr.

Das volkswirtschaftliche Problem der Tarifökonomie liegt im Auslandsverkehr insofern einfach, als die Wirtschaftsfolgen, die hier in Frage kommen, sich eigentlich alle nur auf einem kleinen Ausschnitt der Nationalökonomie, nämlich auf dem Gebiete der äußeren Handelspolitik auswirken. Dabei gilt das schon weiter oben wiederholt Gesagte[1] sinngemäß auch hier wieder: Ziele und Möglichkeiten der Gütertarifökonomie sind hier nicht andere als die der allgemeinen Nationalökonomie, und ihre besondere Erörterung in der tarifökonomischen Untersuchung ist deswegen weder notwendig, noch auch nur angezeigt. — Auch hinsichtlich der Formen ergibt sich für die außenhandelspolitische Tarifökonomie nicht eigentlich Besonderes. In Beeinflussung des Auslandsverkehrs bedient man sich aller im einzelnen Falle zweckmäßig erscheinenden tarifarischen Wendemöglichkeiten genau in der gleichen Art, wie dies in Verfolgung der nationalwirtschaftlichen Ziele des Binnenverkehrs und insbesondere der inneren Handelspolitik geschieht.

A. Im Regeltarif können außenhandelspolitische Tendenzen mehr als völlig allgemeiner Weise überhaupt nicht verfolgt werden. Das verbietet die in den ganzen vorstehenden Darlegungen schon oft genug betonte unausweichliche Normal- und Maßnatur des Regeltarifs, welche Besonderheiten jeder Art, auch für den Auslandsverkehr, nur in streng normalisierendem Rahmen möglich macht. Und selbst die wenigen, hiernach als außenhandelspolitischer Natur ansprechbaren Maßnahmen des Regeltarifs, wie etwa die Herabsetzung eines Gutes in der Wertklassifikation nur „im Falle der Ausfuhr" zugunsten des Exports, oder der Ausschluß einer dem Inland durch die Klausel „bei Verwendung im Inlande" gewährten niedrigeren Klassenstufung für den Export u. dgl. m. haben keinerlei tarifarisch-spezifisches Eigengepräge, so daß auch über sie weiteren Aufschluß bringende Sonderuntersuchung unter außen-

[1] Oben S. 181 und S. 220.

handelspolitischem Gesichtspunkt nicht zu führen ist. Wird solche dennoch unternommen — und das ist ja nur zu oft schon geschehen[1] —, so kommt die Behandlung stets wieder auf dieselbe nicht wegdiskutierbare Tatsache hinaus: daß Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik durch keine irgendwie die beiden besonders verbindende charakteristische Individualität in Zusammenhang stehen und deswegen Materien sind, die, wenn dennoch auf solchen Zusammenhang hin konzipiert, als Ergebnis der thematischen Unmöglichkeit stets Unfruchtbarkeit der angestellten Arbeit in sich tragen. Bei dem ganzen als außenhandelspolitisch ansehbaren Einschlag des Tarifes handelt es sich, tariftechnisch gesehen, um tatsächlich nichts anderes als bei allen auch aus anderem politischem Anlaß und in binnenverkehrspolitischen Verhältnissen begründete und übliche tarifarische, z. B. Herkunfts-, Verwendungs- oder dergleichen Klauseln. Nur im Motive bestehen Verschiedenheiten: Es wird aus außenhandelspolitischen Gesichtspunkten das, was vor dem Transport oder künftig mit dem Gute geschah oder geschehen wird, zum Anlaß einer Maßnahme genommen, die sonst aus anderen wirtschaftspolitischen Beweggründen in ihrer tarifarischen Methode ganz gleichartig auch im Binnenverkehr erfolgt oder wenigstens erfolgen kann. Und vielfach ist dabei sogar noch durchaus fraglich, ob — allgemein ökonomisch gesehen — die „außenpolitische" Regelung Sonder-, und die „innerpolitische" Regel-Natur besitzt, oder ob nicht (beispielsweise in Hinblick auf den Weltmarktpreis) die außenpolitische als die normale, und die binnenländische als die nur ausnahmemäßige anzusprechen ist. Der Wortlaut der Klassierung „(nur) bei Verwendung im Inlande" spricht z. B. zunächst für die letztere Auffassung. — Im übrigen ist der Umfang der wirklich außenpolitischen Maßnahmen im Tarife noch vielfach beschränkter als man zunächst glauben möchte. Selbst bei anscheinend offenbarem außenhandelspolitischen Charakter, wie ihn z. B. der Zusatz ausländischer oder sogar einer bestimmten ausländischen Herkunft[2] bei der Klassierung zu bezeugen scheint, kann die gewählte Formulierung nicht oder wenigstens nicht ausschließlich auf außenhandelspolitische, sondern nur auf kommerzielle Gütecharakterisierung und damit reine Werttarifierung Bedacht genommen haben. Geographische und Qualitäts-

[1] Vgl. die Buchbesprechungen des Verfassers über Gabriel „Außenhandel und Eisenbahngütertarifpolitik" in Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 764 ff.; Verkehrstechnische Woche 1935, S. 623 und Deutsche Verkehrs-Nachrichten vom 16. April 1935, Nr. 31, S. 4. — Es ist mir seinerzeit schwer geworden, einer so fleißigen und strebsamen Arbeit keine günstigeren Geleitworte mit auf den Weg geben zu können, aber es bleibt nun einmal bei dem oben grundsätzlich Gesagten, und die größte Minutiösität kann darüber nicht weghelfen.

[2] z. B. Gabun- oder Okumé-Holz.

(Güte-, Wert-)Bezeichnungen decken sich ja oft genug und gehen auch entwicklungsmäßig ineinander über. Russische Zigaretten, böhmisches Glas, argentinischer Weizen, Perubalsam — um nur aus der allgemein handelspolitischen Diskussion bekannteste Beispiele zu zitieren[1]. Daß hier, bei nicht durch langjährige Branche- oder Tariferfahrung geleiteter Betrachtung Mißverständnisse möglich sind, ist nicht zu leugnen und ein Grund mehr, bei den Behauptungen zum Thema „außenpolitische Tarifmaßnahmen" sehr vorsichtig zu sein. Durch der praktischen Erfahrung ermangelnde, lediglich auf Buchstabeninterpretation gestützte Auslegungen kann hier nicht nur in die Tarifpraxis Unsicherheit, sondern auch in die internationalen Verhältnisse ein Mißtrauen getragen werden, das die Atmosphäre vergiftend beschwert, wo wirklicher Grund hierfür in keiner Weise vorhanden ist. Die Erfahrung aus den handelspolitischen Verhandlungen der zwanziger Jahre dieses Jahrhunderts belegt das mit Deutlichkeit: Das Deutsche Reich hatte nach Ablauf der Bindung von Versailles 1925 (wie alle anderen, so auch) seine handelspolitischen Beziehungen an der Südgrenze mit zwei in ihrer verkehrsgeographischen Struktur weitgehend vergleichbaren Alpenstaaten, der Schweiz und der österreichischen Bundesrepublik zu regeln. Beides Staaten mit ganz besonderer eisenbahntarifpolitischer Tradition, hatten sie doch schon seit langem in der Frage der handelspolitischen Ausnutzung sogenannter tarifpolitischer Möglichkeiten eine grundsätzlich entgegengesetzte Ausrichtung bewiesen: Die Schweiz, der man in Handelsvertragssachen sonst wahrlich auch große Pfenniggenauigkeit nachsagt (oder besser: nachrühmt), hat von jeher die angeblichen „tarifpolitischen Feinheiten" als superkluge Tüftelei angesehen und in diesen Fragen ihre Interessen, falls wirklich einmal etwas zu gewinnen oder zu verlieren sein sollte, vertrauensvoll der politisch ungebundenen, zunächst betriebs-, dann aber auch schweizerisch-volkswirtschaftlich orientierten, vor allem aber v o n F a l l z u F a l l f r e i e n Politik ihrer Bundesbahn-Direktion überlassen. — In den schweizerischen Handelsverträgen findet sich über Eisenbahntarife kein Wort. — Österreichs Regierung dagegen stand seit 1904 und vor allem in der Nach-Weltkriegszeit im Banne einer erst jetzt im letzten Jahrzehnt der verdienten Vergessenheit anheim gefallenen Broschüre, die ohne auf irgendwelches Tatsachen- oder Erfahrungsmaterial gestützt zu sein, die handelspolitischen Möglichkeiten der Tarifpolitik sehr hoch veranschlagte und vor allem ihrer Entwicklung in der Zukunft Großes

[1] Auf dem Tarifgebiet besonders bedeutsam der Gegensatz zwischen amerikanischer und anderer Baumwolle, der auch seinerseits ganz auf Güte- bzw. Tarifwert und verkehrsgeographische Bedingungen, hingegen durchaus nicht auf handelspolitische Diskriminierung abgestellt ist.

voraussagte — eine These, die vorzüglich dann auch der Wiener „Allgemeine Tarif-Anzeiger" bis zu seinem Verschwinden zu propagieren nie aufgehört hat. — Ergebnis war, daß bei den Handelsvertragsverhandlungen mit der Schweiz das Deutsche Reich nicht den geringsten Aufenthalt in der tarifpolitischen Frage fand; im Verhältnis zu Österreich aber — trotz aller gerade hier ausgesprochenen Bemühungen des deutschen Reichsverkehrsministeriums, die Verkehrs- und wirtschaftlichen Bande mit Österreich schleunigst wieder fest zu knüpfen[1] — man über die Eisenbahntariffrage nicht wegzukommen vermochte. Sonderunterausschüsse, immer erneute Schriftwechsel, bald über die vertragsmäßige Textierung, bald über einzelne Tarifierungsfragen, und manches andere der Art mehr haben das Zusammenkommen und Zusammenarbeiten auf dem wirtschaftlich ebenso segensreich ausgestaltbaren, wie an sich außenpolitisch verhältnismäßig harmlosen Gebiet der Eisenbahntarifabreden immer wieder gestört und damit großen möglichen Gewinn an reifender innerer Gemeinschaftlichkeit zwischen den beiden Staatsgebilden jahrelang vereitelt. Und dabei hat der österreichische Bundesstaat, der doch sonst für seine „Zahlenfreudigkeit" berühmt war, nicht e i n e statistische Unterlage über irgendwelche nachteilige Auswirkung eines „gegen ihn" gerichteten Eisenbahntarifes oder ein positives Zeugnis über einen Erfolg seiner tarifpolitischen „Wachsamkeit" in Verhandlungen jemals vorzubringen oder anderweit auch nur Belege für oder gegen die deutsche oder eine andere europäische Eisenbahnpolitik in die Öffentlichkeit zu geben vermocht.

Nichtsdestoweniger haben diese Wiener Anregungen die amtliche tarifpolitische Arbeit immer wieder beschwert. In spürendem Arbeitseifer haben sich auch die in den internationalen Gremien der Nachkriegszeit — Völkerbund, Internationale Handelskammer — gegründeten Verkehrsausschüsse in reichlichem Maße des „Problems" angenommen, weniger aus eigener Praxis heraus, als auf Betreiben ihrer meist auch nur von der Theorie herkommenden Syndici und bestenfalls angeregt durch Beschwerden einzelner, mit irgendwelchem Tarife in irgendwelchem Lande aus irgendwelchem Grunde unzufriedener privater Verfrachtungshäuser. Aber selbst in dem, der Sachlichkeit etwa deutscher Eisenbahnbeamter wahrlich nicht günstigen Klima Genfs, Paris' oder dergleichen ist aus all diesem Bemühen, den Eisenbahntarifen eine ernstlich außenpolitische Seite abzugewinnen, nie irgend eine nennenswerte Frucht ersprossen.

B. Dies gilt insbesondere auch für das Gebiet der A u s n a h m e t a r i f e, obwohl bei ihnen die Dinge erheblich verwickelter liegen. —

[1] Man denke an die bekannte einheitliche und gleiche Redaktion der EVO.

Zunächst ist bei ihnen eine ähnliche Trennung wie seinerzeit im Binnentarifwesen nach allgemeinen und besonderen Ausnahmetarifen auch hier, und zwar zwischen Auslandstarifen allgemein-handelspolitischer Natur und besonderen außenhandelspolitischen Tarifmaßnahmen zu machen, welch letztere lediglich in grundsätzlich anderen Zwecken dienende Ausnahmetarife eingefügt sind.

Was die Ausnahmetarife ausgesprochen außenhandelspolitischer Natur betrifft, so werden sie in Wissenschaft und Praxis[1] als Ausfuhr-, Einfuhr- und Durchfuhrtarife eingeteilt. Die Einteilung folgt also ihrem volkswirtschaftlichen Charakter, und aus ihr ergeben sich als Folgen auch tariftechnische Verschiedenheiten.

1. Die Ausfuhr erscheint volkswirtschaftlich erstrebens- und deshalb auch unterstützenswert für inländische Erzeugnisse. Beim Absatz ins Ausland kann der aus der Erzeugung aus roheren Stoffen oder gar allein aus Arbeit geschaffene Neu- oder Mehrwert für die heimische Volkswirtschaft dauernd gewonnen und gesichert werden. Aus diesem Grunde ist, wie die allgemeine Handelspolitik auf Begünstigung des Auslandsabsatzes, so die Tarifpolitik auf Begünstigung des Auslandsversandes von Produkten der Binnenwirtschaft gerichtet. Dabei ist keinerlei grundsätzlicher Unterschied zwischen landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen zu machen. Landwirtschaftliche Länder, wie etwa das kaiserliche Rußland vor dem Weltkrieg, werden ihrer Volkswirtschaft vor allem durch Tarifbegünstigungen für den landwirtschaftlichen Export zu dienen suchen. Umgekehrt begegnet in einem volklich übersetzten Industrieland wie dem bisherigen Deutschland die tarifarische Unterstützung der Ausfuhr landwirtschaftlicher Güter vielfach Bedenken vom ernährungspolitischen Standpunkte aus, während die Begünstigung des Auslandsversandes von industriellen Fabrikaten des Binnenlandes schon im Sinne der alten merkantilistischen Parole als uneingeschränkt förderungswert feststeht. — Zweischneidig kann die Begünstigung der Ausfuhr von Rohstoffen erscheinen. Ihre zuvorige Veredelung oder Verwendung zu Fabrikaten im Binnenlande ist volkswirtschaftlich vorzuziehen; und so hat die Praxis z. B. der Preußischen Staatsbahnen die tarifarische Begünstigung vor allem der Kohlenausfuhr vor dem Weltkriege 1914—1918 grundsätzlich abgelehnt. — Zwingt indessen die handelspolitische Gesamtlage, insbesondere Passivität der Handelsbilanz oder Devisenmangel zur vordringlichen Beschaffung ausländischer Geldeingänge, so ist die Ausfuhr auch von Rohstoff-Arbeitspotenzen der Aus-

[1] z. B. im DEGT. unter den Buchstaben A, E und D für Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr bezeichnet. (S-Tarife gleich Seehafentarife.)

fuhr etwa von menschlicher Arbeitskraft[1] selbst noch vorzuziehen. Aus Erwägungen dieses Sinnes ist in der ganzen Zeit seit dem Weltkrieg 1914—1918 auch die Kohlenausfuhr, zuerst in Hinblick auf Reparationszahlungen, später im Dienste der Ermöglichung der Wiederaufrüstung mannigfaltigst eisenbahntarifarisch in Deutschland unterstützt worden. Auch andere außenhandelspolitische Motive können in gleichem Sinne wirken. Gedacht sei z. B. gegenwärtig an die Italien-Kohle, obgleich die handelspolitische Verdrängung Englands vom italienischen Markte von Anfang an auch starken wehrwirtschaftlichen Einschlag hatte, welch letzterer an sich für die vorliegende volkswirtschaftliche Betrachtung grundsätzlich ausscheidet[2].

2. Für die Einfuhr-Tarifpolitik, als der begrifflichen Umkehrung der Exportpolitik, gilt grundsätzlich auch logisch das Gegenteil der Ausfuhr-Tarifpolitik. Immerhin ist dabei doch manche notwendige Verschiedenheit zu beachten. — Der logische Gegensatz der Begünstigung der Ausfuhr wäre Erschwerung der Einfuhr. Erschwerung der Einfuhr aber ist durch den Ausnahmetarif nicht möglich. Denn normal gilt der Regeltarif, und der Ausnahmetarif kann ihm gegenüber nur ermäßigen. Da Erhöhungen über den Regeltarif also nicht möglich sind, wird auf dem großen Gebiete, auf dem die Ausfuhr, vor allem der gewerblichen Fabrikate, ausnahmetarifmäßig erleichtert wird, für den (umgekehrten) Fall der Einfuhr keine tarifarische Prohibition möglich sein, sondern in der Tat nur erübrigen, ausnahmetarifmäßig passiv zu bleiben, keine Ausnahmetarife zu machen. — Ein Beweis für die Beschränktheit der Leistungsfähigkeit des Eisenbahntarifes als außenhandelspolitischen Hilfsmittels. — Im übrigen gilt indessen für die tarifarische Behandlung der Einfuhr in der Tat ziemlich ausnahmslos die Umkehrung der Vorzeichen der Ausfuhrpolitik. Das agrarische Land wird sich also tarifarisch vielleicht industriellen Produkten, das industrielle sich landwirtschaftlichen Gütern erschließen. Bei der Einfuhr

[1] Zu denken an das bekannte Caprivi-Wort über Auswanderung, die endgültig oder saisonmäßig sein kann und in beiden, besonders aber im letzteren Falle Interesse vor allem für den Eisenbahn-Personen-Tarif hat.

[2] Eine recht gute Illustration zu dem vorstehend über die Ausfuhrtarifpolitik Gesagten gibt der neue allgemeine Ausfuhrtarif 24 A des DEGT., zumal er eine Zusammenfassung in Systematik gerade für die Ausfuhrtarifierung darstellt. Er umfaßt industrielle (nämlich Holzwaren, Porzellan- und Tonwaren, Eisen und Stahl, Papier und Pappe, chemische Güter, Salze und Säuren, Bier, Glas und sonstiges) und landwirtschaftliche Güter (nämlich Hopfen und sonstiges) und schließlich Rohstoffe (nämlich Steine und Erden, Gips und Spat). Die Kohlenausfuhrtarife sind, wie überhaupt alle Kohlentarife, auch in diesem Falle wieder außerhalb des allgemeinen Ausfuhrausnahmetarifes gehalten.

der Rohstoffe bestehen gleichfalls die gleichen Zwiespältigkeiten wie bei ihrer Ausfuhr. Handelt es sich um im Inlande fehlende oder mangelnde Güter, so ist, um die inländische gewerbliche Versorgung zu erleichtern, begünstigende Einfuhrtarifierung volkswirtschaftlich geboten und unter Umständen sogar bis zur Grenze des betriebswirtschaftlich Darstellbaren durchzuführen. Dies ist in Deutschland in zwei Fällen, deren Einzeldarlegung nicht nötig ist[1], geschehen. Indessen kann neben dem tatsächlichen Mangel eines Rohstoffes auch anderer handelspolitischer Grund zur tarifarischen Einfuhrerleichterung bestehen. In dem letzten Jahrzehnt vor dem Weltkriege 1914—1918 hatten in dem schon durch den Hibernia-Kampf vergifteten Verhältnis zu dem Kohlenbergbau auch bezüglich der Preispolitik des letzteren die Verhältnisse sich zeitweise für Preußens Regierung derart zugespitzt, daß ein preußischer Ausnahmetarif, der die Einfuhr fremder, vorzüglich englischer Kohle erleichtern sollte, erwogen wurde. Hatte man damals doch nicht viel andere Hilfsmittel zur Verfügung, um der Preisschraube entgegenzuwirken, und hätte doch auch ein die Einfuhr von Kohle begünstigender Tarif nach der (schon bei der Betrachtung der Ausfuhr geschilderten) grundsätzlich die Rohstoffe dem Inland vorbehaltenden preußischen Eisenbahn-Tarifpolitik durchaus nicht sinnwidrig gewirkt. Es ist indessen zu dem Tarife nicht gekommen, wie auch sonst die allgemeinen Einfuhrtarife wenig entwickelt worden sind. Vielleicht waren sie auch in jenen Zeiten des Warenüberflusses in der ganzen Welt mit fast bis zu freier Weltmarktwirtschaft ausgebildetem internationalem Tauschsystem allgemein-handelspolitisch nicht nötig. — Hinzu kam geopolitisch in Deutschland, daß die Binnenschiffahrt in der bergwärts nach Deutschland hineinreisenden Richtung sowohl von den deutschen wie von den außerdeutschen (holländischen und belgischen) Seehäfen her meist verhältnismäßig weniger Gut als in der Talfahrt greifbar hatte und deswegen ihrerseits schon die Einfuhr zu Preisen bediente, die daneben noch eine Ermäßigung der Eisenbahnfrachten aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht nur nicht nötig machte, sondern die sogar — soweit Nähr- und Futtermittel in Frage kamen — die ohnedies schwer kämpfende deutsche Landwirtschaft in eine Lage zu bringen drohte, die die letztere zu der damals nur zu berechtigten erbitterten Abwehrfront gegen j e d e Erleichterung vom Auslande her einkommenden Verkehrs, insbesondere auch gegen die gebietliche Erweiterung der Binnenschiffahrtsmöglichkeiten (durch Kanalbau) vereinigte. Die erleichterte Einfuhr namentlich von Getreide rührte an die wichtigsten Grundpfeiler der Wirtschaft des deutschen Volkes, nämlich an die Existenz seines Nährstandes.

[1] Ausnahmetarif 1 E 1 für Stammholz nach Ostpreußen, 14 E 1 für Gasöl.

3. Für die praktische Arbeit gelten auch im Dienste außenhandelspolitischer Zwecke keine anderen tarifökonomischen Richtlinien als für die übrige Tarifpolitik bzw. -ökonomie. Es gilt also auch hier z. B. die Rangfolge der grundsätzlichen Ziele und der tariftechnischen Aufgaben gemäß Lehrsatz 17[1] Abs. 2, Satz 2 und Lehre (11)[2]. — An erster Stelle kommt also die eigene Haushaltsfürsorge bzw. die Betriebswirtschaft; und das bedeutet: Sachliches Ziel des Eisenbahngütertarifs und damit auch aller seiner Ausnahmetarife ist zunächst der nach betriebswirtschaftlichen Gesetzen sich vollziehende Deckungsausgleich; erst wenn dieser gesichert ist, kann die volkswirtschaftliche Tarifarbeit beginnen. — Hieraus folgt schon eine starke Einengung der (ohnedies nicht übermäßigen) außenhandelspolitischen Schlagkraft des Tarifwerkzeugs. Außerdem liegt dieser an erster Stelle stehende eigenwirtschaftliche Deckungsausgleich nach den bekannten (schon in der „Betriebswissenschaft" behandelten) Selbstkostengesetzen aber auch noch auf ganz verschiedener Zahlenhöhe je nachdem, ob der Eisenbahntransport auf kürzere oder längere Strecke erfolgt. Der nach jenem Deckungsausgleich noch mögliche Abschlag muß sich daher — streng genommen — für jede binnenländische Empfangs- oder Versandstation prozentual verschieden hoch berechnen. Während im Inlande für die Berechnung der Tarifwirkung das überall einheitliche Maß des Regeltarifs mit seinem systematischen Aufbau zur Verfügung steht, ergeben sich im Auslandsverkehr je nach dem im einzelnen Falle als Verkehrspartner in Betracht kommenden Staate, und sogar je nach der im einzelnen Fall in Frage kommenden Grenzübergangs-, Hochsee- oder Binnenschiffs-Umschlagsstation die verschiedensten Tarifwirkungen. Um hier wenigstens für die inländische Transportstrecke ein einheitliches Maß einzuhalten, hält der deutsche Ausfuhrtarif[3] ohne Änderung im einzelnen an dem Regeltarife fest und gibt nur ganz generell einen Abschlag von 24 % auf dessen (je für die einzelne Relation sich errechnende) Sätze. Auch gilt der Tarif in seiner einheitlichen Bildung ganz gleichartig gekürzt (politisch gesehen:) nach allen Ländern, (tarifarisch gesehen:) im Binnenumschlag, im Überseeverkehr und über die trockene Grenze, d. h. über alle in Betracht kommenden Grenzaustrittspunkte. Mit gutem Grunde konnte[4] daher eine derartige allgemein-handelspolitische Ausnahmetarifierung den allgemeinen Ausnahmetarifen des Binnenverkehrs parallel gestellt werden: Wie diese, ist auch jene ein Glied in dem nun einmal

[1] Oben S. 40.
[2] Oben Seite 224.
[3] Ausnahmetarif 24 A.
[4] Oben S. 229.

Maß bildenden Regeltarifsystem, und zwar — wie dorten für den Inlands- — hier für den Auslandsverkehr. Denn diese Tarifierung gilt schlechterdings für die Ausfuhr, ganz gleichgültig, auf welchem Wege und ganz gleichgültig, nach welchem Lande auch immer diese Ausfuhr erfolgt. Handelspolitische Extratouren kommen dabei nicht in Frage.

Gegenüber solcher Regelmäßigkeit in den allgemeinen Außenhandelstarifen gilt nun aber auch für die Außenhandelstarifpolitik wieder dasselbe wie im Regeltarif für die Binnentarifpolitik: Auch hier sind gegenüber dem Regeltarif mitsamt dem ihm beigeordneten allgemeinen Ausfuhr-Ausnahmetarif, wo besondere Verhältnisse vorliegen, noch besondere Ausnahmetarife notwendig. Und derart besondere Eigenheiten bietet vorzüglich der Bereich der Seehafentarife.

4. Im Sinne der Tariflehre darf der Ausdruck: Seehafentarife nicht wörtlich geographisch, sondern nur nach seinem in Europa häufigsten Anwendungsfall verstanden werden. Wenn die badischen Staatsbahnen seinerzeit für den Hafen Mannheim, die sächsischen für den Hafen Riesa, die schweizerischen Bundesbahnen heute vielleicht für den Hafen Basel Wasserumschlagtarife machten oder machen, so sind in all diesen Fällen die betreffenden Tarife, tarif-begrifflich richtig gesehen, nicht Binnenumschlag-, sondern Seehafentarife. Denn der tarifwesentliche Unterschied zwischen Binnen- und Seehafenumschlag ist, daß beim Binnenumschlag der Übergang des Gutes zwischen Eisenbahn und Wasserverkehrsmittel binnen des Netzes der an- oder abfahrenden Eisenbahn, beim Seeumschlag aber da stattfindet, wo die (inländische) Eisenbahn aufhört und (binnenstaatlich gesehen) nur mehr die Wasserfahrt als einziger weiterführender Beförderungsbehelf übrigbleibt. Ob dieser Wasserweg dann Hochsee oder ein freier (internationaler) Stromlauf ist, ist für die Tarifpolitik der heimischen Eisenbahn gleichgültig. Auch die Reichsbahn hat in diesem Sinne von Anfang ihres Bestehens (bzw. des Bestehens von Auslandstarifen auf ihrem Netze) an die Donautarife gleich wie Seehafentarife behandelt und sie in grundsätzlichem Abstand von der „Binnen"-Umschlagtarifbehandlung auf den anderen Binnenwasserstraßen, dagegen in enger Fühlung mit den „Seehafentarifen" im engeren Sinne des Wortes gehalten.

Der betriebs- und volkswirtschaftliche Unterschied beider Umschlagsarten ist mit Händen zu greifen: Zwischen Köln und Mainz besteht das Verkehrsmaß des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs. Zwischen Düren und Mainz besteht es auch über den Kölner Wasserumschlag in gleicher Weise. Zwischen Düren und Darmstadt besteht es auch über den Köln-Mainzer Wasserumschlag wiederum. Welche Wege zwischen Düren, Köln, Mainz und Darmstadt auch benutzt werden, ob Rhein allein,

ob Bahn allein, ob Rhein und Bahn gemeinsam, volkswirtschaftlich handelt es sich um stets gleicher Maß- und Preisregelung unterstellte Gegebenheiten.

Auch zu Binnenumschlagtarifen ist aus den oben[1] gekennzeichneten verkehrswirtschaftlichen spezifisch tariftechnischen Gründen breiteste Veranlassung gegeben. Aber derartige Tarifschöpfung spielt sich dann ganz im Maßgebiet des binnenländischen Eisenbahngütertarifes ab. — Anders liegt es, binnentarifpolitisch gesehen, auch noch nicht für einen Darmstädter Transport, der zwar in seiner Endbestimmung nach dem Ausland, z. B. Holland geht (oder von dorther kommt), für den aber nur der deutsche Teil des Transportwegs bis und ab Cleve tarifarischer Behandlung unterworfen werden soll. Die deutsche Transportstrecke bis Cleve liegt im Maßgebiete des Eisenbahngütertarifes, und bis dorthin kann daher die Beförderungspreispolitik, gleichgültig, ob der einzelne Transport auf dem Bahn- oder auf dem Wasserwege passiert, unter den Gesichtspunkten des Maßes des deutschen Eisenbahngütertarifs beurteilt werden.

Anders aber ist die Betrachtungsweise bei den Seehafen- und den seehafentarifgleichen Auslandstarifen. Diese Tarife haben, soweit sie nicht nur volkswirtschaftsorientierte Ausfuhr- oder Einfuhrtarife im Sinne der bisherigen Betrachtung (oben 1 und 2) sind, Wettbewerbscharakter. Ihr Ziel ist nicht, zwei im inländischen Tarifhoheitsgebiet liegende Transportwege im Preis oder in der Benutzungsmöglichkeit[2] gleichzustellen, sondern hier soll der Weg vom inländischen Abgangs- (oder Empfangs-)Platz bis zu dem inländischen Seehafen, der gesamten, sich nach einem Auslandshafen berechnenden (inländischen plus ausländischen) Fracht gleichgestellt werden. Auch handelt es sich dabei nicht um Wettbewerb im üblichen kommerziellen Sinne; oder, wenn schon, dann jedenfalls nicht um diesen allein, sondern um noch mehr. Denn der Zweck des Seehafentarifes ist, ein Gut nicht nur für einen binnenländischen Eisenbahnweg, sondern auch über einen binnenländischen Seehafen zu ziehen. — Da am Seehafen, wie schon betont, die Bahn „aufhört", der Weg bis dorthin also meist der längst denkbare binnenländische Eisenbahnweg ist, ist der Seehafentarif meist auch für die Bahn kommerziell werbend und insofern betriebswirtschaftlich zweckmäßig und motiviert. Tarifarische Anreizung auf den längsten betriebseigenen Weg kann aber auch auf andere (z. B. trockene) Endpunkte des Netzes abgestellt werden, so daß hierin die spezifische Wesenseigenheit des Seehafentarifs noch nicht liegt.

[1] Oben S. 200 ff.
[2] Oben S. 200.

Volkswirtschaftlich bedeutet der Seehafentarif vielmehr Aufnahme oder Unterstützung des Wettbewerbs mit ausländischen Häfen, die ähnlich günstige Auslandsverkehrsbedingungen wie die handelsgeographisch verwandten inländischen Häfen bieten. Verfolgt wird damit ein besonderer Gewinn für die inländische Volkswirtschaft: Durch Leitung über den inländischen Hafen wird 1. die Arbeit und das Verdienst des Umschlags für das Inland, 2. erweiterte Beschäftigungsmöglichkeit der im Inlandshafen flaggenmäßig stets verhältnismäßig am stärksten vertretenen inländischen Schiffahrt, und 3. schließlich — wirtschaftlich meist am stärksten zu Buche schlagend — Gelegenheit und Möglichkeit zu industriellem Bearbeitungs- und kaufmännischem, insbesondere Stapel- und Börsengeschäft gewonnen. Diese drei besonderen Vorteile des inländischen Seehafenumschlags treten zu den Gründen, die in den allgemeinen Außenhandelstarifen den Außenhandel zu begünstigen Anlaß bieten, noch besonders hinzu, und deswegen dürfen besondere Seehafentarife geschaffen werden, deren Ermäßigungen ihrem dergestalt erweiterten volkswirtschaftlichen Werte entsprechend höher bemessen werden können, als diejenigen der nur auf Handelsbegünstigung abgestellten allgemeinen Außenhandelsausnahmetarife.

Wie hoch die Ermäßigung des Seehafentarifs im einzelnen Falle zu bemessen ist, bestimmt sich, da es sich um einen Konkurrenztarif (wenn auch aus volkswirtschaftlichen Motiven) handelt, nach kaufmännischen, d. h. betriebswirtschaftlichen Gesetzen, d. h. Angebot und Nachfrage. — Nachfrage tritt auf, wenn die Spesen der in Betracht kommenden ausländischen Konkurrenzhäfen erreicht oder unterboten werden; die Übernahme der Konkurrenzsätze ist insofern also preisbildend. Das Angebot des Seehafentarifs kann zwar nur bis zur Grenze der Deckung der eigenen Selbstkosten abgesenkt werden. Wie Selbstkosten aber in solchen Ausnahmetarifen äußerst angesetzt werden dürfen, ist in der „Betriebswissenschaft“[1] entwickelt. Der Ermittelung der praktisch hiernach als erzielbar in Frage kommenden Zusatztransportfrachten werden sich beim Seehafentarif geringere Schwierigkeiten als beim allgemeinen Außenhandelstarif entgegenstellen, denn bei jenem kommen für die Kalkulation, nicht wie bei letzterer Tarifform, alle denkbaren Außenhandelswege und -punkte, sondern nur die Verbindungen nach dem Seehafen in Frage. Volkswirtschaftlich werden aber, auch bei Vorliegen weiteren betriebswirtschaftlichen Spielraums, besondere Ermäßigungen über das Maß der allgemeinen Außenhandelstarife hinaus nur als berechtigt anerkannt werden können im Falle, daß einer oder mehrere der oben angeführten drei besonderen Umstände der Begünstigung des Außenhandels-

[1] a. a. O. 334 ff., insbesondere Lehren (16) und (17).

verkehrs gerade über den inländischen Seehafen gegeben sind; im übrigen werden auch über die Seehäfen die Ermäßigungen nur auf der Höhe des allgemeinen Maß- und Regelrahmens zu halten sein. Insbesondere sind vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus Seehafentarife nicht damit zu rechtfertigen, daß damit einem trockenen inländischen Ausfuhrwege Verkehr abgenommen werde. Hier könnten nur betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte allenfalls in Betracht kommen.

Sachlich die größte Verschiedenheit zwischen der allgemeinen Außenhandels- und der besonderen Seehafentarifierung liegt, soweit Mitteleuropa in Frage kommt, auf dem Gebiete der Einfuhrtarife. Eine so unbedeutende Rolle die Begünstigung der Einfuhr in der allgemeinen Außenhandelstarifierung spielt, eine so wesentliche Aufgabe erfüllt sie bei den Seehafentarifen. Denn die vorzüglich über die Seehäfen eingeführten kolonialen, amerikanischen und subtropischen Güter, wie Baumwolle, Jute, Tabak, Kakao, Kaffee, Tee und andere Waren eignen sich besonders zur Lagerung, und auf deren Grundlage dann zum Groß-, vielfach auch Börsenhandel. Der kaufmännisch allerbedeutsamste Vorteil, der mit den Seehafentarifen im besonderen erreichbar ist, kann also gerade mit ihnen erzielt werden, und so ist denn die Zahl der Seehafeneinfuhrtarife von jeher verhältnismäßig groß, und ihr Schwergewicht sogar unverhältnismäßig groß gewesen. Mehr aus Wettbewerbs-, aber auch aus Ernährungsgründen sind Einfuhrtarife für Apfelsinen, Bananen, Zitronen geschaffen worden, während in der Ausfuhr die Seehafentarife im wesentlichen nur für Güter bestehen, die auch in der allgemeinen Ausfuhrtarifierung begünstigt werden. Auch hiernach — schematisch gesehen — stehen die Seehafentarife recht in der Mitte zwischen den allgemeinen und den wirklich besonderen außenhandelspolitischen Tarifmaßnahmen.

5. Was wirklich individuell außenhandelspolitisch gedachte Ausnahmetarife betrifft, so sind in der Tarifpraxis eines Menschenalters Tarife solcher Natur dem Verfasser nur in allerseltensten Fällen in seinem Arbeitsgebiet vorgekommen. Aber es ist zuzugeben, daß mit einzelnen, vor allem in andere Ausnahmetarife eingeschalteten Maßnahmen von vielen (meistens unmittelbaren Staats-) Bahnen immer wieder der von reinen Theoretikern propagierte Versuch gemacht worden ist, außenpolitisch zu wirken. Auf dem Ausnahmetarifgebiet ist dies zufolge dessen (oben[1] betonten) uneingeschränkt individuellen Charakters in der Tat ja theoretisch möglich. Aber gerade hier wird in der Beschränkung die Meisterschaft gesucht werden müssen. Denn von wissenschaftlich hier darstellenswerter Tarifbautechnik zu bloßer

[1] Vgl. oben S. 220.

routinemäßiger Tarifschikane, die schließlich auch mit jeder anderen Art Satzungsbestimmung dem ausländischen Partner gegenüber betrieben werden kann, ernster Behandlung aber unwürdig ist, ist gerade auf diesem Gebiete wahrlich nur ein Schritt[1]. Wirklich großzügige, etwa mit der Zollpolitik vergleichbare Handelspolitik ist mit dem kleinen Behelfsmittel: Ausnahmetarif der Eisenbahn nun einmal nicht möglich. Um über die bekannteren Argumente hierzu, die schon früher gegeben wurden[2] und die sachlich unwiderlegt bestehen, hinwegzugehen, sei zum Problem der tariftechnischen Lösung bei außenhandelspolitischen Tarifbestrebungen das Folgende ausgeführt:

Zunächst gehen die betriebswirtschaftlichen, insbesondere auch transporttechnischen Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebs selbst gemäß Lehre (1) den Gesichtspunkten der Volkswirtschaft und damit auch der Außenhandelspolitik vor. Sodann kann man, wie oben[3] betont, im außenhandelspolitischen Ausnahmetarif nur ermäßigen, aber nicht erhöhen. Und selbst wenn Ermäßigung in Frage steht, z. B. es — um an ein weiter oben[4] angeführtes Beispiel wieder anzuknüpfen — in handelspolitischem Entgegenkommen erwünscht ist, die Anwendbarkeit eines zwecks Restriktion seines Einzugsgebiets mit Anfuhrklausel belasteten Ausnahmetarifs auf ein freundnachbarliches Land auszudehnen, wird die Frage, ob solche Aufhebung möglich ist, erst wieder zu beantworten sein, wenn an ihrer Aufrechterhaltung zunächst kein betriebswirtschaftliches (betriebstechnisches) Interesse und sodann auch kein andersartiges volkswirtschaftliches Interesse besteht, das gegenüber jener außenpolitischen Wünschbarkeit den wirtschaftlich wichtigeren Rang hätte. In dem seinerzeit gegebenen Beispiel der Anfuhrklausel für einen Thüringer Wald- oder Eulengebirgs-Notstandstarif konnte die Anfuhrklausel den betriebs-

[1] Das meiste, was Gabriel in seinem „Exkurs über die außenhandelspolitisch verwertbaren Mittel der österreichischen Eisenbahngütertarifpolitik" anführt (S. 133 ff.), erhebt sich kaum über diese Höhe. Auch ist es stets aus den beschränkten österreichischen Tarifverhältnissen heraus gesehen, die so unglücklich unentwickelte Binnenverkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse bedeuteten, daß, wenn mit einer Interpretation oder dgl. auch nur etwas Auslandsverkehr angezogen oder etwas Auslandswettbewerb abgeschreckt wurde, man schon von Erfolgen sprechen zu können glaubte, wie bei den ehemaligen beschränkten Privatbahnen und ihren Gebieten. Bei den für Europa heute in Betracht kommenden Universalitätsverhältnissen kommt gegenüber der Größe der Binnenverkehrszahlen solche Außentarifpolitik nicht mehr in Betracht.

[2] Spiess „Tarif, eine enzyklopädische Studie", Archiv für Eisenbahnwesen 1930, S. 1500—1502. Vgl. hierzu auch die mannigfachen Polemiken bei Gabriel, z. B. S. 83 ff.

[3] Seite 230.

[4] Oben S. 222.

und privatwirtschaftlichen Sinn haben, den Umfang der Sendungen, die sich dieses Tarifes bedienen könnten, so zu beschränken, daß auf den dabei in Betracht kommenden (Gebirgs-)Eisenbahnstrecken keine Überlastung einträte oder das finanzielle Opfer der Bahn in zahlenmäßig bestimmter Grenze gehalten würde. In solchem Falle könnte lehrgemäß aus außenhandelspolitischen Rücksichten die Aufhebung der betriebswirtschaftlichen Anfuhrklausel nicht in Frage kommen. — Aber auch in dem (oben[1] angenommenen) Falle, daß die Anfuhrklausel aus der volkswirtschaftlichen Erwägung eingeführt worden ist, die Vergünstigung jenes Notstandstarifs nicht einer, seiner nicht bedürfenden Großstadtverfrachterschaft zugänglich zu machen, wird außenhandelspolitischer Vertragsopportunität zuliebe nicht die im deutschen Rahmen sachlich wohlerwogene und in Ausschließung deutscher Verfrachterkreise von dem Tarife gipfelnde Anfuhrklausel geopfert werden dürfen.

Also auch auf tariftechnischem Gebiete bestehen noch gewichtige Abwiegelungsgründe gegenüber allzu großem außenpolitischen Eifer, der in der soliden Tarifwirtschaft nur schadet. — Selbst die ganze altösterreichische Tarifschule[2] hat denn auch bei den mit Deutschland geführten verschiedenen sachlichen Handelsvertrags- u. dgl. Verhandlungen die Triftigkeit und Schlüssigkeit der vorstehenden und ähnlicher einwendeweise vorgetragener Darlegungen nicht bestreiten können, und man ist dann praktisch mit ihren Vertretern darauf abgekommen, die „Vorsichtsmaßnahmen" gegen die bekanntesten und als besonders „verdächtig" erklärten Ausnahmetarifklauseln derart einzuschränken, daß die Klauseln nicht mehr als solche und allgemein, sondern als unstatthaft erklärt werden nur für den Fall, „daß damit lediglich ein (abträglicher) außenhandelspolitischer Zweck verfolgt wird". — Bei solcher Fassung ist dann freilich gegen jedes handelsvertragliche Verbot und gegen jede handelsvertragliche Zulassung von Ausnahmetarifklauseln weder praktisch noch wissenschaftlich mehr viel Einwand zu erheben. In Wirklichkeit ist man damit dann aber nur wieder bei einer gegenseitigen, ganz allgemeinen Loyalitätsversicherung oder einem allgemeinen tarifarischen Schikaneverbot gelandet, das man billiger, schöner und sogar wirkungsvoller bei mehr abstrakter als kasuistischer Formulierung hätte gestalten können ... und bei dem man sich — wenn's hart auf hart geht — im Grunde doch nur auf den Anstand des Partners verlassen muß. Immerhin ist

[1] Vgl. oben S. 220.

[2] Österreichische Bundesbahnen, Magyarische und Tschechoslowakische Staatsbahnen und Staaten waren auf die Anregungen „außenhandelspolitischer Tarifaktivität" eingegangen! Mit Italien lag es zeitweise auch nicht viel anders.

seither im ganzen und großen die sogenannte außenpolitische Tarifpraxis sachlich zwar nicht anders, praktisch aber von weiteren Beschwerden und Klagen frei geworden. Auch die Internationale Handelskammer hat sich von der Wortführung in der Sache zurückgezogen. Und so mag denn gerade die praktische Eisenbahngütertarifökonomie bei diesem Ergebnisse zunächst einmal beruhen. Vielleicht kommen Handelsvertragsverhandlungen der alten Form in dieser Zeit des Staatskommerzialismus ja überhaupt sobald nicht wieder.

6. Bleibt nur noch der Fall der Durchfuhrtarife. Bei ihnen kehrt die praktische Eisenbahntarifnationalökonomie tarifpolitisch wieder völlig zu ihrem privatökonomischen Ausgangspunkte zurück. Denn die für die Nationalökonomie ursprünglich allein motorischen Elemente: Produktion und Konsum sind an der Durchfuhr originär überhaupt nicht interessiert. Wenn die Tarifökonomie der selbständigen Staatsbahn desungeachtet um die Durchfuhr sich bemüht, so geschieht dies, weil der nationalwirtschaftliche Zweck der Haushaltsfürsorge und -kräftigung für die, Staatsbetriebskapital darstellende Eisenbahn mit dem privatwirtschaftlichen Mittel fremder Verkehrsgewinnung gefördert werden kann. Damit ergeben sich dann die Minimal- und Maximalgrenzen der Durchfuhrtarifierung ohne weiteres: Nie unter den durch die Durchfuhr selbst verursachten Kosten! (Denn warum sollte ich dem Fremden noch Geld nachwerfen?) Und stets so teuer, wie der Fremde nur irgendwie an mich zu zahlen bereit ist. Hier also wirklich einmal das „charge what the traffic will bear" in Reinkultur. Praktisch stellt sich die Maximalgrenze hiernach stets als die Fracht des Konkurrenzwegs dar, mit Ab- und Zuschlägen, je nachdem welcher der beiden Wege zugkräftiger, „anreizender" ist. Und dabei als dritter Grundsatz der Durchfuhrtarifierung: keinerlei Abhängigkeit von dem „Maße" des Binnentarifs!

Der Durchfuhrtarif geht die Volkswirtschaft nichts an. Die Volkswirtschaft hat hier nichts zu gewinnen oder zu verlieren. Deswegen freieste Tarifpreisbildung im Durchfuhrtarifgeschäft. Aus dem gleichen Grunde kann die heimische Wirtschaft sich auch über Höhe oder vielmehr Niedrigkeit von Durchfuhrtarifen nie beschweren, selbst wenn diese mit ihren Sätzen für die Durchfuhr durchs ganze Land — z. B. von Aachen nach Bruck a. d. L. — niedriger liegen als die Fracht, die eine etwa gleiches Produkt herstellende, in Frankfurt a. M. ansässige Firma bis Bruck zu zahlen hat. Denn die Frankfurter Firma liegt im deutschen Verkehrsmaß, sie darf daher nicht außer das deutsche Tarifverhältnis gestellt werden, das sie mit vielleicht dritten deutschen Wettbewerbern in Nürnberg, Köln und Karlsruhe ins Gleichgewicht setzt. Wenn der über Brüssel in Aachen ankommende fremde Konkurrent hingegen bis Bruck

für diesen langen deutschen Weg, addiert zu seiner ausländischen Vor- und Nachfracht, die von Brüssel bis Bukarest vielleicht sich erstrecken mag, auf denselben Satz gesetzt wird, der sich in Summierung der sämtlichen Frachten eines anderen, Deutschland weniger oder gar nicht berührenden Eisenbahn- oder sonstigen Verkehrsweges von Brüssel bis Bukarest ergibt, so ist die deutsche Verkehrswirtschaft in ihren Maßgesetzen hierdurch nicht im geringsten berührt. Die deutsche Eisenbahn, die hier die Durchfuhrermäßigung einräumt, handelt nicht als deutsch-wirtschaftliches, d. h. volkswirtschaftliches, sondern als rein privatwirtschaftliches Verkehrsmittel, und deswegen hat auch weder die deutsche Volkswirtschaft als solche, noch auch nur eines ihrer einzelnen persönlichen Mitglieder hiergegen ein Einspruchsrecht.

Aus ihrer — mit den privatwirtschaftlich gebotenen Tarifmitteln verfolgbaren — nationalwirtschaftlichen Pflicht der Selbstfürsorge aber ist die deutsche Eisenbahn sogar verpflichtet, derartige Durchfuhrpolitik zu pflegen. Die selbständige Staatsbahn[1] hat ja die Pflicht, aus eigener Kraftentwicklung unabhängig von der übrigen Staatsfinanzgebarung sich zu erhalten und zu pflegen. Alle eisenbahntariflich ihr zu diesem Zwecke zur Verfügung stehenden Kräfte also muß sie einsetzen; und wenn ihr durch tarifpolitische Gewinnung von Durchfuhrtransporteinnahmen eine Erleichterung der sonst der deutschen Verkehrswirtschaft zur Last fallenden Geldaufbringung zur Erhaltung der Eisenbahn möglich ist, darf solche Möglichkeit nicht versäumt werden. Wir stehen vor einem Fall, der in vieler Beziehung der Seehafentarifierung verwandt ist: Wie auch dort besondere verkehrswirtschaftliche Aufgaben, die nicht in den engeren Rahmen der außenhandelspolitischen Ein- und Ausfuhrpflege fielen, nämlich Hafen-, Schiffahrts-, Markt- und Lagerungsfürsorge die besondere tarifarische Begünstigung des Seehafenverkehrs über die allgemeine Außenhandelstarifpolitik hinaus erlaubt und geboten machten, so ist die freie Betätigung auf dem Gebiete der Durchfuhrtarife erlaubt und geboten in der Sorge für die besondere, das deutsche Wirtschaftsleben entlastende Finanzfürsorge für die Eisenbahn. — Daß es schließlich unter den Durchfuhrtarifen sogar noch besondere Seehafen-Durchfuhrtarife gibt, ist methodisch nichts eigentlich Besonderes. Damit summieren sich nur die im einzelnen Falle in Betracht kommenden, für binnenländische Seehafen- und für gewöhnliche Durchfuhrtarife bestehenden besonderen Motivationen beider Tarifarten, ohne daß gedanklich Weiteres zuzusetzen wäre.

Hochzuhalten bleibt für die Durchfuhrtarifpolitik indessen der Satz, daß sie nur zulässig ist, weil und soweit sie die deutsche Volks-

[1] In Deutschland also praktisch die Reichsbahn.

wirtschaft nicht berührt. Sobald die damit gezogene Grenze überschritten wird, wird die Durchfuhrtarifierung mit Argumenten der inländischen Volkswirtschaftspflege anfechtbar. Wenn also etwa der ausländische Konkurrenzweg, dessen Frachtenhöhe für den inländischen Durchfuhrsatz veranlassend und rechtfertigend war, wegfällt, muß auch der inländische Durchfuhrsatz entsprechend erhöht, gegebenenfalls ganz aufgehoben werden. Dies aus der doppelten Begründung: Betriebswirtschaftlich, weil der Eisenbahnhaushalt aus den ausländischen Durchfuhrtransporten maximal unterstützt, der Durchfuhrtarif deswegen auf das höchstmögliche Maß gesetzt werden muß; vor allem aber volkswirtschaftlich, weil gegenüber dem inländischen Tarifmaße billigere Durchfuhrtarife immer dann eine Erschwernis für die inländische Produktion bedeuten, wenn der Durchfuhrware nicht schon auf ausländischem Wege gleiche Billigkeit zur Verfügung steht. In solchem Falle also muß auch der deutsche Ausnahmetarif für die Durchfuhr aufgehoben werden.

Dabei ergeben sich aber unter Umständen doch noch gedankliche Komplikationen. Die Durchfuhrware kann einmal direkt hinter der inländischen (z. B. deutschen) Grenze hergestellt werden (vielleicht in Ungarn); sie kann aber auch noch weit hinter der inländischen Grenze (vielleicht in Rumänien) hergestellt werden. Das Maß der besonderen Rabattierung, das zur Herüberziehung der Transporte auf den inländischen Weg erforderlich ist, kann angesichts der Verschiedenheit der in Betracht kommenden ausländischen Vor- oder Nachfrachten im einen Falle ganz anders sein als im anderen. Wie weit in solchem Falle in dem Durchfuhrtarif heruntergegangen werden darf, der beiden Fällen Genüge tun soll, ist in das volkswirtschaftliche Gewissen und Sachverständnis der Eisenbahn gestellt. Mit einer Tarifanwendungsklausel könnte höchstens, soweit zwei verschiedene Herkunfts-[1] Länder in Frage kommen, eine unterscheidende Behandlung gewährleistet werden. Für verschiedene Plätze desselben Landes aber kann in diesem Sinne schon wegen der Möglichkeit, die Sendungen gebrochen abzufertigen, kaum differenziert werden. — Bei den hier erforderlich werdenden rein praktischen Entscheidungen wird die Eisenbahn sich nicht ohne Prüfung auf die Auffassung der an der Durchfuhr positiv interessierten inländischen Kreise berufen dürfen. Positiv interessiert sind im Inland vor allem die die Durchfuhr unternehmenden Speditionshäuser, aber auch die an den binnenländischen Eisenbahntransport anschließenden Weiterverfrachter, wie insbesondere Hafen- und Schiffahrtsgesellschaften. Das positive Interesse, das diese und gegebenenfalls auch noch öffentliche Gremien und Kommunen innerhalb der deutschen Volkswirtschaft an den

[1] Für die Bestimmungsländer gilt selbstverständlich das gleiche.

Durchfuhrtarifen haben, soll gewiß nicht verkannt werden, aber, verglichen mit den Belangen von Produktion und Konsum Deutschlands, ist es doch von grundsätzlich geringerem Gewichte. Nicht anders und nicht minder als die Eisenbahn selbst, haben daher auch diese verkehrspolitisch am Durchfuhrtarif interessierten Personen jedenfalls und alle Male zurückzutreten, wenn die deutsche Erzeugung oder die deutsche Verwendung durch einen Durchfuhrtarif sich in ihren Zirkeln gestört sieht. Denn, wenn nicht durch ausländische Konkurrenz erzwungen, wird man keinem vom inländischen Erzeuger im Wettbewerb gefürchteten oder im inländischen Verbrauch begehrten[1] Gut es erleichtern dürfen, auf deutscher Schiene an deutschem Werk- oder Bedarfsplatz vorbeizufahren.

So umfangreich auch die Behandlung der Außenhandelstarifpolitik gestaltet werden mußte, ihre Lehrbedeutung wird sich doch in die eine einzige Lehre (12) zusammenfassen lassen:

> Auch die außenpolitischen Ziele der praktischen Tarifökonomie unterliegen den grundsätzlichen Wirtschaftsgesetzen der übrigen Eisenbahngütertarifökonomie. Es muß also auch bei Auftreten außenhandelstarifpolitischer Gesichtspunkte zunächst betriebswirtschaftlich für den Eisenbahnhaushalt Vorsorge getroffen werden. Wie weit nach Wahrnehmung dieser Fürsorge dann die außenhandelspolitischen Ziele vor, neben oder nach anderen volkswirtschaftlichen Zwecken zu verfolgen sind, ist aus dem Gesamtgesichtspunkt der allgemein staatlich geführten Volkswirtschaft zu entscheiden. Die hierbei der Tarifpolitik zur Verfügung stehenden Mittel sind, gemessen an den sonstigen hier gegebenenfalls in Frage kommenden Hilfsmitteln der Staatsführung, insbesondere denen der allgemeinen Handels- (Monopol-, Kontingents-, Devisen-) und Finanz-, vor allem Zollpolitik verschwindend gering, und zudem mit den verfolgten außenhandelspolitischen Zielen nicht homogen. Dazu kommen noch formale Schwierigkeiten, die eine wirklich individuelle Gestaltung der Außenhandelstarifpolitik im Regeltarif unmöglich und auch im Ausnahmetarifgebiet so schwierig machen, daß alle größeren Tarifschritte hier notwendigerweise zu Tarifmaßnahmen allgemeiner Natur sich auswachsen. Diese sind die allgemeinen Ausfuhr-, die allgemeinen Einfuhr- und die Seehafentarife. — Die weiteren außenpolitischen Klausel- u. dgl. Behelfe sind nach ihrer Bedeutung bei den Größenverhältnissen der heute hier in Betracht kommenden Länder und Bahnnetze kaum noch des Erwähnens wert.
>
> Eine besondere Art der Außentarifökonomie bilden nur die Durchfuhr- und die Durchfuhr-Seehafentarife. Sie unterliegen ihrem hauptsächlichen und grundsätzlichen Wesen nach überhaupt nicht der Volkswirtschaft, sondern ausschließlich betriebswirt-

[1] Nahrungsmittel!

schaftlichen (Wettbewerbs-) Bildungsgesetzen. Ohne ausländischen Wettbewerb sind sie, sofern inländischer Erzeugung oder Verwendung durch sie Abbruch droht, unstatthaft. Denn die Gewinne, die auf dem Beförderungsgebiete aus der Durchfuhr entstehen können, wiegen die Schäden oder Schadensmöglichkeiten, die für die Volkswirtschaft in Erzeugung und Verbrauch sich aus ihr entwickeln können, nicht auf.

Zusammenstellung der Lehren:

Lehre (1):

Die praktische Eisenbahngütertarifökonomie unterscheidet sich von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik trotz grundsätzlich gleicher wirtschaftspolitischer Ziele insofern, als sie zunächst den besonderen Wirtschaftszweck, die eigene Haushaltsführung zu sichern und erst, soweit dieses geschehen, für den Volkswirtschaftszweck im übrigen sich einzusetzen hat. Dieser Unterschied gegenüber der allgemeinen Verkehrspolitik bedeutet aber keine Verringerung, sondern nur eine Veränderung des volkswirtschaftlichen Dienstes der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie; denn auch die Haushaltspflege des nationalen Staatsbahnbesitzes und staatlichen Hauptverkehrsmittels ist schon ein Ziel von volkswirtschaftlicher Bedeutung erster Größe.

Die Besonderheit der gestellten volkswirtschaftlichen Aufgabe macht für das ganze Gebiet der Tarifökonomie eine von der allgemeinen staatlichen Verkehrspolitik abgesetzte Sonderbehandlung der praktischen Eisenbahngütertarifökonomie notwendig.

Lehre (2):

Nicht nur vom betriebswirtschaftlichen, sondern auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus sind für den Eisenbahngütertarif die beiden Formen: Regeltarif und Ausnahmetarif notwendig.

Lehre (3):

Die Aufgabe des Regeltarifs ist einmal Mittelvorsorge für die Selbsterhaltung des Staatsbahnbesitzes — und sodann allgemein-volkswirtschaftliche, und hierbei insbesondere Verkehrsmaßpflege. Unter diesen beiden Aufgaben hat die erste der Selbsterhaltung, soweit nicht besondere Umstände anderes angezeigt erscheinen lassen, den Vorrang. In der praktischen Arbeit erweisen sich die Gesichtspunkte beider Aufgaben meist als gleichgerichtet, weil die betriebswirtschaftlich ausschlaggebende Rücksicht auf die Nachfrage sich mit dem volkswirtschaftlichen Ziel der Pflege des Gemeinwohls im allgemeinen deckt. — Wenn innerhalb des volkswirtschaftlichen Gesichtspunktes die allgemein-volkswirtschaftliche und die besondere verkehrswirtschaftliche, insbe-

sondere die das Verkehrsentgelt messende Funktion in Widerspruch kommen, ist die Entscheidung, welchem Gesichtspunkt der Vorrang zukommt, dem einzelnen Falle vorzubehalten.

Lehre (4):

Die drei entscheidenden Gesichtspunkte für die Behandlung der Wagenladung sind beim grundsätzlich volkswirtschaftlichen Regelgütertarif ebenso wie beim betriebswirtschaftlich orientierten Tarife Wert, Entfernung und Menge des beförderten Gutes.

Lehre (5):

Der Regeltarif der selbständigen Staatsbahn wird nach den Grundsätzen der praktischen Volkswirtschaft, ebenso wie nach denen der Betriebswirtschaft, einzuteilen sein in nach dem Werte abgestaffelte Ladungsklassen. Als maßgebender Wert wird der Einstaffelung der einzelnen Güter der Handelswert oder der aus anderen Gesichtspunkten erkannte volkswirtschaftlich entscheidende Wert zugrunde zu legen sein. Die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte haben gegenüber gegensätzlichen betriebswirtschaftlichen Interessen im Zweifel den Vorrang. Indessen wird das System des Regeltarifs keine Wertklasse so niedrig bemessen dürfen, daß die aus ihr erwachsenden Einnahmen nicht die für sie anteiligen Selbstkosten des Eisenbahnhaushaltes in voller Höhe deckten.

Lehre (6):

Da mit den Entfernungen die Beförderungskosten und -preise steigen und dem volkswirtschaftlich erwünschten Güteraustausch in wachsendem Maße hinderlich werden, ist ein mit steigenden Entfernungen fallender Staffeltarif volkswirtschaftlich geboten. Die Erwägung, auf gewisse übermäßige Entfernungen könne die durch die Entfernungsstaffeltarifierung erzielte Förderung des Verkehrs volkswirtschaftlich abträglich sein, richtet sich in ihrem wirtschaftspolitischen Wesen nicht nur gegen den Staffeltarif, sondern gegen den Verkehr auf solche Entfernungen überhaupt, und sie bedeutet deshalb eine verkehrswirtschaftlich undiskutable Leugnung des Sinnes des Eisenbahnverkehrs selbst.

Lehre (7):

Die selbständige Staatsbahn ist verbunden, die praktische Gestaltung ihres Tarifsystems nächst ihren eigenen Betriebs- und den allgemein-volkswirtschaftlichen Pflichten möglichst auch auf Anpassung an die Verhältnisse der anderen, verkehrspreispolitisch dadurch maßgeblich beeinflußten Verkehrsmittel abzustellen und jeder vermeidbaren Einengung der tarifarischen Bewegungsfreiheit der anderen Verkehrsmittel sich zu enthalten. — Klarheit und Übersichtlichkeit des Tarifes werden damit auch zu volkswirtschaftlichen Forderungen; selbst an sich noch denkbare tarifarische Verfeinerungsgedanken, wie verschiedenartige

Ausgestaltung der Entfernungsstaffel für die verschiedenen Wertklassen, werden mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Interessen der anderen Verkehrsmittel nicht in Erwägung zu ziehen sein. — Soweit schon das vorhandene Eisenbahntarifsystem — insbesondere etwa die Entfernungsstaffel als solche — als verkehrswirtschaftlich übermäßige Einengung eines anderen Verkehrsmittels, nämlich der Binnenschiffahrt sich erweist, werden Binnenumschlagtarife als Ausgleichstarifmaßnahmen zu schaffen sein, soweit die betriebswirtschaftlichen Möglichkeiten der Eisenbahn dies gestatten.

Lehre (8):

In der Ökonomie des Stückguttarifs sind angesichts des vielfach nur gelegentlichen Charakters und der Geringfügigkeit der Beförderungsmengen und absoluten Frachtbeträge dieses Verkehrs neben den betriebswirtschaftlichen Preisbildungsgrundsätzen besondere volkswirtschaftliche Gesetze für den Regeltarif nicht festzustellen.

Lehre (9):

Im Regeltarif ist unter dem Gesichtspunkt bestmöglicher Ausnutzung der zur Verfügung gestellten Beförderungsmittel die betriebswirtschaftlich notwendige Unterscheidung je nach der Menge des zur Aufgabe gebrachten Gutes auch volkswirtschaftlich angezeigt. Indessen wird der Ausbau eines der Wert- und Entfernungsstaffel sinngemäß entsprechenden Staffelsystems für die Menge erst nach gewonnenem Überblick und nur bei weitester Berücksichtigung der Tarifbedürfnisse auch der anderen Verkehrsmittel durchgeführt werden dürfen. Insbesondere wird dabei auch das Bedenken zu beachten sein, daß der Ausbau des Tarifes durch eine dritte Staffel eine außerordentliche, ohne weiteres kaum übersehbare Verwicklung in die Preisberechnung auch aller anderen indirekt durch den Eisenbahngütertarif beeinflußten Verkehrsbeförderungen hineintragen würde.

Lehre (10):

Für die Wertstaffelung sind in erster Linie allgemein-volkswirtschaftliche Gründe maßgebend; für die Entfernungsstaffel ist die in Einklang mit volkswirtschaftlichen Rücksichten stehende betriebswirtschaftliche Bildung bestimmend; die im Tarife bisher flüssige Behandlung des Mengen-Gesichtspunktes nach Stückgut, Wagenladung, Haupt- und Nebenklassen, und daneben noch bestehenden weiteren Sonderregelungen wird als Mischung betriebs-, verkehrs- und auch allgemein-volkswirtschaftlicher Elemente bestehen bleiben müssen, bis die weitere technische Gestaltung und Gestaltungsmöglichkei bei allen Verkehrsmitteln des Landgüterverkehrs sich übersehen läßt.

Lehre (11):

Abgesehen von den allgemeinen Ausnahmetarifen, die sich sachlich als Bestandteile des Regeltarifs darstellen und gleich diesem volks- und

verkehrswirtschaftliche, insbesondere auch Maßbedeutung haben, sind die Ausnahmetarife in ihrer volkswirtschaftlichen Möglichkeit und Wirkung keinerlei eigenen, sondern nur den allgemeinen Gesetzen und Richtlinien der ihrem Bahnunternehmen vorgeordneten Volkswirtschaft unterworfen. Der formalen Abfassung der Ausnahmetarife sind in Verfolgung der sachlichen Aufgaben Schranken nicht gesetzt. Die Volkswirtschaft kann aber der selbständigen Staatsbahn kein ausnahmetarifmäßiges Opfer zumuten, das die betriebswirtschaftliche Eigenlebensfähigkeit und -erhaltung der Bahn gefährden würde.

Lehre (12):

Auch die außenpolitischen Ziele der praktischen Tarifökonomie unterliegen den grundsätzlichen Wirtschaftsgesetzen der übrigen Eisenbahngütertarifökonomie. Es muß also auch bei Auftreten außenhandelstarifpolitischer Gesichtspunkte zunächst betriebswirtschaftlich für den Eisenbahnhaushalt Vorsorge getroffen werden. Wie weit nach Wahrnehmung dieser Fürsorge dann die außenhandelspolitischen Ziele vor, neben oder nach anderen volkswirtschaftlichen Zwecken zu verfolgen sind, ist aus dem Gesamtgesichtspunkt der allgemein staatlich geführten Volkswirtschaft zu entscheiden. Die hierbei der Tarifpolitik zur Verfügung stehenden Mittel sind, gemessen an den sonstigen hier gegebenenfalls in Frage kommenden Hilfsmitteln der Staatsführung, insbesondere denen der allgemeinen Handels- (Monopol-, Kontingents-, Devisen-) und Finanz-, vor allem Zollpolitik verschwindend gering, und zudem mit den verfolgten außenhandelspolitischen Zielen nicht homogen. Dazu kommen noch formelle Schwierigkeiten, die eine wirklich individuelle Gestaltung der Außenhandelstarifpolitik im Regeltarif unmöglich und auch im Ausnahmetarifgebiet so schwierig machen, daß alle größeren Tarifschritte hier notwendigerweise zu Tarifmaßnahmen allgemeiner Natur sich auswachsen. Diese sind die allgemeinen Ausfuhr-, die allgemeinen Einfuhr- und die Seehafentarife. — Die weiteren außenpolitischen Klausel- u. dgl. Behelfe sind nach ihrer Bedeutung bei den Größenverhältnissen der heute hier in Betracht kommenden Länder und Bahnnetze kaum noch des Erwähnens wert.

Eine besondere Art der Außen-Tarifökonomie bilden nur die Durchfuhr- und die Durchfuhr-Seehafen-Tarife. Sie unterliegen ihrem hauptsächlichen und grundsätzlichen Wesen nach überhaupt nicht der Volkswirtschaft, sondern ausschließlich betriebswirtschaftlichen (Wettbewerbs-)Bildungsgesetzen. Ohne ausländischen Wettbewerb sind sie, sofern inländischer Erzeugung oder Verwendung durch sie Abbruch droht, unstatthaft. Denn die Gewinne, die auf dem Beförderungsgebiete aus der Durchfuhr entstehen können, wiegen die Schäden oder Schadensmöglichkeiten, die für die Volkswirtschaft in Erzeugung und Verbrauch sich aus ihr entwickeln können, nicht auf.

Unfallversicherung, Beamtenunfallfürsorge und Reichsbahn.

Von

Dr. jur. Hans-Adolf **Duerdoth** in Berlin.

§ 1. Einführung.

Die moderne Technik brachte große Gefahren für Leib und Leben aller in technischen Betrieben und Werken Beschäftigten. Auch die Einrichtung der Eisenbahnen hatte neue Gefahren hervorgerufen. Allerdings war die Zahl der Unfälle der im Eisenbahnbetrieb Tätigen im Vergleich zu anderen Betrieben nicht höher; wohl aber war sie im Vergleich zur heutigen Zeit eine erschreckend hohe. So wurden in England in den Jahren 1840 bis 1852 von 1150 Lokomotivführern 73 getötet, 94 verletzt, von 1190 Heizern 116 getötet, 123 verletzt, von 1460 Schaffnern und Bremsern 127 getötet und 100 verletzt[1]. Etwas günstiger lagen die Verhältnisse in Preußen. In der Zeit von 1851 bis 1858 wurden von ungefähr 1000 Lokomotivführern und Heizern 32 getötet und 65 verletzt, während von ungefähr 1100 Personen des übrigen Zugpersonals 69 getötet und 125 verletzt wurden[2].

Fürsorge für die Verunglückten und deren Familie wie für die Hinterbliebenen der tödlich Verunglückten erscheint uns heute selbstverständlich. Diese Gedanken haben sich aber erst allmählich Bahn gebrochen, bis in Deutschland durch die Kaiserliche Botschaft von 1881 das Reich sich grundsätzlich der Regelung dieser Frage angenommen hat. Nur vereinzelt sind vorher im Wege der Gesetzgebung in den Bundesstaaten Bestimmungen in dieser Hinsicht getroffen worden.

Die vorliegende Arbeit will die rechtliche Behandlung der Unfälle des Personals der Reichsbahn darstellen[3]. Für Beamte und für die im

[1] Vgl. M. v. Weber, Die Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst der Eisenbahnen, S. 6—7. Im übrigen vgl. die Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamten-Personal der Deutschen Eisenbahn-Verwaltung, bearb. v. G. Behm, 1875, Nachtr. 1874/75, herausg. 1877.

[2] Vgl. auch die Statistik bei Hoff, Wohlfahrtseinrichtungen für den Lohnarbeiter der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung im Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1888, S. 163.

[3] Die Darstellung des heutigen Rechtszustandes berücksichtigt Gesetze, Verordnungen und Erlasse bis zum Dezember 1940.

Arbeiter- oder Angestelltenverhältnis Beschäftigten sind und waren verschiedene Regelungen getroffen. Dies ist seit den ersten Anfängen der Fürsorge so gehandhabt worden und gilt noch für unsere Zeit, obwohl heute die gesetzlichen Regelungen für beide Gruppen von Beschäftigten sich sehr stark ähneln. Für Unfälle des nichtbeamteten Personals der Reichsbahn gelten heute die reichsrechtlichen Vorschriften über die Unfallversicherung. Es sind hierfür maßgebend die §§ 537 bis 914 der Reichsversicherungsordnung. Es wird für Betriebsunfälle, gleichbehandelte Unfälle und Berufskrankheiten „Versicherungsschutz" gewährt. In Wirklichkeit liegt keine Versicherung vor; denn die der Unfallversicherung entsprechenden Aufgaben werden von der Reichsbahn selbst wahrgenommen[1]. Die Entschädigungsleistungen für die in ihrem eigenen Betrieb Verletzten werden von der Reichsbahn aufgebracht; es findet keine versicherungsmäßige Beschaffung der erforderlichen Mittel statt[2]. Obwohl die Reichsversicherungsordnung die Reichsbahn als Versicherungsträger bezeichnet, handelt es sich um keine Versicherung[3]. Wir können aber von einer Eigenunfallversicherung sprechen[4]. Davon unterscheidet sich die sogenannte Beamten-Unfallfürsorge für Dienstunfälle der Beamten nur äußerlich. Die reichsrechtliche Regelung der Beamten-Unfallfürsorge ist in den §§ 107—125 des Deutschen Beamtengesetzes erfolgt. Die erforderlichen Mittel für die Beamten-Unfallfürsorge werden wie bei der Unfallversicherung von der Reichsbahn aufgebracht[5].

[1] Vgl. § 626 RVO. Die Gesellschaftsform der Reichsbahn ist durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 (RGBl. II 147) beseitigt. Da die RVO. dementsprechend nicht geändert worden ist, so spricht das Gesetz von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

[2] Vgl. § 894 Ziff. 4 RVO., wonach die §§ 731 bis 776 RVO. nicht angewendet werden. Die Ausgaben der Reichsbahn zur Durchführung der Unfallversicherung werden aus dem Betriebsfonds bestritten. Die buchmäßige Verrechnung erfolgt unter den Betriebsausgaben: Unfallrenten und Krankengeldbeträge werden bei Titel 12 Ziff. 5 Unterziffer 1 der Betriebsausgaben und die Kosten des Heilverfahrens und Sterbegelder bei Titel 12 Ziff. 5 Unterziffer 2 der Betriebsausgaben verrechnet. — Siehe auch Lutz Richter, Sozial-Versicherungsrecht, Berlin 1931, Seite 26.

[3] Das trifft auch auf das Reich, die Länder, die NSDAP. und die Gemeinden zu, die nach §§ 625, 625 a, 627, 627 a RVO. Träger der Unfallversicherung sind.

[4] Vgl. unten § 13.

[5] Die Ausgaben werden aus dem Betriebsfonds bestritten. Die Verrechnung erfolgt unter den Betriebsausgaben: die Kosten des Heilverfahrens werden bei Titel 12 Ziff. 6 der Betriebsausgaben, die Ausgaben für Ruhegehälter bei Dienstunfähigkeit infolge Unfalles und die Hinterbliebenenversorgung bei Titel 11 der Betriebsausgaben (zusammen mit den Ruhegehältern und den Ausgaben für Hinterbliebenenversorgung nach den allgemeinen Vorschriften des DBG.) ausgewiesen.

Neben der reichsrechtlichen Regelung sind für das Personal der Reichsbahn eine Reihe von besonderen Vorschriften maßgebend, die teils in Verordnungen, teils aber auch in Verfügungen und Erlassen des Reichsverkehrsministers zu finden sind. Die sich daraus ergebenden Abweichungen in der Handhabung der reichsrechtlichen Bestimmungen werden an den geeigneten Stellen der Arbeit gezeigt werden. Auch hierbei werden wir eine große Übereinstimmung zwischen den besonderen Vorschriften für Arbeiter und den besonderen Vorschriften für Beamte feststellen können.

Die Unterschiede in der fürsorgerechtlichen Behandlung der Beamten und Arbeiter soll die Arbeit zeigen. Dabei muß, nachdem die rechtliche Stellung der Arbeiter und Beamten gekennzeichnet ist, auf die Anfänge der Fürsorge bei den Eisenbahnen zurückgegangen werden. Wir werden an Hand der geschichtlichen Skizze die Unterschiede in der Fürsorge für Beamte und Arbeiter erkennen können; für die neuste Zeit werden wir — wie oben bereits angedeutet — feststellen, daß trotz der getrennten gesetzlichen Regelung die Rechtslage für beide Gruppen von Beschäftigten sich sehr ähnelt.

§ 2. Die rechtliche Stellung der Bediensteten der Eisenbahnen, insbesondere der Reichsbahn.

Die Unterscheidung zwischen Beamten und Nichtbeamten war bei den Eisenbahnen von jeher üblich. Auch die Privatbahnen in Deutschland, die vor allem in Preußen[1] sehr zahlreich waren, unterschieden

[1] In den nichtpreußischen deutschen Staaten treffen wir nur wenige Privatbahnen. Die Staaten bauten in diesen Ländern eigene Linien. In Baden gehen die Staatsbahnen auf das Jahr 1838 zurück; es folgen Bayern, Württemberg, Sachsen, Nassau, Oldenburg. Vgl. Wehrmann, Die Verwaltung der Eisenbahnen 1913, Seite 10/11. Im übrigen schritt man in diesen Ländern schon früh zur Verstaatlichung der vorhandenen Privatbahnen. Bayern erwarb 1875 die Bayerische Ostbahn, Sachsen 1876/78 die Leipzig-Dresdner und einige kleinere Bahnen. — In Preußen gab es bis zur Verstaatlichung, die zur Hauptsache in den Jahren 1877 bis 1885 erfolgte, folgende Privatbahnen: 1. Taunusbahn. 2. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (Halle—Cassel und Nordhausen—Nixei). 3. Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft. 4. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. 5. Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. 6. Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft. 7. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. 8. Homburger Eisenbahn-Gesellschaft. 9. Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. 10. Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft. 11. Cottbus-Großenhainer Eisenbahn-Gesellschaft. 12. Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft. 13. Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft. 14. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. 15. Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft (früher Oppeln-Tarnowitzer) 16. Posen-Creutzburger Eisenbahn-Gesellschaft. 17. Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. 18. Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. 19. Tilsit-Insterburger

dem Namen nach Beamte und Arbeiter, obwohl diese Privatbeamten in keinem öffentlichen Dienstverhältnis standen[1].

1. Die Arbeiter, die sowohl bei den Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen beschäftigt wurden, waren auf Grund eines Dienstvertrages angestellt. Die Dienstverträge wurden mündlich abgeschlossen; aus ihnen ergaben sich die Rechte und Pflichten. Die Leistungen der Arbeiter, wie auch ihre Vergütung wurden besonders für jeden einzelnen Fall vereinbart. Die allgemeinen Bestimmungen über das Dienstverhältnis waren bei den verschiedenen Bahnen unter der Bezeichnung Arbeiter-Engagement, Arbeiter-Ordnung, Dienst-Ordnung zusammengefaßt. In diesen Bestimmungen wurden gewöhnlich die Dienstpflichten, die Dienstdauer, die allgemeinen Lohnverhältnisse und das Dienst-Strafrecht geregelt. Nach dem Auftreten des Preußischen Staates in der Eisenbahngeschichte erließen die Staatsbahn-Direktionen derartige Arbeitsordnungen je besonders für Werkstätten- und sonstige Arbeiter. Um die Uneinheitlichkeit dieser Bestimmungen zu vermeiden, wurden im Jahre 1888 gemeinsame Grundsätze über die Annahme der im Bereiche der preußischen Staatsbahn beschäftigten Arbeiter herausgegeben. Auf die Arbeiter der Eisenbahnunternehmungen fand die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund, bzw. für das Deutsche Reich, von 1869 gemäß § 6 keine Anwendung. Indessen waren die Direktionen angewiesen, die Verhältnisse der Werkstättenarbeiter sinngemäß nach diesen Bestimmungen zu behandeln[2].

Eisenbahn-Gesellschaft. 20. Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft. 21. Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft. 22. Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft. 23. Nordhauser-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft. 24. Aachen-Jülische Eisenbahn-Gesellschaft. 25. Unter-Elbische Eisenbahn-Gesellschaft. 26. Westholsteinische Eisenbahn-Gesellschaft. 27. Schleswig-Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. 28. Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft. 29. Saale-Eisenbahn-Gesellschaft. 30. Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. 31. Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. 32. Ostpreußische Südbahn-Gesellschaft. 33. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft. 34. Stargard-Küstriner Eisenbahn-Gesellschaft. 35. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. 36. Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn-Gesellschaft. 37. Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft. 38. Feldabahn. 39. Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. 40. Bergheimer Kreisbahn. 41. Modrath-Liblar-Brühler Eisenbahn. 42. Kronberger Eisenbahn.

[1] Vgl. unten S. 252.

[2] Vgl. Haustein-Stumpf, „100 Jahre Deutsche Eisenbahn", S. 274 ff. — Die obige Darstellung behandelt die preußischen Bestimmungen, die für die Dienstverhältnisse der Arbeiter erlassen wurden. In den übrigen deutschen Ländern waren die Verhältnisse der beschäftigten Arbeiter im großen und ganzen die gleichen. Im einzelnen bestanden zwar Abweichungen, aber inhaltlich stimmten alle Regelungen mit den in Preußen getroffenen überein.

Aus der Eigenart der Eisenbahn entwickelte sich verhältnismäßig schnell ein besonderer Eisenbahnarbeitertyp, nämlich der ständige Arbeiter. Schon bei den Privatbahnen war man darauf bedacht, gelerntes Personal zu erhalten. Es bestand die Tendenz, die ständigen Arbeiter in ein beamtenähnliches Verhältnis zu überführen. So gewährte man den ständigen Arbeitern Vergünstigungen, die dem Privatarbeitsverhältnis bisher unbekannt waren, legte aber auch dem Arbeiter Beschränkungen auf, wie sie sonst nur der Beamte kannte. Das bedeutsamste Merkmal des ständigen Arbeiterverhältnisses war die Anstellung auf Lebenszeit. Die Arbeiter konnten nur wegen schlechter Führung und ungenügender Leistung entlassen werden. Schon 1876 wurden in Preußen die Dienststellen angewiesen, die alten Kräfte nach Möglichkeit im Dienst beizubehalten. Konnten sie schwere Arbeiten nicht mehr leisten, so mußten ihnen leichtere Verrichtungen zugewiesen werden. Eine Entlassung konnte erst erfolgen, wenn die Leistung ersprießlicher Dienste überhaupt nicht mehr von ihnen erwartet werden konnte[1]. Ganz allgemein läßt sich sagen, daß man bemüht war, den ständigen Arbeitern die Sorge um zeitweilige oder dauernde Arbeitslosigkeit zu nehmen[2]. Man kann von dem Entstehen eines sogenannten Arbeiter-Beamtentums sprechen. Äußerlich fand die Verbindung zwischen Arbeiter- und Beamtenverhältnis darin ihren Ausdruck, daß die Eisenbahnverwaltungen bestrebt waren, die Arbeiter auch formell in das Beamtenverhältnis zu überführen. So wurde im Laufe der Zeit eine neue Klasse von Unterbeamten geschaffen. In Preußen wurden ab 1890 für die Maschinenmeister, ab 1891 für Werkführer, ab 1897 für die Fahrkartenausgeber, ab 1900 für die Maschinisten, ab 1905 für die Rotten- und Rangierführer etatmäßige Beamtenstellen vorgesehen. In diesem Sinne nahm auch während der Nachkriegszeit bis in unsere heutigen Tage die Entwicklung ihren Gang. Während der Systemzeit war für die Stellung der Arbeiter der zwischen der Reichsbahn und den großen Eisenbahnarbeiter-Verbänden vereinbarte Lohntarifvertrag maßgebend. Das Arbeitsverhältnis konnte zwar durch Kündigung beendet werden, doch durfte nach ununterbrochener Dienstzeit die Kündigung oder sofortige Entlassung nicht mehr durch die Dienststelle, sondern nur noch durch das vorgesetzte Amt mit Zustimmung der Reichsbahndirektion erfolgen. Die Kündigungsfrist betrug 14 Tage. Der Lohntarifvertrag ist im Dritten Reich durch die Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn, die sogenannte Dilo, ersetzt worden, die durch Aus- und

[1] Ministerialerlaß vom 20. September 1876. Elberfelder Sammlung Bd. I S. 984 Nr. 998 d.

[2] Vgl. hierüber die Ausführungen von Haustein-Stumpf a. a. O. S. 302 ff.

Durchführungsbestimmungen und örtliche Dienstordnungen ergänzt ist. Die Dilo hat vor allem den Kündigungsschutz ausgebaut. Die Kündigungsfristen sind nach der geleisteten Dienstzeit gestaffelt und betragen nach einer Dienstzeit von 20 Jahren 6 Monate; nach einer Dienstzeit von 25 Jahren gilt der Arbeitsvertrag als unkündbar. Damit ist der Arbeiter auf Lebenszeit angestellt. Nur die fristlose Kündigung bei Vorliegen eines wichtigen Grundes kann noch ausgesprochen werden. Da auch disziplinarisch gegen den Arbeiter wegen Verletzung seiner Dienstpflichten eingeschritten werden kann — Disziplinarstrafen sind Verweis und Geldbuße —, so ist schon heute eine weitgehende Angleichung zwischen der rechtlichen Stellung des langjährigen ständigen Arbeiters und der des Beamten geschaffen.

2. Bei den Privatbahnen waren die im gehobenen Dienst Beschäftigten im Angestelltenverhältnis tätig. Zwar wurden sie als Beamte bezeichnet; mit den Staatsbeamten hatten sie aber nur den Namen gemeinsam. Die rechtlichen Beziehungen zwischen diesen Privatbeamten und den Eisenbahnunternehmungen regelten sich auf Grund eines Dienstvertrages. Trotzdem hatten die Gerichte den Privatbeamten zum Teil den Charakter mittelbarer Staatsbeamten zugesprochen[1]. Dieser Standpunkt erklärte sich daraus, daß die Privatbeamten der Eisenbahnen auch obrigkeitliche Aufgaben wahrzunehmen hatten. Aber alle wesentlichen Merkmale des Beamtenverhältnisses — auch die Anstellung auf Lebenszeit[2] — fehlten. Mit dem Übergang der Privatbahnen auf den Staat änderte sich der Rechtszustand. Mit wenigen Ausnahmen[3] wurden die Privatbeamten als Staatsbeamte angestellt.

Bei den Staatsbahnen und später bei der Deutschen Reichsbahn und bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft finden wir Angestellte nur in geringer Zahl[4] beschäftigt. Bei der Deutschen Reichsbahn handelt es sich hauptsächlich um maschinentechnisches und bautechnisches Fachpersonal, um Chemiker und Krankenbesucher. Nach dem Jahre 1933 hat die Zahl der Angestellten in starkem Maße zugenommen. Auf Grund des Arbeitsbeschaffungsprogramms hat die Reichsbahn Bau- und Beschaffungsaufgaben in großem Ausmaß durchzuführen, und außerdem ist der Reichsbahn die Aufgabe zugefallen, das Zweigunternehmen

[1] Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 167, wo auch die Meinungsverschiedenheiten über den Charakter der Privatbeamten dargestellt sind.

[2] In Einzelfällen waren zwar die Verwaltungen bestrebt, Verträge auf Lebenszeit abzuschließen.

[3] Vgl. unten S. 254.

[4] In der Zeit von 1920—1933 waren im Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin durchschnittlich 15 bis 20 Angestellte beschäftigt.

„Reichsautobahnen" zu errichten[1]. Das zur Durchführung der Aufgaben erforderliche Personal wird zum großen Teil im Angestelltenverhältnis beschäftigt[2]. Schließlich fallen der Reichsbahn noch weitere große Sonderaufgaben zu — es sei auf die besonderen Bauaufgaben der Reichsbahn hingewiesen, die im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Reichshauptstadt auszuführen sind und die zur Bildung der Reichsbahnbaudirektion Berlin geführt haben —, die eine weitere Einstellung von Arbeitskräften im Angestelltenverhältnis erforderlich gemacht haben[3]. In unseren heutigen Tagen finden wir im Bereich der Deutschen Reichsbahn eine nicht unbeträchtliche Zahl von Angestellten.

Für die Angestellten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Reichsbahn hatte der Reichsangestellten-Tarifvertrag in der Fassung vom 2. Mai 1924 Geltung gehabt. Seit dem 1. April 1938 bestimmen sich die Rechts- und Dienstverhältnisse der Angestellten nach der Allgemeinen Tarifordnung für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst (ATO.)[4] und der Tarifordnung A für Gefolgschaftsmitglieder im öffentlichen Dienst (TO. A)[5], den Allgemeinen Dienstordnungen zu diesen Tarifordnungen (ADO.)[6], der Gemeinsamen Dienstordnung für die Verwaltungen und Betriebe des Reiches (Gem.DO.)[7] und der be-

[1] Vgl. § 1 der 1. VO. zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933, RGBl. II S. 521.

[2] Vgl. gemeinsame Verfügung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichsautobahnen-Direktion vom 11. November 1933 — 50.506 Pwhp 472.

[3] Vgl. Erlaß des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 20. Mai 1937 — 50.506 Pwhp 736 und vom 31. Januar 1938 — 55.506 Pwhp.

[4] Erlassen auf Grund des § 18 Abs. II des Gesetzes zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben RGBl. I 1934 S. 220—222. — Die ATO. ist veröffentlicht in Nr. 17 des Reichshaushalts- und Besoldungsblattes (RBB.) 1938; sie gilt heute in der Fassung der Tarifordnungen vom 1. Oktober 1938 RBB. S. 325, 7. Juli 1939 RBB. S. 192, 27. Januar 1940 RBB. S. 119.

[5] Erlassen auf Grund des § 18 Abs. II a. a. O. — TO. A ist veröffentlicht in Nr. 18 des RBB. 1938; sie gilt heute in der Fassung der Tarifordnungen vom 1. Oktober 1938 RBB. S. 326, 19. November 1938 RBB. S. 386, 8. Mai 1939 RBB. S. 164, 11. Januar 1940 RBB. S. 33.

[6] Die Bestimmungen der ADO. sind auf Grund des § 1 des Gesetzes über die ergänzende Regelung der Dienstverhältnisse bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben vom 17. Februar 1938 RGBl. I S. 206 als Rechtsverordnungen erlassen. Sie sind im RGBl. I 1938 S. 461 veröffentlicht. Die ADO. gilt heute in der Fassung der Änderung vom 19. Dezember 1938 RGBl. I S. 1829 und der Änderung vom 13. April 1940 RGBl. I S. 647.

[7] Die Gem.DO. ist auf Grund des § 16 Abs. II des Gesetzes zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben a. a. O. am 30. April 1938 erlassen. Sie ist veröffentlicht im RBB. S. 169. Sie gilt in der Fassung der 1. Änderung vom 7. Juni 1938 RBB. S. 122, der 2. Änderung vom 25. Oktober 1938 RBB. S. 332, der 3. Änderung vom 4. Juli 1939 RBB. S. 188 und der 4. Änderung vom 20. April 1940 RBB. S. 129.

sonderen Dienstordnung für den Bereich des Reichsverkehrsministers (Reichsbahn)[1]. ATO. und TO.A enthalten Mindestbedingungen und sind daher zuungunsten der Gefolgschaftsmitglieder nicht abdingbar. Abweichungen, die ein Gefolgschaftsmitglied besser stellen, sind zulässig; es ist jedoch die vorherige Zustimmung des Reichsfinanzministers und des Reichsverkehrsministers erforderlich[2]. Wie bei den Arbeitern finden wir einen weitgehenden Kündigungsschutz. Nach einer 12jährigen Dienstzeit beträgt die Kündigungsfrist 6 Monate zum Schluß eines Kalendervierteljahres; nach einer Dienstzeit von 25 Jahren ist das Dienstverhältnis unkündbar[3]. Nur die fristlose Entlassung aus wichtigem Grunde bleibt zulässig und ferner die Kündigung unter Einhaltung der sechsmonatlichen Frist auf das Ende eines Kalendervierteljahres, wenn durch amtsärztliches Zeugnis die Dienstunfähigkeit des Gefolgschaftsmitgliedes festgestellt ist und die Voraussetzung für die Zuerkennung eines Angestelltenruhegeldes nach dem Reichsangestelltenversicherungsgesetz oder den für die Angestellten geltenden Sozialversicherungsgesetzen in der Ostmark oder einer sonstigen öffentlichen Versicherung gegeben ist; für die fristgemäße Kündigung ist die Zustimmung des Reichstreuhänders für den öffentlichen Dienst erforderlich[4]. Wie bei den Arbeitern finden wir auch hier eine Annäherung an die Stellung des Beamten; doch es gibt keine Möglichkeit, disziplinarisch gegen einen Angestellten vorzugehen.

3. Die bei den Staatsbahnen[5] beschäftigten Beamten waren Staatsbeamte. Für sie galten sämtliche beamtenrechtliche Bestimmungen, zu denen in Preußen noch eine Reihe besonderer Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften hinzukamen, z. B. die Bestimmung über die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung. Auch bei den Beamten der

[1] Eingeführt durch Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 9. Juni 1938 — 55 509 Pbt 458 nebst Anlage.

[2] Vgl. § 1 des Gesetzes über die ergänzende Regelung der Dienstverhältnisse bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben.

[3] Vgl. im einzelnen § 16 TO.A.

[4] Vgl. § 16 Abs. IV und V TO.A; nach der besonderen Dienstordnung für den Bereich des RVM. (Reichsbahn) zu § 16 Abs. IV und V TO.A entscheidet über die Kündigung der Reichsverkehrsminister mit Ausnahme der fristlosen Entlassung.

[5] Staatsbahnen waren in Preußen vor der Verstaatlichung der Privatbahnen, die in den Jahren 1877—1885 erfolgte, folgende Bahnen: 1. Ostbahn. 2. Saarbrücker Bahn. 3. Westfälische Eisenbahn. 4. Niederschlesische-Märkische Eisenbahn. 5. Hannoversche Staatsbahn. 6. Main-Weser-Bahn. 7. Eisenbahn-Direktion-Bezirk Frankfurt/M.

vom Preußischen Staat verwalteten Privatbahnen[1] handelte es sich um Staatsbeamte, die vom König oder im Namen des Königs ernannt wurden, und die denselben Eid leisteten wie die Staatsbeamten. Die Bahnen wurden zwar für Rechnung der Gesellschaften vom Staat betrieben. Das hatte aber für die Rechtsstellung der Beamten keine Bedeutung. Nach der Übernahme der Privatbahnen durch den Preußischen Staat[2] trat das gesamte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der Mitglieder und Hilfsarbeiter der Direktion in den Dienst der Staatlichen Eisenbahn-Verwaltungen[3]. Die Privatbeamten wurden in den meisten Fällen als Staatseisenbahnbeamte eingestellt[4]. In den übrigen deutschen Staaten zeigte die Entwicklung große Ähnlichkeit mit der preußischen. Die mit höheren Diensten Beschäftigten waren in das Staatsbeamtenverhältnis eingegliedert[5]. Den Abschluß dieser Entwicklung bildete der Übergang der Eisenbahnen der deutschen Länder auf das Reich. Die vormaligen Staatsbeamten wurden Reichsbeamte. Dieser Rechtszustand, allerdings nach einer Unterbrechung durch die Schaffung einer deutschen Reichsbahngesellschaft im Zusammenhang mit der Dawesplan-Gesetzgebung, trifft auf die heutigen Verhältnisse der Reichsbahn zu. Die Schaffung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hatte einen neuen Beamtentyp: den Reichsbahnbeamten geschaffen. Der Reichsbahnbeamte war Beamter im Sinne der Verfassung; er war aber mittelbarer Reichsbeamter. Durch Gesetz vom 10. Februar 1937[6] ist der frühere Rechtszustand wie-

[1] Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 14. Der preußische Staat hatte in den Jahren vor der Verstaatlichung verschiedene Privatbahnen in Verwaltung genommen; die Verwaltung geschah für Rechnung der Gesellschaften. Es handelte sich um folgende Bahnen: 1. Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft. 2. Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft. 3. Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft. 4. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft. 5. Berlin-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft. 6. Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

[2] Der Preußische Staat erwarb: 1877 die Berlin-Dresdner, 1879 die Berlin-Stettiner-Magdeburg-Halberstädter, Köln-Mindener, 1880 die Rheinische, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Homburger, Main-Weser-Bahn, 1882 die Bergisch-Märkische und einige kleinere Bahnen, 1884 die Oberschlesische, 1885 die Braunschweigische, Münster-Enscheder-Bahn und einige andere; Wehrmann, die Verwaltung der Eisenbahnen S. 26/27.

[3] Vgl. § 8 des Vertrages mit der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, abgedruckt bei Alberty, „Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen" 1911, S. 72 ff. Gleiche Verträge wurden mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft und der Magdeburger-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen; siehe Alberty, a. a. O. S. 78.

[4] Vgl. über die Bedingungen der Übernahme in das Beamtenverhältnis Haustein-Stumpf, a.a.O. S. 181, wo auch die Verhältnisse der Unterbeamten der Staatseisenbahnverwaltung behandelt sind.

[5] Vgl. Haustein-Stumpf, a, a. O. S. 183.

[6] RGBl. II S. 47.

der hergestellt worden; die Reichsbahnbeamten sind wieder unmittelbare Reichsbeamte geworden.

Maßgebend für den Begriff des Beamten ist heute das Deutsche Beamtengesetz. Beamter ist danach derjenige, der die Voraussetzungen, die im DBG. aufgestellt sind, erfüllt. Unbedingte Voraussetzung für die Beamteneigenschaft ist nach § 27 DBG. immer die Aushändigung einer Ernennungsurkunde, in der die Worte „unter Berufung in das Beamtenverhältnis" enthalten sind. Wer vor dem 2. Juli 1933 als Beamter berufen worden ist, braucht eine solche Urkunde nicht erhalten zu haben, § 178 Abs. I DGB. Dagegen sind alle diejenigen, die auf Grund eines Dienstvertrages angestellt worden sind, nicht Beamte. Auch die ausdrückliche oder stillschweigende Übertragung obrigkeitlicher oder anderer öffentlicher Aufgaben ist nicht als Berufung in das Beamtenverhältnis zu betrachten[1].

I. Die Entstehung der Fürsorge für die Bediensteten der Eisenbahnen.

§ 3. Das Preußische Eisenbahngesetz und das Reichshaftpflichtgesetz.

1. Schon bald nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Preußen[2] erging das Preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838[3]. Das

[1] Das Reichsgericht hat den Standpunkt vertreten, daß mit der Übertragung obrigkeitlicher Aufgaben zugleich die Verleihung der Beamteneigenschaft verbunden ist, selbst gegen den Willen der Anstellungsbehörde. Nur eine ganz nebensächliche oder vorübergehende obrigkeitliche Verrichtung begründete die Beamteneigenschaft nicht. Vgl. Nadler-Wittland, Deutsches Beamtengesetz Berlin 1938. Anm. 3 zu § 178. RGZ. 106/17; 108/415; 102/126; 113/219; 125/240; 131/306; 132/61; 134/17; 137/181; 138/316; 139/305. Dieser Standpunkt ist vom Gesetzgeber des DBG. nicht anerkannt worden.

[2] Am 22. September 1838 wurde der Betrieb auf dem Teilabschnitt der Bahn Berlin—Potsdam von Zehlendorf nach Potsdam eröffnet und am 29. Oktober 1838 erfolgte die Eröffnung der Strecke Berlin—Potsdam.

[3] In den außerpreußischen deutschen Staaten waren mit Ausnahme Österreichs — dort erließ man die österreichische Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 und das Gesetz vom 5. März 1863 — keine besonderen Gesetze für Schäden, die beim Betrieb einer Eisenbahn entstanden sind, ergangen. Die Unfälle wurden nach den Vorschriften des allgemeinen Rechts behandelt. Die Rechtsprechung versuchte jedoch die Geltendmachung der Ansprüche zu erleichtern. So hat nach einem Gutachten der Tübinger Juristenfakultät aus dem Jahre 1858, wenn gegen eine Eisenbahn eine aquilische Klage angestrengt wurde, diese ihr Nichtverschulden zu beweisen, weil nach der Natur der Verhältnisse die Bahn eher in der Lage sei, ihr Nichtverschulden als der Reisende deren Verschulden darzutun. Vgl. Weinrich, Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menschen nach den im Deutschen Reiche geltenden Rechten, 2. Aufl. 1902, S. 133.

Gesetz enthielt in der Bestimmung des § 25 eine Vorschrift zum Schutze der Benutzer wie auch eines großen Teils des Personals. Die Eisenbahngesellschaften waren zum Ersatz verpflichtet für jeden Schaden, der bei Beförderung auf der Bahn an Personen oder Sachen entstand, es sei denn, daß der Schaden durch eigenes Verschulden des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden war. Die Befreiung von der Haftpflicht des § 25 mußte die Gesellschaft beweisen. Sie konnte sich nicht auf die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes als einen befreienden Zufall berufen. Das Gesetz spricht dieses ausdrücklich aus. Den Schutz des § 25 genoß von den bei der Bahn Beschäftigten nur das Fahrpersonal. Das Gesetz geht davon aus, daß ein Schaden bei der Beförderung auf der Bahn entstanden sei. Dabei macht es keinen Unterschied, ob es sich um die Benutzer der Bahn oder um andere Personen handelt. Das nicht bei der Beförderung beschäftigte Personal, wie z. B. die Weichensteller und die große Menge der Bahnarbeiter, konnte sich daher bei Unfällen nicht auf den § 25 des Gesetzes berufen[1]. In diesen Fällen galten die Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts, die §§ 98 ff I 6, über die Verantwortlichkeit für unerlaubte Handlungen und die Bestimmungen über die Verantwortlichkeit der Arbeitgeber für hinlängliche Schutzvorschriften nach den Vorschriften über die Dienstmiete.

Die Ersatzansprüche auf Grund des Preußischen Eisenbahngesetzes und des ALR. unterschieden sich in ihren Voraussetzungen und in ihrem Umfang. Auf Grund des § 25 des Eisenbahngesetzes mußte jeder Schaden, sowohl der unmittelbare als auch der mittelbare, ersetzt werden. Das Vorliegen eines Verschuldens war nicht notwendig. Dagegen richteten sich die Schadensersatzansprüche des ALR. danach, welche Folgen der Unfall hatte; außerdem war für die Ersatzpflicht maßgebend das Maß des Verschuldens des Schädigers. Es kam darauf an, ob dem Schädiger Vorsatz oder grobes Versehen oder mäßiges Versehen oder geringes Versehen zur Last zu legen war. Im Falle der Tötung mußten in allen Fällen die Kosten der etwaigen Kur, die Begräbnis- und Trauerkosten ersetzt werden. War die Todesfolge auf Vorsatz oder grobes Versehen des Schädigers zurückzuführen, so mußte auch noch der den Unterhaltsberechtigten, der Witwe, den Kindern entstehende Schaden, also Unterhalt, Erziehungskosten und Ausstattung nach Stand und Vermögen des Vaters ersetzt werden[2]. In den Fällen

[1] Vgl. W. Schmidt, „Die Unfallversicherung", S. 41, und Kleeis, „Die Geschichte der sozialen Versicherung in Deutschland", Berlin 1928, S. 80; a. A. Hoff, a. a. O. Archiv 1888, S. 161.

[2] Vgl. im einzelnen die §§ 99—102 I 6 ALR.

mäßigen Versehens war die Ersatzpflicht eine geringere; der Schädiger hatte der Witwe und den Kindern eine nach den Verhältnissen des Standes notdürftige Verpflegung zu ersetzen[1]. Bei geringen Versehen wurden nur die Kosten der Kur, Begräbnis- und Trauerkosten ersetzt[2]. Bei körperlichen Verletzungen ohne Todesfolge konnte Ersatz der Kur- und Heilkosten verlangt werden, und je nach dem Maß des Verschuldens bestimmte sich die Ersatzpflicht bei Unfähigkeit zur Fortsetzung des Amtes oder Gewerbes[3].

Die Eisenbahngesellschaften waren bestrebt, die weitgehende Haftung des Preußischen Eisenbahngesetzes in zahlreichen Fällen durch Verträge auszuschließen. Diese Vorgänge veranlaßten das Preußische Gesetz vom 3. Mai 1869. Es brachte einen Zusatz zu § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes. Danach sind die Eisenbahngesellschaften nicht befugt, die Schadensersatzpflicht durch Verträge im voraus zu beschränken oder auszuschließen. Für die Eisenbahngesellschaften blieb aber eine andere Möglichkeit bestehen, um sich gegen die weitgehenden Ansprüche des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu sichern. Vielfach wurden die Beschäftigten, in erster Linie die Betriebsbeamten, gegen Unfälle versichert[4]. Außerdem schritten die Gesellschaften zur Gründung von Pensions- und Unterstützungskassen für die Beamten, denen später gleiche Einrichtungen für die Arbeiter folgten[5]. Die Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen der Preußischen Staatsbahnen und der vom Staat verwalteten Privatbahnen erhielten auf Grund eines Reglements von 1854 Staatszuschüsse. Das gleiche war der Fall bei den später gegründeten Kranken- und Unterstützungskassen für die Arbeiter. Unfallverletzte Angehörige der Kassen konnten gegen den Staat keine Ansprüche aus dem Eisenbahngesetz von 1838 geltend machen. Die Zuschußgewährung an die Kassen war eine Leistung des Staates, durch die die unter Umständen gegen ihn entstehenden Ansprüche auf Grund des Eisenbahngesetzes abgegolten waren[6]. Das Gesetz vom 3. Mai 1869 war damit zu vereinbaren, da keine Beschränkung der Ansprüche der Geschädigten eintrat. Nur wenn die Kassenleistungen nicht zur Deckung des entstandenen Schadens ausreichten, so blieben die Ansprüche gegen den Staat bestehen. Die Kassenleistungen mußte sich der Geschädigte aber anrechnen lassen; denn andernfalls hätte ihm der Staat wegen der

[1] Vgl. die §§ 103—109 I 6 ALR.
[2] § 110 I 6 ALR.
[3] Vgl. die §§ 111, 115—122 I 6 ALR.
[4] Vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 266.
[5] Vgl. darüber unten S. 260.
[6] Vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 267, 377.

Zuschußleistungen an die Kassen mehr als den entstandenen Schaden ersetzt.

2. Die Grundlage für die Ansprüche der beim Betrieb verunglückten Eisenbahnbediensteten änderte sich durch den Erlaß des Reichshaftpflichtgesetzes von 1871. Nach § 1 des Gesetzes haftet der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn für den durch die Tötung oder körperliche Verletzung eines Menschen entstehenden Schaden. Die Ersatzpflicht entfällt, wenn bewiesen werden kann, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht worden ist. Der Umfang der Haftpflicht ist in § 3 des Gesetzes behandelt. Es ist nicht das volle Interesse als Schadensersatz zu leisten. Das Gesetz gibt vielmehr Einzelbeträge an[1], die den Ersatz für den wirklichen Schaden und für den entgangenen Gewinn enthalten. An wirklichem Schaden werden nur Heilungs- und Beerdigungskosten ersetzt, an entgangenem Gewinn nur die Vermögensnachteile, die die verminderte oder verlorene Erwerbsfähigkeit für den Beschädigten oder Unterhaltsberechtigten nach sich zieht. In diesem beschränkten Ausmaß kann Ersatz verlangt werden; jeder weitere Schaden wird nicht berücksichtigt, auch wird kein Schmerzensgeld gewährt.

Auf die nach dem Haftpflichtgesetz zu leistenden Beträge können nach § 4 des Gesetzes die Leistungen der Pensionskassen oder ähnlicher Einrichtungen angerechnet werden; der Betriebsunternehmer muß mindestens ein Drittel der Gesamtleistungen an Prämien und anderen Beiträgen aufbringen[2]. Die Preußische Staatseisenbahnverwaltung war zur Anrechnung der Kassenleistung berechtigt, solange auf Grund des Reglements von 1854 Staatszuschüsse an die Unterstützungskassen der Beamten und Arbeiter der preußischen Staatsbahnen und der vom Staat verwalteten Privatbahnen geleistet wurden[3]. Auch die Zuschüsse der Privatbahnen an die bestehenden Kasseneinrichtungen waren anrechnungsfähig. Durch die Umbildung der Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen im

[1] Vgl. Endemann, „Haftpflicht der Eisenbahn", 1881, S. 94, im einzelnen über den Umfang des Schadensersatzes Weinrich, „Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menschen" 1883, S. 173 ff., Enneccerus-Kipp-Wolff, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, 2. Bd. Recht der Schuldverhältnisse, bearb. von Lehmann, 1932, § 245 III.

[2] Hierüber des näheren Weinrich, Ausg. 1883, a. a. O. S. 186. Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, 6. Aufl., 1906, S. 449; Endemann, a. a. O. S. 128 ff. Ausg. 1871, S. 45 ff.; Grünewald u Haas, „Unfallversicherungsgesetz" von 1884, Berlin 1884, Anm. 118 zu § 1; Woedtke, „Unfallversicherungsgesetz" von 1884 und Ausdehnungsgesetz von 1885, Berlin 1885, Anm. 31 zu § 1.

[3] ROHG. Bd. XIII, S. 23.

Jahre 1875 kam der Staatszuschuß in Wegfall[1]. Den Kassenmitgliedern hätten nun neben den gesetzlichen Ansprüchen aus dem Haftpflichtgesetz auch die statutenmäßigen Ansprüche gegenüber den Kassen zugestanden. Die Kassen gewährten daher nach neuen Reglements keine Bezüge mehr, wenn eine Leistung auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes beansprucht werden konnte. Nur die bei Dienstunfällen, die nicht unter das Reichshaftpflichtgesetz fielen, dauernd dienstunfähig gewordenen Beamten erhielten noch eine Unfallpension.

Durch das Reichshaftpflichtgesetz war entsprechend den Grundsätzen des Preußischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes von 1838 eine Regelung für das gesamte deutsche Reichsgebiet geschaffen. Der hierdurch entstandene Rechtszustand war jedoch nicht sehr befriedigend, wie sich bei der Anwendung des Gesetzes zeigte. Den verunglückten Personen stand ein Anspruch nur dann zu, wenn der Unfall bei einer solchen Tätigkeit eintrat, die im ursächlichen Zusammenhang mit der eigentlichen Gefährlichkeit der Eisenbahn stand. Bei eigenem Verschulden des Verletzten war jede Haftung des Unternehmers ausgeschlossen[2]. Der Hauptmangel des Gesetzes lag jedoch darin, daß mancher Entschädigungsverpflichtete zahlungsunfähig war. In vielen Fällen wurden die berechtigten Ansprüche der Verunglückten nicht erfüllt und die darob entstandenen Streitigkeiten und Prozesse bedeuteten keine Erleichterung der Verhältnisse zwischen Beschäftigten und Unternehmern[3]. Für die Beschäftigten der preußischen Eisenbahnen traten die Nachteile nicht so sehr in Erscheinung. Schon vor dem Erlaß des Reichshaftpflichtgesetzes waren für die Bediensteten, in erster Linie allerdings nur für die Beamten, Pensions- und Unterstützungskassen geschaffen worden, die die Verunglückten vor Nachteilen schützen sollten. Zwar verfolgten die Gesellschaften und der Staat mit der Errichtung der Kassen auch den Zweck, sich gegen die strenge Haftung des preußischen Eisenbahngesetzes zu sichern[4]. Auf der anderen Seite bedeutete aber die Errichtung der Kranken- und Pensionskassen eine Sicherung der Beschäftigten gegen Krankheit, Invalidität und Alter. Die Einrichtungen dieser Kranken-, Pensions- und Unterstützungskassen, die wir bei den preußischen Bahnen in erheblichem Umfang finden, müssen daher näher dargelegt werden. Auf die Verhältnisse bei den außerpreußischen Eisen-

[1] Vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 254.

[2] Vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 377.

[3] Vgl. Reindl, „Die Durchführung der gesetzlichen Unfallversicherung", Berlin 1928, S. 2/3.
Vgl. Hoff, a. a. O. Archiv 1888, S. 162.

[4] Vgl. oben S. 258.

bahnen ist in diesem Zusammenhang nicht einzugehen[1]; die Wohlfahrtseinrichtungen der heutigen Reichsbahn richten sich nach den preußischen Vorbildern[2].

[1] Die Fürsorge für die außerpreußischen Eisenbahnbeamten geschah im allgemeinen nicht durch die Errichtung von Pensions- und Unterstützungskassen. Eine Ausnahme machten hiervon Oldenburg und Württemberg. In Oldenburg war für die Versorgung der Staatsbamten die gleiche Regelung getroffen wie in Preußen. In Württemberg war ein Unterstützungsverein für Angestellte der Verkehrsanstalten und deren Hinterbliebene errichtet (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, 1893, S. 766). In Bayern erhielten die pragmatischen Beamten bei Dienstunfähigkeit eine Pension aus der Staatskasse. Auch Witwen und Waisen der Staatsdiener erhielten eine Pension bzw. einen Unterhaltsbeitrag. Von 1848 an erhielten bestimmte Gruppen des nicht pragmatisch angestellten mittleren und unteren Personals den Schutz von Pensionen und Hinterbliebenenbezügen. Von 1857 an kam Invaliditätsschutz allen bayerischen Eisenbahnbeamten zu. Auch das niedrige Dienstpersonal hatte „nach Wohlverhalten" Aussicht auf staatliche Pension und Hinterbliebenenversorgung. Im Jahre 1894 bestanden folgende Unterstützungseinrichtungen und Unterstützungsmöglichkeiten: 1. Der allgemeine Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Peronal der königlich bayerischen Verkehrsanstalten, 2. der gemeinsame Unterstützungsfonds der königlich bayerischen Staatseisenbahnen (vgl. Archiv, a. a. O. 1896, S. 322). In Baden erhielten ursprünglich ebenfalls nur die Staatsdiener und ihre Witwen eine Pension. Für die Höhe der Pension war die Dauer und Güte der Dienstleistung, sowie die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Beamten bestimmend. Ab 1876 erhielten diese auch einen Rechtsanspruch auf Pension (vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 261).

Für die Arbeiter finden wir bei den außerpreußischen Eisenbahnen folgende Fürsorgeeinrichtungen:

In Bayern war 1873 ein Arbeiterinvalidenfonds der vormals privilegierten Bayerischen Ostbahn errichtet worden. Außerdem bestand die Arbeiterpensionskasse der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung und die Eisenbahnbetriebskrankenkasse und Eisenbahnwerkstättenkrankenkasse; vgl. Archiv a. a. O. 1896, S. 323.

In Baden war 1841 für Wohlfahrtszwecke ein Unterstützungsfonds gebildet worden, den man 1865 in eine Unterstützungskasse umwandelte. Die Kasse wurde aus Mitteln des Staates erhalten. Sie gewährte allen Eisenbahnarbeitern im Falle der Invalidität ständige und ihren Hinterbliebenen einmalige Unterstützungen. Zum Schutze gegen Erkrankung hatten die Arbeiter Selbsthilfeeinrichtungen geschaffen, die vom Staat unterstützt wurden. Auch gewährte man einmalige Zuwendungen an in Not geratene Arbeiter; vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 348 u. 371.

In Sachsen wurde 1888 eine Pensionskasse für die Arbeiter der Staatseisenbahn und deren Hinterbliebene errichtet. Die preußischen Einrichtungen dienten als Vorbild; vgl. Haustein-Stumpf, S. 348.

[2] Vgl. Oldenburg, Kassenwesen bei den preußischen Bahnen, in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Leipzig 1889, S. 391, der darauf hinweist, daß im Reichslande den Fürsorgeeinrichtungen für das verunglückte Bahnpersonal das preußische Muster zugrundegelegt wurde, wie auch in Bayern die Modalitäten des preußischen Vorganges maßgebend waren.

§ 4. Die Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen der preußischen Bahnen.

Die Gründung der Kassen, die Eisenbahnbediensteten bei Unglücksfällen und Invalidität Hilfe und Unterstützung gewähren sollten, geschah um die Mitte des vorigen Jahrhunderts. Um das Jahr 1850 war allerdings das Bestehen solcher Kassen noch eine Seltenheit. Die erste Kassengründung, die arbeitsunfähig gewordenen Beamten Unterstützung gewährte, war die am 1. Oktober 1843 errichtete Pensionskasse der Taunusbahn[1]. Auch bei den übrigen Privatbahnen entstanden bald Kassen für die sogenannten Beamten. Einen kräftigen Auftrieb erhielt die Frage der Pensionskassen mit dem Eingreifen des preußischen Staates in die Eisenbahngeschichte. Nachdem Staatsbahnen geschaffen worden waren, ließ es sich der Staat angelegen sein, den Bediensteten für Alter und Invalidität besonderen Schutz durch Errichtung von Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen zu gewähren[2]. Daher mußten auch die Privatbahnen sich dieser Frage mehr widmen und zu einer zweckentsprechenden Ausgestaltung ihrer sozialen Einrichtungen schreiten.

1. Die Statuten der von den preußischen Privatbahnen gegründeten Beamtenkassen[3] unterschieden sich untereinander in mannigfaltiger Weise. Im allgemeinen waren zum Beitritt berechtigt und verpflichtet nur die Beamten im Sinne der von den einzelnen Verwaltungen geprägten Begriffsbestimmungen[4]. Für die Aufnahme waren bestimmte Höchst-

[1] Vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 236.

[2] Vgl. die nachfolgende Fußnote.

[3] Eine vollständige Aufstellung der von den Bahnen gegründeten Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen findet sich in der Elberfelder Sammlung, Bd. III a. — In der Arbeit werden die Statuten der folgenden Kassen von Privatbahnen herangezogen: 1. Pensions-, Witwen- und Waisenkasse für die Angestellten der Taunusbahn. 2. Pensions-, Witwen- und Waisenkasse für die im Dienste der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft auf den Bahnen Halle—Kassel und Nordhausen—Nixei angestellt gewesenen Beamten. 3. Vereinigte Pensionskasse ehemaliger Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft. 4. Pensions- und Unterstützungskasse ehemaliger Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. 5. Pensions- und Unterstützungskasse ehemaliger Beamten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.

[4] Vgl. § 2 der Kassenstatuten bei der Taunusbahn vom 2. November 1864, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 763: Zum Eintritt in diese Anstalt sind alle Beamten der Taunusbahn-Gesellschaft auf die Dauer ihres Dienstes verpflichtet und berechtigt, welche von dem Verwaltungsrat über ihre definitive Anstellung Dekrete erhalten und das 35. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Für neu angestellte, über 35 Jahre alte Beamte besteht zum Eintritt in die Pensionsanstalt keine Verpflichtung. Der Verwaltungsrat ist jedoch befugt, solchen Beamten den Eintritt zu gestatten oder nach Umständen zu versagen, welches

alter festgesetzt[1]. Die Mitglieder hatten Beiträge zu leisten, die der Art und Höhe nach sehr verschieden waren. Den Kassen gewährten gewöhnlich die Verwaltungen Zuschüsse[2].

Nach den Statuten bestanden die Leistungen der Kassen durchweg in einer lebenslänglichen Pension für dienstunfähig gewordene Mitglieder. Die Höhe der Pension, die den Beamten beim Eintritt ihrer Dienstunfähigkeit zustand, war je nach der Zahl der Dienst- und Beitragsjahre in Hundertsätzen des beitragspflichtigen Gehaltes festgesetzt. Der Mindestsatz betrug ganz verschieden 6⅔ bis 33⅓ %, der Höchstsatz 66⅔ bis 100 %. Die Pensionsberechtigung begann bei einigen Kassen unmittelbar mit dem Eintritt, während sie bei anderen erst nach 2, 4, 5, 6 und auch nach 10 Jahren einsetzte[3]. Den Witwen der pensionsberech-

letztere auch in dem Falle geschehen kann, wenn der Beamte, obgleich jünger, ein gerichtsärztliches Attest, daß er gesund sei, auf Verlangen nicht beizubringen vermag.

Vgl. § 3 der Kassenstatuten bei der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft vom 10. Juni 1873, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 775: Zum Beitritt zur Pensionskasse ist jeder Beamte berechtigt und verpflichtet, welcher das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten hat und dessen Körperzustand nicht die baldige Auflösung seines Dienstverhältnisses besorgen läßt.

[1] Bei einzelnen Kassen war als Höchstalter das 35. Lebensjahr bestimmt, vgl. die oben genannten Bestimmungen der Statuten der Taunusbahn.

[2] Über die Bedeutung der Zuschüsse für die Ansprüche aus dem preußischen Eisenbahngesetz und später aus dem Reichshaftpflichtgesetz vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 237 ff. und oben S. 259.

[3] Vgl. § 5 der Kassenstatuten der Taunusbahn, a. a. O.: Pensionsberechtigt sind: Die Mitglieder der Pensionskasse (vorausgesetzt, daß sie ihre Verpflichtungen gegen die Kasse durch Entrichtung der statutenmäßigen Beiträge erfüllt haben,) bei eintretender Invalidität, nachdem solche von dem Verwaltungsrat nötigenfalls unter Vorlage eines gerichtsärztlichen Gutachtens, als vorhanden angenommen worden ist, oder sobald die Pensionierung des Beamten von dem Verwaltungsrat überhaupt verfügt wird.

§ 8 daselbst: Die Pension beträgt bei einer Dienstzeit von: 5 Jahren 18 %, 6 Jahren 19 %, 7 Jahren 20 %, 8 Jahren 22 %, 9 Jahren 24 %, 10 Jahren 26 %, 11 Jahren 28 %, 12 Jahren 30 %, 13 Jahren 32 %, 14 Jahren 34 %, 15 Jahren 36 %, 16 Jahren 38 %, 17 Jahren 40 %, 18 Jahren 42 %, 19 Jahren 44 %, 20 Jahren 46 %, 21 Jahren 48 %, 22 Jahren 50 %, 23 Jahren 52 %, 24 Jahren 54 %, 25 Jahren 56 %, 26 Jahren 58 %, 27 Jahren 60 %, 28 Jahren 62 %, 29 Jahren 64 %, 30 Jahren 66 %, 31 Jahren 68 %, 32 Jahren 70 % des nach den folgenden Vorschriften zu ermittelnden Betrages. Eine höhere Pension als 70 % kann niemals, selbst dann nicht erworben werden, wenn der Beamte über 32 Jahre hinaus im Dienste der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft stehen sollte.

Vgl. weiterhin § 8 der Kassenstatuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft a. a. O.: Beamte, die mindestens 10 Jahre gedient und die statutenmäßigen Beiträge zur Kasse entrichtet haben, erhalten aus derselben eine lebenslängliche Penison, wenn sie infolge eines körperlichen Gebrechens oder wegen

tigten Beamten waren für die Dauer der Witwenschaft und den Waisen bis zum 14., teils bis zum 18. Lebensjahr bestimmte Ansprüche nach den Statuten zugesichert. Die Witwenpension betrug in der Regel 50 %

Schwäche ihrer körperlichen oder geistigen Kräfte zur Erfüllung ihrer Amtspflichten dauernd unfähig geworden sind und deshalb in den Ruhestand versetzt werden.

§ 9 daselbst: Die Pension beträgt, wenn die Pensionierung nach vollendetem zehnten, jedoch vor vollendetem elften Dienstjahr eintritt, $^{15}/_{50}$ und steigt von da ab mit jedem weiter zurückgelegten Dienstjahr um $^{1}/_{50}$ des in den §§ 10 und 11 bestimmten Diensteinkommens. Über den Betrag von $^{40}/_{50}$ dieses Einkommens hinaus findet eine Steigerung nicht statt.

Vgl. auch § 1 der Kassenstatuten der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft vom 22. Juni 1864, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 797:

Die Pension hat den Zweck, den im Dienst obgedachter Gesellschaft etatsmäßig angestellten Beamten bei eintretender Invalidität eine lebenslängliche Pension zu gewähren, kranken Beamten in außerordentlichen Fällen für die Zeit ihrer Krankheit Unterstützungen zu gewähren.

§ 10 daselbst: Sämtlichen Teilnehmern der Kasse steht erst ein Recht auf Pension zu, wenn sie mindestens 2 Jahre lang zur Kasse beigesteuert haben. Auch diejenigen Beamten, welche bei ihrer Aufnahme älter als 35 resp. 45 Jahre waren, erlangen, nachdem sie 2 Jahre lang Beiträge zur Kasse entrichtet haben, die ersten Ansprüche auf Pension.

§ 4 des Reglements für die Unterstützungskasse der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft vom 31. Dezember 1845, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 831: Jeder Angestellte der Gesellschaft, welcher zur Unterstützungskasse mindestens ein Jahr lang beigetragen hat, erhält dadurch folgende Rechte: 1. bei gänzlicher Invalidität einen Anspruch auf lebenslängliche Pension, 2. bei relativer Invalidität einen Anspruch auf Unterstützung, 3. wenn ein im Dienst erlittener Unfall den Tod eines Angestellten herbeiführt, so tritt eine Verpflichtung zur Unterstützung seiner hilfsbedürftigen Angehörigen, deren Ernährer er gewesen ist, ein. Nach 35jähriger Dienstzeit ist jeder Angestellte, welcher das 60. Lebensjahr zurückgelegt hat, berechtigt, nach der Bestimmung sub 1. einen Anspruch auf lebenslängliche Pension zu erheben.

§ 6 daselbst: Der Betrag, der nach § 4 Nr. 1 zu zahlenden Pension wird folgendergestalt festgelegt:

1. Nach zurückgelegtem ersten bis zum vollendeten fünften Dienstjahre auf $^{2}/_{20}$ des höchsten festen Gehaltes, wovon der Beitrag wenigstens ein Jahr lang geleistet worden ist.
2. Vom Anfang des 6. bis zum vollendeten 8. Dienstjahr $^{3}/_{20}$ desgl.
3. Vom Anfang des 9. bis zum vollendeten 10. Dienstjahr $^{4}/_{20}$ desgl.
4. Vom Anfang des 11. bis zum vollendeten 15. Dienstjahr $^{5}/_{20}$ desgl.
5. Vom Anfang des 16. bis zum vollendeten 20. Dienstjahr $^{7}/_{20}$ desgl.
6. Vom Anfang des 21. bis zum vollendeten 25. Dienstjahr $^{9}/_{20}$ desgl.
7. Vom Anfang des 26. bis zum vollendeten 30. Dienstjahr $^{12}/_{20}$ desgl.
8. Nach dem vollendeten 30. Lebensjahr $^{15}/_{20}$ desgl.

der Beamtenpension. Daneben oder nach dem Tode der Eltern gewährten die Kassen Waisengelder[1]. Verunglückte ein Beamter im Dienst, so stand ihm im allgemeinen schon vor Ablauf der satzungsmäßigen Wartezeit

[1] § 5 b der Kassenstatuten der Taunusbahn, a. a. O.: Pensionsberechtigt sind die Witwen der Beamten, wenn das Ableben letzterer während ihrer Dienstzeit bei der Taunuseisenbahn oder während ihrer Invalidität erfolgt ist.

§ 5 c daselbst: Pensionsberechtigt sind die ehelichen leiblichen Kinder der Beamten, sowohl nach dem Tode beider Eltern, als nach der Wiederverheiratung ihrer verwitweten Mutter, bis zum zurückgelegten 17. Lebensjahr, mit der weiteren Bestimmung, daß der Pensionsanteil der Austretenden den jüngeren Geschwistern zufällt.

§ 9 daselbst: Die Pension, zu deren Bezug die Witwe eines Beamten, sowie dessen hinterlassene eheliche Kinder unter den in § 5 angeführten Voraussetzungen berechtigt sind, beträgt die Hälfte der Pension, welche der Beamte selbst zu beanspruchen hatte.

Vgl. auch § 14 des Kassenstatuts der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Bei dem Tode eines Pensionärs oder eines der Pensionskasse beigetretenen Beamten, wenn derselbe mindestens 5 Jahre gedient und die statutenmäßigen Beiträge zur Kasse entrichtet hat, erhält die nachbleibende Witwe die Hälfte der Pension des Mannes, als Minimum $^{15}/_{50}$ des mit Pensionsbeiträgen belegten Diensteinkommens des Mannes als Witwenpension.

§ 16 daselbst: Elternlos hinterbliebenen ehelichen Kindern von aktiven und pensionierten Beamten, welche Mitglieder der Kasse gewesen sind, wird bis zum vollendeten 17. Lebensjahr eine Waisenpension gewährt.

§ 1 des Kassenstatuts der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Die Pension hat den Zweck: b) bei Todesfällen der im Dienst obgedachter Gesellschaft etatsmäßig angestellten Beamten deren Witwen zu pensionieren; c) vaterlos hinterbleibenden Kindern von Beamten oder Pensionären bis zum vollendeten 15. Lebensjahr eine Beihilfe zu ihrer Erziehung zu gewähren.

§ 16 a daselbst: Witwen von verstorbenen Beamten oder Pensionären erhalten, nach dem beglaubigten Ableben des Ehemannes, jährlich $^{2}/_{3}$ der nach dessen Dienstzeit festzustellenden oder bereits festgestellten Pension.

§ 20 des Reglements der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Wenn ein Beamter, welcher mindestens 5 Jahre im Dienst der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft ist und ebenso lange die Beiträge zur Pensions- und Unterstützungskasse geleistet hat, mit Hinterlassenschaft einer Witwe verstirbt, so ist letzterer eine fortwährende Unterstützung zu gewähren, die jährlich a) regelmäßig die Hälfte, b) beim Vorhandensein von mehr als zwei Kindern unter dem vollendeten Alter von 15 Jahren, so lange dieser Zustand dauert, aber zwei Dritteile derjenigen Pension beträgt, welche der verstorbene Ehemann, wenn er zur Zeit seines Todes pensioniert worden wäre, erhalten haben würde. Der geringste Betrag dieser Witwenunterstützung ist 20 Taler, niemals aber soll dieselbe mehr als die Hälfte des Gehaltes des verstorbenen Ehemannes, auch in keinem Falle mehr als 600 Taler betragen.

eine Unfallpension zu[1]. Die Bemessung der Höhe der Unfallpension war verschieden[2]. Die Witwenpension und die Waisengelder wurden im allmeinen nicht unbeträchtlich erhöht, wenn der Tod infolge eines Dienst-

[1] Zusatzbest. zu § 8 der Kassenstatuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Beamte, die infolge eines unmittelbar im Dienst erlittenen, unverschuldeten Unglücksfalles zur Erfüllung ihrer Amtspflichten dauernd unfähig geworden sind, haben ohne Rücksicht auf die Dauer ihrer Dienstzeit Anspruch auf Pension. Ob der Unglücksfall unverschuldet ist, hat hierbei das Direktorium zu entscheiden.

Vgl auch § 11 des Kassenstatuts der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Ein Anspruch auf Pension tritt mit Rücksicht auf § 10 ein, wenn ein Beamter durch einen im Dienst erlittenen Unfall oder sonst anderweit während des Dienstes invalide wird.

Vgl. auch § 16 III des Reglements der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft, vom 11. Februar 1872, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 806: Eine Ausnahme von der Regel, daß nur zurückgelegte fünf Dienstjahre Anspruch auf Pensionsgenuß begründen, findet nur statt, wenn ein Beamter ohne eigenes Verschulden durch einen, bei Ausführung seines Dienstes und durch denselben erlittenen Unglücksfall dienstunfähig geworden ist und deshalb aus dem Dienst entlassen werden muß.

[2] Vgl. § 18 b des Reglements der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Die Höhe der Pension, welche den Beamten im Falle ihrer eintretenden Dienstunfähigkeit zu bewilligen ist, bestimmt sich, wenn die Invalidität des Beamten durch einen im Dienst unverschuldet erlittenen Unglücksfall eintritt, welcher die gänzliche Unfähigkeit zur weiteren Dienstleistung zur Folge hat, ohne Rücksicht auf die Dauer seiner Dienstzeit und Mitgliedschaft auf mindestens drei Fünfteile desjenigen Gehaltes, wovon er zuletzt die Beiträge zur Pensionskasse entrichtete, als jährliche Pension, falls ihm nicht bei Anwendung der Bestimmungen sub a eine höhere Pension zusteht. Es bleibt jedoch dem Kuratorium der Kasse unter Zustimmung des Verwaltungsrats überlassen, bei Stimmeneinhelligkeit sämtlicher Mitglieder des Kuratoriums einem solchen Beamten nach Beschaffenheit der Umstände, wobei insbesondere auch das Verhalten desselben bei dem Vorgang, der den Unglücksfall im Gefolge hatte, und der dabei bewiesene größere oder mindere Diensteifer, sowie die dabei erlittene größere oder mindere Verletzung und dadurch gestörte Fähigkeit zu anderweitigem Erwerb, in Betracht zu ziehen sind, auch noch eine größere Summe und selbst das volle beitragspflichtig gewesene Diensteinkommen als Pension zu gewähren.

Vgl. § 12 a des Kassenstatuts der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Die durch einen Unfall im Dienst unmittelbar invalide gewordenen Beamten erhalten ohne Rücksicht auf die von ihnen zur Kasse geleisteten Beiträge, jedoch nach Maßgabe ihrer Invalidität, entweder das überhaupt zulässige Maximum der Pension, oder aber, nach dem Ermessen der Verwaltungsdeputation, eine geringere, welche jedoch nicht unter ⅓ des Gehalts, von dem sie zuletzt gesteuert haben, normiert werden darf.

unfalles eintrat[1]. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gewährte die Hinterbliebenenbezüge sogar nur unter der Voraussetzung, daß der Tod infolge eines Dienstunfalles eingetreten war[2].

Die Ansprüche auf Kassenleistungen waren mit der Tätigkeit bei der betreffenden Gesellschaft verbunden. Schied der Beamte freiwillig aus dem Dienst der betreffenden Gesellschaft aus, so verlor er seine Ansprüche. Die geleisteten Beiträge wurden grundsätzlich nicht zurückgewährt[3]. Die Ansprüche gingen auch verloren im Falle einer ge-

[1] § 9 Abs. II der Kassenstatuten der Taunusbahn, a. a. O.: Die Witwen und Waisen der Beamten haben in der Pension unbedingt einen Ersatz dafür zu finden, wenn der Beamte im Dienste der Gesellschaft verunglücken sollte.

Zusatzbestimmung zu § 14 des Kassenstatuts der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Witwen derjenigen Beamten, die infolge eines unmittelbar im Dienste erlittenen unverschuldeten Unglücksfalles verstorben sind, erhalten auch bei einer kürzeren als dreijährigen Dienstzeit der letzten und, wenn ein solcher Beamter sich erst nach dem 45. Lebensjahr verheiratet hat, auch bei einer kürzeren als dreijährigen Dauer der Ehe die Hälfte des statutarischen Minimums der Pension.

§ 20 Abs. IV des Reglements bei der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Der Witwe eines Beamten, welcher ohne eigenes Verschulden infolge eines bei Ausübung des Dienstes erlittenen Unglückfalles zu Tode kommt, ist ohne Rücksicht auf die Dauer der Dienstzeit des Beamten allemal eine fortlaufende Unterstützung zu gewähren, für deren Abmaß analog dieselben Bestimmungen zur Anwendung kommen, welche in § 18 sub b rücksichtlich der Pensionierung im Dienste verunglückter Beamter gegeben worden sind.

[2] § 4 Ziffer 3 des Reglements bei der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Jeder Angestellte der Gesellschaft, welcher zur Unterstützungskasse mindestens ein Jahr lang beigetragen hat, erhält dadurch folgende Rechte: Wenn ein im Dienste erlittener Unfall den Tod eines Angestellten herbeigeführt hat, so tritt eine Verpflichtung zur Unterstützung seiner hilfsbedürftigen Angehörigen, deren Ernährer er gewesen ist, ein.

[3] Vgl. § 5 der Statuten bei der Taunusbahn, a. a. O. In folgenden Fällen erlöschen die an die Pensionskasse erworbenen Rechte, ohne daß eine Rückzahlung der geleisteten Beiträge stattfindet:

1. Wenn der Beamte freiwillig den Dienst der Taunus-Eisenbahngesellschaft verläßt, ehe seine Invalidität von dem Verwaltungsrat anerkannt wurde;
2. wenn derselbe von dem Verwaltungsrat aus dem Dienst der Taunus-Eisenbahngesellschaft wegen Unfähigkeit oder dienstwidrigen Benehmens entlassen wird, oder nach dem Ermessen des Verwaltungsrats, wenn der Beamte infolge eines begangenen Verbrechens oder Vergehens zu einer Strafe verurteilt worden ist;
3. sobald der Pensionär in ein anderes Dienstverhältnis übergeführt wird, womit ein, seinem früheren von der Gesellschaft bezogenen festen Gehalte gleiches Einkommen verbunden ist;

richtlichen Bestrafung wegen eines entehrenden Vergehens oder bei Entlassung wegen eines Dienstvergehens[1].

4. wenn der Pensionär, welcher wegen Krankheit in den Ruhestand getreten ist, später wieder dienstfähig wird, worüber im Zweifel ein gerichtsärztliches Zeugnis entscheidet, der Aufforderung des Verwaltungsrats, in den aktiven Dienst mit einer, seinem vormaligen Diensteinkommen gleichen Besoldung zurückzukehren, nicht Folge leistet. Bei der Berechnung der neuen Besoldung kommen frühere Nebenbezüge, z. B. Meilengelder und ähnliche Nebenverdienste, nicht in Anschlag;
5. wenn Witwen von Beamten sich wieder verheiraten.

§ 7 daselbst: Der Verwaltungsrat hat das Recht, einem aus administrativen Gründen entlassenen Beamten die zur Pensionskasse geleisteten Eintrittstrittsgelder und Beiträge ohne Zinsen zurückzuzahlen; ein rechtlicher Anspruch auf diese Zurückzahlung steht jedoch dem Beamten nicht zu.

§ 6 des Kassenstatuts bei der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Der Austritt aus der Kasse und damit das Erlöschen aller und jeder Ansprüche an dieselbe, sowohl für den Austretenden wie dessen Hinterbliebene, insbesondere auch der Verlust des Anrechts auf Erstattung der eingezahlten Beiträge erfolgt:

a) wenn der Beamte freiwillig den Dienst der Gesellschaft verläßt oder
b) wenn der Beamte durch sein eigenes Verschulden entlassen wird, wobei die Entscheidung, ob dieser Fall vorliegt, lediglich dem Direktorium vorbehalten bleibt.

Wird dagegen das Dienstverhältnis seitens des Direktoriums ohne Verschulden des Beamten aufgelöst, so erhält er bei seinem Abgange die eingezahlten Beiträge zurückerstattet oder wählt dafür, falls er mindestens das 10. Jahr zurückgelegt hat, seinem Belieben nach eine lebenslängliche Pension nach § 8, sowie derselbe denn überhaupt in Ansehung seiner Person als auch seiner künftigen Witwe sowie seiner Kinder ebenso zu behandeln ist, als wenn er wegen Invalidität aus dem Dienst geschieden wäre. Das Kassenstatut der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, a. a, O., gewährte eine Rückzahlung der Beiträge nach § 14: Stirbt ein Beamter, ohne daß den Hinterbliebenen eine Pension zusteht (§ 10), oder scheidet ein Beamter aus den Diensten der Gesellschaft freiwillig aus, oder wird ein Beamter wegen eines groben oder geringeren Dienstvergehens halber verabschiedet, so verbleiben die gezahlten Beiträge der Kasse und haben die Hinterbliebenen resp. die Entlassenen kein Recht, die Erstattung derselben zu fordern. Die Verwaltungsdeputation soll jedoch berechtigt sein, um eine unter Umständen vorkommende Härte zu mildern, nach ihrem Ermessen die ganzen Beiträge oder einen Teil derselben zurückzugeben.

[1] § 13 des Kassenstatuts der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Der Pensionär, welcher zu Zuchthaus oder Arbeitshausstrafe verurteilt, oder mit Einschließung von mehr als fünf Jahren belegt wird, verliert, von der rechtskräftigen Verurteilung an, für immer seine Pension. Die Zahlung kann auch nach Beschluß der Verwaltungsdeputation während der Untersuchung inhibiert, muß aber, im Falle Freisprechung erfolgt, nachgeleistet werden.

Die Übernahme der Privatbahnen durch den Staat brachte zunächst für das Kassenwesen keine Änderung. In den Übernahmeverträgen verpflichtete sich der Staat, die Dienstverträge der Gesellschaften mit ihren Beamten zu übernehmen. Die Zugehörigkeit des Beamten zu den Pensionskassen wurde durch den Dienstvertrag begründet, so daß eine Änderung des Kassenwesens nicht notwendig wurde. Die mit den Privatbahnen abgeschlossenen Verträge sahen auch die Beibehaltung der Kassen in den damaligen Formen vor. Eine Zusammenlegung der Kassen durfte nur mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten vorgenommen werden. In einem Punkt war jedoch eine Statutenänderung notwendig. Die Beamten der Privatbahnen wurden nach ihrer Übernahme Staatsbeamte. Sie hatten gegebenenfalls bereits Anrechte auf Kassenpension; dazu kamen noch Ansprüche auf Pension aus der Staatskasse[1]. Das Pensionseinkommen hätte unter Umständen das Diensteinkommen überstiegen. Die Satzungen wurden daher geändert, indem die Staatspension auf die Kassenpension derart anzurechnen war, daß jeweils nur die höhere von beiden erlangt werden könnte[2]. Im übrigen wurde durch Satzungsänderung nach der Übernahme die Aufnahme weiterer Personen ausgeschlossen[3] [4].

Die Geschäftsführung der Pensionskassen erfolgte bei allen Privatbahnen unentgeltlich durch die Organe der Gesellschaften. Die Direktionen oder Aufsichtsräte hatten weitgehende Befugnisse innerhalb der Geschäftsführung. Das war durch die beträchtlichen Zuwendungen aus Gesellschaftsmitteln gerechtfertigt. Diese Stellen hatten vielfach die alleinige Entscheidung über Aufnahme oder Ausschluß der Mitglieder,

[1] Vgl. unten S. 280.

[2] Für die Hinterbliebenenversorgung war eine Satzungsänderung nicht erforderlich. Die Beamten mußten, um die Versorgung ihrer Hinterbliebenen sicherzustellen, an einen für diese Zwecke vorgesehenen staatlichen Fonds Beiträge leisten, so daß die hierdurch erworbenen Ansprüche nicht auf die gegen die Pensionskassen bereits bestehenden angerechnet werden konnten.

[3] Vgl. in einzelnen Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 241, insbesondere über die sich in späteren Zeiten ergebenden Schwierigkeiten, da ein großer Teil der Beamten in den Pensionskassen blieb und später die satzungsmäßigen und die staatlichen Pensionen verlangten.

Für die Verhältnisse bei der Taunusbahn vgl. M. E. vom 9. Januar 1874, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 768.

Für die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn vgl. M. E. vom 10. August 1876, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 771.

Für die Berlin-Stettiner Eisenbahn: Zusatzbestimmung zu § 3 des Statuts der Vereinigten Pensionskassen nach dem 6. Nachtrag, vom 29. März 1883, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 776.

[4] Vgl. hierzu auch die Ausführungen unten S. 284.

über die Anerkennung der Dienstunfähigkeit, Festsetzung der Höhe der Pension, über die Rückgewährung der Beiträge, sowie über die endgültige Abnahme der von den Kassen zu führenden Rechnungen, über die Beschlußfassung bei der Herstellung des Gleichgewichts von Einnahme und Ausgabe, schließlich das Recht zur Änderung der Statuten. Bei vielen Kassen war auch eine Mitwirkung der Kassenmitglieder oder von diesen gewählten Vertretern bei der Geschäftsführung vorgesehen[1]. Durch die

[1] § 14 der Kassenstatuten bei der Taunusbahn, a. a. O.: Die Geschäftsverwaltung wird durch eine Kommission unter der Oberaufsicht des Verwaltungsrats der Taunus-Eisenbahngesellschaft unentgeltlich geführt:

Diese Kommission besteht: 1. aus dem Direktor der Bahn oder dessen Stellvertreter, 2. aus dem Bahninspektor, 3. aus dem Chef des Güterverkehrs, 4. aus dem Hauptkassierer, 5. aus einem Mitgliede, wählbar aus den Bahnhofsverwaltern, den Beamten der Schalterkassen, sowie der Gepäck- und Güterexpeditionen, 6. aus einem Mitgliede, wählbar aus der Zahl der Bahnmeister, der Maschinenmeister und des Kapitäns der Dampfboote, 7. aus einem Mitgliede, wählbar aus der Zahl der Oberkondukteure, Kondukteure, Bahnhofsaufseher, Lokomotivführer, Heizer, Bremser und Maschinisten der Dampfboote, 8. aus einem Mitgliede, wählbar aus der Zahl der Bahnausweiche- und Barrierenwärter.

Die Beschlüsse der Kommission werden unter der Leitung des Vorsitzenden nach Stimmenmehrheit gefaßt. Zur Gültigkeit eines Beschlusses ist die Anwesenheit des Vorsitzenden oder dessen Stellvertreters und von vier Mitgliedern hinreichend. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Die Geschäfte der Rechnungs- und Kassenführung werden, unter zeitweiser Kontrolle der Kommission, von dem Hauptkassierer der Taunus-Eisenbahngesellschaft unentgeltlich besorgt.

§ 22 des Kassenstatuts bei der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, a. a. O.: Die Pensionskasse wird von dem Direktor der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft verwaltet und von demselben in allen Angelegenheiten nach außen vertreten.

Das Direktorium bestimmt insbesondere auch, in welcher Art die Fonds der Kasse sicher und zinsbar zu belegen sind.

§ 23 daselbst: Die Berechnung der Einnahmen und Ausgaben der Kasse, die Erhebung der Beiträge und die Auszahlung der Pensionen, sowie der Umsatz der baren Gelder ist Obliegenheit des Hauptkassenrendanten der Gesellschaft, die derselbe unentgeltlich zu besorgen hat. Derselbe hat ferner jährlich spätestens bis zum 1. April für das verflossene Kalenderjahr Rechnung zu legen und dem Direktorium zur Revision und Dechargierung einzureichen; von dieser Rechnung wird demnächst ein gedruckter Auszug jedem Mitglied der Kasse zugestellt. Zur Besorgung der erforderlichen Schreibarbeiten wird dem Rendanten ein Buchhalter zur Seite gestellt, der von dem Direktorium gewählt wird und eine von letzterem festzusetzende Entschädigung aus der Pensionskasse erhält.

Vgl. auch §§ 22, 23, 24 des Statuts bei der Magdeburg-Köthener-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft, a. a. O.

§§ 3, 4 des Reglements bei der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, a. a. O.

§ 8 des Reglements bei der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, a. a. O.

Übernahmeverträge trat der Staat in die Verpflichtungen der Gesellschaften ein und wurde damit zugleich Träger der den Gesellschaften oder ihren Organen satzungsgemäß vorbehaltenen Rechte. Auch der Staat gewährte den von den Gesellschaften bisher geleisteten Zuschuß und hatte auf der anderen Seite die weitgehenden Befugnisse innerhalb der Geschäftsführung der Kassen.

2. Bei den preußischen Staatsbahnen müssen wir bis zum Erlaß des Zivilpensionsgesetzes vom 27. März 1872 zwischen den definitiv und den nicht definitiv angestellten Beamten unterscheiden:

a) Für die Versorgung der verunglückten definitiv angestellten Beamten und deren Hinterbliebenen waren die beamtenrechtlichen Bestimmungen maßgebend. Im Gegensatz zu den Privatbahnen war es daher nicht nötig, besondere Einrichtungen für die Versorgung dieser Beamten zu schaffen; der Staat hatte bereits genügend Vorsorge getroffen. Für die Versorgung galt bis zum Erlaß des Zivilpensionsgesetzes vom 27. März 1872 das Pensionsreglement für die Zivilstaatsdiener vom 3. Februar 1825. Alle Zivildiener des Staates, die ihre Besoldung aus Staatsmitteln bezogen, hatten nach einer Dienstzeit von mindestens 15 Jahren Anspruch auf lebenslängliche Pension aus der Staatskasse, wenn sie „nach einer pflichtgemäßen Dienstführung durch physisches Unvermögen und körperliche Gebrechlichkeit oder durch Schwächung der Geisteskräfte und der intellektuellen Tätigkeit unfähig wurden, das bisherige Amt weiter zu bekleiden“[1]. In besonderen Fällen wurde auch vor Ablauf der 15jährigen Dienstzeit ausnahmsweise eine angemessene Pension gewährt; es mußte sich aber um einen verdienten Beamten handeln und seine Vermögenslosigkeit nachgewiesen sein[2]. Die aus der Staatskasse zu zahlende Pension betrug nach vollendeten 15 Dienstjahren $^2/_3$ des letzten Diensteinkommens und konnte sich bis zum Höchstsatz von $^6/_8$ des zuletzt bezogenen Gehaltes erhöhen. Minimum einer Pension war jedoch die Summe von 60 bis 96 Talern jährlich[3]. Den Beamten wurde mit Rücksicht auf die ihnen zustehenden Ansprüche ein Beitrag von 1 % des Diensteinkommens vom Gehalt abgezogen[4]. Von 1868 an wurden alle Beitragsleistungen erlassen.

Über die Behandlung der Dienstunfähigkeit infolge eines im Dienst erlittenen Unfalles fehlen ausdrückliche Bestimmungen. Es galten dem-

[1] § 1 des Pensionsreglements für die Zivilstaatsdiener vom 30. April 1825.
[2] § 6 a. a. O.
[3] § 12 a. a. O.
[4] Betrug das Gehalt über 400 Taler, so wurde ein bis zu 5 % gestaffelter Abzug gemacht.

nach die allgemeinen Vorschriften; nach Ablauf einer 15jährigen Dienstzeit wurde bei Dienstunfähigkeit eine Pension gewährt und in besonderen Fällen konnte bei Vermögenslosigkeit ausnahmsweise von dem Ablauf der 15jährigen Dienstzeit abgesehen werden. Eine Besserstellung des unfallverletzten Beamten ergab sich aber aus dem Reglement für die Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen, obwohl nur die nicht definitiv angestellten Beamten bei dieser Kasse pensionsberechtigt waren[1]. Die definitiv angestellten Beamten erhielten bei ihrer Pensionierung zu ihrer Pension soviel aus der Pensions- und Unterstützungskasse hinzugezahlt, wie sie erhalten würden, wenn die Bestimmungen des Reglements für die Berechnung der Höhe der Pension gelten würden. Somit erhielt ein im Dienst verunglückter Beamter ¾ seines bisherigen Diensteinkommens als Pension[2]. Daher mußten auch die definitiv angestellten Beamten ⅔ % ihres Diensteinkommens als fortlaufenden allgemeinen Beitrag an die Pensions- und Unterstützungskasse zahlen[3].

Die Versorgung der Witwen und Waisen entsprach der für die definitiv angestellten Staatsbeamten getroffenen Regelung. Die Bezahlung der Hinterbliebenenunterstützung erfolgte durch eine nach versicherungstechnischen Grundsätzen aufgebaute Anstalt, die königlich preußische allgemeine Witwen-Verpflegungsanstalt. Für die Anstalt, errichtet durch das Patent und Reglement von 1775, hatte der Staat die Bürgschaft übernommen[4]. Die in unmittelbarem Staatsdienst besoldeten Beamten waren berechtigt und befähigt, in die Anstalt einzutreten, wenn

[1] Vgl. unten S. 275 Anm. 1.

[2] Vgl. § 18 i. V. m. § 15 des Reglements für die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse der Kgl. Ostbahn vom 25. Oktober 1854, Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 930 Nr. 936.

[3] Vgl. § 2 a. a. O.

[4] § 1 des Reglements für die Königl. Preußische allgemeine Witwen-Verpflegungs-Anstalt, vom 28. Dezember 1775, nebst den dazu ergangenen abändernden und ergänzenden Bestimmungen, Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 898 ff.: Damit ein jeder, der sich bei diesem Instituto interessieren will, völlig versichert sein möge, daß die Gelder, welche er bei seinen Lebzeiten zum Besten seiner Witwe, seinem Vergnügen oder seinem Bedürfnis entzieht, getreulich verwaltet, und seine Witwe, die ihr versicherte Pension, bis an ihren Tod unverkürzt erhalten werde, so haben unsere Haupt-Banque zu Berlin und unsere getreue Churmärkische Landschaft, mit unserer höchsten Erlaubnis und Genehmigung, die solidarische Garantie dieses ganzen Instituti übernommen, wodurch den sämtlichen Interessenten die Sicherheit der eingelegten Gelder, die prompte Zahlung der Witwenpension und überhaupt die Erfüllung aller und jeder in dem folgenden eingegangenen Verbindlichkeiten, auf die allervollständigste Art, unwiderrruflich gewährt wird.

ihnen nach dem staatlichen Pensionsreglement von 1825 ein staatliches Ruhegehalt zustand[1] [2]. Die von den Beitragspflichtigen zu versichernde Witwenpension mußte im allgemeinen mindestens 1/5 ihres Dienstein-

[1] § 2 des Reglements: Um den Gebrauch dieser Anstalt so allgemein zu machen, als es ihre Absicht erfordert, soll allen Ehemännnern ohne Unterschied der Religion, des Alters, des Standes und des Vermögens, verstattet sein, in die Witwen-Societät zu treten ,nur diejenigen ausgenommen, welche die Natur der Sache selbst, und die Sorgfalt für die immerwährende Dauer des Instituti, aufzunehmen verbietet.

AKO. vom 27. Februar 1831: .... bestimmen, daß vom nächsten Receptionstermine, dem 1. April d. J., ab, und diesen mit eingeschlossen, die Aufnahme neuer Interessenten in die allgemeine Witwen-Verpflegungs-Anstalt, auf diejenigen Civil-Beamten, denen nach Meinen Ordres vom 17. Juli 1816, 22. August 1817 und 3. September 1817, der Beitritt zur Pflicht gemacht ist, beschränkt und außer ihnen keinen Anderen weiter gestattet sein soll.

AKO. vom 6. Juli 1838: Ich genehmige auf den Bericht vom 15. April d. J., daß bei der Allgemeinen Witwen-Verpflegungs-Anstalt, außer den zum Beitritte verpflichteten Beamten, fortan auch alle übrige, nach dem Pensions-Reglement vom 30. April 1825 pensionsberechtigten, unmittelbare Staatsbeamte aufgenommen werden können, jedoch mit der Maßgabe, daß diejenigen, deren fixiertes Diensteinkommen die Summe von 250 Rthlr. nicht übersteigt, höchstens eine Witwenpension von 50 Rthlr. versichern dürfen.

[2] Die Beamten waren unter Umständen nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, eine Versicherung für ihre Ehefrau bei der Witwen-Verpflegungs-Anstalt abzuschließen. Diese Pflicht wurde ihnen mit der Erteilung des Heiratskonsenses auferlegt, vgl. § 70 des Anhangs zum ALR.: Königliche Ziviloffizianten müssen vor dem Aufgebot und Trauung nachweisen, daß sie die zur Verheiratung erforderliche Erlaubnis des ihnen vorgesetzten Chefs erhalten haben. Vgl. hierzu die ergangenen Kabinettsorder, abgedruckt Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 890—897.

Es sei darauf hingewiesen, daß allen Beamten freigestellt war, ihre Ehefrauen bei der Berliner allgemeinen Pensions- und Unterstützungskasse zu versichern. Dies war eine auf Gegenseitigkeit gegründete Anstalt. Auf Grund der AKO. vom 19. Juli 1841 und Erlaß des Ministers des Innern und der Finanzen vom 11. August 1841 wurde die Versicherung bei dieser Anstalt den Beamten gestattet. Vgl. Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 894: Des Königs Majestät haben mittels Allerhöchster Kabinetts Order vom 19. Juli cr. Allergnädigst zu genehmigen geruht, daß allen Beamten freigestellt werden kann, ihre Ehefrauen bei der Berliner Allgemeinen Witwenpensions- und Unterstützungskasse eine Pension, — jedoch mindestens zu dem vorgeschriebenen Betrage von 1/5 ihrer Besoldung — zu versichern, in welchem Falle dann der Einkauf bei der Königlichen Witwen-Verpflegungs-Anstalt nicht erforderlich ist. Die königliche Regierung setzen wir von dieser Allerhöchsten Genehmigung in Kenntnis, um selbige bei Erteilung von Heiratsconsensen zu beachten.

kommens betragen und durfte 500 Taler nicht übersteigen[1]. Der Versicherungsbeitrag bestimmte sich nach einem dem Reglement beigefügten Tarif. Die Sätze waren nach den Lebensjahren des Beamten und seiner Ehefrau am Tage des Beitritts abgestuft[2]. Der Anspruch auf die volle Witwenpension entstand, nachdem der Beamte drei Jahre lang Beiträge geleistet hatte. Die Witwe erhielt keine Pension, wenn der Tod in dem ersten Jahre der Wartezeit eintrat. Nach Vollendung des ersten oder zweiten Jahres hatte sie ein Anrecht auf ⅓ oder ⅔ des versicherten Betrages[3]. Die Hinterbliebenenversorgung erfuhr eine Änderung durch das Gesetz betreffend die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten vom 28. Mai 1882[4]. Die unmittelbaren Staatsbeamten wurden verpflichtet, Witwen- und Waisenbeiträge an die Staatskasse in der Höhe von 3 % des pensionsfähigen Diensteinkommens oder der Pension zu entrichten[5]. Als Gegenleistung sicherte der Staat im Falle des Todes des Beamten die Versorgung der Ehefrau und Kinder zu[6]. Das Witwengeld betrug ⅓ des Beamtenruhegehalts. Jede Waise, deren Mutter lebte, erhielt bis zum 18. Lebensjahr 20 % des Beamtenruhegehalts; lebte die Mutter nicht mehr, so erhöhte sich der Satz auf ⅔ des Beamtenruhegehalts[7].

b) Die Versorgung der nicht definitiv angestellten Beamten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung geschah durch die Errichtung

[1] Bekanntmachung der Generaldirektion der Königl. Allgem. Witwen-Verpflegungs-Anstalt vom 17. September 1872, Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 916: Was die Festsetzung des Betrages der zu versichernden Pension betrifft, so haben hierüber nicht wir, sondern die den Rezipienden vorgesetzten Dienstbehörden zu bestimmen. Es kann daher hier nur im allgemeinen bemerkt werden, daß nach den höheren Orts erlassenen Verordnungen die Pension mindestens dem fünften Teil des Diensteinkommens gleich sein muß, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß die Versicherungen nur von 25 Thlr. bis 500 Thlr. incl. immer mit 25 Thlr. steigend stattfinden können.

[2] Vgl. Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 911 bis 916.

[3] Gesetz vom 17. Mai 1856; Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 910: Die neuen Interessenten müssen drei volle Jahre nach dem Receptionstermine leben, wenn ihre Witwen die ihnen versicherte ganze jährliche Pension erhalten sollen, und erhält die Witwe gar keine Pension, wenn der Mann während des ersten Jahres nach dem Receptionstage stirbt, und beziehungsweise ein Drittel oder zwei Drittel der ihr versicherten jährlichen Pension, wenn der Mann während des zweiten oder dritten Jahres nach dem Receptionstage stirbt.

[4] Gesetzessammlung S. 298.

[5] §§ 1, 3 des Gesetzes, a. a. O.

[6] § 7 des Gesetzes, a. a. O.

[7] §§ 8, 9 des Gesetzes, a. a. O.

von besonderen Pensions- und Unterstützungskassen[1]. Im Jahre 1854 wurde mit Allerhöchster Bestimmung die Errichtung je einer besonderen Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse bei allen Staatseisenbahn-Direktionen angeordnet[2 3]. Die nicht definitiv angestellten Beamten hatten Anspruch auf Pension, wenn folgende Voraussetzungen vorlagen: Sie mußten dienstunfähig geworden sein oder aus sonstigen Gründen ihre Dienstentlassung erhalten haben; die Dienstentlassung durfte nicht infolge eines Dienstvergehens erfolgt sein, das bei definitiv angestellten Beamten die unfreiwillige Dienstentlassung — also die Amtsenthebung — gerechtfertigt hätte. Schließlich wurde verlangt, daß Dienstunfähigkeit oder Dienstentlassung nach einer mindestens 10jähri-

[1] Nach § 12 des Reglements für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen der Königlichen Ostbahn vom 25. Oktober 1854, Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 930 ff. war ausdrücklich bestimmt, daß nur alle nicht definitiv angestellten Beamten Pensionen aus den errichteten Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen beziehen konnten. Der Bearbeitung ist das Reglement für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Kgl. Ostbahn zugrunde gelegt. Die in den Jahren 1854—1856 in den anderen Direktionsbezirken erlassenen Reglements stimmen damit in allem wesentlichen überein. Vgl. Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 930, Vorbemerkung zu Nr. 936.

[2] Vgl. über die Schwierigkeiten, die bei der Errichtung zu überwinden waren, Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 249, 250.

[3] Es wurden folgende Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen errichtet: 1. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Königl. Ostbahn nach den Bestimmungen des Reglements vom 25. Oktober 1854. 2. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Königl. Saarbrücker Bahn nach den Bestimmungen des Reglements vom 6. November 1854. 3. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Königl. Westfälischen Eisenbahn nach den Bestimmungen des Reglements vom 7. November 1854. 4. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Königl. Nieder-Schlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft für neue Mitglieder geschlossen und mit der zuerst bezeichneten Kasse vereinigt. 5. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Hannoverschen Staatseisenbahn nach den Bestimmungen des Reglements vom 28. August 1868. Zugleich wurde die Kranken- und Unterstützungskasse der Hannoverschen Eisenbahn-Telegraphen-Betriebsverwaltung und die Pensionskasse für Dienstleute und Lohnarbeiter der Hannoverschen Eisenbahn- und Telegraphenverwaltung für neue Mitglieder geschlossen und mit der zuerst bezeichneten Kasse vereinigt. 6. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Main-Weser-Bahn nach den Bestimmungen des Reglements vom 1. Januar 1869. 7. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Nassauischen Bahn nach dem Reglement vom 19. November 1869. Zugleich wurde die vorher gemäß den Statuten vom Januar 1865 errichtet gewesene Pensions-, Witwen- und Waisenkasse für das Personal der Nassauischen Eisenbahn für neue Mitglieder geschlossen und mit der zuerst bezeichneten Kasse vereinigt. 8. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Frankfurt-Bebraer Bahn nach dem Reglement vom 20. November 1868.

gen Dienstzeit eintraten[1]. Die Pension betrug 1/6—3/4 des zuletzt bezogenen Diensteinkommens und konnte, wenn sie weniger als 90 Taler ausmachte, durch den Handelsminister erhöht werden[2]. Eine Sonderregelung war für unfallverletzte Beamte vorgesehen. Wurde ein Beamter in Ausübung seines Dienstes verletzt, so daß er dienstunfähig war, so hatte er ohne Rücksicht auf sein Dienstalter Anspruch auf 3/4 seines Diensteinkommens[3]. Er war aber zur Übernahme einer anderen Dienstverrichtung, soweit er dazu fähig war, verpflichtet; der Unterschied zwischen dem früheren und dem neuen Diensteinkommen wurde aus der Pensionskasse bezahlt. Der Pensionsanspruch entfiel oder wurde auf einen geringeren Betrag als 3/4 des Diensteinkommens herabgesetzt, wenn der Beamte sich die Verletzung durch eigenes Verschulden zugezogen hatte[4].

Nach dem Tode eines Beamten gewährten die Kassen unter besonderen Voraussetzungen eine Witwenpension und Unterstützungen für die ehelichen Kinder[5]. Die Witwe eines bei Ausübung seines Amtes verunglückten und an den Unfallfolgen gestorbenen Beamten erhielt 2/5 des letzten Gehaltes als Pension; die Pensionsgewährung war davon abhängig, daß den Beamten kein eigenes Verschulden traf, andernfalls die Pension entfiel oder auf einen geringeren Betrag festgesetzt wurde[6].

Das Reglement verpflichtete alle Beamte zu einem laufenden allgemeinen Beitrag von 2/3 % des Diensteinkommens[7]. Außerdem wurde von den nicht definitiv angestellten Beamten bei der Anstellung und bei jedem späteren Aufrücken im Gehalt ein einmaliger Betrag erhoben[8]. Alle verheirateten, jedoch nicht zum Beitritt bei der Königlichen Witwen-Verpflegungs-Anstalt berechtigten Beamten hatten außerdem einen

[1] § 12 des Reglements für die Pension und Unterstützung der Kgl. Ostbahn vom 25. Oktober 1854.

[2] § 13 a. a. O.

[3] § 15 Abs. I a. a. O.

[4] § 15 Abs. I u. III a. a. O.

[5] Vgl. die §§ 19 ff. a. a. O.

[6] § 21 a. a. O.

[7] § 2 des Reglements der Kasse bei der Königl. Ostbahn, Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 930 ff.: Jeder Beamte der Königl. Ostbahn hat ohne Unterschied, ob er definitiv angestellt oder bloß auf Kündigung oder Probe angenommen ist, 2/3 % seines Diensteinkommens als fortlaufenden allgemeinen Beitrag an die Pensions- und Unterstützungskasse zu zahlen.

[8] § 3 daselbst: Jeder Beamte, mit alleiniger Ausnahme der definitiv angestellten, hat außerdem a) innerhalb des ersten Jahres seiner Anstellung 1/12 seines Diensteinkommens, b) bei jeder Verbesserung seines Diensteinkommens den einmonatlichen Betrag dieser Verbesserung, und c) als fortlaufenden Beitrag 1 2/3 % seines Diensteinkommens an die Kasse zu zahlen.

Witwen-Versicherungsbeitrag nach einem dem Reglement beigegebenen Tarif zu leisten[1].

c) Nach Erlaß des Zivilpensionsgesetzes vom 27. März 1872 hatten alle etatsmäßigen Beamten, auch die kündbaren, Anspruch auf Staatspension[2]. Diese betrug nach vollendetem 10. Dienstjahr $^{20}/_{80}$ des letzten Diensteinkommens und erhöhte sich mit jedem weiteren Dienstjahr um $^{1}/_{80}$ bis zum Höchstsatz von $^{60}/_{80}$[3]. War die Dienstunfähigkeit die Folge einer bei Ausübung des Dienstes entstandenen Krankheit, Verletzung oder Beschädigung, so bestand die Pensionsberechtigung auch bei einer kürzeren Dienstzeit als 10 Jahren[4]. Die Pension betrug $^{20}/_{80}$ des letzten Diensteinkommens[5]. Da die nicht definitiv angestellten Beamten in den Genuß von staatlicher Pension bei Invalidität kamen, so verloren sie ihre Ansprüche auf Pensionsbezug gegen die Pensions- und Unterstützungskassen mit Ausnahme der Ansprüche auf etwaige Zuschußpensionen[6].

[1] § 4 daselbst: Die zum Beitritt zur Königl. Allgem. Witwen-Verpflegungsanstalt nicht befähigten verheirateten Beamten haben ferner ohne Unterschied, ob sie definitiv angestellt oder bloß auf Probe oder Kündigung angenommen sind, vom Tage an, von welchem ab ihnen ein Diensteinkommen bewilligt wird, oder wenn sie alsdann nicht verheiratet sind, vom 1. des Monats an, in welchem die Verheiratung stattfindet, während der Dauer der Ehe einen Witwen-Versicherungsbeitrag nach Maßgabe des diesem Reglement beigefügten Tarifs zu entrichten.

[2] Vgl. § 1 Abs. 1 des Zivilpensionsgesetzes, wonach jeder mittelbare Staatsbeamte, der ein Diensteinkommen aus der Staatskasse bezieht, eine Pension erhält, und § 2 Abs. 1, wonach dieses auch für die unter dem Vorbehalte des Widerrufs oder der Kündigung angestellten Beamten zutrifft, wenn sie eine in dem Besoldungsetat aufgenommene Stellung bekleiden.

[3] Vgl. § 8 des Zivilpensionsgesetzes; von 1882 an erhöhte sich die Pension mit jedem weiteren Dienstjahr um $^{1}/_{60}$.

[4] § 1 Abs. 2 des Zivilpensionsgesetzes: Ist die Dienstunfähigkeit die Folge einer Krankheit, Verwundung oder sonstigen Beschädigung, welche der Beamte bei Ausübung des Dienstes oder aus Veranlassung desselben ohne eigenes Verschulden sich zugezogen hat, so tritt die Pensionsberechtigung auch bei kürzerer als 10jähriger Dienstzeit ein.

[5] § 8 Abs. II a. a. O.

[6] Ministerialerlaß vom 3. August 1872, abgedruckt Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 851: Nachdem den unter dem Vorbehalte des Widerrufs oder der Kündigung angestellten Staatseisenbahnbeamten, welche eine in dem Besoldungsetat aufgeführte Stelle bekleiden, durch das Zivilpensionsgesetz vom 27. März 1872 ein Anspruch auf Pension aus Staatsfonds verliehen worden ist, bestimme ich in Abänderung der desfallsigen Vorschriften in den Reglements für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen der Staatseisenbahnen, daß diese Beamten sowohl bezüglich der Beitragsleistung als auch hinsichtlich des Pensionsbezuges vom 1. April des Jahres ab, mit welchem das neue Pensionsgesetz in Kraft getreten ist, den definitiv angestellten Beamten gleichgestellt werden. Demzufolge fallen vom 1. April des Jahres ab die Ansprüche der gedachten Beamten auf

Eine Zuschußpension zu der staatlichen Pension stand allen Beamten, sowohl den definitiv als auch nicht definitiv angestellten zu, wenn sie in Ausübung des Dienstes einen Unfall erlitten und dienstunfähig wurden. Sie erhielten ohne Rücksicht auf ihr Dienstalter eine Pension in Höhe von ¾ ihres zur Zeit der Verletzung bezogenen Diensteinkommens[1], worauf die Staatspension anzurechnen war[2]. Der Unterschied zwischen der Höhe der Staatspension und der nach dem Reglement zu gewährenden machte die Zuschußpension aus. Nach Änderung des Reglements wurden die Kassen für den Erwerb neuer Pensionen geschlossen[3] und gewährten keine Bezüge mehr, wenn eine Entschädigung auf Grund gesetzlicher Bestimmungen beansprucht werden konnte[4]. Schließlich kamen die den Unterstützungskassen zu gewährenden staatlichen Zuschüsse in

Pensionsbezug aus den Bahn-Pensions- und -Unterstützungskassen, wie solche in den betr. Reglements näher bestimmt sind, mit Ausnahme jedoch des Anrechts auf etwaige Zuschußpensionen, fort und sind von da ab die $^1/_{12}$ Gehalts- und Gehaltsverbesserungsbeträge, sowie die fortlaufenden Beiträge von 1⅔ % des Diensteinkommens nicht mehr zu entrichten, soweit solche aber nach dem 1. April des Jahres von den in Rede stehenden Beamten noch erhoben worden sind, zurückzuzahlen. Die vor dem 1. April cr. fällig gewesenen derartigen Gelder verbleiben vorläufig insoweit den Bahn-Pensionskassen, als sie nicht infolge definitiver Anstellung resp. wegen Übertritt der Beamten zu einer anderen Verwaltung oder infolge Ausscheidens aus dem Dienste bestimmungsgemäß zurückzugewähren oder an andere Kassen abzuführen sind.

[1] Ministerialerlaß vom 19. Oktober 1881 an die K. E.-Direktionen zu Berlin, Bromberg, Frankfurt a. M., Hannover und Köln (linksrh.), in Abschrift zur Kenntnisnahme an die K. E.-Direktion zu Elberfeld mitgeteilt; Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 619: Der § 11 des Reglements erhält die folgende veränderte Fassung: Wird ein Beamter ohne eigenes Verschulden in Ausübung seines Dienstes dergestalt verletzt, daß er zu dessen fernerer Wahrnehmung nicht mehr befähigt ist, so hat derselbe ohne Rücksicht auf sein Dienstalter Anspruch auf eine Pension, welche einschließlich der ihm etwa zustehenden Staatspension auf ¾ des zur Zeit der Verletzung bezogenen Diensteinkommens festzusetzen ist.

[2] Über die Gründe zum Erlaß des Gesetzes und die Umbildung der Kassen vgl. Haustein-Stumpf a. a. O. S. 252.

[3] Die Kassen wären nur noch für die zahlenmäßig untergeordneten außeretatsmäßigen Beamten in Betracht gekommen. Der Ausschluß dieser Beamten von der Alters- und Hinterbliebenenversorgung war unbedenklich, da auf die diätarische Dienstzeit die etatsmäßige Anstellung folgte. Für Unfälle während der diätarischen Dienstzeit waren die Beamten lediglich auf die Ansprüche nach dem allgemeinen Recht, nach dem Preußischen Eisenbahngesetz oder dem Reichshaftpflichtgesetz angewiesen.

[4] Vgl. § 32 des Reglements für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen der Königlichen Staatseisenbahnen, eingeführt vom 1. Januar 1875 ab durch die Ministerialerlasse vom 23. Oktober 1874 und vom 10. November 1874; Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 605: Der Beitritt zur Beamten-Pensions- und

Wegfall; dies und die sonstigen Veränderungen machten die Festsetzung von neuen Beiträgen für die Beamten notwendig[1].

3. Die Beamten der vom preußischen Staat verwalteten Privatbahnen genossen den Schutz der von den betreffenden Privatbahnen errichteten Pensions- und Unterstützungskassen[2]. Aus der Übernahme der

-Unterstützungskasse der .... Bahn ist vom 1. Januar 1875 ab nur noch nach Maßgabe vorstehender Bestimmungen zulässig.

Für die am Schlusse des Jahres 1874 im aktiven Dienst der .... Bahn stehenden, der Kasse angehörigen Mitglieder treten vom 1. Januar 1875 an diese Bestimmungen mit folgenden Maßgaben an Stelle des bisherigen Reglements:

1. Alle diejenigen Beamten, welchen bei ihrem Dienstantritt eine Pension oder eine Entschädigung nach diesem Reglement, dem Staatspensionsgesetz vom 27. März 1872 oder dem Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 nicht zusteht, aber nach den Bestimmungen des Reglements eine Pension zugestanden haben würde, erhalten diese letztere.

2. Die auf Widerruf oder Kündigung angestellten Beamten, solange dieselben eine etatsmäßige Stelle nicht bekleiden, haben die einmonatlichen Abzüge ihres Einkommens und die laufenden Beiträge von 1⅔ % ihres Diensteinkommens fortzuentrichten, können aber jederzeit auf ihren Antrag von der Fortentrichtung entbunden werden.

5. Die Bahn-Witwenkasse bleibt für die am 31. Dezember 1874 derselben angehörigen Mitglieder bestehen. Neue Versicherungsmaßnahmen sind vom 1. Januar 1875 ab nicht mehr statthaft.

7. Diejenigen auf Widerruf oder Kündigung angestellten Beamten, welche in der Zeit vom 1. April 1872 bis zum Schluß des Jahres 1874 die Verpflichtung übernommen haben, ihre Ehefrauen in die Allgemeine Witwen-Verpflegungsanstalt einzukaufen, scheiden aus den Bahn-Witwenkassen gegen zinslosen Rückempfang der innerhalb dieser Zeit entrichteten Beiträge aus. Vgl. Ministerialerlaß vom 23. Februar 1885 an die K. E.-Direktion zu Elberfeld; Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 614:

Nachtrag zum Reglement für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der .... Bahn: Mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und nach Anhörung des Kassenkuratoriums werden zu dem vorbezeichneten Reglement die nachfolgenden Ergänzungsbestimmungen erlassen:

Zu § 2 des Reglements: Vom 1. April 1885 ab findet ein Beitritt neuer Mitglieder zu der Pensions- und Unterstützungskasse nicht mehr statt. Ebensowenig ist der Wiedereintritt ausgeschiedener Beamten zulässig.

[1] Vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 255.

[2] Es waren folgende Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen der vom preußischen Staat verwalteten Privatbahnen vorhanden: Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Rhein-Nahe-Eisenbahn, Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Oberschlesischen Eisenbahn, Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse bei der Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Bahnen durch den Staat ergab sich grundsätzlich keine Änderung, da der Staat sich zur Aufrechterhaltung der Kassen verpflichtete und die den Privatbeamten zustehenden Rechte gewährleistete[1]. Die bisherigen Privatbeamten wurden durch die Übernahme der Bahnen zu Staatsbeamten. Für diese neuen angestellten Staatsbeamten galten sinngemäß die Gesetze und Verordnungen über die Pensions- und Hinterbliebenenversorgung der Staatsbeamten[2]. Dementsprechend wurde zwischen definitiv und nicht definitiv angestellten Beamten bis zum Erlaß des Zivilpensionsgesetzes von 1872 unterschieden. Die definitiv angestellten Beamten erhielten ihre Pension aus einem für alle in der Verwaltung des Staates stehenden Privatbahnen geschaffenen Pensionsfonds. Zu diesem Fonds leisteten diese Beamten der Gesellschaften einen Beitrag. Sie erhielten die gleiche Pension, wie die unmittelbar aus der Staatskasse Besoldeten[3]. Die Versorgung der Hinterbliebenen dieser Beamten war dagegen nicht den Verhältnissen bei den Staatsbahnen angepaßt. Sie

[1] In den zuerst geschlossenen Betriebsüberlassungsverträgen war über die Beamtendienstverhältnisse nichts besonderes bestimmt; Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 638 ff. Erst bei der Neufassung der Verträge hieß es z. B.: Dem bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft beschäftigten Beamtenpersonal verbleiben die ihm der Gesellschaft gegenüber zustehenden Rechte. Die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse bleibt nach dem betreffenden Statut bestehen. Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse von der Gesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten ein. § 10 des Vertrages vom 7. Dezember 1881.

Oder: Den bei der Aachen-Düsseldorf-Ruhrort-Bahn beschäftigten Beamten gewährleistet die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die durch ihre Anstellung oder durch Dienstvertrag begründeten Rechte, insbesondere auch ihre Ansprüche gegen die bei dieser Bahn bestehenden Pensions-, Witwen- und Unterstützungs- und Krankenfonds. § 8 des Vertrages vom 8. Januar/19. Februar 1866.

[2] Vgl. Ministerialerlaß vom 14. März 1855; Elberfelder Sammlung, Bd. I, Nr. 871, S. 843; „Die für die Staatseisenbahnen geltenden Bestimmungen, wonach die Beamten teils fest, teils auf Zeit resp. auf Kontrakt, Kündigung oder Probe angestellt werden, finden auch auf die für immer unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen Anwendung, sodaß unter denselben Bedingungen, unter welchen auf den Staatseisenbahnen ein Beamter fest und mit pensionsfähigem Gehalt angestellt wird, derselbe auch bei diesen Privateisenbahnen eine definitive Anstellung erlangt.

[3] Vgl. Ministerialerlaß vom 14. März 1855 an die K. E.-Direktion zu Elberfeld, Elberfelder Sammlung, Bd. I, Nr. 871, S. 843: Die definitiv angestellten Beamten erhalten aus den Fonds der betreffenden Eisenbahn gegen Zahlung gleich hoher Beiträge ganz dieselben Pensionen, welche ihnen, falls sie ihr Gehalt aus unmittelbaren Staatsfonds bezögen, aus dem allgemeinen Beamten-Pensionsfonds des Staates zuteil werden würden.

entsprach der Regelung, wie sie bei den Privatbahnen getroffen war. Es bestanden besondere Witwen- und Waisenkassen[1].

Die Versorgung der nicht definitiv angestellten Beamten wurde durch die bestehenden Pensions- und Unterstützungskassen vorgenommen. Die Neuregelung durch das Zivilpensionsgesetz von 1872 brachte für diese kündbar, jedoch etatsmäßig angestellten Beamten[2] eine Änderung. Wie bei den Staatsbahnen wurden sie den zum Bezug einer Pension berechtigten Personen gleichgestellt. Sie konnten aus den Pensionskassen ausscheiden[3]. Auch hier wurden die Kassen für den Erwerb neuer Beamtenpensionen geschlossen[4]; ihr Aufgabenkreis beschränkte sich von diesem Zeitpunkt ab auf die Gewährung von Witwen-, Waisen-

[1] Vgl. Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 975, Nr. 988.

[2] Vgl. Fußnote 2 auf S. 277.

[3] Artikel 36 des Statuts für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, vom 28. März 1876; Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 641:

Die am 31. Juli 1876 beschäftigten außeretatsmäßigen Beamten sind nicht mehr verpflichtet, die besonderen (sog. 1/12 und 1⅔ %) Beiträge (§ 4 des Reglements) nach dem genannten Zeitpunkt noch ferner zu leisten.

Artikel 2 — Abänderung durch die Bestimmung des Ministerialerlasses vom 31. Mai 1884: Auch den außeretatsmäßigen Beamten außerhalb des Bahnbewachungs- etc. Dienstes ist vom 1. November 1883 ab der Austritt gestattet, wenn sie nicht zugleich die Witwen-Versicherungsbeiträge entrichten.

[4] Vgl. Elberfelder Sammlung Bd. I, S. 877, Nr. 911 a und S. 975, Nr. 988: Auch diese Kassen sind aus denselben Anlässen, wie die entsprechenden Kassen der fiskalischen Bahnverwaltungen neuerdings reorganisiert worden und stimmen die gegenwärtig geltenden Reglements an a) der Oberschlesischen Eisenbahnverwaltung vom 29. März 1877, b) der Bergisch-Märkischen Eisenbahnverwaltung vom 28. März, 3. Juli und 25. November 1876, c) der Rhein-Nahe-Eisenbahnverwaltung vom 30. März 1878 im wesentlichen mit dem Reglement der Kassen für die Beamten bei den fiskalischen Bahnen vom 23. Oktober 1874 überein.

Vgl. Abänderung des Artikels 2 des Statuts für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 28. März 1876 etc. Nr. 1623, Elberfelder Sammlung, Bd. II a (nach dem 8. Statutnachtrag vom 1. November 1883): Die Aufnahme neuer Mitglieder aus der Kategorie derjenigen Beamten, welche bei den seitherigen Bestimmungen lediglich Beiträge nach Artikel 4, I a des Statuts vom 28. März 1876 zu leisten haben würden, findet nicht mehr statt. Ebensowenig ist die Wiederaufnahme ausgeschiedener Mitglieder zulässig.

Nach dem 9. Statutnachtrag vom 27. März 1885, gültig vom 1. April 1885 ab: Vom 1. April 1885 ab findet ein Beitritt neuer Mitglieder zu der Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse nicht mehr statt. Ebensowenig ist der Wiedereintritt ausgeschiedener Mitglieder zulässig.

Zusatzbestimmung zu § 3 des Reglements für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Rhein-Nahe-Eisenbahn, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 667: Die Aufnahme neuer Mitglieder aus der Kategorie derjenigen Beamten, welche bei den seitherigen Bestimmungen Beiträge nach § 9 Nr. 3 des Regle-

und Unfallpensionen[1]. Die Leistungen der Kassen stimmten mit denen der Pensions- und Unterstützungkassen der Staatsbahnen überein, wie auch die Reglements nach Inkrafttreten des Zivilpensionsgesetzes von 1872 sowohl bei den Kassen der Staatsbahnen als auch bei den dauernd vom Staat verwalteten Privatbahnen geändert wurden[2].

Das Witwenpensionsgesetz von 1882 wurde ebenfalls auf die Beamten der vom Staat verwalteten Privatbahnen sinngemäß angewandt. Die Bahn-Witwenkassen, die besondere Abteilungen der Pensions- und Unterstützungskassen waren, wurden geschlossen[3]. Ein besonderer

ments vom 23. Oktober 1874 zu leisten haben würden, findet nicht mehr statt. Ebensowenig ist die Wiederaufnahme ausgeschiedener Mitglieder zulässig.

Zusatzbestimmung zu § 2 des Reglements betr. die Gewährung von Pensionen und Unterstützungen an die Beamten der Oberschlesischen Eisenbahn vom 29. März 1877, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 713: Nach dem 7. Nachtrag vom 1. November 1883: Die zur Oberschlesischen Eisenbahn neu eintretenden Beamten, welche nach den bisherigen Bestimmungen Beiträge nach § 2 Nr. 3 in Höhe von ⅔ % des Diensteinkommens zu zahlen haben würden, können fernerhin zur Entrichtung dieser Beiträge weder herangezogen noch zugelassen werden. Die von der Zahlung der ⅔ % Beiträge freigelassenen Beamten können zur Zahlung dieser Beiträge in späterer Zeit nicht wieder zugelassen werden.

[1] Art. 9 (nach dem 9. Statutnachtrag) des Statuts für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 648: „Wird ein (etats- oder außeretatsmäßiger) Beamter ohne eigenes Verschulden in Ausübung seines Dienstes dergestalt verletzt, daß er zu dessen fernerer Wahrnehmung nicht mehr fähig ist, und wird er nicht gemäß dem Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 oder auf Grund anderer gesetzlicher Vorschriften (cfr. Art. 31) entschädigt, so erhält er ohne Rücksicht auf seine Dienstzeit aus dem Fonds A dieser Kasse eine Pension (Unfallpension) in Höhe von ¾ seines Diensteinkommens, jedoch nach Abzug desjenigen, was er sonst aus dieser Kasse (Art. 27, 35, 36 ff.) bezieht. Soll ein Anspruch auf diese Unfallpension geltend gemacht werden, so ist der Verletzte verpflichtet, die Verletzung sobald als möglich, spätestens aber innerhalb eines Jahres nach der Verletzung, der Verwaltung anzuzeigen. Die Unfallpension ist nach demjenigen Diensteinkommen zu berechnen, welches der Verletzte zur Zeit der Verletzung bezog.

§ 11 des Reglements für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Rhein-Nahe-Eisenbahn, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 672: „Wird ein Beamter ohne eigenes Verschulden in Ausübung seines Dienstes dergestalt verletzt, daß er zu dessen fernerer Wahrnehmung nicht mehr befähigt ist, so erhält er ohne Rücksicht auf sein Dienstalter eine Pension, welche einschließlich der ihm etwa aus Fonds der Rhein-Nahe-Eisenbahngesellschaft zuständigen Pension auf ¾ seines Diensteinkommens festzusetzen ist.

[2] Vgl. Elberfelder Sammlung, Bd. I, S. 975, Nr. 988. Siehe dazu auch oben S. 274.

[3] Vgl. den 9. Statutennachtrag vom 27. März 1885 zu Art. 4 des Statuts für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 643: Seit dem mit dem 1. Juli

Witwen-Pensionsfonds wurde geschaffen, dessen Beiträge und Leistungen der für die übrigen Staatsbeamten getroffenen Regelung entsprachen[1].

Der Übergang der vom Staat verwalteten Privatbahnen in den Besitz des Staates beseitigte die besondere Regelung für die Beamten dieser Bahnen. Sie wurden nunmehr unmittelbar aus der Staatskasse besoldet und erhielten dementsprechend auch die sonstigen Bezüge der Staatsbeamten. Die Pensionen der Beamten wie auch Witwen- und Waisengeld wurden jedoch in der Weise berechnet, daß die vor der Übernahme liegende Zeit als Dienstzeit in Betracht kam[2].

4. Bis zum Erlaß der Unfallfürsorgegesetze waren in Preußen die Beamten der Bahnen und ihre Angehörigen im Falle des Dienstunfalles im Genuß einer Unfallpension. Am ungünstigsten waren die definitiv angestellten Beamten der Staatsbahnen, für die das Pensionsreglement von 1825 galt, gestellt. Sie hatten nur nach 15jähriger Dienstzeit einen Pensionsanspruch. Doch konnte von dem Erfordernis der 15jährigen

1882 erfolgten Inkrafttreten des Gesetzes vom 20. Mai 1882, betr. die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, ist die Verpflichtung, die statutenmäßigen Witwen-Versicherungsbeiträge zu leisten bzw. der Bahn-Witwenkasse anzugehören, für diejenigen Kassenmitglieder hinweggefallen, welche die gesetzlichen Witwen- und Waisengeldbeiträge entrichten, und ist infolgedessen vom 8. Februar 1882 ab die Bahn-Witwenkasse für die bis dahin derselben nicht zugehörig gewesenen Beamten geschlossen worden.

Zusatzbestimmung zu § 4 nach dem 4. Nachtrag vom 27. Januar 1883 des Reglements für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Rhein-Nahe-Eisenbahn, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 669: „Neuaufnahmen zur Bahn-Witwenkasse nach den bisherigen Bestimmungen des Reglements finden vom 1. Juli 1882 an nicht mehr statt."

[1] Zusatzbestimmung nach dem 4. Nachtrag vom 27. Januar 1883 zum Reglement für die Beamten-Pensions- und -Unterstützungskasse der Rhein-Nahe-Eisenbahn, Elberfelder Sammlung, Bd. II a, S. 666: „In gleicher Weise finden die Vorschriften des Gesetzes vom 20. Mai 1882, betr. die Fürsorge für die Witwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, und zwar rückwirkend vom 1. Juli 1882 ab, auf die gedachten aktiven Beamten, sowie auch auf diejenigen ausgeschiedenen Beamten der Rhein-Nahe-Eisenbahn, welchen in dem Falle, daß bereits vor ihrer Versetzung in den Ruhestand bzw. vor ihrem Ausscheiden aus dem Dienst der Rhein-Nahe-Eisenbahn die Verwaltung dieser Bahn für Rechnung des Staates geführt worden wäre, ein gesetzlicher Anspruch auf Pension gegen die Staatskasse zugestanden haben würde, sinngemäß Anwendung derart, daß die zu entrichtenden 3%igen Witwen- und Waisengeldbeiträge dem Pensionsfonds der Rhein-Nahe-Eisenbahn zufließen und auf denselben die unter Anwendung der gesetzlichen Vorschriften zu gewährenden Witwen- und Waisengelder anzuweisen sind.

[2] Vgl. Elberfelder Sammlung, Bd. II, Nr. 1535 Ziff. 6, S. 515; außerdem Nr. 1536a—e, S. 515—517.

Dienstzeit, wie oben gezeigt wurde, abgesehen werden, wodurch alle großen Härten vermieden wurden. Der Gesetzgeber sprach schließlich durch den Erlaß des Zivilpensionsgesetzes vom 27. März 1872 allen Beamten die Unfallpension zu, ohne Rücksicht auf die Dienstzeit. Im Mittelpunkt der Versorgung bei Dienstunfällen standen die Kassen. Wir sahen, daß nach ihren Satzungen den im Dienst beschädigten Beamten Pensionen zugesprochen wurden; die Einhaltung einer Wartezeit, die für die Gewährung der Alterspension vorgeschrieben war, entfiel, und die Pension betrug ohne Rücksicht auf die Dienstzeit im allgemeinen drei Viertel des Diensteinkommens. Bedenken wir noch, daß Witwen- und Waisengelder die Zukunft der Angehörigen gesichert haben, so können wir sagen, daß die Unfallfürsorgegesetze des Reiches und der Länder auf den Gedanken aufgebaut haben, die die Pensions- und Unterstützungskassen für die Bahnbediensteten, zunächst allerdings nur für die Bahnbeamten, entwickelt haben.

Nach dem Inkrafttreten des Unfallfürsorgegesetzes wurde der Aufgabenkreis der Kassen immer mehr verringert[1]. Am 31. März 1889 wurde der gesamte Vermögensbestand von 40 Kassen zu einem gemeinsamen Pensionsgarantiefonds vereinigt[2] und der Eisenbahndirektion Elberfeld überwiesen. Alle satzungsmäßigen Zahlungen und Einnahmen wurden auf den Betriebsfonds übernommen. Die satzungsmäßigen Rechte und Anwartschaften der Mitglieder und die Ansprüche der Rentenempfänger blieben ungeschmälert erhalten; darüber hinaus verpflichtete sich der Staat, Fehlbeträge nach Aufzehrung des Garantiefonds auf den Betriebsfonds zu übernehmen, was bereits seit 1901 notwendig wurde[3].

[1] Reliktengesetz vom 20. Mai 1882. Versorgung der Waisen wurde Aufgabe des Staates und den Pensionskassen genommen.

[2] Das geschah mit Zustimmung aller Beamten. In dieser Form besteht die Einrichtung der Vereinigten Beamten-Pensionskasse bis in unsere heutigen Tage. Sie gewährt heute noch Leistungen und zwar sowohl Beamtenpensionen als auch Hinterbliebenenversorgung. Die Ausgaben der Vereinigten Pensionskassen betrugen im Rechnungsjahr 1934 für Beamtenpensionen 262 282 RM, für satzungsmäßige Hinterbliebenenversorgung 3 789 197 RM.

[3] Im Jahre 1888 wurde für die sogenannten Beamten der Privateisenbahnen eine Pensionskasse in Berlin errichtet. In diese Pensionskasse für Beamte Deutscher Privateisenbahnen konnten alle gegen monatliche Bezahlung und vierwöchige Kündigung Angestellten aufgenommen werden. Im Falle der Dienstunfähigkeit zahlte die Kasse eine Pension aus; außerdem gewährte sie eine Hinterbliebenenversorgung in Höhe der für die Reichsbeamten geltenden gesetzlich bestimmten Sätze des Diensteinkommens. Auf Grund der Beschlüsse des Bundesrates vom 13. März 1913 gemäß § 14 Nr. 1 und 2 des Versicherungsgesetzes für Angestellte und vom 4. März 1915 gemäß § 1242 Nr. 1 und 2 der RVO. wurden sämtliche Kassenmitglieder von der Angestelltenversicherungspflicht sowie von der Alters- und Invaliditätsversicherung befreit. Bei Betriebsunfällen blieben die

§ 5. Die Kranken- und Unterstützungskassen der Arbeiter bei den preußischen Bahnen.

1. Die Schaffung von Fürsorgeeinrichtungen für die Arbeiter, die bei den Bahnen in mannigfacher Weise beschäftigt waren, geschah durch den preußischen Staat. Dabei war der Staat zuerst darauf bedacht, Schutz gegen Krankheit[1] und damit auch gegen Unfälle zu gewähren. Die ersten Maßnahmen galten den beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeitern. Nach § 21 der Verordnung betreffend die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter vom 21. Dezember 1846[2] waren bei allen Eisenbahnen Krankenkassen einzurichten. Die Mitgliedschaft zu diesen Kassen war Pflicht jedes nicht handwerksmäßig beschäftigten Arbeiters. Die Mittel für die Leistungen der Kassen wurden durch einen Beitrag aufgebracht, der wöchentlich erhoben wurde. Außerdem sollten bei Bedarf Zuschüsse von den Direktionen geleistet werden. An Leistungen war für jeden Erkrankten freie ärztliche Hilfe, freie Arzneimittel, sowie ein Krankengeld vorgesehen. Die Unterstützung war auf höchstens 14 Wochen beschränkt. Auch die beim Bau verunglückten Handarbeiter genossen die Vorzüge dieser Verordnung. Denn jede Unfallverletzung stellt sich als eine Erkrankung dar. Darüber hinaus sollten die Kassenüberschüsse von den Gesellschaften nach pflichtgemäßem Ermessen zur Unterstützung verunglückter Arbeiter oder derer Hinterbliebener verwendet werden. Für einen größeren Kreis von Personen sah das preußische Gesetz vom 3. Juli 1854[3] die Errichtung von Krankenkassen vor. Durch Ortsstatute konnte für Gesellen und Fabrik-

Ansprüche gemäß den Bestimmungen der RVO. an die Berufsgenossenschaften bestehen. Heute besteht eine Pensionskasse Deutscher Privateisenbahnen in Berlin, die eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist. Gemäß § 4 der Satzung der Pensionskasse vom 4. Oktober 1935 sind sämtliche Beschäftigten, die der Angestelltenversicherung unterliegen, oder der Angestelltenversicherung nur deshalb nicht unterliegen, weil sie die Verdienstgrenze der Angestelltenversicherung überschritten haben oder als Beamte der Angestelltenversicherung nicht unterliegen, versicherungsberechtigt. Außerdem sind unter gewissen Voraussetzungen auch nicht der Angestelltenversicherung unterliegende männliche Bedienstete versicherungsberechtigt. Die Mitgliedschaft bei der Pensionskasse befreit von der Teilnahme an der gesetzlichen Angestellten- oder Invalidenversicherung gemäß den oben erwähnten Bundesratsbeschlüssen.

[1] Vgl. darüber auch unten § 6, wo die Tätigkeit der Bahnärzte behandelt ist. Allerdings war ursprünglich die Tätigkeit der Bahnärzte, die bei allen Staatsbahnen Deutschlands und größeren Privatbahnen von der ersten Zeit ihrer Entstehung an bestellt waren, auf die unentgeltliche Behandlung der Beamten beschränkt; Wehrmann, „Die Verwaltung der Eisenbahnen", S. 106, 282.

[2] Preußische Gesetzessammlung 1847, S. 21 ff.

[3] Gesetz betr. die gewerblichen Unterstützungskassen Ges.-Sammlg. 1854, S. 138, später Reichsgesetz vom 8. April 1876.

arbeiter die Verpflichtung festgesetzt werden, Kassen und Verbindungen zu gegenseitiger Unterstützung zu bilden. Arbeitgeber und die genannten Beschäftigten mußten Beiträge hierzu entrichten. Soweit derartige Ortsstatute errichtet wurden, waren die Werkstättenarbeiter der Eisenbahnverwaltungen mit Ausnahme der Staatsbahnen[1] verpflichtet, den Kassen beizutreten[2].

Seit Erlaß des Gesetzes vom 3. Juli 1854 waren die Eisenbahnverwaltungen bestrebt, durch eigene Maßnahmen bei Verunglückungen, Krankheit, Invalidität ihren Arbeitern Hilfe zu leisten. Entweder wurden den Betroffenen Unterstützungen gewährt, oder man schritt zur Gründung von Kassen — Kranken- und Unterstützungskassen —, denen die Arbeiter auf Grund des Arbeitsvertrages beitreten mußten. So finden wir Kassen, die sich nur auf die Gewährung von Unterstützungen beschränkt haben. Der preußische Staat versuchte schon frühzeitig, für die Arbeiter der Staatseisenbahnen eine einheitliche Regelung zu erreichen. Auf Grund der Allerhöchsten Kabinettsorder vom 21. März 1855 wurde dauernd beschäftigten Arbeitern der Staatseisenbahnen bei Krankheit und Unfällen Unterstützung gewährt. Zu diesem Zweck wurden besondere etatsmäßige Mittel bereitgestellt. Gleichzeitig wurde die Einrichtung von Kassen ins Auge gefaßt. Zu den Kassen sollten die Mitglieder einen Beitrag und der Staat einen Zuschuß leisten. Den Kassenmitgliedern sollte freie ärztliche Behandlung und Heilpflege, Krankengeld, Sterbegeld und auch Invalidenpension, Witwen-, Waisengelder gewährt werden[3]. Durch die Kabinettsorder vom 31. August 1859 wurden diese Vorschläge zum Teil genehmigt. Die Kabinettsorder lautete: „Auf den Bericht vom 23. August des Jahres genehmige ich, daß bei den Staatseisenbahnen zur Gewährung von Unterstützungen an die dabei beschäftigten Gewerbegehilfen und Fabrikarbeiter, deren Witwen und Kinder von dem Handelsminister, unter Zugrundelegung der von ihm mit dem Finanzminister hierfür zu vereinbarenden Normen besondere Kassen errichtet werden, und daß zu diesen Kassen die Hälfte dessen, was die Mitglieder derselben entrichten, aus den Betriebsfonds der betreffenden Staatsbahnen beigetragen wird." Die Kabinettsorder hatte, wie sich aus ihrer Abfassung ergibt, nur Geltung für die Werkstättenarbeiter. Der Staat trug Bedenken, für alle Beschäftigte, auch ungelernte Arbeiter, Beiträge zu leisten, da eine gesetzliche Pflicht zur Beitragsleistung nur

[1] § 76 der Verordnung vom 9. Februar 1849.

[2] Witte, „Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter bei den preußichen Staatsbahnen", § 59, II 1.

[3] Hoff, I, a. a. O. Archiv 1887, S. 2; Elberfelder Sammlg. Bd. I, S. 749, Nr. 772a.

für die Arbeitgeber der Gewerbegehilfen und Fabrikarbeiter bestand[1]. Auf Grund der Allerhöchsten Kabinettsorder stellte man im Handelsministerium allgemeine Normen für die einzurichtenden Unterstützungskassen der bei den Staatseisenbahnen Beschäftigten auf[2]. Die Kassen sollten selbständige Institute sein, die bei Erkrankungen sowie bei Invalidität und Ableben Unterstützungen an die Mitglieder und ihre Familienangehörigen leisten sollten. Entgegen den Bestimmungen der Beamten-Pensions- und -Unterstützungskassen sollte den Arbeitern auch in Krankheitsfällen, da sie für diese Zeit keinen Lohn erhielten, eine Hilfe zuteil werden[3]. Das Vermögen der Kassen sollte durch Beiträge der Mitglieder und durch Zuschüsse aus den Betriebsfonds aufgebracht werden. Die laufenden Beiträge der Mitglieder durften 10 % des Lohnes einer Woche nicht übersteigen. Die Höhe dieses Beitrages wurde von den meisten Arbeitern abgelehnt. Auf Grund des Reglements konnten daher nur bei sechs Staatseisenbahn-Direktionen Kranken- und Unterstützungskassen für die Arbeiter der Werkstätten errichtet werden.

Die Arbeiter schritten nun selbst zur Gründung von Kranken- und Unterstützungskassen. Dies war vor allem bedeutsam für die Direktionsbezirke, in denen keine Kassen nach dem Normalstatut errichtet worden waren und außerdem für diejenigen Arbeiter, die nicht Mitglieder der Kranken- und Unterstützungskassen werden konnten[4]. Die Kassen gewährten nur freie ärztliche Behandlung und freie oder im Preis ermäßigte Heilmittel, Zahlung von Krankengeld, Sterbegeld und einmalige Unterstützung bei Unglücksfällen. Renten wurden nicht gewährt. Diesen geringen Leistungen der Kassen entsprachen niedrige Beiträge und keine oder kurze Wartezeiten. Der Arbeiter der damaligen Zeit wollte sich nicht dauernd oder auf längere Zeit an einen Arbeitgeber binden. Den Arbeitsplatz wollte man rasch wechseln können, wenn sich bessere Verdienstmöglichkeiten boten. Daher lehnte man Kassen ab, die größere Leistungen erbrachten, aber auch höhere Beiträge verlangten. Denn beim

[1] Oldenburg, a. a. O. S. 391; vgl. auch oben S. 285.

[2] Der Wortlaut der zur Ausführung der A.K.O. vom 31. August 1859 aufgestellten Normen vom 3. Juni 1861 ist abgedruckt in der Elberfelder Sammlung Bd. I, S. 1045.

[3] Über die Einzelheiten vgl. die Allgem. Normen, a. a. O. Ziff. 4 bis 8.

[4] Die Betriebs- und Streckenarbeiter konnten nicht Mitglieder dieser Kassen werden, da die Kabinettsorder und die allgemeinen Normen sich nur mit den Werkstättenarbeitern befaßten. Durch Gewährung von Unterstützung versuchte man den nicht den Kassen angehörigen Arbeitern einen gewissen Schutz bei Krankheit und Unglücksfällen sowie bei Eintritt der Invalidität zu bieten. Es wurden einmalige und laufende Unterstützungen gewährt, die auch an die Hinterbliebenen verstorbener Arbeiter geleistet wurden. Vgl. Hoff, I a. a. O. S. 3; Oldenburg, a. a. O. S. 391.

Wechsel des Arbeitsplatzes wären die eingezahlten Beiträge für den Arbeiter verloren gewesen[1].

Trotz der allgemeinen Normen vom 3. Juli 1861 finden wir im Bereich der Staatsbahnen die verschiedensten Arten von Unterstützungseinrichtungen und Kassen. Dieser reformbedürftige Zustand wurde zum Teil durch die Umarbeitung der allgemeinen Normen beseitigt. Die Umarbeitung geschah auf Antrag des Handelsministers im Jahre 1878. Nach den sogenannten revidierten allgemeinen Normen mußten die Kassen, soweit dies bisher nicht der Fall war, Alters- und Hinterbliebenenunterstützung leisten[2]. Die Höchstsätze für die Invaliden-, Witwen- und Waisenrenten wurden heraufgesetzt. Weiterhin wurden die Bestimmungen über die Geschäftsführung der Kassen geändert. Der Kassenvorstand mußte mindestens zur Hälfte aus Mitgliedern der Kasse bestehen[3]. Auf Grund der revidierten Normen waren im Jahre 1879 bei allen Verwaltungsbezirken der Staatseisenbahnen mit Ausnahme von einem Bezirk die Kranken- und Unterstützungsversorgung für die Werkstättenarbeiter im wesentlichen nach gleichen Gesichtspunkten geregelt[4].

Die Fürsorgeeinrichtungen der vom Staat verwalteten Privatbahnen und der ehemaligen Privatbahnen waren nicht nach den Grundsätzen aufgebaut, die wir bei den Staatsbahnen kennen lernten. So hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahn keine Kasse errichtet; es wurde ein Unterstützungsfonds bereitgestellt, aus dem die Werkstätten- wie auch die Betriebsarbeiter Invaliden- und Altersversorgung nach dem im Normalstatut vorgesehenen Umfang erhielten. Der Etat sah Ersatz der Kosten für die ärztliche Untersuchung und Behandlung der im Dienst verunglückten Beamten und Arbeiter, Lohnzuschüsse für die im Dienst verletzten Arbeiter und Unterstützung für die im Dienst invalid gewordenen Arbeiter und deren Hinterbliebene vor[5], Beiträge wurden von den Beschäftigten nicht verlangt. Für Schutz gegen Krankheit hatten die Arbeiter aus eigenem Antrieb eine Krankenkasse gegründet. Dagegen hatten die Oberschlesische Bahn und die vormals Hannoversche Staatsbahn Pensions- und Unterstützungskassen errichtet. Die

[1] Vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 338.

[2] Oldenburg in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Leipzig 1889, S. 391.

[3] Vgl. die revidierten allgemeinen Normen für die auf Grund der A. O. K. vom 31. August 1859 einzurichtenden Unterstützungskassen der bei den Staatsbahnen beschäftigten Gewerbegehilfen und Fabrikarbeiter vom 2. Januar 1878, abgedruckt in Elberfelder Sammlung Bd. I, S. 1045, Nr. 1022c Ziffer 4—8.

[4] Hoff, a. a. O. Archiv 1887, I S. 3.

[5] Über die Höhe der Zuschüsse vgl. im einzelnen Elberfelder Sammlung Bd. I, S. 1057, Nr. 1024a.

Kassen erfaßten nicht nur die Werkstättenarbeiter, sondern auch die Betriebsarbeiter[1]. Die Leistungen der Kasse und die Beiträge der Mitglieder entsprachen der Regelung bei den Staatsbahnen. Bei den ehemaligen Privatbahnen veranlaßten die Aufsichtsbehörden die Einrichtung von Unterstützungskassen für die Werkstättenarbeiter, um der Verordnung vom 7. Februar 1849 zu genügen. Dadurch erhielten die Werkstättenarbeiter der Privatbahnen Schutz gegen Krankheitsfälle. Langjährige Bedienstete wurden durch Gewährung gnadenweiser einmaliger oder laufender Unterstützung belohnt, wenn Alter und Invalidität weitere Dienstleistungen unmöglich machten. Für die nach 1856 errichteten Bahnlinien waren die Gesellschaften verpflichtet, Arbeiter-Unterstützungs- und -Pensionskassen zu errichten, entsprechend den bei den Staatsbahnen geltenden Grundsätzen. Der Staat hatte seit 1856 neue Bahnlinien nur unter dieser Auflage genehmigt und gab den Gesellschaften den Rat, für die früher errichteten Bahnlinien ähnliche Einrichtungen wie bei den Staatsbahnen zu schaffen[2]. Die daraufhin gegründeten

[1] Vgl. Oldenburg in Schmollers Jahrbuch 1889, S. 391.

[2] § 6 Ziffer 6 der Konzessionsurkunde der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Preuß. Ges.-Sammlg. 1856, S. 1016: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach Maßgabe der jetzt und künftig bestehenden Grundsätze für die Staatseisenbahnen für ihre Beamte und Arbeiter Pensions-, Witwen-, Verpflegungs- und Unterstützungskassen einzurichten und zu selben die erforderlichen Beiträge zu leisten."

Ziffer 5: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, die nötigen Zuschüsse zu den in Gemäßheit der Verordnung vom 21. Dezember 1846 für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkassen zu leisten."

§ 5 Ziffer e des Nachtrages zu der Konzessionsurkunde der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, Preußische Ges.-Sammlg. 1869, Seite 69: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, für ihre Beamten Pensions- und Witwenverpflegungskassen auch ferner bestehen zu lassen, zu diesen Kassen die erforderlichen Beiträge zu leisten und zur Unterstützung ihrer Arbeiter angemessene Summen zu verwenden. Dabei sind für die Beamten, deren Familien und für die Arbeiter tunlichst ebenso günstige Normen aufzustellen, wie sie in dem Reglement für die betreffenden Kassen der Staatseisenbahnen enthalten sind."

Ziffer d: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, die nötigen Zuschüsse zu den in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. Dezember 1846 für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkassen zu leisten."

§ 12 des 4. Nachtrages zu der Konzessionsurkunde der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Preußische Ges.-Sammlg. 1870, S. 423: „Die Gesellschaft ist sowohl rücksichtlich der neuen Zweigeisenbahnen, als auch der zu dem Stammunternehmen gehörigen Bahnen verpflichtet, für ihre Beamten Pensions- und Witwenverpflegungskassen einzurichten, resp. auch ferner bestehen zu lassen, zu diesen Kassen die erforderlichen Beiträge zu leisten und zur Unterstützung ihrer Arbeiter angemessene Summen zu verwenden. Dabei sind für die Beamten, deren Familien und für die Arbeiter tunlichst ebenso günstige Normen aufzu-

Kassen — zum Teil waren es Kassen, die von den Gesellschaften errichtet waren und mit deren finanzieller Unterstützung[1] arbeiteten, zum anderen Teil waren es Gründungen der Arbeiter wie bei den Staatsbahnen — gewährten ein Krankengeld, freie ärztliche Behandlung, freie Arznei, ein Sterbegeld und vielfach auch einmalige Unterstützung aus den verfügbaren Mitteln. Bei einzelnen Kassen wurden auch dauernd arbeitsunfähig gewordenen Mitgliedern und den Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder laufende Unterstützungen gewährt[2].

2. Nach der Verstaatlichung der Bahnen[3] hatte der preußische Staat innerhalb der Eisenbahnverwaltung eine große Mannigfaltigkeit von Fürsorgeeinrichtungen für die Arbeiter. In den Bahngebieten, welche am 1. Januar 1884 zum Bereich der preußischen Eisenbahnverwaltung gehörten oder noch im Laufe des Jahres 1884 hinzutraten, bestanden gegen 90 verschiedene Kranken-, Unterstützungs- und Sterbekassen für die Arbeiter. Die Kassen waren teils für die Werkstättenarbeiter und für die Betriebs- (Bahnhofs- und Bahnunterhaltungs-) arbeiter getrennt, teils für alle Arbeiterklassen gemeinsam. Einzelne

stellen, wie sie in dem Reglement für die betreffenden Kassen der Staatseisenbahnen enthalten sind."

§ 12: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, die nötigen Zuschüsse zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. Dezember 1846 für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse zu leisten."

Allerhöchste Konzessionsurkunde vom 8. Oktober 1879, Eisenbahn-Verordnungs-Blatt 1879, S. 173: „Für ihre Beamten hat die Gesellschaft auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Maßgabe der Grundsätze, welche bis zum Erlaß des Gesetzes betr. die Pensionierung der unmittelbaren Staatsbeamten etc. vom 27. März 1872 für die Staatseisenbahnen bestanden haben, für ihre Arbeiter nach Maßgabe der jetzt und künftig für die Staatsbahnen bestehenden Grundsätze Pensions-, Witwen- und Unterstützungskassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten."

[1] Siehe Anmerkung 2 S. 289.

[2] Hoff, im Archiv 1888, a. a. O. S. 4. Nach den Angaben von Hoff betrug die Zahl der Lohnarbeiter, welche an Kassen, Unterstützungs- und Pensionskassen teilnahmen, 85 000 Personen. Darunter befinden sich sämtliche Werkstättenarbeiter, etwa 22 000 waren für Krankheits-, Alters- und Hinterbliebenenversorgung versichert, 32 000, unter diesen die 11 000 der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, nahmen an Kassen teil, die Krankenversicherungszwecken dienten.

[3] Nach dem Inkrafttreten der revidierten allgemeinen Normen im Bereich der Staatsbahnverwaltung versuchte der Staat eine Vereinfachung und Vereinheitlichung des Kassenwesens bei den Privatbahnen zu erreichen. Die nach dieser Zeit konzessionierten Privatbahnen wurden verpflichtet, Pensions-, Witwen- und Unterstützungskassen nach den für die Staatsbahnen geltenden Grundsätzen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten. Die beginnende Verstaatlichung ließ es zu der angestrebten Vereinheitlichung des Kassenwesens nicht kommen.

Kassen der früheren Privatbahnen bestanden zugleich auch für die Beamten. Der Beitritt, die Beiträge und die Leistungen waren mannigfaltig geordnet und wichen erheblich voneinander ab. Es war notwendig, auf diesem Gebiete Einheitlichkeit zu schaffen. Die hierzu erforderlichen Schritte und Maßnahmen wurden erleichtert und außerdem notwendig durch die Reichsgesetzgebung, die nun in das Gebiet der sozialen Fürsorge ordnend und gestaltend eingriff. Bereits in der Thronrede vom 15. Februar 1881 war von dem „Gesetzentwurf über Versicherung der Arbeiter gegen die Folgen von Unfällen" gesprochen worden. Am 17. November 1881 wurde in der berühmten Kaiserlichen Botschaft an den Reichstag ein umfassendes Gesetzgebungswerk zur Regelung der sozialen Frage angekündigt. Die Gesetze sollten die Kranken-, Alters-, Invaliden- und Unfallversorgung enthalten. Als erstes Gesetz erging das Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883, das am 1. Dezember 1884 in Kraft trat. Das Gesetz beschränkte die Krankenkassen mit Beitrittspflicht auf Kranken- und Sterbefürsorge; diese Anstalten konnten nicht zugleich Invaliden- und Waisenunterstützung gewähren. Im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung wurde die notwendige Umgestaltung des Krankenkassenwesens in der Weise vorgenommen, daß neue Krankenkassen für alle Verwaltungsbezirke nach einheitlichen Statuten errichtet wurden. Die bestehenden Krankenversicherungszwecken dienenden Kassen wurden aufgelöst oder geschlossen. Für jeden einzelnen Betriebsamtsbezirk wurde eine Betriebskrankenkasse und für jede einzelne Hauptwerkstätte eine Werkstättenkrankenkasse errichtet[1]. Schon vor dem 1. Dezember 1884, mit welchem Tag die gesetzliche Frist zur Errichtung der dem Krankenversicherungsgesetz entsprechenden Einrichtungen ablief, waren die Betriebs- und Werkstättenkrankenkassen in Wirksamkeit. Zur gleichen Zeit beseitigte man die zahlreichen, auf Gewährung von Invaliden-, Witwen- und Waisenunterstützung beschränkten Kassen. Es wurden die im Laufe der Zeit für eine Anzahl von Verwaltungsbezirken errichteten Versorgungskassen zu je einer Pensionskasse für die Betriebsarbeiter und Werkstättenarbeiter vereinigt, die den ganzen Staatsbahnbereich umfaßte. Den beiden neuen Kassen wurde das Gesamtvermögen der früheren Einrichtungen überwiesen[2]. Die Pensionskasse für die Werkstättenarbeiter wurde am 1. Oktober 1885, für die Betriebs-

[1] Im Jahre 1885 bestanden im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung 77 Betriebs- und 57 Werkstättenkrankenkassen, Hoff, a. a. O. 1888 (I), S. 18 ff. Über die weitere Entwicklung der Betriebs- und Werkstättenkrankenkassen vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 360 ff.

[2] Hoff, a. a. O. 1887, S. 641.

arbeiter am 1. April 1886 eröffnet[1]. Die Satzungen entsprachen im großen und ganzen den Statuten der älteren nunmehr geschlossenen Versicherungsanstalten.

Nach der Umbildung der Kassen hatten unfallverletzte Eisenbahnarbeiter bis zum Inkrafttreten des Reichsunfallversicherungsgesetzes am 1. Oktober 1885 Ansprüche gemäß den Vorschriften des Krankenversicherungsgesetzes. Es wurden ihnen Leistungen nach den Satzungen der Krankenkassen gewährt. Für die Eisenbahnbetriebs-Werkstätten- und Baukrankenkassen war einheitlich für jede Kasse ein Normalstatut aufgestellt. Danach gewährten die Kassen mindestens:

1. Freie ärztliche und wundärztliche Behandlung, § 6.
2. Ein Krankengeld an erwerbsunfähige Mitglieder vom dritten Tage der Erkrankung ab auf die Dauer von 13 Wochen (Regelleistung 50 % des beitragspflichtigen Tagesverdienstes), § 6.
3. In geeigneten Fällen an Stelle der freien ärztlichen Behandlung freie Kur und Verpflegung in einem öffentlichen Krankenhaus, § 7.
4. Sterbegeld beim Tod eines Mitgliedes (Regelleistung war der 20fache Tagesverdienst), § 8.

Neben diesen Ansprüchen konnten auch, soweit Unterstützungs- und Pensionskassen bestanden hatten, Leistungen von diesen gefordert wer-

[1] Im Jahre 1891 wurden die beiden Pensionskassen zu einer einzigen Kasse zusammengeschlossen und diese in zwei Abteilungen gegliedert, Abteilung A und B. Dies geschah, um der reichsgesetzlichen Regelung Genüge zu tun und auch die bisherigen weitergehenden Versicherungsleistungen der Kassen der Arbeiterschaft zu erhalten. Abteilung A erfüllt die gesetzliche Versicherungspflicht auf Grund des Reichsgesetzes betreffend die Invalidität und Altersversicherung vom 22. Juni 1889, Abteilung B dient dem Erwerb weitergehender Ansprüche wie Zuschußpensionen, Witwen-, Waisen- und Sterbegelder für ständige Arbeiter, vgl. Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 346.

In den übrigen deutschen Ländern wurden die bestehenden Einrichtungen ebenfalls gemäß den reichsrechtlichen Erfordernissen umgeändert oder eine Invaliditätsversorgung neu geschaffen. (Vgl. darüber Haustein-Stumpf, a. a. O. S. 348.) Genau wie in Preußen gewährte man den Arbeitern über das gesetzliche Maß hinausgehende Fürsorge durch die Errichtung von besonderen Zusatzkassen als Abteilung B oder durch Errichtung von besonderen Pensionskassen, die den Abteilungen B der übrigen Länder entsprachen. Das Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 brachte durch die 4. Ausführungsverordnung vom 20. Dezember 1934 die Zusammenlegung der Pensionskassen der Abteilung A und am 22. Dezember 1934 durch die Anordnung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Zusammenlegung der Pensionskassen der Abteilung B. Die gesetzliche Invalidenversicherung und die Zusatzrentenversicherung aller Reichsbahnarbeiter ist von 1937 an in der Reichsbahn-Versicherungsanstalt zusammengefaßt.

den. In diesem Zeitabschnitt — 1. Dezember 1884 bis 1. Oktober 1885 — gab es im allgemeinen derartige Kassen für alle Werkstättenarbeiter, bei der Oberschlesischen Eisenbahn auch für Betriebsarbeiter. Nach den Statuten dieser Kassen konnte Pension, Witwengeld, Waisengeld, Sterbegeld gewährt werden.

3. Die geschilderten Maßnahmen der Staats-und Privatbahnen, die den Arbeitern in Fällen der Arbeitsunfähigkeit Schutz und Hilfe gewähren sollten, unterschieden im einzelnen noch nicht zwischen den Ursachen der Arbeitsunfähigkeit. Die Kassen gewährten bei Krankheit und bei Arbeitsunfähigkeit infolge hohen Alters Unterstützungen. Grundsätzlich wurden auch im Falle der Arbeitsunfähigkeit, die durch Unfall verursacht war, Unterstützungen sowohl an den Verletzten wie auch an die Hinterbliebenen gewährt. Soweit keine Kassen errichtet waren, wurden den Unfallverletzten und deren Hinterbliebenen im allgemeinen laufende Unterstützungen durch die Verwaltungen gewährt. Die Beweggründe für die Behandlung der Unfallverletzten müssen wir bei den preußischen Bahnen allerdings zunächst darin suchen, daß sie der weitgehenden Haftung des preußischen Eisenbahngesetzes entgehen wollten. Soziale Gedanken waren aber maßgebend gewesen. Auch wollte man die Beschäftigten den Gesellschaften erhalten und nicht einen dauernden Wechsel herbeiführen; und schließlich waren die Fürsorgemaßnahmen ein Ansporn für Höchstleistungen.

Bis zum Erlaß des Unfallversicherungsgesetzes von 1883 sind die Maßnahmen der Bahnen auf dem Gebiete der Fürsorge für ihre Arbeiter durch Mannigfaltigkeit gekennzeichnet. Erstrebt wurde eine einheitliche Fürsorge für Krankheit, Unfälle und Invalidität durch die Errichtung von Kassen. Auffallend ist allerdings, wie langsam sich im Vergleich zu den Einrichtungen der sogenannten Beamten die Fürsorgeeinrichtungen für die Arbeiter durchsetzen konnten. Die Einrichtungen von Kassen und die Gewährung von Renten verlangten Seßhaftigkeit und keinen häufigen Wechsel der Arbeitsstelle. Die Arbeiterschaft war aber in damaliger Zeit noch nicht seßhaft geworden. Erfolg hatten daher nur Kasseneinrichtungen, die geringe Beiträge und diese nur für eine kurze Zeit benötigten, um Leistungen zu erbringen. Dies waren die Krankenkassen. Pensions- und Unterstützungskassen konnten sich nur allmählich durchsetzen. Die geschaffenen Einrichtungen der preußischen Bahnen enthielten, da die Verwaltung den Gedanken der Kassen mit Beitragsleistungen der Gesellschaften und der Beschäftigten durchsetzten, die Anfänge unseres heutigen Sozialversicherungsaufbaus.

§ 6. Der bahnärztliche Dienst[1].

Außer durch Errichtung von Kassen und die Gewährung von Unterstützungen an erkrankte und unfallverletzte Bedienstete kannten die Bahnen der meisten deutschen Länder eine allgemeine Fürsorge für ihr Personal durch den bahnärztlichen Dienst. In Preußen hatten die Gesellschaften seit der Errichtung von Bahnen eigene Bahnärzte bestellt[2]. Ihre Tätigkeit bestand in der unentgeltlichen Behandlung von erkrankten Beamten, vor allem der Betriebsbeamten. Diese freie Arzthilfe wurde dann auch auf die Angehörigen der Beamten ausgedehnt. Ebenso finden wir in Bayern bei der ehemaligen privilegierten Ostbahngesellschaft seit dem Jahre 1860 die Einrichtungen des bahnärztlichen Dienstes[3]. Die Aufgabe bestand in der ärztlichen Behandlung des Personals — nicht nur der Beamten — und deren Angehörigen. Baden[4] kannte seit 1889 und Württemberg[5] seit 1890 den Bahnarzt. In diesen beiden Ländern wurden nur die Beamten und deren Angehörige kostenlos behandelt; die Bahnärzte mußten aber auch bei Unglücksfällen die erste Hilfeleistung erbringen.

Die Fürsorge durch die Bahnärzte bestand in der Hauptsache in der unentgeltlichen Behandlung der erkrankten Beamten. Die Gesellschaften und später der Staat bedurften aber der Bahnärzte vor allem wegen der notwendigen Untersuchungen des Gesundheitszustandes der Bediensteten. Die Betriebsbeamten wurden nicht bloß bei der Aufnahme in den Bahndienst, sondern fortlaufend in Zwischenräumen untersucht, vor allem auf ihr Hör- und Sehvermögen. Schließlich beaufsichtigten die Bahnärzte die gesundheitlichen Verhältnisse der Betriebseinrichtungen[6]. Sind diese Aufgaben der Bahnärzte in erster Linie im Interesse der Gesellschaften gelegen — denn die Gesundheit der Bediensteten ist für die Sicherheit der Bahnen von erster Bedeutung — so haben sie damit auch der allgemeinen Fürsorge des Personals gedient, was neben dem Schutz gegen Krankheit und Unfälle durch sonstige Einrichtungen bemerkenswert ist.

Nach dem Übergang der Ländereisenbahnen auf das Reich blieb die Einrichtung des bahnärztlichen Dienstes erhalten. Die Bahnärzte der

[1] Literatur: Wehrmann „Die Verwaltung der Eisenbahnen", Berlin 1913; Marggraff, Hugo „Die Königlich Bayrischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München, 1894. Tugendhat „Wohlfahrtseinrichtungen" im Archiv 1905, S. 811, u. 1893, S. 767. — Ders. Dissertation, Baden 1905.

[2] Vgl. Wehrmann, a. a. O. S. 1906.

[3] Vgl. Marggraff a. a. O. S. 157.

[4] Tugendhat, Dissertation, S. 24, 27; ders. im Arch. 1905, S. 811.

[5] Vgl. Archiv 1893, S. 767.

[6] Vgl. Wehrmann, a. a. O. S. 282.

Deutschen Reichsbahn und später der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hatten zwei Aufgabengebiete[1]: Sie waren zu einer vertrauensärztlichen Tätigkeit berufen und außerdem mußten sie die Beamten des äußeren Dienstes bei Erkrankungen auf Kosten der Reichsbahn behandeln[2]. Pflichten und Aufgabenkreis regelten im einzelnen die Dienstanweisung für den vertrauensärztlichen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der mit dem Bahnarzt abzuschließende Dienstvertrag[3]. Nach dem Dienstvertrag hatte der Bahnarzt die Pflicht zur Behandlung der Beamten des äußeren Reichsbahndienstes[4]. Die Behandlung umfaßte ärztliche Hilfe jeglicher Art. In besonderen Fällen konnte der Beamte an einen Facharzt überwiesen werden. Der Bahnarzt, oder, falls dieser nicht zu erreichen war, der nächst erreichbare Arzt, hatte darüber zu entscheiden, ob eine Krankenhausbehandlung erforderlich wäre und ordnete gegebenenfalls die Überführung in ein Krankenhaus an[5]. Die

[1] Die Aufgaben des bahnärztlichen Dienstes wurden wahrgenommen durch bezirksweise bestimmte Bahnärzte, durch Oberbahnärzte bei den Reichsbahndirektionen und durch einen Reichsoberbahnarzt.

[2] Vgl. Kratz „Die Neuregelung des bahnärztlichen Dienstes" in: „Die Reichsbahn" 12. Jahrgang, Heft 38, S. 757 ff. Keine Behandlung wurde vorgenommen bei den Reichsbahndirektionen Karlsruhe und Schwerin.

[3] Vgl. die Geschäftsanweisung für die Oberbahnärzte, eingeführt am 1. Januar 1932 auf Grund des Erlasses der Hauptverwaltung vom 8. Juni 1931 — 55. 576 Uä —, die Dienstanweisung für Bahnärzte, eingeführt durch Erlaß der Hauptverwaltung vom 17. März 1926 — 58. 567. 191 — und vom 8. Januar 1926 — 58. 267. 741 — betr. Neuregelung des bahnärztlichen Dienstes mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 und den Vordruck für den Dienstvertrag, eingeführt durch Erlaß der Hauptverwaltung vom 17. März 1926 — 58. 567. 191 — und vom 8. Januar 1926 — 58. 267. 741 — betr. Neuregelung des bahnärztlichen Dienstes mit Gültigkeit vom 1. April 1926.

[4] Die Verpflichtung des Bahnarztes endete mit dem Ausscheiden des Beamten aus dem Dienst der Reichsbahn. Der Reichsbahnarzt war jedoch auf Verlangen der Reichsbahndirektion verpflichtet, diejenigen Beamten des äußeren Dienstes zu behandeln, die innerhalb der ersten 26 Wochen nach einer Erkrankung infolge von Amtsentlassung oder aus anderen Gründen ihr Diensteinkommen ganz oder teilweise verloren hatten.

[5] Der Unfallverletzte hatte im Krankenhaus anzugeben, daß er im Dienst verunglückt wäre, und daß die Eisenbahnverwaltung die Kosten übernähme. Nach einer dahin gehenden Benachrichtigung der Reichsbahndirektion durch das betreffende Krankenhaus wurden die Kosten von der Reichsbahndirektion nach den Sätzen der dritten Klasse übernommen. Hatte der Bahnarzt von vornherein die Unterbringung in eine höhere Klasse angeordnet, so wurden auch diese Sätze von der Eisenbahn anerkannt und bezahlt. Es sei in diesem Zusammenhang bemerkt, daß jede Reichsbahndirektion einen Unterstützungsfonds unterhält. Aus diesem Fonds können unfallverletzten Beamten Unterstützungen gewährt werden. Für höhere Beamte entscheidet der Präsident, für mittlere der Personaldezernent.

Kosten für die Krankenhausbehandlung und für die Behandlung durch den Bahnarzt oder einen Facharzt trug die Reichsbahn. Der Bahnarzt erhielt eine feste, in monatlichen Teilbeträgen zahlbare Jahresvergütung. Den Beamten des äußeren Dienstes der Reichsbahn blieb bei dieser Regelung erspart, die Krankheitskosten zunächst aus eigenen Mitteln aufzuwenden. Sie waren aber nicht verpflichtet, sich vom Bahnarzt behandeln zu lassen. Wurde die Behandlung eines freien Arztes in Anspruch genommen, so erhielten sie Ersatz gemäß den gesetzlichen Bestimmungen[1].

Mit dem 1. Januar 1937 ist eine Änderung des bahnärztlichen Dienstes eingetreten, der nun seine Regelung in der Reichsbahnarzt-Ordnung[2] gefunden hat. Danach haben sich die Aufgaben der Reichsbahn-Vertrauensärzte gegen früher geändert. Der Reichsbahn-Vertrauensarzt ist nur noch Berater der Reichsbahn in allen ärztlichen Fragen, außerdem obliegt ihm die Förderung der Wohlfahrt der Reichsbahnangehörigen. So soll er vor allen Dingen gefährliche Volkskrankheiten wie Geschlechtskrankheiten, Krebs und Lungenleiden bekämpfen, indem er für rechtzeitige und zweckmäßige Heilbehandlung solcher Krankheiten sorgt. Er hat die Reichsbahn in ihrer allgemeinen Gesundheits- und Wohlfahrtspflege mit Rat und Tat zu unterstützen und in gesundheitlichen Fragen aller Art Gutachten zu erstatten[3]. Dagegen ist der Reichsbahnarzt zu keiner behandelnden Tätigkeit mehr verpflichtet[4].

Die bisherigen Ausführungen zeigen die Bedeutung des bahnärztlichen Dienstes für die Fürsorge der unfallverletzten Bediensteten. Auch nach dem Inkrafttreten der Sozialversicherungsgesetze und der Beamtenunfallfürsorgegesetze ist diese Einrichtung der Reichsbahn geeignet und geschaffen gewesen, um Nachteile der gesetzlichen Regelung vor allem für die Reichsbahnbeamten zu verhindern. Denn nach dem Reichsunfall-

[1] Vgl. unten § 14.

[2] Eingeführt durch Verfügung der Hauptverwaltung — 53.567 Uä — vom 15. Juli 1936. Gleichzeitig schloß die Deutsche Reichsbahn mit der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands eine Vereinbarung über den vertrauensärztlichen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn, vgl. Anlage zu 53.567 Ua vom 15. Juli 1936. Die Vereinbarung enthält Bestimmungen über die mit den Reichsbahn-Vertrauensärzten abzuschließenden Verträge; diese Bestimmungen wurden in die Reichsbahnarzt-Ordnung aufgenommen.

[3] Vgl. §§ 15—26 der Reichsbahnarzt-Ordnung.

[4] Die Gründe für die Änderung der Aufgaben des Bahnarztes liegen darin, daß die Zusammenfassung von behandelnder und gutachtlicher Tätigkeit bei einem Arzt wegen der verschiedenartigen Voraussetzungen sich schwer aufeinander abstimmen lassen. Vgl. hierüber die Ausführung von Kratz, a. a. O., der auch darauf hinweist, daß Erwägungen, die Kosten herabzusetzen, keine Rolle gespielt haben.

fürsorgegesetz haben die Beamten die Krankheitskosten zunächst aus eigenen Mitteln aufwenden müssen; daher haben sie häufig sich nicht der ärztlichen Hilfe in solchem Umfange bedienen können, wie es für eine rasche und vollständige Heilung notwendig gewesen wäre[1]. Die Reichsbahnbeamten haben aber schon seit der ersten Gründung der Bahnen die Möglichkeit gehabt, sich der unentgeltlichen Behandlung des Bahnarztes zu unterziehen. Nachdem diese Tätigkeit des Bahnarztes weggefallen ist, hat die Reichsbahn durch andere Maßnahmen die Lücke zu schließen gewußt[2].

II. Unfallversicherung und Unfallfürsorge.

§ 7: Überblick über die ergangenen Gesetze.

1. Die Unfallversicherung ist heute im 3. Buch der RVO.[3] in den §§ 537—914 behandelt. Das erste Unfallversicherungsgesetz vom 6. März 1884 rechnete den Eisenbahnbetrieb nicht zu den versicherungspflichtigen Betrieben; dies geschah erst durch das Gesetz über die Ausdehnung der Unfall- und Krankenversicherung vom 28. Mai 1885. Das Gewerbeunfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900 hat die Bestimmungen des Ausdehnungsgesetzes aufgenommen und darüber hinaus den Anwendungsbereich der Unfallversicherung erweitert; diese Vorschriften finden wir heute in der RVO. §§ 537—914, wobei aber zu beachten ist, daß die RVO. mehrfach geändert wurde[4].

Zur Durchführung der sozialen Versicherungen bei den Reichsbahnstellen hat die Reichsbahn für den Dienstgebrauch eine Versicherungsvorschrift — Versivo — herausgegeben. Die Versivo ist gültig seit dem 1. Januar 1939[5]. In der Versicherungsvorschrift sind die Bestimmungen der RVO., sowie die Erlasse und Verfügungen des Reichsverkehrsministeriums (der früheren Hauptverwaltung) enthalten und verarbeitet. Alle Anweisungen, Verfügungen, Anordnungen und Richtlinien der Deutschen Reichsbahn oder ihrer Rechtsvorgänger sind dadurch ersetzt worden[6].

2. Die staatliche Fürsorge für im Dienst verunglückte Beamte wurde durch das Reichsunfallfürsorgegesetz vom 15. März 1886[7] geregelt.

[1] Vgl. unten § 14.

[2] Vgl. unten § 14.

[3] Die RVO. vom 19. Juli 1911 ist die Zusammenfassung der Gesetze über die Kranken-, Invaliden- und Altersversicherung sowie über die Unfallversicherung.

[4] Vgl. die einschl. Kommentare zur RVO.

[5] Erlaß des Reichsverkehrsministers und Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn — 53.567 Ui — vom 1. Dezember 1938.

[6] Amtsblatt der Reichsbahndirektion Berlin Nr. 8, S. 31 vom 23. Januar 1939.

[7] RGBl. S. 53.

Nach dem Unfallversicherungsgesetz von 1884 waren etatsmäßig angestellte Beamte von der Versicherungspflicht befreit geblieben; nach § 12 des Unfallfürsorgegesetzes hing die Befreiung von der Versicherungspflicht davon ab, ob den Beamten durch die Landesgesetzgebung oder statutarische Festsetzung bei Betriebsunfällen im Dienst eine den Vorschriften des Unfallfürsorgegesetzes gleichkommende Fürsorge gewährleistet war. Infolge dieser Gesetzgebung des Reiches sahen sich die deutschen Staaten gezwungen, dem Reichsunfallfürsorgegesetz entsprechende Landesgesetze zu erlassen.

So erließ Preußen im Jahre 1887 nach dem Vorbild des Reichsunfallfürsorgegesetzes das Gesetz betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen[1]. Allen im Dienst, beim Betrieb oder sonstigen Anlässen verunglückten Beamten wurde Fürsorge gewährt, soweit sie in einem Betrieb beschäftigt waren, der reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterlag[2]. Nach dem Ausdehnungsgesetz vom 28. Mai 1885 erstreckte sich die Versicherungspflicht auf den gesamten Bereich der Eisenbahnverwaltung[3]. Württemberg erließ das Gesetz betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen vom 23. Mai 1890[4] und das Gesetz betreffend die Fürsorge für nichtpensionsberechtigte Staatsbeamte im Falle der Dienstunfähigkeit vom 26. Dezember 1899[5]. Sachsen erließ das Gesetz, die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen betreffend vom 9. April 1888[6], und Baden erließ am 4. März 1888 das Landesgesetz betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen. Alle diese Landesgesetze schlossen sich inhaltlich eng an die reichsgesetzliche Regelung an. Fürsorge wurde nur den Beamten gewährt, die in einem Betrieb beschäftigt waren, der reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterlag. Die Gesetze gewährten somit auch den Beamten der Staatseisenbahnen bei Unfällen Versorgungsansprüche gegen den Staat.

In Bayern war die rechtliche Lage der Beamten hinsichtlich der Fürsorge bei Unfällen anders geregelt. Das bayrische Staatsrecht unterschied pragmatische und nicht pragmatisch statusmäßige Beamte und in einem diätarischen Dienstverhältnis stehende Beamte. Für die nicht pragmatisch statusmäßigen Beamten der Verkehrsanstalten war durch die Verordnung vom 30. November 1886[7] und durch die Verordnung vom

[1] Gesetzessammlung von 1887, S. 282.
[2] § 1 des Preußischen Unfallfürsorgegesetzes.
[3] Siehe oben S. 297.
[4] Regierungsblatt S. 93.
[5] Regierungsblatt S. 1231.
[6] Gesetz- und Verordnungsblatt S. 113.
[7] Gesetz- und Verordnungsblatt S. 691.

19. März 1891 eine den Reichsgesetzen gleichkommende Fürsorge geschaffen. Durch die Verordnung vom 26. Juni 1894[1] genossen alle nicht pragmatisch statusmäßigen Beamten diese Fürsorge. Solche Bestimmungen fehlten aber für die pragmatischen Beamten und die Beamten, die in einem diätarischen Dienstverhältnis standen. Die letzteren hatten bei Unfällen nur Ansprüche nach dem Reichs-Unfallversicherungsgesetz von 1884, soweit ihr Jahreseinkommen den Betrag von 3000 M nicht überstieg. Die pragmatischen Beamten hatten dagegen nur Entschädigungsansprüche auf Grund des Haftpflichtgesetzes oder des allgemeinen Rechts[2].

Durch das Gesetz vom 30. Juni 1900[3] wurde das Gewerbeunfallversicherungsrecht neu geordnet. Der Anwendungsbereich wurde erweitert, was auch eine entsprechende Umgestaltung des Reichsunfallfürsorgegesetzes zur Folge hatte. Diese erfolgte durch das Reichsgesetz vom 18. Juni 1901. Somit mußten auch die Landesgesetzgebungen zu einer Neuordnung ihrer Beamten-Unfallfürsorgegesetze schreiten, um eine Anwendung des Reichs-Unfallversicherungsgesetzes von 1900 auf die Landesbeamten zu vermeiden[4]. So wurde in Preußen das Unfallfürsorgegesetz vom 2. Juni 1902[5] erlassen, in Sachsen das Unfallfürsorgegesetz vom 1. Juli 1902, in Baden das Unfallfürsorgegesetz vom 27. Juli 1902, in Württemberg das Unfallfürsorgegesetz vom 23. Dezember 1902[6]. In Bayern wurden die Unfallfürsorgebestimmungen in das bayrische Beamtengesetz vom 16. August 1908, Artikel 89—101, aufgenommen.

Eine Änderung der rechtlichen Lage für die Eisenbahnbeamten brachte der Übergang der Staatsbahnen der Länder auf das Reich[7]. Zwischen dem Reich einerseits und Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg andererseits wurde ein Staatsvertrag abgeschlossen, der durch das Reichsgesetz vom 30. April 1920[8] genehmigt wurde. Nach diesem Vertrag gingen die Staatseisenbahnen in das Eigentum des Reiches über. Die Beamten der Länder-

[1] Gesetz- und Verordnungsblatt S. 321.

[2] Im übrigen standen den pragmatischen Beamten Pensionsbezüge zu nach den Vorschriften der IX. Beilage zur Verfassungsurkunde und des Artikels XXIV der Hauptlandespragmatik vom 1. Januar 1805, vgl. Reindl, Kommentar zum bayr. Beamtengesetz.

[3] RGBl. S. 335.

[4] Vgl. § 14 Reichs-Unfallfürsorgegesetz von 1901, der mit § 12 des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes von 1886 übereinstimmte; vgl. oben S. 298.

[5] Pr. Ges.-Sammlung S. 153.

[6] Regierungsblatt S. 589.

[7] Vgl. Art. 89, 171 Weimarer Verfassung.

[8] RGBl. S. 773.

eisenbahnen wurden Reichsbeamte im Sinne der Weimarer Verfassung und des Reichsbeamtengesetzes[1]. Das Reich übernahm alle Verpflichtungen der Länder gegenüber ihren Beamten nach den Landesgesetzen, die am 31. März 1920 in Kraft waren[2]. So wurden die Leistungen bei Dienstunfällen nach den Unfallfürsorgegesetzen der Länder gewährt, soweit deren Bestimmungen günstiger waren als die des Reichs-Unfallfürsorgegesetzes. Das traf zu für die sächsischen, bayrischen und württembergischen Eisenbahnbeamten. Die unfallfürsorgerechtlichen Bestimmungen in Sachsen, Bayern und Württemberg gingen über die reichsrechtliche Regelung insoweit hinaus, als allen Beamten und nicht nur den in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben Beschäftigten Fürsorge für Betriebsunfälle gewährt wurde[3]. Im übrigen galt für Betriebsunfälle der Eisenbahnbeamten das Reichs-Unfallfürsorgegesetz von 1901[4]. An diesem Rechtszustand änderte sich durch die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 nichts[5]. Die Verordnung schuf ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zum Betrieb der Reichsbahn[6]. In die Rechtsverhältnisse des Personals wurde durch die Verordnung aber nicht eingegriffen.

Von einschneidender Bedeutung war der Erlaß des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924, das auf Grund des Londoner Abkommens vom 16. August 1924 geschaffen wurde. Nach diesem Gesetz ging das Betriebsrecht der Eisenbahnen auf die neugegründete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft über. Damit waren zugleich alle Rechte und Pflichten, die mit den Reichseisenbahnen und mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verbunden waren, auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen[7]. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernahm

[1] Vgl. § 25 Staatsvertrag. Nach § 26 a. a. O. war den Beamten ein Recht zum Rücktritt in den Landesdienst vorbehalten; das Recht war auf drei Monate befristet. Vgl. Haustein-Stumpf, S. 46.

[2] Vgl. § 30 I Staatsvertrag.

[3] § 1 des sächsischen Unfallfürsorgegesetzes von 1902, Art. 101 des bayrischen Beamtengesetzes von 1908, Art. 17 des württembergischen Unfallfürsorgegesetzes.

[4] Das Reichs-Unfallfürsorgegesetz wurde durch das Gesetz vom 12. Dezember 1923 (RGBl. I S. 1183) und durch Gesetz vom 27. Februar 1924 (RGBl. 1924 S. 158) geändert.

[5] RGBl. 1924 I S. 57. Die Verordnung wurde auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 (RGBl. I S. 1179) erlassen.

[6] Vgl. Lutz Richter, Verwaltungsrecht der öffentlichen Anstalt in Veröffentlichung der Vereinigung der Dtsch. Staatsrechtslehrer 1929 S. 94/95 und die dort angegebene Literatur.

[7] § 5 des Gesetzes.

auch die im Dienst des Unternehmens Deutsche Reichsbahn stehenden Reichsbeamten. Da Dienstherr der Beschäftigten nicht mehr das Reich war, sondern die völlig selbständige Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, handelte es sich nicht mehr um Reichsbeamte. Die übernommenen Beamten wurden sogenannte Reichsbahn-Beamte. Damit war ein neuer Beamtentyp geschaffen. Die Rechtsverhältnisse dieser Beamten wurden in Anlehnung an die Vorschriften, die für Reichsbeamte galten, geregelt. So wurde hinsichtlich des Reich-Unfallfürsorgegesetzes die Bestimmung getroffen, daß es sinngemäß auf die Reichsbahnbeamten, die in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigt waren, angewandt wurde[1]. Auch die weitergehenden Ansprüche der vormals sächsischen, bayrischen und württembergischen Eisenbahnbeamten wurden von dem Gesetz noch gewährt. Die Reichsbahn-Gesellschaft hatte die Rechte und Pflichten aus dem Staatsvertrag grundsätzlich übernommen. Nur eine Reihe von Bestimmungen des Staatsvertrages, die ausdrücklich aufgezählt waren, sollten nicht für die Gesellschaft verbindlich sein[2]. Dazu gehörte aber nicht die Vorschrift des § 30 des Staatsvertrages, auf der die erweiterten Ansprüche der vormals sächsischen, bayrischen und württembergischen Eisenbahnbeamten beruhten.

Durch das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn[3] vom 10. Februar 1937 wurden die Reichsbahnbeamten wieder unmittelbare Reichsbeamte[4]. Die rechtlichen Verhältnisse der Eisenbahnbeamten blieben aber bis zum Inkrafttreten des Deutschen Beamtengesetzes die gleichen wie unter der Herrschaft des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 in der Fassung vom 13. März 1930[5]. Nach ausdrücklicher Bestimmung blieben die bisherigen Vorschriften und Verwaltungsanordnungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bestehen[6]. Die Dienstunfälle der Beamten wurden daher weiterhin nach dem Reichs-Unfallfürsorgegesetz von 1901 behandelt, das gemäß § 9 des Gesetzes über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Personalgesetz[7]) vom 30. August 1924 angewandt wurde.

[1] Vgl. §§ 19, 20 des Reichsbahngesetzes, § 9 des Reichsbahn-Personalgesetzes, § 24 der Personalordnung.
[2] § 43 des Reichsbahngesetzes.
[3] RGBl. II S. 47.
[4] Art. 2 Abs. 5.
[5] RGBl. II S. 369.
[6] Art. 2 Abs. 5 Satz 3.
[7] RGBl. II S. 287.

Die Rechtsgrundlage für die Beamtenunfallfürsorge der Reichsbahnbeamten ist demnach in erster Linie das Reichs-Unfallfürsorgegesetz gewesen. Durch das Inkrafttreten des Deutschen Beamtengesetzes ist eine Änderung hierin eingetreten. Nach § 184 Abs. II Ziff. 3 DBG. ist das Unfallfürsorgegesetz für Beamte außer Kraft getreten. An dessen Stelle ist mit Wirkung vom 1. Juli 1937 das Deutsche Beamtengesetz getreten, das die Fürsorge für die Beamten in den §§ 107—125 geregelt hat. Als weitere Rechtsgrundlage kommt die Verordnung zur Durchführung des Deutschen Beamtengesetzes vom 29. Juli 1937[1] und die Ausführungsbestimmungen des Reichsfinanzministers zu Abschnitt VIII des Deutschen Beamtengesetzes vom 30. Juni 1937[2] in Frage. Diese Rechtsverordnungen sind auf Grund der Delegation des § 123 DBG. ergangen. Für den Bereich der Reichsbahn sind fernerhin maßgebend die Zusatzbestimmungen des Reichsverkehrsministers[3], die, soweit sie die Unfallfürsorge betreffen, auf der Durchführungsverordnung zu den §§ 107—125 beruhen. Danach sind die obersten Dienstbehörden berechtigt, im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen für ihren Geschäftsbereich im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen ergänzende Vorschriften zu erlassen, soweit die Eigenart des Dienstes oder die Wahrung der Manneszucht dies erfordern[4].

Das Deutsche Beamtengesetz hat die Fürsorge für die Beamten selbständig geregelt; der bisherige Zusammenhang zwischen der Unfallfürsorge und der Reichsversicherungsordnung ist weggefallen. Nach § 107 Abs. I DBG. genießen alle Beamten den Fürsorgeschutz. Es wird nicht mehr zwischen dem technischen und verwaltenden Teil des Betriebes unterschieden. Wie die Zusatzbestimmungen zu § 107 hervorheben, gilt das DBG. auch für Unfälle bei Diensten außerhalb des Reichsbahnbetriebes[5], wenn der Beamte die Tätigkeit im ausdrücklichen Auf-

[1] RGBl. I S. 669.

[2] Reichshaushalts- und Besoldungsblatt S. 211.

[3] Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 10. August 1937 — 52.504 Par — Personalvorschriften, Teil I Beamtenrecht.

[4] Es sei bemerkt, daß Zusatzbestimmungen des Reichsverkehrsministers zu den meisten Vorschriften des DBG. ergangen sind. Soweit diese sich nicht auf die §§ 107—125 beziehen, handelt es sich um Verwaltungsverordnungen. Dagegen sind die Zusatzbestimmungen zu den §§ 107—125 DBG. auf Grund der Delegation der Durchführungsverordnung erlassen und daher Rechtsverordnungen. Die Zusatzbestimmungen zum DBG. sind in den Personalvorschriften der Reichsbahn enthalten, aber nicht veröffentlicht.

[5] Vgl. über den Begriff des Eisenbahnbetriebes, der für die frühere Regelung maßgebend war, unten § 9.

trag seiner Dienstbehörde verrichtet. Den Fürsorgeschutz genießen daher auch die zu den anerkannten Wohlfahrts- und Selbsthilfeeinrichtungen beurlaubten Beamten[1].

§ 8. Der Vertrag der Deutschen Reichsbahn mit der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands vom 18./24. Dezember 1936.

Außer den obengenannten Gesetzen und Verordnungen ist für den heutigen Rechtszustand der von der Deutschen Reichsbahn mit der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands am 18./24. Dezember 1936 abgeschlossene Vertrag[2] bedeutsam, der sowohl in die Unfallversicherung als auch in die Unfallfürsorge eingreift. Der Vertrag behandelt die Mitwirkung der deutschen Ärzte bei der Heilbehandlung unfallverletzter Reichsbahnbediensteter und übernimmt im wesentlichen die Bestimmungen des Abkommens zwischen dem Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften und den Ärztevertretungen[3]. Der Geltungsbereich des abgeschlossenen Vertrages umfaßt alle Bediensteten der Reichsbahn, also auch die nicht der Unfallversicherung unterliegenden Beamten.

Der mit der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands abgeschlossene Vertrag hat durch seinen Hinweis auf das sogenannte Reichsärzteabkommen das Durchgangsarzt-, Beratungsfacharzt-, Verletzungsarten- und Augen- und Ohrenarztverfahren, das sogenannte berufsgenossenschaftliche Heilverfahren aufgenommen. Das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren beruht auf Bestimmungen des Reichsversicherungsamtes vom 19. Juni 1936[4]. § 1 dieser Bestimmungen schreibt vor: „Den Trägern der Unfallversicherung soll es ermöglicht werden, die berufsgenossenschaftliche Krankenbehandlung so schleunig einzuleiten, daß schon der erste, meist für den weiteren Verlauf entscheidende ärztliche Eingriff (Einrichtung, Amputation, Resektion usw.) durch den Facharzt (nötigenfalls in der Heilanstalt) erfolgt und nur im Notfall dem Nichtfacharzt, der die erste Hilfe leistet, überlassen bleibt. Es sollen alle Fälle, in denen die Berufsgenossenschaft ein im Sinne rasche-

[1] Dies war durch Verfügung vom 24. Dezember 1935 — 52.501 Usgb — zur Zeit der Geltung des Unfallfürsorgegesetzes angeordnet worden. Für den heutigen Rechtszustand folgt dies unmittelbar aus dem Gesetz. Trotzdem haben die Zusatzbestimmungen zu § 107 die sinngemäße Weitergeltung vorgesehen.

[2] Anhang zum Erlaß der Hauptverwaltung vom 12. Januar 1937 — 55.567 Uu —; siehe Deutsches Ärzteblatt vom 9. Januar 1937, S. 91/92.

[3] Sogenanntes Reichsärzteabkommen, veröffentlicht in Deutsches Ärzteblatt vom 16. April 1932.

[4] I 1 1500/36—623 „Amtliche Nachrichten für Reichsversicherung", Heft 6 1936 IV, 195.

rer und vollständigerer Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit wirksameres Heilverfahren zu gewähren imstande ist, ermittelt und möglichst von Anfang an dem berufsgenossenschaftlichen Heilverfahren zugeführt werden." Nach § 4 der Bestimmungen des RVA. sind vier Verfahren als Heilverfahren vorgesehen:

1. Das Durchgangsarztverfahren,
2. das Beratungsfacharztverfahren,
3. das Augen- und Ohrenarztverfahren,
4. das Verletzungsartenverfahren.

Die Reichsbahn wendet nur das Durchgangsarztverfahren und das Verletzungsartenverfahren an. Der Durchgangsarzt hat die Aufgabe, durch möglichst frühzeitige Untersuchung des Unfallverletzten festzustellen, ob eine fachärztliche Krankenbehandlung notwendig sei. Beim Verletzungsartenverfahren soll der Verletzte nach Möglichkeit sofort zur Heilanstaltspflege überführt werden[1]. Dieser für Arbeiter und Angestellte maßgebende Gesichtspunkt trifft auch für die Beamten zu. Die Reichsbahn hatte zunächst nur probeweise das Durchgangsarztverfahren bei drei Direktionen, Berlin, München und Altona, eingeführt[2]. Nach Artikel 6 des Vertrages vom 18./24. Dezember 1936 hat die Deutsche Reichsbahn das Recht, Zeitpunkt und Umfang der Einführung der besonderen Verfahren zu bestimmen. Durch Verwaltungsverordnung ist das Abkommen für die ärztliche Behandlung der unfallverletzten Beamten für sämtliche Reichsbahnstellen mit Wirkung vom 1. Januar 1937 in Kraft gesetzt worden[3] und wird auf Grund einer vorläufigen Geschäftsanweisung seit dem 1. Juni 1938 für alle Unfallverletzten angewendet[4].

[1] Vgl. unten § 12.

[2] Vgl. Erlaß der Hauptverwaltung — 53.567 Uu — vom 12. Januar 1937.

[3] Vgl. Amtsblattverfügung der RBD. Berlin 233/37, über ärztliche Behandlung der unfallverletzten Beamten, außerdem Erlaß der Hauptverwaltung — 53.567 Uu — vom 12. Januar 1937 und 12. März 1937.

[4] Vgl. unten § 12.

(Schluß folgt.)

Die ersten hundert Jahre der italienischen Eisenbahnen 1839—1939.

Von
Geh. Regierungsrat **Wernekke** in Berlin.

(Mit einer Karte.)

Am 3. Oktober 1839 wurde auf der ersten öffentlichen Eisenbahn in Italien, auf der Strecke Neapel—Portici, der ersten Teilstrecke der Eisenbahn Neapel—Torre Annunziata—Castellammare di Stabia, der Verkehr feierlich eröffnet. Die Italienischen Staatseisenbahnen haben die Festlichkeiten, die sie aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der ersten Eisenbahn des Landes veranstaltet haben, bis in den Mai 1940 verschoben, um sie mit der Eröffnung einer Ausstellung in Neapel zu verbinden. Sie haben auch eine Festschrift aus diesem Anlaß herausgegeben, und auch sonst ist dieses Ereignis vom Erscheinen einer Anzahl von Veröffentlichungen begleitet gewesen, die sich mit dem ersten Jahrhundert der italienischen Eisenbahnen befassen.

Italien war vor 100 Jahren noch nicht der einheitliche Staat, der es heute ist. Für den Antrag, den im Jahre 1836 ein Franzose, Bayard de Vingtrie, stellte, den Bau einer Eisenbahn von Neapel nach Nocera mit Abzweigung nach Castellammare zu genehmigen, war die Regierung des Königreichs beider Sizilien in Neapel zuständig, wo damals der 24jährige Ferdinand II. von Bourbon herrschte. Es gab zwar zu jener Zeit in England schon eine Anzahl Eisenbahnen, aber auf dem europäischen Festland hatten Deutschland, Frankreich und Belgien erst je eine Eisenbahn, nämlich Nürnberg—Fürth, eröffnet 1835, St.-Etienne—Lyon, eröffnet 1832, und Brüssel—Mecheln, eröffnet 1835. Italien hat sich also schon sehr beizeiten des Eisenbahnbaues angenommen, obgleich ihm bei seiner damaligen Zersplitterung bei weitem nicht die Bedeutung im Kreise der europäischen Völker zukam, die es heute besitzt. Im ganzen waren im Jahre 1835 in Europa etwa 650 km Eisenbahnen mit mechanischer Zugkraft im Betrieb.

Um dieselbe Zeit richtete in Venedig Sebastian Wagner und Francesco Vari an die dortige Handelskammer den Antrag, es möge eine Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Venedig nach Mailand ge-

gründet werden. Venedig war damals österreichisch, und Kaiser Ferdinand I. genehmigte diese Gründung im Jahre 1836; es dauerte aber bis 1841, ehe der Bau in Angriff genommen wurde, und die erste Teilstrecke Padua—Mestre wurde erst 1842, die ganze Strecke erst 1857 in Betrieb genommen.

Der jugendliche König Ferdinand II. sah den Eisenbahnbau nicht nur vom Standpunkt der Wirtschaft und des friedlichen Verkehrs an, sondern glaubte, in ihm eine schnelle und sichere Verbindung zwischen dem Arsenal in Castellammare und den Garnisonen an der Küste von dort bis Neapel zu erkennen; er beauftragte den Minister des Inneren Santangelo, die zur Durchführung des Plans nötigen Maßnahmen zu treffen. Die vorbereitenden Arbeiten wurden in der kurzen Zeit von vier Monaten erledigt. Am 19. Juni 1836 genehmigte der König das Abkommen, das mit Bayard über den Bau der Eisenbahn abgeschlossen worden war. Die Genehmigungsurkunde sah vor, daß die Eisenbahn zwar ohne staatliche Unterstützung gebaut, daß sie aber Eigentum des Staates werden solle; sie sollte nur auf 80 Jahre dem Unternehmer zum Betrieb überlassen bleiben. Die Anlage zwar zweigleisig in Aussicht genommen; nur wo die Herstellung des Bahnkörpers in der dazu nötigen Breite besondere Schwierigkeiten verursachen würde, durfte der Bau auf ein Gleis beschränkt werden. Der Bau bis Nocera und Castellammare sollte innerhalb von vier Jahren durchgeführt werden. Auf die Verlängerung über Nocera hinaus nach Salerno und Avellino sollte Bayard ein Vorrecht haben, wobei die Bedingung war, daß der Bau innerhalb von fünf Jahren in Angriff genommen würde. Der Eisenbahnbau wurde als dem Gemeinwohl dienend erklärt, wodurch dem Unternehmer das Recht zur Enteignung von Grund und Boden in den vereinfachten Formen, wie sie für öffentliche Bauten galten, erteilt wurde. Der Bau sollte erst beginnen, wenn die Enteignungen durchgeführt wären. Für Baustoffe und Betriebsmittel wurde zollfreie Einfuhr gewährt. Für den Betrieb wurde mechanische Zugkraft vorgeschrieben; vorübergehend sollten Zugtiere zum Ziehen der Züge zugelassen sein. Höchsttarife wurden festgesetzt, die der Unternehmer mit Genehmigung der Regierung unter-, aber nicht überschreiten durfte. Dieser hatte eine Haftsumme von 50 000 Dukaten zu hinterlegen, für jene Zeit gewiß ein bedeutender Betrag. Bei Ablauf der Genehmigung zum Betrieb der Eisenbahn sollten die Betriebsmittel in das Eigentum des Staates übergehen; die dafür zu zahlende Entschädigung sollte durch ein Schiedsgericht festgesetzt werden. Auch für Streitigkeiten war ein Schiedsgericht vorgesehen. Die Genehmigungsurkunde ist lange Zeit das Vorbild für die Zulassung weiterer Eisenbahnen in Italien geblieben, nament-

Entnommen aus „Enciclopedia Italiana di scienze, lettere ed arti"

lich was den Bau von Eisenbahnen ohne staatliche Unterstützung, aber mit der Eigenschaft als Staatseigentum bei Betrieb durch einen Unternehmer anbelangt.

Auf Grund der Genehmigung gründete Bayard in Paris eine Gesellschaft, deren Geschäftsführer er selbst wurde, während seine zwei Brüder und ein vierter Teilhaber, de Vergès, die Mitglieder bildeten. Der Vertrag mit der Regierung wurde im Laufe der Zeit in einigen Einzelheiten abgeändert, man muß aber nach der kurzen hier gegebenen Inhaltsangabe sagen, daß er offensichtlich die darin zu behandelnden Fragen richtig erkannt hatte.

Im Frühjahr 1837 wurden dem Minister des Inneren die Pläne für den Bau der Strecke Neapel—Torre del Greco vorgelegt, und im August begann der Bau der Strecke Neapel—Portici. Innerhalb von 13 Monaten, also bis September 1839, war das erste Gleis Neapel—Portici vorgetragen. Nach sorgfältiger Abnahme der Anlagen durch technische Beamte der Straßen- und Wasserbauverwaltung, und nachdem der Minister des Inneren sich selbst vom guten Zustande der Strecke überzeugt hatte, wurde am 30. September 1839 die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes erteilt, die am 3. Oktober unter Beteiligung der königlichen Familie mit allem Pomp der damaligen Zeit stattfand. Am Nachmittag desselben Tages wurde die Eisenbahn für den öffentlichen Personenverkehr freigegeben. Die 7,4 km lange Strecke wurde bei den ersten Fahrten in 9½ und 10 Minuten, also mit der für die damalige Zeit beachtlichen Geschwindigkeit von rd. 46 km in der Stunde, zurückgelegt. Sowohl Grundriß wie Neigungen waren für hohe Geschwindigkeiten gestaltet; der kleinste Halbmesser war 1602 m, die steilste Neigung 1 : 400 auf einer 310 m langen Strecke.

Die Spurweite des Gleises wird nach einem damals verbreiteten Gebrauch zu 1,5 m von Mitte zu Mitte Schienenkopf angegeben, was bei 6 cm breiten Schienenköpfen einen Abstand der Fahrkanten von 1,44 m ergibt. Die Gleise hatten einen Abstand von 3,3 m von Achse zu Achse. In einer zeitgenössischen Quelle wird als Grundlage für dieses Maß die Entfernung der Innenschienen mit 1,8 m angegeben, ein Gebrauch, der sich in England insofern erhalten hat, als man dort den Raum zwischen den Gleisen einer zweigleisigen Strecke als den „six foot way" bezeichnet.

Die 5 m langen Schienen der ersten italienischen Eisenbahn waren aus Schmiedeeisen; sie hatten, wie schon erwähnt, einen 6 cm breiten Fahrkopf, dem an der unteren Seite ein 3 cm breiter Fuß entsprach. Die Höhe der Schienen war 11 cm, ihr Gewicht 25 kg/m. Sie ruhten in

gußeisernen Stühlen, von denen zwei den Stoß stützten. Der Abstand der Stühle war 1 m. Die Stühle unter den Stößen wogen 11 kg, die Zwischenstühle 8 kg. Eichenholzkeile legten die Schienen im Stuhl fest. Die Schienenstühle waren mit zwei 17 cm langen Rundnägeln auf den Schwellen befestigt. Diese bestanden aus Eichenholz, waren 2,5 m lang und hatten einen Querschnitt von 0,16 zu 0,22 m. Bei festem Untergrund waren statt der Schwellen Steinblöcke von 0,60 zu 0,60 m Grundfläche und 0,30 m Höhe verlegt. In diese wurden zur Aufnahme der Nägel 3,6 cm weite Löcher gebohrt, in die Holzdübel eingesetzt wurden. Die Schienen waren nach innen unter 1 : 17 geneigt. Die Stöße waren verblattet. Im Verhältnis zu anderen Oberbauarten jener Zeit kann der erste italienische Oberbau als schwer bezeichnet werden.

Bei der Eröffnung des Betriebes bestand der Wagenpark der Eisenbahn Neapel-Portici aus elf Personenwagen. Die Güterwagen, für die offene und gedeckte Bauart vorgesehen war, waren noch im Bau. Alle Wagen wurden in Neapel gebaut. Unter den Personenwagen unterschied man „Berlinen", so genannt nach der damals üblichen Bezeichnung für pferdebespannte Reisewagen, und „Chars à bancs". Die letztgenannten Wagen hatten ein Dach, waren aber seitlich offen, und es gab auch ganz offene Wagen. Der Fahrpreis war nach der Bauart der Wagen abgestuft. Er betrug 20 Grana in der Berline bis herunter zu 5 Grana im offenen Wagen. (Der Wert der Grana wird verschieden zwischen 1 und 3 Pfennigen angegeben.)

Bei der Eröffnung des Betriebes waren zwei Lokomotiven vorhanden, die aus England bezogen worden waren. Die Eröffnungsfahrt machte die Lokomotive „Bayard", die nach einem englischen Patent von Stephenson Vater und Sohn gebaut war. Sie hatte eine Triebachse mit Rädern von 1,68 m Durchmesser ohne Spurkränze und unter dem Schornstein und dem Führerstand je eine Laufachse mit Rädern von 1,25 m Durchmesser. Sie wog 13 t, ihr Tender, der 3,3 m³ Wasser faßte, 7 t. Der aus 1 cm dickem Blech bestehende Kessel war 2,5m lang und hatte einen Außendurchmesser von 1,05 m. Er war mit einer 2,5 cm dicken Holzverkleidung umgeben. 76 Heizrohre von 5 cm Durchmesser durchzogen den Kessel. Die gesamte Heizfläche war 37,32 m². Der Kesseldruck betrug 4 Atmosphären. Rd. 2,5 m³ Wasser konnten in der Stunde verdampft werden. Die Zylinder hatten 0,32 m Durchmesser, der Kolbenhub betrug 0,45 m.

Auf der Eisenbahn Neapel—Portici entwickelte sich bald ein lebhafter Personenverkehr. Bis zum 31. Dezember 1839, also in 90 Tagen, hatten 131 116 Personen, also täglich im Durchschnitt 1475, die Eisenbahn benutzt.

Der Rest der Strecke bis Castellammare, 43,3 km lang, wurde am 19. Mai 1844 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Schon vorher, am 20. Dezember 1843, war aber auf der Strecke Caserta—Cancello—Neapel, an die in den nächsten Jahren Capua und Nola angeschlossen wurden, der Betrieb eröffnet worden. Bemerkenswert an diesen Eisenbahnen, die zusammen 56,3 km lang sind, ist, daß der Bau unter Leitung eines Generalstabs-Hauptmanns von Soldaten ausgeführt wurde; das Heer übernahm auch den Betrieb. In den nächsten Jahren wurden die bestehenden Eisenbahnen im Königreich beider Sizilien verlängert, und es wurde auch eine Eisenbahn von Capua nach der Grenze des Kirchenstaats, also in der Richtung auf Rom, geplant. Dem König Franz Ferdinand II. wird nachgerühmt, daß er schon damals anfing, „italienisch" zu denken; er bestand darauf, daß für die Eisenbahn Neapel—Taranto, die, 1855 geplant, erst von einer Gesellschaft gebaut werden sollte, aber als diese versagte, von Staats wegen ausgeführt wurde, die Lokomotiven und Wagen in Italien gebaut würden und das Bauholz aus einheimischen Forsten bezogen würde. Auch bei dieser Eisenbahn stellte das Heer die Arbeitskräfte. Der Bau blieb jedoch in den Anfängen stecken, und als er wiederum einer Gesellschaft übertragen wurde, wurde er ebenso wie das bourbonische Königreich durch den Siegesmarsch Garibaldis umgestoßen. Im Jahre 1859, bei Ausbruch des Krieges, der zur Begründung des Königreichs Italien, allerdings noch nicht in seinem heutigen Umfang, führte, hatte das Königreich beider Sizilien bei einer Fläche von 110 000 km² und 9 Mio Einwohnern erst 128 km Eisenbahnen.

Die politische Lage Italiens war um die Zeit vor 100 Jahren wenig geeignet, den Bau von Eisenbahnen tatkräftig in Angriff zu nehmen. Das heute geeinte Land war damals in eine Anzahl kleine Staaten zersplittert, noch weniger konnte also die Entwicklung eines Eisenbahnnetzes nach einheitlichen Grundsätzen in Frage kommen. Die Lombardei und Venetien waren bis 1866 sogar österreichisch, gehörten also nur geographisch zur italienischen Halbinsel, nicht aber politisch zu ihren Staaten. Es ist daher begreiflich, daß von österreichischer Seite für diesen Teil seiner Staaten eine Eisenbahnpolitik getrieben wurde, die beide Provinzen mit den Teilen der österreichischen Monarchie jenseits der Alpen in Verbindung bringen wollte, ein Gedanke, der aber in den Provinzen selbst auf Widerstand stieß. 1838 begann hier der Bau der 13 km langen Eisenbahn Mailand—Monza, die am 17. August 1840 als zweite Eisenbahn im heutigen Italien eröffnet wurde, damit aber die erste in der Lombardei war. Im Jahre vorher hatte der Kaiser von Österreich die Gründung einer Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Venedig nach Mailand genehmigt. Nach Streitigkeiten über die

Linienführung, veranlaßt durch die zwischen ihren Enden liegenden Städte, begannen die Bauarbeiten, für die eine Bauzeit von zehn Jahren in Aussicht genommen wurde, Anfang 1841 von Padua aus, und bereits am 13. Dezember desselben Jahres konnte die erste, 29 km lange Teilstrecke bis Mestre in Betrieb genommen werden. In der Lombardei wurde der Bau erst im Mai 1843 in Angriff genommen, und hier begann der Betrieb am 17. Februar 1847 auf der Teilstrecke Mailand—Treviglio. Es dauerte noch bis 1857, ehe die 267 km lange Verbindung Mailand—Venedig hergestellt war. Ein bemerkenswertes Bauwerk im Zuge dieser Eisenbahn ist die 3603 m lange Brücke über die Lagune, bestehend aus 222 Öffnungen von 10 m Weite. Der Bau hatte 6 Mio Gulden gekostet, und die Brücke galt für das bedeutendste Bauwerk jener Zeit. Um 1855 gab es in der Lombardei und Venetien erst Eisenbahnen von rd. 400 km Länge, der Unterschied gegen das noch zu besprechende benachbarte Piemont mit seinen bereits 700 km langen Eisenbahnen beruhte in den politischen Verhältnissen. Weitere Eisenbahnen wurden hier von einer Gesellschaft unter Führung durch das Haus Rothschild gebaut, und als 1866 Venetien an Italien kam, hatte es außer den schon genannten vier Eisenbahnen von zusammen 138 km Länge, von denen eine, 42 km lang, Verona mit der Grenze gegen Tirol verbinden sollte, und die andere, 20 km lang, von Udine aus nach der Grenze gegen Kärnten zeigte.

Im Großherzogtum Toscana erlangten im Jahre 1838 zwei Bankhäuser mit dem Sitz in Florenz und Livorno die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten, die namentlich dem Verkehr des Hafens Livorno dienen sollte. Die beiden Banken gründeten eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 30 Mio Lire. Die erste Teilstrecke, Livorno—Pisa, 20 km lang, wurde am 14. März 1844 eröffnet, es dauerte jedoch bis zum 10. Juni 1848, ehe der durchgehende Verkehr auf der ganzen, 88 km langen Strecke möglich wurde. Auf sie folgte die 24 km lange Eisenbahn Pisa—Lucca, ebenfalls von einer Aktiengesellschaft erbaut, die jedoch bald nach der Eröffnung des Betriebes ihre Zahlungen einstellen mußte, worauf der Staat die Eisenbahn übernahm. Siena wollte hinter Lucca nicht zurückstehen, und diese Stadt wurde daher durch eine 64 km lange Eisenbahn mit Empoli an der Stammstrecke verbunden. Der Betrieb auf ihr wurde 1849 eröffnet. Die Regierung gewährleistete für sie einen Ertrag des Aktienkapitals mit 3 %. 1853 konnte das Netz des Großherzogtums als vorläufig ausgebaut angesehen werden; es bestand, 259 km lang, aus der Leopold-Eisenbahn Florenz—Livorno, aus der Lucca-Eisenbahn, der mittlerweile bis Pescia verlängerten Eisenbahn Pisa—Lucca, der 35 km langen Eisenbahn Florenz—Pistoia, Maria-Antonia-Eisenbahn genannt, und der mitteltoska-

nischen Eisenbahn Empoli—Siena. Diese Eisenbahnen wurden von vier Gesellschaften je für sich betrieben, bis im Jahre 1866 ein Zusammenschluß zwischen ihnen zustande kam, in dem die stark verschuldeten Gesellschaften ein Mittel zu ihrer Gesundung und Erhaltung erblicken zu können glaubten.

Im Kirchenstaat herrschte zu der Zeit, als die ersten Eisenbahnen in Italien entstanden, der Papst nicht nur als Oberhaupt der katholischen Christenheit, sondern als souveräner Fürst über ein Land von 41 187 km² Größe, also von der Größe der heutigen Schweiz. Im Gegensatz zu anderen kirchlichen Stellen, die die Eisenbahn als Werk des Teufels verwarfen, erkannte Pius IX. ihre Bedeutung richtig, und in einem Aufruf, der zum Bau einer Eisenbahn von Rom nach Civitavecchia und von Rom nach Foligno, Ancona, Bologna und Ferrara aufforderte, stand sein Name als erster in der Reihe der Aktionäre. Als erste Eisenbahn im Kirchenstaat wurde jedoch keine von diesen erbaut, sondern es wurden zunächst Pläne zum Bau einer Eisenbahn von Rom nach Ceprano in der Richtung auf die Grenze des Königreichs Neapel aufgestellt, wie überhaupt der Papst die Politik verfolgte, durch die Eisenbahnen sein Land mit den Nachbarstaaten in Verbindung zu bringen. Er wollte damit unter anderem den Pilgern ihre Romfahrten erleichtern. Am 14. Juli 1856 wurde die Teilstrecke Rom—Frascati mit großer Feierlichkeit eröffnet. Bei einem Konzert, das aus diesem Anlaß stattfand, wurde ein Eisenbahnmarsch aufgeführt, der die beim Eisenbahnbetrieb auftretenden Geräusche nachahmte. Der Bahnhof in Rom lag 3 km außerhalb der Porta Maggiore, und die Reisenden fuhren mit Omnibussen in die Stadt. Die Eisenbahngesellschaft ließ für den Papst einen Salonwagen bauen, der heute im Eisenbahnmuseum in Rom steht. In demselben Jahre wurde der Bau der etwa 80 km langen Eisenbahn Rom—Civitavecchia in Angriff genommen; er dauerte drei Jahre. Die Strecke enthielt als Wunderwerk eine Drehbrücke über den Tiber. Auf sie sollte, von derselben Gesellschaft zu erbauen, die 500 km lange Eisenbahn Rom—Ancona—Bologna folgen; die Regierung verpflichtete sich, einen Reinertrag von 10 Mio Lire bis zum Jahre 1910 zu gewährleisten, und das Gesellschaftskapital wurde zu 165 Mio Lire, ungefähr zur Hälfte in Aktien und zur Hälfte in Schuldverschreibungen, festgesetzt. Ein Ertrag von 21 % wurde in Aussicht gestellt, aber das Aktienkapital mußte bald auf die Hälfte herabgesetzt werden und erwies sich als ungenügend zur Durchführung des Baues. So kam es, daß die erste Teilstrecke Rom—Orte erst am 1. April 1865 eröffnet und die durchgehende Verbindung bis Foligno, 167 km von Rom entfernt, erst 1866 hergestellt wurde. Mittlerweile war im Jahre 1857 die Genehmigung zum Bau der Eisenbahn

Bologna—Ferrara in 43 km Länge erteilt worden, für die die päpstliche Regierung einen Reinertrag von 500 000 Lire jährlich gewährleistete. Sie wurde im Jahre 1862 fertiggestellt. In demselben Jahre kam es zur Betriebseröffnung auf der schon erwähnten Eisenbahn Rom—Ceprano. Auch für diese übernahm die päpstliche Regierung die Gewähr für den Ertrag, und zwar in Höhe von 1 620 000 Lire jährlich bis zum Jahre 1910. Wenn nach 20 Jahren der Reinertrag 1 890 000 Lire überschritte, sollte der Überschuß dazu verwendet werden, die Zuschüsse der Regierung zurückzuzahlen. Der Papst betrieb also eine Eisenbahnpolitik auf weite Sicht.

Die kleinen Staaten Parma und Modena mußten wegen ihrer geringen Größe, wenn sie überhaupt den Eisenbahnbau zulassen wollten, darauf bedacht sein, mit ihren Eisenbahnen den Anschluß an die Eisenbahnen der Nachbarländer zu erreichen. Von Parma wurde eine Eisenbahn nach Bologna geplant, die weiterhin in ihrer Verlängerung Ancona durch die Emilia mit Bologna verbinden und nach der anderen Richtung verlängert den Anschluß an Oberitalien vermitteln sollte. Die Regierung unterstützte diesen Plan. 1842 wurden Vorarbeiten für eine Eisenbahn zugelassen, die die Lombardei mit Modena, dabei Parma und Piacenza berührend, in Verbindung bringen sollte. Andere Pläne befaßten sich mit der Verbindung von Piacenza mit der Ferdinand-Eisenbahn Mailand—Venedig, sowie mit der Verbindung von Parma mit Lucca. Die beiden Staaten standen durch ihr Herrscherhaus Este stark unter österreichischem Einfluß, und da ihre Eisenbahnpläne ohne Mitwirkung von Österreich, des Kirchenstaats und des Großherzogtums Toscana zu stumpf endigenden Strecken geführt hätten, mußten vor der Ausführung langwierige Verhandlungen zwischen den fünf Staaten geführt werden, die erst im Jahre 1851 zum Abschluß führten. Die unter dem Namen Mittelitalienische Eisenbahngesellschaft gegründete Unternehmung wollte einerseits von Piacenza, andererseits von Mantua ausgehen, und beide Stränge sollten von Reggio ab gemeinschaftlich über Modena nach Bologna führen. Die Gesellschaft war jedoch ihrer Aufgabe nicht gewachsen, und die Ausführung dieser Pläne wurde im Jahre 1856 den lombardisch-venetischen Eisenbahnen übertragen, die für die begonnenen Arbeiten eine Entschädigung von 6,8 Mio Lire bezahlten. Die Gesellschaft nahm daraufhin die Bezeichnung K. und k. Lombardisch-Venetische und Mittelitalienische Eisenbahngesellschaft an. Die Eisenbahn Piacenza—Bologna wurde 1859 fertiggestellt, und zwar erst während des Krieges, was nicht ohne Einfluß auf dessen für das Königreich Sardinien günstigen Ausgang blieb.

Das Königreich Sardinien, zu dem außer der ihm den Namen gebenden, 24 000 km² großen Insel noch Savoyen jenseits der Alpen, Piemont, das Kernland des heutigen Staates, Genua und Nizza sowie einige kleinere Gebiete gehörten, war zwar nicht unter den ersten Staaten Italiens, die eine tätige Eisenbahnpolitik betrieben. Es verhielt sich im Gegenteil zunächst ablehnend gegen das neue Verkehrsmittel, seine Regierung unter der Leitung des großen Staatsmannes Cavour, den man wohl den Bismarck Italiens nennen kann, erkannte aber doch beizeiten die Bedeutung der Eisenbahnen richtig, nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in politischer Beziehung, als ein Mittel, die Staaten Italiens miteinander in Verbindung zu bringen und so den Zusammenschluß zu dem heutigen einheitlichen Staat herbeizuführen. Sein König Karl Albert rief unter Cavours Einfluß schon 1847 ein Eisenbahnministerium ins Leben, das allerdings aus Gründen der Innenpolitik seine Aufgaben alsbald an das gleichzeitig gegründete Ministerium der öffentlichen Arbeiten abtreten mußte. Schon zehn Jahre vorher war aber ein Ausschuß zur Prüfung der Entwürfe eingesetzt worden, die der Regierung zum Bau von Eisenbahnen vorgelegt worden waren. Eine Vereinigung von Kaufleuten in Genua betrieb nämlich schon damals den Plan, von Genua aus eine Eisenbahn landeinwärts zu bauen, die einerseits eine Verbindung mit Pavia und dadurch mit der Lombardei herstellen, andererseits Turin erreichen und auch nach dem Lago Maggiore ausgedehnt werden sollte. Genua fürchtete den Wettbewerb von Marseille, dessen Eisenbahnverbindung zur Folge haben würde, daß ganz Frankreich und die Schweiz, auch Deutschland zum Hinterland dieses französischen Hafens gemacht werden würde; es fühlte seine Stellung als führender unter den Mittelmeerhäfen bedroht, und diese Besorgnis gewann noch an Berechtigung, als andere Pläne zum Bau von Eisenbahnen auftauchten, die von der Küste ins Hinterland führen sollten. Im November 1840 wurde der eben erwähnten Vereinigung Genueser Kaufleute von der Regierung der Auftrag erteilt, genaue Pläne für den Bau der Eisenbahn innerhalb eines Jahres vorzulegen. Bei ihrer Ausarbeitung wirkte der geniale Brunel mit, der Erbauer der englischen Großen West-Eisenbahn. Einen Beitrag zu den Baukosten wollte die Regierung nicht leisten, aber großmütig erteilte sie der Eisenbahn das Recht, sich Via Albertina zu nennen und die Eisenbahngesellschaft als eine königliche zu bezeichnen. Ein Ausschuß zur Prüfung ihrer Pläne machte geltend, daß es nicht angehe, zunächst die Eisenbahn nach Pavia zu bauen, weil deren Vorteile der Lombardei und damit Österreich zugute kommen würden, und die Regierung machte daraufhin von ihrem ius viarum supremum Gebrauch, indem sie den Bau der Eisenbahn Genua—Alessandria—Turin mit einer

Abzweigung nach Novara und dem Lago Maggiore anordnete. Hand in Hand mit dieser Entscheidung ging eine Änderung der bis dahin in bezug auf den Bau der Eisenbahn befolgten Politik, indem durch einen Erlaß vom 13. Februar 1845 der Eisenbahngesellschaft die Kosten, die sie für die Vorarbeiten aufgewendet hatte, ersetzt wurden und der Bau vom Staate übernommen wurde, für den ein Betrag von 15 Mio Lire ausgeworfen wurde.

Im Jahre 1846 in Angriff genommen, wurde der Bau der 165 km langen Eisenbahn Genua—Turin 1855 beendet. Der Überschreitung des Apennin mit der ersten Giovi-Strecke — sie wurde später durch eine zweite ersetzt — standen große Geländeschwierigkeiten im Wege, deren Überwindung der damaligen Technik sicher nicht leicht gefallen ist. Auf lange Strecken verläuft die Eisenbahn über Brücken oder ist der Bahnkörper von Stützmauern eingefaßt. Der Giovi-Tunnel hat eine Länge von 3,3 km und hat allein 10,5 Mio Lire gekostet. Ihm gehen neben anderen kleinen Strecken von 66 m, 106 m, 36 m und 100 m Länge, wo die Eisenbahn unterirdisch geführt ist, zwei Tunnel von 686 m und 197 m Länge voraus, und auf ihn folgen noch vier weitere Tunnel, deren Länge unter 1 km bleibt. Neben einer Anzahl kleinerer Brücken sind zwei von 135 m und 150 m vorhanden.

Am 6. Dezember 1853 fuhr von Turin, der Hauptstadt des Königreichs Sardinien, ein Versuchszug ab, an dessen Fahrt neben anderen politischen Persönlichkeiten Cavour selbst teilnahm, und am 20. Februar 1854 wurde der allgemeine Betrieb eröffnet. Dem Zug, mit dem dies geschah und in dem auch der König und die Königin mitfuhren, ging als allererster ein Güterzug voraus, um damit die Bedeutung der Eisenbahn für die Ein- und Ausfuhr von Genua erkennbar zu machen.

Der Regierung von Piemont gebührt das Verdienst, schon beizeiten Schritte getan zu haben, um das in der Entwicklung begriffene Eisenbahnnetz von Italien an dasjenige des jenseits der Alpen gelegenen Teils von Europa anzuschließen. Schon 1845 ließ sie derartige Pläne bearbeiten, die aber nicht bis zur Ausführung gediehen, weil mittlerweile die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1848 und 1849 eintraten. Im Jahre 1851 wurden Verhandlungen über diese Frage mit Vertretern von Preußen und der Schweiz eingeleitet, die sich nach Erörterung aller Möglichkeiten, die Alpen zu durchqueren, dahin verdichteten, daß der Mont Cenis untertunnelt werden sollte. Daß die Regierung in Turin dieser Lösung den Vorzug gab, kann nicht Wunder nehmen, wenn man bedenkt, daß das heute französische Savoyen damals noch zum Königreich Sardinien gehörte. Eine Anzahl miteinander im Wettbewerb stehende Pläne wurde aufgestellt, darunter auch solche, die das Gebirge ohne Tunnel

überschreiten wollten, die aber die Schwierigkeiten übersahen, die das Winterwetter im Hochgebirge dem Eisenbahnbetrieb in den Weg stellen würde. Der Bau eines Tunnels in den Ausmaßen und Verhältnissen, wie sie beim Mont Cenis auftraten, wurde von manchen Seiten für unmöglich gehalten, aber Cavour, der von der Möglichkeit überzeugt war, setzte sich selbst für ihn ein und erreichte, daß am 29. Juni 1857 die Kammer der Abgeordneten mit 98 gegen 28 Stimmen 20 Mio Lire zum Bau des Tunnels bewilligte und das Abkommen genehmigte, das dieserhalb mit der französischen Regierung getroffen worden war. Auch der Vertrag mit der Gesellschaft Victor Emanuel, die den Bau ausführen sollte, wurde von den gesetzgebenden Körperschaften genehmigt. Am 31. August 1857 brachte der König den ersten Sprengschuß zur Entzündung. Der Bau des Tunnels ging nur langsam vor sich. Nachdem im Jahre 1859 Savoyen an Frankreich abgetreten worden war, mußten neue Abmachungen wegen des Baues zwischen beiden Ländern getroffen werden; sie enthielten einerseits die Bestimmung, daß Frankreich keinen Beitrag zu den Kosten für den Tunnelbau zu leisten habe, wenn er nicht bis zum 1. Januar 1877 vollendet wäre, andrerseits aber die Zusage Frankreichs, eine halbe Million für jedes Jahr zu zahlen, um das der Bau vor Ablauf von 25 Jahren zu Ende ginge, und diesen Zuschuß auf eine Million für jedes Jahr zu erhöhen, um das die Bauzeit von 15 Jahren unterschritten würde. Im Bauvertrag wurde als Zeitpunkt für die Beendigung des Baues das Ende des Jahres 1871 und der Preis zu 4617 Lire für 1 m Tunnel festgesetzt. Es gelang der Bauunternehmung, den Bau in neun Jahren zu vollenden, und die erste Lokomotive fuhr am 27. August 1871 durch den 12,2 km langen Tunnel. Die Bauarbeiten waren dadurch gefördert, ja, vielleicht sogar erst dadurch ermöglicht worden, daß an Stelle von Dampf Druckluft zum Betrieb der Gesteinsbohrer im Tunnel herangezogen worden war, die erste Anwendung dieser Kraftquelle zu einem Tunnelbau. Bei Würdigung dieses bewunderungswürdigen Werks darf man nicht außer Acht lassen, daß hinter ihm ein nur kleiner Staat stand; denn Sardinien hatte nur eine Fläche von 61 183 km², war also noch nicht so groß wie Bayern, hatte aber nur 4,4 Mio Einwohner gegen 7,7 Mio in Bayern.

Unterdessen hatte die Regierung von Sardinien nicht unterlassen, auch andere Eisenbahnen herstellen zu lassen, die hier nicht einzeln aufgezählt werden sollen. Sie übertrug den Bau und den Betrieb auf 99 Jahre, eine damals beliebte und schon vorher namentlich in England vielfach angewendete Frist für derartige Verträge, an Privatgesellschaften, behielt sich aber dabei ein Heimfallrecht vor, gab Zuschüsse zum Bau, verlangte jedoch dafür Beteiligung am Ertrag. Namentlich englische Unternehmer waren an den Eisenbahngesellschaften beteiligt,

wie ja überhaupt der Eisenbahnbau in geradezu allen Teilen der Welt zu jener Zeit stark unter englischem Einfluß stand.

Erwähnt sei aus dieser Zeit noch, daß im Jahre 1855 im Krimkrieg sardinische Truppen die erste Militäreisenbahn bauten, die während des ganzen Krieges nützliche Dienste geleistet hat.

Im Jahre 1859, dem Wendepunkt in der Geschichte Italiens und seiner Eisenbahnen, waren in Sardinien Eisenbahnen von 850 km Länge im Betrieb, wozu noch 80 km, von Sardinien erbaut, in Savoyen hinzukamen. 276 km waren Staatseigentum, 170 gehörten der erwähnten Gesellschaft Victor Emanuel, die zu ihrer Stammstrecke eine Anzahl weiterer Eisenbahnen zu beiden Seiten der Alpen hinzugefügt hatte, und in 404 km teilten sich zwölf weitere Gesellschaften.

Aus den vorstehenden Darlegungen ist ersichtlich, daß in Italien vor 1859 alles andere als eine einheitliche Eisenbahnpolitik betrieben wurde. Die Art, wie die einzelnen Eisenbahnen zustandekamen, war in den einzelnen Staaten verschieden, und nur in einzelnen Fällen dachte man bei ihrem Bau an Anschlüsse jenseits der Grenzen der einzelnen Staaten. Die Verhältnisse lagen ähnlich wie in dem damals in eine große Anzahl von Kleinstaaten zersplitterten Deutschland, es fehlte aber in Italien sogar ein Friedrich List, der, wie dieser es für Deutschland in weitschauender Voraussicht getan hat, ein das ganze Land umfassendes Eisenbahnnetz geplant hätte; wenigstens ist von einem solchen Plan nichts bekannt geworden. Eine Ausnahme machte nur das damals noch kleine Königreich Sardinien, in dem nach wirtschaftlichen und strategischen Gesichtspunkten ein Plan für ein zusammenhängendes Eisenbahnnetz geschaffen wurde, das auch über die Grenzen des Königreichs hinausgreifen sollte. Wie politisch, so nahm dieses Land auch in bezug auf das Eisenbahnwesen eine führende Stellung in Italien ein. Schon in einem Erlaß vom Jahre 1845, in dem der Bau der Eisenbahnen Turin—Genua und Alessandria—Novara als Staatsbahnen genehmigt wurde, wurden die Begriffe Haupt- und Nebenbahnen festgesetzt. Die Hauptbahnen sollten von Staats wegen gebaut werden, die Nebenbahnen sollten privaten Unternehmern überlassen bleiben, denen aber staatliche Unterstützung zuteil werden sollte. Diese sollte entweder in der Übernahme von Aktien oder in einer Gewährleistung von Kapital und Zinsen, endlich auch in der Übernahme des Betriebs gegen Überlassung von 50 % der Roheinnahmen bestehen. Eine grundlegende Regelung dieser Fragen brachte ein Gesetz von 1859, das unter Bestimmungen für die Ausführung von öffentlichen Arbeiten auch solche über die Eisenbahnen enthielt. Es lehnte sich stark an österreichische und französische Vorgänge an und war auf Grund der besonderen Vollmachten, die der Regierung

aus Anlaß des Krieges von 1859 erteilt worden waren, also ohne Beratung durch die gesetzgebenden Körperschaften, zustandegekommen. Mit dem Zusammenschluß der italienischen Staaten im Jahre 1859 zu dem geeinigten Königreich, dem allerdings noch Rom und Venetien fehlten, trat das Gesetz für das nunmehrige Königreich in Kraft.

Der Friedensvertrag von Zürich brachte den italienischen Eisenbahnen den Zuwachs der Strecken Magenta—Mailand—Peschiera mit 176 km und Mailand—Camerlata—Como mit 44 km. Mitte 1859 waren in Italien 1758 km, nach einer anderen Quelle 1816 km, nach einer dritten 1829 km lange Eisenbahnen im Betrieb. Auf 10 000 Einwohner entfielen 0,79 km, auf 100 km² 0,66 km. An erster Stelle stand Sardinien mit 1,92 km auf 10 000 Einwohner und 1,38 km auf 100 km², an letzter Stelle das Königreich beider Sizilien mit 0,10 km auf 10 000 Einwohner und 0,09 km auf 100 km².

Das Bestehen einer die Lombardei in der Ost-West-Richtung durchziehenden Eisenbahn verfehlte nicht seinen Einfluß auf die kriegerischen Handlungen des Jahres 1859. Die Eisenbahnen von Oberitalien, die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen und die Eisenbahnen von Piemont, wurden von beiden kriegführenden Parteien dazu herangezogen, Truppen und deren Bedarf nach dem oberitalienischen Kriegsschauplatz zu befördern. Die beim Rückzug der Österreicher nach der Schlacht bei Magenta zerstörten Eisenbahnen wurden von den Italienern schnell wieder hergestellt, und wenige Tage nach den Schlachten bei Solferino und San Martino verkehrten schon wieder Züge zwischen Turin und Mailand. Die strategische und politische Bedeutung der Eisenbahnen, der Wert eines Eisenbahnnetzes für das geeinte Italien wurde richtig erkannt, und es setzte ein Ausbau dieses Netzes ein, der einen Zusammenschluß der bis dahin bestehenden vereinzelten Eisenbahnen zum Ziel hatte. Ihm standen allerdings große Schwierigkeiten, unter anderem die Schuldenlast der nunmehr unter der Führung von Piemont vereinigten Staaten im Wege.

Infolge des Umstandes, daß die Lombardei nun zu Italien gehörte, Venetien aber österreichisch geblieben war, galt es zunächst, das venetische Eisenbahnnetz von dem mittelitalienischen zu trennen. Es war dies noch dadurch erschwert, daß die lombardisch-venetianische Eisenbahn-Gesellschaft unmittelbar vor dem Kriege des Jahres 1859 unter gleichzeitiger Übernahme der österreichischen südlichen Staatsbahnen mit der Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn zu einer neuen großen Unternehmung vereinigt worden war, welche die Bezeichnung: „K.K. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft“ führte. Für jedes der beiden durch die neue

Staatsgrenze geschiedenen gesellschaftlichen Bahnnetze wurde eine eigene Verwaltung eingerichtet. Die Einheit des ganzen Unternehmens blieb aber zunächst noch bestehen. Die Gesellschaft führte seit 1862 für die auf italienischem Gebiet gelegenen Linien die Firma: „Lombardisch- und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft", für die auf österreichischem Gebiet befindlichen Linien die Firma „K.K. priv. Südbahn-Gesellschaft". In Angelegenheiten, die beide Netze gemeinsam betrafen, trat sie unter der Bezeichnung: „Vereinigte südösterreichische, lombardische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft" auf.

Der lombardischen Gruppe fiel die Aufgabe zu, die Eisenbahnen von Mailand nach Piacenza und Pavia und einige andere in ihrem Verkehrsgebiet fertig zu bauen. Schon im Jahre 1859 und weiter in den Jahren 1860 und 1861 wurde eine Anzahl neuer Strecken, die hier nicht einzeln aufgeführt werden können, in einer Länge von zusammen 996 km dem Betrieb übergeben.

Seine knappen Geldmittel erlaubten dem jungen Staat nicht, den Eisenbahnbau so fortzusetzen, wie er ihn begonnen hatte. Nach einem vergeblichen Versuch, französisches Kapital für den Eisenbahnbau zu gewinnen, übernahm die zu diesem Zweck gegründete Italienische Südbahn-Gesellschaft im Jahre 1862 mit italienischem Geld den weiteren Bau von Eisenbahnen. Mit den bereits vorhandenen und den von ihr zu erbauenden Strecken verfügte sie über ein Netz von 472 km Länge.

Die Abtretung von Savoyen an Frankreich hatte zur Folge, daß durch einen Staatsvertrag zwischen Italien und Frankreich die Verhältnisse der Mont-Cenis-Eisenbahn neu geregelt werden mußten.

Gefördert durch das tatkräftige Eintreten des Königs Victor Emanuel II. wurden in den folgenden Jahren Jahr für Jahr neue Eisenbahnen eröffnet, für die der Staat hohe Geldbeträge aufbringen mußte. Unter den Gründen, weshalb diese Eisenbahnen gebaut wurden, spielte auch die Bekämpfung des Banditenunwesens eine Rolle. Die Entwicklung nahm in Italien denselben Weg wie in anderen Ländern: die kleinen Eisenbahnen schlossen sich zu Gruppen zusammen. Die Gründung der Italienischen Südbahn im Jahre 1862 war schon erwähnt; in ihr waren die Eisenbahnen von Neapel zusammengeschlossen. 1864 folgte die Gründung der Römischen Eisenbahngesellschaft. Dazwischen hatte der Staat im Jahre 1863 die Strecken der Victor-Emanuel-Eisenbahn übernommen. Ein Gesetz vom Jahre 1865 ordnete den Verkauf aller Staatsbahnen an, und die Eisenbahnen wurden zu vier Gesellschaftsnetzen zusammengefaßt: das Netz der Oberitalienischen, das der Römischen Eisenbahngesellschaft, das der Italienischen Südbahn und das Netz von Kalabrien und Sizilien. Es folgten schwere Zeiten für die Eisenbahnen und für den

Staat. Trotzdem genügten die Eisenbahnen den Anforderungen, die der Krieg von 1866 an sie stellte. Der Friedensschluß brachte Italien einen Zuwachs von 413 km Eisenbahnen infolge der Abtretung von Venetien. 1870 wurde auch der Kirchenstaat dem Königreich einverleibt, das dadurch die Gestalt erhielt, die es bis zum Jahre 1918 hatte. Die Schwierigkeiten, mit denen die italienischen Eisenbahnen zu kämpfen hatten, hörten aber nicht auf, die Hoffnungen, die an den Zusammenschluß geknüpft worden waren, gingen nicht in Erfüllung. Der Grund lag in den politischen Ereignissen jener Jahre, aber auch in der schwierigen wirtschaftlichen Lage des Landes. Der Staat mußte große Vorschüsse und Zuschüsse zu den Ausgaben der Eisenbahnen leisten und schließlich eine Anzahl besonders ungünstig dastehender Eisenbahnen übernehmen; er brachte große Opfer für seine Eisenbahnen und erreichte dadurch, daß das Eisenbahnnetz bis 1870 auf 6233 km anwuchs, worauf sich seine Länge über 7709 km im Jahre 1875 auf 8340 km im Jahre 1879 erhöhte.

Der Gotthard liegt zwar nicht auf italienischem Gebiet, sein Tunnel ist aber von der größten Bedeutung für den Verkehr Italiens, das zu den Kosten seines Baues einen Beitrag von 45 Mio Fr geleistet hat, 5 Mio mehr als die Schweiz und Deutschland zusammen. Er darf also bei einem Überblick über die Entwicklung der italienischen Eisenbahnen, wie er hier gegeben wird, nicht unerwähnt bleiben. In den Jahren 1870 und 1871 kamen die Staatsverträge der beteiligten Länder, den Bau der Gotthardbahn betreffend, zustande, und 1872 wurde die Gotthardbahn-Gesellschaft gegründet. 1882 war der 15 km lange Tunnel fertiggestellt. Er verfehlte nicht seinen Einfluß auf den Verkehr Italiens mit der Schweiz und mit Deutschland. Von kaum nennenswerter Höhe stieg dieser im Laufe von 20 Jahren auf 338 000 t, die mit Deutschland, und auf 248 000 t, die mit der Schweiz ausgetauscht wurden.

Mit dem Jahre 1876 begannen die Bestrebungen zur Übernahme der italienischen Gesellschaftsnetze auf den Staat, veranlaßt durch Mißstände, die sich beim Gesellschaftsbetrieb ergeben hatten. Sie führten zunächst zur vollständigen Sonderung des lombardisch-venetianischen Bahnnetzes von der österreichischen Südbahn durch einen zwischen Italien und Österreich-Ungarn im Jahre 1876 abgeschlossenen Staatsvertrag. Nebenher gingen aber Anstrengungen, den Eisenbahnbau zu fördern, der zurückging, obgleich noch große Lücken im Eisenbahnnetz zu schließen waren. Es wurde ein Zwanzigjahresplan für den Ausbau des Eisenbahnnetzes aufgestellt, der dieses auf 12 400 km Länge, 42 m auf 1 km² bringen sollte. Hierzu wurden große Geldmittel zur Verfügung gestellt. Ein Gesetz von 1879 teilte die zu erbauenden Eisenbahnen ihrer Bedeutung nach in vier Gruppen: die Strecken der ersten Gruppe sollten vom Staate

erbaut werden, an den anderen sollten sich die Gemeinden, die Provinzen und die Verbände dieser Körperschaften beteiligen. Die letztgenannten Eisenbahnen sollten gegebenenfalls in Schmalspur angelegt werden. In langwierigen Erörterungen wurde die Frage erörtert: Staats- oder Privatbetrieb? Man entschied sich grundsätzlich für den Privatbetrieb, und im Zusammenhang mit einem Gesetz, das im April 1885 mit 226 gegen 203 Stimmen der Kammer zustandekam, wurden mit den Eisenbahngesellschaften neue Verträge abgeschlossen.

Die von dem Gesetz betroffenen Eisenbahnen wurden drei Betriebsgesellschaften zur Benutzung überlassen. Die Südbahn erhielt das östliche Netz mit 4379 km Länge, das westliche Netz mit 4171 km Länge wurde der Mittelmeerbahn zugewiesen, und die Eisenbahnen des Südens bildeten mit 599 km Länge das sizilische Netz. Der Staat verkaufte die Betriebsmittel an die Gesellschaften. Diese hatten die Verpflichtung, auf Verlangen und Kosten der Regierung neue Eisenbahnen zu bauen. Damit kam aber die Eisenbahnfrage nicht zur Ruhe. Die Durchführung der Verträge stieß auf große Schwierigkeiten. Die Gesundung des Eisenbahnwesens, die das Ziel der Neuordnung gewesen war, wurde nicht erreicht. Mit den Eisenbahngesellschaften wurde weiter wegen anderweiter Regelung der Verhältnisse verhandelt, im Parlament wurde die Eisenbahnfrage erörtert, die Presse befaßte sich mit Eisenbahnangelegenheiten, aber eine Lösung dieser schwierigen Frage kam nicht zustande, bis endlich im Jahre 1904, nachdem schon vorher auf den oberitalienischen und den römischen Eisenbahnen ein einstweiliger Staatsbetrieb eingerichtet worden war, unter Giolitti als Ministerpräsident die Regierung erklärte, sie trete nunmehr für den Staatsbetrieb ein. Im Februar 1905 legte der Minister der öffentlichen Arbeiten der Kammer einen Gesetzentwurf vor, der die Übernahme der bis dahin von den Eisenbahngesellschaften betriebenen Eisenbahnen in Staatsbetrieb vorsah. Er wurde zwar, ehe er zum Gesetz erhoben wurde, noch in manchen seiner Bestimmungen geändert, aber das Ergebnis war schließlich, daß am 18. April 1905 die Kammer mit 306 gegen 34 Stimmen ein Gesetz annahm, das, nachdem es die Billigung des Senats gefunden hatte, ein vom Staat betriebenes Eisenbahnnetz von 11 300 km Länge schuf, wozu im nächsten Jahr noch 2700 km hinzukamen. Damit hatte das Eisenbahnwesen Italiens die Form gefunden, die es dem Grundsatz nach bis heute beibehalten hat.

Damit war aber die Entwicklung des italienischen Staatseisenbahnnetzes nicht abgeschlossen, sondern im Gegenteil, sie setzte nunmehr erst recht ein. Mit der Erstarkung des Königreichs und seinem Einrücken in die Reihe der europäischen Großmächte widmete es seine Fürsorge auch den Eisenbahnen, und die faschistische Regierung nahm sich

ihrer besonders an. Der Neubau von Eisenbahnen ging freilich nicht mehr in dem Zeitmaß vor sich wie vorher, aber je mehr sich ein Land der Sättigung mit Eisenbahnen nähert, desto langsamer werden aus natürlichen Gründen die noch bestehenden Lücken im Eisenbahnnetz geschlossen. Immerhin sind von 1905 bis 1939, also bis zum Ende des ersten Jahrhunderts der italienischen Eisenbahnen, noch 1650 km lange Strecken von Staats wegen gebaut worden. Der Erwerb von Südtirol nach dem Weltkrieg brachte einen Zuwachs von rund 2350 km Eisenbahnen, und so betrieben die italienischen Eisenbahnen zur Zeit ihres hundertjährigen Bestehens ein Netz von rund 17 000 km Länge. Als letzte genaue Angabe liegt die Zahl für den 30. Juni 1938 vor: 16 968 km. Zu diesen Staatsbahnstrecken kommen noch gegen 6000 km Privateisenbahnen, von denen 2760 km in Regelspur und 3230 km in Schmalspur, meist in 0,95 m Spurweite, angelegt sind. Auf sie soll hier nicht näher eingegangen werden.

Von den Neubauten der neueren Zeit seien hier nur vier erwähnt, nämlich zwei, mit denen die Grenze überschritten wurde, die Eisenbahn Cuneo—Ventimiglia und die Simplon-Eisenbahn, und zwei, die den inneritalienischen Verkehr beschleunigen sollten, die Schnellzugstrecken Rom—Neapel und Florenz—Bologna, bekannt unter der Bezeichnung als „Direttissima". Die beiden erstgenannten fielen zeitlich ungefähr mit der Übernahme des Staatsbetriebs zusammen. Die Eisenbahn Cuneo—Ventimiglia kam auf Grund eines Staatsvertrags mit Frankreich vom Jahre 1904 zustande, dessen Durchführung noch in die Staatsbahnzeit fiel. Wegen des Baues des Simplon-Tunnels wurde schon 1898 ein Staatsvertrag mit der Schweiz abgeschlossen, es dauerte aber bis zum Jahre 1905, bis der 19,8 km lange und damit längste unter den Alpentunneln fertiggestellt wurde. Die Eisenbahn Novara—Gozzana—Domodossola konnte als Zufahrtstrecke zum Simplon-Tunnel nicht genügen, und unter Mitwirkung der Provinz Mailand und der Stadt Turin wurden als weitere Zufahrtstrecken die 56 km lange Eisenbahn Arona—Domodossola und die 48 km lange Eisenbahn Santhia—Borgomanero gebaut.

Die „Direttissima" Rom—Neapel ist 209 km lang. Ihr Bau wurde bereits 1906 begonnen, kam aber im Weltkrieg zum Erliegen. Schon 1919 wurde er wieder aufgenommen und nunmehr tatkräftig gefördert, so daß am 16. Juni 1920 die erste 38 km lange Teilstrecke Rom—Campoleone in Betrieb genommen werden konnte. Am 17. Juni 1922 folgte die 95 km lange Strecke Campoleone—Formia. Am 18. Oktober 1927 konnte der durchgehende Betrieb zwischen Rom und Neapel aufgenommen werden. Die neue Strecke ist 40 km kürzer als die alte Verbindung zwischen beiden Städten über Cassinone; nicht nur dadurch, sondern auch wegen

ihrer günstigeren Linienführung ermöglicht sie eine erhebliche Kürzung der Fahrzeit. Ihr kleinster Halbmesser ist 800 m, ihre steilste Neigung 1 : 100. Sie ist vollständig frei von Straßenkreuzungen in Schienenhöhe. Der Bau hat über 1700 Mio Lire gekostet.

Die Bedeutung der 130 km langen „Direttissima" Bologna—Florenz als Bauwerk liegt in der Durchdringung des Apennin mit einem 18 km langen, zweigleisigen Tunnel. Er hat allein 470 Mio Lire gekostet. Ihre Bedeutung für den Verkehr geht schon aus der Angabe allein hervor, daß sie für Güterzüge mit 48 Wagen und 1000 t Last gebaut wurde, während vorher die zwischen beiden Städten fahrenden Güterzüge nur 23 Wagen und ein Gewicht von 480 t haben durften.

Die eingleisigen Strecken überwiegen in Italien. Im Anfang baute man dort meist zweigleisige Eisenbahnen, weil man glaubte, nur dadurch die Betriebssicherheit wahren zu können. Beim heutigen Stande des Eisenbahnsignalwesens ist jedoch die Frage: ein oder zwei Gleise? nicht mehr eine Frage der Betriebssicherheit, sondern der Leistungsfähigkeit, und diese kann auch bei eingleisigen Strecken durch Anlage von Kreuzungs- und Überholungsgleisen so gesteigert werden, daß die Strecke einen ziemlich umfangreichen Verkehr aufnehmen kann. Hiervon hat man in Italien ausgiebigen Gebrauch gemacht und dadurch erheblich an Baukosten gespart. Andrerseits hat man nicht versäumt, bei zunehmendem Verkehr zweite Gleise anzulegen, was namentlich auf den Gebirgsstrecken hohe Kosten verursacht hat. Zurzeit ist etwa ein Viertel der Italienischen Staatsbahnen zweigleisig.

Im Norden von den Alpen begrenzt, in seiner Längsrichtung vom Apennin durchzogen, bietet Italien reichlich ungünstige Geländeformen für den Eisenbahnbau. Seine Strecken haben infolgedessen zahlreiche Kunstbauten, Tunnel und Brücken. Beim Bau der ersten Eisenbahn Neapel—Castellammare hatte allerdings der König Ferdinand II. die Anlage eines Tunnels untersagt, und der Grund dafür ist bemerkenswert: er werde Anlaß zu unmoralischen Dingen geben. Später ließen sich Tunnel nicht umgehen, und der italienische Eisenbahnbau kann für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, auf diesem Gebiet sehr bedeutendes geleistet zu haben.

Als älteste Eisenbahn mit einem bemerkenswerten Tunnel verdient die schon erwähnte alte Giovi-Eisenbahn angeführt zu werden. Sie überquert auf ihrem Weg von Genua nach Turin ein Gebirge, das zur Zeit ihres Baues — 1846 bis 1854 — als ganz unwegsam galt. Sie hat Steigungen bis 1 : 29, und ihr 3,3 km langer Scheiteltunnel mit einer Neigung von 1 : 34 galt damals als ein Tunnel von ungewöhnlicher Länge. Infolge ihrer steilen Neigungen reichte die Leistungsfähigkeit der Strecke für

den zunehmenden Verkehr nicht aus, und 1883 wurde der Bau einer Umgehungsbahn, der Succursale dei Giovi, in Angriff genommen, der 1889 vollendet wurde. In dieser, die 23,7 km lang ist, liegt der über ein Drittel ihrer Länge, nämlich 8,3 km einnehmende Tunnel von Ronco. Im übrigen führt die Strecke fast auf ihrer halben Länge durch Tunnel, und ein weiteres Viertel wird von Brücken getragen. Infolge besserer Krümmungs- und Steigungsverhältnisse ist die Leistungsfähigkeit der neuen Strecke ungefähr dreimal so groß wie die der alten.

Die den Etruskischen Apennin überschreitende Eisenbahn Florenz—Pistoja gilt mit ihrem Schraubentunnel als ein Vorbild für die Gotthardbahn.

Von einer sich am Meeresufer hinziehenden Eisenbahn sollte man meinen, daß sie ohne Tunnel zu bauen wäre. Dies trifft aber bei der Eisenbahn Genua—Spezia nicht zu. Sie überquert die sich bis an die Küste erstreckenden Ausläufer des Ligurischen Apennin, und infolgedessen liegt etwa die Hälfte ihrer Länge im Tunnel. Andrerseits muß sie auch gegen die Angriffe des Meeres geschützt werden.

Die Alpentunnel sind bereits erwähnt, die Schwierigkeiten, die bei ihrem Bau zu überwinden waren, sind bekannt. Bei dem Bau der Zufahrtstrecken zum Simplon-Tunnel mußte mit Druckluft und Schildvortrieb gearbeitet werden. Beim Bau der Schnellzugstrecke Rom—Neapel galt es, in Neapel bebaute Teile der Stadt zu untertunneln, was wegen der über dem Tunnel anstehenden Gebäude besondere Sicherheitsmaßnahmen erforderte. Die Wärme des Gesteins ging bis 77 °, und die Arbeiten wurden überdies durch austretende Gase stark erschwert. Der Apennin-Tunnel in der Schnellzugstrecke Bologna—Florenz gilt in Italien als das Meisterwerk der Tunnelbaukunst. Seine große Länge, fast 20 km, gab Anlaß, in seiner Mitte Überholungsgleise anzulegen. Auch hier behinderte Gas den Bau, aber auch der Wasserzudrang war so, daß er nur schwer zu bewältigen war. Ein am 3. August 1928 eingetretener Gaseinbruch führte zu einer Feuersbrunst, die fast sechs Monate anhielt.

Nicht weniger bedeutend sind die Leistungen der italienischen Eisenbahntechnik auf dem Gebiete des Brückenbaues. Die älteren Brücken waren meist Eisenbauten, dann ging man weitgehend zu Stein- und Eisenbetonbrücken über. Auch die Bauweisen der neuesten Zeit mit Stahl hoher Festigkeit und unter Anwendung des Schweißverfahrens zur Verbindung der Teile sind bei den italienischen Eisenbahnen bereits angewendet worden.

Die ersten Eisenbahnen Italiens hatten Doppelkopfschienen von 24 bis 30 kg/m Gewicht. Bald wurde aber der Übergang zu Breitfußschienen gemacht, und die Schienen wurden von 5 und 6 m Länge auf 9 und 12 m verlängert. Das Regelgewicht ist heute 46 kg/m für stark be-

fahrene Strecken, und in Tunneln liegen Schienen von 50 kg/m Gewicht. Seit 1905 wurden Schienen von 18 m Länge eingebaut, auf sie folgten solche von 36 m Länge, und neuerdings werden die Schienen auf größere Längen lückenlos verschweißt. Die Schwellen haben eine Entfernung von 60 cm gegen 0,98 bis 1,18 m bei den ersten Gleisen. Das Gleisbett ist verstärkt worden, die neueren Verfahren, so Abwalzen der Schotterschicht, werden bei seiner Herstellung angewendet. Alle diese Maßnahmen haben dazu beigetragen, daß die Gleise der Hauptstrecken mit Achslasten von 21 t mit einer Geschwindigkeit von 200 km in der Stunde befahren werden können, während die ersten italienischen Lokomotiven das Gleis mit 8 bis 11 t je Achse belasteten, bei der Eröffnungsfahrt der ersten Eisenbahn aber immerhin die damals schon als eine hohe Leistung anzusehende Geschwindigkeit von 46 km in der Stunde erreicht wurde.

Die ersten Lokomotiven für die Eisenbahnen Italiens wurden, wie es in anderen Ländern auch geschah, aus England bezogen. So stammte die erwähnte Lokomotive Bayard der Eisenbahn Neapel—Portici aus Newcastle, wo sie nach Patenten von Stephenson Vater und Sohn gebaut worden war. Sie wog mit Tender 20 t, leistete 65 PS und konnte mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 50 km in der Stunde fahren. Auch die ungewöhnlich schweren Lokomotiven für die erste Giovi-Eisenbahn, die den bezeichnenden Namen „Mastodonti dei Giovi" führten, waren noch in Newcastle gebaut worden. Als sie aber durch noch leistungsfähigere Maschinen ersetzt werden sollten, konnten diese bereits in den Eisenbahnwerkstätten von Turin gebaut werden. Schon 1845 war die erste Lokomotive in Italien gebaut worden. Sie hatte zwei gekuppelte Achsen. Auf sie folgte eine Lokomotive gleicher Bauart aus der Werkstatt der Oberitalienischen Eisenbahn in Verona im Jahre 1854, und 1855 brachte die bekannte Unternehmung Ansaldo ihre erste Lokomotive heraus. Von 1872 an bemühte man sich in Italien, den Lokomotivbau wissenschaftlich zu erforschen, und das Ergebnis war die Einführung verschiedener Neuerungen, so der Vorwärmung des Speisewassers und der wiederholten Ausnutzung des Dampfes. 1905 mit dem Übergang zum Staatsbetrieb wurden die Forschungsarbeiten in einer Amtsstelle in Florenz zusammengefaßt, deren Aufgabe es war, den Lokomotivpark, der, von den Eisenbahngesellschaften herrührend, für den Staatsbetrieb übernommen worden war, zu vereinheitlichen. Dieselbe Aufgabe trat nochmals an die italienischen Staatsbahnen heran, als sie nach Beendigung des Weltkriegs ihren Lokomotivpark durch Übernahme der Lokomotiven der von ihnen erworbenen Eisenbahnstrecken vergrößerten. Die Einführung und zunehmende Verbreitung elektrischer Zugförderung hatte zur Folge, daß der Bau neuer Dampflokomotiven etwas an Bedeutung verlor, es wurden aber Anstrengungen gemacht, bei den vorhande-

nen Bauarten den Kohlenverbrauch herunterzudrücken, was für Italien von besonderer Bedeutung ist, weil es seine Lokomotivkohle aus dem Ausland beziehen muß. Von 1905 an wurden die italienischen Werke stark an der Lieferung von Lokomotiven beteiligt, und einer der Erfolge der faschistischen Regierung bei ihren Bestrebungen, sich vom Ausland unabhängig zu machen, war es, daß neuerdings der italienische Lokomotivbau imstande ist, den Bedarf der italienischen Eisenbahnen an Lokomotiven voll zu decken. Dieser Lokomotivpark besteht zurzeit aus etwa 4200 Einheiten, von denen die Hälfte drei gekuppelte Achsen hat, während 40 % vier und 10 % fünf gekuppelte Achsen haben.

Die bereits mehrfach erwähnte erste Lokomotive der italienischen Eisenbahnen, die Bayard der Strecke Neapel—Poritici, leistete 65 PS, die ebenfalls bereits erwähnten Riesenlokomotiven der Giovi-Strecke etwa 300 PS; bei den älteren 3/3-gekuppelten und den 5/5-gekuppelten Lokomotiven stieg die Leistung auf 800 und 1000 PS, und die 4/4-gekuppelten Lokomotiven und die neueren mit drei angetriebenen Achsen bringen es auf 1600 PS. Dabei ist das Gewicht der Lokomotiven, bezogen auf die Pferdestärke, von 170 kg bei der Lokomotive Bayard und den Giovi-Lokomotiven über 75 kg und 64,5 kg auf 47 kg bei den späteren Bauarten zurückgegangen. Der Verbrauch an Kohle, ebenfalls bezogen auf die Pferdestärke, beträgt heute 1 kg gegen 12 kg bei den ersten Lokomotiven.

Daß die italienischen Eisenbahnen in bezug auf die Benutzung des elektrischen Stroms zur Zugförderung führend vorgegangen sind, ist eine bekannte Tatsache. Schon 1901 richteten sie auf zwei Versuchsstrecken diese Betriebsform ein und machten damit so gute Erfahrungen, daß die Staatsbahnverwaltung im Jahre 1906 beschloß, die wichtigsten Strecken für elektrischen Betrieb auszustatten. In den Jahren 1910 bis 1915 wurden die dazu nötigen Arbeiten auf der Giovi-Strecke, auf den Strecken Savona—Ceva, auf der Veltlin-Eisenbahn und auf der Strecke Bussoleno—Modane ausgeführt. Man hatte dazu Strecken mit besonders ungünstigen Steigungsverhältnissen ausgesucht, und die damit gemachten Erfahrungen führten dazu, daß bis 1922 die elektrische Zugförderung auf Strecken von 900 km Länge in Ligurien und Piemont ausgedehnt worden war. Als Stromart war zunächst Dreiphasen-Wechselstrom gewählt worden; auf Grund von Erfahrungen, die in den Vereinigten Staaten gemacht wurden, ging man aber später zu 3000-V-Gleichstrom über, und diese Stromart ist seitdem für die weitere Ausdehnung der elektrischen Zugförderung in Italien als endgültig beibehalten worden.

Zu den Gründen, weshalb man den Übergang vom Dampfbetrieb zu elektrischer Zugförderung machte, gehörte auch der, daß Italien, wie bereits erwähnt, seine Lokomotivkohle aus dem Auslande beziehen muß,

während Wasserkräfte zur Gewinnung des elektrischen Stroms im Inlande reichlich vorhanden sind. Die Bestrebungen, sich vom Auslande unabhängig zu machen, gaben im Jahre 1932 Veranlassung, Planungen für eine Ausdehnung der elektrischen Zugförderung auf ein Netz von 9000 km Länge auszudehnen, und diese Planungen wurden mit der Tatkraft durchgeführt, die dem Faschismus eigen ist. Sie sahen die Ausführung in drei Stufen vor, von denen die erste und die zweite vollendet sind, während die dritte in der Durchführung begriffen ist. Im Jahre 1939, also im Jubeljahr der italienischen Eisenbahnen, erreichten die elektrisch betriebenen Strecken eine Länge von 5131 km, ohne daß aber damit die Arbeiten auf diesem Gebiet abgeschlossen gewesen wären.

Der Übergang zu elektrischer Zugförderung auf den wichtigsten und am schwersten belasteten Strecken der italienischen Eisenbahnen hat den Erfolg gehabt, daß im Betriebsjahr 1938/39 die Einfuhr von 1,7 Mio t Kohle erspart worden ist, und wenn alle Pläne auf diesem Gebiet durchgeführt sind, erwartet man einen Minderverbrauch von Kohle von 2,5 Mio t gegenüber 3 Mio t, die bei Dampfbetrieb auf dem ganzen Staatsbahnnetz verbraucht werden würden.

Für die mit Wechselstrom betriebenen Strecken wurden Lokomotiven gebaut, die bis 2700 PS und sogar bis 3000 PS leisten konnten. Beim Entwurf der neueren Gleichstrom-Lokomotiven ist man bestrebt gewesen, möglichst einfache Betriebsverhältnisse zu schaffen. Man kommt dabei mit zwei Bauarten aus. Das Lokomotivgewicht, bezogen auf die Pferdestärke, beträgt bei ihnen 33 kg gegen 47 kg bei den neuesten Dampflokomotiven, und ihre Leistung geht bis 3800 PS.

Neben den von elektrischen Lokomotiven gezogenen Zügen verkehren auch elektrische Triebwagen und Triebwagenzüge, und die italienischen Eisenbahnen verfügen auch über einen Park von Triebwagen mit Explosionsmotoren. Die Zahl der letztgenannten beträgt etwa 700, und 250 weitere waren im Herbst 1939 im Bau. Während sie namentlich auf Seitenstrecken verkehren, wo sie die Lokomotive im Personenverkehr teilweise ganz verdrängt und ihr nur den Güterverkehr überlassen haben, sind die elektrischen Triebwagenzüge z. B. auf den Strecken Mailand—Neapel und Rom—Livorno eingesetzt. Bei Probefahrten ist mit ihnen die Fahrgeschwindigkeit von 203 km in der Stunde erreicht worden.

Der Personenwagenbau hat in Italien dieselbe Entwicklung durchgemacht wie in anderen Ländern: vom Holzbau zum Stahlbau und weiter zum Leichtbau. Ähnlich hat sich der Güterwagenbau gestaltet. Neuerdings sind auch Güterwagen mit abnehmbarem Aufbau entwickelt worden, mit deren Hilfe ein Haus-Haus-Verkehr ohne Umladung durchgeführt werden kann, und es sind auch Wagen vorhanden, mit deren Hilfe Eisenbahnfahrzeuge auf der Straße, losgelöst von der Schiene, befördert werden können.

Die Bahnhöfe der italienischen Eisenbahnen sind von Anfang an reichlich mit Baulichkeiten ausgestattet worden. Eine Besonderheit des ersten Bahnhofs in Neapel bestand darin, daß sich unter seinen Gebäuden eine Kirche befand, dazu bestimmt, daß in ihr die Reisenden vor Antritt ihrer Reise die Messe hören oder ihre Andacht verrichten könnten. Dieser Gebrauch ist später aufgegeben worden, der Neubau des Bahnhofs Roma Termini enthält jedoch wieder eine Kapelle, die der Schutzheiligen von Italien, der Heiligen Katharina von Siena, gewidmet ist. Neuerdings hat der Duce selbst darauf hingewiesen, daß die zahlreichen Ausländer, die nach Italien kommen, zwar nicht alle die Schönheiten des Landes kennen lernen können, daß aber alle seine Bahnhöfe zu sehen bekommen, und es ist daher zurzeit eine Verschönerung der Personenanlagen im Gange, die vielleicht durch den Krieg etwas eingeschränkt sein mag, sicher aber nach dem Kriege wieder aufgenommen werden wird. An Neubauten von Bahnhöfen sind besonders zu erwähnen der stattliche neue Bahnhof in Mailand und der Bahnhof Littorio in Rom, im Bau ist ein neuer Personenbahnhof in Bologna.

Während man in anderen Ländern in der Eisenbahn zunächst ein Mittel zur Förderung des Personenverkehrs sah, scheint man in Italien die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für den Güterverkehr von Anfang an richtig erkannt zu haben. Die ersten Züge waren gemischte Züge, sie dienten beiden Verkehrsarten, aber im Laufe der Zeit hat man diese natürlich ganz voneinander getrennt. Schon die ersten Züge der italienischen Eisenbahnen fuhren mit Geschwindigkeiten von 40 bis 50 km in der Stunde, eine Geschwindigkeit, die lange Jahre beibehalten worden ist. Im Jahre 1875, als der erste durchgehende Zug zwischen Mailand und Rom durchgeführt wurde, brauchte dieser zur Fahrt über die 664 km lange Strecke noch 16 Stunden; seine Reisegeschwindigkeit war also 41,5 km in der Stunde. Bis 1922 war die Fahrzeit dieses Zuges auf 13 Stunden zurückgegangen, und damit war seine Reisegeschwindigkeit auf 51 km in der Stunde gestiegen. Unter dem Einfluß des Faschismus setzte aber dann ein Aufschwung ein. Die Fahrzeit zwischen Mailand und Rom betrug im Jahre 1935 nur noch 7 Stunden 40 Minuten, die Reisegeschwindigkeit also 87 km, und neuerdings war die Fahrzeit weiter auf 6 Stunden verkürzt, die Reisegeschwindigkeit also auf 110 km erhöht worden, und die nächsten Fahrpläne werden weitere Verbesserungen bringen.

Auch sonst haben die italienischen Eisenbahnen die Fahrgeschwindigkeiten gesteigert. Im Jahre 1934 waren z. B. unter den 300 000 Zugkilometern, die täglich geleistet wurden, nur 460 km, bei denen die Reisegeschwindigkeit zwischen 90 und 100 km die Stunde lag, und eine Stundengeschwindigkeit von 100 km wurde noch nicht überschritten. Neuerdings ist die Leistung der mit 90 bis 100 km fahrenden Züge auf

10 150 Zugkilometer täglich gestiegen, und darüber hinaus werden 6508 Zugkilometer mit 100 bis 110 km und 2138 Zugkilometer mit 110 bis 117 km Geschwindigkeit geleistet. Die höchste mittlere Geschwindigkeit entwickeln die schon erwähnten elektrischen Triebwagenzüge zwischen Mailand und Bologna und zwischen Rom und Neapel mit 117 und 115 Stundenkilometern, wobei Fahrgeschwindigkeiten von 125 km und 123,5 km in der Stunde erreicht werden.

Auch die Fahrzeit der Güterzüge ist wesentlich verkürzt worden. Hier sei nur ein Beispiel angeführt. Ein Zug mit Obst und Gemüse, der im Jahre 1922 zur Fahrt von Reggio di Calabria bis an die Nordgrenze 105 Stunden brauchte, legt diesen Weg heute in 50 Stunden zurück.

Eine Besonderheit der italienischen Eisenbahnen sind die Treni populari, Sonderzüge mit ganz besonders ermäßigten Preisen. Sie sind auf Veranlassung von Mussolini im Jahre 1931 eingeführt worden, und gleich im ersten Jahr verkehrten zwischen dem 2. August und dem 20. September Sonn- und Festtags 415 solche Züge mit 418 169 Reisenden. Durchschnittlich hatte jeder Zug zwölf Wagen mit 1007 Reisenden. Der Verkehr dieser volkstümlichen Züge brachte 7,3 Mio Lire ein. Im Jahre 1938, dem letzten, für das zahlenmäßige Angaben vorliegen, und dem letzten Friedensjahr, verkehrten zwischen dem 5. Juni und dem 25. September 1538 Volkszüge, die 617 119 km zurücklegten; dazu kamen noch 454 der regelmäßig verkehrenden Züge, die für Reisen zu ermäßigten Fahrpreisen freigegeben worden waren. Die Zahl der so beförderten Ausflügler war 1 201 267. Besonders beliebte Ziele dieser Ausflüge sind Venedig, Rom und Neapel. Die Züge fahren zu sehr früher Morgenstunde ab und kehren zu später Nachtstunde an ihren Ausgangsbahnhof zurück, so daß die Teilnehmer an der Fahrt ihren Sonntag gründlich ausnutzen. Die Fahrkarten zu diesen Zügen müssen acht Tage im voraus entnommen werden, die Verwaltung ist also über die Stärke des zu erwartenden Verkehrs unterrichtet, kann danach ihre Maßnahmen treffen und kommt infolgedessen trotz der ermäßigten Fahrpreise auf ihre Kosten. Eine ähnliche Einrichtung sind die „Dopolavore"-Züge, die von einer unserer „Kraft durch Freude" entsprechenden Einrichtung des Faschismus veranstaltet werden. Der erste derartige Zug ist im Jahre 1939 von Rom nach Wien und Budapest in Verkehr gesetzt worden.

Aus Anlaß der 100. Wiederkehr des Tages, an dem die erste Eisenbahn in Italien dem Betrieb übergeben wurde, hat die Verwaltung der Italienischen Staatseisenbahnen in Neapel eine Ausstellung veranstaltet, durch die sie rückschauend die Entwicklung des Eisenbahnwesens von Italien vor Augen führen wollte. Eine weitere Ausstellung im Sinne derjenigen von 1939 in Neapel, zum Teil mit anderen Ausstellungsgegen-

ständen, ist im Jahre 1940 im Zusammenhang mit der XXII. Messe in Padua veranstaltet worden. Auf beiden Ausstellungen galt es insbesondere auch, das darzustellen, was in den 18 Jahren des Faschismus auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens geleistet worden ist. Der Duce hat ihm jederzeit seine besondere Anteilnahme entgegengebracht, und seinem Eingreifen ist es zu verdanken, daß Mißstände, deren Vorhandensein nicht bestritten wurde, beseitigt worden sind, daß rückständige Einrichtungen durch solche ersetzt worden sind, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, und nicht nur in politischer Beziehung, sondern auch in bezug auf das Eisenbahnwesen kann der Faschismus mit Genugtuung auf das zurückblicken, was in den Jahren erreicht worden ist, in denen das Staatswesen unter seinem maßgebenden Einfluß gestanden hat. Auf die beiden Ausstellungen soll hier nicht weiter eingegangen werden, es sei nur zum Schluß mit einigen Ergänzungen eine in Padua gezeigte Zusammenstellung wiedergegeben, aus der hervorgeht, welche Fortschritte im Personenverkehr seit dem Jahre 1922 in Italien gemacht worden sind.

Strecke von Rom nach	Entfernung		Verkürzung		Fahrzeit				Zeitgewinn			Reisegeschwindigkeit		
	1922	1940			1922		1940					1922	1940	Zunahme
	km		km	%	St	M	St	M	St	M	%	km/st		%
Brenner	821	764	57	6,9	19	30	11	12	8	18	43	42	68	49
Triest	750	713	37	4,9	16	55	10	48	6	07	36	44	66	49
Venedig	609	573	36	5,9	12	35	8	19	4	16	34	48	69	42
Padua	572	586	14[1]	2,4[1]	11	35	7	14	4	21	38	49	74	50
Turin	667	667	—	—	13	45	8	35	5	10	38	49	78	60
Mailand	665	632	33	5,0	12	40	5	38	7	02	56	53	112	114
Ancona	295	295	—	—	6	50	4	10	2	40	39	43	71	64
Florenz	316	316	—	—	5	20	3	00	2	20	44	59	105	78
Neapel	249	210	39	15,7	4	25	1	42	2	43	61	56	124	129
Bari	503	494	9	1,8	11	45	6	50	4	55	42	43	72	69
Reggio Calabria	722	688	34	4,7	17	50	8	35	9	15	52	40	80	100
Palermo	949	915	34	3,6	24	15	12	45	11	30	47	39	72	83

[1] Verlängerung.

Quellen:

Crispo, Le Ferrovie Italiane, Storia politica ed economica.
Taiana, Storia delle Ferrovie Italiane a cento anni dall'apertura della prima linea.
Biase, Il Problema delle Ferrovie nel Risurgimento Italiano.
Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane, Jahrgang 1939 und 1940.
Archiv für Eisenbahnwesen.
Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.
Enciclopedia Italiana de szienze, lettere ed arti.
Reichskursbuch.

Kleine Mitteilungen.

Die wirtschaftliche Hauptaufgabe der SSR und die Entwicklungswege des Eisenbahnverkehrs[1]. Die Moskauer Presse hat im Dezember 1940 einen von Stalin unterzeichneten Erlaß des Zentralkomitees der Bolschewistischen Partei über die Einberufung des 18. Parteitages veröffentlicht. Auf ihm kommt auch das Verkehrswesen zur Erörterung. Dies zeigt, welch große Bedeutung dem Beförderungswesen im Rahmen der sowjetischen Volkswirtschaft beigelegt wird.

Das jetzige sowjetische Verkehrswesen weist in zunehmendem Maße völlig veränderte Züge im Vergleich zu der dem Weltkrieg vorangegangenen Zeit auf. Dabei ist bemerkenswert, daß sich nach einer Veröffentlichung der Zeitung Gudok bereits vor fast 10 Jahren die Erkenntnis anbahnte, ein Zusammenwirken aller Verkehrsmittel ins Auge fassen zu müssen. Seitdem ist die SSR bestrebt, ihr Verkehrsnetz als einheitliches auszugestalten, ohne einer Konkurrenz der einzelnen Verkehrsträger Raum zu gestatten, da allein diese Einheitlichkeit eine wirksame Ausnutzung aller Verkehrsarten im Interesse der vollen Befriedigung der Volkswirtschaft gewährleistet.

In Anbetracht der Erörterungen auf dem Parteitag ist eine Veröffentlichung von T. Chatschaturow in der Zeitschrift Planwirtschaft 1940 Heft 10 über die Verteilung der Industrien über das gesamte Land als der wirtschaftlichen Hauptaufgabe der SSR und über die damit zusammenhängenden beherrschenden Gesichtspunkte der künftigen Ausgestaltung des Verkehrswesens beachtenswert.

Aus der sowjetischen Literatur und Presse ist bekannt, daß dem Eisenbahnwesen immer wieder der Vorwurf gemacht wird, der „Engpaß der Wirtschaft" zu sein und in seiner Entwicklung nicht mit der Wirtschaft Schritt gehalten zu haben. Hierzu wird zunächst Stellung genommen und festgestellt, daß in mancher Beziehung und zwar bei mengenmäßig ausschlaggebenden Güterarten die Arbeitsleistung der Eisenbahnen in nicht geringerem Maße als Industrie und Landwirtschaft angewachsen ist. So wuchs die Steinkohlenförderung gegenüber 1913 auf 437 %, die Beförderungsleistungen für Steinkohlen auf 434 %. Der Abbau von Eisen- und Manganerz stieg auf 291 und 317 %, die Stahlerzeugung auf 418 %, diesen Ergebnissen steht ein Anwachsen der Beförderung von Schwarzmetallen auf 523 % gegenüber. Die Naphthaförderung entwickelte sich auf 331 %, die Beförderungen dieses Gutes auf 435 %; der Holzeinschlag stieg auf 333 %, der Versand auf 384 %.

[1] Mitteilung aus der Zeitschrift Planowoje chosaistwo (Planwirtschaft), Moskau 1940, Heft 10.

Brotgetreide wurde in einem Ausmaß von 150 % gegen 1913 angebaut, die Beförderungen wuchsen auf 212 %. Ihre Erklärung finden diese Verhältnisse in der Rückständigkeit des Wasserverkehrs, der die Bahnen nicht entlasten konnte, in der vermehrten Inanspruchnahme des Eisenbahnweges für die Beförderung mancher Güterarten wie Naphtha, Holz- und Getreide, in der Einschränkung des Kohlenimports über günstig gelegene Häfen und in der Zunahme der Beförderungen an landwirtschaftlichen Gütern infolge der Bildung großer Zentren überhaupt. Wenn auch die Verhältnisse nicht bei allen Güterarten gleich liegen, so ist doch im großen und ganzen festzustellen, daß der Eisenbahnverkehr stärker als die Produktion angestiegen ist, wenn man den Wert der Produktion mit den geleisteten Tonnenkilometern von 1913 und 1937 vergleicht. Die Erzeugung stieg auf 505 %, die Transportleistungen auf 540 %.

Dabei sind die tonnenkilometrischen Leistungen mit 540 % wesentlich stärker gestiegen als die Zahl der beförderten Tonnen. Dies ist die Folge der Verkehrsverhältnisse während des Ausbaues der neuen Industriegebiete. Bis 1918 befand sich nämlich die Hälfte aller Industrien in Moskau und Petersburg und etwa 20 % in Süd- und Südwestrußland, der Anteil des Urals belief sich damals auf nur 4,7 %, Sibiriens auf 2,7 % und Turkestans auf 1,8 %. Bei einem Steigen der gesamten Industrieproduktion von 1913 bis 1917 auf das Achtfache entwickelten sich die Industrien des Kaukasus und der Krim jedoch auf das Zehnfache, des Urals und Westsibiriens auf das Zwölffache, Ostsibiriens auf das Vierzehnfache. In den einst in ihrer Entwicklung zurückgebliebenen Landesteilen wurden Landwirtschaft und Verkehrswege gefördert, im Osten entstand eine zweite Kohlen- und Erzbasis, im Ural wurden metallverarbeitende und chemische Werke angesetzt, im Kusnezbassin entstand eine neue Steinkohlenindustrie, in Karaganda eine neue Naphthaindustrie, im Wolgaland wuchsen Hunderte von industriellen Unternehmungen aus dem Boden. Diese neuen Gebiete begannen ihre Naturreichtümer auszuschöpfen und nahmen Beziehungen zu den sogenannten alten Industrierevieren auf. Durch den Bedarf an Baumaterial, neuen Maschinen und zahlreichen anderen Ausrüstungsgegenständen entwickelte sich neuer Verkehr mit großen Beförderungsweiten. Die Werke des Urals bezogen große Menge an Kohlen auf Entfernungen von mehr als 2200 km, es erhöhten sich die Metallförderungen auf weite Entfernungen zu den neuen Zentren um Jaroslawl, Gorki, Kuibischew, Saratow, Stalingrad, Woronesch, Rostow usw. Die Mechanisierung der Landwirtschaft, die Entwicklung des Flugwesens und Autoverkehrs zeitigten einen starken Treibstoffverkehr aus dem Ural, die Erhöhung der Bautätigkeit selbst in den entlegensten Landesteilen erforderte eine starke Anfuhr von Zement und anderen Baumaterialien, und zwar wiederum über große Entfernungen, besonders bei Zement, dessen Herstellung sehr zentralisiert war. Auf diese Weise mußten die Beförderungsweiten überall steigen, aber zugegebenermaßen in einem weit höheren Ausmaß als bei größerer Planmäßigkeit in den Transporten notwendig war.

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß gewisse Faktoren den weiten Beförderungen entgegengewirkt haben, dazu gehören die anlaufende Produktion in den neuen Industriegebieten, die sich nunmehr gleichmäßiger über das ganze Land verteilten, und die Verarbeitung der Rohstoffe dort, wo die neu erschlossenen Vorkommen sie boten. So ist die Produktion des Donezbeckens an Steinkohlen von 1913 bis 1938 von 86,8 % auf 60,8 % der Gesamtförderung gesunken, gleichzeitig erhöhte sich aber der Anteil des neuen Moskauer Kohlenreviers von 1 auf 5,0 %, des Kusnezbeckens von 2,7 auf 13 %, des Urals von 4,2 auf 6,1 % usw. Der Anteil der Erdölförderung fiel bei den alten Erdölgebieten Baku und Grosny von 96 auf 83 %, während die Erzeugung des Kreises Krasnodarsk von 1 auf 7 %, des Wolga- und Uralgebietes von 0 auf 4 % stieg. Der Anteil des Urals an der Eisenerzförderung stieg bei gleichbleibender Ziffer der Ukraine von 19,4 auf 29,2 %, Sibiriens von 0 auf 1,8 %. Die Roheisenverhüttung der Ukraine fiel, während diejenige des Zentralgebietes und Wolgalandes von 5 auf 8 %, des Gebietes bei Tscheljabinsk von 4 auf 12 %, Sibiriens von 0 auf 12 % stieg. Auf dem Gebiet der Zementerzeugung erhöhte sich die Bedeutung des Urals, Sibiriens, des fernen Ostens und Mittelasiens. Es wuchs ferner der Anteil des Urals an der Papierherstellung, der Anteil des Nordkaukasus, Mittelasiens und Westsibiriens in der Herstellung von Baumwollgeweben; in der Ledererzeugung erreichten das Wolgagebiet, der Nordkaukasus und die Krim, außerdem Westsibirien erhöhte Bedeutung. Es steht außer Zweifel, daß ohne die Entwicklung all dieser neuen Wirtschaftsgebiete die Beförderungsweiten in noch weitaus größerem Maße gestiegen wären.

Bei den sich steigernden Anforderungen an den Eisenbahnverkehr fiel jedoch zunächst sein Anteil an der Kapitalinvestierung im Rahmen des Gesamtbudgets von 17 % in 1924—1928 auf 12 % in den Jahren 1929—1932 und auf 12,5 % im Zeitraum 1933—1937. Hier schwenkte die Politik plötzlich um, es wurden im Eisenbahnwesen statt 1,9 Mia Rubel in den Jahren 1924—1928 nunmehr 6,4 Mia Rubel in 1929—1932 und 17,1 Mia Rubel in 1933—1937 investiert. Als Folge der damit ermöglichten technischen Vervollkommnung erreichte man wesentliche Fortschritte in den Leistungen, so den durchschnittlichen Lauf der Güterzuglokomotiven in 1939 von 251 km gegenüber 119 km in 1913, der Lauf der Güterwagen erhöhte sich im Tagesdurchschnitt von 72 auf 144 km, die Reisegeschwindigkeit von stündlich 20 auf 33 km und die Auslastung der Güterzüge von 570 auf 1296 t brutto.

Der Verfasser sieht nun die Hauptaufgabe der Leitung des Verkehrswesens und die Lösung des Verkehrsproblems im Gegensatz zu der so häufig anzutreffenden Kritik keineswegs darin, den Umfang der Beförderungen in gleichem Maße wie die Erzeugung ansteigen zu lassen. Im Gegenteil könne man behaupten, daß die Beförderungen nur langsamer ansteigen dürfen. Es handelt sich darum, dem Ansteigen der Verkehrsleistungen entgegenzuwirken, d. h. den entgegenwirkenden Faktoren (gleichmäßige Verteilung der Industrie, Erzeugung am Ort des Verbrauchs usw.) das Übergewicht gegen die verkehrerweiternden Faktoren zu verschaffen.

Dabei werden die Richtlinien über den Kampf gegen die „Gigantomanie" und übermäßige Spezialisierung der Industriewerke eine Rolle spielen. Der Bau allzu großer und allzu stark spezialisierter Unternehmungen erschwert das Streben nach gleichmäßiger Verteilung der Industrie und fördert die unwirtschaftlichen und weiten Beförderungen. Man hat deshalb bereits regierungsseitig den Kampf gegen die Gigantomanie und den Übergang zum Bau mittlerer Werke in allen Teilen der sowjetischen Republiken beschlossen. Es ist Anordnung zur Errichtung neuer chemischer und naphthaverarbeitender Werke und Maschinenfabriken im Ural und Wolgagebiet ergangen. Dieser Entscheidung wird große Bedeutung für die Entwicklung der neuen Industriereviere auf dem Gebiet der Landesverteidigung beigemessen, sie beeinflußt aber auch den Verkehr und die Entwicklung des Verkehrsnetzes.

Der Umfang der Beförderungen wird künftig davon abhängen, wie bei den einzelnen Güterarten die Beziehungen zwischen Erzeugung und Verbrauch geordnet und in welchem Ausmaß hierauf bei der Standortbestimmung der Erzeugungsstätten Rücksicht genommen wird.

Bezüglich der Kohlenförderung kann man davon ausgehen, daß diese im Vergleich zu den Verhältnissen des Jahres 1937 auf das sechsfache, die Beförderungsleistungen jedoch wesentlich weniger steigen werden dank der vermehrten Ausbeutung der örtlichen Vorkommen, des Ausbaus von Gasfernleitungen, der Entwicklung des Hochspannungsnetzes und der zu erwartenden Heranziehung der Schiffahrt. So kann damit gerechnet werden, daß das Ansteigen der Kohlenbeförderungen sich im Vergleich zu 1937 auf das Fünffache, d. h. auf jährlich 600 Mio t, über eine Durchschnittsentfernung von 600—650 km beschränken läßt. Bei der geplanten beträchtlichen Entwicklung der neuen Naphthagebiete Zweites Baku, Norden und Sachalin wird die Förderung an Erdöl voraussichtlich auf das Fünf- bis Sechsfache des Jahres 1937 gesteigert werden. Bei weiterem Ausbau der Erdölleitungen und der erhöhten Inanspruchnahme der Wasserstraßen wird sich der Bahntransport auch hier auf 60 Mio t über 900 km herabdrücken lassen, zumal wenn die Naphthaverarbeitung näher an die Verbrauchsorte herangelegt und der Rohstoff dorthin durch Leitungen befördert wird. Die Eisenerzverhüttung wird später mit 50—60 Mio t etwa das Vierfache erreichen, die Stahlerzeugung sich auf 70—80 Mio t stellen. Transportleistungen werden unter der Voraussetzung des Ausbaues der verarbeitenden Werke in den Hüttengebieten aber nur für etwa 80—90 Mio t über eine Durchschnittsentfernung von 600 km beansprucht werden. Die Förderung von Eisenerz wird auf 100 Mio t steigen, hinzukommen 15 Mio t Mangan und andere Erze, dagegen werden die Transporte insgesamt 90 Mio t über 500 km kaum übersteigen. Die Produktion der Holzindustrie soll gegen 1937 auf das 3—3,5fache ausgedehnt werden. Dafür kommen hauptsächlich die holzreichen Gebiete des Nordens, des Urals und Sibiriens in Frage. Der Versand im bereits bearbeiteten Zustand, die Benutzung der Wolga, der Baltischen-Weißen Meer Kanäle, der Moskwa und des Don werden aber die Bahnbeförderung nur auf das 2,5fache mit 120 Mio t bei 900 km Durchschnittsentfernung anwachsen lassen. Endlich wird die nach etwa 10—15 Jahren erwartete Getreide-

ernte mit 1800—1900 Mio t beziffert, es wird hier mit einer Steigerung von 60 % gerechnet. Mit Rücksicht auf die künftige Selbstversorgung bisheriger Bedarfsgebiete und die gerade bei Getreide mögliche stärkere Einschaltung des Wasserstraßenverkehrs wird jedoch nur mit 50 % gestiegenen Bahntransporten über 650—750 km gerechnet. Der kommende Ausbau der Zementgewinnung an den verschiedensten Stellen des Landes wird dessen Beförderungen wesentlich vermindern, ähnlich soll es sich mit Baumwollgeweben, Kleidung und Gemüse verhalten.

In dieser Art wird sich bei den beispielsweise erörterten Güterarten die Wirkung der Neuverteilung der Industrie und der Planmäßigkeit in den Transporten überall günstig bemerkbar machen. Es wird sich dann das Bild ergeben, daß die Gesamtbeförderungsleistung bei den sechs erörterten Güterarten von jetzt 1500 Mio t über 675—725 km, an der die Kohlen einen Anteil von 40 %, Metalle von 6 %, Holz von 7—8 % und Brotgetreide von 4 % beanspruchen, wesentlich unter dem Einfluß der Neuordnung, des Baues neuer Eisenbahnlinien, der vermehrt einsetzenden Automobiltransporte, die die Bahnen insbesondere bei kurzstreckigen Beförderungen entlasten werden, sinken und nur eine Durchschnittsentfernung von 600—650 km aufweisen wird.

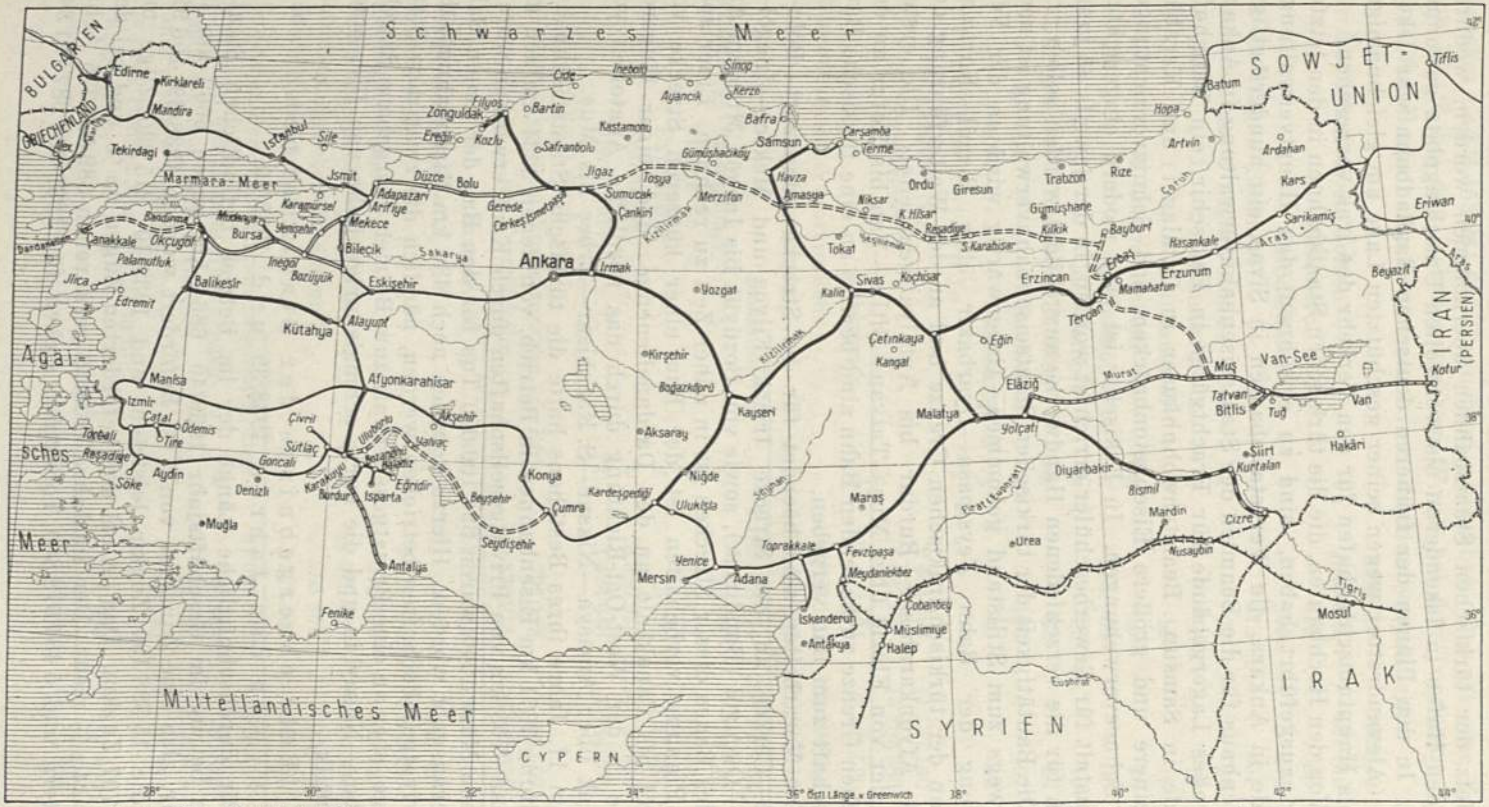
Die künftige Kapitalinvestition wird indessen bedeutend sein müssen, zumal die Schaffung großer Reserven auf dem Gebiet der Kohlenwirtschaft, der elektrischen Energiewirtschaft und der Rüstungsindustrien gefordert wird und beschlossen ist. Für das Gebiet des Verkehrswesens bedeutet die Schaffung solcher Reserven die gänzliche Ausrottung der überkommenen Rückständigkeit. Neue Bahnen müssen in die neuen Wirtschaftsgebiete zu den Kohlenlagern, Naphthaquellen und Erzlagern, zu den Holzmassiven, zu den Ufern der Meere und großen Flüsse herangeführt werden, die Struktur des jetzigen Netzes verbessern und eine größere betriebliche Bewegungsfreiheit schaffen. Das Eisenbahnnetz soll sich jedoch nicht selbständig, sondern nach einem groß angelegten Gesamtplan als Teil eines einheitlichen Netzes aller Verkehrsmittel entwickeln. Man steht vor der Notwendigkeit, schnellstens noch mehrere große Magistralen zu bauen, dazu gehört zunächst eine zweite Verbindung von Moskau zum Stillen Ozean. Teile davon sind in den Strecken Kasan—Ufa—Magnitogorsk, Kartali—Akmolinsk und in der Baikal—Amurbahn bereits vorhanden. Weiter soll eine Nordsibirische Bahn vom Nordural (Nadeschdinsk) zum Baikalsee geführt werden. Dazu sollen Querstrecken im Gebiet der Wolga und des Urals entstehen in der Richtung von Molotow (Perm) nach Tschalow (Orenburg) und von Kirow (Wjatka) nach Ssysran und Stalingrad. Vom Südural wird nach Westen eine Linie vorgestreckt, die Magnitogorsk mit dem Donezbecken verbindet. Ein neuer Zugang vom Kaukasus nach Moskau wird in der Strecke Prochladnaja—Mitschurinsk entstehen. Endlich werden die Bahnen des Zentralgebiets, der Ukraine, des Urals und Kusnezbeckens erheblich ausgebaut werden. Insgesamt wird ein Netz von 140 000—150 000 km, d. h. 50 % mehr, als 1937 vorhanden waren, erforderlich sein, um allen Ansprüchen der Volkswirtschaft gewachsen zu sein.

Dr. Wehde-Textor.

Die türkischen Staatsbahnen in den Jahren 1938/39 und 1939/40. (Mit einer Karte.) (Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1938, S. 739 u. f.) Die türkische Staatseisenbahnverwaltung konnte Ende März 1940 auf das 17. Jahr ihres Bestehens zurückblicken. Die in dieser Zeit erreichten Erfolge im Bau neuer Strecken, in der Ergänzung und Unterhaltung des Lokomotiv- und Wagenbestandes, im modernen Ausbau der Eisenbahnwerkstätten, in der guten Heranbildung eines nationaltürkischen Personals, in der Durchführung einer wirtschaftlich gesunden und ertragreichen Tarifbildung und in der inneren Organisation der Verwaltung verdienen volle Anerkennung. Die Türkei kann für sich in Anspruch nehmen, daß sie ihr Eisenbahnwesen in weit größerem Umfang und unter wirtschaftlich günstigeren Gesichtspunkten entwickelt hat, als es in ihren Nachbarländern Syrien unter französischer und Irak unter englischer Mandatsverwaltung geschehen ist.

Die Bautätigkeit.

Als wirtschaftlich und militärisch besonders wichtig kann die 416,5 km lange Strecke von Irmak über Filyos nach Zonguldak, die sogenannte türkische Kohlenbahn, angesehen werden, die 1935 in ganzer Länge fertig wurde. Sie verbindet das türkische Kohlenrevier am Schwarzen Meer mit dem inneranatolischen Eisenbahnnetz und macht so die türkischen Bahnen im Frieden und besonders auch in einem etwaigen Krieg von dem Bezug der Kohlen auf dem Seewege unabhängig. In Cankiri ist an dieser Strecke das große türkische Eisen- und Stahlwerk entstanden. Die 1933 in ganzer Länge in Betrieb genommene Bahn von Samsun nach Sivas ist die für die Wirtschaftsbelange Inneranatoliens sehr wichtige Schienenverbindung zu einem Hafen des Schwarzen Meeres. Die größte zusammenhängende Neubaustrecke, die West-Ostverbindung von Ankara über Kayserie—Sivas—Cetinkaya—Erzincan bis Erzerum konnte im Oktober 1939 in einer Gesamtlänge von 1065 km in Betrieb genommen werden (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1940, Heft 1). Die neu gebaute Strecke von Feysipaşa über Malatya—Yolçati nach Diyarbakir (503 km), die Ende 1935 fertig geworden ist, wird neben der wirtschaftlichen Erschließung der fruchtbaren Südprovinzen vor allem auch für die Abbeförderung der Kupfererze aus den Gruben von Ergani an die Häfen Mersine und Iskenderun dienen. Neben diesen Hauptverkehrsstrecken sind verschiedene kleinere Verbindungsstrecken neu gebaut worden, so die Strecke Bogazköprü—Nigde—Kardeşgedigi, die die inneranatolische Linie Ankara—Kaykerie—Sivas mit der Bagdadbahnstrecke Konya—Adana verbindet und die Strecke Çetinkaya—Malatya, die die Verbindung zwischen den inneranatolischen und südanatolischen West-Ost-Hauptstrecken herstellt. Die Bahn Kütahya—Balikesir verbindet die beiden Nord-Süd-Hauptstrecken Istanbul—Eskişehir—Konya und Izmir—Bandirma miteinander. Durch die erst bis Burdur fertige Bahn von Afyon karahisar—Antalya soll in Antalya ein Hafen am Mittelmeere an das türkische Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Nach dem Anschluß des Sandschaks Alexandrette als türkische Provinz Hatay an die Türkei ist auch die Strecke Toprakhale—Iskenderun in


Schwarzes Meer
BULGARIEN
GRIECHENLAND
SOWJET-UNION
IRAN (PERSIEN)
IRAK
SYRIEN
CYPERN
Mittelländisches Meer
Ägäisches Meer
Marmara-Meer
Edirne
Kirklareli
Mandira
Tekirdagi
Istanbul
Sile
Ereğli
Zonguldak
Filyos
Bartin
Kozlu
Safranbolu
Cide
Inebolu
Sinop
Ayancik
Kerze
Kastamonu
Gümüşhacıköy
Bafra
Samsun
Çarşamba
Terme
Ordu
Giresun
Trabzon
Rize
Hopa
Batum
Artvin
Ardahan
Kars
Sarikamiş
Eriwan
Tiflis
Araxes
Aras
Havza
Amasya
Merzifon
Tosya
Jigaz
Sumucak
Çankiri
Ankara
Irmak
Yozgat
Kirşehir
Boğazkörü
Kayseri
Aksaray
Niğde
Ulukişla
Kardeşehir
Çumra
Konya
Beyşehir
Seydişehir
Akşehir
Yalvaç
Ilgin
Karaman
Ermenek
Mut
Silifke
Göksu
Mersin
Yenice
Adana
Toprakkale
Fevzipaşa
Meydanekbez
Çobanbey
Iskenderun
Antakya
Müslimiye
Halep
Maraş
Fırat (Euphrat)
Urfa
Euphrat
Diyarbakir
Bismil
Mardin
Cizre
Nusaybin
Tigris
Mosul
Siirt
Kurtalan
Hakâri
Van
Van-See
Tatvan
Bitlis
Tuğ
Muş
Murat
Elâziğ
Malatya
Yolçati
Çetinkaya
Kangal
Sivas
Kalin
Kochisar
Erzincan
Tercan
Erzurum
Mamahatun
Erbaa
Tokat
Niksar
K. Hisar
Reşadiye
S. Karahisar
Giresun
Gümüşhane
Kilkik
Bayburt
Hasankale
Beyazit
Kotur
Ilgaz
Çankiri
Eskişehir
Bilecik
Sakarya
Bursa
Mudanya
Gemlik
Inegöl
Bozüyük
Karamürsel
Mekece
Arifiye
Adapazari
Ismit
Düzce
Bolu
Gerede
Çerkeş
Ismetpaşa
Bandirma
Çanakkale
Ökçugöl
Palamutluk
Jlica
Edremit
Balikesir
Kütahya
Alayunt
Manisa
Izmir
Çatal
Ödemis
Tire
Tarcali
Resadiye
Aydin
Söke
Denizli
Muğla
Çivril
Sütlaç
Goncali
Karakuyu
Burdur
Isparta
Eğridir
Yalvaç
Akşehir
Afyonkarahisar
Uluborlu
Bozanköy
Alasehir
Antalya
Fenike
Ilgin
Karaman
Ermenek
Mut
Silifke
Göksu
Yenice
Mersin
Adana
Toprakkale
Fevzipaşa
Meydanekbez
Çobanbey
Iskenderun
Antakya
Müslimiye
Halep
Maraş
Urfa
Euphrat
Diyarbakir
Bismil
Mardin
Cizre
Nusaybin
Tigris
Mosul
Siirt
Kurtalan
Hakâri
Van
Van-See
Tatvan
Bitlis
Tuğ
Muş
Murat
Elâziğ
Malatya
Yolçati
Çetinkaya
Kangal
Sivas
Kalin
Kochisar
Erzincan
Tercan
Erzurum
Mamahatun
Erbaa
Tokat
Niksar
K. Hisar
Reşadiye
S. Karahisar
Giresun
Gümüşhane
Kilkik
Bayburt
Hasankale
Beyazit
Kotur
Ilgaz
Çankiri
Eskişehir
Bilecik
Sakarya
Bursa
Mudanya
Gemlik
Inegöl
Bozüyük
Karamürsel
Mekece
Arifiye
Adapazari
Ismit
Düzce
Bolu
Gerede
Çerkeş
Ismetpaşa
Bandirma
Çanakkale
Ökçugöl
Palamutluk
Jlica
Edremit
Balikesir
Kütahya
Alayunt
Manisa
Izmir
Çatal
Ödemis
Tire
Tarcali
Resadiye
Aydin
Söke
Denizli
Muğla
Çivril
Sütlaç
Goncali
Karakuyu
Burdur
Isparta
Eğridir
Yalvaç
Akşehir
Afyonkarahisar
Uluborlu
Bozanköy
Alasehir
Antalya
Fenike
26°
30°
32°
34°
36° Östl. Länge v. Greenwich
38°
40°
42°
44°
42°
40°
38°
36°
Von der türkischen Republik gebaute Strecken
" " " " erworbene "
Im Bau befindliche Strecken
100 50 0 50 100 150 200 250 300 km
Demnächst im Bau befindliche Strecken
Strecken, für die die Vorarbeiten beendet sind
Geplante Strecken
Von einer Privatgesellschaft betriebene Strecken

das Netz der türkischen Staatsbahnen übernommen worden, wodurch diese den Hafen in Iskenderun als wertvollen Umschlagplatz gewonnen haben. In den Plänen der früheren deutschen Bagdadbahn war Iskenderun (Alexandrette) wegen seiner geschützten Lage am gleichnamigen Golf als Hauptumschlaghafen für den Verkehr des Irak vorgesehen.

Von den Hochbauten, die die türkischen Staatsbahnen in den letzten Jahren ausgeführt haben, sind zu erwähnen das Hauptverwaltungsgebäude in Ankara, die Werkstattsbauten in Sivas, ein hundertbettiges Krankenhaus für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung in Ankara, ein großes Lagergebäude für Frachtgüter in Eskişehir, ein Bahnhofsgebäude in Samsun, Beamtenwohnhäuser in Catalagzi und Karabük, 22 kleinere und größere Eisenbetonbrücken und Schutzvorrichtungen gegen Schneeverwehungen. In Eskişehir ist eine modern eingerichtete Lehranstalt für Gewerbeschüler errichtet worden, in der jeweils 85 junge Türken für die verschiedenen Handwerke ausgebildet werden sollen.

Die Bautätigkeit der türkischen Staatseisenbahnverwaltung ist noch keineswegs zum Stillstand gekommen. Gegenwärtig wird an der Verlängerung der Bahn Feysipaşa—Dyarbakir über Bismil—Kurtalan Çizre an der türkisch-irakischen Grenze und an der Weiterführung der Strecke Afyonkarahisar—Burdur bis Antalya gearbeitet. Die ersten 70 km der von Elâzig über Muş—Tatvan—Bitlis—Van bis Kotur an der iranischen Grenze zu bauenden Bahn sind bereits an eine türkische Baugesellschaft zum Bau vergeben.

Die Vorarbeiten sind beendet für die Strecke Adapazari—Bolu—Gerede—Cerkeş an der Strecke Irmak—Filyos und Mekece—Inegöl—Bursa—Okçugöl (Bandirma), sowie von Bozüyük bis Inegöl. Mit dem Anfang des Baues dieser Strecken ist in naher Zeit zu rechnen. Einer späteren Planung vorbehalten ist der Bau einer kürzeren Strecke von Ogçugöl bis Canakkale an der Dardanellenenge und einer längeren Strecke in der West-Ost-Richtung durch das nördliche Anatolien von Sumucak über Amasya—Niksar—S. Karahisar—Erbeş bis Muş.

Im 17. Jahre ihres Bestehens hatte die türkische Staatseisenbahnverwaltung 7371 km Eisenbahnen in Betrieb, von denen 3234 km neu gebaut und 3703 km von Privatgesellschaften durch Kauf erworben waren. Bis Ende März 1940 waren 394 100 000 Tqs für den Bau der neuen Bahnen verausgabt worden. Hierzu kommen noch 434 km Eisenbahnen, die von Privatgesellschaften betrieben werden, nämlich die zwar dem Staat gehörige, aber an eine Privatgesellschaft zum Betrieb übergebene Strecke Çobanbey—Nusaybin und die kurze schmalspurige Bahn von Ilica nach Palamutlik.

Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in den Jahren 1938/39 und 1939/40.

Die durchschnittliche Länge der im Betrieb befindlichen Staatsbahnen betrug im Geschäftsjahr 1939/40 6864 km gegen 6662 km im Vorjahr, also eine Zunahme von 3 %. Befördert wurden 1938/39 196 922 Züge, die 15 598 199 Zugkm leisteten, und 1939/40 215 230 Züge mit 17 796 707 Zugkm. Das ist bei den beförderten Zügen 9,3 % und bei den Zugkm 14,1 % mehr. Den im Jahre 1938/39 gefahrenen 589 533 375 Achskilometern und 5 484 678 360 Tonnenkm stehen für 1939/40 687 721 343

Achskm und 6 455 261 665 Tonnenkm gegenüber. Das ist eine Zunahme von 16,6 % bei den Achskm und von 17,7 % bei den Tonnenkm.

An Betriebsmaterialien wurden verbraucht:

		1938/39	1939/40	%
für die Lokomotiven Kohlen	t	348 563	427 136	+ 24,3
Schmieröl	t	812	932	+ 14,7
Heißdampföl	t	240	274	+ 14,1
für die Wagen Schmieröl	t	272	351	+ 29,0
durchschn. auf 1 Zugkm Kohlen	kg	22	24	+ 9,1
„ „ 1 „ Schmieröl	g	71	73	+ 2,8
„ „ 1 „ Heißdampföl	g	16	16	—
„ „ 1 Lokkm Kohlen	kg	15	16	+ 6,6
„ „ 1 „ Schmieröl	g	36	35	— 2,8
„ „ 1 „ Heißdampföl	g	11	10	— 9,1
„ auf 1000 Tonnenkm Kohlen	kg	62	66	+ 6,4
„ „ 1000 „ Schmieröl	g	196	197	+ 0,5
„ „ 1000 „ Heißdampföl	g	43	42	— 2,3
Beförderte Reisende				
im Fernverkehr		9 364 593	11 127 140	+ 18,8
im Vorortverkehr		14 037 541	15 202 380	+ 8,3
zusammen		23 402 134	26 329 520	+ 12,5
Reisendekm im Vorortverkehr		146 087 179	158 104 752	+ 8,2
„ im Fernverkehr		1 039 431 795	1 240 656 110	+ 19,3
zusammen		1 185 518 974	1 398 760 862	+ 17,9
Befördertes Reisegepäck	t	29 840	34 712	+ 16,3
„ Eilgut	t	134 112	134 458	+ 3,2
„ Expreßgut	t	15 199	12 087	— 20,2
„ Frachtgut	t	3 360 930	4 130 490	+ 19,3
„ Dienstgut	t	1 424 648	1 784 253	+ 25,3
Einnahmen aus:				
Personenverkehr im Vorortverkehr	Ltqs	797 173	816 569	+ 2,4
„ im Fernverkehr	„	10 332 911	12 462 395	+ 20,6
zusammen	Ltqs	11 130 084	13 278 964	+ 19,3
Reisegepäckverkehr	„	292 501	346 821	+ 18,5
Eilgutverkehr	„	1 519 675	1 995 448	+ 31,3
Expreßgutverkehr	„	478 592	439 749	— 8,8
Frachtgutverkehr	„	21 529 630	26 270 868	+ 22,0
Beförderungsnebeneinnahmen	„	768 955	702 694	— 8,6
Andere Nebeneinnahmen	„	1 378 245	543 901	— 60,5
Einnahmen der Eisenbahnen zusammen	Ltqs	37 097 582	43 578 445	+ 17,4
Einnahmen des Hafens Haydarpasa	„	696 966	760 820	+ 9,1
Einnahmen des Hafens Derince	„	83 648	54 875	— 30,4
Transitverkehr Trabzon—Iran	„	60 745	34 788	— 42,7
Aus dem Budget des Verkehrsmin. überwiesen	„	350 000	100 000	— 71,4
Einnahmen im Ganzen	Ltqs	38 288 941	44 528 928	+ 16,2

Die günstige Entwicklung der Einnahmen der türkischen Staatsbahnen ist um so mehr beachtenswert, als sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr erhebliche Tarifermäßigungen eingeführt worden sind.

Die Ausgaben betrugen:

		1938/39	1939/40	%
Gesamtbetriebsausgaben	Ltqs	29 032 390	28 237 015	— 2,7
Für den Hafen Haydarpasa	„	280 131	266 345	— 4,8
Für den Hafen Derince	„	12 389	20 808	+ 67,9
Für den Transitverkehr Trabzon—Iran	„	202 071	147 423	— 27,0
Außerordentliche Ausgaben	„	3 311 942	8 941 756	+ 169,9
Materialkäufe	„	4 466 558	4 369 526	— 2,1
Zusammen	Ltqs	37 305 481	41 982 873	+ 12,5

Auf 1 km Betriebslänge sind entfallen im Jahre 1938/39 an Einnahmen 5569, an Ausgaben 4358 Ltqs; im Jahre 1939/40 an Einnahmen 6349 Ltqs, an Ausgaben 4114 Ltqs. Die Betriebszahl verringerte sich von 78,5 % im Jahre 1938/39 auf 64,79 % im Jahre 1939/40.

Dieckmann.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Beamtenrecht.

Urteil des Reichsgerichts vom 5. Juli 1940 in Sachen des Reichsbahninspektors a. D. G. H., Kläger und Revisionskläger, gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die RBD. M., Beklagte und Revisionsbeklagte. — III. 129/1939 —.

Für Klagen von Beamten auf Änderung der Einstufung sowie für Schadenersatzforderungen bei zu niedriger Einstufung steht der Rechtsweg nicht offen.
Begriff der wohlerworbenen Rechte sowie der beamtenrechtlichen Fürsorgepflicht.

Entscheidungsgründe.

I. Nach § 1 des neuen Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) ist die beklagte Partei nicht wie im Berufungsurteil als „Deutsches Reich (Deutsche Reichsbahn)", sondern als „Deutsche Reichsbahn" zu bezeichnen (vgl. RGZ. Bd. 162, S. 364 [365]).

II. Bereits vor seiner Versetzung in den Ruhestand war der Kläger nach Art. 2 Abs. 5 des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47) unmittelbarer Reichsbeamter geworden. Die Klage unterliegt daher ungeachtet der Sonderbestimmung in § 143 Abs. 2 des Deutschen Beamtengesetzes ohne weiteres den Zulässigkeitsvoraussetzungen in Abschnitt IX dieses Gesetzes. Der gemäß § 143 Abs. 1 daselbst erforderliche Vorbescheid des Reichsverkehrsministers, der dem Kläger durch die Reichsbahndirektion M. vermittelt worden ist, ist zwar erst im zweiten Rechtszuge beigebracht worden. Die Nachholung war jedoch zulässig (RGZ. Bd. 161, S. 163 [165]). Damit sind die formellen Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Klage erfüllt.

III. Das Berufungsgericht hat jedoch angesichts des sachlichen Inhalts der Klage angenommen, daß der Rechtsweg für sie nicht gegeben sei. Dazu ist folgendes ausgeführt:

Der Kläger habe freilich erklärt, er wolle mit der Klage nicht eine Änderung der ihm nachteiligen Einstufung selbst erzwingen, er erstrebe vielmehr nur die Beseitigung ihrer Folgen, und zwar unter dem Gesichtspunkte des Schadenersatzes wegen Verletzung wohlerworbener Rechte und wegen Verstoßes gegen die beamtenrechtliche Fürsorgepflicht. Dadurch, daß der Kläger seinen Anspruch auf diese rechtlichen Grundlagen stelle, könne er jedoch den Rechtsweg nicht zulässig machen. Es sei vielmehr zu unterscheiden zwischen wirklichen Schadenersatzansprüchen aus den angeführten Gesichtspunkten und den Fällen, in denen sie nur angeführt würden, um unzulässigerweise die Entscheidung über eine nicht erfolgte Beförderung den ordentlichen Gerichten zu unterbreiten. Entscheidend sei nicht der Wortlaut, sondern der Sinn und Zweck des Antrags. So sei der

Rechtsweg nicht offen, wenn die Klagebegründung zwar einen privatrechtlichen Anspruch behaupte, sich aber nur über einen Eingriff der Staatsverwaltung beschwere. Im gegenwärtigen Falle gehe die Klage auf den Unterschied zwischen der Bezahlung aus der Gruppe 6 und der Gruppe 7. Dieser Anspruch könne nur so begründet werden, daß der Kläger eigentlich in die Gruppe 6 gehöre, aber in diese nicht eingereiht worden sei. Die Klage rüge also, daß er nicht in die Gruppe 6 überführt sei. Der Kläger drücke das zwar so aus, daß er aus dieser Gruppe ausgereiht sei. Begrifflich könne aber von einer Ausreihung nur gesprochen werden, wenn der Kläger sich vorher in dieser Gruppe befunden habe, was nicht der Fall gewesen sei. Der wirkliche Klagegrund sei deshalb das Verlangen der nachträglichen Einreihung in die Gruppe 6. Damit werde aber von den Gerichten die Änderung seiner beamtenrechtlichen Stellung verlangt. Die Begründung oder Abänderung einer bestimmten beamtenrechtlichen Stellung könne jedoch nach feststehender Rechtsprechung nicht Gegenstand einer vor den ordentlichen Gerichten zu erhebenden Klage sein und könne es auch nicht dadurch werden, daß der Kläger von wohlerworbenen Rechten spreche. Für die Aufrechterhaltung des Begriffs der wohlerworbenen Rechte sei im nationalsozialistischen Staate schon an sich kein Raum, überdies könne es sich beim Kläger, wie das Berufungsgericht dann weiter darlegt, auch nicht um die Verletzung eines wohlerworbenen Rechtes handeln.

Dem Berufungsgericht ist, wenn auch nicht überall in der Begründung, so doch jedenfalls im Ergebnisse beizutreten. Die Beamten können auf dem Rechtswege nach dem früheren und dem neuen Recht nur vermögensrechtliche Ansprüche verfolgen. Wenn ein Beamter vor Gericht geltend macht, in seinen wohlerworbenen Rechten verletzt worden zu sein, so kann er das also nur, sofern das angeblich verletzte Recht ein Vermögensrecht ist. Alles, was der Kläger darüber ausgeführt hat, daß ihm sein Beamtenrang — etwa im Sinne der bayerischen Verordnung über die Rangverhältnisse der Beamten vom 23. Dezember 1908 (GVBl. S. 1211) — nicht erhalten geblieben sei, muß demnach ausscheiden.

Ein verletztes Vermögensrecht dagegen hat der Kläger nicht zu behaupten vermocht. Er stützt sich darauf, daß er beim Wechsel der verschiedenen Besoldungsordnungen nicht in der vorletzten Beförderungsstufe oder nicht wenigstens in der ersten Beförderungsstufe verblieben sei. Ein Vermögensrecht mit dem Inhalt, daß dem Beamten grundsätzlich derselbe Abstand von der Spitzengruppe oder von der Eingangsgruppe gewährleistet werden müsse und daß insoweit die Stufenfolge für ihn nicht mehr geändert werden dürfe, hat es aber weder nach bayerischem Beamtenrecht noch nach Reichsbeamtenrecht gegeben. Dem Gesetzgeber stand es von jeher frei, niedriger besoldete Beamtengruppen mit höher besoldeten zusammenzulegen oder weitere Beförderungsgruppen zu schaffen, wie dies hier geschehen ist. Vermögensrechte haben dem Beamten stets nur die einzelnen Besoldungsordnungen in Gestalt von der Höhe nach bestimmten Bezügen gewährt. Nur auf diese Bezüge hat der Beamte ein klagbares Recht, aber nicht darauf, daß ihr Verhältnis zu den Bezügen anderer Beamten stets dasselbe bleibt (RGZ. Bd. 108 S. 314). Allerdings können Beamte aus außerhalb der Besoldungsordnung liegenden Rechtsgründen — z. B. durch gesetzliche Sondervorschriften oder durch Zusicherungen, soweit solche zulässig sind — das Recht auf Gleichbehandlung mit anderen Beamtengruppen und damit den Anspruch auf bestimmte Bezüge erlangen, und diese Rechtsstellung kann ihnen dann auch nicht durch eine spätere Änderung der Behördenorganisation genommen werden (RGZ. Bd. 108

S. 404). In solchen Fällen handelt es sich in der Tat um Verletzung wohlerworbener Vermögensrechte. Die Ansicht des Berufungsgerichts, der Beamte könne sich auf die Verletzung solcher Rechte nach den Grundsätzen des nationalsozialistischen Staates überhaupt nicht mehr berufen, trifft in dieser Allgemeinheit nicht zu. Richtig ist nur, daß wohlerworbene Beamtenrechte früher nach Art. 129 Abs. 1 Satz 3 WeimVerf. nicht ohne weiteres durch eine gesetzliche Bestimmung — es sei denn durch eine verfassungsändernde — beseitigt werden konnten, während der Gesetzgeber jetzt nach Art. 2 des Ermächtigungsgesetzes vom 24. März 1933 (RGBl. I S. 141) insoweit völlige Freiheit besitzt, von der er z. B. im Beamtenrechts-Änderungsgesetze Gebrauch gemacht hat. Der Kläger wäre demnach nicht gehindert, seinen Klageanspruch — da eine Zusicherung nicht in Betracht kommt — auf eine ihm gesetzlich eingeräumte Sonderstellung zu stützen, sofern sich daraus für ihn ein Anspruch auf bestimmte höhere Dienstbezüge ergeben würde. Seine Berufung auf § 33 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 31. März 1920 (RGBl. S. 773) reicht dazu aber ganz offensichtlich nicht aus. Denn dadurch konnten ihm keine weitergehenden Rechte erwachsen, als er sie nach dem Bayerischen Beamtengesetz hatte. Daß dieses dem Beamten aber nur einen vermögensrechtlichen Anspruch auf bestimmte Dienstbezüge und nicht auf die Beibehaltung eines Abstands von den Bezügen anderer Beamten verliehen hat, ist bereits gesagt worden. In seinen Bezügen selbst ist der Kläger unstreitig nicht verkürzt worden. Somit vermag schon der Klagevortrag kein Vermögensrecht des Klägers aufzuzeigen, das verletzt sein könnte, und daher kann auch die schuldhafte Verletzung einer Fürsorgepflicht von vornherein nicht in Frage kommen. Bei näherer Betrachtung erweisen sich diese Klagegründe in der Tat nur als willkürliche Annahme, um das Verlangen des Klägers, das demnach in Wahrheit unmittelbar auf eine Änderung seiner Einstufung hinausläuft, zu decken. Die vom Gesetz festgelegte Einstufung kann aber vom Gericht nicht geändert werden. Der Rechtsweg für sein derartiges Verlangen ist nach feststehender Rechtsprechung (RGZ. Bd. 107 S. 326) ausgeschlossen. Die Revision konnte deshalb keinen Erfolg haben.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts vom 14. Juni 1940 in Sachen der A. R., vertreten durch ihren Vater W. R., Klägerin und Revisionsbeklagte, gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die RBD. M., Beklagte und Revisionsklägerin. — III. 124/39.

Bedienung von Schranken ist keine Ausübung öffentlicher Gewalt.

Entscheidungsgründe.

Die Klägerin führt den Unfall, von dem sie betroffen worden ist, auf Amtspflichtverletzung von Beamten (§ 839 BGB.) der Beklagten, nämlich der Beamten B., Br. und E., zurück; sie meint, daß diese in Ausübung ihnen anvertrauter obrigkeitlicher Gewalt gehandelt hätten, und daß daher die Beklagte gemäß Artikel 131 WeimVerf. für die Folgen von deren Handlungsweise auch insoweit einzutreten habe, als der Klägerin Schaden entstanden sei, der nicht Vermögensschaden ist (§ 847 BGB.).

Das angefochtene Urteil hat die Frage, ob auch das Verhalten der Beamten Br. und E. geeignet ist, die Haftung der Beklagten zu begründen, dahinstehen lassen. Es führt aus, die Beklagte sei jedenfalls wegen des Verhaltens des Schrankenwärters B. verpflichtet, dem Klageanspruch zu genügen. Der Unfall sei dadurch eingetreten, daß B. die Schranken des von ihm zu bewachenden Bahnübergangs pflichtwidrig und „unbestrittenermaßen schuldhaft" zu früh geöffnet habe. Das Öffnen und Schließen der Bahnschranken aber äußere sich in seiner Wirkung wie eine für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs getroffene polizeiliche Maßnahme. Es enthalte ohne weiteres die Aufforderung an die auf der Straße sich nähernden Verkehrsteilnehmer, vor den Schranken Halt zu machen. Die Befolgung dieser Aufforderung sei durch Strafdrohung sowie durch Gewährung polizeilicher Machtbefugnisse an die Schrankenwärter gesichert. Daraus ergebe sich, daß das Schließen und das damit als notwendige Folge verbundene Öffnen der Schranken eine Tätigkeit darstelle, die sich aus dem Bereich rein innerdienstlicher Vorgänge heraushebe und zugleich in ihrer Auswirkung als ein mit Zwangsgewalt ausgestatteter verkehrspolizeilicher Akt erscheine. Die Beklagte müsse sich deshalb auch die Anwendung des Art. 131 WeimVerf. gefallen lassen, so daß sie der Klägerin gegenüber ebenso einzutreten habe, wie sonst nach den Vorschriften der §§ 839, 847 BGB. der für ein Versehen verantwortliche Beamte selbst.

Diese Begründung vermag die Entscheidung nicht zu tragen. Wie die Revision zutreffend geltend macht, erblickt das Berufungsgericht in dem Schließen und Öffnen der Schranken durch einen Bahnwärter zu Unrecht eine Ausübung öffentlicher Gewalt. Vielmehr handelt es sich dabei nach der Gesetzeslage, wie sie zur Zeit des Unfalls am 11. Juli 1936 bestand, um eine Tätigkeit, die ausschließlich in das der Beklagten zugeteilte Aufgabengebiet der Personen- und Güterbeförderung fiel. Dies ist aber bürgerlich-rechtlicher Art. Hierzu kann statt weiterer Ausführungen auf die eingehende Darlegung in dem Urteil des Senats vom 19. Januar 1940, III 75/1939 (RGZ. Bd. 162, S. 364) verwiesen werden. Dort ist gezeigt, daß den Schrankenwärtern der Reichsbahn freilich auch bahnpolizeiliche, also obrigkeitliche Befugnisse zugeteilt worden sind, daß hingegen das bloße Öffnen und Schließen der Schranken nicht zu diesen gehört. Auf eine andere Betätigung des B. aber als gerade auf das Öffnen der Schranken kann nach Lage der Sache der Unfall nicht zurückgeführt werden. Das angefochtene Urteil sucht gegenüber solcher Auffassung darzulegen, daß die von ihm vertretene Meinung allein dem Rechtsbewußtsein des Volkes entspreche. Das Volk erblicke in dem Schließen und Öffnen der Schranken bei Bahnübergängen keine Handlung, die auf der Ebene bürgerlich-rechtlicher Betätigung liege und lediglich der Sicherung des Eisenbahnbetriebes diene, sondern es sehe darin die Tätigkeit einer übergeordneten mit öffentlichen Machtbefugnissen ausgestatteten Stelle, deren Anordnungen man sich beugen müsse, wenn man sich nicht einer Strafverfolgung aussetzen wolle. Dieser Gesichtspunkt kann indessen für die hier aufzuwerfende Rechtsfrage nichts Entscheidendes ergeben. Er hat nichts weiter im Auge, als nach ihrem Inhalt und nach ihren Grenzen unbestimmte und möglicherweise nicht einmal einheitliche Empfindungen der einzelnen Volksgenossen. Aus ihnen kann aus diesem Grunde, aber auch gerade deshalb, weil sie in weitgehendem Umfange, nämlich soweit sie auf die wirklichen bahnpolizeilichen Obliegen-

heiten der Schrankenwärter abzielen, zutreffend sind, nichts für die hier zu treffende Entscheidung gewonnen werden. Für diese ist vielmehr wesentlich: Solange die gesetzlichen Normen die Amtspflichtverletzungen, die in Ausübung obrigkeitlicher Gewalt begangen werden, aus dem Gebiete der unerlaubten Handlungen herausheben und an sie besondere Rechtsfolgen knüpfen, erfordert die Einordnung des Einzelfalles jedesmal die Beurteilung, ob die Pflicht, der zuwidergehandelt wurde, öffentlich-rechtlicher Art war oder nicht. Diese Entscheidung kann nur aus den wirklichen rechtlichen Zusammenhängen getroffen werden, in die die betreffende Amtspflicht von dem Gesetzgeber gestellt worden ist, und aus der Eigenart, die seine Regelung diesen Zusammenhängen hat zuteil werden lassen. Was sich in dieser Hinsicht über die Obliegenheiten der Schrankenwärter ergibt, ist in der angeführten Entscheidung des Senats ersichtlich gemacht.

Das angefochtene Urteil muß daher, und zwar gemäß §§ 557, 331 ZPO. im Wege des Versäumnisurteils, aufgehoben werden, um dem Berufungsgericht Gelegenheit zu geben, die Sache unter den sich sonach darbietenden anderweiten rechtlichen Gesichtspunkten (§ 831, §§ 89, 31, 823 BGB.) zu prüfen.

Diese Prüfung wird dem Berufungsgericht, soweit es sich um das Verhalten des B. handelt, auch noch zur Beseitigung einer Unvollständigkeit der von ihm gegebenen Entscheidungsgrundlage Veranlassung geben müssen. Da dem Revisionsgericht die Nachprüfung der Entscheidung des Berufungsgerichts in allen sachlich-rechtlichen Beziehungen obliegt, und da auch die Frage, ob in einem bestimmten Verhalten einer Person ein Verschulden zu erblicken ist, eine Rechtsfrage ist, so ist das Revisionsgericht zur vollständigen Erfüllung seiner Aufgabe nur in der Lage, wenn ihm von dem Berufungsgericht in seiner Entscheidung die Tatsachen bezeichnet werden, in denen es das von ihm angenommene Verschulden gefunden hat. Diese Darlegung aber kann wiederum, eben weil die auf ihnen aufgebaute Schlußfolgerung die Anwendung eines Rechtsbegriffs ist, nicht durch den Hinweis ersetzt werden, daß das Vorliegen von Verschulden unbestritten sei.

Da die Klägerin den Unfall weiterhin noch auf das schuldhaft pflichtwidrige Verhalten anderer Beamter, des Br. und E. zurückgeführt hat, so wird das Berufungsgericht möglicherweise dazu kommen müssen, auch zu diesen Anführungen Stellung zu nehmen. Dabei wird zu beachten sein: Br. soll als Fahrdienstleiter in W. veranlaßt haben, daß der Personenzug früher in I. eintraf, als der dortige Fahrdienstleiter, E., dies annehmen konnte. E. soll infolge dieser Überraschung vergessen haben, den Zug nach R. „abzuläuten". Diese Vorwürfe der Klägerin betreffen also das Verhalten von Beamten der Beklagten innerhalb ihres Aufgabengebiets als Fahrdienstleiter. Die davon umfaßten Obliegenheiten gehörten aber, wie keiner weiteren Darlegung bedarf, nicht zur Ausübung der Bahnpolizei; sie sind, wie der Senat in seinem Urteil vom 6. Oktober 1939, III 2/1939 (RGZ. Bd. 161 S. 341) gezeigt hat, nichts weiter als Maßnahmen, die der Ausführung der Beförderung von Personen oder Gütern dienen sollen, einer Aufgabe der Beklagten, die, wie gesagt, auf bürgerlich-rechtlichem Gebiete liegt.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 20. Dezember 1940, Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Hansestadt Bremen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1644.)

Vom 20. Dezember 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Memel.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1645.)

Vom 20. Dezember 1940. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Wuppertal.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1645.)

Vom 20. Dezember 1940. Zweites Gesetz zur Änderung des Deutschen Beamtengesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1645.)

Vom 20. Dezember 1940. Gesetz über Reichsbürgschaften auf dem Gebiete des Wohnungswesens, Siedlungswesens und Städtebaues.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1646.)

Vom 15. Januar 1941. Gesetz über die Vereinfachung der Kinderzuschläge für Beamte.
(Reichsgesetzblatt I, S. 33.)

Vom 15. Januar 1941. Gesetz über weitere Maßnahmen in der Reichsversicherung aus Anlaß des Krieges.
(Reichsgesetzblatt I, S. 34.)

Vom 15. Januar 1941. Gesetz zur Änderung des Reichsmietengesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 37.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 6. Januar 1941. Fünfte Durchführungsvorschrift zur Verordnung über die Ausbildung für den höheren Dienst in der allgemeinen und inneren Verwaltung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 20.)

Vom 10. Januar 1941. Zweite Durchführungsverordnung zur Kriegssachschädenverordnung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 27.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 19. Dezember 1940. Schiffsregisterordnung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1591.)

Vom 21. Dezember 1940. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1609.)

Vom 7. Januar 1941. Zweite Verordnung über weitere Maßnahmen auf dem Gebiet des Handelsrechts während des Krieges.

(Reichsgesetzblatt I, S. 23.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 12. Dezember 1940. Verordnung über die baupolizeilichen Zuständigkeiten im Gebiet der bisherigen Freien Stadt Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1648.)

Vom 11. Januar 1941. Verordnung über die Einführung des Gesetzes zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben (AOGÖ) im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 31.)

Verordnungen und Erlasse des Reichsverkehrsministers:

Vom 6. Dezember 1940. Ordnungsstrafgewalt des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes.

(Reichsverkehrsblatt B, S. 357.)

Vom 21. Dezember 1940. Fünfundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 1.)

Vom 23. Dezember 1940. § 46 der Reichsgaragenordnung.

(Reichsverkehrsblatt B/1941, S. 1.)

Vom 27. Dezember 1940. P.Bef.G. Erneuerung von Genehmigungen für Straßenbahnen und Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen.

(Reichsverkehrsblatt B/1941, S. 3.)

Vom 30. Dezember 1940. Zweite Verordnung zur Durchführung der Verordnung zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr (Verordnung über die Entladung und Abfuhr von Waren).

(Reichsgesetzblatt I 1941, S. 15.)

Vom 30. Dezember 1940. Verordnung zur Einführung der Eisenbahn-Verkehrsordnung in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1674.)

Vom 31. Dezember 1940. Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über den Güterkraftverkehr in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsverkehrsblatt B/1941, S. 3.)

Vom 15. Januar 1941. P.Bef.G.. Erneuerung von Genehmigungen des Linien- und Gelegenheitsverkehrs.
(Reichsverkehrsblatt B, S. 11.)

Vom 17. Januar 1941. Aufbau des gewerblichen Verkehrs in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsverkehrsblatt B, S. 8.)

Vom 22. Januar 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 20.)

Vom 6. Februar 1941. Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark.
(Reichsgesetzblatt I, S. 74.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 25. November 1940. Freigabe topographischer Karten	507
Vom 11./12. Dezember 1940. Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission	526
Vom 17. Dezember 1940. Reichsbahn-Ausbesserungswerk St. Pölten-Wörth	526
Vom 20. Dezember 1940. Deutscher Reichsbahn-Kalender 1941	525
Vom 23. Dezember 1940. Bauleitung der Reichsautobahnen in Straßburg (Elsaß)	2
Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1940	2
Vom 27. Dezember 1940. Eisenbahn-Ausbesserungswerke im Elsaß und in Lothringen	22
Vom 3. Januar 1941. Unterrichtswesen; Lehrhefte	22
Vom 4. Januar 1941. Auflösung des Betriebsamts Hollabrunn	22
Vom 6. Januar 1941. Freigabe topographischer Karten	22
Vom 20. Januar 1941. Ordnung in den Reisezügen; Belästigung der Mitreisenden in den Zügen durch Musizieren	39
Vom 20. Januar 1941. Gliederung der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums	39

Bücherschau.

Besprechungen.

Kuntzemüller, Albert. Die badischen Eisenbahnen 1840 bis 1940. (Oberrheinische Geographische Abhandlungen, hgg. von F. Metz und W. Panzer, 3. Heft; Selbstverlag der Geographischen Institute der Universitäten Freiburg i. Br. und Heidelberg 1940.) Verlag: Poppen & Ortmann, Freiburg i. Br., und Fr. Wagnersche Universitätsbuchhandlung (Karl Zimmer) K.-G., Freiburg i. Br. 232 Seiten mit 29 Abbildungen und 10 Karten. Preis 4 RM.

In dem von der vormaligen Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn herausgegebenen amtlichen Jubiläumswerk „100 Jahre deutsche Eisenbahnen" konnten bei der Überfülle des zu behandelnden Stoffes begreiflicherweise die Verdienste der Vorgänger der jetzigen Reichsbahn, der früheren Ländereisenbahnen, nicht so eingehend gewürdigt werden, wie es in Anbetracht der durchaus verschiedenartigen Entwicklung erwünscht gewesen wäre. Es liegt deshalb nahe, der jetzt nach und nach fällig werdenden Jahrhundertfeiern der einzelnen Bahnen jeweils besonders zu gedenken. Während für die erste deutsche Staatsbahn, die ehemalige Braunschweigische Staatseisenbahn, eine besondere amtliche Denkschrift von der Reichsbahndirektion Hannover herausgegeben wurde, war dies für die vormaligen Badischen Staatseisenbahnen wegen dauernder Beanspruchung durch unaufschiebbare wichtige Aufgaben leider nicht möglich. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß ein so gründlicher Kenner der badischen Eisenbahngeschichte wie Dr. Albert Kuntzemüller aus dem Schatze seiner langjährigen Erfahrungen heraus das Jubiläum zum Anlaß verschiedener Veröffentlichungen nahm. Neben kürzeren Betrachtungen in Heft 4/1940 des Archivs und in Heft 37/1940 der „Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" gab er in der vorliegenden Schrift mit dankenswerter Unterstützung des Badischen Unterrichtsministeriums und des Alemannischen Instituts Freiburg i. Br. eine eingehende Schilderung der 100jährigen Geschichte des badischen Eisenbahnwesens.

Der Verfasser erblickt seine Hauptaufgabe darin, Baupolitik und Baugeschichte der badischen Eisenbahnen von ihren ersten Anfängen bis zur Gegenwart zusammenhängend und lückenlos darzulegen. Er gliedert hierbei in folgende vier Zeitabschnitte: Werden der Staatsbahn 1838—1855, Ausbau des Eisenbahnnetzes 1855—1874, Krise und Wiederaufstieg 1874—1914, Weltkrieg und Reichsbahn 1914—1940. Eine mit ungewöhnlichem Fleiß und großer Sorgfalt zusammengetragene umfangreiche Literatur ermöglicht dem Verfasser, über die Entstehung jeder einzelnen Strecke des badischen Eisenbahnnetzes ausführlich und inter-

essant zu berichten. Seinem rückhaltlosen Bekenntnis zur Staatsbahnidee ist es zu danken, daß gebührend hervorgehoben wird, wie die badische Staatsverwaltung gleich in den Gründungsjahren 1835—1840, den anderen größeren deutschen Ländern — vor allem Preußen, Bayern und Württemberg — weit vorauseilend, wagemutig und tatkräftig dem Grundsatz des Staatsbahnbaues und -betriebs zum Durchbruch verholfen, ihm dann in den Jahrzehnten des Ausbaus folgerichtig und ununterbrochen gehuldigt und damit auch die gesamtdeutsche Entwicklung entscheidend beeinflußt hat. Daß der Verfasser der Entwicklung des badischen Eisenbahnwesens auch auf den Fachgebieten des Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen- und Finanzdienstes sein Augenmerk zuwendet und sie geschickt in die Darstellung der Baupolitik und Baugeschichte einzuflechten weiß, ist ihm als besonderes Verdienst anzurechnen.

So anerkennende Worte der Verfasser findet, wenn es gilt, den Weitblick und die Großzügigkeit der badischen Staatsbahnverwaltung in der Bauausführung, den Betriebs- und Verkehrsanlagen und -einrichtungen als mustergültig vor Augen zu führen, läßt er es doch auch an freimütiger Kritik nicht fehlen. Was an Versäumnissen, Fehlern und Mißgriffen im Ausbau des Eisenbahnnetzes zu beklagen ist, faßt er so in zwei weiteren Kapiteln „Lücken im Eisenbahnnetz" und „Fehlbauten" zusammen. Diese Kritik darf aber dem Verfasser wohl zugestanden werden, wenn man berücksichtigt, daß er lange Jahrzehnte hindurch allen wichtigeren Fragen des badischen Eisenbahnwesens in treuer Verbundenheit mit seiner engeren Heimat geradezu leidenschaftliches Interesse entgegengebracht und durch ernste, unermüdliche Forschungsarbeit der badischen Eisenbahnverwaltung einen guten Dienst erwiesen hat.

Das Werk hätte an Wert noch gewonnen, wenn ihm ein ausführliches Orts-, Namens- und Sachverzeichnis beigegeben worden wäre. Das Verzeichnis der Anmerkungen wäre übersichtlicher geworden, wenn sich der Verfasser bei den vielen Hinweisen auf die Landtagsverhandlungen der im Jahre 1909 durchgeführten fortlaufenden Bezifferung der Drucksachenhefte bedient hätte. Ferner wäre eine Erweiterung des beigefügten Literaturverzeichnisses erwünscht gewesen. Insbesondere werden die mannigfachen wertvollen Werke über bautechnische Einrichtungen der badischen Staatseisenbahnverwaltung vermißt. Zu Seite 18 hätte z. B. die Druckschrift „Die Gleisanlage der Gr. Bad. Staatseisenbahnen für die Breitspur von 1,6 m und der Übergang zur Vollpur von 1,435 m 1839 bis 1855" von E. Lang, Karlsruhe 1904, erwähnt werden müssen. Auch hätte das nach vielen Schwierigkeiten im Jahre 1936 herausgebrachte Werk „Die historischen Lokomotiven der Badischen Staatseisenbahnen" von R. v. Helmholtz nicht fehlen dürfen, das in der wissenschaftlichen Welt allgemein als ausgezeichnet gewürdigt wird, und um dessen Herausgabe sich der Abteilungspräsident a. D. Prof. H. Baumann ein unvergängliches Verdienst erworben hat. Schließlich wäre auch die personengeschichtliche Literatur, wie die Lebenserinnerungen von Becht und v. Brauer, und die Literatur der Eisenbahnreformer (Böhtlingk, Barthold, Muser, Frühauf usw.) der Erwähnung wert gewesen.

Alles in allem bedeutet das Buch eine wertvolle Bereicherung der eisenbahngeschichtlichen Literatur. Die frische, lebendige und fesselnde Darstellungsweise mit starkem heimatkundlichem Einschlag läßt in badischen Kreisen eine weite Verbreitung erhoffen. Aber auch außerhalb Badens ist dem Buch vor allem in Eisenbahnfachkreisen eine günstige Aufnahme zu wünschen, weil es unterhaltsam und spannend Aufschluß gibt, wie durch die ehemalige Badische Staatsbahn für die Staatsbahnidee in Deutschland ersprießliche Pionierarbeit geleistet und damit in hohem Maße der Deutschen Reichsbahn vorgearbeitet wurde. Die gediegene drucktechnische Ausstattung des Buches macht dem Verlag alle Ehre. *Bachert.*

Jonas-Pohle: Die Zivilprozeßordnung. Neudruckbogen Dezember 1940, enthaltend „Die Lohnpfändungsverordnung vom 30. Oktober 1940, erläutert von Dr. Martin Jonas, Senatspräsident beim Reichsgericht, nebst zusätzlichen Erläuterungen für den Geltungsbereich der ostmärkischen, der sudetenländischen und der Protektorats-Exekutionsordnung von Dr. Friedrich Stagel, Ministerialrat im Reichsjustizministerium. Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) in Tübingen. 1940. 95 Seiten. Bezugspreis für die Abnehmer des Kommentars 3,50 RM.

Als Neudruckbogen zu dem im Jahrgang 1939 S. 249 und 1527 besprochenen Kommentar zur Zivilprozeßordnung ist zusammen mit anderen Nachträgen zum 1. und 2. Band jetzt die Lohnpfändungsverordnung vom 30. Oktober 1940 mit Erläuterungen von Dr. Jonas und Dr. Stagel erschienen. Auf 95 Seiten ist sie in der gleichen klaren und erschöpfenden Art erläutert, wie die Zivilprozeßordnung in den bisher vorliegenden Bänden. Daß das Werk nunmehr durch diese wichtige Ergänzung wieder auf den neuesten Stand gebracht ist, wird allgemein begrüßt werden. Der Kommentar zur Lohnpfändungsverordnung ist auch als Sonderdruck erschienen und kann für sich bezogen werden.

Zur Berücksichtigung für späteren Neudruck sei noch darauf hingewiesen, daß in dem Neudruck des Blattes, das an Stelle der nunmehr überholten Erläuterung zu § 850 in Band II einzulegen ist, in der Wiedergabe dieses Paragraphen durch Satz des Wortes „und" statt „nur" ein sinnentstellender Druckfehler unterlaufen ist. *Dr. Genest.*

Elsner's Taschenjahrbuch für den nichttechnischen Eisenbahndienst. 1941. 2. Jahrgang. Bearbeitet von einer Arbeitsgemeinschaft gehobener Reichsbahnbeamter. Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin, Wien, Leipzig. 539 S. 4,80 RM, für deutsche Eisenbahner Vorzugspreis 3,80 RM.

Im Vorwort zum 1. Jahrgang, der im Archiv 1939 S. 1528 besprochen worden ist, hatten sich Herausgeber und Verlag das Ziel gesetzt, nach Art der in der Wissenschaft so beliebten Grundrisse das Gesamtgebiet

des nichttechnischen Eisenbahndienstes in knappen Auszügen zu behandeln. Es wurde damals betont, daß es nicht möglich sei, den gesamten Stoff in einem einzigen Jahrgang zu verarbeiten, daß dazu vielmehr drei oder vier Jahrgänge erforderlich sein würden. In dem jetzt vorliegenden 2. Jahrgang ist nun in Verfolg dieses Zieles weiterer wichtiger Wissensstoff aus den Fachgebieten des Verkehrs-, Betriebs-, Verwaltungs- und Finanzdienstes verarbeitet worden. Für Form und Art der Gestaltung sind dabei die gleichen Grundsätze maßgebend gewesen wie beim Jahrgang 1940. Unter dem Abschnitt Verkehrsdienst ist diesmal der Güterwagen-, Lade-, Beförderungs- und Ermittlungsdienst behandelt; unter dem Betriebsdienst die Bau- und Betriebsordnung, betriebliche Einzelvorschriften, betrieblicher Personenwagendienst und die Behandlung schadhafter Eisenbahnwagen im Betrieb; unter dem Verwaltungsdienst die Dienst- und Rechtsverhältnisse der Reichsbahnarbeiter und Teile des deutschen Eisenbahnrechts; unter Finanzdienst endlich die Wirtschaftsvorschrift und das Buchungs- und Rechnungswesen der Deutschen Reichsbahn. Der Anhang bringt das Kreuzungsgesetz nebst Durchführungsverordnung und das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 24. April 1940.

Die Taschenjahrbücher wollen und können nicht das Studium der darin behandelten Gesetze, Verordnungen und Vorschriften ersetzen. Sie haben aber sicherlich als Lehr- und Nachschlagebücher für Ausbildung und Praxis des Eisenbahners großen Wert und werden gern benutzt werden, besonders wenn erst einmal alle Gebiete des nichttechnischen Eisenbahndienstes behandelt sind und ein gutes Sachverzeichnis für das Gesamtwerk das Auffinden der gesuchten Darstellungen erleichtert.

Dr. Genest.

Kommerell, Dr.-Ing., Otto. Statische Berechnung von Tunnelmauerwerk. Grundlagen und Anwendung auf die wichtigsten Belastungsfälle. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. Zweite erweiterte Auflage. Berlin 1940. 175 Bilder im Text und auf 15 Tafeln. Preis 19,50 RM.

Die Gebirgsdruckverhältnisse sind bei jedem Tunnel, ja sogar in jeder Zone ein und desselben Tunnels sehr verschieden; ihre genaue Ermittlung ist nicht möglich. Und deshalb vertreten viele Praktiker des Tunnelbaus den Standpunkt, nach dem „praktischen Gefühl" zu arbeiten, eine Reihe von Normalquerprofilen, die sich bei ausgeführten Tunneln bewährt haben, festzusetzen und das Geeignetste für den vorliegenden Fall anzuwenden. Statische Berechnungsversuche des Tunnelmauerwerks haben nach ihrer Ansicht keinen Zweck. Wohl bewußt, daß mangels sicherer Vorausbestimmung der äußeren Kräfte die Abmessungen des Tunnelskörpers niemals auf Grund eingehender statischer Untersuchungen genau festgesetzt werden können, hat der Verfasser das vorliegende Buch dennoch herausgegeben; er will vor allem mit seinen theoretischen Abhandlungen das statische Gefühl des Tunnelbauingenieurs schärfen

und ihm die Beurteilung der Frage erleichtern, welche Maßnahmen er beim Auftreten bestimmter Druckerscheinungen zu treffen hat.

Ausgehend von dem Gedanken, durch statische Berechnungen festzustellen, wie groß die äußeren Kräfte überhaupt sein können, damit die bei bestimmten Mauerdicken auftretenden Spannungen die zulässige Grenze nicht überschreiten, hatte Kommerell in der ersten Auflage für die wichtigsten Belastungsfälle im ganzen 18 Berechnungen für eingleisige Tunnel durchgeführt; dabei sind die am häufigsten vorkommenden Fälle bei mehreren Mauerdicken untersucht. In der vorliegenden Auflage sind diese Berechnungen um fünf vermehrt worden. Von den neu hinzugekommenen Belastungsfällen betrifft der 19. einen Tunnel im Berginnern; die vier anderen Beispiele 20 bis 23 behandeln das im offenen Einschnitt hergestellte Tunnelmauerwerk. Der 19. Belastungsfall ist lediglich deswegen aufgenommen worden, um die Bedenken des Geologen Prof. Dr. Heim betreffend einen Fall des Auftriebs in der Sohle beim Hauensteintunnel zu klären.

Auch die sonstigen, wichtigsten, nach Erscheinen der ersten Auflage im Schrifttum vertretenen Äußerungen über den Gebirgsdruck sind in die vorliegende Auflage aufgenommen worden; sie sind kurz besprochen, um den augenblicklichen Stand aller dieser Fragen bekannt zu geben.

Im übrigen ist die erste Auflage, abgesehen von kleineren Ergänzungen und Umstellungen, unverändert geblieben.

Allen, die sich mit einem Tunnelbau zu befassen haben, sowohl dem ausführenden Ingenieur, auch wenn er schon im Tunnelbau tätig war, wie dem Studierenden, der in diese Materie eindringen will, wird auch die neue Auflage des bekannten Buches recht gute Dienste leisten, zumal auf diesem Gebiete in der deutschen Literatur derartige neuere Abhandlungen mit der Besprechung vorhandener Veröffentlichungen maßgebender Fachgenossen über dieses sehr umstrittene Gebiet nicht vorhanden sind.

J. Kuhnke.

Zimmermann-Böddrich. Einführung in die Dinormen. Achte Auflage. Herausgegeben vom Reichsinstitut für Berufsausbildung in Handel und Gewerbe. Verlag B. G. Teubner in Leipzig C 1, Postschließfach 380. 216 Seiten. 435 Abbildungen. Preis 3,20 RM.

Die Tatsache, daß bisher mehr als 45 000 Stücke des Buches abgesetzt wurden, spricht deutlich für seine Brauchbarkeit in der Praxis. Die neue Auflage berücksichtigt alle Änderungen und Ergänzungen der letzten Zeit, so daß das Buch heute wiederum dem neuesten Stand der Normungsarbeiten entspricht. Zur Einführung in das weite Gebiet der Normung kann es als unentbehrlich bezeichnet werden. *Ernst.*

Bürklin, A., Dipl.-Ing. Berechnung von Mastgründungen. 44 Seiten. 28 Textabbildungen. Berlin 1940. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. Preis 1,60 RM.

Der Verfasser gibt zunächst einen kurzen Überblick über die bisher bekannten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Abmessungen von Mastgründungen. Er stellt dann unter Weiterentwicklung der grundlegenden Arbeit von Prof. Dr.-Ing. Kleinlogel ein neues Berechnungsverfahren für Blockfundamente auf und vergleicht die bei der Berechnung nach diesem Verfahren gefundenen Werte mit Versuchswerten aus älteren Versuchen (Versuche des Reichspostamts und von Sulzberger). Als Ergebnis dieser Vergleiche stellt er fest, daß dieses Verfahren unter Berücksichtigung der gegebenen Bodenarten für Fundamente mit Nutzmomenten bis zu 100 000 kgm richtige Werte liefert.

Die Abmessungen der Freileitungsmaste und ihre Spitzenzüge sind aber in letzter Zeit ständig erheblich gestiegen. Da Berechnungsverfahren, die mit mehr oder weniger zutreffenden Annahmen arbeiten müssen, wohl bei kleineren Fundamenten noch einigermaßen zutreffende Werte liefern konnten, auf große Mastgründungen aber nicht ohne weiteres angewendet werden können, wurde an einem nach diesem Verfahren berechneten größeren Fundament ein Versuch durchgeführt. Das Nutzmoment betrug hierbei 236 000 kgm und der Spitzenzug etwa 12 000 kg. Der Versuch ergab, daß die Ergebnisse des Berechnungsverfahrens auch bei diesem großen Fundament gut mit den Versuchswerten übereinstimmen und daß das Berechnungsverfahren daher allgemein brauchbar ist. *Ernst.*

Deutscher Verkehrs-Kalender, 2. Jahrgang, 1941. Herausgegeben mit Unterstützung des Reichsverkehrsministeriums. 54 Blätter mit Bildern und Text. Verlag: Konkordia-Verlag Reinhold Rudolph, Leipzig.

Der „Deutsche Verkehrs-Kalender" will einen Einblick in die verschiedensten Zweige des großdeutschen Verkehrswesens vermitteln. In diesem Jahrgang sind die Reichswasserstraßen und die Binnenschiffahrt besonders in den Vordergrund gestellt worden. Der Leitgedanke dieses Kalenders ist, „das Verständnis für das Wirken der einzelnen Verkehrsmittel und für ihre Leistungen im Rahmen des gesamten großdeutschen Verkehrswesen zu vertiefen". Diese Leitgedanken haben Schriftwaltung und Verlag auch im neuen, zweiten Jahrgang durch geschickte Auswahl der Bilder und ausgezeichnete drucktechnische Ausstattung aufs beste erfüllt. *Kittel.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Handbuch des Beamtenrechts. Ergänzungsband. Verlag Walter de Gruyter u. Co., Berlin W 35, Woyrschstraße 13. 250 Seiten. Preis 5 RM.

Jonas-Pohle. Die Lohnpfändungsverordnung vom 30. Oktober 1940. Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen. 96 Seiten. Preis 3,50 RM.

Kloucek, Dr. C. Das Prinzip der fortgeleiteten Verformung als Weg zur Ausschaltung der Unbekannten aus dem Formänderungsverfahren. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 391 Seiten. Preis 18 RM.

Problem Schiene und Straße. Seine volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Grundlagen. Verkehrspolitische Folgerungen. Heft 2/1940 „Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft". Verlag Stämpfli und Cie., Bern. Preis 10 Franken.

Zeitschriften.

IKAZ Afrika-Nachrichten. Leipzig.

22. Jahrg. Heft 1. Vom Januar 1941.

Die Eisenbahn im zukünftigen kolonialen afrikanischen Verkehrsbild.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

57. Jahrg. Nr. 50 bis 58. Jahrg. Nr. 7. Vom 15. Dezember 1940 bis 16. Februar 1941.

(50:) Schienengleiche Feldbahnkreuzung mit einer eingleisigen Reichsbahnstrecke. — Ein neuer Meßwagen. — Die neuentwickelten Hülsenpuffer für Reichsbahnfahrzeuge. — (51/52:) Die technische Hartverchromung. Ihre Besonderheiten, Anwendungsgebiete und Arbeitstechnik. — Brückenmeßtechnik. — Zur Prüfung der Gleisbogenvermarkung. — (1:) Ein Kreuzkopf mit verstellbaren Gleitplatten. — Arbeitseinsatz für kriegswichtige Bauvorhaben. — (2:) Der Anschluß isolierter Aluminiumleitungen an Installationsgeräte in trockenen Räumen. — Lufttore. — (3:) Vertrauensmänner des Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft. — Stillegung von Bauten. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1940. — (3/4:) Die Festpunktnachweisung. — (5:) Der Bedarf an Ausgleichschienen für Gleisbogen. — Wohnungsbau nach dem Kriege. — (6:) Bewegliche Stehbolzen. — (7:) Warmes Essen im Betrieb.

Die Bautechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 53/54 bis 19. Jahrg. Heft 6. Vom 13. Dezember 1940 bis 7. Februar 1941.

(53/54:) Erfahrungen bei der Entwässerung gewölbter Talbrücken der Reichsautobahnen. — (55:) Einiges über die Gestaltung von großen Fachwerkbalkenträgern. — (1:) Entlastung bestehender Brückenwiderlager durch Anordnung einhüftiger Rahmenträger. — Die Stabilität des Dreigelenkrechteckrahmens. — Vom Bau des Maastunnels in Rotterdam. — Die neue Untergrundbahn zur Weltausstellung in Rom. — (1 u. 2/3:) Der Einfluß der neuzeitlichen Böschungsgestaltung bei Reichsautobahnen und Landstraßen auf die Ermittlung der Erdmassen. — (2/3): Der Bau von Dauerbehelfsbrücken. — (6:) Ein Autobahn-Knotenpunkt nach Art der Linienlösung.

Braunkohle. Halle.

39. Jahrg. Heft 52. Vom 28. Dezember 1940.

Neuordnung der praktischen Ausbildung der Studierenden der Technischen Hochschulen und Bergakademien. — Eine schwere Abraumlokomotive (150 t).

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes. Aarau.

11. Jahrg. Nr. 102. Vom November/Dezember 1940.

Rückblick und Ausblick. — Genfer Eisenbahnpolitik.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

74. Jahrg. Heft 52 bis 75. Jahrg. Heft 2. Vom 25. Dezember 1940 bis 8. Januar 1941.

(52:) Die Preisbildung im Baugewerbe. — (2:) Die Neugestaltung der Reichsbürgschaft im Wohnungsbau.

Deutsche Justiz. Berlin.

102. Jahrg. Nr. 50 bis 103. Jahrg. Nr. 5. Vom 13. Dezember 1940 bis 31. Januar 1941.

(50:) Zur Kriegssachschäden- und Personenschädenverordnung. — (1:) Überblick über die wichtigsten Gesetze und Verordnungen seit dem 1. Juli 1940. — (2:) Gelenkte Kraftstoffwirtschaft. — (3:) Über Preisbildungsanordnungen. — (4:) Der kriegswirtschaftlich gerechtfertigte Preis. — (5:) Preisgestaltung und Strafrecht.

Der deutsche Volkswirt. Berlin-Charlottenburg.

15. Jahrg. Nr. 14 bis 18. Vom 3. bis 31. Januar 1941.

(14:) Neues aus dem Postverkehr. — (18:) Die Aufgaben der Seeschiffahrt.

Deutsche Wasserwirtschaft. München.

35. Jahrg. Heft 12 bis 36. Jahrg. Heft 1. Vom 1. Dezember 1940 bis 1. Januar 1941.

(12:) Der Rhein-Marne-Kanal wieder schiffbar. — (1:) Reichsminister Dr. Todt über Kolonialtechnik. — Vom kommenden Reichswasserrecht. — Zum Strömungsgesetz der Grundwasserbewegung.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

37. Jahrg. Nr. 50 bis 38. Jahrg. Nr. 2. Vom 13. Dezember 1940 bis 17. Januar 1941.

(50:) Die holländische Wirtschaft in der Umstellung. — Die Sowjets erweitern ihr Kanalsystem. — (2:) Die Leistung der Deutschen Reichsbahn.

Deutsches Handels-Archiv. Berlin.

94. Jahrg. Lfd. S. 2633/2774. Vom 11. Dezember 1940.

Schiffszollordnung in der Schweiz.

Deutsches Recht vereinigt mit Juristische Wochenschrift. Berlin.

10. Jahrg. Heft 50 bis 11. Jahrg. Heft 4. Vom 14. Dezember 1940 bis 25. Januar 1941.

(50:) Können Zivilgerichte in den Betrieb öffentlicher Anstalten eingreifen? — (51/52:) Der Umfang der gerichtlichen Nachprüfung im Erstattungsverfahren. — (4:) Die Haftung für Verdunkelungsfälle im Straßenbahnbetrieb.

Deutsches Wollen. Berlin.

2. Jahrg. Kol.-Sondernr. Vom Dezember 1940.

Verkehrserschließung der afrikanischen Kolonien.

E und M Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

58. Jahrg. Heft 51/52. Vom 20. Dezember 1940.

Der Stromrichterwagen, ein neuartiges Bauelement für Stromrichteranlagen mittlerer Leistung.

ETZ. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

61. Jahrg. Heft 50 bis 52. Vom 12. Dezember bis 26. Dezember 1940.

(50:) Neues Verfahren zur Berechnung der Bestimmungen über Rohrdrähte und kabelähnliche Leitungen in VDE 0250 und VDE 0100. — (51/52:) Verluste und Durchschlag bei Hochspannung hoher Frequenz.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin-Charlottenburg.

56. Folge. Vom November 1940.

Die Beeinflussung von Fernkabeln durch Wechselstrom-Bahnanlagen. — Die Erkämpfung der Funkfreiheit zur See. — Die Vorschriften für den Fernsprechauslandsdienst und die neue deutsche Fernsprechordnung.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Hefte 74 bis 76. Vom Oktober bis Dezember 1940.

(74:) Neuzeitliche Gestaltung der Fahrzeuge. — Die Elektrisierung von Nebenbahnen. — Bericht der spanischen Kommission über Eisenbahnstudien in Deutschland. — Die Entwicklung des „Behälter"-Verkehrs. — (75:) Die Vereinheitlichung der Fahrzeuge. — Konferenzen über elektrische Zugförderung. — Entwicklung und Regelung des Verkehrs mit Oberleitungsomnibussen in den wichtigeren europäischen Ländern. — (75/76:) Über eine wissenschaftliche Methode für das Studium der Eisenbahnwirtschaft. — (76:) Dieselelektrische Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen. — Probleme der Zugförderung bei Gebirgsbahnen. — Der Kraftwagenverkehr wirkt sich auf die Technik der Zugförderung aus.

Le Génie Civil. Paris.

Band 116. Nr. 23/24 bis 25/26. Vom 8./15. Juni bis 22./29. Juni 1940.

(23/24:) La canalisation de la circulation automobile. — (25/26:) Essais de poteaux en bois pour lignes électriques.

Glasers Annalen. Berlin.

65. Jahrg. Heft 1 bis 3. Vom 1. Januar bis 1. Februar 1941.

(1:) Entwicklung der Stähle für Reichsbahnbauwerke und -fahrzeuge sowie Oberbau in Wechselwirkung von Beanspruchung und Formgebung. — Akkumulatorentechnik und Akkumulatorenforschung. — (2:) Dampfkolbenpumpen für Bremslufterzeugung. — (3:) Die Kraftfahrzeuge der Deutschen Reichspost und ihre Beschaffung. — Italienische Eisenbahnfähren.

De Ingenieur. Den Haag.

55. Jahrg. Heft 51 bis 56. Jahrg. Heft 6. Vom 13. Dezember 1940 bis 7. Februar 1941.

(51:) Automatische Telephonzentralen in den Niederlanden. — Verkehr in Amsterdam. — Flugverbindung Amsterdam—Batavia ohne Zwischenlandung. — (52:) Wiederaufbau in den Niederlanden. — Verkehrsunfälle im ersten Halbjahr 1940. — Der Birmaweg. — (1:) Die öffentliche Beleuchtung vor dem Kriege. — (2:) Neuere Anwendungen eines alten Brennstoffes (Kerosin, Petroleum). — (3:) Der zweite Petroleumhafen für Rotterdam. — Ein Ausbauplan für die Wolga. — (4:) Der Wiederaufbau von Rotterdam. — (4 u. 5:) Der Maastunnel in Rotterdam. — (6:) Der Ijtunnel in Amsterdam. — Staubbekämpfung in Fabriken und Werkstätten.

Die Lokomotive. Bielefeld.

37. Jahrg. Bd. 2 Nr. 12 bis 38. Jahrg. Bd. 3 Nr. 2. Vom 7. Dezember 1940 bis 7. Februar 1941.

(12:) 360-PS-Diesellokomotive mit Krupp-Strömungsgetriebe. — Abraum-Lokomotiven von 150 t. — Herabsetzung der Dampftemperaturen bei Heißdampflokomotiven. — (2' C) C2'-Mallet-Lokomotiven. — (2:) Drehgestell und Bremsgestänge. — Die Entwicklung der Lokomotiv-Schieber-Steuerungen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

95. Jahrg. Heft 23 bis 96. Jahrg. Heft 2/3. Vom 1. Dezember 1940 bis 1. Februar 1941.

(23:) Werkstoffumstellung im Maschinen- und Apparatebau. — (23/24:) Werkstoffprobleme für nichttragende Bauteile von Trieb-, Steuer- und Beiwagen. — (1:) Dreiteilige Oberleitungstriebwagen für die Chilenische Staatsbahn. — Vergrößerung der Bremskraft von Druckluftbremsen der Güterwagen mit Rücksicht auf die Belastung. — Der Anlaufwinkel bei Schienenfahrzeugen. — (2/3:) Einiges vom Bau der Transiranischen Eisenbahn. — Neue Warmwasserheizung in den Triebwagen der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung der Leichtmetallbauweise.

Railway Age. New York.

109. Jahrg. Nr. 22. Vom 30. November 1940.

Transportation a buyer's market. — Illinois Central lightweight, alloy-steel rail cars. — How British railways aid national defense. — How to get more farm traffic. — Must modernize passenger stations to keep pace. — New electric truck.

Die Reichsbahn. Berlin.

16. Jahrg. Heft 49/50 bis 17. Jahrg. Heft 4/5. Vom 4./11. Dezember 1940 bis 22./29. Januar 1941.

(49/50:) Rechtsangleichung zwischen Altreich und Ostmark auf dem Patentgebiet. — (51/52:) Einrichtung und Organisation der Betriebs- und Werkküchenverpflegung im Reichsbahndirektionsbezirk Essen. — Die Kantine im Gebäude der Reichsbahndirektion Stettin. — Bau einer Betriebsküche im Verwaltungsgebäude der Reichsbahndirektion Schwerin. — (1:) Deutsche Fronteisenbahner zwischen Westwall und Maginot-Linie. — (2/3:) Unfallverhütung der Deutschen Reichsbahn im Film. — Der Einfluß des Krieges auf die deutschen Seehafenausnahmetarife. — (4/5:) Erfolge in der Radsatzbearbeitung durch Hartmetall im Rahmen der vom Reichsausschuß für Leistungssteigerung gestellten Forderungen. — Rosenhecken am Schienenstrang.

Reichsverwaltungsblatt, Berlin.

Band 62 Heft 1 bis 5. Vom 4. Januar bis 1. Februar 1941.

(1:) Die neue Kriegssachschäden-Verordnung. — (2:) Wasserbruch und Privatrecht. — Die Entwicklung der baupolizeilichen Regelung des Reklamewesens seit 1933. — Gebäude und Bauverträge im Grunderwerbssteuerrecht. — (4:) Die Lohnpfändungsverordnung vom 30. Oktober 1940 und der Pfändungsschutz für den Beamten. — (5:) Nochmals Grundwassersenkung und Häuserschäden.

Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung. Essen.

21. Jahrg. Heft 50 bis 22. Jahrg. Heft 3. Vom 13. Dezember 1940 bis 17. Januar 1941.

(50:) Entschädignug bei Kriegssachschäden. — (51/52:) Nahverkehrsprobleme im Kriege. — (1:) Praktische Fragen aus dem Verkehrsrecht. — (2:) Die Leistungen der Reichsbahn. — (3:) Internationale Transportschwierigkeiten.

SBB-Nachrichten-Blatt. Bern.

17. Jahrg. Nr. 12 bis 18. Jahrg. Nr. 1. Vom Dezember 1940 bis Januar 1941.

12:) Vom Güterverkehrsdienst. — Sinn und Bedeutung der Altstoffwirtschaft. — Warum wird in der Schweiz links gefahren. — (1:) Mängel der Selbstverladung als Haftausschließungsgrund im Eisenbahnfrachtverkehr. — Zusammenarbeit des Stations- und Zugpersonals.

Schweizerische Bauzeitung. Bern.

Band 116 Nr. 24 bis Band 117 Nr. 5. Vom 14. Dezember 1940 bis 1. Februar 1941.

(24:) Zwei Eisenbetonbrücken im Tessin. — Die diesel-elektrischen Autobusse der städtischen Trambahn Luzern. — (25:) Arbeitsbeschaffung. — Lawinengalerien der Gornergratbahn. — (1:) Erfahrungen beim Trassieren der Reichsautobahnen. — (3:) Die Staatseisenbahnen von Thailand. — (4:) Rangiergerät mit seitlich ausschwenkbarer Zug- und Stoßvorrichtung. — (5:) Die Elektrifizierung des Verkehrswesens im Lichte der Brennstoffrage und Arbeitsbeschaffung. — Die neue Signalisierung an den Liniensignalen der Schweiz. Bundesbahnen.

Spoor- en Tramwegen. Utrecht-den Haag.

13. Jahrg. Heft 25 bis 14. Jahrg. Heft 3. Vom 7. Dezember 1940 bis 1. Februar 1941.

(25:) Die älteste HSM.-Regelspurlokomotive. — Der neue Hauptbahnhof in Rom. — Gasgeneratoren für Kraftwagen. — (26:) Die Eisenbahnen in Spanien. — Die Schweizer Bundesbahnen in Nöten. — Deutsche Eisenbahngestalter. — (1:) Einfuhr mit der Eisenbahn. — Die Staatsbahn in Alaska. — (2:) Feuerlose Dampflokomotiven. — Umbau Amsterdam-Ost. — Umbau Empfangsgebäude Utrecht Hbf. — (3:) Die Ventilation des Tunnels der Nordsüdbahn in Brüssel. — Das Signalwesen bei den Niederl. Eisenbahnen im Jahre 1940. — Fehler bei Metallegierungen. — Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Griechenland. — Ausländer und die Niederl. Eisenbahnen. — Der Stadtverkehr in den Großstädten Javas.

Türkische Eisenbahnzeitschrift. (Demiryollar Dergesi.)

16. Jahrg. Nr. 187/188. Vom Oktober 1940.

In den letzten 10 Jahren ausgeführte größere Bauten. — Aufzucht von Bäumen. — Gegenwärtiger Zustand der Werkstatt in Sivas. — Eröffnung einer Handwerkerschule in Eskişehir. — Das Braunkohlenlager in Celtik. — Motorwagen. — Entwicklung des Tarifwesens in den letzten 10 Jahren. — Die Budgets der Jahre 1937 und 1938. — Wagengestellungsziffern. — Das Krankenhaus in Ankara. — Unterrichtswesen. — Materialbeschaffung. — Rechtsdienst. — Betriebsergebnisse der türk. Staatsbahnen in den letzten beiden Jahren. — Pensionskasse der Eisenbahnen und Luftfahrt. — Beamtenhilfskasse. — Fortschritte der türk. Baupolitik. — Gleisumlegung in Camlik. — Die Eisenbahn Zonguldak—Kozlu. — Die Eisenbahn Elazig—Van—Iran. — Die Eisenbahn Diyarbakir—Irak. — Die Eisenbahn Adapazari—Bolu—Gerede—Ismetpasa. — Pläne für den Bau der Eisenbahnen Bozüyük—Inegöl—Bursa—Mudanya und Bursa—Mustafa Kemalpaşa—Okçugöl.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 10 Heft 6 bis Band 11 Heft 1. Vom Dezember 1940 bis Januar 1941.

(6:) Zur Anwendung des Wehrmachttarifs bei gebrauchten Packmitteln. — Der Kraftfahrzeugbrief bei einem ausgeführten Kraftfahrzeug, das wieder eingeführt wird oder durch Besetzung des Gebietes in den deutschen Rechtsbereich zurückkehrt. — (1:) Zur Ausgleichspflicht des Unternehmers (§ 898 RVO.).

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin-Charlottenburg.

19. Jahrg. Heft 11/12 bis 20. Jahrg. Heft 1/2. Vom Dezember 1940 bis Februar 1941.

(11/12:) Der Frachtbrief als Beweisurkunde im Eisenbahnverkehr. — Das geltende Postrecht der eingegliederten Ostgebiete. — Die Regelung des Nachrichtenverkehrs im Kriege. — (11/12 u. 1/2:) Wann endet die Haftpflicht der Reichsbahn aus dem Frachtvertrage?

Verkehrstechnik. Berlin.

21. Jahrg. Heft 24 bis 22. Jahrg. Heft 2. Vom 20. Dezember 1940 bis 20. Januar 1941.

(24:) Die Stellung der Hafenanschlußbahnen in der Verkehrsentwicklung der Binnenhäfen. — Die neuen Straßenbahnwagen in Mailand. — Aus der Praxis des Kriegsarbeitsrechts X. — Lautsprecheranlagen an Verkehrsplätzen in Hannover. — 15 Jahre Autobahnen in Italien. — (1:) Der inner- und zwischenbetriebliche Vergleich der Nahverkehrsbetriebe und seine Besonderheiten. — Die Haftung im Verkehrsrecht. — Eine neue Schienenbremsschaltung. — (2:) Die Entwicklung des Verkehrsrechts im Kriege. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1940. — Zur Neugestaltung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

34. Jahrg. Heft 49/50 bis 51/52. Vom 4./11. bis 18./25. Dezember 1940.

(49/50:) Trotz Krieg Weiterbau an den Reichsautobahnen. — (51/52:) Allgemeiner Überblick über die ortsfesten Anlagen des elektrischen Zugbetriebes auf Hauptbahnen.

Le vie del Mondo. Mailand.

9. Jahrg. Nr. 1. Vom Januar 1941.

Le vie di comunicazione.

Weltwirtschaftliches Archiv. Jena.

52. Band Heft 3. Vom November 1940.

Studien zur argentinischen Verkehrspolitik.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Berlin.

7. Jahrg. Heft 24 bis 8. Jahrg. Heft 3. Vom 15. Dezember 1940 bis 1. Februar 1941.

(24:) Entwicklung des Kriegssachschädenrechts. — (1:) Technik des Staates. — Zeitgemäße Rechtsfragen auf dem Gebiete des Verkehrswesens. — Die Einwirkung der Preisstopverordnung auf Grundstückskaufverträge. — (3:) Der Entwurf des Reichswassergesetzes.

VDI Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 85 Nr. 1. Vom 4. Januar 1941.

Dauerfestigkeitseigenschaften der Magnesiumlegierungen. — Entwicklungslinien im Kraftomnibusbau.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

35. Jahrg. Nr. 16 bis 36. Jahrg. Nr. 2. Vom 10. Dezember 1940 bis 1. Februar 1941.

(16:) Der Streckenblock bei elektrischen Stellwerken. — (16 u. 2:) Die Fernmeldeanlagen der Eisenbahnen der Ostmark. — (1:) Die Fernmeldeanlagen der Eisenbahnen in Böhmen und Mähren. — (1 u. 2:) Die Sicherungs- und Streckenblockanlagen österreichischer Bauart.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

48. Jahrg. Nr. 12 bis 49. Jahrg. Nr. 1. Vom Dezember 1940 bis Januar 1941.

(12:) Zur Haftung der Schlafwagengesellschaft für Betriebsunfälle im internationalen Personenverkehr. — (1:) Haftung der Eisenbahn bei der Wahl des Beförderungsweges und der Tarife.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin.

80. Jahrg. Heft 50 bis 81. Jahrg. Heft 7. Vom 12. Dezember 1940 bis 13. Februar 1941.

(50:) Außenwirtschaftliche Verkehrsprobleme der nordischen Länder. — Die Pfändung von Arbeitseinkommen. — Zwei Jahre Aufbauarbeit am Oberbau der Sudetenstrecken im Bezirke der Reichsbahndirektion Oppeln. — Eisenbahnen in Luxemburg. — (51:) Der Eisenbahnpersonenverkehr vor dem Krieg, im Krieg und nach dem Krieg. — Privateisenbahnen in Italien. — Einführung der Druckluftbremse bei den Dänischen Staatsbahnen. — Der Jahresabschluß 1939/40 der Norwegischen Staatsbahnen. — (52:) Die wirtschaftlichste maßgebende Steigung einer Eisenbahnlinie. — Die Fristen und Termine in den Internationalen Eisenbahnübereinkommen. — Eröffnung der Flaamsbahn. — (1:) Die Entwicklung der Eisenbahnen im Protektorat. — Organisation der Beziehungen zwischen Bundesbahnen und Presse als Beispiel eines staatlichen Aufklärungs-

dienstes. — (2:) Beitrag zur Theorie des internationalen Eisenbahngütertarifwesens. — Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1940. — Der Voranschlag der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen für das Geschäftsjahr 1941. — Bedeutung der Bagdadbahn für den internationalen Verkehr. — (3:) Neugestaltung der Ausnahmetarifpolitik der Deutschen Reichsbahn. — Haftung bei Unfällen von Unternehmerarbeitern im Reichsbahngebiet. — Die Eisenbahn Alexandria—Fuka—Mersa Matruh. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1940. — (4:) Ein Jahr Reichsbahndirektion Danzig. — Die Straßenbahnen und der Nahverkehr in den Großstädten Niederländisch-Ostindiens. — Kleinbahnzusammenschlüsse in der Prignitz. — Ausbildung des Personalnachwuchses der Sowjetunion. — (5:) Bausteine für eine nationale Verkehrspolitik in der Schweiz. — Die geleimte Schwelle. — Die Eisenbahnen im Elsaß, in Lothringen und in Luxemburg. — (6:) Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Griechenland. — Die Dänische Staatsbahn im Geschäftsjahr 1939/40. — Der Seedienst Ostpreußen. — (7:) Die Eisenbahntarife für die Beförderung von Personen in Italien. — Zur Haftung der Deutschen Reichsbahn für Eisenbahnunfälle von Angehörigen der Wehrmacht und anderer Reichsverwaltungen. — Neues Fährschiff für die Route Malmö—Kopenhagen.

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 Afrikanische Verkehrsfrage auf der Volta-Tagung zu Rom 1938.

Von
Dr.-Ing. Remy-Köln.

(Mit 3 Buntdrucktafeln am Schluß des Heftes und 5 Kartenskizzen im Text.)

I. Der Gegenstand der Verhandlungen. Die Referenten.

(Tafel I. Verkehrswege in Afrika.)

In unregelmäßigen Zeitabständen veranstaltet die Königliche Italienische Akademie der Wissenschaften in Rom die Volta-Tagung. Große Mittel erlauben es ihr, zu dem jeweils gestellten Thema erste Vertreter der Wissenschaft und der Praxis zum Referat einzuladen. Im Jahre 1938 lautete das Thema: „Afrika". Das Ergebnis des Kongresses liegt nunmehr in zwei starken, je fast 1000 Seiten umfassenden Bänden vor: Convegno di Scienze Morali e Storiche 4—11 Ottobre 1938 — XVI, Thema: L'africa Vol I/Vol II. Roma Reale Accademia D'Italia 1939 — XVIII.

Der deutsche Leser wird beim Studium der Vorträge mit Bedauern feststellen, welch einen gewaltigen Stab von Männern der kolonialen Wissenschaft und Praxis Briten und Franzosen auf die Rednertribüne zu schicken vermochten, Männer, die zum großen Teil 20 und 30 Jahre in verantwortungsvollen Stellungen auf afrikanischem Boden gearbeitet haben und bei der Behandlung des Themas aus der Überfülle praktischer Erfahrungen schöpfen konnten. Mit Genugtuung aber entnehmen wir Deutsche dennoch der Referentenliste, daß sich trotz aller Schwierigkeiten, die in dem fast völligen Ausschluß von der praktischen kolonialen Arbeit in der Zeit nach dem Weltkriege liegen, deutsche Gelehrte in einzelnen Disziplinen der kolonialen Wissenschaft einen so gewichtigen Namen zu erarbeiten vermochten, daß an ihrem Urteil auch dieser illustre Kongreß nicht vorübergehen konnte. Es waren allerdings vornehmlich die Gebiete der reinen Geographie, der Ethnographie, des Rechtes, der Fauna und der Flora sowie vor allem auch der Tropenmedizin, auf denen deutsche Wissenschaftler auf der Voltatagung hervorragende Beiträge zu liefern vermochten.

II. Die Verkehrsfrage.

In einer Unterabteilung wurde auch die Verkehrsfrage behandelt. Entscheidungen in den Fragen des Verkehrs aber können nicht allein auf erkenntnistheoretischer Grundlage gefällt werden. Hier spricht die Praxis ein entscheidendes Wort mit. Kein Wunder also, daß zu diesem Thema fast ausschließlich Briten und Franzosen und selbstverständlich auch Italiener zu Wort kamen. Trotzdem trat auch hier ein deutscher Redner mit einer großzügigen Auffassung und Zielgebung über die zukünftige Lösung der afrikanischen Luftverkehrsfrage hervor. Es war der Vortrag des Direktors der Lufthansa, Freiherrn von Gablenz, über das Thema: „Luftverkehr nach und in Afrika". Es kann mit Genugtuung festgestellt werden, daß seine Ausführungen sachlich mit einer von hervorragender englischer und belgischer Seite geäußerten Meinung über die zukünftige Führung der Luftverkehrslinien in Afrika in großen Zügen übereinstimmten.

Insgesamt wurden über die Verkehrsfrage folgende 15 Vorträge gehalten:

I. Italo Balbo: La Litoranea Libica.

II. Alberto Pirelli (Italien):
Regime dei Trasporti Mercantili Attraverso il Canale di Suez.

III. Anton Mohr (Norwegen):
La Mission Lagarde: Un Projet Français d'une Voie de Communication à Travers L'Ethiopie et le Congo Français.

IV. Giuseppe Pession (Italien):
Le Grandi Vie di Comunicazione e il Regime dei Trasporti nel Continente Africano. Loro Collegamenti Necessari o Utili.

V. Charles Maître-Devallon (Frankreich):
Considerations générales sur L'évolution des Transports en Afrique tropicale au Cours des dernières années.

VI. Angiolo Mori (Italien):
Le Grandi vie di Comunicazione nel Centro Africano.

VII. Karl August von Gablenz (Deutschland):
Luftverkehr nach und in Afrika.

VIII. Arnold de Looz Corswarem (Belgien):
Les Grandes voies de Communication et la Dorsale Nord Sud du Continent Africain.

IX. Umberto Klinger (Italien):
Le Comunicazioni Aeree in Africa e l'Italia.

X. George S Parkinson (England):
The Transmission of Infections Disease by Aircraft.

XI. Karl Krüger (Deutschland):
Straßengeographische Probleme in Afrika.
XII. Mario Bertarelli (Italien):
L'Africa Italiana e le Strade Transafricane.
XIII. Claudio Marcello (Italien):
Del Nilo in Relazione alle Grandi Vie di Comunicazione.
XIV. John Maffey:
Air Transport over Africa.
XV. E. W. Polson Newman (England):
Co-Operation and Communications in North-East Africa.

Zwei dieser Vorträge bewegten sich etwas am Rande des Themas. Der Vortrag des Engländers Parkinson, Lehrers am Tropenmedizinischen Institut in London, behandelte die zeitgemäße Frage der Übertragung spezifischer infektiöser Tropenkrankheiten durch den Luftverkehr. Ein anderer Vortrag des Professors für politische Geographie in Oslo, Mohr, rief noch einmal die Expedition des französischen Hauptmanns Marchand nach Faschoda in die Erinnerung zurück, wo bekanntlich 1898 der Traum eines zentralafrikanischen französischen Kolonialreiches von der Sahara bis zur Somaliküste endete und beinahe zu einem Krieg zwischen Frankreich und England geführt hätte. Der Vortrag behandelt die Durchführung dieser schwierigen Expedition vom geographischen Standpunkt und geht vor allem noch einmal den Gründen nach, weshalb diese mühevolle Expedition Marchands von Algier durch Zentralafrika hindurch nach Faschoda gelang, und weshalb die ihm entgegengeführte Expedition des französischen Konsuls Lagarde in Addis Abeba von der Hauptstadt Abessiniens nach Faschoda mißlang. Von den restlichen 13 Vorträgen befaßten sich nicht weniger als 5 Vorträge ganz oder vornehmlich mit dem Luftverkehr, ein Beweis, welchen Rang heute gerade das Flugzeug in Afrika für die Erschließung des Erdteils oder besser gesagt für die Verbindung zwischen Mutterland und Kolonie einnimmt. Es ist nicht zu verwundern, daß die italienischen Vorträge in erster Linie die in der Tat gewaltigen Erfolge des Straßenbaues in Libyen und Äthiopien behandelten. Mit dem Bau der Libyschen Küstenstraße und der Straße durch die Danakilwüste von Assab nach Dessie haben die Italiener der Erschließung Afrikas namentlich durch Wüstengebiete hindurch ganz neue Wege gewiesen. Sieht es auf den ersten Blick daher so aus, als ob der Schienenweg völlig in Vergessenheit geraten sei, wie man dies in der Tat nach den in den letzten Jahren erschienenen massenhaften Reisebeschreibungen, ja sogar nach sonst vollendeten Propagandafilmen, bestätigt finden möchte, so trat doch wenigstens der Vortrag eines hervorragenden kolonialen Verkehrs-

mannes eingehend für die Erschließung der Kolonien durch die Eisenbahn ein. Es war der Vortrag des Franzosen Maître-Devallon, eines Mannes, der zwanzig Jahre seines Lebens dem französischen kolonialen Verkehrsdienst in Afrika gewidmet hat und zuletzt vor dem Kriege die Stelle eines Verkehrsdirektors in dem französischen Kolonialministerium bekleidete. Es lohnt sich daher, auf das Urteil dieses Mannes zu hören, das darin gipfelt, daß gerade die liebevolle Kleinerschließung dieser gewaltigen Räume ohne Schienenweg nicht denkbar und daß die Eisenbahn für den Massenverkehr der Kolonialprodukte unentbehrlich sei.

III. Der Luftverkehr.

(Tafel II. Flugverkehrslinien in Afrika.)

Die hier beigegebene Flugverkehrskarte von Afrika läßt deutlich erkennen, wie die Fluglinien eng den politischen Kraftlinien des französischen Imperiums und des englischen Empires folgen, ein Beweis dafür, wie sehr auch die künftige Entwicklung der Verkehrslinien in Afrika von der endgültigen politischen Gestaltung nach dem Kriege abhängen wird. Auf der politischen Karte aufbauend, nahm daher auch die historische Entwicklung des Flugverkehrs, von welcher der Direktor der Lufthansa in seinen Erörterungen ausging, ihren Verlauf. Während die Franzosen sich die Erschließung der westlichen Hälfte des schwarzen Erdteils angelegen sein ließen und zunächst die Küstenfluglinie nach Casablanca und Dakar einrichteten, leisteten die Engländer im Osten im Zuge des Kap—Kairo-Weges die Pionierarbeit. 1920 fand der erste Flug England—Kapstadt statt. 1926 wurde die erste Fluglinie von London nach Kairo eingerichtet. 1931 wurde der wöchentliche Flugdienst zwischen London und Deutsch-Ostafrika aufgenommen. 1932 wurde der Flugdienst bis zum Kap mit einer Flugdauer von 10 bis 11 Tagesflügen ab London eingerichtet, damals also mit einem noch nicht allzu großen Vorsprung gegenüber der Expreßfahrt der Dampfer von Southampton nach Kapstadt mit 16 Tagen Reisezeit. Heute betreiben die Imperial Airways die Landfluglinie bis Kisumu am Viktoriasee in Uganda, biegen dann zur Küste ab und fliegen über See bis zum Hafen Durban. Den Landflug Kisumu—Kapstadt haben 1939 die South African Airways übernommen.

Man kann diese Umlegung der Fluglinien auch so verstehen, daß seitens der Südafrikanischen Union eine gewisse Emanzipation von der Zentrale in London mit der alleinigen Bedienung der Landlinien erstrebt worden ist. Der Umfang der im afrikanischen Luftdienst tätigen Verkehrsfluglinien ist aus der anliegenden Tafel II und der Zusammenstellung 1 ersichtlich.

Zusammenstellung 1.

Afrikanische Luftlinien.

(Mitgeteilt in dem Vortrag von Pession auf dem Volta-Kongreß in Rom 1938.)

	km	Flüge wöchentlich	Fluggäste durchschnittlich monatlich	Briefe und Zeitungen kg monatlich	Frachten kg monatlich
I. Italienische Luftlinien (Ala Littoria)					
1. Rom—Syrakus—Bengasi—Kairo—Wadi Halfa—Kassala—Asmara—Dire Daua—Addis Abeba	6379	4	469	18 394	15 835
2. Asmara—Dessie—Addis Abeba . .	775	—	—	—	—
3. Asmara—Assab—Dire Daua—Gorrahei—Mogadiscio	1930	2	146	678	4 477
4. Asmara—Gondar	358	3	130	881	2 252
5. Addis Abeba—Gimma	268	3	149	446	2 320
6. Asmara—Assab—Djibuti	710	2	69	342	2 220
7. Addis Abeba—Dire Daua—Djibuti	637	4	323	588	6 856
8. Rom—Tunis—Tripolis	1230	3	258	2 263	5 127
9. Rom—Neapel—Palermo—Trapani—Tunis	1030	3	150	209	3 081
10. Rom—Syrakus—Tripolis—Bengasi	1225	3	244	3 406	5 135
11. Rom—Neapel—Syrakus—Malta—Tripolis	—	3	—	—	—
12. Rom—Palma—di Maiorca—Melilla—Tetuan	2000	3	—	—	—

II. Englische Linien

1	London—Marseille—Rom—Brindisi—Athen—Alexandria—Kairo—Luxor—Wadi Halfa—Kareima—Khartum—Malakal—Butiaba—Port Bell—Kisumu—Mombasa—Daressalam—Lindi—Mocambique—Quelimane—Beira—Inhambane—Laurenco Marques—Durban	Imperial Airways 3 Flüge wöchentlich je 5 Tage Reisedauer
2.	Khartum—El Obeid—El Fascher—Geneina—Abecher—Fort Lamy—Maidugari—Kano—Kaduna—Minna—Oshogbo—Lagos—Accra—Takoradi	Imperial Airways Ltd. wöchentlich 1 Flug, Flugdauer 3 Tage

3.	Kisumu—Nairobi		
4.	Kisumu—Nairobi—Moschi—Dodoma—Mbeya—Mpika—Broken—Hill—Lusaka		wöchentl. 1 Flug
5.	Kisumu—Kakamega—Kitale—Eldoret—Nakuru—Nanyuki—Nyerie—Nairobi	Wilson Airways Ltd	„ 2 Flüge
6.	Nairobi—Mombasa—Tanga—Sansibar—Daressalam		„ 3 „
7.	Nairobi—Kisumu—Lolgorien—Musoma—Muansa—Geita		„ 1 Flug
8.	Salisbury—Blantyre		„ 2 Flüge
9.	Salisbury—Bulawayo	Rhodesian and	„ 3 „
10.	Salisbury—Beira	Nyassaland	„ 3 „
11.	Blantyre—Beira	Airways Ltd	„ 3 „
12.	Beira—Lusaka		„ 2 „
13.	Johannesburg—Durban		täglich 1 Flug
14.	Johannesburg—Laurenco—Marques		wöchentl. 2 Flüge
15.	Johannesburg–Kimberley–Kapstadt		„ 3 „
16.	Johannesburg—Bloemfontein—Port Elisabeth		„ 1 Flug
17.	Johannesburg—Kimberley—Upington—Keetmanshoop—Windhuk	South African Airways	„ 2 Flüge
18.	Johannesburg—Bulawayo—Owelo—Salisbury		„ 3 „
19.	Bulawayo—Livingstone—Lusaka		„ 1 Flug
20.	Durban—East London—Port Elisabeth—Kapstadt		„ 5 Flüge

III. Französische Linien

1.	Marseille—Ajaccio—Tunis		werktäglich
2.	Marseille—Fornells—Algier		werktäglich
3.	Toulouse—Oran—Fez—Casablanca		werktäglich
4.	Marseille—Casablanca—Dakar	Air France	wöchentl. 2 Flüge
5.	Dakar—Konakry—Monrovia—Abidjan—Accra—Kotonu—Duala—Libreville–Port Gentin–Pointe Noire		„ 1 Flug
6.	Marseille—Algier—El Golea—Aulef—Gao—Niamey—Zinder—Fort Lamy—Bangui—Bumba—Stanley-Elisabethville—Broken Hill—Tete—Quelimane—Mocambique—Tananarive	Im Gemeinschaftsbetrieb mit der belgischen Sabena Air Afrique	14 tägig
7.	Gao—Timbuktu—Mopti—Segou—Bamaku	Air France	wöchentl. 1 Flug
8.	Bangui—Coquilhatville—Brazzaville	„	„ 1 „
9.	Niamey—Kotonu	Aeromaritime	„ 1 „
10.	Tunis—Bona—Constantine—Algier	Air Afrique	täglich
11.	Algier—Oran	„	wöchentl. 3 Flüge

IV. Belgische Linien

1.	Brüssel—Marseille—Oran—Colomb Béchar—Reggan—Gao—Niamey—Zinder—Fort Lamy—Bangui—Libenge—Bumba—Stanleyville—Kabalo—Elisabethville—Broken Hill—Tete—Mocambique—Tananarive	Sabena, im Gemeinschaftsbetrieb mit den Franzosen	14 tägig
2.	Libenge—Coquilhatville—Léopoldville	Sabena	14 „
3.	Léopoldville—Banningville—Luluaborg—Lusambo	„	14 „
4.	Léopoldville—Boma	„	14 „
5.	Stanleyville—Bumba—Coquilhatville—Léopoldville	„	14 „

V. Ägyptische Linien

1.	Alexandria—Kairo	Misr Airlines	täglich
2.	Alexandria—Port Said—Kairo—Assiut	„	„
3.	Bagdad—Lydda—Kairo	„	wöchentl. 2 Flüge
4.	Haifa—Lydda—Kairo—Port Said—Kairo	„	täglich
5.	Larnaca—Haifa—Lydda—Kairo	„	wöchentl. 1 Flug

VI. Deutsche Linie

Frankfurt—Marseille—Lissabon—Las Palmas—Bathurst	Fortsetzung nach Südamerika	wöchentl. 1 Flug

VII. Portugiesische Linie

Lissabon—Tanga—Casablanca	Società Aéro Portuguesa	

VIII. Spanische Linie

Vitoria—Burgos—Salamanca—Sevilla—Tetuan		wöchentl. 3 Flüge

IX. Holländische Linie

Amsterdam—Neapel—Athen—Mersa Matruh—Alexandria	Fortsetzung nach Batavia	wöchentl. 3 Flüge

Die Beteiligung der Lufthansa ist hierbei beschränkt genug; um so gewichtiger sind die Vorschläge des Freiherrn von Gablenz über den weiteren Ausbau der Luftverkehrswege. Er befürwortet eine neue Verbindung Mitteleuropa—Rom—Tripolis—Fort Lamy—Duala—Loanda—Kapstadt, die kürzeste zwischen dem 10. und 15. Längengrad zu führende Linie von etwa 10 000 km Länge, die mit 300 km Reise-

geschwindigkeit nach der Ansicht des Vortragenden in 2½ Tagen durchmessen werden könnte. Eine weitere wichtige Ergänzung wird in der Verbindung Port Said—Perim am Ausgang des Roten Meeres empfohlen, um die lästige Schiffahrt durch diese heiße Zone zu vermeiden.

Diese Gedanken werden lebhaft in dem Vortrag des Belgiers Arnold de Looz Corswarem unterstrichen, der den Flug Lybien—Tschad-See zum ersten Male ausgeführt hat. Von den vier Nord-Süd-Linien Oran—Tanezruft—Gao am Niger, Algier—Hoggar—Tschad-See—Kongo—Madagaskar, Kairo—Durban mit Anschluß nach Kapstadt und der vierten vorgeschlagenen Verbindung Tripolis—Tschad-See fehlt die letztere immer noch. Ihre Einrichtung scheiterte bisher aus politischen Gründen. Dabei ist sie die kürzeste Verbindung. Die Strecke Tripolis—Tschad-See ist 2100 km lang gegenüber den heute beflogenen Linien Algier—Tschad-See mit 3500 km und Oran—Tschad-See mit 4200 km. Als solche ist sie längst erkannt und in mühseligen Expeditionen 1823 von Oudney, Denham und Clapperton, 1853 von Richardson und Barth, Owerweg und Vogel, 1863 von Rohlfs und Nachtigal, also unter hervorragender Mitarbeit von Deutschen begangen worden. De Looz hat die Strecke nach dem Kongo über Murzuk und die Oase Bilma im Dezember 1934 und im Oktober 1935 beflogen. Eine italienische Expedition verfolgte im Februar 1937 das gleiche Ziel. De Looz rühmt als Vorzug dieser Flugstrecke das gute italienische Kartenmaterial über Libyen, die gegenüber der Saharastrecke gebirgslose Bodengestaltung, das Vorhandensein von 11 Landeplätzen zwischen Tripolis und der Grenze bei Tümmo. Die anschließende französische Strecke ist kartographisch allerdings noch sehr mangelhaft erschlossen; indes seien diese Schwierigkeiten zu überwinden. Er empfiehlt die Fluglinie Tümmo—Madama (65 km)—Seguedine (265 km)—Bilma (465 km)—Agades (615 km)—Tschad-See (865 km). Von hier aus empfiehlt de Looz den direkten Flug nach Lisala—Basoko—Stanleyville an Stelle des bisher bevorzugten Umwegs entlang dem Ubangi. Man erfährt, daß zwei italienische Sportleute im Jahre 1937 sogar im Auto den Weg über Murzuk—Bilma nach Addis Abeba bezwungen haben. Selbst für eine E i s e n b a h n sei der Weg von der Nordküste nach dem Kongo am v o r t e i l h a f t e s t e n über Murzuk und Bilma gegeben. Auf dieser neuen Flugstrecke würde der Weg Paris—Madagaskar von 11 000 km auf 9000 km gekürzt, von Brüssel nach Stanleyville von 8000 km auf 6300 km. Selbstverständlich würden die Strecken über den Tanezruft und über das Hoggargebirge nicht überflüssig. Frankreich kann auf sie nicht verzichten. Seit 1931 machte die französische Pionierarbeit mit einer staunenswerten Organisation der Brennstoffversorgung in den Wüstensektionen den Flug über die Sahara möglich. 1933 setzte der regelmäßige Luft-

postdienst ein. Bangui, östlich Jaunde, in Kamerun, vor dem Beginn des Flugverkehrs von Paris aus erst nach 35 Tagen erreichbar, liegt heute nur 3½ Flugtage von Paris entfernt. Die bedeutende Abkürzung des Weges sollte zu einer Einigung über diese neue Flugstrecke über das italienische Territorium führen.

Der Vortrag des Direktors der Imperial Airways, John Maffey, bringt eine aufschlußreiche Bemerkung über die Wahl von Landflugzeugen oder Flugbooten für den Afrikaflug. Er ist hinsichtlich der Sicherheit bei einem viermotorigen Flugzeug, das notfalls mit zwei Motoren fliegen kann, der Ansicht, daß Gleichwertigkeit bei dem Flug über Land oder Wasser besteht. Für den einen oder anderen Typ spricht vornehmlich die Überlegung, daß man möglichst mit dem gleichen Flugzeug ohne Wechsel die Gesamtstrecke zurücklegen kann. Für die Flugboote spricht die Schwierigkeit, in Afrika für Landflugzeuge geeignete und vor allem in der Regenzeit tragfähige Landeplätze auszubauen und sie von dem tropischen Pflanzenwuchs freizuhalten, dagegen sind Wasserlandeplätze leichter zu finden. Das Wasserflugzeug stellt sich nach der Wasserung mit dem Wind ein; für das Landflugzeug braucht man Schuppenanlagen. Die Versorgung der Wasserungsplätze mit Treibstoff ist in der Regel weit billiger als der Transport des Treibstoffs nach den abseits gelegenen Landeplätzen. In den Geschäftsberichten der afrikanischen Kolonialbahnen läßt die jährlich fortschreitende Vermehrung der Tankwagen erkennen, welche Rolle der Treibstofftransport auf der Schiene wachsend spielt. Im allgemeinen liegen die Wasserungsplätze niedriger als die auf dem afrikanischen Hochplateau gelegenen Landeplätze, die Wasserfluglinie ergibt daher Treibstoffersparnisse. Das Wasserflugzeug hat für den Reisenden lediglich den Nachteil, daß das Ein- und Aussteigen unter Umständen mit einigen Unbequemlichkeiten verbunden ist. 1938 taten 28 Flugboote von je 18 t Gewicht mit vier Motoren zu 740 PS Dienst zwischen England und Südafrika und Australien. Die Boote tragen 3½ bis 4 t Nutzlast. — Die weitere Vervollständigung des afrikanischen Flugdienstes sieht Maffey in der Einrichtung einer Verbindung zwischen den südafrikanischen Linien und der in Pointe Noire endenden französischen Küstenlinie der Aéromaritime von Dakar nach Pointe Noire. Im August 1939 sollte bereits die in Windhuk endende Fluglinie der South African Airways bis Lobito in Portugiesisch Angola fortgesetzt werden. Eine West-Ost-Linie, die in Kenia-Uganda enden soll, würde das heutige Flugnetz vervollständigen. Maffey hebt dann noch die immer größer werdende Bedeutung des Flugdienstes auf Einzelbestellung, des „Taxiservice", hervor — 1935 bereits wurden in Ägypten 3235 Personen in Sonderflügen befördert —, des

Flugzeuges im Dienste der großen Gesellschaften, der Landesaufnahme vom Flugzeug aus, der durch das Flugzeug ermöglichten einfachen und schnelleren Festlegung einer Straßen- oder Eisenbahnlinienführung, wodurch allerdings die geodätische Arbeit auf dem Boden nicht überflüssig wird. Die große Bedeutung des britischen Flugdienstes durch die Übernahme der gesamten Briefbeförderung von Afrika nach dem Mutterland ohne Zuschlag verdient durchaus die Hervorhebung dieses revolutionierenden Entschlusses.

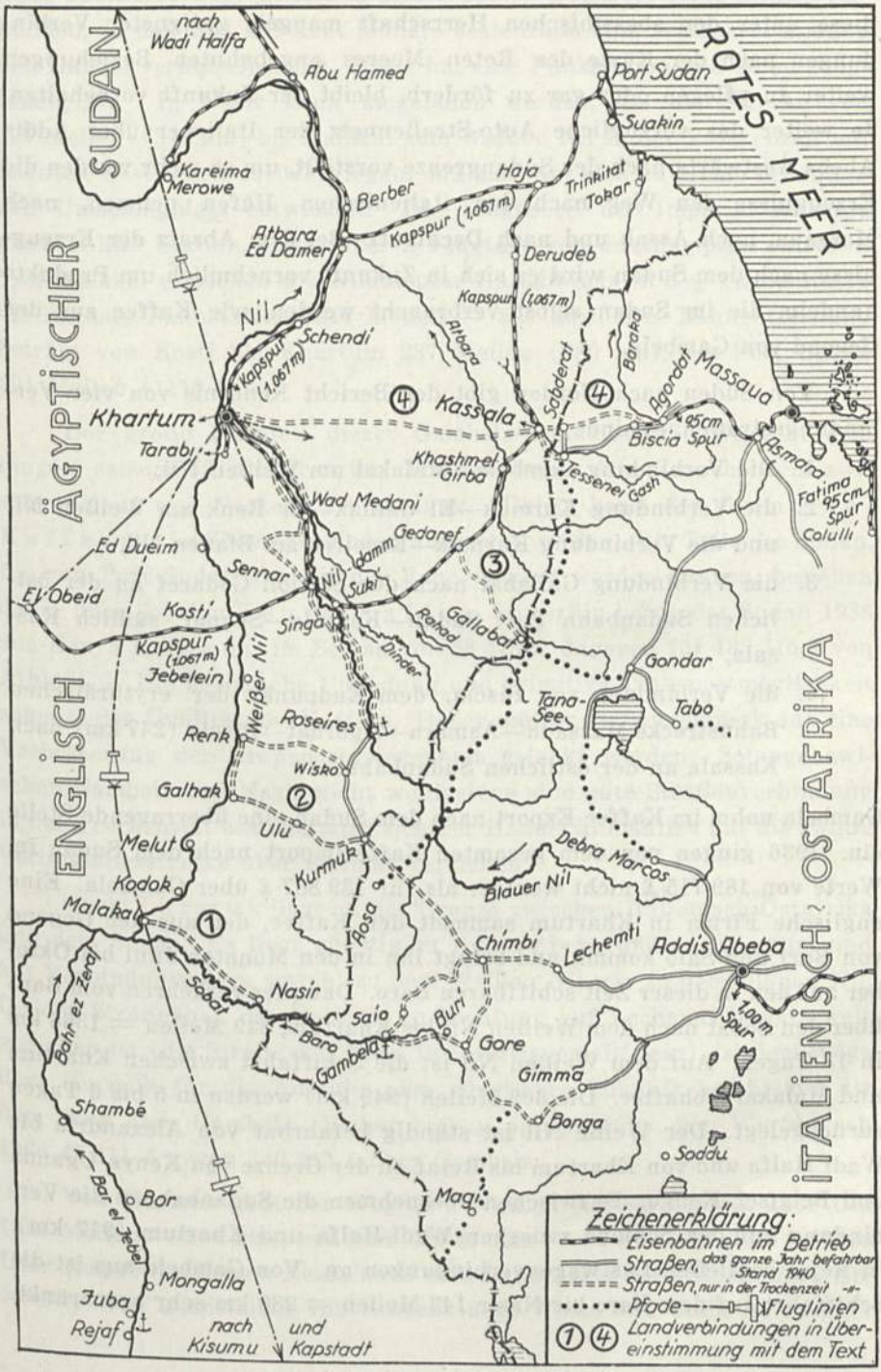
Über die afrikanische Fluglinie nach der Nationalität ihres Betriebsführers gibt die eingangs wiedergegebene Übersicht aus dem Vortrag von Giuseppe Pession Aufschluß. Sie läßt die bedauerlich geringfügige Beteiligung Deutschlands am Afrikaflug erkennen, wie sie andererseits Zeugnis gibt von der weitgehenden Ausnutzung dieses Verkehrsmittels für die Erschließung der Kolonien durch die Italiener. Die beigegebenen Zahlen der Fluggäste und Frachten geben über das allmähliche Anlaufen der Belastung dieser Koloniallinien je Strecke willkommenen Aufschluß.

IV. Ein Thema aus dem Straßenverkehr.

(Karte 1, Landverbindungen zwischen Italienisch-Ostafrika und dem Englisch-Ägyptischen Sudan.)

Wenn weiterhin in diesem Bericht auf den Vortrag des Engländers E. W. Polson-Newman näher eingegangen wird, so deshalb, weil es sich um einen besonders interessanten Beitrag über die Wechselbeziehungen zwischen Äthiopien und dem Englisch-Ägyptischen Sudan handelt, zu denen die gegenwärtigen Kämpfe längs der Sudangrenze eine besondere Illustration liefern. Der Beitrag ist deshalb so wertvoll, weil er aus örtlicher Kenntnis heraus den Zustand und die saisonmäßige Benutzbarkeit der Verbindungsstraßen aus dem westlichen Teile Abessiniens nach der großen Wasserstraße des Weißen und des Blauen Nils und nach den Stationen der Sudanbahnen einer eingehenden Erörterung unterzieht und weil die dabei angeführten Zahlen über die Höhe des Handels ein Bild davon geben, wie sehr sich der Handel in Afrika auch unter sehr ungünstigen Wege- und Wasserverhältnissen Bahn zu schaffen sucht. Ein ähnlich wertvoller Überblick über den Zustand der Straßen in Kamerun ist soeben in den Kolonialforstlichen Mitteilungen 1940 Heft 2/3 S. 177 erschienen: Leschner, das Verkehrswesen im französischen Mandatsgebiet Kamerun nach dem Stand von Ende Dezember 1937. Ob nun aber die Hoffnungen und Wünsche des Referenten auf eine weitere Verbesse-

Karte 1. **Landverbindungen zwischen Italienisch-Ostafrika und dem Englisch-Ägyptischen Sudan**



rung dieser Verkehrsbeziehungen von Abessinien nach dem Westen in Erfüllung gehen werden, ob es überhaupt im italienischen Interesse liegt, diese unter der abessinischen Herrschaft mangels geeigneter Verbindungen nach der Küste des Roten Meeres angebahnten Beziehungen weiter zu pflegen oder gar zu fördern, bleibt der Zukunft vorbehalten. Je weiter das vorzügliche Auto-Straßennetz der Italiener über Addis Abeba westwärts nach der Sudangrenze vorstößt, um so mehr werden die Erzeugnisse den Weg nach den italienischen Häfen nehmen, nach Massaua, nach Assab und nach Dschibuti. Bei dem Absatz der Erzeugnisse nach dem Sudan wird es sich in Zukunft vornehmlich um Produkte handeln, die im Sudan selbst verbraucht werden, wie Kaffee aus der Gegend von Gambela.

Von Süden nach Norden gibt der Bericht Kenntnis von vier Verbindungsstraßen, es sind:

1. Die Verbindung Gambela—Malakal am Weißen Nil,
2. die Verbindung Kurmuk—El Galhak—Er Renk am Weißen Nil und die Verbindung Kurmuk—Roseires am Blauen Nil,
3. die Verbindung Gallabat nach der Station Gedaref an der östlichen Sudanbahn Port Sudan—Kassala—Sennar, südlich Kassala,
4. die Verbindung von Biscia, dem Endpunkt der erythräischen Bahnstrecke Massaua—Asmara—Agordat—Biscia (247 km) nach Kassala an der östlichen Sudanbahn.

Gambela nahm im Kaffee-Export nach dem Sudan eine überragende Stelle ein. 1936 gingen von dem gesamten Kaffeeimport nach dem Sudan im Werte von 189 715 £ nicht weniger als für 139 887 £ über Gambela. Eine englische Firma in Khartum sammelt den Kaffee, der aus der Gegend von Buri und Saio kommt, und bringt ihn in den Monaten Juni bis Oktober auf den in dieser Zeit schiffbaren Baro. Dampfer verkehren vom Baro über den Sobat nach dem Weißen Nil bis Khartum, 849 Meilen = 1366 km in 13 Tagen. Auf dem Weißen Nil ist die Schiffahrt zwischen Khartum und Malakal lebhafter. Die 509 Meilen (949 km) werden in 5 bis 6 Tagen zurückgelegt. Der Weiße Nil ist ständig befahrbar von Alexandria bis Wadi Halfa und von Khartum bis Rejaf an der Grenze von Kenya-Uganda und Belgisch-Kongo. Dazwischen übernehmen die Sudanbahnen die Verbindung auf der Schiene zwischen Wadi-Halfa und Khartum (917 km). In Rejaf schließen Lastwagenverbindungen an. Von Gambela aus ist die Schiffahrt auf dem Baro bis Nasir 143 Meilen = 230 km sehr beschränkt.

Die Gutachten italienischer Sachverständiger lassen nur geringe Hoffnung auf Besserung. Zwischen diesen beiden Orten ist keine Straße vorhanden, so daß nur auf acht Monate bestenfalls eine Wasserverbindung den Handel vermitteln kann. Nasir hat eine Funkstation und einen Fluglandeplatz. In Nasir kann umgeladen werden, um die Strecke von 197 Meilen (318 km) bis Malakal zum Weißen Nil in der Trockenzeit mit leichten Lastwagen zurückzulegen. Malakal hat sich zu einem bedeutenden Umschlagplatz entwickelt. Die Flugboote der Imperial Airways machen hier Station, etwas über 2 Flugtage von Southampton entfernt. Von Malakal erreichen die Nildampfer flußabwärts in 3½ Tagen Kosti, die nächste Bahnstation (311 Meilen = 500 km). Die Bahnentfernung beträgt von Kosti bis Khartum 237 Meilen (380 km), bis Port Sudan 691 Meilen (1110 km).

Der große Nachteil dieser Gambela-Handelsstraße liegt in dem langen saisonmäßig begrenzten Transportweg. Die Zwischenzeit zwischen Kauf und Verkauf ist zu lang. Daher kann der Gambela-Kaffee nur im Süden des Sudan abgesetzt werden. Die Teile des Sudan, die von Port Sudan aus mit der Bahn bedient werden können, beziehen daher über See den Kenya-Kaffee. Immerhin bezog der Sudan 1936 aus Kenya Kaffee nur im Betrag von 58 473 £, dagegen für 189 715 £ von Äthiopien. Die mehrfache Umladung und primitive Transportmöglichkeit schadet der Qualität des Kaffees. Daher müßte das Augenmerk auf eine Verbesserung der Transportgelegenheit gelenkt werden. Solange zwischen Gambela und Nasir nicht wenigstens eine gute Straßenverbindung in der Trockenzeit besteht, wird sich der Handel allmählich auf die zweite Verbindungsstrecke über Kurmuk verziehen.

Auch Kurmuk liegt an der Grenze zwischen Italienisch-Ostafrika und dem Sudan. Es liegt günstig zu Addis Abeba und zu Khartum und hat Verbindungswege sowohl zu dem Weißen Nil wie zu dem Blauen Nil. Da der Straßenbau der Italiener in Richtung auf Lechemti bereits weit gediehen ist (die Straße soll Ende 1940 fertiggestellt sein), ist dem Wege über Kurmuk für die Ausfuhr eine günstigere Zukunft beschieden als dem Weg über Gambela. Bisher betrug die Ausfuhr dem Werte nach 1936 47 311 £ gegen 140 362 £ über Gambela.

Von Kurmuk geht der Weg zum Weißen Nil bei Galhak über Ulu (128 Meilen = 206 km), von hier (53 Meilen = 85 km) auf dem rechten Ufer flußabwärts nach Renk, nach dem Landeplatz der Nildampfer. Ein zweiter Weg unmittelbar von Kurmuk über Wisko und Gubu ist weniger

leicht befahrbar. Die Entfernung von Renk bis zur Sudanbahn bei Kosti (108 Meilen = 174 km) wird von dem Nildampfer in 27 Stunden überwunden.

Empfehlenswerter und zukunftsreicher aber ist die Verbindung von Kurmuk zum Blauen Nil bei Roseires, dem Ausgangspunkt der Nilschiffahrt auf dem Blauen Nil. Der Warentransport ist auf dieser Verbindung das ganze Jahr hindurch möglich, da außer der Schiffahrt von Juni bis Dezember außerhalb dieser Zeit eine Straße bis Suki, der nächsten Station zur östlichen Sudanbahn zur Verfügung steht. Die Entfernungen betragen von Kurmuk nach Roseires über Wisko 120 Meilen (193 km), von Roseires bis Suki 128 Meilen (206 km). Die Nilschiffahrt beansprucht von Roseires bis Suki (135 Meilen = 217 km) 2 bis 4 Tage. Vierzehntägig gehen Dampfer der Sudanbahnen.

Die Fahrt bis Khartum zu Lande ist nicht möglich, da der Sennar-Nildamm nicht durchfahren werden kann. Dagegen besteht eine Straßenverbindung von etwa 200 Meilen (322 km) von Susi bis Khartum. Dieser Weg ist besonders wichtig für die italienische Holzausfuhr in den holzarmen Sudan. Das Holz wird bis Roseires geflößt und geht z. T. über Port Sudan zur Ausfuhr. Das Holz des südlichen Sudan wird lediglich zur Feuerung der Dampfer benutzt, seine Transportkosten sind zu hoch.

Der dritte Ausfuhrweg geht vom Tana-See und aus der Gegend von Gondar über Gallabat nach Gedaref, nach der Station der östlichen Sudanbahn zwischen Suki und Kassala. Da aber Gondar bereits heute durch eine gute Straße mit dem Hafen Massaua (450 km) verbunden ist, hat diese Verbindung nach dem Sudan wenigstens für die Ausfuhr über Port Sudan an Wert verloren. Sie wird einige Bedeutung für die Gegend südlich des Tana-Sees behalten für die lokale Verbindung nach der Sudanbahn. Die Straße ist nur während fünf Monaten befahrbar. Die Entfernung von Gallabat bis Gedaref beträgt 96 Meilen (155 km). Für Autos ist der Weg befahrbar vom Januar bis Mai und von November bis Dezember. Aus Äthiopien kommen Kaffee, Butter, Honig, Lebensmittel über die Grenze, aus dem Sudan japanische Textilwaren, Seide, Leinen.

Die vierte Verbindung geht über Kassala, 18 Meilen entfernt von der Grenze (29 km), 343 Meilen (552 km) von Port Sudan und 75 Meilen (120 km) Luftlinie von Biscia, dem Endpunkt der 95-cm-spurigen Bahn vom Hafen Massaua (247 km). Es liegt auf der Hand, daß die

Ausfuhr unter diesen Umständen wesentlich über Massaua geht. Die beiden Straßen von Biscia über Tessenei und Sabderat haben 1936 nur einen Import im Jahre von 10 214 £ nach dem Sudan vermittelt.

Der britische Berichter verfehlt nicht, den britischen Hafen Port Sudan als Ausfuhrhafen zu empfehlen mit seiner in der Tat modernen Ausrüstung mit Gleisen, zur Aufnahme von Kohle und Öl, seiner Werft für Ausbesserungen. Er sieht den Bau einer Autostraße von Kurmuk über Roseires nach Suki als empfehlenswert an und glaubt, daß der Sudan hierzu seinen Beitrag liefern könnte, „wenn es auch Übung der Briten sei, Straßen erst zu bauen, wenn sie sich verdienen!"

Der Berichter kommt alsdann auf das italienische Interesse am Suezkanal zu sprechen, eine Frage, die der Krieg nun lösen wird. Er stellt auch dem Hafen Dschibuti keine günstige Prognose, denn das italienische Interesse an Massaua und dem neuen Hafen Assab wird Dschibuti mit seiner Bahn nach Addis Abeba vereinsamen lassen. Tatsächlich geht der Verkehr auf der Dschibuti-Bahn gewaltig zurück. Soweit bekannt, ist er von 1937 auf 1939 von 96 000 auf 42 000 Tonnen bezahlter Gütertransporte gefallen.

Britisch Somaliland hatte mit seinen beiden bescheidenen Hafenanlagen von Berbera und Zeila und seinen etwa 1000 Meilen befahrbaren Wegen keine Bedeutung für den Durchgangsverkehr nach Italienisch-Ostafrika. Ein Abkommen zwischen Italien und England bezog sich auf einen Handelsweg von Jyiga über Hargeisa nach Berbera.

Im Süden ist das hartumkämpfte Moyale der Hauptübergangspunkt zwischen Kenya und der italienischen Kolonie, doch ist der Handel kaum nennenswert. Im Südwesten der italienischen Besitzungen geht ein unkontrollierter Handel über die Grenze. Hier wird erst der Straßenbau der Italiener Ordnung in die unsicheren Verhältnisse bringen.

V. Ein Wort für die koloniale Eisenbahn.

(Karte 2 — Saisonmäßige Arbeiterwanderungen in Afrika.)

Von einer hohen Warte spricht der Franzose Charles Maître-Devallon in seinem Vortrag über die Entwicklung des Verkehrswesens im tropischen Afrika in den letzten 20 Jahren. Er schöpft seine Erfahrungen aus einer neunjährigen Tätigkeit als Ingenieur in Algier vor dem Weltkrieg und seiner gleichlangen Arbeit in Marokko von 1919 bis 1928. Dann widmete er sich drei Jahre lang dem Studium der Saharabahn und

Karte 2.

ATLANTISCHER OZEAN
SPANIEN
Algier
Tunis
Tanger
MITTELLÄNDISCHES MEER
Tuqurt
Tripolis
Bengasi
Colomb-Bechar
Alexandria
Kairo
Suez
SAHARA
ROTES MEER
ARABIEN
Wadi Halfa
FRZ. SUDAN
Niger
FRZ. NIGER KOLONIE
Gao
Khartum
Dakar
St Louis
GAMBIA
Zinder
Tschad-See
Niamey
Kano
Fl Lamy
El Fascher
El Obeid
Djibuti
NIGERIA
Addis Abeba
TOGO
Lagos
KAMERUN
Bangui
Ubangi
Juba
Duala
Liberge
Kongo
Kilo Moto
Stanleyville
Libreville
Wesso
Coquilhatville
Nairobi
Mombasa
Ponte Noire
Matadi
Port Francqui
Kongolo
Tanga
Daressalam
DEUTSCH OST-AFRIKA
INDISCHER OZEAN
Bengwella
NORD RHODESIEN
Amboland
Salisbury
Beira
DEUTSCH SÜDWEST
Windhuk
Johannesburg
Durban
Kapstadt
MADAGASKAR
Saisonmäßige Arbeiterwanderungen in Afrika
Maßstab
0 500 1000 km

war seit 1930 Chef der Verkehrsabteilung im Kolonialministerium in Paris. Der Vortrag redet einer nachdrücklichen Erschließung des inneren Afrika mit dem Schienenweg das Wort. Die Ausbreitung des Kraftwagens und die Erschließung durch das Flugzeug habe in gewissem Sinne diese nach Ansicht des Vortragenden wesentlichste Aufgabe verhindert. Denn die finanziellen Mittel reichten offensichtlich zu einer so ausgedehnten Expansion der Verkehrsmittel nicht aus. Motor auf der Erde und in der Luft hätten sozusagen dieses finanzielle Unvermögen „maskiert" und über die Vernachlässigung der schwierigsten und dringendsten Aufgabe, der systematischen Kleinarbeit, hinweggetäuscht. Wir finden in dem Vortrag zum ersten Male aus der Erfahrung eines hervorragenden Kolonialfachmannes ein Urteil über die Abgrenzung der Aufgaben zwischen Schiene und Kraftwagen. 50 bis 60 000 Tonnen Jahresleistung sollte man, so urteilt Maître-Devallon, dem Kraftwagen überlassen. Darüber hinaus arbeite die koloniale Eisenbahn billiger. Es sei möglich, das Tonnenkilometer Fracht für 1½ Goldcentimes Zugförderungs-Selbstkosten zu fahren. Damit liege der Schienenweg zweifellos auch unter dem bestorganisierten Lastwagentransport und könne allenfalls nur vom Wassertransport unterboten werden. Allerdings setzt dieser Selbstkostenpreis eine mittelschwere Linienführung voraus, die Möglichkeit, Züge von 500 t Gewicht zu fahren und etwa die halbe Nutzlast bei der Fahrt von der Küste ins Innere. Dem Kraftwagen sollte der hochwertige Personentransport überlassen werden. Im Lastverkehr soll er den wichtigen Zubringertransport übernehmen. Hierzu bedarf es der Zuwegung nach den der Zahl nach zu vermindernden Eisenbahnstationen. Denn die Verteilung und Sammlung der Produkte im kleinen dürfe nicht Sache der Eisenbahn sein. In dem Bestreben nach Einschränkung der Stationskosten ist die Verwaltung der deutsch-südwestafrikanischen Eisenbahnen wohl an die Grenze des Möglichen gelangt. Von 141 Stationen der 2399,6 km betragenden Betriebslänge sind nur 26 Stationen besetzt.

Nach den Betriebsergebnissen der kolonialen Bahnen in Afrika war vor dem Weltkriege die Deckung aller Kosten bei einer Betriebszahl von etwa 40 gesichert. 60 % der Einnahmen verschlangen die Kapitalkosten. Bewertet man die reinen Zugförderungskosten zu 20 % der Selbstkosten, so wären den 1½ Centimes etwa 6 Centimes (= 80 %) zuzuschlagen, um zu den vollen Selbstkosten zu kommen. Das Tonnenkilometer könnte

daher etwa zu 7½ Centimes = 6 Rpf. gefahren werden. Das ist der Satz, zu dem vor dem Weltkrieg Produkte mit Ausnahmetarifen in den Kolonien gefahren wurden. Die Verhältnisse haben sich also kaum geändert.

Maître-Devallon ist, wie erkenntlich, nicht etwa einseitig für die Schiene eingestellt. Er empfiehlt sogar dringend den Ausbau des Straßennetzes. Vor unnötigen Ausgaben aber warnt er. Er hält es im Gegensatz zu den aus unseren Kolonien meist laut werdenden Wünschen, die auf Allwetterstraßen hinausgehen, für ausreichend, wenn ein Großteil der Wege lediglich in der Trockenzeit für die Anfuhr der Produkte fahrbar ist. In der Regenzeit wächst das Produkt, in der Trockenzeit wird geerntet und befördert. Nur gilt es, einen ausgedehnteren Lastwagentransport entsprechend zu organisieren, woran es zur Zeit noch fehle. Bei normaler Bodengestaltung sei die Eisenbahn in ihren Anlagekosten nicht wesentlich höher als die Straße, ein ebenfalls sehr wichtiger Erfahrungssatz. Damit bestätigt der Vortragende mittelbar die Richtigkeit des italienischen Vorgehens in Abessinien. Denn man wird annehmen können, daß ein Schienenweg in diesem außergewöhnlich schwierigen Raum mit seinen Gebirgen von 3000 und 4000 m Höhen, mit den Pässen von weit über 2000 m kaum zu dem für die Straßenbauten als Durchschnitt bekanntgegebenen Kostensatz von 1 Mill. Lire (etwa 130 000 RM) hätte gebaut werden können. Die vor dem Weltkrieg von den Italienern geplante Bahn von Asmara südwärts wurde auf 270 000 Goldlire/km veranschlagt.

Mehr als je hänge die wirksame Erschließung Innerafrikas von großen durchgehenden Schienenwegen ab. Daher sei es bedauerlich, daß in dieser Hinsicht in den letzten zwanzig Jahren so gut wie nichts geschehen sei. Namentlich würde der Bau einer Saharabahn mit 3000-Tonnenzügen (!) eine völlige Revolutionierung der Produktionskraft Innerafrikas im Gefolge haben.

Der Binnenverkehr in Afrika sei gering. Allerdings spiele er in manchen Verkehrsbeziehungen eine erheblichere Rolle als gemeinhin angenommen[1]. Es wird an die Arbeiterwanderungen über 1000 und

[1] Der Binnenverkehr betrug beispielsweise (Archiv 1940 S. 226) auf der Kameruner Nordbahn 1928 1 247 t von insgesamt 63 114 t und 1934 1 595 t von 59 040 t, auf der Mitellandbahn 1928 2 810 t von 57 242 t, 1934 2 733 t von 77 828 t auf der Bahn Dschibuti—Addis Abeba wurden 1937 im Binnenverkehr befördert 28 000 t von 123 613 t, im Jahre 1938 19 000 t von 99 360 t. Dazu treten allerdings beträchtliche Mengen von Dienstgut- und Regierungssendungen im inneren Verkehr, bei der letztgenannten Bahn fast in Höhe des frachtpflichtigen Binnenverkehrs.

2000 km erinnert (Karte 2), an ähnlich weite Transporte von Viehherden, von Produkten wie Kolanüssen, um sie an den Käufer heranzubringen.

Nun aber stößt der Vortragende zu dem Kernproblem vor. Das tropische Afrika hat auf etwa 20,4 Millionen km² nur etwa 91 Millionen Bewohner, 4,45 auf 1 km². Man muß diese Menschen aber erst an die Verkehrsstraße heranbringen. Dies bedeutet nun allerdings eine bevölkerungspolitische und Raumordnungsfrage erster Ordnung. Ihre Lösung verlangt genaueste Kenntnis afrikanischer Verhältnisse, sie schließt die so oft als dringendste Forderung erhobene Aufgabe in sich, die nomadisierenden Stämme seßhaft, sie zu Ackerbauern zu machen, sie setzt Vertrautheit mit den Bodenverhältnissen voraus, die klimatische Lage muß bei der Umsiedlung berücksichtigt werden, kurz, hier wächst sich das Verkehrsproblem zu einer Aufgabe aus, die weit über die übliche technische und kommerzielle Trassierung hinausstrebt. Die Belgier sind bei ihren Straßenbauten im Kongo in dieser Hinsicht mit gutem Beispiel in der Umsiedlung vorangegangen.

Am Rande berührt Maître-Devallon auch die Frage des Einsatzes der Weißen. Der Weiße kommt nur in der Aufsichtsinstanz in Frage. Zahlenmäßig werden als ungefährer Anhalt folgende Zahlen gegeben:

Art der Arbeit	1 Weißer auf Eingeborene:
Landwirtschaft	1 000
Ingenieurarbeit, Geländeaufnahme	1 500
Gesundheitsdienst	2 000
Polizei, Heer	3 000
Unterricht, Mission	3 000
Verwaltungsdienst	6 000
Handel	6 000

Aus eigenen Feststellungen seien nachstehend in Zusammenstellung 2 Hundertsätze der bei afrikanischen Bahnen eingesetzten Weißen wiedergegeben:

Zusammenstellung 2. **Personalbestand von Eisenbahnen Afrikas.**

Bahn	Jahr	Betriebslänge km	Gesamtbestand Köpfe	Bestand je km	Europäer Zahl	Europäer %	Eingeborene Zahl	Eingeborene %	Asiaten Ägypter Zahl	Asiaten Ägypter %	Bemerkungen
Togo	1912	328	794	2,4	26	3,3	768	96,7	—	—	
	1935	443	1 483	3,3	29	2,0	1 454	98,0	—	—	
Kamerun, Nordbahn	1913	160	631	3,9	23	3,6	608	96,4	—	—	
Nordbahn	1926	160	1 139	7,1	25	2,2	1 114	97,8	—	—	
Mittellandbahn	1926	219	1 017	4,6	29	2,9	988	97,1	—	—	
Gesamtnetz	1926	379	2 192	5,8	65	3,0	2 127	97,0	—	—	Einschl. Direktion
Deutsch-Ostafrika	1936	2 115	7 243	3,4	137	1,9	6 635	91,6	471	6,5[1]	[1] Inder u. Goanesen
Anglo-ägyptischer Sudan	1936	3 244	14 838	4,6	220	1,5	13 951	94,0	667	4,5[2]	[2] Ägypter
Südafrikanische Union	1912	12 630	58 508	4,6	30 101	51,5[3]	28 407	48,5	—	—	[3] Weiße
	1936	21 344	72 741	3,4	51 969	71,4[3]	20 772	28,6	—	—	
Goldküste	1937	807	4 278	5,3	103	2,4	4 175	97,6	—	—	
Kenya-Uganda	1937	2 610	22 109	8,5	548	2,5	19 454	88,0	2 107	9,5	Einschl. Personal
Nigeria	1930	2 807	20 104	7,2	482	2,4	19 622	97,6	—	—	der Häfen und
	1938	3 058	19 153	6,3	309	1,6	18 844	98,4	—	—	Landeplätze
Rhodesien	1929	3 141	22 756	7,2	4 634	20,4	18 122	79,6	—	—	
	1935	3 410	13 546	4,0	3 472	25,6	10 074	74,4	—	—	
	1937	3 410	18 319	5,4	4 175	22,8	14 144	77,2	—	—	
Sierra Leone	1937	532	1 578	3,0	36	2,3	1 542	97,7	—	—	
Belgischer Kongo: Matadi—Léopoldville + Anschlußlinien	1936	397	3 168	8,0	162	5,1	3 006	94,9	—	—	
Boma—Tshela	1936	140	576	4,1	18	3,1	558	96,9	—	—	
Grenze Nordrhodesien—Bukama + Zweiglinien	1929	802	5 741	7,2	452	7,9	5 289	92,1	—	—	
	1935	861	4 881	5,7	205	4,2	4 676	95,8	—	—	
Port Francqui—Bukama	1930	1 123	4 178	3,7	225	5,4	3 953	94,6	—	—	
	1936	1 123	5 219	4,6	199	3,8	5 020	96,2	—	—	
Stanleyville—Ponthierville,	1928	763	8 479	11,1	275	3,2	8 204	96,8	—	—	
Kindu—Kongolo, Kabala—	1932	763	3 858	5,1	139	3,6	3 719	96,4	—	—	
Albertville	1936	763	5 138	6,7	129	2,5	5 009	97,5	—	—	
UJC: Algier	1937	4 828	19 540	4,05							
Tunes. Eis.	1937	1 611	4 714	2,93							
Marokk. Eis. Ges.	1937	1 092	4 290	3,93							
Ges. Tanger—Fez	1937	314	884	2,82							

VI. Der Straßenbau im italienischen Imperium.

(Karte 3 — Die libysche Küstenstraße von der tunesischen bis zur ägyptischen Grenze. Karte 4 — Verkehrswege in Äthiopien.)

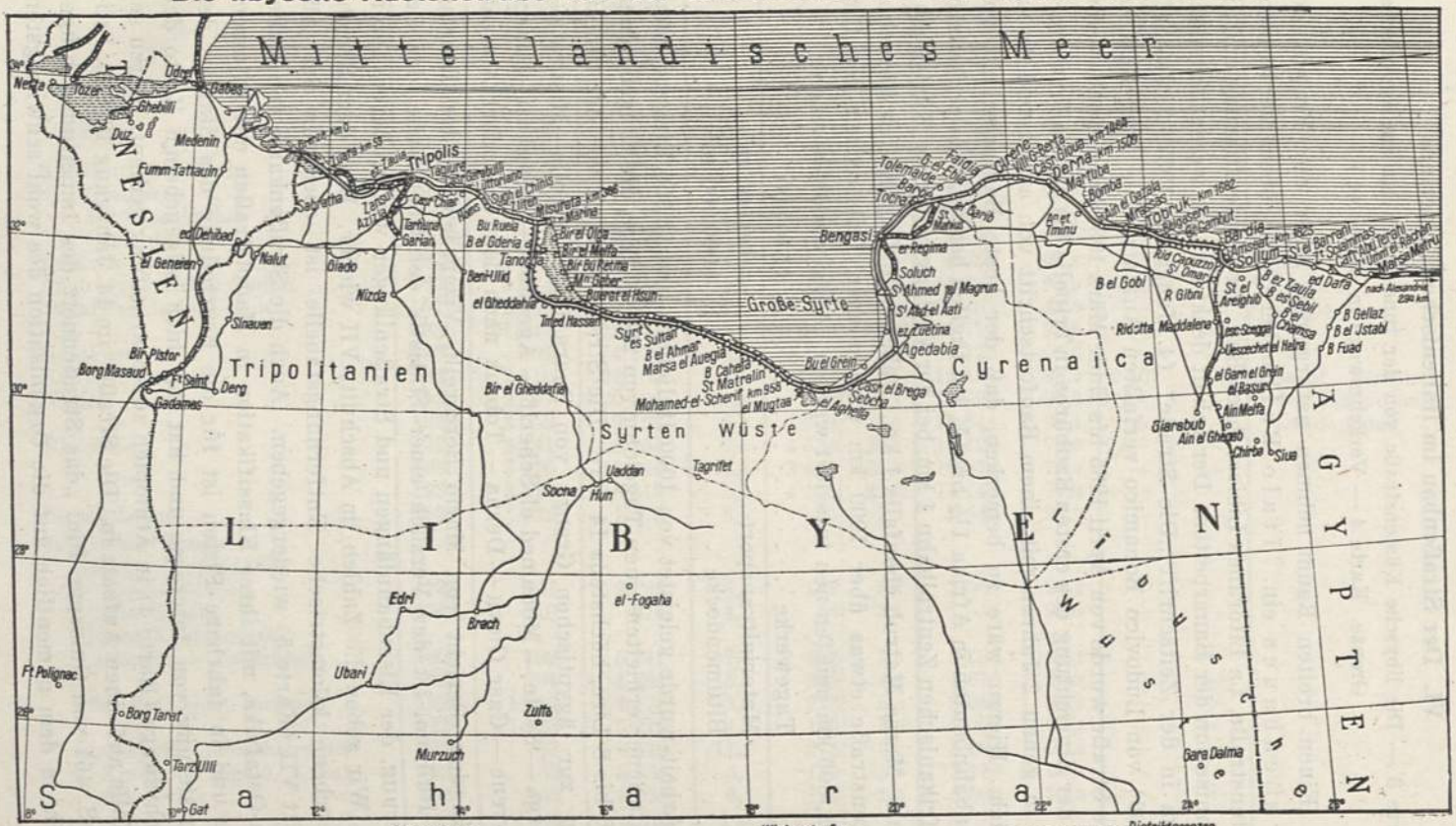
Einen breiten Raum nehmen naturgemäß auch die Fragen des Straßenbaues ein. Italo Balbo berichtete über die libysche Küstenstraße, La Litoranea Libica, ihren Bau, ihre Linienführung und die Organisation der Bauarbeiten. Der Inhalt deckt sich im wesentlichen mit einem in der Zeitschrift „Die Straße" (4. Jahrgang 1937, 2. Juliheft, S. 406) von Ludovico Bonamico verfaßten Aufsatz. Die über 1800 km lange Straße wurde von April 1935 bis Ende März 1937 hergestellt — vom Tag der Einrichtung des ersten Baubüros in Tripolis bis zur Vollendung — also in genau 2 Jahren mit einem Baufortschritt von annähernd 2,5 km täglich. Hierzu wäre zu bemerken, daß der beste Baufortschritt von Eisenbahnbauten in Afrika 1½ bis 1¾ km täglich betrug, bei der deutsch-ostafrikanischen Zentralbahn 1 km, bei der Verlängerung der Küstenbahn Faruk—Mersa Matruh ebenfalls 1 km. Dabei bedurften bei der libyschen Küstenstraße etwas über 1000 km vorhandener Teilstrecken des Umbaues, 800 km mußten neu trassiert werden. Aufgewendet wurden:

Tagewerke	4 510 000
Materialtransport	4 000 000 m^3
Bitumendecke	4 000 000 m^2

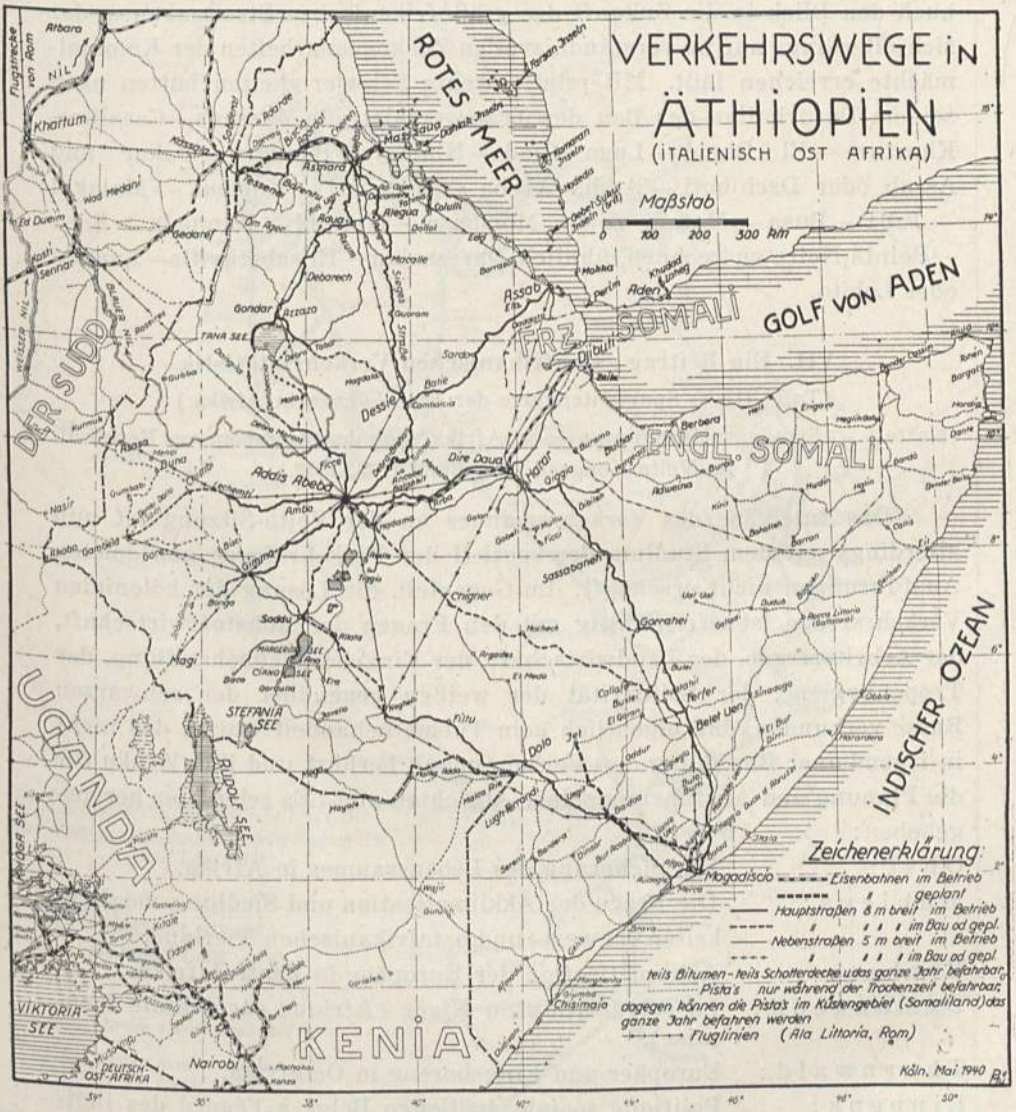
Die Arbeit wurde geleistet von 1000 Italienern und 12 000 Eingeborenen. Die Italiener erhielten einen Tagelohn von 25—30 Lire, die Eingeborenen von 6 bis 8 Lire, höchstens 14 Lire. Die Straße verläuft von der tunesischen zur ägyptischen Grenze von Zuara über Tripolis—Misurata—Tauorga — Syrte — Mohamed el Scherif — Agedabia — Benghasi — Barce — Cyrene — Casr Giova — Derna — Tobruk nach dem Grenzfort Amseat.

In dem Bericht von Mario Bertarelli, Vizepräsident des Touring Club Italiano, ist der Versuch einer Statistik der Oberfläche, der Bevölkerung, der Eisenbahnlängen und Straßenlängen von größerem Interesse. Wir geben die Zahlen im Abschnitt VII wieder. Eine dem Bericht beigegebene kilometrische Entfernungstabelle ist ebenfalls im Abschnitt VII (Karte 5) wiedergegeben. Auch die Straßenkarte von Italienisch-Ostafrika, mit ihrer Klassifikation in Hauptstraßen mit Bitumendecke und in fahrbare Pisten ist für die Beurteilung des Standes der Motorisierung von Interesse und hat der hier beigegebenen Karte der Verkehrswege (Karte 4) in Äthiopien zur Bearbeitung gedient. Hierzu sei ebenfalls auf einen Aufsatz in „Die Straße" im 14. Jahrgang 1939, 2. Juliheft, S. 461 von Guiseppe Pini „das Straßennetz des Imperiums" hingewiesen, in dem namentlich auf die Organisation des wohl schwierigsten

Karte 3. **Die libysche Küstenstraße von der tunesischen bis zur ägyptischen Grenze**



Karte 4.


VERKEHRSWEGE IN
ÄTHIOPIEN
(ITALIENISCH OST AFRIKA)
Maßstab
0 100 200 300 km
ROTES MEER
GOLF VON ADEN
INDISCHER OZEAN
FRZ SOMALI
ENGL. SOMALI
DER SUDD
UGANDA
KENIA
Khartum
Addis Abeba
Asmara
Massaua
Assab
Dschibuti
Aden
Berbera
Hargeisa
Dire Daua
Harar
Gondar
Bahar Dar
TANA SEE
Magi
Sodddu
Chigner
Sassabaneh
Garrahei
Mogadiscio
Kismaio
Nairobi
STEFANIA SEE
RUDOLF SEE
VIKTORIA SEE
Zeichenerklärung:
Eisenbahnen im Betrieb
" geplant
Hauptstraßen 6 m breit im Betrieb
" " " im Bau od. gepl.
Nebenstraßen 5 m breit im Betrieb
" " " im Bau od. gepl.
teils Bitumen - teils Schotterdecke u. das ganze Jahr befahrbar
Pista's nur während der Trockenzeit befahrbar;
dagegen können die Pista's im Küstengebiet (Somaliland) das ganze Jahr befahren werden
Fluglinien (Ala Littoria, Rom)
Köln, Mai 1940

Straßenbaues der Welt, der Wüstenstraße Assab—Dessie eingegangen ist. Es ist durchaus zu verstehen, wenn die italienischen Berichter mit besonderem Stolz auf ihre Leistungen im Verkehrsbau hinweisen. Ihre Leistung ist organisatorisch, technisch und auch von finanziellen Standpunkt aus auf afrikanischem Boden einzigartig. Bertarelli öffnet aber auch den Blick in die Zukunft des großafrikanischen Straßenbaues, der sich allerdings nur im verständnisvollen Zusammenarbeiten der Kolonialmächte erreichen läßt. Mit relativ wenig Schwierigkeiten hätten nach seinem Dafürhalten der Bau der Transversalstraße Massaua—Casalla—Khartum — El Obeid — Lago Ciad — Niamey — Bamako — Dakar und Assab oder Dschibuti — Addis Abeba — Lechemti — Kurmuk — Malakal — Juba — Busa — Matadi sowie Mombasa — Nairobi — Kampala — Busa —Pointe Noire zu rechnen, ähnlich Daressalam—Elisabethville—Luanda oder Lobito.

VII. Ein Beitrag zur afrikanischen Verkehrsstatistik.

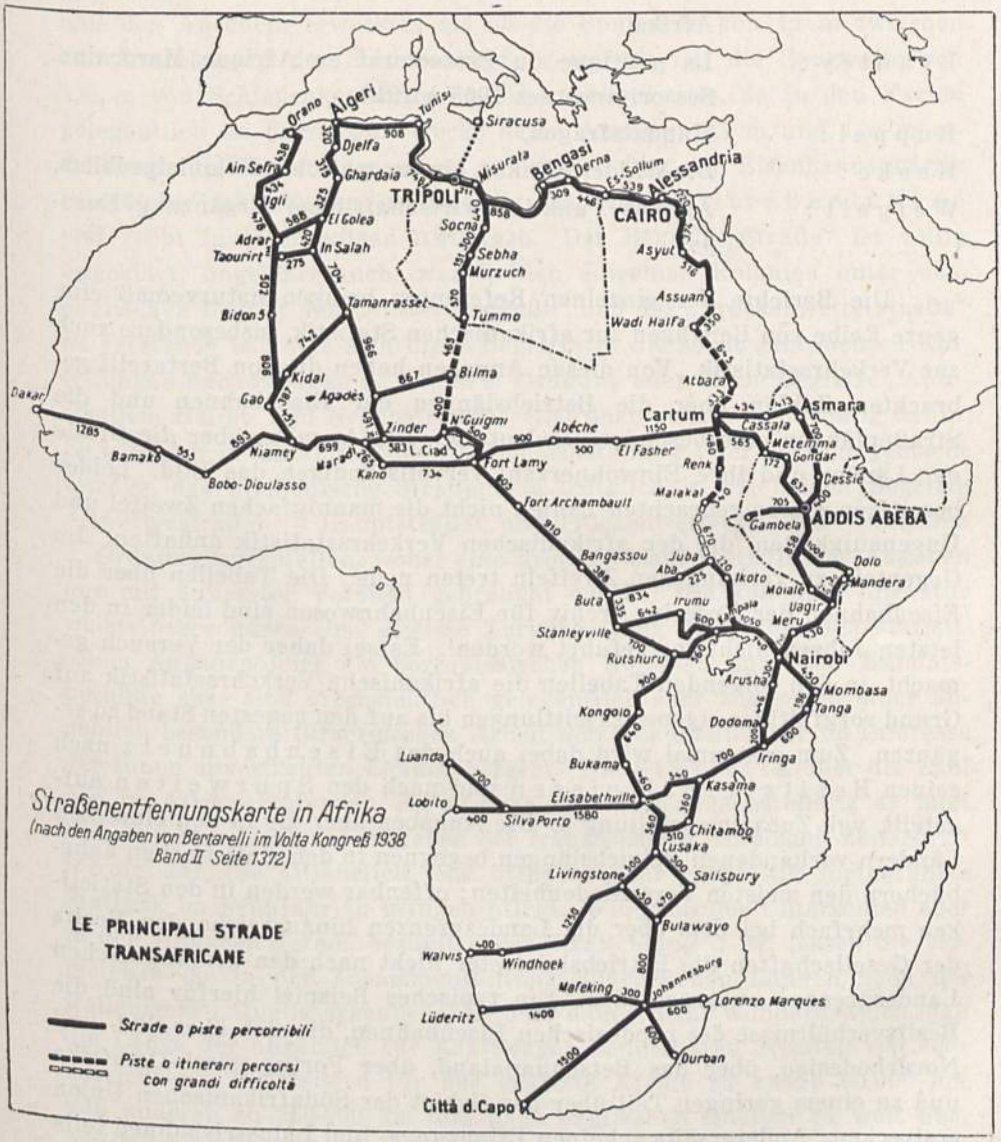
(Tafel III — Spurweitenkarte der Eisenbahnen in Afrika.)

(Karte 5 — Straßenentfernungskarte in Afrika nach den Angaben von Bertarelli im Volta-Kongreß 1938 Band II S. 1372.)

Das Interesse des Verkehrsmannes an der Volta-Sitzung ist nun allerdings mit dem Studium der speziell der Verkehrsfrage gewidmeten Ausführungen nicht erschöpft. Im Gegenteil, die Lösung der kolonialen Verkehrsfrage ist so vielfältig mit den Fragen der Rohstoffwirtschaft, der Arbeiterfrage, der Landwirtschaft, der Eingeborenenbehandlung, der Tropenhygiene, der Solidarität der weißen gegenüber der schwarzen Rasse verbunden, daß eigentlich kein Thema behandelt wurde, das nicht in irgendeiner Beziehung den Verkehrsmann berührt und ihm Winke für die Planung und Ausführung seiner Absichten gibt. Es seien hier hervorgehoben:

Obst:	Die Sicherung des Lebensraumes in Afrika,
Mühlens:	Die Frage der Akklimatisation und Siedlungsmöglichkeiten im west- und ostafrikanischen Tiefland,
Grober:	Akklimatisation der Europäer in Zentralafrika,
Demangeon:	La colonisation du Niger (Afrique occidentale française),
Thurnwald:	Europäer und Eingeborene in Ostafrika,
Lippens:	Politique sociale du Congo Belge à l'égard des indigènes,
Mori:	Politica sociale verso gl'indigeni,
Karstedt:	Afrika als sozialpolitische Gemeinschaftsaufgabe Europas,

Karte 5.


Straßenentfernungskarte in Afrika
(nach den Angaben von Bertarelli im Volta Kongreß 1938 Band II Seite 1372)
LE PRINCIPALI STRADE TRANSAFRICANE
Strade o piste percorribili
Piste o itinerari percorsi con grandi difficoltà
Algeri
Tunisi
Siracusa
Orano
Djelfa
Ain Sefra
Ghardaia
TRIPOLI
Misurata
Bengasi
Derna
Es-Sollum
Alessandria
CAIRO
Igli
El Golea
Socna
Adrar
Taourirt
In Salah
Sebha
Murzuch
Asyut
Assuan
Wadi Halfa
Tamanrasset
Tummo
Bidon 5
Kidal
Agadès
Bilma
Atbara
Asmara
Dakar
Gao
Zinder
N'Guigmi
Cartum
Cassala
Abéche
El Fasher
Metemma
Gondar
Bamako
Niamey
Kano
L. Ciad
Fort Lamy
Renk
Dessie
Bobo-Dioulasso
Fort Archambault
Malakal
Gambela
ADDIS ABEBA
Bangassou
Juba
Dolo
Mandera
Ikoto
Moiale
Buta
Irumu
Uagir
Meru
Stanleyville
Nairobi
Rutshuru
Arusha
Mombasa
Tanga
Kongolo
Dodoma
Luanda
Bukama
Iringa
Kasama
Lobito
Elisabethville
Silva Porto
Chitambo
Lusaka
Livingstone
Salisbury
Bulawayo
Walvis
Windhoek
Mafeking
Johannesburg
Lorenzo Marques
Lüderitz
Durban
Città d.Capo

Crokaert:	Le rattachement de l'Afrique à l'Europe. Sa condition majeure,
Haushofer:	Fernwirkung des Indo-Pazifischen Wanderdrucks auf Afrika. Inder-Frage,
Hahl:	Die rechtliche Stellung der Eingeborenen im mittleren Afrika,
Lyautey:	La politique du Protectorat en Afrique Marocaine. Ses origines des 1905 à 1918,
Ruppel:	Mandatsfragen,
Heske:	Die Wälder Afrikas, ein europäisches Kolonialproblem,
Weigelt:	Afrikas Funktion wirtschaftlicher Ergänzung Europas.

Die Berichte der einzelnen Referenten bringen naturgemäß eine ganze Reihe von Beiträgen zur afrikanischen Statistik, insbesondere auch zur Verkehrsstatistik. Von diesen Angaben haben die von Bertarelli gebrachten Zahlen über die Betriebslängen der Eisenbahnen und die Straßenlängen eine besondere Bedeutung. Die Angaben über die Größe der Länder und ihre Einwohnerzahl vervollständigen das Bild. Leider beseitigen die beigebrachten Zahlen nicht die mannigfachen Zweifel und Ungenauigkeiten, die der afrikanischen Verkehrsstatistik anhaften. Im Gegenteil, zu vorhandenen Zweifeln treten neue. Die Tabellen über die Eisenbahnen der Erde im Archiv für Eisenbahnwesen sind leider in den letzten Jahren nicht fortgeführt worden[1]. Es sei daher der Versuch gemacht, in den folgenden Tabellen die afrikanische Verkehrsstatistik auf Grund sorgfältiger eigener Ermittlungen bis auf den neuesten Stand zu ergänzen. Zum erstenmal wird dabei auch das Eisenbahnnetz nach seinen Besitzverhältnissen und nach den Spurweiten aufgeteilt, vgl. Zusammenstellung 3. Die Angaben über die in den einzelnen Ländern vorhandenen Betriebslängen begegnen in den statistischen Jahrbüchern den meisten Verschiedenheiten; offenbar werden in den Statistiken mehrfach bei dem über die Landesgrenzen hinausreichenden Besitz der Gesellschaften die Betriebskilometer nicht nach den geographischen Landesgrenzen ausgeschieden. Ein typisches Beispiel hierfür sind die Besitzverhältnisse der rhodesischen Eisenbahnen, die sich über Süd- und Nordrhodesien, über das Betschuanaland, über Portugiesisch-Ostafrika und zu einem geringen Teil über das Gebiet der Südafrikanischen Union erstrecken. Andererseits scheinen Pflanzungs- und Industriebahnen teils in die öffentlichen Bahnen mit einbezogen worden zu sein. Daher kommt es z. B., daß der englische Mandatsteil von Kamerun, in dem es keine

[1] Vgl. Archiv 1938, Heft 2, S. 276.

Bahnen des öffentlichen Verkehrs gibt, teils in den Statistiken mit 300 km Eisenbahnen erscheint, die aber reine Pflanzungsbahnen sind. Die Spurweiten sind in Nordafrika nicht völlig zu klären. Ob eine Bahn 1,0 m, 1,05 m, 1,055 m, ob sie 75 cm oder 76 cm Spurweite hat, geht selbst aus dem französischen amtlichen Kartenmaterial nicht einwandfrei hervor. Es will den Anschein erwecken, als ob die Spurweite von 1,0 m zwischen den Innenkanten der Schienenköpfe gemessen ist, die Spurweite von 1,05 m von Schienenkopfmitte zu Schienenkopfmitte, da in den Karten gelegentlich an derselben Strecke beide Angaben 1,0 m und 1,05 m erscheinen. Herrschen also schon auf dem Gebiet der Eisenbahnstatistik erhebliche Unklarheiten, so liegt die Statistik der Straßenlängen erst recht in ihren ersten Anfängen. Der Begriff „Straße" ist völlig ungeklärt, ungeklärt auch, was in den einzelnen Kolonien unter dem englischen Begriff der „Allwetterstraße" und der „Trockenwetterstraße" zu verstehen ist. Wie sich diese Begriffe in die sonst gebrauchten Einteilungen nach Straßen 1., 2. und 3. Ordnung oder in die Begriffe „Autostraßen, Haupt- und Nebenstraßen" einordnen sollen, steht völlig dahin. Es ist daher in der anliegenden Zusammenstellung 4 der Versuch gemacht worden, das afrikanische Straßennetz lediglich in die beiden Begriffe Allwetterstraßen = Hauptstraßen und Trockenwetterstraßen = Straßen 2. Ordnung aufzuteilen, wobei eine große Anzahl statistischer Angaben nur mit äußerster Vorsicht gebraucht wurde. Die koloniale Literatur weist insbesondere eine gewisse Zurückhaltung gegenüber den statistischen Angaben über die portugiesischen Kolonien auf. Die Mandatsberichte aber sind offensichtlich gelegentlich sehr zugunsten einer angeblich besonders fürsorglichen Arbeit der Mandatsinhaber im Interesse der ihnen anvertrauten Länder gefärbt. Die Statistik über die Zahl der in Afrika laufenden Kraftwagen (Zusammenstellung 4) baut sich in erster Linie auf Angaben der französischen Automobil-Zeitschrift L'Auto auf, die alljährlich eine offenbar sehr sorgfältig fortgeführte Statistik im Frühjahr zu bringen pflegt. Wie groß der Unterschied aber in den Angaben gerade bezüglich der Straßenlängen ist, lassen die vergleichsweise in der Zusammenstellung angegebenen Längen nach der italienischen Quelle erkennen. Es darf daher nicht wundernehmen, daß die Länge der angeblich für Kraftwagen benutzbaren Straßen von sehr vorsichtigen Beurteilern für das gesamte Afrika zu knapp 50 000 km, von anderen zu 250 000 km und nach englischen Quellen zu weit über 500 000 km angegeben wird, wobei offenbar an die Benutzbarkeit sehr verschiedene Ansprüche gestellt werden. Berichte namentlich aus Deutsch-Ostafrika lassen erkennen, daß die Engländer mit ihren Angaben über die „Allwetterstraßen" offenbar sehr weitherzig verfahren, denn

(Fortsetzung Seite 398)

Zusammenstellung 3 **Die Besitzverhältnisse und Spurweiten des**

Ordnungsnummer im Text	Land	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Jahr	Staatsbahnen km	Privatbahnen km	Länge der Eisenbahnen km	Zunahme seit der Vorweltkriegszeit
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Ägypten	1914	3 556	1937	4 448	1 417	5 865	2 309
2.	Union von Südafrika	1913	13 378	1938	18 206	1 094	19 300	5 922
	Französische Besitzungen							
3.	Algerien	1914	3 327	1937	3 640	1 188	4 828	1 501
	Tunesien	1914	1 877	1937	1 611	495	2 106	229
	Marokko einschl. span. Zone	1914	460	1937	—	2 267	2 267	1 807
4.	Westafrika	1913	2 390	1938	3 848	—	3 848	1 458
5.	Äquatorialafrika	1914	—	1937	512	—	512	512
	Französisch Somaliland	1914	90	1938	—	90	90	—
6.	Madagaskar	1913	381	1937	854	—	854	473
7.	Réunion	1914	127	1937	127	—	127	—
	Französischer Besitz		8 652		10 592	4 040	14 632	5 980
	Belgische Besitzungen							
8.	Belgischer Kongo	1913	1 390	1937	4 907	—	4 907	3 517
	Britische Besitzungen							
9.	Englisch-ägyptischer Sudan	1914	2 354	1937	3 244	—	3 244	890
10.	Sierra Leone	1914	418	1937	532	80	612	194
11.	Goldküste	1914	357	1937	821	—	821	464
12.	Nigeria	1914	1 570	1938	3 058	—	3 058	1 488
13.	Nord- und Südrhodesien einschl. Betschuanaland.	1913	3 373	1938	—	3 859	3 859	486
14.	Njassaland	1914	192	1937	—	439	439	247
15.	Kenya — Uganda	1914	1 099	1938	2 615	146	2 761	1 662
16.	Mauritius	1914	212	1937	200	32	232	20
	Britischer Besitz		9 575		10 470	4 556	15 026	5 451
	Portugiesische Besitzungen							
17.	Angola	1913	1 036	1937	617	1 723	2 340	1 304
	Mocambique	1914	588	1937	936	679	1 615	1 027
	Portugiesischer Besitz		1 624		1 553	2 402	3 955	2 331

afrikanischen Eisenbahnnetzes. Zunahme an Betriebskm 1914 bis 1937.

Spurweite in m							davon elektrischer Betrieb	Gesamtnetz	Nach der italienischen Quelle[1]	Fläche[1]	Einwohnerzahl[1]
0,60 und 0,61	0,75 und 0,76	0,95	1,00	1,05 und 1,055 m	1 067 (Kapspur)	1,435					
km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	qkm	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
—	1 417	—	257	—	—	4 191	—	5 865	5 022	935 300	15 000 000
853	169	—	—	—	18278*	—	706	19 300	21 880[17]	1 122 000	9 600 000
55	—	—	786	1 503	—	2 484*	165	4 828	4 834	2 137 890	7 235 000
—	—	—	1 599	—	—	507*	38	2 106	2 074	125 130	2 610 000
626	—	—	25	—	—	1 616*	757	2 267	1 893[2]	448 215[8]	7 150 000
162	—	—	3 686	—	—	—	—	3 848	3 793	4 400 000	14 700 000
—	—	—	—	—	512	—	—	512	512	2 100 000	3 325 000
—	—	—	90	—	—	—	—	90	106	20 000	45 000
—	—	—	854*	—	—	—	170	854	860	592 355	4 000 000
—	—	—	127	—	—	—	—	127	129	2 512	210 000
843	—	—	7 167	1 503	512	4 607	1 130	14 632	11 201	11 823 585	39 065 000
1 153	—	—	763	—	2 991	—	—	4 907	4 782[7]	2 385 120	10 000 000
—	—	—	—	—	3 244	—	—	3 244	3 255	2 611 000	5 950 000
—	532	—	—	—	80	—	—	612			
—	16	—	—	—	805	—	—	821	6 226[3]	1 162 500[9]	25 000 000
—	215	—	—	—	2 843	—	—	3 058			
—	—	—	—	—	3 859	—	—	3 859[4]	3 103	389 400[10]	1 300 000
										745 700[11]	1 400 000
—	—	—	—	—	439	—	—	439	300	103 500	1 610 000
—	—	—	2 761	—	—	—	—	2 761	2 623	582 700[12]	3 250 000
—	40	—	—	—	—	192	—	232	372	243 630[13]	3 650 000
—	803	—	2 761	—	11270	192	—	15 026	14 938	5 838 430	32 160 000
407	—	—	586	—	1 347	—	—	2 340	3 120	256 000	3 000 000
—	90	—	—	—	1 525	—	—	1 615	1 740	771 000	4 150 000
407	90	—	586	—	2 872	—	—	3 955	4 860	1 027 000	7 150 000

(Fortsetzung umstehend)

Zusammenstellung 3 (Forts.) **Die Besitzverhältnisse und Spurweiten des**

Ordnungsnummer im Text	Land	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Jahr	Staatsbahnen km	Privatbahnen km	Länge der Eisenbahnen km	Zunahme seit der Vorweltkriegszeit
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Italienische Besitzungen							
18.	Libyen	1914	85	1936	392	—	392	307
	Erythräa	1913	155	1936	347	—	347	192
	Äthiopen	1913	220	1937	—	693	693	473
	Italienisch Somaliland	1914	—	1936	158	—	158	158
	Italienischer Besitz		460		897	693	1 590	1 130
	Deutsche Kolonien							
1.	Togo	1914	327	1937	444	—	444	117
2.	Kamerun	1914	310	1937	505	—	505	195
3.	Deutsch Südwestafrika	1914	2 118	1938	2 309	—	2 309	191
4.	Deutsch Ostafrika	1914	1 604	1937	2 215	—	2 215	611
	Deutscher Besitz		4 359		5 473	—	5 473	1 114
	Afrika		42 994		56 546	14 202	70 748	27 754

[1] a. a. O. Volta-Kongreß Band 2, S. 1367/68.

[2] hiervon nach der italienischen Quelle 231 km in Span. Marokko, nach der Internationalen Eisenbahn-Statistik 246 km, mit Industriebahnen 278 km.

[3] gemäß Spalte 18 nur 4 491 km. Die Angaben Spalte 18 sind, den Geschäftsberichten der Eisenbahnen entnommen, können also wohl die größere Genauigkeit beanspruchen.

[4] Aufgeteilt nach den Ländergrenzen liegen von den 4 358 km Betriebslänge der Rhodesischen Eisenbahn-Gesellschaft auf dem Boden von

Südrhodesien	2 182 km
Nordrhodesien	1 035 km
Betschuanaland	642 km
	3 859 km
der Südafrikanischen Union	180 km
Port. Ostafrika	319 km
	4 358 km

Die italienische Quelle gibt

für Südrhodesien	2 182 km
für Nordrhodesien	921 km
	3 103 km an.

[5] gemäß Spalte 18 1 198 km.

[6] die italienische Statistik schließt einschließlich einiger für die afrikanischen Inseln angegebener Betriebslängen mit 74 856 km ab. Vermutlich sind in dieser Zahl Industrie- und Pflanzungsbahnen eingeschlossen.

[7] die Angabe in Spalte 18 mit 4 907 km muß nach belgischen Quellen und nach Einbeziehung der im Jahre 1939 eröffneten Strecke Kindu—Kabalo als richtig angesehen werden.

afrikanischen Eisenbahnnetzes. Zunahme an Betriebskm 1914 bis 1937.

Spurweite in m							davon elektrischer Betrieb	Gesamtnetz	Nach der italienischen Quelle[1]	Fläche[1]	Einwohnerzahl[1]
0,60 und 0,61 km	0,75 und 0,76 km	0,95 km	1,00 km	1,05 und 1,055 km	1,067 (Kapspur) hm	1,435 km	km	km	km	qkm	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
—	—	392	—	—	—	—	—	392[16]	368[16]	1 850 000	900 000
—	—	347	—	—	—	—	—	347			
—	—	—	693	—	—	—	—	693	1 312[5]	1 741 000	11 680 000
—	—	158	—	—	—	—	—	158			
—	—	897	693	—	—	—	—	1 590	1 680	3 591 000	12 580 000
—	—	—	444	—	—	—	—	444	442	86 000	1 050 000
—	—	—	505	—	—	—	—	505	504	745 000	3 025 000
581	—	—	—	—	1728	—	—	2 309	2 472	835 950	285 000
—	—	—	2215	—	—	—	—	2 215	2 215	1 024 000[14]	8 650 000
581	—	—	3164	—	1 728	—	—	5 473	5 633	2 690 950	13 010 000
3 837	2 479	897	15391	1 503	37651	8 990	1 836	70 748	69 996[6 18]	29 413 365[15]	147 965 000[15]

[8] hiervon Span. Marokko 28 215 qkm und 850 000 Einwohner.

[9] einschl. Gambia.

[10] Südrhodesien.

[11] Nordrhodesien.

[12] Kenya.

[13] Uganda.

[14] hiervon Ruanda—Urundi 55 000 qkm und 3 500 000 Einwohner.

[15] Einschließlich einer Reihe eisenbahnloser Gebiete schließt die italienische Statistik mit 29 820 000 qkm und 154 200 000 Einwohnern, das Koloniale Taschenbuch 1941 mit 31 482 887 qkm und 165 687 350 Einwohnern ab.

[16] Volta-Kongreß S. 1368 bringt 368 km, in der Einzelaufstellung daselbst S. 1253 werden 420 km Strecken angeführt. Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Strecken können zu 392 km angenommen werden.

[17] offensichtlich einschließlich Deutsch-Südwestafrika.

[18] Nach der neuesten englischen Statistik, mitgeteilt in der „Railway Gazette" vom 2. August 1940, hat Afrika 42 410 Meilen = 68 238 km Eisenbahnen.

Hiervon 24 263 Meilen = 39 039 km Kapspur und rund
10 082 Meilen = 16 222 km 1-Meter-Spur,
1 450 Meilen = 2 333 km 75- und 76-cm-Spur,
1 168 Meilen = 1 879 km 60- und 61-cm-Spur,
5 447 Meilen = 8 764 km Normalspur.

* hiervon elektrischer Betrieb siehe Spalte 17.

Zusammenstellung 4. Straßenlängen und Zahl der Kraftfahrzeuge der Länder Afrikas im Jahre 1938.

Lfd. Nr.	Land	Länge der Allwetterstraßen, Hauptstraßen km	Länge der Trockenwetterstraßen, Straßen 2. Ordnung km	Zahl der Personenkraftwagen	Zahl der Lastkraftwagen	Zahl der Motorräder	Mineralölkonsum in 1 000 t 1938[3]	Länge der Straßen aller Ordnungen nach der ital. Quelle km
1	2	3		4	5	6	7	8
1	Ägypten	11 700	—	29 525	5 300	2 875	830	240
2	Union von Südafrika	130 360	—	294 481	44 603	27 500	950	18 175
3	Basutoland	580	—	700	200	—		
4	Betschuanaland	640	—	425	175	—		
5	Swaziland	410	—	435	125	—		
		131 990	—	296 041	45 103	27 500	950	18 175
6	Algerien	76 000		108 617	18 626	12 585	260	42 470
7	Tunesien	6 200	3 800	16 060	3 418	2 300	130	6 687
8	Französisch-Marokko	7 000		35 408	11 201	3 124	170	6 952
9	Französisch-Westafrika	6 600	20 000	6 320	10 200	970	740	27 000
10	Französisch-Äquatorialafrika	7 500	8 300	1 019	1 359	427	12	16 220
11	Französisch-Somaliland	210	—	325		15	—	305
12	Madagaskar	10 000		5 214	2 230	2 802	20	25 360
13	Réunion	1 800		320	65	—	—	—
	Französischer Besitz	20 510	32 100	172 958	47 099	22 223	1 332	124 994
		94 800		325				
14	Belgisch-Kongo[1]	13 000	50 000	3 172	3 480	1 615	50	61 171[1]
15	Brit. ägypt. Sudan	4 000	—	3 250	2 250	—	—	12 960
16	Gambia	250	1 000	—				
17	Sierra Leone	1 300	800					23 890
18	Goldküste	4 000	5 000	6 054	9 715	795	80	
19	Nigeria	9 500	27 600				40	
20	Südrhodesien	11 500	4 000	17 500	5 000	1 800	60	12 900
21	Nordrhodesien	3 300	8 000					8 100
22	Nyassaland	1 600	3 200	872	590	503		5 625
23	Kenya	6 000	10 000	16 512	8 887	2 187	150	14 500
24	Uganda	2 800	9 000					12 875
25	Brit.-Somaliland	3 000		41	212	—		3 500
26	Mauritius	1 300		2 121	521	—		
27	Seychellen-Inseln	250		135	26	91		
	Britischer Besitz	44 250	68 600	46 485	27 201	5 376	330	94 350
		4 550						

28	*Madeira*	—	—	780	395	20		
29	*Angola*	*9 700*	*14 500*	*1 250*	*2 000*	*235*	*13*	*37 928*
30	*Mocambique*	*12 000*	*11 000*	*3 457*	*2 894*	*771*	*20*	*21 262*
	Portugiesischer Besitz	21 700	25 500	5 487	5 289	1 026	33	59 190
31	Libyen	1 700	—	1 230	275	170	20	4 538
32	Erythräa	700	—					
33	Äthiopien	3 000	—	2 500		—	50	18 800
34	Italienisch-Somaliland	2 000	—					
	Italienischer Besitz	7 400	—	1 230	275	170	70	23 338
				2 500				
35	Spanisch-Marokko und Tanger	1 000		631	153	39	20	870
36	Kanarische Inseln	—		3 725	2 250	—		
	Spanischer Besitz	1 000		4 356	2 403	39	20	870
37	Liberia	3 500		75	50	—	—	105
38	Togo, Brit. Mandat	350	200		in Nr. 18 enthalten			
39	Togo, Franz. Mandat	1 660	1 540	231	388	52	—	3 500
40	Kamerun, Brit. Mandat	210	640		in Nr. 19 enthalten		—	211
41	Kamerun, Franz. Mandat[2]	4 000	1 600	871	3 068	240	—	6 250[2]
42	Deutsch-Südwestafrika	2 200	6 050	3 000	1 300	100	—	
43	Deutsch-Ostafrika	4 270	17 250	1 351	2 204	—	30	28 347[5]
44	Ruanda-Urindi, Belg. Mandat	2 000	5 500	—	in Nr. 14 enthalten		—	5 643
	Deutscher Besitz	14 690	32 780	5 453	6 960	392	30	43 951
	Insgesamt	rd. 265 000	rd. 209 000	rd. 565 000	rd. 141 000	rd 61 000	3 645	426 384[4]
		rd. 104 000		zus. rd. 706 000				
		zus. rd. 578 000						

[1] Neueste Zahlen für Belgisch Kongo.
(Derroey S. 115 u. Afrika Rundschau 1940, Nr. 2, S. 21).

Jahr	Hauptstraßen km	Nebenstraßen km	Privatstraßen km	Zusammen km
1935	—	—	—	61 171
1939	14 015	47 883	8 832	70 730
	Ruanda Urundi			
1935	—	—	—	5 647

[2] L'oeuvre de la France au Camerun S. 63.
1936: 4 400 km Allwetterstraßen
1 600 km Trockenwetterstraßen

[3] Nach „Der Wirtschaftsdienst "1941, Heft 3, S. 60.

[4] Mit den Straßenlängen einiger Inseln und eisenbahnloser Territorien schließt die italienische Statistik mit 431 151 km ab.

[5] 1936 bestanden (vgl. Archiv 1940, Heft 2, S. 289 bis 291) nach englischen Angaben

Hauptstraßen	4 262 km
Wege des Grades A	1 316 km
Wege des Grades B	16 000 km
zusammen einschl. der städtischen Straßen	22 900 km

daß auf solchen Straßen, wie auf dem vielgerühmten Great North Road, Kraftwagen in der Regenzeit tagelang steckenbleiben, scheint im englischen Schrifttum dem Begriff der Allwetterstraße keinen Abbruch zu tun.

In allen Fällen ist darauf verzichtet worden, Bezugszahlen der Eisenbahn- und Straßenlängen zu der Flächengröße und der Einwohnerzahl zu errechnen. Denn auch die Einwohnerzahlen sind mit Vorsicht aufzunehmen und zeigen in den Statistiken gelegentlich große Unterschiede (10 % in der Regel). Es handelt sich in den Kolonien im übrigen nicht um Schienen- und Straßen-„Netze", sondern um „Linien", so daß die absoluten Längen einen genügenden Anhalt für die Beurteilung der verkehrlichen Erschließung der Kolonien geben.

Das Studium der Berichte des Volta-Kongresses bietet daher dem aufmerksamen Leser ein unerschöpfliches Material zur Bearbeitung der afrikanischen Kolonialfrage. Dem Verkehrsmann ordnen sich die Fragen nach folgenden Gesichtspunkten:

1. Die militärische und verkehrliche Beherrschung der Kolonie verlangt schnelle Luftverbindungen mit dem Mutterland.
2. Der Ausbau der Eisenbahnen ist nach wie vor dringendes Bedürfnis, für den Massenverkehr unentbehrlich.
3. Die Zufuhr zur Eisenbahn soll dem Auto überlassen bleiben. Seitliche Zufuhrbahnen wird man heute kaum noch bauen.
4. Die Verkehrsplanung muß Hand in Hand mit der Seßhaftmachung der Eingeborenen gehen, um dem Verkehrsweg den örtlichen Zustrom an Menschen und Produkten zu sichern.
5. Die Bauwürdigkeit einer Eisenbahn kann durch einstweilige Bedienung des Verkehrs auf der geplanten Linie durch den Kraftwagen festgestellt werden. Nach dem französischen Urteil liegt die Grenze der Belastung zugunsten der Eisenbahn bei einer Jahresmenge von mehr als 60 000 t.

Die Verstaatlichung von Privatbahnen in der Ostmark.

Von
Abteilungspräsident Dr. Fritz Sauter in Wien.

In der Mehrzahl der Staaten des europäischen Festlandes wurde die Anlage und der Betrieb der Eisenbahnen zunächst dem privaten Unternehmungsgeist überlassen, freilich nicht, ohne dem Staate außer dem Aufsichtsrechte ein Erwerbungsrecht unter gewissen Bedingungen und Voraussetzungen (Einlösungsrecht) vorzubehalten. Der erwähnte Gedanke, daß der Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb in erster Linie Sache der Privatunternehmung sei, blieb trotz mancher bereits auftauchender Bedenken gegen dieses System bis in den Anfang der siebziger Jahre die herrschende Ansicht.

Erst um diese Zeit traten gewisse Mängel des Privatbahnsystems in auffälliger Weise an den Tag, und es brach sich allmählich die Erkenntnis Bahn, daß eine vernünftige Eisenbahnpolitik und eine einheitliche Art der Eisenbahnbetriebsführung nur dann gesichert werden könnte, wenn der Staatsbahngedanke zum allgemeinen Durchbruch gelange und der Staat die Eisenbahnen selbst in seine Hand nähme.

Auch in Österreich war bis etwa zur Mitte der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts das rund zwanzig Jahre früher unter Aufgabe der vorherigen Staatsbahnpolitik plötzlich eingeführte Privatbahnsystem vorherrschend, und erst von da ab setzte eine Ära der Eisenbahnverstaatlichung ein. Ihre größte Etappe wurde in den Jahren 1906 bis 1909 durch Erwerbung mehrerer bedeutender privater Hauptbahnen, so namentlich der Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Staatseisenbahngesellschaft und der Österreichischen Nordwestbahn, abgeschlossen.

Vom Jahre 1910 bis zum Jahre 1928 ruhte die Einlösungstätigkeit vollständig. (Die in das Jahr 1923 fallende Übernahme des Betriebes des österreichischen Südbahnnetzes hat das Eigentum der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft an diesem Netze unberührt gelassen.)

Erst durch das österreichische Gesetz vom 21. November 1928, B.G.Bl. Nr. 311, betreffend die Einlösung von Privatbahnen und Sicherstellung des Betriebes von burgenländischen Privatbahnlinien, wurde eine neue Grundlage für die Fortführung der Verstaatlichungsaktion geschaffen. Durch dieses Gesetz wurde ermöglicht, eine Reihe von Privatlokalbahnen

einzulösen, deren weiterer selbständiger Fortbestand sich um so weniger als zeitgemäß erwies, als ihre Linien hinsichtlich der Betriebsführung schon längst dem Bundesbahnnetz eingegliedert waren und ihre Wirtschaftsführung einschließlich des Dienstes der seinerzeit ausgegebenen Anleihen aus Mitteln des Bundes bestritten werden mußte.

Auf Grund dieses Gesetzes wurden bis zum Jahre 1935 im ganzen 21 Privatbahnen, deren Betrieb schon bisher von den Österreichischen Bundesbahnen, und zwar zum Teil auf eigene Rechnung, zum Teil auf Rechnung der Eigentümer besorgt worden war, in das Eigentum des Bundes erworben und dem Bundesbahnnetz einverleibt, ohne daß hierfür nennenswerte Kosten aufgelaufen wären.

Die wichtigsten und größten dieser 21 Privatbahnen sind außer den 10 sogenannten Niederösterreichischen Landesbahnen, darunter der Niederösterreichisch-steierischen Alpenbahn mit rd. 118 km, folgende:

Lokalbahn Mauthausen—Grein—Krems . .	mit rd.	107 km
Ybbstalbahn	„ „	77 „
Mittenwaldbahn (einschließlich Ruetzwerk) .	„ „	64 „
Gailtalbahn	„ „	61 „
Eisenbahn Zeltweg—Wolfsberg	„ „	50 „

Bei der Mittenwaldbahn bildet hierbei die Erwerbung des ihr gehörigen Ruetzwerkes, dessen Strom zur Ergänzung des Achenseewerkes und des Spullerseewerkes herangezogen wird und somit eine notwendige Ergänzung zum damals eingeführten elektrischen Betrieb der nordtiroler Bahnlinien darstellt, den Hauptgrund der Einlösung.

Die Gesamtlänge der in diesem Zeitabschnitt eingelösten Privatbahnen betrug rd. 941 km, hiervon 664 km Regelspur und 277 km Schmalspur.

Parallel mit dieser Einlösungsaktion ging im Zuge der Angliederung des Burgenlandes und der damit erforderlich gewordenen Neuordnung der Konzessions- und Rechtsverhältnisse der burgenländischen Privatbahnen die Erwerbung einiger Privatbahnstrecken, die jedoch mangels österreichischer Konzessionen nicht im technischen Sinne eingelöst, sondern käuflich erworben wurden. Es sind dies die Linien

der Oedenburg-Günser Lokalbahn	mit rd.	46 km
der Preßburg-Oedenburger Lokalbahn . . .	„ „	81 „
der Lokalbahn Strem—Güssing	„ „	11 „
und der Linie Oberwart—Oberschützen . . .	„ „	8 „
zusammen . . .	rd.	146 km

Der hierfür erforderliche Kostenaufwand belief sich, auf Kapitalswert umgerechnet, auf rd. 10 000 000 Schilling, d. s. gegen 7 000 000 RM.

Vom Jahre 1935 angefangen, mit dem die Verstaatlichungsaktion zu einem gewissen Abschlusse gelangt war, ruhte die Einlösungstätigkeit bis nach dem Umbruch wieder vollständig und wurde erst nach der Rückkehr der Ostmark in das Reich wieder aufgenommen.

Von dem Umstande ausgehend, daß die Führung des Betriebes privater Eisenbahnlinien durch die Deutsche Reichsbahn im Altreich eine nahezu unbekannte Erscheinung ist, scheint sich hierbei die Reichsverkehrsverwaltung zum Ziele gesetzt zu haben, die privaten Eisenbahnlinien der Ostmark, deren Betrieb schon heute von der Deutschen Reichsbahn als Rechtsnachfolger der Österreichischen Bundesbahnen besorgt wird, schrittweise auch in das volle Eigentum der Deutschen Reichsbahn zu übernehmen, während die Bewirtschaftung jener ostmärkischen Privatbahnen, deren Betrieb gegenwärtig in eigener Verwaltung oder durch bestellte private Betriebsführer besorgt wird, grundsätzlich nach wie vor dem privaten Unternehmergeist überlassen bleiben soll.

Auf Grund der nach eingehenden Studien und Berechnungen gestellten Anträge und der hierauf fallweise vom Herrn Reichsverkehrsminister erteilten Ermächtigungen sind seit dem Umbruch folgende 13 Privatbahnen, auf deren erstgenannte allerdings die oben angeführten Richtlinien nicht zutreffen, verstaatlicht worden:

Im Jahre 1938:

Mit Wirkung vom 1. Januar 1938: Schafbergbahn.

Im Jahre 1939:

Mit Wirkung vom 1. Januar 1939: Lokalbahn Vöcklabruck—Kammer, Lokalbahn Reutte—Schönbichl.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1940: Steyrtalbahn, Schneebergbahn, Niederösterreichische Waldviertelbahn.

Die stärkste Tätigkeit auf dem Gebiete der Einlösung brachte das Jahr 1940. Es wurden eingelöst:

Im Jahre 1940:

Mit Rückwirkung vom 10. Oktober 1938: Lokalbahn Lundenburg—Eisgrub, Lokalbahn Zartlesdorf—Lippen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1940: Lokalbahn Radkersburg—Luttenberg (deutsche Teilstrecke).

Mit Wirkung vom 1. Januar 1941: Leoben-Vordernberger Eisenbahn, Lokalbahn Fürstenfeld—Hartberg einschließlich Bierbaum—Neudau, Hartberg—Friedberg—Aspang und Friedberg—Pinkafeld, Lokal-

bahn Fehring—Fürstenfeld, Lokalbahn Schwarzenau—Zwettl einschließlich Schwarzenau—Waidhofen—Zlabings und Zwettl—Martinsberg—Gutenbrunn.

Neben den früher erwähnten grundsätzlichen Erwägungen bestanden bei einzelnen dieser Privatbahnen noch ganz besondere Gründe für die Anordnung und Durchführung ihrer Einlösung, wie die Herstellung der rechtlichen Ordnung (Lundenburg—Eisgrub, Zartlesdorf—Lippen und Radkersburg—Luttenberg) oder verkehrs- und betriebstechnische Erwägungen besonderer Art. So wurde z. B. die in das Netz der Reichsbahndirektion Augsburg eingesprengte Lokalbahnstrecke von Reutte bis zur ehemaligen Staatsgrenze bei Schönbichl erworben, weil sie seit der Einlösung der Mittenwaldbahn ihre Existenzberechtigung als Privatbahn eingebüßt hatte. Bei der für den Erzverkehr überaus wichtigen Leoben-Vordernberger Eisenbahn war wiederum die Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaues der von dieser Privatbahn teilweise mitbenützten Strecke Leoben—Göß und die Notwendigkeit der Herstellung einer Verbindungsschleife von Donawitz nach Göß für eine beschleunigte Durchführung der Einlösung mitbestimmend.

Für die Durchführung der Verstaatlichung wurden verschiedene Formen gewählt:

a) Die beiden aus dem Sudetenland an die Ostmark gefallenen Privatbahnen Lundenburg—Eisgrub und Zartlesdorf—Lippen wurden durch ein Sondergesetz dem Reichseisenbahnvermögen einverleibt. (Näheres hierüber in dem sehr lesenswerten Aufsatze des Oberreichsbahnrates Dr. jur. et phil. v. Schroeder-Dresden in Heft 44 der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen vom 31. Oktober 1940.)

b) In zwei weiteren Fällen, und zwar bei der Schafbergbahn und bei der Lokalbahn Reutte—Schönbichl, wurde die Form eines freihändigen Ankaufes mit darauffolgender Außerkraftsetzung der eisenbahnrechtlichen Konzession gewählt.

c) In allen übrigen Fällen, somit bei der überwiegenden Mehrzahl der vorangeführten Privatbahnen, wurde der normale Weg der Einlösung auf Grund der einschlägigen Konzessionsbestimmungen beschritten.

Die Kosten der seit dem Umbruch in der Ostmark vorgenommenen Privatbahnverstaatlichungen belaufen sich (ohne Berücksichtigung gewisser größenordnungsmäßig noch nicht feststehender Leistungen für die beiden Sudetenbahnen und einzelner Abwicklungskosten) auf rd. 10 890 000 RM, von denen rd. 5 240 000 RM bar aufgewendet werden

müssen, während der Rest von rd. 5 650 000 RM durch Aufrechnung von Gegenforderungen der Deutschen Reichsbahn entrichtet wurde oder wird. Darüber hinaus müssen Forderungen gegen eingelöste Privatbahnen, denen eine staatliche Ausfallshaftung durch Bürgschaft oder Betriebskostenstundung zugesichert worden war, mit einem Gesamtbetrage von rd. 25 000 000 RM als uneinbringlich abgeschrieben werden.

Die Gesamtlänge der seit dem Umbruch verstaatlichten Privatbahnen beträgt rd. 477 km (hiervon rd. 325 km Regelspur und rd. 152 km Schmalspur).

Insgesamt sind somit von der Wiederaufnahme der Einlösungstätigkeit in Österreich im Jahre 1928 angefangen bis heute einschließlich der früher erwähnten käuflichen Erwerbung von burgenländischen Privatlokalbahnen gegen 1600 km Privatbahnen verstaatlicht worden, eine Streckenlänge, die bereits einem ganz ansehnlichen Direktionsbezirke entspricht.

Nach diesem vorläufigen Abschluß bleiben in der Ostmark (mit Ausnahme der dem Aufsichtsbezirk Augsburg zugewiesenen Montafonerbahn) noch folgende, der Aufsicht des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Wien unterstehende Privatbahnen übrig:

1. Im Reichsbahnbetrieb:

a) für Rechnung der Deutschen Reichsbahn:
6 Privatbahnen (darunter das Südbahnnetz) mit rd. 923 km,

b) für Rechnung der Bahneigentümer:
7 Privatbahnen . . . . . mit rd. 120 km,

zusammen . . . rd. 1043 km.

2. Im Privatbetrieb:

30 Privatbahnen . . . . . mit rd. 699 km.

Während die konzessionierten Privatbahnen Österreichs vor Wiederaufnahme der Einlösungstätigkeit noch rd. 38 % der Baulänge der gesamten öffentlichen Eisenbahnen Österreichs ausmachten, ist dieser Hundertsatz heute auf rd. 34 gesunken, eine Verhältnisziffer, aus der aber immerhin noch die besondere Bedeutung der Privatbahnen für die Ostmark erhellt.

Außerdem bestehen in der Ostmark noch 20 Straßenbahnunternehmungen mit rd. 446 km Länge.

Wenn mit den von 1938 bis 1940 durchgeführten Verstaatlichungen auch ein vorläufiger Abschluß erreicht ist, so bestehen doch bezüglich der Fortsetzung der Einlösungstätigkeit in den kommenden Jahren schon gewisse Pläne, die hier kurz gestreift sein mögen.

Die Verhandlungen über eine freihändige Einlösung der Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)—Ebenfurth haben in allerletzter Zeit zu einer grundsätzlichen Einigung mit den Bahneigentümern geführt. Falls das Reichsverkehrsministerium die getroffenen Vereinbarungen billigt und die erforderlichen Ermächtigungen erteilt, ist mit einer vom Verkehrsstandpunkt sehr wünschenswerten freihändigen Einlösung dieser Bahnlinie, sogar allenfalls mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1940, zu rechnen.

Mit der Vorbereitung einer käuflichen Erwerbung der Lokalbahn Auspitz—Auspitz Stadt ist der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht (Wien) auf Grund von Aufträgen des Reichsverkehrsministeriums bereits eingehend befaßt.

Ebenso wird die Frage der Einlösung der im Pachtbetrieb der Deutschen Reichsbahn stehenden Strecke der Ungarischen Westbahn bereits eingehend geprüft.

Auch bezüglich der Einlösung der Welser Lokalbahnen sind bereits Verhandlungen mit den Bahneigentümern eingeleitet, die jedoch bisher noch nicht zu einem für die Reichsverkehrsverwaltung annehmbaren Ergebnis geführt haben.

Schließlich wird gegenwärtig die Frage der Einlösung einiger weiterer Privatbahnen geprüft und vorbereitet.

Unfallversicherung, Beamtenunfallfürsorge und Reichsbahn.

Von
Dr. jur. Hans-Adolf Duerdoth in Berlin.

Schluß.

A. Die Unfallversicherung.

§ 9. Der versicherungspflichtige Betrieb der Reichsbahn.

Nach § 537 Ziffer 5 der RVO. unterliegt der gesamte Betrieb der Eisenbahnen der Unfallversicherung. Zu dem Betrieb der Eisenbahn nach der RVO. gehört der Bahnbetrieb der Reichsbahn im weitesten Sinne. Es sind alle Betriebe hierher zu rechnen, die den Zweck des Eisenbahnbetriebes auch nur mittelbar fördern. So hat die Rechtsprechung[1] zu dem Eisenbahnbetrieb jede Tätigkeit gerechnet, die die Beförderung von Personen vorbereiten soll, wie z. B. die Abfertigung des Gepäcks und die Ausgabe von Fahrkarten. Der Bürodienst gehört insoweit zum Eisenbahnbetrieb, als er noch einen Bestandteil des technischen Betriebes bildet. Das gilt für die Tätigkeit in den Betriebsbüros und Güterbüros. Dagegen gehört der Bürodienst bei der früheren Hauptverwaltung, den heutigen Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, und bei den Reichsbahndirektionen nicht hierher.

Durch Gesetz vom 20. Dezember 1928[2] ist in die RVO. die Bestimmung des § 539 b eingefügt worden. Danach unterliegt auch der verwaltende Teil der Reichsbahn der Unfallversicherung, während vorher nur die fachlich technischen Tätigkeiten zum Betrieb im Sinne der RVO. gehörten. Die Unterstellung des verwaltenden Teils eines Betriebes unter die RVO. ist von zwei Voraussetzungen abhängig:

1. Die Verwaltung muß den Zwecken des versicherten Betriebes dienen. Zum Betrieb der Reichsbahn gehören somit dem Betriebszweck unmittelbar oder mittelbar dienende Tätigkeiten;

[1] RGZ. 63/214.
[2] RGBl. I S. 405.

der Eisenbahnbetrieb ist nicht nur auf die der Personen- und Güterbeförderung dienenden Tätigkeiten und die hierfür erforderlichen Einrichtungen beschränkt.

2. Die Verwaltung muß in einem dem Zweck entsprechenden örtlichen Verhältnis zum technischen Betrieb stehen. Im Bereich der Deutschen Reichsbahn steht eine Verwaltungsstelle zu den Betriebsstellen ihres Amtsbereiches oder Verwaltungsbezirkes dann in einem zweckentsprechenden örtlichen Verhältnis, wenn sie mit ihnen einen regelmäßigen persönlichen und erheblichen Verkehr hat[1]. Aus diesem Grunde ist das Hauptprüfungsamt der Reichsbahn, dem die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Deutschen Reichsbahn obliegt[2], kein versicherungspflichtiger Betrieb. Aber alle anderen Bürobetriebe, auch die Reichsbahndirektionen, mit Ausnahme der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, gehören zu dem Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Sinne der §§ 537, Z. 5, 539 b der RVO. und unterliegen der Unfallversicherung.

Einer besonderen Erörterung bedarf in diesem Zusammenhang die Stellung des Reichsverkehrsministeriums. Die Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums vertreten den Standpunkt, daß der Bürobetrieb der Hauptverwaltung (Eisenbahnabteilungen des RVM.) nicht versicherungspflichtig sei[3]. Nun befinden sich in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums Steindruckereien und Fahrkartendruckereien. Außerdem werden dort Angestellte und Arbeiter beschäftigt, deren Tätigkeit nach § 537, Ziffer 1—4, der RVO. unbedingt versicherungspflichtig ist, wenn es sich um eine Fabrik oder einen Ge-

[1] Verfügung der RBD. Berlin an die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse Berlin — 5 A Psa 4 Un — vom 8. Januar 1935.

[2] Vgl. § 10 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 4. Juli 1939, RGBl. I S. 1205.

[3] Verfügung der Hauptverwaltung vom 8. Juli 1929 — 55.567 Uu —. Danach wurde bestimmt, daß die Arbeiter und Angestellten sämtlicher Dienststellen des äußeren Dienstes, der Reichsbahn-Ausbesserungswerke, der Reichsbahnämter und der Reichsbahndirektionen ohne Rücksicht auf die Art ihrer Tätigkeit der Unfallversicherung unterstehen, daß es sich also um reichsgesetzlich unfallversicherungspflichtige Betriebe handelt. Dagegen gehört dazu nicht der Büro- und Verwaltungsdienst der Hauptverwaltung und der Reichsbahn-Zentralämter. Nach der Verfügung des RVM. vom 5. September 1938 — 53.567 Uu — unterliegen auch die Arbeiter und Angestellten der Reichsbahn-Zentralämter ausnahmslos der Unfallversicherung; denn nach der Ansicht des RVA. liegen die Voraussetzungen des § 539 b RVO. bei den Reichsbahn-Zentralämtern vor.

werbebetrieb handelt[1]. Die Arbeiter und Angestellten des Reichsverkehrsministeriums, die fachlich-technische Tätigkeiten ausüben, können aber nach der Verfügung des RVM. vom 5. September 1938 — 53.567 Uu — insoweit als unfallversichert angesehen werden, als sich diese Tätigkeiten im Einzelfall unter die §§ 537 und 538 RVO. unterordnen lassen, die keineswegs immer Gewerbsmäßigkeit voraussetzen (so z. B. Kraftfahrer unter § 537 Ziff. 7, Drucker und Heizer gegebenenfalls unter § 538, Ziff. 3, usw.). Dagegen kann den Bediensteten, die nicht eine solche Tätigkeit ausüben (Stenotypistinnen, nichtbeamtete Amtsgehilfen, Scheuerfrauen usw.) ein Versicherungsschutz nicht zuerkannt werden[2].

Die Deutsche Reichsbahn unterhält auch Binnenschiffahrt- und Fährbetrieb. So betreibt die Deutsche Reichsbahn die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main; außerdem betreibt sie die Fähren zwischen Saßnitz und Trelleborg, zwischen Warnemünde und Gjedser, zwischen Swinemünde und Ostswine. Diese Betriebe unterliegen nach der Vorschrift des § 537 Ziff. 6 ebenfalls der Unfallversicherung.

Die ehemalige Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1933[3] die Gesellschaft „Reichsautobahnen" errichtet[4], die den Bau und Betrieb eines Netzes von öffentlichen

[1] Bediener der Fahrstuhlanlage, Kraftwagenführer, Heizer, Tischler, Schlosser und Möbelträger.

[2] Mit der Durchführung der berufsgenossenschaftlichen Aufgaben für die Eisenbahnabteilungen ist die RBD. Berlin (Bezirksleiter der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) beauftragt; vgl. § 125 der Versicherungsvorschrift. Vorschrift für die Durchführung der sozialen Versicherungen bei den Reichsbahnstellen — Versivo.

[3] RGBl. II S. 509; das Gesetz wurde durch die Gesetze vom 18. Dezember 1933, RGBl. I S. 1081, vom 14. Mai 1936, RGBl. I S. 440, und vom 1. Juni 1938, RGBl. II S. 207, abgeändert. Außerdem wurden erlassen die 1. VO. zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933, RGBl. II S. 521, abgeändert durch die 2. DVO. vom 8. März 1935, RGBl. II S. 177, und die 3. DVO. vom 1. Juni 1938, RGBl. II S. 208. Schließlich sei noch auf die Satzung der Gesellschaft „Reichsautobahnen", veröffentlicht im Deutschen Reichsanzeiger vom 28. August 1933, und auf die neue Satzung der „Reichsautobahnen" vom 1. Juni 1938, veröffentlicht in „Die Reichsbahn", Heft 25, S. 623, hingewiesen.

[4] Die Errichtungsurkunde vom 25. August 1933 ist im Deutschen Reichsanzeiger Nr. 200 veröffentlicht.

Kraftfahrbahnen zum Gegenstand hat[1]. Die Reichsautobahnen-Gesellschaft ist Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewesen. Nach § 5 Abs. II des genannten Gesetzes übernahm die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Verwaltung und Vertretung des Unternehmens Reichsautobahnen. Außerdem hatte das Gesetz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft weitgehenden Einfluß auf die Stellenbesetzung eingeräumt. So wurde der Verwaltungsrat der Reichsautobahnen, der die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen und über alle wichtigen und grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden hatte[2], vom Präsidenten des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft berufen[3]; der Vorsitz im Verwaltungsrat und im Vorstand der Reichsautobahnen — der Vorstand ist das geschäftsführende Organ, das die Gesellschaft gerichtlich und außergerichtlich vertritt[4] — stand dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu[5]. Es lag eine enge Verbindung zwischen den beiden Unternehmungen vor, die in einer engen Zusammenarbeit ihren Ausdruck gefunden hatte. Die Zusammenarbeit bestand auf personellem und organisatorischem Gebiet. Das gesamte Personal der Reichsautobahnen setzte sich fast ausschließlich aus Reichsbahnbediensteten zusammen. Auch waren viele Geschäftsstellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und einzelne Reichsbahnbeamte als solche für die Reichsautobahnen-Gesellschaft mit tätig; das war insbesondere der Fall beim Kassendienst und bei einzelnen Zweigen des Finanzdienstes und des technischen Dienstes. Durch die Rückgliederung der Reichsbahn zum Reich[6] wurde eine Änderung des Gesetzes über die Errichtung der „Reichsautobahnen" nötig. Das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der „Reichsautobahnen" vom 1. Juni 1938[7] bestimmt, daß die Bezeichnung der Reichsautobahnen als Gesellschaft wegfällt und die Dienststellen der Reichsautobahnen Reichsbehörden sind. Die Bestimmung des § 5 Abs. II des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" hat folgende Fassung erhalten: „Die enge Zusammenarbeit zwischen den Reichsautobahnen und der Deutschen Reichsbahn wird durch die Satzung der Reichsautobahnen sichergestellt." Während Verwaltung und Vertretung der Reichsautobahnen nun nicht mehr durch die Reichsbahn geschehen und auch die bisher vereinigten

[1] Vgl. § 1 Satz 1 des genannten Gesetzes.
[2] Vgl. Ziffer 5 Abs. I der Satzung der Ges. RA vom 28. August 1933.
[3] Vgl. § 3 Abs. II der 1. DVO. vom 7. August 1933.
[4] Vgl. Ziffer 8 und Ziffer 10 der Satzung vom 28. August 1933.
[5] Vgl. § 3 Abs. III der 1. DVO. vom 7. August 1933.
[6] Siehe oben S. 255 und S. 301.
[7] RGBl. II S. 207.

Funktionen des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Vorsitzender des Verwaltungsrates und als Vorsitzender des Vorstandes weggefallen sind[1], bleibt die enge organisatorische Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Reichsautobahnen bestehen[2]. Das Gesetz in seiner Neufassung vom 1. Juni 1938 bezeichnet das Unternehmen Reichsautobahnen weiterhin als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn und läßt den engen Zusammenhang zwischen beiden Unternehmen bestehen[3]. Der Betrieb der Reichsautobahnen unterliegt gemäß der Bestimmung des § 537, Ziffer 3 RVO. der Unfallversicherung.

Der Geltungsbereich der Unfallversicherung erstreckt sich grundsätzlich nur auf den inländischen versicherungspflichtigen Betrieb. Es gibt aber gelegentliche und geringfügige Ausdehnungen der inländischen Betriebstätigkeit auf das Ausland, wie z. B. an der holländischen, schweizerischen Grenze oder auf dem Bodensee außerhalb der Reichsgrenze, oder bei dem Betrieb der Seefähren. Es handelt sich hier um die Ausstrahlung des inländischen Betriebes. Diese Betriebe gehören daher zum unfallversicherungspflichtigen Betrieb der Deutschen Reichsbahn.

§ 10. Die versicherten Personen.

Nach dem Unfallversicherungsgesetz von 1884 umfaßte der Kreis der versicherten Personen in erster Linie die Arbeiter. Die Versicherung griff ein ohne Rücksicht darauf, ob die Beschäftigung entgeltlich oder unentgeltlich war. Lehrlinge, Volontäre, sowie alle sonstige Beschäftigte, die auf Grund eines Dienstvertrages tätig waren, genossen den Schutz des Gesetzes. Außerdem waren die sogenannten Betriebsbeamten versichert, deren Arbeitsverdienst 2000 Mark jährlich nicht überstieg[4]. Die Novelle vom 30. Juni 1900 brachte eine Änderung dieses Rechtszustandes; die Versicherungspflicht wurde auf die Beamten mit einem Gehalt von

[1] Nach § 2 der 3. DVO. vom 1. Juni 1938, RGBl. II S. 208, ist der Verwaltungsrat in einen Beirat, der den Vorstand zu beraten hat, mit dem Reichsverkehrsminister als Vorsitzenden umgewandelt worden, vgl. auch Ziffer 6 der Satzung vom 1. Juni 1938; nach § 2 Abs. II der 3. DVO. ist Vorsitzender des Vorstandes der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

[2] Vgl. Ziffer 12 der Satzung vom 1. Juni 1938.

[3] Vgl. auch Ziffer 4 Abs. III der Satzung vom 1. Juni 1938, wo festgelegt ist, daß dem Reichsverkehrsminister außer seiner beratenden Stellung im Beirat auch die Mitwirkung bei besonders wichtigen Entscheidungen wirtschaftlicher Art vorbehalten ist.

[4] Durch statutarische Bestimmung der Berufsgenossenschaften konnte die Versicherungspflicht auf Betriebsbeamte mit einem 2000 Mark übersteigenden Jahresgehalt erstreckt werden, außerdem auch auf Unternehmer und sonstige nicht versicherungspflichtige Personen. Vgl. auch § 548 der RVO.

3000 Mark ausgedehnt[1]. Nach der RVO. ist der Kreis der versicherten Personen grundsätzlich derselbe geblieben, wie nach dem Unfallversicherungsgesetz. Eine Änderung brachte die Vorschrift des § 544, Ziff. 2; danach wurden die Betriebsbeamten versichert, deren Jahresverdienst 5000 Mark nicht überstieg. Nachdem während der Inflationszeit der Betrag von 5000 Mark mehrfach hinaufgesetzt worden war, wurde schließlich nach Artikel XXXII des Gesetzes über Änderungen der RVO. vom 19. Juli 1923[2] die Begrenzung der Versicherungspflicht durch den Jahresarbeitsverdienst gestrichen. Auf Grund des Abschnitts A Artikel 4, Abs. 1, des Dritten Gesetzes über Änderungen in der Unfallversicherung vom 20. Dezember 1928[3] trat an die Stelle des Wortes „Betriebsbeamte" das Wort „Angestellte". Es sind heute also grundsätzlich alle Betriebsangehörige versicherte Personen. Das Vorliegen eines arbeitsrechtlichen Beschäftigungsverhältnisses ist nicht erforderlich. Es genügt die tatsächliche Beschäftigung ohne rechtliche Bindung[4]. Danach sind im Unternehmen der Deutschen Reichsbahn folgende Personen versichert:

1. Arbeiter, Angestellte, Junghelfer und Lehrlinge, sowie Werkstudenten und Hoch- und Fachschulpraktikanten, die bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt sind.
2. Grundsätzlich die Gepäckträger in Gepäckträgergemeinschaften. Besorgen Mitglieder von Gepäckträgergemeinschaften neben ihrem Dienst für die Deutsche Reichsbahn auch eisenbahnfremde Geschäfte, z. B. Gepäcktransporte von einem Hotel zu einem anderen Hotel, so unterliegen sie insoweit der Unfallversicherung bei einer Berufsgenossenschaft[5].
3. Arbeiter und Angestellte, die in Wohlfahrtseinrichtungen tätig sind.
4. Bahnagenten und Kraftverkehrsagenten und im allgemeinen ihre Hilfskräfte.

Die Agenten können neben ihrer Tätigkeit für die Reichsbahn eine andere versicherte oder unversicherte Tätigkeit als

[1] Den Betriebsbeamten waren durch die Novelle von 1900 Werkmeister und Techniker gleichgestellt, § 2 des Gewerbeunfallgesetzes von 1900. Die RVO. hatte die gleiche Bestimmung in § 545 übernommen, die aber nach Art. 4 II des Gesetzes vom 20. Juli 1928 außer Kraft trat und durch die §§ 544a, 545 ersetzt wurde.

[2] RGBl. I S. 686.

[3] RGBl. I S. 405.

[4] Handkommentar zur Reichsversicherungsordnung von Krohn usw. Anm. 5 zu § 544.

[5] Vgl. Verfügung des RVM. vom 21. Oktober 1939 — 53.567 Uu —. Wird der Gepäckträgerdienst von selbständigen Unternehmern wahrgenommen, die der Deutschen Reichsbahn als gleichgeordnete Vertragsgegner gegenüberstehen, so unterliegen die Beschäftigten der Unfallversicherung, die für den selbständigen Unternehmer in Frage kommt.

Hauptberuf ausüben. Der Eigenunfallversicherung der Reichsbahn unterliegt nur die Tätigkeit für die Reichsbahn; die hauptberufliche Tätigkeit unterliegt, sofern die Agenten versichert sind, der Unfallversicherung der in Frage kommenden Berufsgenossenschaft.

Die Tätigkeit der Hilfskräfte von hauptberuflich für die Reichsbahn tätigen Agenten unterliegt der Eigenunfallversicherung der Deutschen Reichsbahn, wenn die Hilfskräfte hauptberuflich für die Reichsbahn beschäftigt sind, und ihre Tätigkeit vertraglich vorgesehen ist. Es handelt sich um eine versicherte Tätigkeit für die Reichsbahn im Sinne der §§ 537, Abs. I, Ziffer 5 u. 539 RVO. Nebenberufliche Hilfskräfte sind nach § 634 RVO. versicherungspflichtig, soweit die nebenberufliche Tätigkeit regelmäßig und vertraglich erfolgt; die Reichsbahn ist Auftraggeber und vergütet indirekt auch die Tätigkeit der Hilfskraft. Verrichtet dagegen die Hilfskraft nur gelegentlich Arbeiten für die Reichsbahn, so kann § 634 RVO. nicht angewandt werden; denn Auftraggeber ist in diesem Falle der Agent, der auch die Hilfskraft zu bezahlen hat[1].

5. Betriebsfremde Personen, wenn sie im Betrieb der Reichsbahn auch nur vorübergehend Hilfe leisten.

Dagegen sind von der Versicherungspflicht die Beamten ausgenommen, die auf Grund der Unfallfürsorgegesetze Unfallfürsorge erhalten, § 554, Ziff. 3, 4, 5 der RVO. Heute erhalten die Beamten der Reichsbahn Unfallfürsorge nach den Bestimmungen des Deutschen Beamtengesetzes, § 107, so daß eine Versicherungspflicht der Beamten nicht besteht[2].

Der Versicherungsschutz kommt jedoch nur dem Arbeitnehmer zu, der in einem unfallversicherungspflichtigen Betrieb beschäftigt ist. Die Tätigkeit in einem versicherten Betrieb der Reichsbahn ist Voraussetzung für den Versicherungsschutz. Ohne Bedeutung ist die Dauer der Beschäftigung in dem versicherten Betrieb. Auch eine vorübergehende Tätigkeit, die allerdings für den Betrieb und nicht für eigene Zwecke erfolgen muß, gibt den Versicherungsschutz. Die Tätigkeit in dem versicherten Betrieb beginnt mit der ersten Arbeitsaufnahme bei der Dienststelle; für den Beginn der Versicherung ist nicht der Vertragsabschluß der Reichsbahn mit dem Beschäftigten maßgebend.

[1] Die nebenberuflich tätige Hilfskraft eines Agenten kann aber unter Umständen unter Ziffer 5 der obigen Aufzählung fallen.

[2] Schon nach § 4 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes von 1884 waren die Beamten des Reiches, eines Bundesstaates, eines Kommunalverbandes von der Unfallversicherungspflicht ausgenommen, wenn sie mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellt waren.

§ 11. Der Versicherungsfall.

Der Versicherungsfall setzt voraus, daß den Versicherten ein Betriebsunfall betroffen hat. Nach § 544 der RVO. sind die oben[1] näher gekennzeichneten Personen versichert gegen Unfälle bei Betrieben, Tätigkeiten oder Einrichtungen, die nach der RVO. der Versicherung unterliegen. Der Begriff des Betriebsunfalls erfordert: 1. das Vorliegen eines Unfalls und 2. die Verursachung des Unfalls durch die Beschäftigung in dem Betrieb.

1. Unter Unfall ist ein Ereignis zu verstehen, das plötzlich eintritt und eine Körperschädigung oder den Tod herbeiführt, oder ein Körperersatzstück beschädigt. Es handelt sich um die Einwirkung eines äußeren Vorgangs oder Zustandes auf den menschlichen Körper innerhalb eines verhältnismäßig kurzen Zeitraums. Einflüsse, die durch innere Vorgänge oder Zustände im menschlichen Körper verursacht sind und ohne besondere äußere Einwirkung eintreten, fallen nicht darunter. Während das Gewerbeunfallversicherungsgesetz den Versicherungsschutz nur bei Vorliegen eines Unfalls gewährte, hat die RVO. durch die Vorschrift des § 547 eine Erweiterung gebracht. Nach § 547 können bestimmte Krankheiten als sogenannte Berufskrankheiten bezeichnet werden[2], auf die die Unfallversicherung Anwendung findet, auch wenn nicht der Tatbestand eines Unfalls gegeben ist. Die Berufskrankheiten sind in der 3. Verordnung über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten vom 16. Dezember 1936 aufgezählt[3]. Von den in der Verordnung genannten Berufskrankheiten kommen für den Eisenbahnbetrieb die unter 1—7 angeführten Erkrankungen in Frage, namentlich die unter

[1] Siehe S. 410.

[2] § 547 der RVO. ist in der Fassung durch Abschnitt A Artikel 5 des Dritten Gesetzes über Änderungen in der Unfallversicherung vom 20. Dezember 1928 in Kraft mit Wirkung vom 1. Juli 1928. RGBl. I S. 405.

[3] RGBl. I S. 1117. Die Unfallversicherung wird auf bestimmte Berufskrankheiten ausgedehnt, indem die Reichsregierung bestimmte Krankheiten durch besondere Verordnung als Berufskrankheiten bezeichnet. Folgende Verordnungen sind auf Grund des § 547 RVO. ergangen:

1. Verordnung über Ausdehnung der Unfallversicherung auf gewerbliche Berufskrankheiten vom 12. Mai 1925, RGBl. I S. 69. (Die Verordnung beruhte auf § 547 alter Fassung; sie ist durch die Verordnung zu 2. ersetzt worden.)
2. 2. Verordnung über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten vom 11. Februar 1929, RGBl. I S. 27.
3. Änderung der Verordnung zu 2. durch die Verordnung vom 18. Juli 1930, RGBl. I S. 353, und die Verordnung vom 17. Oktober 1935, RGBl. I S. 1250.

Alle diese Verordnungen sind durch die 3. Verordnung über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten vom 16. Dezember 1936, RGBl. I S. 1117 ersetzt worden, die vom 1. April 1937 ab allein Geltung hat.

Nr. 1 genannten durch Blei und seine Verbindungen[1]. Nicht zu den Berufskrankheiten zählen schädigende Einflüsse des Eisenbahnbetriebes, die allgemein zu einer Erkrankung führen. Das sind vor allem solche Einflüsse, die allmählich Krankheitserscheinungen hervorrufen, wie z. B. Wind und Wetter beim Rangieren, oder die Zugluft auf der Lokomotive. Einer besonderen Erwähnung bedürfen die besonders häufig vorkommenden Bruchschäden, die nicht zu den Berufskrankheiten im Sinne des § 547 RVO. und der dazu ergangenen Verordnungen zählen. Ansprüche nach dem Unfallversicherungsgesetz können nur dann gegeben sein, wenn der Bruch als ein Betriebsunfall anzusehen ist. Nach der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamtes ist davon auszugehen, daß Leistenbrüche sich in den meisten Fällen allmählich entwickeln und lediglich bei der Ausübung der Berufsarbeit oder bei den gewöhnlichen Betätigungen des Lebens aufzutreten pflegen. Daher spreche für eine allmähliche Entstehung des Bruches eine starke Vermutung. Die Entstehung des Bruchs als Unfall sei nur dann anzunehmen, wenn ein direktes Trauma gegen die Bruchpforte vorgelegen habe, das zu einer Zerreißung von Geweben mit Blutung geführt hat. Dies ist vor allem dadurch gekennzeichnet, daß durch Schmerzen und andere Begleitumstände die sofortige Einstellung der Arbeit und Inanspruchnahme des Arztes nötig wird[2].

2. Der Unfall muß durch die Beschäftigung in dem Betrieb verursacht sein. Es muß zwischen dem Unfall und der Beschäftigung im Betrieb ein ursächlicher Zusammenhang bestehen: der Versicherte dürfte den Unfall aller Voraussicht nach nicht erlitten haben, wenn er nicht im Betrieb beschäftigt gewesen wäre.

a) Nach der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamtes muß der Beschäftigte sich im Banne des Betriebes befunden haben[3]. Der Bann des Betriebes besteht zeitlich auch während der Arbeitspause, insbesondere wenn sich der Beschäftigte während dieser Zeit in den Diensträumen oder sonstigen Arbeitsstätten aufhält[4]. Örtlich besteht der Bann des Betriebes innerhalb der Diensträume oder der sonstigen

[1] An Stelle der Körperverletzung durch Unfall tritt die Erkrankung durch die betr. Berufskrankheit, an die Stelle der Tötung der Tod infolge der Berufskrankheit, während als Zeitpunkt des Unfalls der Beginn der Erkrankung im Sinne der Krankenversicherung gilt. Vgl. Reindl, a. a. O. S. 8.

[2] Vgl. Reindl, a. a. O. S. 8. — So auch Merkblatt Nr. 00704 des Drucksachenverzeichnisses für die Unfallbegutachtung durch die Reichsbahnärzte bei Bruchschäden.

[3] Vgl. Entscheidungen und Mitteilungen des Reichsversicherungsamtes, Bd. 16, S. 83 (93); Bd. 20, S. 70; Bd. 22, S. 100.

[4] J.W. Berlin 1900, S. 511.

für diese Verrichtungen angewiesenen Stätten. So sind z. B. die bei der Gepäckabfertigung Beschäftigten zunächst innerhalb der zur Entgegennahme, Auslieferung, zum Anwiegen usw. bestimmten Räume gegen Unfälle geschützt; den gleichen Schutz genießen sie auch, wenn sie außerhalb dieser Räume beschäftigt sind, so beim Be- und Entladen abgehender oder ankommender Gepäckwagen. Im übrigen gelten nicht nur die eigentlichen Arbeitsstätten, sondern auch die Zugänge zu ihnen, wie Wege, Treppen, Leitern und dergl., als Orte, auf die sich der Bann des Betriebes erstreckt. Durch die Einfügung des § 545 a in die RVO. erfuhr der Betriebsbegriff eine Erweiterung. Als Beschäftigung im Betriebe gilt nach dieser Vorschrift auch der Weg nach und von der Arbeitsstätte. Hat der Versicherte auf der Arbeitsstätte oder in deren Nähe eine Unterkunft, weil seine Familienwohnung zu weit ist, so ist auch der Weg nach und von der beibehaltenen Familienwohnung versichert. Voraussetzung ist grundsätzlich das Verlassen des häuslichen Wirkungskreises und das Antreten des Weges in Richtung an die Arbeitsstätte. Auch hier muß eine ursächliche Beziehung zwischen dem Weg und der Beschäftigung vorliegen. Der ursächliche Zusammenhang ist daher nicht gegeben, wenn der Weg nicht dem Zweck dient, die Entfernung zwischen der Wohnung und der Arbeitsstätte möglichst unmittelbar zurückzulegen. Wenn der Weg also unterbrochen wird, um Besorgungen zu erledigen, so wäre ein dabei erlittener Unfall kein Wegeunfall mehr.

b) Der Betrieb oder die Tätigkeit muß wesentlich zur Herbeiführung der Unfallfolge mitgewirkt haben. Nur ganz entfernt mit dem Betrieb verbundene Unfallfolgen erfüllen den Begriff des Betriebsunfalls nicht, wie z. B. plötzliche, während der Beschäftigung im Betrieb auftretende Gesundheitsschädigungen oder Todesfälle, die nur auf körperlicher Veranlagung beruhen (Schlaganfall). Dagegen ist ein Betriebsunfall aber gegeben, wenn der Tod einer an einem schweren Leiden erkrankten Person durch die mit der Betriebsarbeit zusammenhängende Anstrengung oder durch besondere Betriebsereignisse wesentlich beschleunigt, oder das auf der Veranlagung beruhende Leiden dadurch wesentlich verschlimmert worden ist.

c) Der Verletzte kann sich durch eigenes vernunft- und betriebswidriges Handeln außerhalb des Betriebes stellen[1]. Man spricht von einer Lösung vom Betrieb. Ein Betriebsunfall ist in diesen Fällen

[1] Für den Wegeunfall vgl. Kapitel II, Abschn. 1 § 1 des fünften Teils der 4. Notverordnung vom 8. Dezember 1931, RGBl. I 1931 S. 719.

nicht gegeben, auch wenn der Unfall an der Betriebsstelle und während der Betriebszeit eingetreten ist, § 544 III RVO. Hierher gehören z. B. verbotene Handlungen, Anfertigung von privaten Arbeiten während der Arbeitszeit, unerlaubte Benutzung von Einrichtungen für Privatzwecke, Streitereien, Verweilen an der Betriebsstätte nach Beendigung der Arbeitszeit. Die Lösung vom Betrieb tritt also ein, wenn der Versicherte durch seine Handlungen zeigt, daß er sich betriebsfremden Angelegenheiten widmen und daher die Verbundenheit mit dem Betrieb aufgeben will[1].

§ 12. Die Leistungen der Versicherung.

Durch die Leistungen der Unfallversicherung soll der Schaden ausgeglichen werden, der durch Körperverletzung oder Tötung infolge eines Betriebsunfalls oder einer Berufskrankheit entsteht[2]. Auf die Versicherungsleistungen haben der Versicherte oder seine Hinterbliebenen Anspruch, sofern die vom Gesetz aufgestellten Voraussetzungen vorliegen. Der Anspruch ist ausgeschlossen, wenn der Versicherte oder seine Hinterbliebenen den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben[3]. Eine Beschränkung des Anspruchs tritt beim Wegeunfall ein, den der Verletzte durch grobe Fahrlässigkeit selbst verschuldet oder mitverschuldet hat[4]; die Leistungen können ganz oder teilweise versagt werden[5]. Das gleiche gilt bei einem Betriebsunfall, den der Versicherte bei Begehung eines Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens erlitten hat[6]; außerdem dann, wenn der Verletzte Anordnungen, die die Krankenhausbehandlung betreffen, nicht befolgt hat[7].

Die Unfallversicherung gewährt Sachleistungen und Geldleistungen. Der Verletzte oder Berufskranke erhält an Sachleistungen: Krankenbehandlung, Heilanstalts- oder Anstaltspflege, Berufsfürsorge, Wieder-

[1] Vgl. die einschlägigen Kommentare, auch: Kommentar zur RVO. von Krohn, a. a. O., Anm. 2 zu § 544.

[2] Vgl. § 555 RVO. — Die Unfallversicherung läßt auch ein durch einen Betriebsunfall beschädigtes Körperersatzstück instandsetzen oder erneuern.

[3] Vgl. § 556 RVO.; § 133 I Versivo.

[4] Vgl. § 556 S. 2 RVO.; § 133 IIa Versivo ist ungenau, da dort nicht die Einschränkung des Verschuldens auf grobe Fahrlässigkeit aufgenommen ist.

[5] Hat der Wegeunfall den Tod des Versicherten zur Folge, so kann den Hinterbliebenen die Rente oder das Sterbegeld höchstens zur Hälfte versagt werden.

[6] Vgl. § 557 Abs. I und Abs. IV RVO.; § 133 IIb Versivo.

[7] Vgl. § 606 RVO.; § 133 Abs. IIc Versivo.

herstellung oder Erneuerung beschädigter Körperersatzstücke; an Geldleistungen stehen ihm Krankengeld, Unfallkrankengeld und die Unfallrente einschließlich der Kinderzulagen zu. Die Hinterbliebenen erhalten Renten[1].

1. Die Krankenbehandlung umfaßt:

a) Ärztliche Behandlung[2];

b) Versorgung mit Arznei und anderen Hilfsmitteln[3];

c) Gewährung und Pflege oder Pflegegeld, wenn der Versicherte wegen des Unfalls so hilflos geworden ist, daß er ohne fremde Wartung nicht bestehen kann[4].

d) Entsteht dem Unfallverletzten durch die Benutzung von Hilfsmitteln (z. B. beim Tragen von Kunstgliedern) ein Mehrverschleiß an Kleidern, Wäsche oder Schuhwerk, so wird auf Antrag am Jahresende ein Pauschalbetrag als Entschädigung gewährt[5].

Die Krankenbehandlung wird im allgemeinen nach den Vorschriften der Krankenversicherung von der Krankenkasse des Unfallverletzten gewährt[6]. In besonderen Fällen wird das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren von der Ausführungsbehörde[7] für Unfallversicherung durchgeführt[8]. Die Durchführung regelt eine vorläufige Geschäftsanweisung[9], die am 1. Juli 1938 in Kraft getreten ist. Der Gesamtbereich der Deutschen Reichsbahn ist in Durchgangsarztbezirke eingeteilt, die Innen- und Außenzonen umfassen. Zur Innenzone gehören alle Reichsbahnstellen[10], von denen aus ein Unfallverletzter den Durchgangsarzt unter Rückkehr am gleichen Tage erreichen kann. Die Außenzone umfaßt die entfernter liegenden Reichsbahnstellen. In der Innenzone veranlassen die Reichsbahnstellen, daß die Unfallverletzten mit einem Ausweis den

[1] Vgl. § 558 RVO.; § 127 Versivo.

[2] Vgl. § 558 b, Ziff. 1 RVO.

[3] Vgl. § 558 b, Ziff. 2 RVO.

[4] Vgl. §§ 558 b, Ziff. 3, 558 c RVO.; § 128 Abs. III, Ziff. c Versivo.

[5] Vgl. § 128 VI Versivo.

[6] Vgl. § 559 g RVO.

[7] Die Ausführungsbehörde für Unfallversicherung wird voraussichtlich in Reichsbahnausführungsbehörde für Unfallversicherung umbenannt werden.

[8] Vgl. §§ 128 II, 145 Versivo.

[9] Vorläufige Geschäftsanweisung für das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren in der Reichsunfallversicherung. DO. 152/I.

[10] Vgl. S. 427.

Durchgangsarzt aufsuchen, wenn sie arbeitsunfähig sind[1], oder wenn sie zwar arbeitsfähig, aber am 8. Tage nach dem Unfall noch in ärztlicher Behandlung stehen oder wegen eines früher erlittenen Unfalls erstmals oder erneut eine Überweisung in ärztliche Behandlung fordern oder sich krank melden[2]. In der Außenzone erfährt der Durchgangsarzt den Verletzungsfall aus einem Krankheitsbericht des behandelnden Arztes[3]. Der behandelnde Nichtfacharzt sendet diesen Bericht unmittelbar dem Durchgangsarzt zu, während der behandelnde Facharzt seinen Bericht der Reichsbahndirektion zusendet, die ihn an den Durchgangsarzt weiterleitet. Der Durchgangsarzt hat sowohl bei den ihm unmittelbar zugeführten Verletzten der Innenzone als auch bei den Verletzten der Außenzone zu entscheiden, ob die selbstgewählte Behandlung des Verletzten ausreicht, oder ob eine offene oder geschlossene berufsgenossenschaftliche (fachärztliche) Behandlung notwendig ist und diese von ihm selbst durchgeführt wird[4]. Dabei hat der Durchgangsarzt in berufsgenossenschaftliche Krankenbehandlung alle Verletzten zu nehmen, die dadurch einem der Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit wirksameren Heilverfahren zugeführt werden[5]. Steht ein Verletzter sechs Wochen nach dem Unfall noch in kassenärztlicher Behandlung, so untersucht der Durchgangsarzt den Verletzten und ordnet nötigenfalls berufsgenossenschaftliche Behandlung an, was bei Arbeitsunfähigkeit in der Regel geschehen wird. Sobald der Verletzte wieder arbeitsfähig ist, teilt die Stelle, die die berufsgenossenschaftliche Krankenbehandlung durchführt (Durchgangsarzt oder andere Ärzte), dies der Reichsbahndirektion mit[6].

[1] Der Durchgangsarzt soll möglichst vor Inanspruchnahme des Kassenarztes aufgesucht werden, doch darf dadurch die erstärztliche Hilfe nicht in Frage gestellt sein.

[2] Von diesem Verfahren sind ausgenommen Verletzte, die einen Krankenschein der Betriebskrankenkasse erhalten und einen Kassenfacharzt unmittelbar in Anspruch nahmen, ferner nicht krankenkassenversicherungspflichtige Angestellte, die den Unfallbehandlungsschein auf einen Facharzt erhalten haben, schließlich Verletzte, die sofort in ein Krankenhaus überführt werden. Geschäftsanweisung, Anhang I, S. 2.

[3] Das Verfahren in der Außenzone ist zugleich Beratungsfacharztverfahren im Sinne der Bestimmungen des RVA. § 5 a.

[4] Soweit es sich um die Außenzone handelt, berät u. U. der Durchgangsarzt den behandelnden Kassenarzt.

[5] Bei Verletzten der Innenzone hat der Durchgangsarzt in allen Fällen festzustellen, ob der Zusammenhang zwischen Verletzung und Unfallhergang bedenkenfrei ist.

[6] Bei Augen- und Ohrverletzungen tritt an die Stelle des Durchgangsarztes der Reichsbahnfacharzt.

Die Mitwirkung der Ärzte bei der Durchführung des berufsgenossenschaftlichen Heilverfahrens beruht auf dem von der Deutschen Reichsbahn mit der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands am 18./24. Dezember 1936 geschlossenen Vertrag[1]. Nach dem Abkommen haben sich die Unfallverletzten, die keinen Anspruch gegen eine Krankenkasse haben[2], durch einen Unfallbehandlungsschein den Ärzten[3] gegenüber auszuweisen. Die Mitglieder der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse erhalten einen Mitgliederkrankenschein. Unfallbehandlungsschein und Mitgliederkrankenschein werden von den Reichsbahnstellen ausgestellt, die auch das Aufsuchen des Durchgangsarztes zu veranlassen haben. Ist ein Verletzter bei einer Ortskrankenkasse versichert, so kann ein Krankenschein von der Reichsbahn nicht ausgestellt werden; der Krankenschein muß von der Ortskrankenkasse besorgt werden. Die unmittelbare oder mittelbare Überweisung an den Durchgangsarzt erfolgt wie in den sonstigen Fällen.

Die Kosten des berufsgenossenschaftlichen Heilverfahrens tragen die Reichsbahndirektionen. Nach dem Vertrag vom 18./24. Dezember 1936 gelten die Bestimmungen des Reichsärzteabkommens. An Stelle der Berufsgenossenschaften treten jedoch die Reichsbahndirektionen. Die Vergütungen der ärztlichen Leistungen richten sich nach den Vorschriften der Preußischen Gebührenordnung für Ärzte und Zahnärzte, soweit sich nicht nach dem Reichsärzteabkommen[4] etwas anderes ergibt[5] [6].

2. Heilanstalts- und Anstaltspflege wird nach den Voraussetzungen des § 558 d RVO. gewährt. Heilanstaltspflege ist freie Kur und Verpflegung in einer Heilanstalt als Krankenbehandlung. Anstaltspflege tritt an Stelle der Pflege und gewährt freien Unterhalt und Pflege in einer geeigneten Anstalt. Grundsätzlich ist in beiden Fällen Zustim-

[1] Erlaß der Hauptverwaltung 53.567 Uu vom 12. Januar 1937 und Anhang zu diesem Erlaß.

[2] Nicht krankenversicherungspflichtige Angestellte und von der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse Ausgesteuerte.

[3] Von dem Unfallverletzten selbstgewählter Arzt, möglichst Facharzt des einschlägigen Gebietes.

[4] Vgl. Abschnitt III des Reichsärzteabkommens.

[5] Über die Ersatzleistungen zwischen Krankenkassen und den Reichsbahndirektionen vgl. § 18 der Bestimmungen des RVA. vom 19. Juni 1936. Vergütung an die Krankenkasse für Mitwirkung bei Einleitung des berufsgenossenschaftlichen Heilverfahrens richtet sich nach § 13 b, c II der Bestimmungen des RVA.

[6] Für die behandelnden Tätigkeiten bei Beamten der Besoldungsgruppe 2 und aufwärts gelten nicht die Gebührenbestimmungen des Reichsärzteabkommens; hier wird nach den Grundsätzen für Privatpatienten honoriert.

mung der Verletzten nötig. Der Zustimmung bedarf es nicht in den vom Gesetz aufgezählten Fällen[1].

Bei schweren Verletzungsarten, die im § 6 der Bestimmungen des RVA. vom 19. Juni 1939 aufgezählt sind, wird das Verletzungsartenverfahren angewendet, das als berufsgenossenschaftliches Heilverfahren vorgesehen ist[2]. Die Verletzten werden nach Möglichkeit sofort zur berufsgenossenschaftlichen Heilanstaltspflege in ein von der Deutschen Reichsbahn zugelassenes Krankenhaus überführt werden. Die Reichsbahnstellen sind ermächtigt, eine Einweisung für Rechnung der Reichsbahn in ein zugelassenes Krankenhaus vorzunehmen. Die leitenden Ärzte der Krankenhäuser geben einen fachärztlichen Krankheitsbericht und legen ihn der Reichsbahndirektion vor. Daraufhin kann die Reichsbahndirektion gemäß § 559 g RVO. Anzeige an die zuständige Krankenkasse erstatten. Ist der Verletzte wieder arbeitsfähig, so teilt die Heilanstalt dies der Reichsbahndirektion und der Krankenkasse mit; ebenso wird verfahren, wenn der Verletzte aus der stationären Behandlung entlassen wird.

3. Durch die Berufsfürsorge soll durch berufliche Ausbildung die Erwerbsfähigkeit wiedererlangt oder erhöht werden. Der Verletzte kann auch für einen neuen Beruf ausgebildet werden. Schließlich ist ihm Hilfe zu gewähren, damit er wieder eine Arbeitsstelle erhält[3], Die Reichsbahn beschäftigt im allgemeinen Unfallverletzte weiter. Sie werden auf einen neuen Arbeitsplatz gestellt, den sie ausfüllen können. Die Unfallverletzten erhalten auf dem neuen Arbeitsplatz neben der Unfallrente den letzten Lohn in voller Höhe[4]; dies gilt auch bei geringerer Arbeitsfähigkeit.

Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers[5] sind unfallverletzte Reichsbahnarbeiter in das Beamtenverhältnis zu übernehmen. Schwerbeschädigte Beamtenanwärter sind bevorzugt zur Anstellung als Beamte zu bringen. Vor der Übernahme in das Beamtenverhältnis hat jeder Arbeiter zu erklären, ob er einen Betriebsunfall erlitten hat und ob er eine Unfallrente bezieht oder zu beanspruchen hat. Trifft dies zu, so muß

[1] Vgl. S. 558 des Abs. IV RVO., S. 558 d. Abs. II. RVO. gestattet, daß der Vorsitzende des Oberversicherungsamtes auf Antrag des Versicherungsträgers die Zustimmung ersetzt.

[2] Vgl. S. 303.

[3] Vgl. § 558 f RVO., § 131 Versivo.

[4] Vgl. Dienst- und Lohnordnung (Dilo) Ausführungsbestimmung zu § 18 IV.

[5] Erlaß des RVM. vom 4. August 1921 — E II 24.3439 — (PV. Bd. 1 S. 54).

der Unfallverletzte eine Rentenverzichterklärung abgeben, der nach zutreffender Ansicht des Reichsverkehrsministeriums die Bestimmung des § 139 RVO. nicht entgegensteht[1]. Auf die Unfallrente muß verzichtet werden, soweit das Beamteneinkommen und später das Ruhegehalt die Höhe der Unfallrente nicht unterschreiten[2]. Nach Abgabe dieser Erklärung wird die Zahlung der Unfallrente durch berufungsfähigen Bescheid eingestellt; nach Rechtskraft des Bescheides darf die Anstellung als Beamter verfügt werden. Verzichtet dagegen ein Arbeiter nicht auf die Unfallrente, so erfolgt keine Übernahme in das Beamtenverhältnis[3].

Nach § 139 RVO. ist es dem Arbeitgeber untersagt, durch Übereinkunft oder Arbeitsordnung zum Nachteil des Versicherten die Anwendung der RVO. ganz oder teilweise auszuschließen. Ein Verzicht auf die Unfallrente ist daher nach der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamtes[4] nur zulässig, wenn darin kein Nachteil für den Versicherten liegt. Ob der Rentenverzicht bei der Anstellung als Beamter eine Benachteiligung bedeutet, kann unter zwei verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet werden; entweder vergleichen wir das Gesamteinkommen des Rentners vor und nach der Übernahme in das Beamtenverhältnis, oder, da sowohl die Gewährung der Rente als auch das durch die Anstellung als Beamter erlangte Diensteinkommen eine Sicherung des Unterhalts des Verletzten bezweckt, die bisherige Unfallrente und das Gehalt als Beamter.

a) Die geforderte Rentenverzichterklärung hat vielfach zur Folge, daß das Einkommen des Rentners nach Übernahme in das Beamtenverhältnis wesentlich geringer ist als das Einkommen, das im Arbeitsverhältnis zuzüglich der Unfallrente bezogen wird. Hat ein Unfallverletzter als Arbeiter einen Lohn von 198 RM bezogen — dieser Lohn muß auch bei Weiterbeschäftigung gewährt werden — und eine Unfallrente in Höhe von 66,80 RM, so ist ein Monatseinkommen von 264,80 RM erreicht worden. Nach der Anstellung des Unfallverletzten zum Bahnhofsschaffner als Beamter kann ihm ein Gehalt nach der Besoldungsgruppe 15, Stufe 4, von 166 RM zustehen, also rund 100 RM weniger als beim Lohn-

[1] Siehe unten S. 420.

[2] Vgl. Erlaß der Hauptverwaltung vom 15. Januar 1932 — 54.505 Pol/91 —. Ist Kapitalabfindung zur Abgeltung des Rentenanspruchs gewährt worden, so wird die Kapitalabfindung anläßlich der Übernahme in das Beamtenverhältnis nicht zurückgefordert; Erlaß der Hauptverwaltung vom 5. Oktober 1933 — 54.505 Pol/103.

[3] Bei der Überführung eines unfallverletzten Arbeiters in das Angestelltenverhältnis wird keine Rentenverzichtserklärung verlangt. Der Angestellte ist nicht auf Lebenszeit in seiner Existenz gesichert wie der Beamte.

[4] Amtliche Nachrichten des RVA. 1911 S. 393.

verhältnis unter Fortbezug der Rente. Das Höchstgehalt in Gruppe 15 beträgt 221,46 RM, so daß das Beamteneinkommen niemals die Höhe des im Lohnverhältnis Bezogenen erreichen wird[1]. Hiernach bedeutet die Rentenverzichtserklärung unter Umständen eine Benachteiligung. Beim Zugrundelegen dieses Vergleichs muß das Rentenverzichtsabkommen als nichtig gemäß § 139 Abs. II RVO. angesehen werden.

b) Bei dem Vergleich der bisherigen Unfallrente und des Beamtengehalts finden wir, daß das Diensteinkommen als Beamter größer ist als die Unfallrente. Dabei müssen wir noch beachten, daß dem Beamten Ruhegehalt, Witwen- und Waisengeld gewährt werden; nach der RVO. haben die Hinterbliebenen nur in den Fällen Rentenansprüche, in denen der spätere Tod mit dem Unfall zusammenhängt. Diese Betrachtung führt uns dazu, daß der Rentenverzicht keinen Nachteil für den Verletzten bedeutet. Demgegenüber ist zu beachten, daß die Stellung des Reichsbahnarbeiters durch Unkündbarkeit nach 25jähriger Beschäftigung gekennzeichnet ist. Auf Grund der Dienst- und Lohnordnung[2] dürfen Arbeiter und Angestellte durch einen Unfall in ihrem Diensteinkommen nicht geschmälert werden, auch wenn eine Beschäftigung in einer höher bewerteten Lohngruppe nicht mehr ausgeführt werden kann, und eine Beschäftigung in einer niedrigeren Lohngruppe ausgeführt wird. Die Stellung des Angestellten oder Arbeiters der Reichsbahn ist eine ähnlich gesicherte wie die des Beamten. Die Ansprüche auf Weiterbeschäftigung und Arbeitslohn in voller Höhe stehen dem Verletzten aber nicht auf Grund des Unfalls nach der RVO. zu, sondern sind davon unabhängig; sie beruhen auf dem vor dem Unfall entstandenen arbeitsrechtlichen Verhältnis. Ob der Rentenverzicht eine Benachteiligung bedeutet, kann daher nur durch einen Vergleich zwischen dem Gehalt als Beamter und der bisherigen Unfallrente festgestellt werden. Es kommt nicht darauf an, ob das Einkommen an Gehalt geringer ist als das Einkommen aus Arbeitslohn und Unfallrente.

Die zuletzt dargelegte Ansicht wird vom Reichsverkehrsminister[3] vertreten, der sich hierfür auf verschiedene Entscheidungen des Reichs-

[1] Im Reichsbahndirektionsbezirk Berlin haben in 53 Fällen seit 1. Januar 1933 die Verzichtserklärungen dazu geführt, daß das Einkommen der Unfallrentner nach der Übernahme in das Beamtenverhältnis wesentlich geringer ist. In etwa 20 Fällen beträgt die Einkommensminderung über 100 RM, in einem Fall sogar 192 RM.

[2] Ausführungsbestimmung zu § 18 III der Dilo.

[3] Erlaß des RVM. vom 8. Februar 1938 — 54.405 Pol —; Gutachten der Sozialversicherungsstelle der Reichsbahndirektion München in Rosenheim vom 14. Januar 1936 — U 111/37 —.

versicherungsamtes beruft. Zwar sind in der Entscheidung des Reichsversicherungsamtes vom 14. Januar 1911[1] die Gehaltsbezüge des zum Beamten ernannten Verletzten wesentlich höher als sein früherer Arbeitslohn zuzüglich Unfallrente. Die Entscheidungsgründe enthalten ausdrücklich diese Tatsache. Die Sozialversicherungsstelle der Reichsbahndirektion München in Rosenheim — und ihr folgend das Reichsverkehrsministerium — sieht als maßgebenden Entscheidungsgrund jedoch an, daß der Verletzte überhaupt keinen Anspruch auf Anstellung hat und durch die Anstellung eine viel günstigere rechtliche Stellung erwirbt, als er auf Grund seiner Unfallentschädigungsansprüche je erreichen kann. Die Ansicht wird durch eine spätere Entscheidung[2] des Reichsversicherungsamtes bestätigt. Nach den Entscheidungsgründen ist der Kläger durch den Verzicht nicht benachteiligt, da er keinen Anspruch auf Anstellung als Beamter oder auf Beschäftigung als Arbeiter hat. Die Entscheidung meint damit Ansprüche auf Grund der RVO., wenn dies auch nicht ausdrücklich gesagt ist. Im übrigen führt das Reichsversicherungsamt aus, daß der Verletzte durch seine Anstellung als Beamter für die Dauer seines Lebens ein sicheres Einkommen erhält, das nach der Verzichterklärung niemals unter den Betrag der Unfallrente sinken kann. Außerdem steht dem Unfallverletzten stets frei, aus dem Beamtenverhältnis wieder auszuscheiden und auf dem Arbeitsmarkt zusammen mit seiner Unfallrente — diese steht dem Unfallverletzten wieder zu, da durch das Ausscheiden aus dem Beamtenverhältnis die Bedingung des Verzichtes nicht mehr erfüllt ist[3] — mehr als sein Beamtengehalt verdienen zu können[4]. Danach bestehen gegen die Rechtsgültigkeit keine Bedenken[5].

4. Die Geldleistungen der Unfallversicherung bestehen in:

a) Kranken- und Unfallkrankengeld, Tagegeld, Familiengeld.

Jeder Unfallverletzte, der einer Krankenkasse angehört, erhält nach den Vorschriften der Krankenversicherung Krankengeld; auch Tage- und Familiengeld wird nach den Satzungen der Krankenkasse wie bei jedem

[1] Amtliche Nachrichten 1911/393 Nr. 2463.

[2] RVA. vom 13. September 1927. E. u. M. Bd. 21/169 Nr. 76.

[3] Siehe oben S. 420.

[4] Vgl. auch RVA. vom 16. Mai 1934, Karei U 101/34; RVA. vom 3. November 1936, Karei U 87/36; die ebenfalls den oben dargelegten Standpunkt einnehmen.

[5] Es sei aber darauf hingewiesen, daß der Rentenverzicht nicht bei der Anstellung bei anderen Reichsbehörden oder Landes- oder Gemeindebehörden verlangt wird.

anderen Krankheitsfall gewährt[1] [2]. Hat der Verletzte keinen Anspruch gegen eine gesetzliche Krankenkasse, so kann Unfallkrankengeld oder Tage- und Familiengeld auf Grund eines Auftrages der zuständigen Reichsbahndirektion aus der Unfallversicherung gewährt werden[3]. Die Reichsbahnstelle hat fernmündlich die Reichsbahndirektion zu verständigen, die auf gleichem Wege, später schriftlich, die Auszahlung der Beträge anweist. Unfallkrankengeld kann auch an Stelle der Unfallrente gewährt werden; dies ist jedoch nur bis zum Ablauf der 26. Woche nach dem Unfall zulässig[4].

Das Krankengeld und Unfallkrankengeld werden erst vom 4. Tage der Arbeitsunfähigkeit an gewährt[5]; die Bestimmung des § 182 Abs. I Ziff. 2 der RVO. findet sowohl nach § 559 h Abs. I RVO., als auch nach § 559 d Satz 2 RVO. und § 559 Abs. II Satz 2 RVO. — in der letztgenannten Vorschrift durch den Hinweis auf § 559 d Satz 2 RVO. — Anwendung[6]. Die daraus entstehende Härte ist für die Beschäftigten der Reichsbahn beseitigt worden. Durch Erlaß vom 12. Mai 1937[7] ist angeordnet worden, daß Unfallverletzten für die ersten drei Tage der Arbeitsunfähigkeit in der Höhe des Krankengeldes eine Beihilfe aus Mitteln der Reichsbahnbezirksfürsorge (Eisenbahnvereine) zu gewähren ist. Nach einem späteren Erlaß[8] wird allen arbeitsunfähig erkrankten Arbeitern und Angestellten der Reichsbahn, die der reichsgesetzlichen Krankenversicherung angehören, Krankengeld vom ersten Tage an ge-

[1] Vgl. §§ 559 h, 559 k RVO.; § 146 Abs. I Versivo.

[2] Für Mitglieder der Reichsbahn-Betriebskrankenkasse berechnet, zahlt und verrechnet die Reichsbahnstelle diese Leistungen nach der Krankengeldanleitung § 146 Abs. I S. 2 Versivo. Ist die Arbeitsunfähigkeit auf einen Betriebsunfall (Berufskrankheit) zurückzuführen, wegen dessen das Mitglied bereits Unfallrente bezieht (Wiedererkrankung an Unfallfolgen), so kürzt die Reichsbahnstelle den Tagesbetrag des Krankengeldes um den auf den Kalendertag des jeweiligen Monats entfallenden Teil der Unfallrente.

[3] Vgl. § 559 Abs. II RVO., § 146 Abs. II Versivo.

[4] Vgl. § 559 d RVO., § 129 Abs. III, S. 2 Versivo.

[5] Vgl. Lauterbach, Grundriß der Reichsunfallversicherung, Berlin 1940, S. 64.

[6] § 559 Abs. II RVO. ist zwar durch Artikel 1 Nr. 9 des 5. Gesetzes über Änderungen in der Unfallversicherung vom 17. Februar 1939 — RGBl. I S. 267 — geändert worden. Die ausdrückliche Beschränkung des Krankengeldes aus der Unfallversicherung auf die Zeit vom 4. Tage an ist dadurch weggefallen; trotzdem ist durch die vorgenommene Verweisung auf § 559 d Satz 2 i. V. m. § 182 Abs. I, Ziffer 2, der Inhalt der Bestimmung der gleiche geblieben.

[7] Erlaß des RVM. vom 7. Mai 1937 — 53.566 Uve —.

[8] Erlaß des RVM. vom 22. September 1938 und 4. November 1938 — 56.532 Plae — RAB. V. 2 Parb. 161 —.

währt; nach dem Erlaß ist das Krankengeld von den Reichsbahn-Betriebskrankenkassen zu leisten.

b) Unfallrente, die entweder dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen gewährt wird. Hierfür gelten die einschlägigen Bestimmungen der RVO., §§ 559—559 e, 561—595 a, die in den §§ 129, 132 der Versivo zusammengefaßt sind. Danach wird Unfallrente nur gewährt, wenn der Unfallverletzte nach Ablauf der 13. Woche durch die Folgen des Unfalls um wenigstens 20 % erwerbsbeschränkt ist oder um wenigstens 10 %[1], und daneben wegen eines anderen Unfalls oder wegen eines Versorgungsleidens bereits Unfallrente oder Beschädigtenrente nach dem Reichsversorgungsgesetz bezieht. Die Unfallrente beginnt bei Unfallverletzten, die der gesetzlichen Krankenversicherung unterliegen, mit dem Wegfall des Krankengeldes, spätestens mit dem Beginn der 27. Woche nach dem Unfall, bei anderen Verletzten mit dem Tage nach dem Unfall.

Die Höhe der Unfallrente richtet sich nach der verursachten Minderung der Erwerbsfähigkeit und nach der Höhe des Jahresarbeitsverdienstes im Jahre vor dem Unfall. Bei völliger Erwerbsunfähigkeit wird die Vollrente gewährt; sie beträgt $^2/_3$ des Jahresarbeitsverdienstes. Bei beschränkter Erwerbsfähigkeit erhält der Verletzte den Teil der Vollrente, der dem Grad der Erwerbsbeschränkung entspricht. Verletzte, die wenigstens 50 % erwerbsbeschränkt sind, erhalten zur Unfallrente noch Kinderzulagen für Kinder unter 18 Jahren in Höhe von 10 % der Rente. Die Kinderzulage wird gewährt für eheliche Kinder, für ehelich erklärte Kinder, für die an Kindestatt angenommenen Kinder und für uneheliche Kinder. Die Rente darf jedoch einschließlich der Kinderzulagen den Jahresarbeitsverdienst nicht übersteigen.

Den Hinterbliebenen eines Versicherten, der durch einen Betriebsunfall getötet worden oder an den Folgen der Verletzung gestorben ist, werden aus der Unfallversicherung Geldleistungen gewährt. Die Witwe erhält eine Rente in Höhe von $^1/_5$ des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen. Die Rente erhöht sich auf $^2/_5$, wenn die Witwe für länger als drei Monate wenigstens 50 % erwerbsbeschränkt ist. Im Falle der Wiederverheiratung wird eine Abfindung in Höhe von $^3/_5$ des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen gewährt. Die Witwe hat keinen Anspruch auf Rente, wenn die Ehe erst nach dem Unfall geschlossen wurde und der Unfallverletzte innerhalb des ersten Jahres stirbt. Stirbt ein Schwerverletzter nicht an den Folgen der Ver-

[1] Die obengenannten Bestimmungen der Versivo weichen zugunsten der Unfallverletzten von der Vorschrift des § 559 a Abs. II ab; danach muß die Erwerbsbeschränkung durch den in Frage stehenden Unfall und durch die anrechenbaren anderen Unfälle mindestens 20 % ausmachen.

letzung — die Witwe hat dann keinen Anspruch auf Rente —, so erhält sie eine einmalige Unfallwitwenbeihilfe in Höhe von $^2/_5$ des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen. Neben der Witwe erhalten Kinder unter 18 Jahren Unfallwaisenrente in Höhe von $^1/_5$ des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen. Rentenberechtigt sind diejenigen Kinder, für die eine Kinderzulage gewährt wird. Hinterläßt der Verstorbene Verwandte der aufsteigenden Linie, die er wesentlich aus seinem Arbeitsverdienst auszuhalten hat, so erhalten sie für die Dauer der Bedürftigkeit eine Rente von zusammen $^1/_5$ des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen. Sind mehrere Hinterbliebene vorhanden, so dürfen die Renten zusammen höchstens $^4/_5$ des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen ausmachen.

c) Sterbegeld. Ist der Versicherte durch einen Betriebsunfall getötet worden oder an den Folgen gestorben, so erhalten die Hinterbliebenen ein Unfallsterbegeld. Es beträgt $^1/_{15}$ des Jahresarbeitsverdienstes des Verstorbenen. Das Sterbegeld der Krankenversicherung wird hierauf angerechnet.

§ 13. Die Behörden und das Verfahren zur Durchführung der Unfallversicherung.

1. Träger der Unfallversicherung sind im allgemeinen die Berufsgenossenschaften. Für die Betriebe der Reichsbahn ist die Reichsbahn — in der Sprache des Gesetzes — selbst Träger der Versicherung[1]. Wir haben an anderer Stelle der Arbeit schon gezeigt[2], daß eine Versicherung in Wirklichkeit nicht vorliegt, da bei der Reichsbahn keine versicherungsmäßige Beschaffung der erforderlichen Geldmittel stattfindet. Die Reichsbahn ist daher nicht Träger der Unfallversicherung, sondern sie nimmt selbst die der Unfallversicherung entsprechenden Aufgaben wahr. Nach § 892 RVO. tritt die Reichsbahn an die Stelle der Berufsgenossenschaften. Rechte und Pflichten der Genossenschaftsorgane werden durch Ausführungsbehörden wahrgenommen, die der Reichsverkehrsminister bestimmt. Die Vorschriften über die berufsgenossenschaftliche Verfassung finden nach § 894 keine Anwendung. Zwischen den Einrichtungen der Reichsbahn, die die berufsgenossenschaftlichen Aufgaben wahrnehmen, und den sonstigen Verwaltungseinrichtungen der Reichsbahn

[1] Vgl. § 626 RVO.; nach dieser Bestimmung ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Träger der Versicherung. Die Gesellschaftsform der Reichsbahn ist durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 — RGBl. II S. 147 — beseitigt. Nach § 125 Abs. I Satz 2 Versivo führt die Reichsbahn die berufsgenossenschaftlichen Aufgaben für ihren Bereich und den der Reichsautobahnen selbst durch.

[2] Siehe oben S. 248.

finden wir daher im Hinblick auf Organisation und Verfassung keinen Unterschied; mit anderen Worten: es gibt bei der Reichsbahn keinen besonderen, von den übrigen Behörden sich unterscheidenden Träger der berufsgenossenschaftlichen Aufgaben[1].

Zur Durchführung der berufsgenossenschaftlichen Aufgaben bedient sich die Reichsbahn der „Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung". Ausführungsbehörde ist die Reichsbahndirektion Berlin, Hauptwohlfahrtsamt[2]. Die Geschäfte der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung führen der Leiter und die Bezirksleiter nach den für die Unfallversicherung geltenden Vorschriften der Reichsversicherungsordnung und nach der Geschäftsordnung für die Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung. Der Leiter hat seinen Sitz in Berlin. Die Verwaltungsbezirke der Bezirksleiter stimmen in der Regel mit den Reichsbahndirektionsbezirken überein; die Bezirksleitungen sind mit einigen Ausnahmen am Sitz der Reichsbahndirektionen errichtet[3]. Sie sind für alle in ihrem Bereich liegenden Dienststellen der Reichsbahn und der Reichsautobahnen zuständig[4].

Dem Leiter obliegen die allgemeinen Aufgaben: er sorgt für die einheitliche Durchführung der Unfallversicherungsangelegenheiten bei den Bezirksstellen und überwacht deren Geschäftsführung. Wegen der engen Verbindung der Unfallversicherung mit der Unfallverhütung hat er sich an den Unfallverhütungsangelegenheiten zu beteiligen. Er wird bei diesen Geschäften unterstützt und beraten durch den Beirat. Dem Leiter obliegt ferner die Durchführung der laufenden Geschäfte bei der Entschädigung der Berufskrankheiten. Dem Bezirksleiter obliegt für

[1] Vgl. Lutz Richter, Sozialversicherungsrecht a. a. O. S. 26, der darauf hinweist, daß die für die berufsgenossenschaftlichen Aufgaben benutzten Einrichtungen sich nicht deutlich von der übrigen Organisation unterschieden.

[2] Vgl. § 125 Versivo.

[3] Ausnahmen: Der Bezirk Mainz, Sitz des Bezirksleiters in Mainz, umfaßt die Reichsbahndirektionsbezirke Mainz und Saarbrücken; der Bezirk München, Sitz des Bezirksleiters in Rosenheim, umfaßt die Reichsbahndirektionsbezirke Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg; der Bezirk Wien, Sitz des Bezirksleiters in Wien, umfaßt die Reichsbahndirektionsbezirke Linz, Villach und Wien. Der Bezirksleiter des Bezirks Münster (Westf.) hat seinen Sitz in Oldenburg (Old.).

[4] Sie sind auch für die nicht einer Reichsbahndirektion nachgeordneten Stellen zuständig (z. B. die Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, die Direktion der Reichsautobahnen, die Reichsbahn-Zentralämter, die Generalbetriebsleitungen, die Reichsbahnbaudirektionen und die Obersten Bauleitungen der Reichsautobahnen). Für die Reichsbahn-Ausbesserungswerke sind jeweils die Bezirksleiter bei den geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen zuständig.

seinen Bezirk die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung bei der Entschädigung von Betriebsunfällen.

Der Beirat besteht aus sechs Vertretern der Deutschen Reichsbahn, sechs Vertretern der Versicherten, einem Arzt und einem Vertreter des Reichs. Der Leiter kann in allen Angelegenheiten den Rat des Beirats einholen. Er soll den Beirat vor der Entscheidung über wichtige Angelegenheiten hören.

Eine Reihe von Aufgaben sind den Reichsbahnstellen zugewiesen. Reichsbahnstellen sind alle Stellen der Deutschen Reichsbahn und der Reichsautobahnen[1]. Im allgemeinen haben die Reichsbahnstellen im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Aufgaben des Arbeitgebers im Sinne der versicherungsrechtlichen Bestimmungen zu erfüllen. Diese Stellen sind auch verpflichtet, die Träger und Stellen der einzelnen Versicherungszweige bei der Deutschen Reichsbahn in ihren Aufgaben zu unterstützen, Anträge auf Gewährung von Versicherungsleistungen entgegenzunehmen, sie weiterzuleiten und sonstige Aufträge der Versicherungsträger und -stellen auszuführen. Schließlich sollen sie alle Bediensteten in Fragen der sozialen Versicherungen beraten und ihnen bei Abfassung von Anträgen und sonstigen Schriftstücken behilflich sein[2]. Im einzelnen hat die Versivo in den §§ 139 ff. die Aufgaben der Reichsbahnstellen für die Durchführung der Unfallversicherung niedergelegt.

a) Die Reichsbahnstellen haben darauf hinzuwirken, daß Unfälle verhütet werden. Aus diesem Grunde müssen die Leiter der Reichsbahnstellen bei jeder geeigneten Gelegenheit, vor allem im Dienstunterricht auf die Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften hinweisen[3].

b) Die Reichsbahnstellen haben die Bediensteten dazu anzuhalten, die Betriebsunfälle unverzüglich ihrem Dienstvorgesetzten zu melden. Hierauf weisen die Leiter der Reichsbahnstellen bei geeigneten Gelegenheiten hin und klären die Bediensteten auf, daß sie bei verspäteter Meldung unter Umständen keine Ersatzansprüche gegen die Unfallversicherung haben, weil der Unfall nicht mehr erwiesen werden kann[4].

c) Die Reichsbahnstellen haben die Betriebsunfälle und Berufskrankheiten unverzüglich vorzumerken oder anzuzeigen und die für die Feststellung der Rentenleistung notwendigen Unterlagen zu besorgen.

[1] § 1 II der Versivo: Die Dienstvorschrift gilt für alle Stellen der Deutschen Reichsbahn und der Reichsautobahnen. Unter Reichsbahnstellen i. S. dieser Dienstvorschrift sind auch die Stellen der Reichsautobahnen zu verstehen.

[2] Die Aufgaben der Reichsbahnstellen im allgemeinen sind in § 2 der Versivo niedergelegt.

[3] Vgl. §§ 139 I a, 146 Versivo.

[4] Vgl. §§ 139 Abs. I b, 140 Versivo.

α) Betriebsunfälle sind durch die Unfallmeldestellen[1] und, wenn eine solche nicht zuständig ist, durch die Reichsbahnstelle, der der Unfall zuerst bekannt wird, der Ausführungsbehörde anzuzeigen oder mit dem „Unfallvermerk" zu den Personalpapieren aufzunehmen. Die Unfallanzeige an die Ausführungsbehörde hat zu erfolgen, wenn der Versicherte durch den Unfall getötet[2] oder so verletzt wird, daß er stirbt oder für mehr als drei Tage — ausschließlich des Unfalltages — arbeitsunfähig wird. In den anderen Fällen ist der „Unfallvermerk" aufzunehmen. Treten die Voraussetzungen zur Erstattung einer Unfallanzeige erst später ein, so ist hierzu die Reichsbahnstelle verpflichtet, der der Verletzte angehört. Diese Stelle erhält alle Anzeigen oder Vermerke einer anderen Reichsbahnstelle, der der Verletzte nicht unterstellt ist, zugeleitet.

Die Unfallanzeigen werden der Reichsbahndirektion nicht unmittelbar durch jede Reichsbahnstelle vorgelegt. Untersteht die Reichsbahnstelle des Verletzten einem Reichsbahnamt oder -ausbesserungswerk, so wird die Unfallanzeige dieser Stelle vorgelegt. Untersteht die Reichsbahnstelle einer Reichsbahndirektion, einer Reichsbahnbaudirektion, einem Reichsbahn-Zentralamt, einer Generalbetriebsleitung oder einer Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen unmittelbar, so geht die Unfallanzeige dem Personalbüro dieser Stelle zu. Diese Reichsbahnstellen prüfen, ob die Anzeige richtig erstattet ist, und sorgen gegebenenfalls für die notwendigen Ergänzungen. Außerdem führen diese Stellen ein Unfallbuch, in das die vorgelegten und selbst erstatteten Unfallanzeigen eingetragen werden. Danach werden die Unfallanzeigen der Reichsbahndirektion (Büro des Bezirksleiters der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) unmittelbar vorgelegt[3].

β) Für Berufskrankheiten ist ein ähnliches Anzeigeverfahren wie bei Betriebsunfällen vorgeschrieben. Die Reichsbahnstellen, denen der Versicherte angehört, haben binnen drei Tagen eine „betriebliche Berufserkrankungsanzeige" zu erstatten, wenn der Versicherte für mehr als drei Tage — ausschließlich des Erkrankungstages — arbeitsunfähig wird oder stirbt, und nach den Umständen oder den ärztlichen Angaben im Krankenschein anzunehmen ist, daß eine Berufskrankheit vorliegt. Die Berufserkrankungsanzeige ist den vorgesetzten Reichsbahnstellen vorzulegen wie die Unfallanzeige und wird wie diese dort auf ihre

[1] Siehe Betriebsunfallvorschrift (§ 7).

[2] Tödliche Unfälle sind der Reichsbahndirektion, Büro des Bezirksleiters der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung, auch fernmündlich oder telegraphisch zu melden.

[3] Vgl. § 141 Versivo.

Richtigkeit nachgeprüft; die notwendigen Ergänzungen werden von diesen Stellen veranlaßt oder selbst vorgenommen. Schließlich wird auch die Berufserkrankungsanzeige ins Unfallbuch eingetragen. Die Urschrift und eine Abschrift der Anzeige wird an die Reichsbahndirektion Berlin, Hauptwohlfahrtsamt (Büro des Leiters der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) eingesandt; weitere Abschriften erhalten die für Betriebsunfälle zuständige Reichsbahndirektion[1], der Reichsbahnarzt und der örtlich zuständige staatliche Gewerbearzt, letzterer lediglich zur Kenntnisnahme.

Stellt ein Arzt bei der Behandlung eines Reichsbahnbediensteten eine Berufskrankheit fest, so erstattet er eine „Ärztliche Berufserkrankungsanzeige". Gehen solche Anzeigen bei den Reichsbahnstellen ein, so sind sie unmittelbar der Reichsbahndirektion Berlin, Hauptwohlfahrtsamt (Leiter der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) vorzulegen[2].

γ) Um die Feststellung der Ansprüche des Versicherten zu ermöglichen, müssen alle Betriebsunfälle besonders untersucht werden. Betriebsunfälle mit schweren Folgen, wie z. B. Tod, Verlust von Gliedmassen oder der Sehkraft, Schädel- oder schwere Knochenbrüche, sind sofort, andere Betriebsunfälle auf Verlangen der Reichsbahndirektion (Bezirksleiter der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) zu untersuchen[3]. Die Untersuchung wird durchgeführt: wenn sich der Unfall im Bereich einer Reichsbahnstelle ereignet hat, die einem Reichsbahnamt, einem Reichsbahn-Ausbesserungswerk, einem Reichsbahn-Zentralamt, einer Reichsbahnbaudirektion (ausgenommen die Büros der Reichsbahn-Zentralämter und Reichsbahnbaudirektionen), einer Bauleitung der Reichsautobahnen untersteht, von diesen Stellen; wenn sich der Unfall im Bereich einer Reichsbahnstelle ereignet hat, die einer Reichsbahndirektion unmittelbar untersteht, oder wenn er sich in einem Büro einer Reichsbahndirektion, einer Reichsbahnbaudirektion oder eines Reichsbahn-Zentralamtes ereignet hat, von dem Aufsichtsdezernenten; wenn sich der Unfall außerhalb des Reichsbahnbereichs ereignet hat, von der dem Verletzten vorgesetzten Stelle, die nach dem oben Gesagten zuständig ist. Mit der Untersuchung wird ein Beamter der untersuchenden Stelle beauftragt[4], der Zeitpunkt und Ort der Untersuchung bestimmt. An der

[1] Die Reichsbahndirektion (Bezirksleiter der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) verständigt den Dezernenten für die Unfallverhütung und den Oberbahnarzt.

[2] Vgl. § 142 Versivo.

[3] Vgl. § 156 1 RVO.

[4] Auch der Aufsichtsdezernent kann einen besonderen Beamten bestimmen.

Untersuchung nehmen die unmittelbar Beteiligten, nämlich der Verletzte oder sein Vertreter, Augenzeugen, Personen, die von dem Unfall zuerst Kenntnis erhielten, teil. Außerdem sind zur Teilnahme an der Untersuchung zuzulassen:

1. die Hinterbliebenen des Verletzten oder ihr Vertreter,
2. Vertreter des örtlichen Vertrauensrates,
3. ein Sicherheitsingenieur als Vertreter der Reichsbahndirektion in ihrer Eigenschaft als Gewerbeaufsichtsbehörde.

Der die Untersuchung führende Beamte hat den Unfallhergang durch mündliche Verhandlungen mit den Beteiligten einwandfrei zu klären und durch erschöpfende Beantwortung der Fragen in einer Niederschrift festzustellen. Gegebenenfalls hat er durch örtliche Besichtigung die Schilderung des Unfallherganges nachzuprüfen. Bei Wegeunfällen sind dabei vor allem die Umstände zu klären, die für oder gegen ein Mitverschulden des Verletzten sprechen[1].

Die Niederschrift über den Unfallvorgang ist mit folgenden Unterlagen, die der Rentenfestsetzung dienen, der Reichsbahndirektion (Bezirksleiter der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) unverzüglich vorzulegen[2]. In allen Fällen ist ein „Entgeltsnachweis" beizufügen, aus dem sich die Höhe der Bezüge des Verletzten ergibt. Bei Schwerverletzten sind die standesamtlichen Urkunden oder die von den Standesämtern für Zwecke der Sozialversicherung ausgestellten Geburtsscheine für unter 18 Jahre alte Kinder des Versicherten vorzulegen, außerdem bei Tod des Versicherten der amtliche Leichenschauschein und die standesamtliche Heiratsurkunde.

d) Die Reichsbahnstellen haben bei der Einleitung des „Berufsgenossenschaftlichen Heilverfahrens" mitzuwirken[3] und den Unfallverletzten sowie ihren Angehörigen Krankengeld oder Unfallkrankengeld, Taschengeld oder Tage- und Familiengeld zu zahlen[4].

e) Die Reichsbahnstellen haben das Ende der Arbeitsunfähigkeit und den Abschluß der ärztlichen Behandlung der Reichsbahndirektion (Büro des Bezirksleiters der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) sofort zu melden[5].

f) Die Reichsbahnstellen haben die Verletzten (Berufskranken) anzuhalten, daß sie einer von der Reichsbahndirektion oder dem Durchgangsarzt angeordneten ärztlichen Untersuchung oder Behandlung nach-

[1] Vgl. § 143 Versivo.
[2] Vgl. § 144 Versivo.
[3] Die Einzelheiten darüber sind oben Seite 416/17 dargelegt.
[4] Vgl. §§ 139 Abs. I f, 146 Versivo; ferner oben Seite 416 ff.
[5] Vgl. §§ 139 Abs. I g, 147 Versivo.

kommen. Eine hierzu notwendige Dienstbefreiung wird dem Verletzten nach den Vorschriften der Dienst- und Lohnordnung[1] für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn gewährt. Außerdem erhält der Verletzte, der zu diesem Zwecke öffentliche Verkehrsmittel benutzen muß, die Fahrkosten zurückerstattet und bei längerem erforderlichen Reisen Tage- und Übernachtungsgelder nach den Reisekostenvorschriften[2].

g) Die Reichsbahnstellen haben bei der Ersatzbeschaffung und Ausbesserung von orthopädischen Hilfsmitteln mitzuwirken. Die Reichsbahnstellen können die Ausbesserung derartiger Hilfsmittel, sowie die Ersatzbeschaffung genehmigen, wenn die Kosten den Betrag von 20 RM nicht übersteigen[3].

Die Reichsbahndirektion (der Leiter oder der Bezirksleiter der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung) macht den in Frage kommenden Reichsbahnstellen über den Ausgang des Rentenverfahrens Mitteilungen. Die Mitteilung bezieht sich auf die Gewährung, Abrechnung, Änderung und den Wegfall der Unfallrenten. Auf Grund dieser Mitteilung wird das Unfallbuch ergänzt. Schließt die Ausführungsbehörde (Leiter oder Bezirksleiter) das Verfahren ohne berufungsfähigen Bescheid ab, so sendet sie die Unfallvorgänge durch das Reichsbahnamt der Reichsbahnstelle des Verletzten (Berufskranken) zurück. Das Reichsbahnamt oder die sonst zuständige Reichsbahnstelle[4] ergänzt das Unfallbuch. Die Reichsbahnstelle verständigt den Verletzten gegen Unterschrift über den Ausgang des Verfahrens[5].

2. Der Leiter oder die Bezirksleiter der Ausführungsbehörde für die Unfallversicherung erteilen über die Gewährung, Ablehnung, Änderung, Entziehung von Renten, die Gewährung von Abfindungen, von häuslicher Pflege, Anstaltspflege und Heilanstaltspflege dem Berechtigten einen Bescheid. Gegen diesen Bescheid ist das Rechtsmittel der Berufung gegeben[6]. Über die Berufung entscheidet nach der RVO. die Spruchkammer des Oberversicherungsamtes. Für alle Streitigkeiten, die sich aus Betriebsunfällen und Berufskrankheiten im Betriebe der Deutschen Reichsbahn ergeben, tritt an die Stelle des Oberversicherungsamtes das besondere Oberversicherungsamt. Die besonderen Oberversicherungsämter sind auf Grund des § 63 RVO. für den Bereich der Deutschen

[1] § 28 Abs. VIII Buchst. r.
[2] Vgl. §§ 139 Abs. I h, 148 Versivo.
[3] Vgl. §§ 139 I i, 149 Versivo.
[4] Siehe S. 428.
[5] Vgl. § 150 Versivo.
[6] Vgl. § 1675 RVO., § 134 Abs. III Versivo.

Reichsbahn errichtet[1]. Für jeden einzelnen Reichsbahndirektionsbezirk besteht ein besonderes Oberversicherungsamt, das mit dem allgemeinen Oberversicherungsamt verbunden ist und dort als besondere Kammer besteht. Das Verfahren regeln die Bestimmungen der RVO.; es gelten grundsätzlich die Bestimmungen über das Spruchverfahren vor dem Versicherungsamt, § 1679 RVO. Zuständig ist im Einzelfalle das besondere Oberversicherungsamt, in dessen Bezirk der Versicherte oder Antragsteller wohnt oder beschädigt ist[2].

Gegen die Entscheidung der Spruchkammer der Oberversicherungsämter ist der Rekurs an das Reichsversicherungsamt zulässig mit Ausnahme der im § 1700 RVO. aufgezählten Entscheidungen. Die Entscheidung des Reichsversicherungsamtes ist endgültig. Für das Verfahren gelten grundsätzlich die Vorschriften über das Spruchverfahren vor dem Versicherungsamt, § 1701 RVO.[3].

Die RVO. sieht in den §§ 1780—1801 ein Beschwerdeverfahren vor. Dieses Verfahren setzt eine Entscheidung des Versicherungsträgers im Beschlußverfahren voraus, das sich vom oben erwähnten Spruchverfahren unterscheidet. Der wichtigste Unterschied ist die Nichtöffentlichkeit des Beschlußverfahrens[4]. Es findet in allen Fällen statt, soweit nicht das Gesetz das Spruchverfahren vorschreibt[5]. Die Beschwerde in

[1] Die besonderen Oberversicherungsämter wurden im Jahre 1912 errichtet: vgl. die Bekanntmachung des Königlich Bayrischen Staatsministeriums des Innern und für Verkehrsangelegenheiten über die Errichtung eines besonderen Oberversicherungsamts für die Betriebe der K.B. Verkehrsverwaltung vom 16. Dezember 1912 (Ges.- und VOBlatt für das Königreich Bayern vom 23. Dezember 1912, S. 1273 ff.); Verordnung des sächsischen Ministeriums des Innern über die Versicherungsbehörden im Sinne der RVO. vom 25. Juli 1912 (Ges.- und VOBlatt für das Königreich Sachsen 1912, S. 329 ff.); Bekanntmachung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, betreffend Errichtung der besonderen Oberversicherungsämter vom 8. Juni 1912 (Eisenbahnverordnungsblatt 1912, S. 224/225).

[2] Vgl. Art. I 2 der VO. des Reichsverkehrsministers vom 23. Mai 1931 über die Zuständigkeit der besonderen Oberversicherungsämter im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft; Amtl. Nachrichten für Reichsversicherung 1931 S. 271.

[3] Gegen eine Entscheidung des Oberversicherungsamts sind Revision und Rekurs nach § 1 Abs. III der VO. des Generalbevollmächtigten für die Reichsverwaltung und für die Wirtschaft über die Vereinfachung des Verfahrens in der Reichsversicherung und der Arbeitslosenversicherung vom 28. Oktober 1939 — RGBl. I S. 2110 — während der Dauer des Krieges nur zulässig, sofern sie nicht nach den allgemeinen Vorschriften ausgeschlossen sind, wenn der Kammervorsitzende sie wegen der grundsätzlichen Bedeutung oder wegen der besonderen Umstände des Falles für zulässig erklärt.

[4] Vgl. § 1790 RVO.

[5] Vgl. § 1780 RVO.

Sachen der Unfallversicherung geht an das Oberversicherungsamt. An Stelle der allgemeinen Oberversicherungsämter treten auch hier die besonderen Oberversicherungsämter, wenn es sich um Angelegenheiten des Betriebs der Deutschen Reichsbahn handelt[1]. Gegen die Entscheidung des Oberversicherungsamtes ist die weitere Beschwerde an das Reichsversicherungsamt zulässig[2].

B. Die Unfallfürsorge nach dem Reichunfallfürsorgegesetz und den Landesgesetzen.

§ 14. Das Reichsunfallfürsorgegesetz.

Das Reichsunfallfürsorgegesetz von 1901 gewährte wie bereits sein Vorläufer, das Gesetz von 1886, Versorgungsansprüche nur den Beamten, die in einem reichgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieb beschäftigt waren und einen Betriebsunfall erlitten hatten[3]. Die Begriffe des Betriebes und des Betriebsunfalles waren in dem Reichsunfallfürsorgegesetz nicht näher bestimmt. Das Gesetz bezog sich auf das Gewerbeunfallversicherungsgesetz, dessen Voraussetzungen für Ansprüche aus der Unfallversicherung maßgebend waren[4 5].

Für die Tätigkeit der Beamten in einem der Unfallversicherung unterliegenden Betrieb genügte es, daß der Beamte auf Grund seiner amtlichen Tätigkeit in einem versicherungspflichtigen Betrieb zu tun hatte und daher der Gefahr dieses Betriebes ausgesetzt war. So legte das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung[6] das Gesetzesmerkmal, Beschäftigtsein im Betrieb, aus. Danach hatte jeder Beamte, der einen Betrieb der RVO. zu beaufsichtigen oder zu kontrollieren hatte — auf seine dortige Stellung kam es nicht an — Anspruch auf den Schutz des Unfallfürsorgegesetzes. Für die Reichsbahn hatte dies Bedeutung, so-

[1] Vgl. Art. I 2 der VO. über die Zuständigkeit der besonderen Versicherungsämter im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft a. a. O.

[2] Durch die Vereinfachung der VO. — siehe oben a. a. O. — ist die weitere Beschwerde nicht zulässig. Soweit sind im Beschlußverfahren während der Dauer des Krieges die Entscheidungen des Versicherungsamtes und des Oberversicherungsamtes in zweiter Instanz endgültig.

[3] § 1 RUFGes.

[4] Vgl. S. 405, S. 412 ff.

[5] Die Unfallfürsorgegesetze der Länder stimmen fast wörtlich mit dem Reichsunfallfürsorgegesetz überein. Eine besondere Darlegung erübrigt sich daher.

[6] RGZ. 60/207; 73/218; 75/13; 86/11; 87/353.

weit es sich um die Beamten der vormaligen Hauptverwaltung und Gruppenverwaltung Bayern, der späteren Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums und der Reichsbahn-Zentralämter handelt.

Ansprüche aus dem Unfallfürsorgegesetz standen den Beamten nur zu, wenn sie entweder dauernd dienstunfähig oder in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt waren und aus dem Dienst entlassen wurden. Bei dauernder Dienstunfähigkeit hatten die ruhegehaltsberechtigten Beamten folgende Ansprüche: Sie erhielten ein Ruhegehalt, das nach § 1 des Unfallfürsorgegesetzes 66⅔ % des jährlichen Diensteinkommens ausmachte. Der Anspruch stand dem Verletzten ohne Rücksicht auf die Dauer der Dienstzeit zu, so daß die Erfüllung der sonst für das Ruhegehalt vorgeschriebenen zehnjährigen Wartezeit nicht in Betracht kam. Das Unfallruhegehalt war in der Regel höher als das Ruhegehalt. Hatte der Beamte aber nach sonstigen gesetzlichen Vorschriften Anspruch auf einen höheren Betrag, so war ihm dieser nach § 1 Abs. V des UFG. zu gewähren. Das Unfallruhegehalt konnte sich bis auf 100 % des Diensteinkommens erhöhen. Dies traf zu, wenn der Beamte infolge des Unfalls nicht nur dienst- oder erwerbsunfähig wurde, sondern auch völlig hilflos, so daß er ohne fremde Wartung[1] und Hilfe nicht bestehen konnte.

Nicht ruhegehaltsberechtigte Beamte hatten bei dauernder Dienstunfähigkeit dieselben Ansprüche. Eine Abweichung ergab sich dann, wenn sie bei ihrer Dienstentlassung in ihrer Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt waren. In diesem Fall erhielten sie bei völliger Erwerbslosigkeit für deren Dauer 66⅔ % ihres jährlichen Diensteinkommens, bei teilweiser Erwerbsunfähigkeit für deren Dauer denjenigen Teil des Unfallruhegehalts, der dem Maße der durch den Unfall herbeigeführten Einbuße an Erwerbsfähigkeit entspricht. Außerdem erhielten sie nach § 1 Abs. 4 UFG. bis zu 66⅔ % ihres Diensteinkommens für den Fall, daß sie infolge des Unfalles tatsächlich und unverschuldet arbeitslos waren; darauf hatten die Verletzten aber keinen Rechtsanspruch. Hinsichtlich der höheren Ansprüche bei Hilfslosigkeit und der Erstattung der Kosten des Heilverfahrens galt dasselbe wie bei den ruhegehaltsberechtigten Beamten.

Den Hinterbliebenen im Dienst verunglückter Beamter standen nach § 2 UFG. eine Rente und ein Sterbegeld zu, sofern sie nicht Anspruch auf Gnadenquartal oder Gnadenmonat hatten. Als Hinterbliebene

[1] Die Pflege oder Wartung war auch dann eine fremde, wenn sie von Familienangehörigen oder sonstwie anderen zum Haushalt gehörenden Personen ausgeführt wurde.

hatten diesen Anspruch die Witwe, jedes Kind bis zum vollendeten 18. Lebensjahr in Höhe von 20 % des jährlichen Diensteinkommens; ein Anspruch in gleicher Höhe stand Verwandten aufsteigender Linie zu, wenn ihr Lebensunterhalt ganz oder überwiegend von dem Verstorbenen bestritten worden war, ebenso elternlosen Enkeln. Die Renten durften zusammen 60 % des Diensteinkommens nicht überschreiten.

Die Ansprüche entfielen, wenn der Unfall durch den Verletzten vorsätzlich oder durch sein Verschulden herbeigeführt wurde und auf Dienstentlassung oder auf Verlust des Titels und Pensionsanspruchs erkannt oder die Fähigkeit zur Weiterbeschäftigung aberkannt wurde, § 7 UFG.

Nach der Regelung des Reichsunfallfürsorgegesetzes mußten die Beamten die Krankheitskosten aus eigenen Mitteln aufwenden. Das Gesetz gewährte einen Ersatzanspruch erst, wenn der Beamte wegen dauernder Dienstunfähigkeit zur Ruhe gesetzt oder entlassen wurde[1]. Die gesetzliche Regelung wurde für reformbedürftig gehalten[2]. Die Vermögenslage des Beamten hatte ihn häufig dazu gezwungen, die Heilungskosten auf das Notwendigste zu beschränken. Die Herstellung der Dienstfähigkeit wurde dadurch verzögert und u. U. erschwert. Die Reichsbahn und ihre Vorgänger hatten frühzeitig die Nachteile erkannt und für Abhilfe gesorgt. Auf Grund eines ministeriellen Erlasses[3] war angeordnet, daß Heilungskosten auch an die Beamten für die Dauer ihres Verbleibens im aktiven Dienst erstattet wurden. Einen Rechtsanspruch hatten die Beamten allerdings darauf nicht und mußten auch die Kosten zunächst selbst tragen. Die Beamten des äußeren Dienstes konnten aber die Behandlung der Bahnärzte in Anspruch nehmen, die unentgeltlich geschah[4]. Dadurch waren für diese Beamten die Mängel der gesetzlichen Regelung nicht bemerkbar. Schließlich hatte die Reichsbahn durch den mit der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands am 18./24. Dezember 1936 geschlossenen Vertrag die erwähnten Nachteile für alle Beamte, nicht nur für die des äußeren Dienstes, zu beseitigen gewußt.

---

[1] Vgl. § 1 Abs. 6 RUFG.

[2] Brand, Das Beamtenrecht, 3. Aufl., 1928, Anm. 10 b zu § 1 FUG., S. 526; Dennewitz, Unfallfürsorgegesetzgebung, Berlin 1933, S. 10; a. A. RG. 35/318.

[3] Erlaß des Reichsverkehrsministers E II 94 Nr. 154/22 vom 6. Juni 1922; siehe außerdem Finanzordnung der Preuß. Staatseisenbahnverw. Teil XII, Sammlung von Rechnungsvorschriften materiellen Inhalts, Nachtrag 1, Ausgabe vom 1. Juli 1904, Abschn. G, S. 76.

[4] Vgl. oben S. 295.

Nach dem Abkommen haben sich die unfallverletzten Beamten den Ärzten gegenüber durch einen Unfallbehandlungsschein auszuweisen, den die Dienststelle ausfertigt. Dieser Unfallbehandlungsschein beauftragt den vom Beamten gewählten Arzt mit der Heilbehandlung auf Kosten der Reichsbahndirektion. Müssen Beamte in dringenden Fällen einen Arzt ohne Unfallbehandlungsschein aufsuchen, so haben sie dem Arzt mitzuteilen, daß sie sich wegen einer Unfallverletzung im Dienst in Behandlung begeben und die Reichsbahndirektion die Kosten übernimmt. Der Unfallbehandlungsschein wird von der Dienststelle dem Arzt nachgeliefert und bleibt bis zur Wiederherstellung des Beamten in den Händen des Arztes. Auf der Rückseite des Scheines gibt der Arzt eine Aufstellung seiner Bemühungen und stellt sie der Reichsbahndirektion durch Übersenden des Scheines in Rechnung. Die Behandlung des Beamten darf sich nur auf die Folgen des Unfalls erstrecken. Sie umfaßt aber die notwendige Versorgung des Unfallverletzten mit Arzneien und anderen Heilmitteln, deren Kosten in voller Höhe übernommen werden. Dadurch unterschied sich die Lage der Reichsbahnbeamten wesentlich von der der übrigen Beamten; es war damit eine Regelung getroffen, wie sie später durch das DBG. verwirklicht wurde. Allerdings stand dem Eisenbahnbeamten bis zum Inkrafttreten des DBG. kein Rechtsanspruch auf die zusätzliche Unfallversorgung zu. Alle Mehrleistungen gegenüber dem Reichsunfallfürsorgegesetz sind nur aus Billigkeitsgründen gewährt worden.

C. Die Unfallfürsorge nach dem Deutschen Beamtengesetz.

§ 15. Der Dienstunfall.

1. Voraussetzung für die Gewährung der Unfallfürsorge nach dem DBG. ist, daß den Beamten ein Dienstunfall getroffen hat. Der Begriff des Dienstunfalles ist durch das Gesetz neu geschaffen. In Anschluß an die Rechtsprechung des Reichsgerichts lautet § 107 Abs. II DBG.: „Dienstunfall ist ein auf äußerer Einwirkung beruhendes, plötzliches, örtlich und zeitlich bestimmbares, einen Körperschaden verursachendes Ereignis, das in Ausübung oder infolge des Dienstes eingetreten ist." Das Gesetz verlangt demnach:

a) Ein auf äußerer Einwirkung beruhendes Ereignis, das einen Körperschaden zur Folge hat. Zwischen dem äußeren Ereignis und dem Körperschaden muß adäquater Kausalzusammenhang gegeben sein. Als Dienstunfall gilt nur, was nach dem natürlichen Verlauf der Dinge ge-

eignet ist, eine körperliche Schädigung herbeizuführen[1]. Das Ereignis muß auf äußere Einwirkung zurückzuführen sein. Eine nur auf die Veranlagung des Beamten zurückzuführende körperliche Schädigung scheidet daher aus. Dagegen ist der Dienstunfall nicht deswegen zu verneinen, weil außer dem äußeren Ereignis, dem Dienstunfall, noch andere Umstände bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt haben[2]. Die Art der gesundheitlichen Schädigung des verletzten Beamten ist nach dem Gesetz nicht von Bedeutung. Es kann sich sowohl um äußere wie innere Verletzungen handeln. Auch rein seelische Schädigungen sind als Körperschäden aufzufassen[3].

Der Beamte ist auf Grund der Durchführungsverordnung Nr. 3 zu § 107 DBG. verpflichtet, sich einer dienstlich angeordneten ärztlichen Untersuchung und gegebenenfalls einer ärztlichen Beobachtung in einem Krankenhaus zu unterziehen. Die allgemeine Dienstanweisung für die Reichsbahnbeamten[4], die ab 1. April 1938 in Kraft ist, wiederholt in § 22 Abs. 3 die Bestimmung der Durchführungsverordnung. Sie ergänzt insofern die Durchführungsverordnung, als der Reichsbahn-Vertrauensarzt oder Unfalldurchgangsarzt ärztliche Beobachtung in einem Krankenhaus anordnen kann. Diese Verpflichtung des unfallverletzten Beamten ist jedoch keine Voraussetzung für die Gewährung der Unfallfürsorge. Es handelt sich vielmehr um eine Dienstpflicht des Beamten. Weigert er sich, dieser nachzukommen, so kann gegebenenfalls mit Dienststrafen gegen ihn vorgegangen werden[5].

b) Das Unfallereignis muß ein einmaliger, plötzlicher, örtlich und zeitlich bestimmbarer Vorgang sein. Einflüsse von längerer Dauer, die durch ihre Dauerwirkung eine Schädigung verursachen, fallen grundsätzlich nicht darunter. Das gilt insbesondere für die Berufskrankheiten. Die Durchführungsverordnung hat daher auch zu Abs. II des § 107 DBG. vorgeschrieben, daß als Dienstunfall solche fortwirkenden schädlichen Einflüsse nicht gelten, die allgemein zu einer Erkrankung des Beamten führen können. Es fehlt in diesen Fällen an dem Erfordernis

[1] Vgl. Nadler-Wittland, Deutsches Beamtengesetz, Berlin 1938, Anm. 8 zu § 107; führt ein Ereignis wegen einer ganz außergewöhnlichen Verkettung von Umständen zu dem Schaden, so fehlt der erforderliche Kausalzusammenhang. Vgl. auch RG. 102, 142.

[2] Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 8 zu § 107.

[3] Nadler-Wittland, a.a. O., Anm. 7 zu § 107.

[4] Erlaß des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 8. März 1938 — 52.504 Pada. —.

[5] Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 7 zu § 107, S. 1305.

der Plötzlichkeit[1]. Durch die früher bestandene Anlehnung des Unfallfürsorgegesetzes an die Unfallversicherung war es zweifelhaft, ob die Verordnungen über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten, zuletzt in der Fassung vom 16. Dezember 1936, auch Geltung für die Beamten hatten. Die unteren Gerichte versuchten den Begriff des Betriebsunfalles auch auf die Berufskrankheiten auszudehnen. Das Reichsgericht hat diese Versuche zurückgewiesen und in verschiedenen Entscheidungen ausgesprochen, daß die sogenannten gewerblichen und Berufskrankheiten nicht zu den Betriebsunfällen gehören[2]. Die heutige gesetzliche Regelung entspricht der früheren höchstrichterlichen Rechtsprechung. Trotzdem werden nach der Zusatzbestimmung des Reichsverkehrsministers zu § 107 Abs. II DBG. fortwirkende schädliche Einflüsse des Dienstes, die zu einer Berufskrankheit im Sinne der 3. Verordnung über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten vom 16. Dezember 1936 führen können[3], als Dienstunfall behandelt. Die Zusatzbestimmung weicht von § 107 Abs. II DBG. und der dazu ergangenen Durchführungsverordnung ab[4]. Der Reichsverkehrsminister ist

[1] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 5 zu § 107, S. 1304. Nach Erlaß des Reichsfinanzministers vom 10. September 1940, A 4221 — 12 947 IV (RBB. S. 236) Ziff. 2, sind Erkrankungen an übertragbaren Krankheiten, die sich beim Zusammensein mit anderen Menschen im täglichen Leben erfahrungsgemäß jedermann zuziehen kann, keine Dienstunfälle. Dagegen wird als Dienstunfall eine Erkrankung angesehen, die sich ein Beamter bei seinen dienstlichen Verrichtungen zuzieht, wenn er dabei der Gefahr der Erkrankung an bestimmten übertragbaren Krankheiten besonders ausgesetzt ist, wie z. B. ein in einer Tuberkuloseabteilung beschäftigter Beamter. Der Reichsfinanzminister nimmt in diesem Falle eine ähnliche Stellung ein wie der Reichsverkehrsminister in der Zusatzbestimmung zu § 107 Abs. II DBG. hinsichtlich der Berufskrankheiten.

[2] Vgl. RG. 44, 260; 66, 435; Brand, a. a. O. S. 417; Brand, Die Preuß. Beamtenversorgungsgesetze, 3. Aufl., 1933, S. 228.

[3] Ob ein Bruchschaden als Dienstunfall angesehen werden kann, hängt von dem Einzelfall ab. Vgl. dazu oben S. 413; siehe außerdem Nadler-Wittland, a. a. O., S. 1304, Anm. 5 zu § 107 DBG.

[4] Die Durchführungsverordnung zu § 107 Abs. II lautet: „Als Dienstunfall gelten nicht solche fortwirkenden schädlichen Einflüsse des Dienstes, die allgemein zu einer Erkrankung des Beamten führen können." Wenn demgegenüber die Zusatzbestimmung zu § 107 Abs. II — sie hat folgenden Wortlaut: „Fortwirkende schädliche Einflüsse des Dienstes, die im besonderen zu einer Erkrankung des Beamten führen können, gelten als Dienstunfall. Hierher gehören nur jene Einflüsse, die zu einer Berufskrankheit im Sinne der 3. VO. über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten vom 16. Dezember 1936 führen können." — auf einen solchen schädlichen Einfluß abstellt, der nur im besonderen Fall zu einer Erkrankung führt, so wird dadurch die Übereinstimmung mit § 107 Abs. II DBG. und der DVO. nicht hergestellt. Es ist allgemein anerkannt, daß die Berufskrankheiten nicht als Dienstunfall angesehen werden.

jedoch im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen zum Erlaß ergänzender Vorschriften im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen ermächtigt, soweit die Eigenart des Dienstes dies erfordert[1]. Diese Voraussetzungen treffen auf die Zusatzbestimmungen zu § 107 Abs. II zu.

Das Gesetz verlangt außerdem örtliche und zeitliche Bestimmbarkeit des Unfallereignisses. Es wird bei den meisten Unfällen der Nachweis zu erbringen sein, an welchem Ort und an welchem Tage und zu welcher Stunde er sich zugetragen hat. Für das Wesen des Dienstunfalles ist die örtliche und zeitliche Bestimmbarkeit nicht von Bedeutung, sondern nur für die Anerkennung des Dienstunfalles im Sinne des § 107 DBG. Die Bestimmung des Gesetzes will Ansprüchen entgegentreten, die auf einen angeblichen Unfall zurückgeführt werden.

c) Als letzte Voraussetzung muß das Unfallereignis „in Ausübung des Dienstes oder infolge des Dienstes" eingetreten sein. In Ausübung des Dienstes bedeutet, daß das Unfallereignis während der Zeit vorliegen muß, in der der Beamte seinen Dienst ausgeübt hat. Dazu muß weiterhin kommen, daß der Beamte an dem in Frage stehenden Ort genötigt war, Dienst zu tun und er deshalb den Unfall erlitten hat[2]. Durch die Worte, in Ausübung des Dienstes, wird ein ursächlicher Zusammenhang mit dem Dienste verlangt. Liegt dieser Zusammenhang vor, so muß das Unfallereignis stets als Dienstunfall anerkannt werden. Der Zusammenhang ist ein äußerlicher; es kommt nicht darauf an, daß der Beamte bei Ausübung seines Dienstes die körperliche Schädigung in seiner Stellung als Beamter erleidet. Es genügt die dienstliche Tätigkeit am Unfallorte; d. h. der Beamte hätte den Schaden nicht erlitten, wenn er nicht aus dienstlichen Gründen am Unfallorte sich aufzuhalten gehabt hätte[3].

[1] DVO. zu den §§ 107—125.

[2] So Nadler-Wittland a. a. O. Anm. 6 zu § 107, der zutreffend darauf hinweist, daß ein Beamter, der während der Dienstzeit von einem persönlichen Gegner aus rein persönlichen Gründen angegriffen und verletzt wird, sich keine Beschädigung in Ausübung des Dienstes zugezogen hat.

[3] Nach Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 26. September 1940 A 4221 — 13 808. IV, veröffentlicht RBB. 1940 S. 286, gelten Unfälle bei Leibesübungen, an denen der Beamte nach Anordnung der obersten Dienstbehörde teilzunehmen hat und die unter Aufsicht eines Vorgesetzten oder einer von diesem bestellten Aufsichtsperson ausgeführt werden, als Dienstunfälle. Das gleiche gilt für Unfälle von Beamten bei Gemeinschaftsveranstaltungen an Schulen oder Schulungslehrgängen, die von der obersten Dienstbehörde eingerichtet wurden. Dazu werden auch Unfälle gerechnet, die sich in diesem Zusammenhang bei Lehrausflügen und Besichtigungen zu Lehrzwecken ereignen.

Zur Ausübung des Dienstes gehören alle Arbeiten, die der Beamte gemäß seiner Dienstpflicht zu erledigen hat. Hierzu rechnen auch Wege, die bei der Arbeit zurückzulegen sind. Dabei kann es sich um Wege im Dienstgebäude oder im Freien handeln[1]. Nach der ursprünglichen, jetzt geänderten Fassung von Nr. 2 Satz 2 der Durchführungsverordnung zu § 107 DBG. sind Unfälle auch während der dienstlichen Tätigkeit auf Dienstreisen, am Bestimmungsort der Dienstreise oder des Dienstganges Dienstunfälle. Die Ausübung des Dienstes beginnt mit dem Betreten der Dienststelle, sofern nicht unmittelbar von der Wohnung aus eine Dienstreise oder ein Dienstgang angetreten wird. Danach gehörte ein Unfall, der auf dem Wege von oder nach der Arbeitsstätte sich ereignete, nicht mehr zu den Dienstunfällen. Für die Reichsbahnbeamten war diese Regelung äußerst unbillig. Schon die 3. Zusatzbestimmung zu Absatz 2 des § 107 DBG. hat daher vorgesehen, daß bei den Zugbegleit- und Zugbeförderungsbeamten der Zusammenhang mit der dienstlichen Tätigkeit auch bei auswärtiger Ruhe und Übernachtungszeit nicht unterbrochen ist, so lange sie sich auf Reichsbahnbereich aufhalten. Als Dienststelle gilt hiernach nicht die Arbeitsstelle im engsten Sinne des Wortes, sondern der gesamte Reichsbahnbereich, auf dem die Beamten genötigt sind, sich aufzuhalten. Weiterhin wurde die Frage aufgeworfen, wie ein Unfall auf dem Vorgelände der Dienststelle zu behandeln wäre. Das Vorgelände gehört nicht zur Dienststelle; es ist aber sehr häufig besonders gefährdetes Reichsbahngelände, das von dem Beamten zur Erreichung seiner Dienststelle überschritten werden muß. Nach der ursprünglichen Fassung des § 107 DBG. und der Durchführungsverordnung konnte ein auf dem Vorgelände einer Dienststelle sich ereignender Unfall nicht als Dienstunfall angesehen werden. Eine Entschädigung hätte demnach auf Grund der Vorschriften des bürgerlichen Gesetzbuches und des Reichshaftpflichtgesetzes von 1871 gewährt werden müssen. Es war daher notwendig, den Begriff „Betreten der Dienststelle" den besonderen Verhältnissen der Reichsbahn anzupassen. Die Zusatzbestimmung 3 zu § 107 DBG. wurde deshalb mit Zustimmung des Reichsfinanzministers mit Wirkung vom 1. August 1938 neu gefaßt: „Als Dienststelle gilt nicht nur die eigentliche Dienststelle der Beamten im engeren Sinne; zu ihr gehören auch die mit der eigentlichen Dienststelle verbundenen Betriebe und technischen und sonstigen Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn, die von dem Beamten zur Erreichung der eigentlichen Dienststelle unbedingt durchschritten werden müssen. (Ladestraßen, Anschlußgleise,

[1] Vgl. Götz, Neues Recht in der Beamten-Unfallfürsorge, in „Eisenbahnfachmann" Heft 18, 1937, S. 452.

Vorplätze, Höfe, Fußgängerbrücken, Tunnels und dergleichen[1].) Schließlich kam es zu einer Änderung der Durchführungsverordnung Nr. 2 zu § 107 DBG. Danach gilt als Dienst auch die Zurücklegung des Weges nach und von der Dienststelle. Der Weg beginnt in dem Augenblick, in dem der Beamte seine Wohnung, d. h. seinen häuslichen Wirkungskreis verläßt, und endet, sobald der Beamte den häuslichen Wirkungskreis wieder betritt. Auch das Grundstück, auf dem sich die Wohnung befindet, rechnet zum häuslichen Wirkungskreis, wenn dem Beamten oder seinen Familienangehörigen das alleinige Benutzungsrecht über das Grundstück zusteht[2]. Die Neufassung der Durchführungsverordnung Nr. 2 zu § 107 gilt vom 1. Juli 1937 an; der frühere Rechtszustand hat demnach ohne Unterbrechung Geltung gehabt.

Als Dienstunfall wird auch angesehen, wenn das schädigende Ereignis „infolge des Dienstes" eingetreten ist. Der Beamte muß außerhalb der Ausübung des Dienstes einen Unfall erleiden, der auf den Dienst zurückzuführen ist[3]. Der Unfall muß also mit der dienstlichen Tätigkeit in ursächlichem Zusammenhang stehen. Hierher sind zu rechnen die schädlichen Einflüsse des Dienstes, die zu einer Berufskrankheit führen können[4]. In diesen Fällen wird das schädigende Ereignis im allgemeinen außerhalb des Dienstes eintreten, z. B. in der Form einer Erkrankung. Dies ist auf den Dienst zurückzuführen, daher als Dienstunfall anzusehen.

2. Als Dienstunfall im Sinne des § 107 DBG. wird außerdem der sogenannte Vergeltungs- und Rettungsunfall anerkannt.

Wird ein Beamter außerhalb des Dienstes zur Vergeltung für ein dienstliches Vorgehen angegriffen und erleidet er hierbei einen Körperschaden, so ist ursächlicher Zusammenhang zwischen dienstlicher Tätig-

[1] Eingeführt durch Erlaß 52.513 Usgr—RAB V 2 Us 109 vom 13. August 1938. — Die Fassung der Zusatzbestimmung kann nicht als glücklich bezeichnet werden. Was unter eigentlicher Dienststelle des Beamten im engeren Sinne zu verstehen ist, ist sehr zweifelhaft. Die Fassung muß richtig lauten: Zur Dienststelle gehören auch die mit ihr verbundenen Betriebe und technischen und sonstigen Einrichtungen.

[2] Vgl. Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 10. Dezember 1940 A 4221 — 12 947 IV, veröffentlicht RBB. S. 236, Zif. 3, und Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 14. Oktober 1940 — 52.513 Usgr.

[3] Nadler-Wittland, a. a. O. Anm. 13 zu § 107. Da das Gesetz die Begriffsmerkmale in Ausübung des Dienstes und infolge des Dienstes nebeneinanderstellt, so müssen die beiden Merkmale etwas verschiedenes bedeuten.

[4] Vgl. Seite 438.

keit und Körperschaden gegeben. Daher ist nach § 107 Abs. III DBG. dieser Tatbestand als Dienstunfall zu betrachten.

Nach § 544 a RVO. gilt ein bei einer Lebensrettung erlittener Unfall eines Beamten als ein im Sinne des Unfallfürsorgegesetzes erlittener Betriebsunfall. Die Vorschrift der RVO. ist durch das DBG. nicht außer Kraft gesetzt[1]. Der sogenannte Rettungsunfall ist demnach auch als Dienstunfall anzusehen.

§ 16. Die Leistungen der Unfallfürsorge.

1. Durch die Unfallfürsorge wird der Schaden ausgeglichen, der einem Beamten oder dessen Angehörigen durch einen Dienstunfall entsteht. Ein Rechtsanspruch auf Unfallfürsorge besteht aber nur, soweit die Voraussetzungen der §§ 108—118 und 121 DBG. gegeben sind. Liegen die Voraussetzungen nicht vor, so steht die Fürsorge nach § 120 DBG. im Ermessen der zuständigen Behörde[2].

Unfallfürsorge wird trotz des Vorliegens eines Dienstunfalles nicht gewährt, wenn die Tatbestände des § 122 Abs. I—III DBG. vorliegen. Es handelt sich um ein vom Gesetz mißbilligtes Verhalten des Beamten oder um ein Verhalten, das billigerweise keine Unfallfürsorge rechtfertigt. Daher wird die Unfallfürsorge versagt:

a) Bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Herbeiführen des Dienstunfalles. Grob fahrlässig handelt der Beamte in den Fällen, in denen der Unfall auf einer groben Verletzung der Dienst- und Unfallverhütungsvorschriften beruht. Für die Reichsbahn haben die Zusatzbestimmungen vorgeschrieben, daß ein grobfahrlässiges Handeln im besonderen dann vorliegt, wenn der Beamte wegen dieses Handelns als Widerrufsbeamter entlassen oder wenn gegen ihn im Dienststrafverfahren eine Strafe erkannt worden ist, die den Verlust des Amtes zur Folge hat. Das gleiche gilt ohne Erlaß eines Urteils, wenn das Verfahren wegen des Todes oder aus einem in seiner Person liegenden Grunde nicht durchgeführt werden kann. Die Entscheidung hierüber trifft die Reichsbahndirektion.

In diesen Fällen haben weder der Verletzte noch seine Hinterbliebenen Rechtsansprüche auf Unfallfürsorge. Ist die Dienstunfähigkeit vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden, so muß der Beamte auf Lebenszeit oder auf Zeit nach den Vorschriften der §§ 73 ff. DBG. in den Ruhestand versetzt werden. Der Beamte erhält ein Ruhe-

[1] Vgl. § 108 Abs. II.

[2] Nadler-Wittland, a. a. O. S. 1303 Anm. 1 zu § 107 DBG.

gehalt nach den §§ 88 ff. DBG., aber nicht nach § 111 DBG.[1]. Die oberste Dienstbehörde kann jedoch im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen eine Unfallfürsorge bis zu der durch die §§ 108—118, 121 bestimmten Höchstgrenze gewähren, § 122 Abs. IV DBG.

b) Bei Nichtbefolgung der Anordnungen über die Heilbehandlung. Verweigert der Beamte die Durchführung einer die Heilbehandlungen betreffenden Anordnung ohne gesetzlichen oder sonstigen triftigen Grund und wird durch die Nichtbefolgung der Anordnung die Dienst- oder Erwerbsfähigkeit beeinträchtigt, so kann ihm die Unfallfürsorge insoweit versagt werden. Das Gesetz macht also den Fürsorgeanspruch von dem Vorliegen dieser Voraussetzungen abhängig, auf die der Unfallverletzte schriftlich hinzuweisen ist, § 122 Abs. II DBG. Der Beamte hat sich demnach einer Operation zu unterziehen, die eine Wiederherstellung seiner Dienst- oder Erwerbsfähigkeit erwarten läßt. Eine Operation, die einen erheblichen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit bedeutet, nimmt das Gesetz aber ausdrücklich davon aus. Die Nichtbefolgung der Anordnung kann zugleich eine Dienstpflichtverletzung des Beamten sein. Für die Reichsbahnbeamten trifft dies zu; denn nach § 22 Abs. IV der allgemeinen Dienstanweisung für die Reichsbahnbeamten[2] haben die unfallverletzten Beamten die Anordnungen, die ein Unfalldurchgangsarzt während der unfallmedizinischen Überwachung des Heilverlaufs trifft, zu befolgen. Ebenso haben sie sich einer Krankenhausbehandlung oder Heilanstaltspflege, ohne daß es ihrer Zustimmung bedarf, zu unterziehen, wenn nach dem Gutachten des behandelnden Arztes

α) die Art der Verletzung eine Behandlung oder Pflege erfordert, die in der Familie des Verletzten nicht möglich ist, oder

β) der Zustand oder das Verhalten des Verletzten eine fortgesetzte Beobachtung des Verletzten erfordert oder

γ) der Verletzte wiederholt den Anordnungen des behandelnden Arztes zuwiderhandelt[3]. Die Nichtbefolgung ist für den im Dienst befindlichen Reichsbahnbeamten Dienstpflichtverletzung und kann zu einem Dienststrafverfahren führen.

Bei Nichtbefolgung von Anordnungen über die Heilbehandlung können die Ansprüche auf Unfallfürsorge auch teilweise entzogen werden. Nach der Durchführungsverordnung zu § 122 Abs. II DBG. kann

[1] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O. Anm. 5 zu § 122. Die Herbeiführung der Dienstunfähigkeit kann aber ein Dienstvergehen sein; das Dienststrafverfahren kann zur Aberkennung oder Kürzung des Ruhegehalts führen.

[2] Gültig ab 1. April 1938. Dieselbe Bestimmung trifft Zusatzbestimmung Nr. 4 zu § 109 DBG.

[3] Die Verpflichtung über die Krankenhausbehandlung stimmt überein mit der Vorschrift der Durchführungsverordnung 2 zu § 109 DBG.

die Entziehung auch darin bestehen, daß das Ruhegehalt oder der Unterhaltsbeitrag gekürzt wird, oder dann eine Begrenzung der Kosten des Heilverfahrens eintritt. Über die Entziehung der Unfallfürsorge entscheidet die oberste Dienstbehörde endgültig. Nach der Zusatzbestimmung zu § 122 Abs. II DBG. ist zunächst die Reichsbahndirektion berufen, auf Beschwerde das Reichsverkehrsministerium[1].

c) Bei einer Eheschließung nach dem Dienstunfall. Die Unfallfürsorge wird aber nur insoweit nicht gewährt, als es sich um die Ehefrau und die Kinder aus dieser Ehe handelt. Auch in diesem Fall kann aus Billigkeitsgründen die Unfallfürsorge bis zur gesetzlichen Höhe bewilligt werden, § 122 Abs. IV DBG.

2. Die Unfallfürsorge besteht in:
einem Heilverfahren, §§ 109, 110 DBG.;
einem Ruhegehalt für den Fall der Dienstunfähigkeit, §§ 108 Nr. 2, 111 DBG.;
Hinterbliebenenversorgung, §§ 113—118 DBG.;
Ersatzleistung für Kleidungsstücke und sonstige durch den Dienstunfall zerstörte und beschädigte Gegenstände, § 119 DBG.;
Unterhaltsbeiträge an Beamte, die nach den allgemeinen Bestimmungen keinen Anspruch auf Versorgung haben, § 120 DBG., oder die nach den §§ 60, 61 DBG. aus dem Beamtenverhältnis entlassen worden sind, § 121 DBG.

a) Das Heilverfahren steht nach dem Deutschen Beamtengesetz jedem Beamten zu, der durch einen Dienstunfall verletzt wird. Der Verletzte hat darauf einen Rechtsanspruch. Darin liegt ein großer Fortschritt gegenüber dem bisherigen Rechtszustand, wonach nur dem dauernd Dienstunfähigen ein Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten zustand. Für die Beamten der Reichsbahn ist der Unterschied zwischen der heutigen und früheren Regelung allerdings hinsichtlich der Leistungen nicht so praktisch bedeutsam. Denn auch den dienstfähig Gebliebenen ist Ersatz der Heilungskosten aus Billigkeitsgründen gewährt worden. Auf die Mehrleistungen gegenüber dem Unfallfürsorgegesetz war den Beamten aber kein Rechtsanspruch zugestanden[2].

Das Heilverfahren kann nach Nr. 4 der Durchführungsverordnung zu § 109 des DBG. entweder von der Verwaltung selbst durchgeführt werden, oder dem Verletzten werden die entstandenen Kosten erstattet. Die

[1] Die Versagung von Fürsorgeansprüchen nach § 122 Abs. II DBG. ist den Gerichten damit entzogen. Anderes gilt für das Vorliegen der Voraussetzungen des § 122 Abs. I und Abs. III DBG. Nadler-Wittland, a. a. O. Anm. 15 zu § 122.

[2] Vgl. Seite 436.

Reichsbahn führt das Heilverfahren in jedem Falle in vollem Umfange selbst durch; es wird solange gewährt, als es eine Besserung der Verletzungsfolgen oder eine Steigerung der Erwerbsfähigkeit erwarten läßt oder so lange, als besondere Heilmaßnahmen erforderlich sind, um eine Verschlechterung zu verhüten oder körperliche Beschwerden zu beheben[1]. Eine Erstattung von Auslagen kommt daher grundsätzlich nicht in Frage. Ausnahmsweise führt die Deutsche Reichsbahn das Heilverfahren nicht durch. Der Verletzte erhält dann eine jederzeit widerrufliche Zuwendung, durch die das Heilverfahren abgelöst wird. Von der Ablösung des Heilverfahrens, zu der die Zustimmung des Verletzten nötig ist, wird Gebrauch gemacht, wenn für längere Zeit oder dauernd mit regelmäßigen oder gleichbleibenden Auslagen zu rechnen ist. Durch die Gewährung einer Geldrente kann der Verletzte die entstandenen Auslagen abdecken. Die Entscheidung über die Gewährung einer Zuwendung trifft die Reichsbahndirektion[2].

α) Das Heilverfahren umfaßt nach § 109 DBG. die notwendige ärztliche Behandlung und Pflege, die Versorgung mit Arznei und anderen Heilmitteln, sowie die Ausstattung mit Körperersatzstücken, orthopädischen und anderen Hilfsmitteln, die den Erfolg der Heilbehandlung sichern oder die Folgen der Verletzung erleichtern sollen. Das Verfahren bei der Heilbehandlung richtet sich wie bei der Unfallversicherung für Arbeiter und Angestellte nach dem Vertrag zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands vom 18./24. Dezember 1936. Der unfallverletzte Reichsbahnbeamte muß das dort vorgesehene Verfahren, wie es oben dargelegt ist[3], beachten. Dem verletzten Beamten ist außerdem zur Pflicht gemacht, dem Dienststellenleiter die Inanspruchnahme der Heilbehandlung zu melden und sich einen Unfallbehandlungsschein auf den selbst gewählten Arzt, möglichst für den Facharzt, ausstellen zu lassen[4].

β) Das Heilverfahren kann auch in einer Krankenhausbehandlung bestehen; dies bestimmt Nr. 1 der DVO. zu § 109 DBG. ausdrücklich. Die Krankenhausbehandlung muß nach ärztlicher Auffassung notwendig sein. Die Entscheidung hierüber trifft der behandelnde Arzt. Nach der Zusatzbestimmung Nr. 1 erfolgt die Einweisung in die Krankenhausbehandlung durch den Dienstvorgesetzten, nur notfalls durch den Bahnarzt oder durch den Unfalldurchgangsarzt der Reichsbahn. Hat ein verletzter Beamter ein Krankenhaus oder eine Klinik ohne Einweisung in

[1] Die Anordnung erfolgte durch die Zusatzbestimmung 3 zu § 109 DBG.
[2] Vgl. Nr. 5 der DVO. zu § 109 und Zusatzbestimmung 5 zu § 109 DBG.
[3] Vgl S. 418 und 436.
[4] Vgl. Zusatzbestimmung zu § 109 DBG.

Anspruch genommen und nicht erklärt, daß die Behandlung auf Rechnung der Reichsbahn geht, so erhält er keine Erstattung der entstandenen Kosten. Ausnahmen sind jedoch mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers zulässig[1]. Die Krankenhausbehandlung umfaßt Unterkunft, Verpflegung, ärztliche Behandlung, Pflege, Versorgung mit Arzneien und anderen Heilmitteln. Es werden in der Regel nur die Kosten der dritten Klasse des Krankenhauses erstattet, es sei denn, daß der Zustand des Verletzten oder die Schwere seines Leidens oder andere ärztliche Gründe eine besondere Unterbringung verlangen. Die Einweisung in eine höhere Klasse muß durch die Reichsbahndirektion vorgenommen werden, wenn der Oberbahnarzt sie nach dem oben Gesagten für erforderlich hält. Es ist demnach nicht zulässig, daß der Beamte bei Nichtvorliegen der obigen Voraussetzungen eine höhere Klasse in Anspruch nimmt und die Mehrkosten gegenüber der Dritten Klasse übernimmt.

Die Gewährung von Badekuren gehört zur Versorgung mit Heilmitteln. Sie können unter ärztlicher Aufsicht gewährt werden, wenn sie nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage, insbesondere nach Anhörung des behandelnden Arztes und nach dem Urteil des Oberbahnarztes geeignet sind, den Erfolg der Heilbehandlung zu sichern oder die Folgen der Verletzung zu erleichtern. Der verletzte Beamte ist in jedem Fall in einer geschlossenen Heilanstalt unterzubringen. Es sind nach Möglichkeit die Kur- und Genesungsheime der Wohlfahrts- und Selbsthilfeeinrichtungen der Reichsbahn und die besonderen Heilanstalten zur Nachbehandlung von Unfallschäden (z. B. Hohenlychen) in Anspruch zu nehmen. Die Bestimmung der Heilanstalt erfolgt durch die Reichsbahndirektion, die auch unmittelbar mit der Heilanstalt wegen der Dauer und Art der Unterbringung und der Kosten für Kur und Verpflegung Vereinbarungen trifft. Dem Beamten werden außer Fahrtauslagen keine eigenen Aufwendungen erstattet[2].

Dem Verletzten können für die Dauer einer Krankenhausbehandlung oder einer Badekur von den laufenden Bezügen 33⅓ % einbehalten werden. Diese Einbehaltung soll erfolgen, wenn anzunehmen ist, daß der Verletzte Aufwendungen für Beköstigung usw. erspart[3]. Nach der

[1] Übernimmt die Reichsbahn die Krankenhauskosten nicht, so können Ansprüche des Beamten an die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung (RKV.) bestehen. Die Zusatzbestimmung Ziffer 1 zu § 109 DBG. weist ausdrücklich darauf hin. Nach § 9 Ziffer 6 der Satzungen der RKV. werden Heilungskosten und Mehrkosten für Krankenhauspflege den Reichsbahnbeamten von der RKV. erstattet, wenn die Reichsbahn die entstandenen Kosten nicht zahlt.

[2] Vgl. Nr. 3 der DVO. zu § 109 DBG. und Zusatzbestimmung Ziffer 2 zu § 109 DBG.

[3] Vgl. Nr. 6 der DVO. zu § 109 DBG.

Zusatzbestimmung Ziff. 6 zu § 109 DBG. liegen die Voraussetzungen einer Kürzung grundsätzlich nur bei Beamten ohne eigenen Hausstand und bei längerem Aufenthalt als zwei Monate vor. Dient der Krankenhausaufenthalt nur der Beobachtung, so kommt eine Kürzung überhaupt nicht in Frage. Zuständig für die Anordnung ist die Reichsbahndirektion.

γ) Das Heilverfahren umfaßt die Ausstattung mit Körperersatzstücken und anderen Hilfsmitteln. Es gehört hierher alles, was notwendig ist, um den allgemeinen Zustand des Verletzten zu bessern, körperliche Beschwerden zu beseitigen und schließlich alles, was zur Hebung der Dienst- und Erwerbsfähigkeit erforderlich ist. Der Einzelfall ist maßgebend, um feststellen zu können, was als Hilfsmittel anzusehen ist. Im allgemeinen wird die Anschaffung von der Verwaltung vorgenommen werden oder auf ihre Kosten geschehen. Das Eigentum an den Hilfsmitteln erlangt gewöhnlich der den Fürsorgeschutz genießende Beamte. Es steht aber nichts im Wege, daß die Verwaltung sich das Eigentum an kostspieligen Hilfsmitteln vorbehält. Das ist vor allem wichtig für solche Hilfsmittel, die noch von anderen Personen benutzt werden können, wie z. B. fahrbare Stühle[1]. Aber nicht nur die Anschaffung der Hilfsmittel wird von der Heilbehandlung umfaßt, sondern auch die notwendige Instandhaltung und Erneuerung[2]. Für die Gewährung gelten im übrigen sinngemäß die §§ 3—17 der Verordnung über Krankenhausbehandlung und Berufsfürsorge in der Unfallversicherung vom 14. November 1928; dies ordnet die Zusatzbestimmung[3] der Reichsbahn zu § 109 DBG. ausdrücklich an. Außerdem haben die Reichsbahnbeamten nach der Zusatzbestimmung zu beachten, daß ärztliche Verordnung Voraussetzung für die Versorgung nach § 109 Nr. 3 DBG. ist. Verordnen kann nur der Arzt, der durch den Unfallbehandlungsschein zur Behandlung berufen ist. Die Anschaffung, Erneuerung und Ausbesserung orthopädischer und anderer Hilfsmittel soll in der Regel von Fachärzten für Chirurgie und Orthopädie, wenn möglich, von den Unfalldurchgangsärzten der Reichsbahn und Fachärzten der Unfallkrankenhäuser verordnet werden. Die Verordnung dieser Hilfsmittel bedarf noch der Genehmigung der Reichsbahndirektion. Beim Tragen von Körperersatzstücken kann die Reichsbahndirektion für den dadurch verursachten Mehrverschleiß an Kleidern, Wäsche oder Schuhzeug eine Entschädigung gewähren; die Entschädigung kann bis zu 150 % der Sätze betragen, wie sie in den Richtlinien des Verbandes der deutschen Berufsgenossenschaften vorgesehen sind.

[1] Vgl. Anm. 9 zu § 109, Nadler-Wittland a. a. O.
[2] Vgl. Nr. 7 der DVO. zu § 109 DBG.
[3] Vgl. Ziffer 7 der Zusatzbestimmung zu § 109 DBG.

δ) Das Heilverfahren umfaßt schließlich noch die Betreuung eines unfallverletzten Beamten, der hilflos geworden und noch nicht in den Ruhestand getreten ist. Der Beamte hat unter dieser Voraussetzung Anspruch auf Übernahme der Kosten, die ihm durch eine angenommene notwendige Pflegekraft entstehen. Anspruchsberechtigt ist der Unfallverletzte aber nur solange, als das Beamtenverhältnis noch nicht beendigt ist. Auch ein im Wartestand befindlicher Verletzter hat den Anspruch aus § 110 DBG. Das Gesetz spricht nur von der Gewährung der Fürsorgeleistung bis zur Zahlung des Ruhegehalts; § 110 DBG. muß aber auch für die Beamten gelten, die nicht in den Ruhestand versetzt werden können, z. B. Beamte auf Widerruf ohne Dienstbezüge[1]. Voraussetzung für den Anspruch aus § 110 DBG. ist nicht Dienstunfähigkeit des Beamten, sondern, daß der Beamte hilflos geworden ist. Die Ausführungsbestimmungen Nr. 1 zu § 110 DBG. haben hierzu ergänzend folgendes vorgeschrieben: „Hilflos ist nur der, für dessen Pflege dauernd eine fremde Arbeitskraft ganz oder doch im erheblichen Umfang in Anspruch genommen werden muß, weil er zu den Verrichtungen des täglichen Lebens aus eigener Kraft nicht mehr imstande ist". Die Kosten für eine vorübergehende Notwendigkeit einer Wartung und Pflege können daher nicht nach § 110 DBG. verlangt werden. Der Anspruch auf Ersatz ergibt sich in diesen Fällen aus § 109 Ziff. 2 DBG.. Als Pflegekräfte, deren Kosten ersetzt werden können, gelten Krankenpfleger, Krankenschwestern oder sonstige Pflegekräfte; zu den letzteren können auch in besonderen Fällen Familienangehörige gezählt werden, wenn sie zwecks Durchführung der Pflege einen Beruf aufgeben und dadurch einen Verdienstausfall erleiden oder durch die Pflege so in Anspruch genommen sind, daß eine Hilfe für den Haushalt genommen werden muß[2]. Die oberste Dienstbehörde kann an Stelle der Erstattung der Kosten für die Pflege des Verletzten anderweit Sorge tragen. In Frage kommt die Einweisung in Anstaltspflege, Bestellung von Pflegekräften für Hauspflege[3]. Damit fällt der Anspruch des Verletzten auf Erstattung der Auslagen für die Pflegekraft, soweit sie noch nicht entstanden sind, weg. Zuständig für die Erstattung der Kosten und für die anderweitige Sorge ist nach der Zusatzbestimmung die Reichsbahndirektion.

b) Das Beamtengesetz gewährt in § 111 ein Unfallruhegehalt. Auf dieses Unfallruhegehalt hat ein Beamter Anspruch, wenn er durch den Unfall dauernd dienstunfähig geworden ist, und das Beamtenverhältnis

[1] Vgl. Nadler-Wittland a. a. O. Anm. 1 zu § 110.

[2] Vgl. Ausführungsbestimmung Nr. 2 zu § 110 DBG.

[3] Vgl. Ausführungsbestimmung Ziff. 2 zu § 110 und Zusatzbestimmung 1 zu § 110 DBG.

durch Eintritt in den Ruhestand endet. Den Anspruch hat jeder unfallverletzte Beamte; es kommt nicht darauf an, ob er vor Beendigung des Beamtenverhältnisses Beamter auf Lebenszeit, auf Zeit oder auf Widerruf war; also auch sonst nicht ruhegehaltsberechtigte Beamte erhalten das Unfallruhegehalt des § 111 DBG.[1] Die Bewilligung des Unfallruhegehaltes wird von der zuständigen Reichsbahndirektion vorgenommen[2].

Das Unfallruhegehalt beträgt nach § 111 Abs. I DBG. in der Regel mindestens 66⅔ % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge des Verletzten. Die Berechnung des Unfallruhegehaltes erfolgt also auf Grund der Bestimmungen der §§ 79, 80 DBG.[3]. Zur Berechnung werden demnach die ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge und die ruhegehaltsfähige Dienstzeit herangezogen . Die Dienstzeit hat jedoch nur Bedeutung, wenn ein höherer Betrag als 66⅔ % der ruhegehaltsfähigen Bezüge erreicht wird. Denn 66⅔ % werden als Unfallruhegehalt ohne Rücksicht auf die Länge der Dienstzeit gewährt. Wer aber schon ein höheres Gehalt als 45 % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge unter Zugrundelegung der ruhegehaltsfähigen Dienstzeit erdient hat, erhält nach § 111 Abs. II DBG. zu dem erdienten Ruhegehalt als Unfallentschädigung einen Zuschlag von 20 % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge; das Ruhegehalt des Verletzten darf aber zusammen nicht mehr als 80 % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge ausmachen[4]. Für Verletzte der untersten Besoldungsgruppe ist allgemein eine untere Mindestgrenze des Unfallruhegehaltes festgesetzt worden. Betragen die zugrundeliegenden Dienstbezüge nicht das 1¼fache der niedrigsten ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge eines Beamten der untersten Gruppe der Besoldungsordnung, so wird das Ruhegehalt aus diesem Betrag berechnet, § 111 Abs. III DBG.

Das Unfallruhegehalt wird lebenslänglich gewährt. Es tritt auch dann keine Ermäßigung ein, wenn die Unfallfolgen während des Ruhestandes ganz oder teilweise wegfallen. Nach § 111 Abs. V DBG. gelten im übrigen die allgemeinen Vorschriften über Ruhegehalt; danach bestimmen sich Zahlungsbeginn, Zahlungsort des Unfallruhegehaltes, Anwendung der Ruhensvorschriften, Abtretung, Verpfändung, Pfändung usw. Die Ausführungsbestimmung Nr. 2 zu § 111 DBG. zieht daraus auch den Schluß, daß § 89 Abs. I, Satz 3 DBG. zur Anwendung komme. Danach würde das Ruhegehalt nach dem Ende des Monats, in dem der Beamte das 65. Lebensjahr vollendet, höchstens noch 75 % der ruhe-

[1] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 1 zu § 111.

[2] Vgl. Zusatzbestimmung zu § 111 DBG.

[3] Nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 80 III DBG. findet § 80 II auf die Berechnung des Unfallruhegehaltes keine Anwendung.

[4] Ausführungsbestimmung Nr. 1 zu § 111 DBG.

gehaltsfähigen Dienstbezüge betragen. Ob diese Schlußfolgerung der Ausführungsbestimmung aus § 111 Abs. V DBG. zutreffend und billig ist, dürfte zweifelhaft sein. Man hat mit Recht darauf hingewiesen, daß das Ruhegehalt nach § 111 DBG. nicht nur in den Fällen des Abs. I und III höher bemessen ist, als das nach allgemeinen Grundsätzen berechnete. Dem unfallverletzten Beamten sollte ein Ausgleich gewährt werden, daß er infolge des Dienstunfalles vorzeitig in den Ruhestand versetzt werden mußte und dadurch am weiteren Aufsteigen in den ruhegehaltsfähigen Bezügen verhindert wurde. Das gilt auch für einen Beamten, der nach § 111 Abs. II DBG. ein Unfallruhegehalt von über 75 % erhält[1].

Ist der wegen des Unfalls in den Ruhestand Versetzte infolge des Unfalls hilflos geworden und auf fremde Wartung und Pflege angewiesen, so kann ihm für die Dauer der Hilflosigkeit nach § 111 Abs. IV DBG. ein Zuschlag zum Ruhegehalt bis zur Erreichung der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge gewährt werden. Die Bemessung des Zuschlags ist in das Ermessen des Dienstherrn gestellt[2]. Der Zuschlag ist rechtlich kein Versorgungsbezug, sondern ein Pflegegeld[3]. Der Anspruch hierauf ist höchst persönlicher Natur und kann weder abgetreten noch verpfändet, noch gepfändet werden. Da der Zuschlag kein Diensteinkommen, auch kein Versorgungszuschlag ist, so hat er nicht das Ruhen von Versorgungsbezügen aus einem früheren Beamtenverhältnis nach §§ 127, 129 DBG. zur Folge; er bleibt völlig unberücksichtigt. Erlischt aber der Ruhegehaltsanspruch nach § 132 DBG., dann allerdings auch der Anspruch nach § 111 Abs. IV DBG. Insofern besteht zwischen der Hilflosenfürsorge und dem Unfallruhegehalt ein Zusammenhang, da die Hilflosenfürsorge zusätzlich zum Unfallruhegehalt gewährt wird. Im übrigen kann dem Verletzten auf Antrag auch statt des Zuschlags der Aufwand ersetzt werden, der ihm durch die Annahme einer notwendigen Pflegekraft entsteht. In diesem Fall kann aber der Dienstherr selbst für die Pflege sorgen.

Nach § 112 DBG. gilt eine Sondervorschrift für das Unfallruhegehalt eines Beamten auf Widerruf. Die Sondervorschrift wirkt sich zugunsten der Beamten auf Widerruf aus, die entweder noch keine Planstelle innehatten, oder ruhegehaltsfähige Dienstbezüge beziehen, die hinter den ruhegehaltsfähigen Dienstbezügen der Planstellen zurück-

[1] Vgl. Nadler-Wittland, Anm. 14 zu § 111.

[2] Nach Nadler-Wittland, Anm. 9 zu § 111, kann die Rechtsprechung zu § 1 III des Unfallfürsorgegesetzes und zu § 558 c RVO. einen Anhalt dafür bieten.

[3] Vgl. Durchführungsverordnung zu § 111 DBG.

bleiben, in die ein solcher Beamter nach den bestehenden Grundsätzen zuerst angestellt werden kann. In diesen Fällen werden der Ruhegehaltsberechnung die betreffenden ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge zugrunde gelegt. Maßgebend ist im übrigen die unterste Altersstufe der in Frage kommenden Planstelle[1].

c) Die Unfallfürsorge umfaßt nach § 108 Abs. III DBG. eine Hinterbliebenenversorgung. Die Leistungen der Hinterbliebenenversorgung werden durch die Reichsbahndirektion bewilligt, wenn der Tod des Beamten die Folge eines Dienstunfalles ist. Die Voraussetzung muß durch ein ärztliches Zeugnis nachgewiesen werden[2]. Es ist nicht notwendig, daß der Dienstunfall die alleinige Ursache des Todes war; es genügt, daß darin eine mitwirkende Ursache zu erblicken ist, die den Eintritt des Todes beschleunigt hat. Hat der Verletzte den Unfall selbst herbeigeführt, so wird Hinterbliebenenversorgung nicht gewährt, § 122 Abs. I DBG. Anspruchsberechtigt sind die Hinterbliebenen eines im aktiven Dienst oder Wartestand verstorbenen Beamten, der Ruhegehalt nach § 111 DBG. erhalten hätte; außerdem die Hinterbliebenen eines Ruhestandsbeamten, wenn die obige Voraussetzung gegeben ist. Es erhalten demnach keine Versorgung die Hinterbliebenen eines an den Unfallfolgen im aktiven Dienst Verstorbenen, der nach den allgemeinen Vorschriften keine Versorgung erhalten hätte. Das gilt auch für die Hinterbliebenen eines früheren Beamten, dessen Beamtenverhältnis auf andere Weise als durch Versetzung in den Ruhestand beendigt ist, sowie für die Hinterbliebenen eines früheren Ruhestandsbeamten, der seinen Ruhegehaltsanspruch verloren hat[3]. Für die Hinterbliebenenversorgung nach den §§ 113—118 DBG. kommen im einzelnen folgende Hinterbliebene in Betracht: die Witwe, die ehelichen und für ehelich erklärten Kinder eines verstorbenen Beamten, soweit es sich um einen weiblichen Beamten handelt, auch die unehelichen Kinder, die elternlosen Enkel, die der Verstorbene z. Z. seines Todes unterhalten hat, die Verwandten der aufsteigenden Linie, deren Unterhalt ganz oder überwiegend von dem Verstorbenen bestritten worden ist. Das Sterbegeld[4] erhalten außerdem die Geschwister und Geschwisterkinder, Stiefkinder oder an Kindesstatt an-

[1] Vgl. Durchführungsverordnung zu § 112 DBG.

[2] Vgl. Ausführungsbestimmung Nr. 1 zu § 113 DBG. Stirbt ein Verletzter, der infolge eines Dienstunfalles dienstunfähig geworden ist, nicht an den Folgen des Unfalles, so erhalten die Hinterbliebenen nur eine Versorgung nach den allgemeinen Vorschriften der §§ 92 ff. DBG. Diese Bezüge sind aber unter Zugrundelegung des nach § 111 DBG. gewährten Ruhegehaltes zu berechnen, wenn der Verstorbene ein solches bezogen hat.

[3] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 2 zu § 113.

[4] §§ 93, 94 DBG.

genommene Kinder, deren Ernährer der Verstorbene ganz oder überwiegend gewesen ist, und die er in bedürftiger Lage hinterlassen hat.

Die Hinterbliebenenversorgung besteht in Sterbegeld, Witwengeld, Waisengeld und Unterhaltsbeiträgen für Verwandte.

α) Als Sterbegeld wird für den auf den Sterbemonat folgenden Monat der Monatsbetrag der Dienstbezüge oder des Wartegeldes oder Ruhegehaltes oder Unterhaltsbeitrags gewährt, je nachdem welche Leistungen der Verletzte zuletzt bezogen hat. Neben dem Unfallsterbegeld werden keine Sterbebezüge nach den allgemeinen Versorgungsvorschriften des Deutschen Beamtengesetzes gewährt; nur wenn letztere höher sind, erhalten die Hinterbliebenen die höheren Bezüge, § 118 Abs. I DBG.[1]. Im übrigen gelten die Vorschriften der §§ 95, 96 DBG. auch für das Sterbegeld[2]. Die Reichsbahndirektion bestimmt danach, an wen das Sterbegeld zu zahlen ist oder wie es unter mehreren Berechtigten zu verteilen ist[3].

β) Die Witwe eines Beamten, der an den Folgen eines Dienstunfalles gestorben ist, erhält Witwengeld. Das Witwengeld beträgt nach § 115 Abs. I DBG. 20 % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge, die dem Verstorbenen z. Z. der Beendigung seines Beamtenverhältnisses zustanden und die der Berechnung seines Unfallruhegehaltes zugrunde zu legen sind. Das Witwengeld kann bis zu 40 % erhöht werden. Voraussetzung ist, daß die Witwe durch Krankheit oder anderes Gebrechen wenigstens die Hälfte ihrer Erwerbsfähigkeit verloren hat. Das Maß der Erhöhung bestimmt die oberste Dienstbehörde oder die unmittelbar nachgeordnete Behörde, der die Bestimmung übertragen worden ist; für Reichsbahn-

[1] Nach Erlaß vom 23. März 1922 — E II 23.579 — 22 —, der nach der Zusatzbestimmung zu § 114 DBG. Geltung hat, wird bei Bedürftigkeit eine Beihilfe gewährt, wenn die Leiche eines außerhalb des amtlichen Wohnorts im Dienst tödlich verunglückten Beamten in die Heimat überführt wird. Es wird Ersatz für die Beschaffung eines Metallsarges und für die Reiseaufwendungen eines Begleiters aus dem Unterstützungsfonds gewährt. Vgl. auch Erlaß vom 25. Februar 1921 — E II 21.1430 — 22 —, der nach der Zusatzbestimmung zu § 114 DBG. sinngemäß anzuwenden ist. Der Reichsverkehrsminister erklärt sich nicht in der Lage, die verwaltungsseitige und kostenlose Stellung eines Sarges und die Überführung des Toten nach dem Trauerhause anzuordnen. Es wird aber ausdrücklich erwähnt, daß die Dienststellen angewiesen sind, das Sterbegeld bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen so beschleunigt zu zahlen, daß die Hinterbliebenen rechtzeitig die Mittel zur Bestreitung der an sie herantretenden Aufwendungen erhalten.

[2] Vgl. § 113 Abs. II DBG.

[3] Vgl. § 95 Abs. II, Zusatzbestimmung Nr. 2.

beamte ist die Reichsbahndirektion zuständig[1]. Ein Rechtsanspruch auf die Erhöhung steht der Witwe nicht zu. Im übrigen muß die Beschränkung der Erwerbsfähigkeit mindestens drei Monate bestanden haben und von der Witwe ein Antrag auf Erhöhung des Witwengeldes gestellt sein. Bei Besserung der Erwerbsfähigkeit ist das Witwengeld wieder herabzusetzen. Es muß aber bei Bewilligung der Widerruf vorbehalten worden sein[2]. Nach § 108 Abs. II DBG. wird neben dem Unfallwitwengeld kein weiteres Witwengeld gewährt. Das im § 115 Abs. I DBG. bestimmte Witwengeld ist aber nur der Mindestbetrag, der der anspruchsberechtigten Witwe zusteht. Ist das nach allgemeinen Grundsätzen der §§ 98 ff. DBG. berechnete Witwengeld höher, so erhält die Witwe diesen Betrag, § 118 Abs. I DBG.

γ) Das Waisengeld beträgt nach § 116 DBG. 20 % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge des Verstorbenen. Auch hier handelt es sich um Bezüge, neben denen Waisengeld nach allgemeinen Vorschriften nicht gewährt wird. Ist aber das letztere höher, so ist nach § 118 Abs. I DBG. dieses zu gewähren[3].

δ) Außerdem erhalten Verwandte der aufsteigenden Linie für die Dauer der Bedürftigkeit einen Unterhaltsbeitrag, wenn ihr Lebensunterhalt von dem Verstorbenen ganz oder überwiegend bestritten worden ist. Die in gerader Linie aufsteigenden Verwandten[4], wie Eltern, Großeltern usw., haben demnach einen Rechtsanspruch auf Unterhalt. Ihnen gleichgestellt sind Adoptiveltern, § 1757 Abs. I, § 1765 BGB. Der Unterhaltsbeitrag beträgt 20 % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge des Verstorbenen. Dieser Betrag ist der Gesamtbetrag des Unterhaltsbeitrages, der an Verwandte aufsteigender Linie gewährt werden kann. Nicht jeder der anspruchsberechtigten Verwandten hat auf den vollen Betrag von 20 % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge einen Anspruch. Sind mehrere Bezugsberechtigte vorhanden, so wird der Unterhaltsbeitrag den Eltern vor den Großeltern gewährt. Ist ein Elternteil jedoch bereits gestorben, so treten an dessen Stelle seine Eltern, d. h. also die Großeltern des verstorbenen Beamten.

Der Gesamtbetrag aller Hinterbliebenenbezüge darf nach § 118 Abs. II DBG. den Betrag nicht überschreiten, den der Verstorbene als Unfallruhegehalt erhalten hat oder hätte. Außer Betracht bleibt für die Höchstgrenze der Hilflosenzuschlag, den der Verletzte nach § 111 Abs. IV DBG. bezogen hat. Übersteigen die Hinterbliebenenbezüge die Höchstgrenze, so werden sie nach §§ 113 Abs. II, 100 Abs. I DBG. anteilsmäßig

[1] Durchführungsverordnung zu § 115 Abs. II DBG. und Zusatzbestimmung zu Abs. II.

[2] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 4 zu § 115.

[3] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 4 zu § 115.

[4] § 1589 BGB.

im gleichen Verhältnis gekürzt, wie auch gegebenenfalls beim Ausscheiden von anspruchsberechtigten Hinterbliebenen die Bezüge sich nach § 100 Abs. II DBG. erhöhen.

δ) Die Unfallfürsorge umfaßt außer den bisher genannten Leistungen auch Ersatz des Sachschadens, den der Beamte bei seinem Dienstunfall erleidet, sowie Ersatz der durch die erste Hilfeleistung entstandenen Kosten. Nach § 111 DBG. sind Kleidungsstücke und sonstige Gegenstände, die der Beamte mit sich geführt hat und die beschädigt oder zerstört worden sind, zu ersetzen. Es muß sich hierbei um solche Gegenstände handeln, die für den persönlichen oder dienstlichen Gebrauch bestimmt und die regelmäßig und nicht ausnahmsweise mitgeführt worden sind[1]. Ein Rechtsanspruch auf Ersatz der beschädigten oder zerstörten Gegenstände besteht nicht. Über die Bewilligung entscheidet die oberste Dienstbehörde. Für die Bewiligung der Leistungen ist die Reichsbahndirektion zuständig[2]. Außerdem werden die Kosten für erste Hilfeleistung ersetzt. Solche Kosten sind z. B. das Herbeiholen eines Arztes, Beförderung des Verletzten in ein Krankenhaus oder in seine Wohnung. Der Beamte muß aber seine Aufwendungen im einzelnen nachweisen und die Notwendigkeit begründen[3].

ε) Erhält ein Beamter, der durch einen Dienstunfall dienstunfähig geworden ist, nach den allgemeinen Vorschriften des DBG. keine Versorgung, so kann ihm trotzdem nach § 120 DBG. ein Unterhaltsbeitrag gewährt werden. Es gehören hierher diejenigen Beamten, deren Beamtenverhältnis durch Ausscheiden, durch Entlassung aus dem Dienst geendet hat, wie die Beamten nach § 67 Abs. II DBG.[4]. Als Unfallfürsorge wird in diesen Fällen das Heilverfahren und außerdem dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen widerruflich ein Unterhaltsbeitrag bis zur Hälfte des Unfallruhegehaltes oder der Unfallhinterbliebenenbezüge bewilligt. Der Unterhaltsbeitrag kann aber nur dann bewilligt werden, wenn der Verletzte ganz oder teilweise erwerbsunfähig ist. Dies ergibt ein Vergleich mit § 121 DBG. Eine Besserstellung der Beamten, die unter § 120 DBG. fallen, gegenüber denen, auf die die Vorschriften des § 121 DBG. angewendet werden, erscheint nicht am Platze. Denn das Beamtenverhältnis der unter § 120 DBG. fallenden Beamten ist mei-

[1] Nadler-Wittland a. a. O., Anm. 2 zu § 119 und Durchführungsverordnung zu § 119.

[2] Vgl. Zusatzbestimmung Nr. 1 zu § 119 DBG.

[3] Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 3 zu § 119.

[4] Vgl. Ausführungsbestimmung zu § 120 DBG. Nach allgemeinen Vorschriften erhalten auch die nach §§ 60, 61 DBG. entlassenen Beamten keine Versorgung. Die Unfallfürsorge für diese Beamten ist aber in § 121 DBG. geregelt, so daß sie nicht unter die Vorschrift des § 120 DBG. fallen entgegen dem Wortlaut der Ausführungsbestimmung zu § 120 DBG.

stens in nicht einwandfreier Weise geendet im Gegensatz zu den nach §§ 60, 61 DBG. entlassenen Beamten, die nach § 121 DBG. zu behandeln sind[1]. Der Unterhaltsbeitrag kann auch an frühere Beamte ohne Dienstbezüge gewährt werden. Da diese nicht in den Ruhestand versetzt werden können und kein Ruhegeld erhalten, fehlt es an der Berechnungsgrundlage für den Unterhaltsbeitrag[2]. Das Gesetz bestimmt daher, daß die Festsetzung nach billigem Ermessen erfolgen soll. Dabei können die Leistungen der Angestelltenversicherung als Anhalt dienen[3]. Auf die Unfallfürsorge nach § 120 DBG. besteht kein Rechtsanspruch, auch soweit es sich um ein Heilverfahren handelt.

§ 121 DBG. sieht Unfallfürsorge für frühere Beamte und deren Hinterbliebene vor, die nach den §§ 60, 61 DBG. aus dem Beamtenverhältnis ausgeschieden sind. In diesen Fällen hat der Verletzte einen Rechtsanspruch auf Heilverfahren, Unterhaltsbeitrag, Arbeitslosenzuschlag, Hinterbliebenenversorgung und Sterbegeld. Das Heilverfahren wird gewährt ohne Rücksicht auf Erwerbsfähigkeit. Es gelten hierfür die Vorschriften des § 109 DBG. und die hierzu ergangenen Durchführungsverordnungen, Ausführungsbestimmungen und Zusatzbestimmungen. Für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit wird dem Verletzten außerdem ein Unterhaltsbeitrag gewährt. Der Unterhaltsbeitrag beläuft sich bei völliger Erwerbsunfähigkeit auf 66⅔ % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge, bei teilweiser Erwerbsunfähigkeit nur auf den Teil, der dem Maße der unfallbedingten Erwerbseinbuße auf dem Arbeitsmarkt entspricht[4]. Die Reichsbahndirektion stellt den Grad der Erwerbsbeschränkung fest. Sie ordnet Nachuntersuchungen zu gewissen Zeitpunkten an, denen sich der Verletzte nicht ohne triftigen Grund entziehen darf[5]. Entzieht sich der Verletzte der Nachuntersuchung, so kann ihm der Unterhaltsbeitrag ganz oder teilweise entzogen werden[6]. Ist der Verletzte teilweise erwerbsbeschränkt und erhält er einen Unterhaltsbeitrag, so kann dieser bis zu 66⅔ % der ruhegehaltsfähigen Dienstbezüge erhöht werden, wenn und solange der Verletzte unverschuldet arbeitslos ist, § 121 Abs. II DBG. Ein Rechtsanspruch auf diesen Zuschlag besteht jedoch nicht. Auch die Hinterbliebenen erhalten nach § 121 Abs. II DBG. einen dem Witwen- und Waisengeld entsprechen-

[1] Nadler-Wittland, Anm. 5 zu § 120 DBG.

[2] Es handelt sich um die Beamten auf Widerruf ohne Dienstbezüge. Nur der Beamte auf Widerruf mit Dienstbezügen kann in den Ruhestand versetzt werden, § 76 DBG.

[3] Vgl. DVO. zu § 120 DBG.

[4] Vgl. DVO. Nr. 1 zu § 121 DBG.

[5] Vgl. Zusatzbestimmung zu § 121 Abs. I DBG. und § 22 der allg. Dienstanweisung.

[6] DVO. Nr. 1 zu § 121 DBG.

den Unterhaltsbeitrag[1]. Außerdem wird ein Sterbegeld den anspruchsberechtigten Hinterbliebenen nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 114 DBG. in Höhe des einmaligen Unterhaltsbeitrages des Verstorbenen gewährt[2]. Im übrigen gelten die Bestimmungen der §§ 111 Abs. III—V, 112 Satz 1 und 118 DBG. auch hier sinngemäß.

§ 17. Die Geltendmachung der Ansprüche auf Unfallfürsorge.

1. Alle Unfälle müssen umgehend dem Dienstvorgesetzten gemeldet werden, wie die Ausführungsbestimmung Nr. 1 zu § 123 DBG. vorschreibt. Der Dienstvorgesetzte wird auf diese Weise in die Lage versetzt, den Dienstunfall zu untersuchen. Hierzu ist er verpflichtet, ohne Rücksicht darauf, auf welchem Wege er Kenntnis von dem Dienstunfall erlangt hat, § 123 Abs. IV DBG. Die Untersuchung dient der Klärung des Sachverhaltes, der Sicherung der Beweismittel und der Schaffung der Unterlagen für etwaige Maßnahmen über die Abstellung der Gefahrenquellen. Die Art der Untersuchung und die Berichterstattung ist durch die Ausführungsbestimmung und Zusatzbestimmung der Reichsbahn genau geregelt[3]. Die Untersuchung ist für die Unfallfürsorgeansprüche jedoch ohne Bedeutung. Das Unterbleiben der Untersuchung, auch wenn der

[1] Vgl. im übrigen DVO. Nr. 3 zu § 121 DBG.

[2] Dies ergibt sich aus der Fassung des § 114 DBG.; denn daß ein verstorbener Unfallverletzter einen Unterhaltsbeitrag bezogen hat, kann nur in den Fällen der §§ 120, 121 DBG. vorkommen. Vgl. Nadler-Wittland, Anm. 3 zu § 114.

[3] Vgl. Ausführungsbestimmung Nr. 3 zu § 123 DBG.; Zusatzbestimmung Ziff. 2 zu § 123 DBG. Zusatzbestimmung Ziff. 2 lautet:

a) Wenn ein Beamter einen Dienstunfall erleidet, so daß er stirbt oder mehr als drei Tage dienstunfähig wird, ist der Unfall mit Vordruck 152 32 anzuzeigen.

b) Bei den übrigen (geringeren) Verletzungen ist über den Unfall eine kurze Niederschrift, d. h. ein Vermerk, auf Vordruck 152 33 zu machen und sobald der Verletzte als geheilt aus der Behandlung entlassen ist, der Reichsbahndirektion (Geschäftsstelle für Unfallfürsorge) mit entsprechender Angabe einzusenden.

c) Anzeigepflichtig nach a) ist die Unfallmeldestelle. Sie hat auch den Unfallvermerk nach b) zu fertigen. Wird dort die Verletzung nicht sogleich bekannt, so ist der Dienstvorgesetzte des Verunglückten oder die Dienststelle, der er zur ärztlichen Behandlung übergeben wird oder die vom Unfall zuerst erfährt, zur Anzeige oder zum Vermerk verpflichtet.

d) Der Verletzte hat die Darstellung des Herganges und die Veranlassung des Unfalles durch seine Unterschrift anzuerkennen.

e) Falls die Unfallanzeige (was die Regel sein wird) von der dem Verletzten vorgesetzten Dienststelle ausgefertigt wird, wird sie binnen drei Tagen dem Amt oder Reichsbahn-Ausbesserungswerk vorgelegt.

Dienstunfall nicht gemeldet worden ist, hat keinen Ausschluß der Unfallfürsorgeansprüche zur Folge[1].

Die Fürsorgeansprüche müssen unabhängig von der Meldung des Dienstunfalles grundsätzlich innerhalb einer Ausschlußfrist von zwei Jahren bei dem Dienstvorgesetzten geltend gemacht werden, § 123 Abs. I DBG. Zur Anmeldung sind die Beteiligten verpflichtet. Beteiligte sind der Verletzte selbst, nach seinem Tode die Hinterbliebenen. Unter Umständen genügt auch die Anmeldung durch eine dritte Person; sie muß als gesetzlicher Vertreter oder Bevollmächtigter eines Beteiligten handeln[2]. Die Ausschlußfrist beginnt für sämtliche Beteiligte, also auch für die Hinterbliebenen des Verletzten, mit dem Eintritt des Dienstunfalles[3]. Der Anmeldepflicht hat ein Reichsbahnbeamter genügt, wenn er seinem Dienstvorgesetzten den Unfall gemeldet und die Überweisung in ärztliche Behandlung verlangt hat[4]. Die Anmeldepflicht gilt nach

Die Vorstände der Reichsbahndirektionsbüros und die Leiter der der Reichsbahndirektion unmittelbar unterstellten Dienststellen legen die Anzeigen der Reichsbahndirektion (Geschäftsstelle für Unfallfürsorge) vor.

f) Das dem Verletzten vorgesetzte Amt oder Reichsbahn-Ausbesserungswerk leitet die Unfallanzeige nach Eintragung im Unfallbuch mit kurzer Stellungnahme an die Reichsbahndirektion (Geschäftsstelle für Unfallfürsorge) weiter.

g) Erleidet ein Beamter den Unfall außerhalb des Bereichs der eigenen Dienststelle (z. B. beim Fahrpersonal), so leitet die fremde Unfallmeldestelle die Unfallanzeige sofort an die dem Verletzten vorgesetzte Dienststelle, die sie dem vorgesetzten Amt vorlegt. Dieses Amt leitet sie nach obigen Bestimmungen f) an die Reichsbahndirektion weiter.

h) Unbeschadet der Niederschrift des Unfalls auf der Unfallanzeige und der Erstattung dieser Anzeige ist vom Leiter der Dienststelle, in deren Bereich der Unfall sich ereignet hat (Unfallmeldestelle), eine förmliche Untersuchung mit Zeugenvernehmung des Dienstunfalls vorzunehmen und schriftlich niederzulegen,

wenn der Dienstunfall den Tod herbeigeführt hat,

wenn der Dienstunfall voraussichtlich Dauerfolgen zurückläßt,

wenn Verdacht besteht, daß der Verletzte den Unfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt hat,

wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß ein Dritter als Schädiger ersatzpflichtig gemacht werden kann.

Für die Feststellung des Tatbestandes und des Unfallherganges sind die Berichte und Niederschriften über die betriebliche und fachliche Unfalluntersuchung heranzuziehen, soweit solche Untersuchungen angestellt worden sind.

Die Untersuchungsniederschrift ist baldmöglichst der Unfallanzeige nachzureichen. Die Reichsbahndirektion kann auch in anderen Fällen eine förmliche Untersuchung anordnen.

[1] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 1 zu § 123.
[2] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 2 zu § 123.
[3] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 3 zu § 123.
[4] Zusatzbestimmung Ziff. 1 zu § 123 DBG.

dem Gesetz als gewahrt, wenn die Anmeldung rechtzeitig bei der für den Wohnort des Berechtigten zuständigen unteren Verwaltungsbehörde vorgenommen wird. Das kann die Polizeibehörde, der Landrat oder Bürgermeister sein. Nach Ablauf der Anmeldefrist ist grundsätzlich jeder Entschädigungsanspruch ausgeschlossen. Ausnahmsweise ist einer Anmeldung nach Ablauf der Ausschlußfrist noch Folge zu geben. Hierfür stellt das Gesetz in § 123 Abs. II DBG. bestimmte Voraussetzungen auf. 1. Seit dem Unfall dürfen noch nicht zehn Jahre vergangen sein. 2. Es muß glaubhaft nachgewiesen werden, daß eine den Anspruch begründende Unfallfolge erst später bemerkbar geworden ist, oder, daß der Berechtigte von der Verfolgung seines Anspruchs durch außerhalb seines Willens liegende Umstände abgehalten worden ist. Liegen diese Voraussetzungen vor, so muß die Anmeldung innerhalb von drei Monaten nachgeholt werden. Die Unfallfürsorge wird frühestens vom Tage der Anmeldung an gewährt[1].

Die von dem Beamten verlangte Anmeldung der Unfallfürsorgeansprüche braucht nicht die Ansprüche in allen Einzelheiten bestimmt und zahlenmäßig genau anzugeben. Es genügt die Anmeldung der Unfallfürsorgeansprüche im allgemeinen; damit sind auch Ansprüche wegen etwaiger künftiger hervortretender und als solcher erkennbarer Unfallfolgen angezeigt. Die Anmeldung soll vor allem keine unnötige Erschwerung der Geltendmachung der Ansprüche mit sich bringen. Es muß daher grundsätzlich genügen, daß eine innerhalb der Ausschlußfrist stattfindende Anmeldung eines Anspruchs aus einer Unfallfolge die Anmeldefrist für alle Unfallfolgen wahrt. Auch schon die Anzeige des Unfalls wird sehr häufig als allgemeine Anmeldung der Unfallfürsorgeansprüche zu betrachten sein[2].

2. Soweit Rechtsansprüche auf Unfallfürsorge dem Beamten zustehen, handelt es sich um vermögensrechtliche Ansprüche des Beamten. Diese Ansprüche können nach § 142 DBG. durch Klage vor den Verwaltungsgerichten geltend gemacht werden. Bis zur Errichtung des Reichsverwaltungsgerichts wird jedoch das frühere Verfahren beibehalten, § 182 DBG. Es ist demnach die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte gegeben.

[1] Ist der Unfall innerhalb der Ausschlußfrist rechtzeitig angemeldet, so können später weitere Anträge auf Unfallfürsorge gestellt werden, vgl. Ausführungsbestimmung Nr. 2 zu § 123 DBG.

[2] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O., Anm. 4, 5 zu § 123 und die dort angegebenen Entscheidungen des Reichsgerichts. Hervorzuheben ist, daß die Rechtsprechung zu der bisherigen, dem § 123 entsprechenden Bestimmung für das jetzige Recht nicht ohne weiteres herangezogen werden kann, weil von dem DBG. Ansprüche auf Heilverfahren für die Zeit vor Beendigung des Beamtenverhältnisses dem Gesetz unbekannt waren.

§ 18. Das Verhältnis der Versorgungsansprüche zu anderen Schadensersatzansprüchen.

Ein Dienstunfall kann den Tatbestand eines Gesetzes erfüllen, an den sich die Folge eines Schadensersatzes knüpft. Der Schadensersatz könnte gegebenenfalls gegen die Verwaltung selbst oder deren Bediensteten erhoben werden. Dieses Nebeneinander der Ansprüche aus dem DBG. und den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen erschien dem Gesetzgeber nicht gerechtfertigt; daher ist durch § 124 DBG. eine Regelung getroffen worden, die die Konkurrenz der verschiedenen Ansprüche ausschaltet. Dem unfallverletzten Beamten und seinen Hinterbliebenen stehen aus Anlaß seines Dienstunfalls Ansprüche nur in den Grenzen der §§ 107—118, 121 DBG. zu. Auch gegen die Bediensteten der Verwaltung können keine weitergehenden Ansprüche geltend gemacht werden. Eine Ausnahme gilt für den Fall, daß der Dienstunfall durch eine vorsätzliche unerlaubte Handlung eines Bediensteten verursacht ist, § 124 Abs. II DBG.; ein Ersatz eines weitergehenden Schadens kann danach sowohl von der Verwaltung wie von dem Bediensteten verlangt werden[1]. Weitergehender Schaden ist jeder Schaden, der nicht durch die Unfallfürsorgeleistungen gedeckt ist[2].

Die Beschränkung des § 124 DBG. gilt auch dann, wenn sich der Unfall in dem Bereiche einer anderen öffentlichen Verwaltung ereignet hat. Für die Reichsbahn sind in diesem Zusammenhang die Unfälle von Bedeutung, die ein Beamter im Gemeinschaftsbetrieb mit einer Klein- oder Privatbahn erleidet. Durch Verträge, die die Reichsbahn mit der Privatbahn-Berufsgenossenschaft Lübeck[3] und mit der Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft Berlin[4] abgeschlossen hat, wird die Fürsorge für Unfallverletzte von derjenigen Verwaltung getragen, der der Verunglückte angehört hat. Die Reichsbahnbeamten erhalten demnach Unfallfürsorge nach dem DBG., auch wenn der Unfall nicht in dem Betrieb der Reichsbahn sich ereignet hat. Die Bestimmung dieser Verträge stellt demnach eine Ergänzung des § 124 Abs. I Satz 2 DBG. dar.

Die Unfallfürsorgeansprüche haben keinen Einfluß auf die Schadensersatzansprüche des Unfallverletzten oder seiner Hinterbliebe-

[1] Es kommen hier vor allen Dingen die Vorschriften des Art. 131 RV., der §§ 31, 89, 831, 839 BGB. und die Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes in Frage.

[2] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O. Anm. 14, 15 zu § 124. In den Fällen, in denen keine Rechtsansprüche auf Unfallfürsorge bestehen, gilt die Beschränkung des § 124 DBG. nicht für unfallverletzte Beamte, die nach den allgemeinen Vorschriften keine Anwartschaft auf Ruhegehalt hatten. Das sind die Beamten auf Widerruf ohne Dienstbezüge. Ihnen können durch die Beendigung des Beamtenverhältnisses die ihnen zustehenden Schadensersatzansprüche nicht genommen werden, vgl. Nadler-Wittland, a. a. O. Anm. 16, 17 zu § 124.

[3] Verfügung vom 6. Oktober 1925 — 58.267.549 —.

[4] Verfügung vom 8. August 1926 — 58.567.740 —.

nen gegen dritte Personen. Ist der Schädiger eine Privatperson oder ein Beschäftigter eines Privatunternehmens, so können demnach Schadensersatzansprüche, die z. B. auf das BGB. oder das Kraftfahrzeuggesetz gestützt werden, geltend gemacht werden. Diese Ansprüche gehen aber nach § 139 DBG. auf den Dienstherrn über, soweit dieser infolge des den Schadensersatz begründenden Vorgangs zur Gewährung oder Erhöhung der Versorgung verpflichtet ist[1]. Dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen verbleibt also der Anspruch nur in der Höhe, als durch die Unfallfürsorge der entstandene Schaden nicht gedeckt ist.

Ansprüche aus Unfall-, Lebens-, Krankenversicherungsverträgen werden durch die Unfallfürsorge nicht berührt. Es findet aber eine Anrechnung der Versicherungsleistungen auf die Vergütungen der Unfallfürsorge statt, wenn nach DBG. kein Anspruch auf eine solche Vergütung besteht, diese aber bewilligt werden kann. Außerdem muß sich der Beamte Sachleistungen der Versicherungen in der Weise anrechnen lassen, daß er hierfür keinen Ersatz in Geld beanspruchen kann. Abgesehen von diesen beiden Ausnahmefällen stehen den Beamten die Leistungen aus abgeschlossenen Versicherungsverträgen auf Grund der Unfallfürsorge in voller Höhe zu[2]. Allerdings besteht die Möglichkeit, daß Versicherungsverträge eine Freizeichnungsklausel enthalten, soweit Ansprüche aus der Unfallfürsorge dem Versicherten zustehen.

[1] Von dem Übergang sind solche Ansprüche ausgenommen, die wegen eines Schadens entstehen, der nicht Vermögensschaden ist, z. B. Schmerzensgeld nach § 847 BGB.

[2] Vgl. Nadler-Wittland, a. a. O. Anm. 19 zu § 124, wo darauf hingewiesen ist, daß eine Regelung des Ausgleichs beim Zusammentreffen von Ansprüchen auf Ersatz der Kosten eines Heilverfahrens nach dem DBG. und den Ansprüchen auf Ersatz dieser Kosten auf Grund privater Kranken- und Unfallversicherungsverträge noch erfolgen müßte. Neuerdings hat der Reichsfinanzminister in dem Erlaß vom 10. September 1940 — A 4221 — 12 947 IV (RBB. S. 236), Ziff. 1 hierzu Stellung genommen: „Bei Zusammentreffen von Leistungen aus Kranken- oder Unfallversicherung- und der Beamtenunfallfürsorge findet eine Anrechnung des Ersatzes der Heilkosten aus der Unfallfürsorge nicht statt. Der Anspruch auf Unfallfürsorge steht als öffentlich-rechtlicher Anspruch in keiner Beziehung zu einem durch Vertrag begründeten Anspruch gegen Dritte, insbesondere gegen einen privaten Versicherer". In diesen Fällen soll aber grundsätzlich nach dem Erlaß nur Ersatz der Mindestleistungen der Unfallfürsorge gewährt werden. Weiterhin schreibt der Erlaß die oben erwähnten Anrechnungen der Versicherungsleistungen vor.

In einem Erlaß des RVM. vom 14. Oktober 1940 — 52.513 Usgr — wird hinsichtlich des Erlasses des Reichsfinanzministers darauf hingewiesen, daß dieser für die Reichsbahnbeamten, die Mitglieder der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung (RKV.) sind, keine praktische Bedeutung hat. Nach § 11 Ziff. 10 der Satzung der RKV. werden Heilungskosten bei Dienstunfällen nur insoweit übernommen, als die Kosten des Heilverfahrens über die Fürsorgeleistungen der Deutschen Reichsbahn hinausgehen.

Zur Frage der Gefährdungshaftung.

Bemerkungen zu zwei neuen Veröffentlichungen.

Bei der Neugestaltung unseres bürgerlichen Rechts, die allgemein vorbereitet wird, spielt das Recht des Schadenersatzes eine große Rolle. Und innerhalb des Schadenersatzrechtes ist ein wichtiges und stark umstrittenes Gebiet die Regelung der Haftung wegen bloßer Gefährdung, im Gegensatz zur Haftung für Verschulden. Deshalb steht die Frage der Gefährdungshaftung gegenwärtig besonders im Mittelpunkt des Interesses aller, die mit der Neugestaltung des bürgerlichen Rechts zu tun haben oder von ihr berührt werden.

Das Archiv für Eisenbahnwesen hat kürzlich (Arch. f. E. 1940 S. 557) eine zusammenfassende Darstellung der Probleme der Verschuldenshaftung und der Gefährdungshaftung im Verkehr gebracht. Inzwischen sind zwei neue Schriften erschienen, die unsere besondere Beachtung verdienen: eine Veröffentlichung eines Ausschusses der Akademie für Deutsches Recht über „Grundfragen der Reform des Schadenersatzrechts“[1] und eine Studie über die „Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung“ aus der Feder von Josef Esser[2].

I. Der Arbeitsbericht — Nr. 14 — der Akademie für Deutsches Recht, den Professor Nipperdey vorgelegt hat, faßt das Ergebnis der Ausschußarbeiten in 20 Leitsätzen zusammen, die in präziser Kürze für alle allgemeinen Fragen der Schadenersatzregelung Vorschläge zur künftigen Gesetzgebung enthalten. Für die Gefährdungshaftung, die uns hier besonders interessiert, enthält dieser erste Arbeitsbericht noch keine Einzelvorschläge, sondern nur die allgemeine Richtlinie, daß die Gefährdungshaftung künftig in die allgemeine Schadensordnung mit aufgenommen werden solle, deren erster Teil die Verschuldenshaftung, deren zweiter Teil die Gefährdungshaftung zu behandeln hätte. Und zwar sollen in diesen zweiten Teil der neuen Schadensordnung Regeln

[1] Arbeitsberichte der Akademie für Deutsches Recht — Nr. 14 — Grundfragen der Reform des Schadenersatzrechts. Erster Arbeitsbericht des Unterausschusses für Schadenersatzrecht, vorgelegt von H. C. Nipperdey-Köln. 92 Seiten. Geh. 3,60 RM. Verlag C. H. Beck, München 1940.

[2] Dr. Josef Esser, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung. Beiträge zur Reform des Haftpflichtrechts und zu seiner Wiedereinordnung in die Gedanken des allgemeinen Privatrechts. 140 Seiten. Geh. 6,50 RM. Verlag C. H. Beck, München 1940.

aufzunehmen sein über Eisenbahnhaftung, Automobilhaftung, Luftfahrzeughaftung, Haftung der Gas- und Elektrizitätswerke, Sprengstoffhaftung, Haftung bei Bauwerken, Tierhalterhaftung. Dieser zweite Teil der neuen Schadensordnung soll die bisherigen Einzelgesetze ersetzen. Der Ausschuß der Akademie beabsichtigt, die Frage der Gefährdungshaftung demnächst noch besonders zu behandeln; er hat sich deshalb im vorliegenden Arbeitsbericht Nr. 14 darüber nur kurz andeutend geäußert.

Mittelbar sind für die Frage der Gefährdungshaftung auch noch Teile einiger anderer Leitsätze, die der Ausschuß für das neue Schadenersatzrecht aufgestellt hat, von Interesse; so vor allem die Vorschläge, wie die Haftung des Geschäftsherrn für seine Gehilfen künftig geregelt werden sollte (Reform des § 831 BGB.). Das Programm, das der Ausschuß hierfür aufgestellt hat, ergibt sich aus dem Leitsatz 10, der u. a. folgendes besagt: „... Der Geschäftsherr muß beweisen, daß den Gehilfen kein Verschulden trifft. Selbst wenn der Geschäftsherr diesen Beweis führt, haftet er, wenn er nicht für sich und seine damit Betrauten die erforderliche Sorgfalt bei der Auswahl und Beaufsichtigung der Gehilfen nachweist...“

Dem Arbeitsbericht der Akademie für Deutsches Recht sind vier Einzelaufsätze von Ausschußmitgliedern beigegeben, die, offenbar aus der Arbeit des Ausschusses heraus entstanden, „das Verschuldensprinzip“, „die Generalklausel“, „die Billigkeitshaftung“ und „die Haftung für Verrichtungsgehilfen“ behandeln. Dieser letzte Aufsatz über die Haftung für Verrichtungsgehilfen, aus der Feder von Professor G. A. Löning-Greifswald, gibt eingehend Aufschluß über die Probleme der Gehilfenhaftung und läßt erkennen, wie der Ausschuß zu den Vorschlägen in dem erwähnten Leitsatz 10 gekommen ist und warum im besonderen die gegenwärtige Fassung des § 831 BGB. als unbefriedigend und nicht ausreichend streng, vor allem aber als sozial rückständig angesehen wird.

Man darf mit Spannung dem Ergebnis der weiteren Ausschußarbeit und vor allem den Vorschlägen des Ausschusses für die künftige gesetzliche Regelung der Gefährdungshaftung entgegensehen.

II. Auch die Essersche Schrift über die Gefährdungshaftung bedeutet eine Bereicherung der deutschen juristischen Literatur. Sie ergänzt in mancher Hinsicht die eingehende, vorzügliche Arbeit Nipperdeys in den „Beiträgen zur Rechtserneuerung“ (Heft 9: Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts [1939] S. 72). Esser untersucht die Grundlage dessen, was rechtlich als „Gefährdung“ angesehen wird, und der Probleme, die sich für die Ersatzfrage ergeben, wenn aus der Gefährdung Dritten ein Schaden erwächst. Weiterhin schildert Esser, wo und inwiefern die bestehende Gesetzeslage unzulänglich ist und zu Unbillig-

keiten führt, und wie die Rechtsprechung sich zum Teil in gewagter Auslegung des Gesetzes bemüht, die Unbilligkeiten zu vermeiden. Der Verfasser geht dann auch auf die uns alle besonders berührende Frage ein, wie ein kommendes neues deutsches Recht zu gestalten wäre, um die Mängel der geltenden Gesetze in der erwähnten Hinsicht zu vermeiden. Dabei hält sich allerdings der Verfasser mit Vorschlägen für eine neue Gesetzgebung vorsichtig zurück und beschränkt sich auf grundsätzliche Bemerkungen. Solche Zurückhaltung mit positiven Vorschlägen ist klug und löblich; denn es kann nicht Beruf eines einzelnen und nicht Aufgabe der Wissenschaft sein, ohne amtlichen Auftrag ins einzelne gehende Gesetzesvorschläge zu machen. Solche Vorschläge wären zudem auch noch verfrüht, denn bis jetzt sind weder die Möglichkeiten der Abgrenzung der Gefährdungstatbestände bei den einzelnen Gefahrträgern noch auch die Möglichkeiten einer künftigen Organisation der Haftung (Zwangsversicherung, gemeinschaftliches Tragen der Haftung nach Art der Berufsgenossenschaft oder dgl.) genügend gründlich erörtert worden.

Jedenfalls ist es aber zeitlich die richtige Reihenfolge der Vorarbeiten, daß zunächst einmal wissenschaftlich gründlich untersucht worden ist, welche Bewandtnis es mit der Gefährdungshaftung als solcher hat. Das hat Esser in ausgezeichneter Weise getan. Es ist nun Aufgabe anderer, und im besondern auch der Akademie für Deutsches Recht, die weiteren Grundlagen für einen guten Gesetzesvorschlag zu schaffen. Eine grundsätzliche und grundlegende Richtlinie dafür hat übrigens Esser schon mit seiner vorliegenden Arbeit gegeben: er hat überzeugend dargetan, daß es sich, wenn man überhaupt zu einer guten gesetzgeberischen Lösung gelangen will, nicht darum handeln darf, außerhalb des eigentlichen Rechtssystems, gleichsam nebenher, die Gefährdungstatbestände in Einzel- und Sondergesetzen zu regeln. Vielmehr muß die Haftung für Gefährdung ein Stück der allgemeinen Gesetzgebung werden, denn nur so läßt es sich vermeiden, daß die Rechtsprechung die Gefährdungstatbestände durch falsche Analogien in das Schema der übrigen allgemeinen Gesetzgebung hineinzwängt und damit immer wieder zu unbilligen und unsozialen Ergebnissen gelangt. Der Einbau der Gefährdungshaftung in das allgemeine Schadenersatzrecht ist übrigens auch das Programm des Unterausschusses der Akademie für Deutsches Recht (Leitsätze 2 und 11 des Ersten Arbeitsberichts).

Esser macht den Unterschied zwischen der Haftung für Verschulden und der Haftung für Gefährdung anschaulich, indem er dem „Unrecht" das „Unglück" gegenüberstellt. In diesem Sinn ist das Un-

glück kein Delikt, sondern ein Vorgang des Lebens, der früher vielfach als juristisch unerheblich betrachtet wurde (S. 51). Für das bürgerliche Recht galt und gilt streng genommen noch heute der Grundsatz: casum sentit dominus. Deshalb ist die Entwicklung moderner Haftungsformen am bürgerlichen Recht vorbeigegangen. Auch das Versicherungsrecht ist neben dem bürgerlichen Schadensrecht und seinen Grundsätzen aufgewachsen. Daraus hat sich eine verhängnisvolle Trennung des sozialen Schadensrechts vom allgemeinen Privatrecht herausgebildet. Im besonderen ist nahezu das ganze Verkehrs- und Arbeitsunfallrecht aus dem sozial leblos gebliebenen Zivilrecht herausgelöst worden (S. 64). Der Verfasser macht mit Recht darauf aufmerksam, daß bei dem jetzt bevorstehenden Neuaufbau unseres Privatrechts eine vielleicht einmalige Gelegenheit gegeben ist, die Entfremdung der „bürgerlichen" Rechtstheorie gegenüber wichtigen Formen unseres Schadensrechts zu beseitigen. Diese Ansicht wird übrigens auch von dem Unterausschuß der Akademie für Deutsches Recht geteilt.

Bei der Neugestaltung unseres Privatrechts sollte dann auch das kodifizierte Schadensrecht mit den zeitgerechten Neulösungen der Rechtsprechung in Einklang gebracht werden (S. 44). Deshalb befaßt Esser sich in seiner Schrift auch eingehend mit den Ergebnissen der neueren Rechtsprechung, die zum Teil nicht befriedigen. Es ist verdienstvoll, daß Esser die Ursachen aufdeckt, warum die Rechtsprechung Wege einschlagen mußte, die mitunter wie willkürliches Abweichen von der in den Gesetzen niedergelegten Rechtsordnung erscheinen. Esser legt dar, daß und inwiefern die Gesetzgebung, vor allem das Schadensrecht des BGB., hinter den Erfordernissen sozialer Billigkeit zurückgeblieben ist. Vor allem gilt das für das Gebiet des § 831 BGB. und für die sonstigen Fälle, in denen auch heute noch die Haftung für Unglück sich nur nach dem Verschuldensprinzip regelt. Es ist verständlich und richtig, wenn in solchen Fällen der Richter den Grundsatz einer sozialen, zeitgerechten Urteilsfindung höher stellt als die Pflicht, getreu dem Buchstaben des Gesetzes zu folgen. Für die Urteilsbegründung ergibt sich daraus aber nicht selten die Notwendigkeit von Konstruktionen, die wirklichkeitsfremd erscheinen. Denn nach der Rechtsordnung des BGB. mit seiner Verschuldenshaftung läßt sich die Verantwortlichkeit für Gefährdungsschäden nur so begründen, daß von Fall zu Fall eine Verletzung von Sorgfaltspflichten konstruiert wird, die das Unglück als Unrecht qualifiziert. Das geschieht auch da, wo die Anforderung über das Maß des Voraussehbaren, die Verantwortung also über das Vorwerfbare hinausgeht (S. 41). Auf solche Weise wird der Gefährdungstatbestand künstlich in das System der „unerlaubten Handlungen" eingegliedert. So wird

denn auch durch die Rechtsprechung der Schuldbegriff in einer den Gedanken des Zivildelikts überschreitenden Weise auf die Vorhersehbarkeit der bloßen, auch bei sorgfältiger Handhabung nicht abwendbaren Unfall möglichkeit ausgedehnt. Indem man den Verschuldensgrundsatz derartig ausweitet, bildet man in Wahrheit innerhalb des Deliktrechts eine neue Gefährdungshaftung aus (S. 14).

Schon Giercke, den Esser häufig zitiert, hat dargetan, daß für die moderne Schadenersatzordnung der reine Deliktsstandpunkt unhaltbar ist; er hat immer wieder auf das altdeutsche Recht hingewiesen und empfohlen, mit unserer Gesetzgebung wieder daran anzuknüpfen. Denn im deutschen Recht ist die Haftung von jeher anders geregelt worden als im römischen Recht mit seinem den Eigennutz verherrlichenden Satz: Qui suo iure utitur, neminem laedit.

Wir sind heute daran gewöhnt, die Schadenersatzfrage viel mehr als das überkommene römische Recht vom sozialen Gesichtspunkt aus zu betrachten. Das ist nicht nur weltanschaulich, sondern auch durch die Entwicklung der Technik bedingt, die in unserem Zusammenleben und vor allem auch in den Produktionsstätten den einzelnen mehr als in früherer Zeit in Gefahrenbereiche hineinstellt. Esser sagt mit Recht (S. 103): „Der soziale Zwang zur Gefahrenhinnahme für jeden ist Anlaß, von dem Grundsatz: casum sentit dominus abzugehen." Wer von der Zusammengehörigkeit stärker ausgeht als die Theoretiker in der Zeit des Liberalismus, der findet, daß ihn die sozialen Schäden wohl etwas angehen, auch soweit sie vom reinen „Ich bin nicht schuld" ihm nicht vorwerfbar sind. Die Änderung der Betrachtungsweise wird auch durch neue Schadensformen des technischen Zeitalters von unerhörtem und neuartigem Ausmaß erzwungen, deren Antwort die sogen. Gefährdungshaftungen sind (S. 51).

Der Begriff „Zufall" bringt keine Klärung der Haftungsfrage; er würde uns nur, wie Esser es ausdrückt, vor die Frage stellen: ob der Schaden dem unschuldigen Täter oder dem noch unschuldigeren Opfer zugeteilt werden soll. Der römische Rechtssatz: casum sentit dominus ist an sich richtig und logisch. Die Gefährdungstatbestände zeigen aber, daß die Gegenüberstellung des römischen Rechtes: Verschulden — Zufall falsch oder mindestens unvollständig ist. Denn durchaus nicht alles, was nicht dem anderen sich als Verschulden zurechnen läßt, ist für den Betroffenen „Zufall" im Rechtssinn; vielmehr liegen eben zwischen Verschulden und Zufall gerade unsere Gefährdungstatbestände.

So ist auch die Verteilung des Unglückschadens keine Frage der vergeltenden, sondern der verteilenden und zuteilenden Gerechtigkeit (S. 72). Im Strafrecht ist schon früher richtig erkannt worden, worauf es ankommt: Die Schuldlosigkeit ist notwendiger Ausschluß für die Strafe, aber nicht für die Verpflichtung zum Schadenersatz (Binding). Das Betriebswagnis bedeutet grundsätzlich überall eine verantwortungsvolle Entscheidung des Unternehmers beim Beginn des Betriebes, der Gefahren mit sich bringt. In diesem Sinne betrachtet, bedeutet die Betriebserlaubnis ein Gefährdungsrecht (S. 79). Die Tatsache, daß der Staat solche Gefährdung erlaubt — nämlich, weil er sie für sozial nützlich oder nötig erachtet —, ist der Grund für die Befreiung des einzelnen Betriebsunternehmers von einem Schuldvorwurf, aber damit zugleich auch der Anlaß zu einem neuen Zurechnungsbedürfnis, — nämlich der Gefährdungshaftung (S. 97).

III. Mit der Klarheit darüber, welche Grundsätze bei Gefährdung im Gegensatz zum Verschulden für die zivilrechtliche Verantwortung maßgebend sind, ist das Schadenersatzproblem nicht erschöpft; vielmehr hat es daneben noch eine praktische Seite, über die eine zeitgemäße Rechtsordnung nicht hinwegsehen kann: Sicherung des Unfallopfers gegen Leistungsunfähigkeit des Ersatzpflichtigen und Schutz des „unschuldigen" Ersatzpflichtigen gegen wirtschaftlichen Ruin durch die Ersatzleistung. Vor allem ist die praktische Lösung nicht damit erschöpft, daß der Ersatzpflichtige durch einen Versicherungsvertrag, sei es auch Zwangsversicherung, gedeckt wird. Damit ist er zwar vor dem Ruin bewahrt. Dem Geschädigten steht aber immer noch die Einzelperson des Schädigers gegenüber mit allen Einwendungen, die sich aus seiner individuellen sozialen Lage ergeben. Sozial betrachtet dürfte das Ziel darin zu erblicken sein, die Frage nach der wirtschaftlichen Lage des Ersatzpflichtigen überhaupt auszuscheiden, wie das bei der deutschen Sozialversicherung mit vollem Erfolg geschehen ist. So gut es möglich ist, für die gewerbliche Unfallentschädigung die Betriebe zu Berufsgenossenschaften zusammenzufassen, genau so wäre es möglich, die „Betriebe" (im weitesten Sinne des Wortes Betrieb, also auch die Kraftfahrzeughalter) für die Risiken der Gefährdungshaftung genossenschaftlich zusammenzuschließen und dem Beschädigten den Anspruch an die Genossenschaft zu geben. Für die Betätigung der Versicherungsunternehmungen bleibt daneben immer noch reichlich Raum bei der Versicherung der Betriebsinhaber für ihre eigene Person und für ihr Betriebs- und sonstiges Sachvermögen.

Die Versicherung des einzelnen Haftpflichtigen ist und bleibt sozial auch deshalb unvollkommen, weil es — dies ist wenigstens bisher stets geltend gemacht worden[1] — unmöglich sein soll, einen Versicherungsvertrag abzuschließen, bei dem die Leistungen nicht auf Höchstbeträge für den einzelnen Schadensfall beschränkt bleiben. Auf der anderen Seite zeigt die Erfahrung bei den Privat- und Kleinbahnen, die sich zu einem Verband zusammengeschlossen haben und voll (ohne Beschränkung auf niedrige Höchstbeträge) haften, daß diese volle Haftung nicht unerträglich oder unmöglich ist. Das kommt daher, daß auch ohne Zwischenschalten einer Versicherung nach dem Gesetz der großen Zahl die Gesamtzahl der Haftpflichtfälle und die Gesamtsumme der Haftpflichtentschädigungen in einem weit ausgedehnten Verkehrsnetz einigermaßen konstant bleibt und infolgedessen keineswegs ein besonderes Risiko enthält. Die entsprechende Wahrnehmung machen wir beim Staat als Betriebsinhaber (z. B. Bauwerkhaftung, Eisenbahnhaftung). Die volle Haftung bedeutet, so organisiert, für den Betrieb keine Unbilligkeit; sie bedeutet aber für den ohne sein Verschulden Geschädigten ein oft lebenswichtiges soziales Erfordernis. Die Erkenntnis hiervon ist der Grund, warum die Gesetzgebung da, wo in der Hauptsache der Staat selbst das Risiko der Gefährdungshaftung trägt — bei der Eisenbahnhaftung, insbesondere auch nach dem Sachschadengesetz von 1940 —, für den Staat 1. die Gefährdungshaftung beibehalten und 2. davon abgesehen hat, den Umfang der Haftung auf Höchstbeträge zu beschränken (mit Ausnahme der praktisch und sozial bedeutungslosen Beschränkung der Haftpflichtrente auf den Jahreshöchstbetrag von 15 000 RM; RGBl. I 1939 S. 2391).

[1] Auch Esser scheint das anzunehmen, denn er nennt „die sehr uneinheitlichen Haftungshöchstsummen einen sehr starren, aber mit Rücksicht auf die Risikoberechnung der Versicherungen und zur Verhütung wirtschaftlichen Ruins in dieser Form zweckmäßigen (?!) Verteilungsfaktor" (S. 107).

Die festen Beträge für Entschädigungsrenten, die die Reichsversicherungsordnung vorsieht, sind keine Haftungshöchstsummen in diesem Sinne. Bei der Vorschrift, daß die Unfallvollrente zwei Drittel des Jahresarbeitsverdienstes beträgt, handelt es sich zwar um eine Festlegung des Rentenbetrages nach einem gesetzlichen Maßstab. Die Rente steht aber in bestimmtem Verhältnis zum Jahresarbeitsverdienst, sie entspricht also dem tatsächlichen individuellen Einkommen und ist insofern auch sozial billig. Ein absoluter Höchstbetrag der Rente, wie er angeblich wegen der Risikoberechnung die wirtschaftliche Voraussetzung jeder Versicherung sein soll, bedeutet dagegen für alle Geschädigten, deren Einbuße an Arbeitseinkommen den Betrag der Höchstgrenze übersteigt, ein Herabsinken in der Lebenshaltung auf ein ihnen bisher fremdes Existenzminimum.

Bedauerlich ist es, daß die sonst so vorzügliche Arbeit von Esser irrtümlich annimmt, die Reichsbahn sei wirtschaftlich ein wohlhabender Privatbetrieb[1], während sie tatsächlich nichts anderes ist als das Reich selbst. Esser fordert nämlich für die künftige Gesetzgebung „Rücksicht auf die konkrete soziale Gerechtigkeit" und denkt sich die Verwirklichung dieser Forderung so, daß „bei der beherrschenden Finanzstellung der Bahn- und der anderen Großbetriebe" diese einer besonders strengen Generalklausel unterworfen werden. Unter den „Bahn-Großbetrieben" kann in erster Linie nur die Reichsbahn verstanden werden. Auf sie angewendet würde die Forderung Essers bedeuten, daß man dem Staat als der Gesamtheit aller Volksgenossen eine weitergehende Ersatzpflicht zumutet als der durch Versicherung gedeckten Gesamtheit der privaten Inhaber gefährdender Betriebe. Und doch ist eine nicht zu bestreitende Tatsache: Was der Durchschnitts-Steuerzahler tragen kann, das kann auch dem Durchschnitts-Inhaber eines privaten Gefährdungsbetriebes zugemutet werden[2]. Es kommt allerdings darauf an, die privaten Gefährdungsbetriebe — etwa nach Art der Berufsgenossenschaften — organisatorisch richtig zusammenzufassen. Das aber ist eine gewiß nicht unlösbare Aufgabe. *Kittel.*

[1] Leider ist die Auffassung, daß die Reichsbahn ein privatwirtschaftlicher Betrieb sei, und daß sie zugleich ein wohlhabender Betrieb sei, nicht vereinzelt. Sie führt dazu, daß an das Reich, dem allein die Reichsbahn gehört, Entschädigungsforderungen gestellt werden, die mitunter weit über das hinausgehen, was einem privaten Betrieb zugemutet werden würde. Auch Gerichte wenden hin und wieder den Grundsatz „fiscus semper locuples" nicht nur auf die Zahlungsfähigkeit der Reichsbahn an, sondern auch als Faktor beim Abmessen der Höhe der Leistung. Solche Überspannung der Ansprüche führt zu Unbilligkeiten und zu ungerechtfertigten Ausgaben öffentlicher Mittel. Es kommt mehr darauf an, daß diese unbilligen Belastungen vermieden, als daß die Gefährdungshaftung (etwa zugunsten bloßer Verschuldungshaftung) und der Grundsatz vollen Ersatzes des wirklichen Schadens beseitigt werden.

[2] Wenn die Versicherung, wie Esser voraussetzt, künftig allgemein eingeführt ist, kommt es wirtschaftlich nur noch auf den Durchschnitt der Ersatzbeträge an.

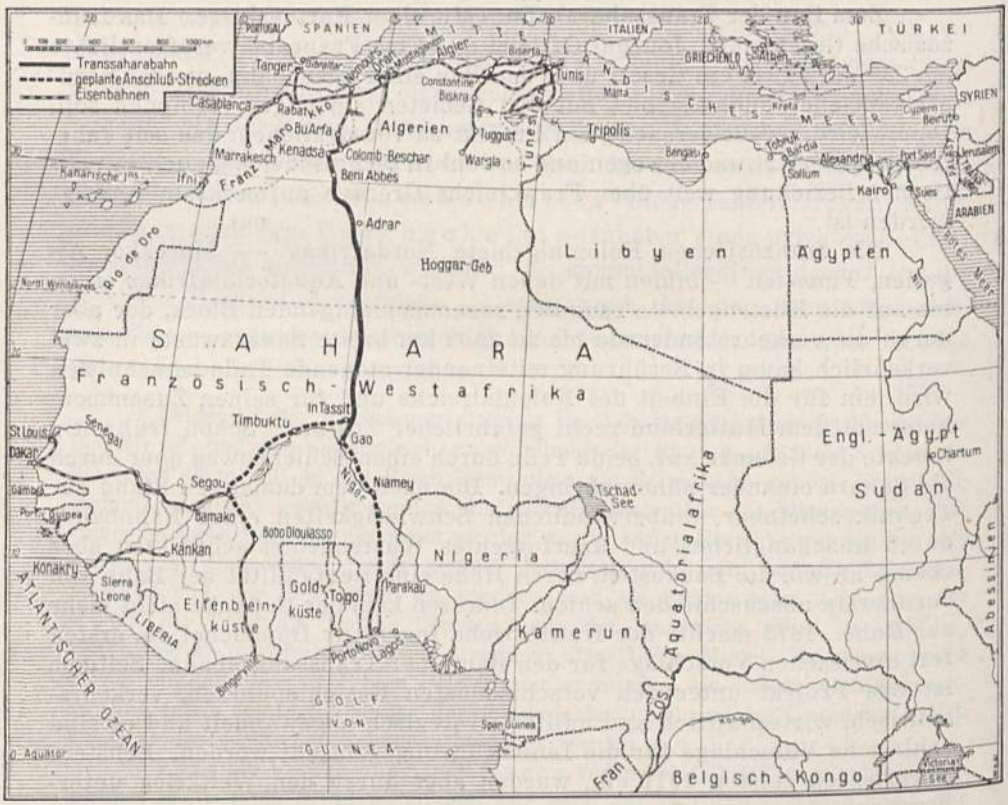
Kleine Mitteilungen.

Zum Bau der Transsaharabahn. (Mit einer Kartenskizze.) Das französische Gesetzblatt „Journal Officiel de l'Etat Français" veröffentlichte am 23. März 1941 ein Gesetz über den Bau einer Eisenbahn, die das nordafrikanische Kolonialgebiet mit den Gebieten am Niger verbinden soll. Damit wird erneut versucht, ein Projekt zu verwirklichen, das seit Jahrzehnten erörtert und erwogen und sowohl in technischer als auch in politischer Beziehung weit über Frankreichs Grenzen aufmerksam verfolgt worden ist.

Die französischen Kolonialgebiete Nordafrikas — Marokko, Algerien, Tunesien — bilden mit denen West- und Äquatorialafrikas einen bis auf die Küstengebiete räumlich zusammenhängenden Block, der aber durch die verkehrshindernde bis zu 2500 km breite Saharawüste in zwei verkehrlich kaum in Berührung miteinander stehende Teile zerschnitten wird, ein für die Einheit des Kolonialreichs und für seinen Zusammenhang mit dem Mutterland recht gefährlicher Zustand. Schon frühzeitig tauchte der Gedanke auf, beide Teile durch einen Schienenweg quer durch die Sahara einander näherzubringen. Die nach dem damaligen Stand der Technik scheinbar unüberwindlichen Schwierigkeiten eines Bahnbaues durch unzugängliches und unerforschtes Wüstengebiet schreckten aber ebenso ab wie die Baukosten, deren Höhe eine Rentabilität der Bahn von vornherein auszuschließen schien. Indessen kam der Gedanke nicht mehr zur Ruhe. 1875 machte der französische Ingenieur Duponchel die ersten fest umrissenen Vorschläge für den Bau einer Transsaharabahn. Seitdem ist das Projekt unter den verschiedensten Gesichtspunkten, verkehrspolitisch, wirtschaftlich und militär-strategisch abgewandelt und es sind zahlreiche Vorschläge für die Linienführung gemacht worden. Ernstere Vorarbeiten setzten 1911 ein, wurden aber durch den Weltkrieg unterbrochen.

Nach dem Weltkrieg traten als Wettbewerber der Kraftwagen und das Flugzeug auf den Plan. Nach der ersten gelungenen Durchquerung der Sahara mit einem Kraftwagen gewann die Auffassung Boden, daß die Zukunft dem Auto gehöre und Autostraßen wichtiger seien als die Transsaharabahn. Demgemäß förderte die französische Regierung den Kraftwagenverkehr durch Bau von Autostraßen, die, meist im Zuge der uralten Karawanenstraße verlaufend, in allereinfachster Weise als Erdstraßen hergerichtet und mit notdürftig behelfsmäßig erstellten Rast- und Tankstellen versehen wurden. Nennenswerten Umfang erreichte der Verkehr nicht. Die Frachtkosten und Fahrpreise waren sehr hoch, und die besonderen Verhältnisse der Wüste verhinderten während einiger Monate im Jahre auf den meisten dieser „Autostraßen" überhaupt jeden

Verkehr. Um ihn mit einiger Sicherheit und Regelmäßigkeit durchführen zu können, wurde erwogen, feste Autobahnstraßen zu bauen. Indessen wurde diese Absicht nicht ausgeführt, weil erst noch mehr Erfahrungen gesammelt werden sollten. Zweifellos hat der Einsatz des Kraftwagens den Verkehr durch die Wüste gegenüber den bisherigen Möglichkeiten wesentlich erleichtert und verbessert. Vor allem aber hat er für die Durchforschung und verkehrstechnische Erschließung der Sahara hervorragende Pionierdienste geleistet.



Der Ruf nach einer Bahnverbindung verstummte aber nicht, wenn er auch ganz verschiedenen Beweggründen entsprang. Greifbare Gestalt schienen die Eisenbahnbaupläne anzunehmen, als ein Gesetz vom 27. Juli 1928 die Bildung einer Studiengemeinschaft[1] für die Transsaharabahn anordnete mit der Aufgabe, die Durchführbarkeit des Baues in technischer Hinsicht zu prüfen, Vorschläge über die zweckmäßigste Linienführung zu machen, die Bedingungen für sichere und wirtschaftliche Betriebsführung festzustellen, die Baukosten zu ermitteln und endlich die Ertragsfähigkeit zu untersuchen. Zu einer Entscheidung kam es indessen auch jetzt noch nicht. Erst 1938, also kurz vor dem Kriege, wurde der

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1929, S. 102.

Plan einer Schienenverbindung, diesmal sehr tatkräftig, wieder aufgegriffen. Bestimmend hierfür waren fast ausschließlich militärische und strategische Gründe. Frankreichs Bestreben ging dahin, im Kriegsfalle Truppen aus dem volkreichen Nigergebiet und Äquatorialafrika auf kürzestem Wege an die Mittelmeerküste zu bringen. Bezeichnenderweise standen die Erörterungen unter dem Schlagwort „Schwarze Truppen vom Niger in vier Tagen nach Marseille, in acht Tagen an den Rhein“[1]. Der Kraftwagen war nach den Versuchen und Erfahrungen der vorhergehenden Jahre Aufgaben dieser Art nicht gewachsen. Hätte doch der Transport einer einzigen kriegsstarken Division durch die Wüste mit Kraftwagen selbst bei günstigem Fahrwetter einige Wochen in Anspruch genommen. Die Bewältigung dieser Aufgabe mußte, abgesehen vom Fehlen einer leistungsfähigen und jedem Wetter gewachsenen Autobahn, schon an der unzureichenden Treibstoffversorgung scheitern. Man sah ein, daß das Ziel nur mit Hilfe einer Eisenbahn zu erreichen war. So wurden 1938 erhebliche Summen für den Eisenbahnbau durch die Sahara und im Nigergebiet bewilligt. Noch im gleichen Jahre wurde mit dem Bau begonnen. Beabsichtigt war, die Linie Constantine—Wargla bis in südlicher Richtung zum Hoggargebirge zu verlängern und von dort Abzweigungen in südöstlicher Richtung zum Tschadsee und in südwestlicher Richtung zum Nigerknie und weiter über Timbuktu nach Segou, dem Endpunkt der von Dakar kommenden Bahn, zu bauen. Schon 1939 aber kamen die noch nicht sehr weit fortgeschrittenen Arbeiten mit Kriegsausbruch wieder zum Stillstand.

Der für Frankreich unglückliche Kriegsausgang hat eine neue Lage geschaffen. Die Blockierung des atlantischen Seeweges, die Ereignisse in Dakar und das Vorgehen des Rebellengenerals de Gaulle zeigten mit aller Deutlichkeit den ungeheuren Wert einer sicheren leistungsfähigen Landverbindung durch die Sahara nicht nur für den Zusammenhalt der Kolonie mit dem Mutterlande, sondern auch für dessen Versorgung mit landwirtschaftlichen Produkten und mit Rohstoffen aus dem Kolonialraum südlich der Sahara. Nun wurde durch Gesetz vom 22. März 1941 erneut der Bau einer Eisenbahn Mittelmeer—Niger angeordnet und beschlossen, sofort mit dem Bau zu beginnen. In der Begründung werden verkehrs- und wirtschaftspolitische Notwendigkeiten unter Betonung gesamteuropäischer Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt.

So besagt z. B. ein dem Gesetz vorangestellter Bericht an den französischen Staatschef, daß, wenn Europa seine Stellung in der Welt behalten wolle, es so eng wie möglich mit dem afrikanischen Kontinent verbunden werden müsse. Die besondere Bedeutung der Transsaharabahn liege darin, daß sie wirtschaftlich und geographisch die erste Teilstrecke einer Transkontinentalverbindung darstelle, welche Europa einen internationalen und friedlichen Weg zur Durchdringung des schwarzen Erdteils eröffne. Sie sei ein Teil des großen Handelsweges Rhein—Rhone—Marseille—Algier—Niger—Kongo—Kapstadt und schaffe für Deutschland und seine Randstaaten einen Zugang zu dem bisher noch viel zu wenig ausgenutzten und noch außerordentlich steigerungsfähigen Markt

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 742.

Äquatorialafrikas. Dieser würde in dem Maße, in dem die asiatischen und amerikanischen Märkte für Europa zurücktreten, an Bedeutung gewinnen.

Sehr aufschlußreich und interessant sind die Erläuterungen und Erklärungen, die der Staatssekretär für die Kolonien, Konteradmiral Platon, und der Staatssekretär für das Verkehrswesen, Berthelot, hierüber und über sonstige Einzelheiten des Planes vor Vertretern der Presse abgegeben haben.

Danach ist eine gegen 1938 geänderte, erheblich westlicher liegende und bedeutend kürzere Linienführung vorgesehen, die im wesentlichen einem von der oben erwähnten Studiengemeinschaft gemachten Vorschlag entspricht. Es ist beabsichtigt, die im Bau befindliche, fast vollendete Linie Nemours—Bu Arfa zunächst über Colomb-Beschar nach Kenadsa zu verlängern. Kenadsa, durch seine Kohlengruben wichtig, war bisher nur durch eine wenig leistungsfähige Schmalspurbahn mit dem algerischen Mittelmeerhafen Mostaganem verbunden. Die neue Linie kürzt den Weg zum Mittelmeer von etwa 1000 km auf rund 500 km ab und ermöglicht den Abtransport der nach französischen Plänen vorerst von 100 000 t auf 1 Mio t zu steigernden Kohlenausbeute der Kenadsa-Gruben. Für Frankreich ist die baldige stärkere Ausnutzung der Kohlengruben sehr wichtig, hofft man doch mit der erhöhten Förderung den Kohlenbedarf von ganz Nordafrika decken und so zur Entlastung des Mutterlandes beitragen zu können. Deshalb ist auch mit dem Bau der Verbindungsstrecke Bu Arfa—Kenadsa bereits begonnen worden. Die Bauarbeiten sollen so beschleunigt werden, daß die gesamte Bahnlinie Nemours—Kenadsa in einigen Monaten in Betrieb genommen werden kann. Diese Linie also würde nach Fertigstellung das erste Teilstück der Transsaharabahn darstellen, die weiter über Beni Abbes und Adrar führen und in fast genau südlicher Richtung im Zuge einer alten Karawanenstraße verlaufend die nördliche Nigerausbuchtung bei In Tassit erreichen soll. Von hier aus sind Abzweigungen vorgesehen, deren eine dem Lauf des Niger stromauf folgend über Timbuktu in Segou Anschluß an die Strecken nach Dakar und gegebenenfalls Konakry finden wird, während der andere Zweig, stromabwärts vorerst bis Niamey führend, die Verbindung mit den Bahnen zur Guineaküste herstellen soll.

Nach den Feststellungen der Sachverständigen bietet die gewählte Linienführung bis zum Niger in technischer Hinsicht keine besonderen Schwierigkeiten. Die Bahn führt überwiegend durch ebenes Gelände mit gutem festem Baugrund, so daß weder stärkere Neigungen zu überwinden noch Erdbewegungen größeren Umfangs notwendig sind. Der auf kürzeren Teilstrecken bestehenden Gefahr der Versandung kann durch entsprechend überhöhte Gleislage wirksam begegnet werden. Mit Ausnahme eines 350 m langen und 38 m hohen Viaduktes bei Colomb-Beschar sind größere Kunstbauten nicht nötig. Dementsprechend werden sich auch die Baukosten in verhältnismäßig niedriger Höhe halten. Sie sind für einen Streckenkilometer auf etwa 1½ Mio Fr., für die gesamte Strecke einschließlich der Abzweigungen nigerauf- und -abwärts auf etwa 6 bis 8 Milliarden Fr. veranschlagt. 65 % des Bauaufwandes entfallen auf die Materialkosten.

Die Rentabilität der geplanten Linie wird im Gegensatz zu früheren Ansichten jetzt als gesichert bezeichnet. Es wird darauf hingewiesen, daß durch die bereits weit fortgeschrittenen Bewässerungsarbeiten im Nigertal ertragreiches Neuland größten Ausmaßes gewonnen wird. Schon jetzt wird dessen noch steigerungsfähige Produktion an Baumwolle, Reis, Ölfrüchten usw. auf etwa 300 000 t jährlich geschätzt. Schon die Abbeförderung dieser Menge rechtfertigt nach Auffassung der französischen Regierung den Bau der Transsaharabahn. Davon abgesehen, wird diese Bahn aber auch umfangreichen Neuverkehr mit sich bringen. Denn erst durch die Schaffung ausreichender und billiger Transportgelegenheit wird die Erschließung und Bewirtschaftung der ertragreichen, aber verkehrsfernen Gebiete des inneren Afrika ermöglicht. Eingehende Berechnungen haben ergeben, daß die Transsaharabahn für den Transport von Massengütern durch die Wüste die billigste und beste Beförderungsmöglichkeit darstellt und einem Ausbau des Straßennetzes in der Sahara, besonders dem Bau von festen Autobahnen bei weitem vorzuziehen ist. Die Kosten für die Beförderung einer Tonne Fracht zwischen Mittelmeer und Niger werden für den Bahnweg mit 600—800 Fr., für den Kraftwagen mit 4000—6000 Fr. angegeben. Der gewaltige Unterschied ist in den niedrigen Bau-, Betriebs- und Unterhaltungskosten des Schienenwegs begründet.

Wegen der Schwierigkeiten der Wasserversorgung können für den Betrieb auf der Wüstenstrecke Dampflokomotiven nicht verwendet werden. Auch das war wohl ein Grund für die bisher geübte Zurückhaltung. Dieses Problem ist aber heute durch die Diesellokomotive gelöst, welche die nur für Kühlzwecke benötigten geringen Wassermengen im Tender mitführen kann.

Einige Schwierigkeiten wird die Bereitstellung und Beschaffung der Schienen verursachen.

Der Bau, der für die gesamte Strecke mehrere Jahre beanspruchen wird, wird unter Aufsicht des Verkehrsministers ausgeführt. Für seine Dauer ist innerhalb der Generaldirektion für Transportwesen eine besondere Dienststelle eingerichtet, deren Aufgabe insbesondere auch darin besteht, geeignete Baukräfte für den unter schwierigen klimatischen Verhältnissen vor sich gehenden Bau anzunehmen.

Frankreich nimmt sich des Bahnbaus, dessen jahrzehntelange Verzögerung und Verschleppung es heute bedauern mag, jetzt mit Tatkraft an. Bis zur Vollendung werden noch manche Schwierigkeiten, sei es auf technischem Gebiete, sei es in der Rohstofffrage oder in der Bereitstellung von Arbeitskräften zu überwinden sein. Bei der anerkannten Bedeutung der Transsaharabahn für den europäisch-afrikanischen Wirtschaftsblock ist zu wünschen, daß der Bahnbau weiterhin tatkräftig fortgeführt und planmäßig vollendet wird. *Zeißler.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts, VIII. Zivilsenats, vom 12. März 1941 in Sachen der minderjährigen J. und G. B., vertreten durch die Vormünderin B. B., Ingenieurswitwe in W., Kläger und Revisionskläger, gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion W., Beklagte und Revisionsbeklagte.
— VIII 7/1941. —

m öffentlichen Dienst stehenden Personen und ihren Hinterbliebenen, die auf Grund der Unfallversorgungsgesetzgebung einen Anspruch haben, steht kein weiterer Anspruch gegen das Reich zu, insbesondere nicht nach dem Reichshaftpflichtgesetz oder dem österreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetz.

Entscheidungsgründe:

1. Der Vater der minderjährigen Kläger, Ing. B., ist am 18. Juli 1939 als Pionier zum Wehrdienst eingerückt und wurde einem Pioniereisenbahnzug zugeteilt, der am 11. Oktober 1939 am Bahnhof L. verschoben wurde. Dabei ereignete sich ein Zusammenstoß, bei dem B. getötet wurde. Die Kläger behaupten, daß der Unfall auf das Verschulden der Eisenbahnunternehmung und der Personen, deren sie sich zum Betriebe bedienten, zurückzuführen sei, und erheben Ersatzansprüche gemäß § 1327 ABGB. Dabei bringen sie von der beanspruchten Rente den Betrag von monatlich 46,80 RM in Abzug, weil sie diesen Betrag teils von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte, teils auf Grund des § 104 des Wehrmacht-Fürsorge- und Versorgungsgesetzes vom 26. August 1938, RGBl. I S. 1077 (WFVG) beziehen.

Die beklagte Reichsbahn beantragte Klageabweisung, da der Unfall auf das alleinige Selbstverschulden des Verunglückten zurückzuführen sei und da nach § 134 WFVG Versorgungsberechtigte für eine Wehrdienstbeschädigung und ihre Folgen gegen das Reich Ansprüche nur nach diesem Gesetze erheben können. Damit seien weitergehende Ansprüche auch gegen die Reichsbahn ausgeschlossen, da diese mit dem Reiche wesenseins sei. Zur Unterstützung dieses Standpunktes berief sich die Beklagte auf eine Anordnung des Oberkommandos der Wehrmacht, die auf Grund einer Anregung des Reichsverkehrsministeriums erging und die besagt, daß die Deutsche Reichsbahn nicht „Dritter" im Sinne des § 86 (2) des Reichsversorgungsgesetzes des § 134 (2) WFVG. und des § 139 DBG. sei, weil es sich bei ihr um das Vermögen des Reiches handle. Diese Anordnung sei durch einen Erlaß des Reichsverkehrsministeriums vom 5. September 1939 bekanntgemacht worden und enthalte auch eine authentische Auslegung des § 134 (1) WFVG. Den gleichen Standpunkt habe das Reichsverkehrsministerium in einem Erlaß vom 8. April 1940 eingenommen, in dem die Reichsbahndirek-

tionen angewiesen wurden, darüber zu berichten, ob und unter welchen Voraussetzungen sie bei Unfällen von Soldaten auf Urlaubsfahrten eine Haftpflicht anerkennen, oder die Haftung ablehnen, weil es sich um eine Wehrdienstbeschädigung handle. Die Hinterbliebenen eines einem Eisenbahnunfall zum Opfer gefallenen Soldaten könnten keine höheren Ansprüche erheben, als die Hinterbliebenen eines vor dem Feinde Gefallenen.

2. Das Prozeßgericht hat die Verhandlung auf den Grund des Anspruches eingeschränkt, brachte die genannten Erlasse vom 5. September 1939 und 4. April 1940 zur Verlesung, lehnte aber den Antrag der Kläger auf Beischaffung der in der Anordnung des Oberkommandos der Wehrmacht erwähnten Anregung des Reichsverkehrsministeriums und der auf Grund des Erlasses vom 8. April 1940 eingelangten Berichte der Reichsbahndirektionen ab. Sohin haben beide Vorinstanzen das Klagebegehren mit der Begründung abgelehnt, daß die Kläger, die gegen das Reich Versorgungsansprüche auf Grund des Wehrmacht-Fürsorge- und Versorgungsgesetzes besitzen, mit Rücksicht auf die Bestimmung des § 134 (1) von der Reichsbahn auf Grund eines bürgerlichen Rechtstitels nicht begehren können. Denn die Reichsbahn sei nach dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 RGBl. I S. 1905 mit dem Reiche wesenseins.

3. Gegen das Urteil des Berufungsgerichts erhoben die Kläger Revision wegen Mangelhaftigkeit des Verfahrens und unrichtiger rechtlicher Beurteilung. Die Mangelhaftigkeit des Verfahrens wird in der Ablehnung der unter 2. genannten Anträge erblickt. Allein eine Mangelhaftigkeit des Verfahrens kann sich nur auf das Verfahren betr. Feststellung des rechtlich maßgebenden Tatbestandes beziehen. Im vorliegenden Falle ist dieser unbestritten. Die Kläger erwarteten von der Durchführung der abgelehnten Beweise lediglich einen Beitrag zur richtigen Auslegung des § 134 WFVG. und eine Klärung sonstiger Rechtsfragen. Die Auslegung des Gesetzes ist aber Sache des Gerichtes und kein zulässiger Gegenstand für eine Beweisaufnahme. Es ist klar, daß eine von einem Ministerium ausgesprochene Anregung und Auskünfte der Reichsbahndirektionen für die Auslegung des Gesetzes nicht maßgebend sein können, selbst wenn sich ergeben sollte, daß diese Stellen die von der beklagten Partei vertretene Auffassung nicht teilen.

4. In rechtlicher Hinsicht bestreitet die Revision die von den Vorinstanzen angenommene Identität von Reich und Reichsbahn, da zwischen dem Reiche als Träger von Hoheitsrechten einerseits, und der Reichsbahn, die bloß wirtschaftliche und Vermögensinteressen des Reiches wahrzunehmen habe, zu unterscheiden sei. Übrigens ergebe sich aus den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes über das Sondervermögen der Reichsbahn und die getrennte Haftung für Verbindlichkeiten des Reiches und der Reichsbahn, daß beide einander nicht gleichzusetzen seien. Der Wehrmachtangehörige, der die Eisenbahn benutze, sei den besonderen Gefahren dieses Betriebes ausgesetzt, müsse daher auch den diesen Gefahren entsprechenden besonderen Schutz des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes genießen. Im Gesetze werde die Anwendbarkeit der Haftpflichtgesetze nicht ausdrücklich ausgeschlossen, es könne daher nicht angenommen werden, daß der im Eisenbahnbetrieb verunglückte Wehrmachtangehörige und seine Hinterbliebenen schlechter gestellt seien als eine Zivilperson und deren Hinterbliebene. Wenn das Oberkommando der Wehrmacht den nachgeordneten Dienststellen untersagt habe, Regreßansprüche gegen die Reichsbahn geltend zu machen, so könne dies die Hinterbliebenen eines Wehrmachtangehörigen nicht hindern, den

Unterschied zwischen ihren Versorgungsgebührnissen und dem, was sie aus sonstigen Rechtstiteln zu fordern hätten, gegen die Reichsbahn geltend zu machen. Diesen Rechtsausführungen kann indessen nicht zugestimmt werden.

5. Mit Rücksicht auf den Ort, an dem sich der Schadenfall ereignete, ist die Haftung für den Schaden gemäß den Grundsätzen des interlokalen Privatrechts nach ostmärkischem Recht zu beurteilen. Die Einheit der Reichseisenbahn schließt nicht aus, daß für sie und ihre Rechtsbeziehungen je nach dem Orte ihrer Betätigung verschiedene gesetzliche Vorschriften der einzelnen Landesgesetze Anwendung finden (RGZ. Bd. 163 S. 66). Es kommen daher die Bestimmungen des 30. Hauptstückes des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches, und da sich der Schadensfall vor dem 1. Juni 1940 ereignet hat, das österreichische Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, RGBl. Nr. 27, in Betracht. Das Reichshaftpflichtgesetz ist nach Art. VI der Verordnung vom 3. Mai 1940 (RGBl. I S. 713) nur auf spätere Schadensfälle anzuwenden.

6. Die Bestimmung des bürgerlichen Rechtes und des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, nach welchem im Falle eines Unfalls von der Eisenbahnunternehmung Schadenersatz verlangt werden kann, haben schon durch die Bestimmungen des Arbeiterunfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887, RGBl. Nr. 1 aus 1888, sowie des Gesetzes vom 20. Juli 1894, RGBl. Nr. 168, eine beträchtliche Einschränkung erfahren, die der nach § 98 RVersO. entspricht. Nach § 46 des Arbeiterunfallversicherungsgesetzes konnte ein Arbeiter von der Unternehmung Schadensersatz nur begehren, wenn die Unternehmung oder ihr gesetzlicher Vertreter den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hatte. Durch das an zweiter Stelle genannte Gesetz wurde die Unfallversicherung auf alle Betriebsbeamten der Eisenbahn, ferner auf die von der Eisenbahn freiwillig versicherten Personen ausgedehnt. Dabei wurde ausgesprochen (Art. VII Abs. 4), daß ein nach gesetzlicher Vorschrift Versicherter oder ein freiwillig versicherter Staatsbediensteter, der von der Eisenbahn nach den bestehenden Vorschriften unentgeltlich zu befördern war (z. B. ein Postbeamter), wenn er einen Unfall erlitt, gegen die Eisenbahnunternehmung, vom Falle vorsätzlicher Beschädigung abgesehen, keinen Ersatzanspruch, insbesondere auch keinen Anspruch nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz hat. Der Gedanke, der diesen Bestimmungen zugrunde lag, war der, den genannten Personen an Stelle des nur in einem mit Mühe, Kosten und Risiko verbundenen Rechtsstreite durchsetzbaren Anspruchs gegen die Eisenbahn einen rasch und mit Sicherheit durchsetzbaren, wenn auch vielleicht materiell geringeren Anspruch gegen die Versicherungsanstalt zu geben (vgl. Wachtel, Kommentare zum Eisenbahnhaftpflichtgesetz 1909, S. 80).

7. Einen ähnlichen Gedanken verfolgte die Beamten- und Militärunfallfürsorgegesetzgebung des Deutschen Reiches (vgl. Brand, Das Deutsche Beamtengesetz, 3. Aufl., S. 670 f.). Schon das Gesetz vom 18. Juni 1901, RGBl. S. 211, hat verfügt, daß Beamte der Reichszivilverwaltung und des Soldatenstandes, die in unfallversicherungspflichtigen Betrieben beschäftigt werden, und ihre Hinterbliebenen vom Reich eine Pension oder Rente erhalten. § 12 (2) hat verfügt: „Weitergehende Ansprüche als auf diese Bezüge stehen dem Verletzten und dessen Hinterbliebenen gegen das Reich und die Bundesstaaten nicht zu." Damit waren Ansprüche gegen das Reich auf Grund der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Reichshaftpflichtgesetzes ausgeschlossen. Ausgeschlossen gewesen wären auch Ansprüche gegen die vom Reiche selbst betriebenen Bahnen. Auf die strittige Frage, ob nicht auch Ansprüche gegen die

Reichsbahn ausgeschlossen waren, solange diese von der 1924 gegründeten Reichsbahn-Gesellschaft betrieben wurden (vgl. K. Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl., S. 200 f.) ist hier nicht einzugehen.

Das Beamtenunfallfürsorgegesetz vom Jahre 1901 wurde für Personen des Mannschaftsstandes durch das Gesetz vom 31. Mai 1906, RGBl. S. 593, dieses wiederum durch das Reichsversorgungsgesetz vom 12. Mai 1920, RGBl. S. 929, abgelöst, das wiederholt geändert wurde und mit Verordnung vom 1. April 1939, RGBl. I S. 663, eine Neufassung erhielt. § 86 dieses Gesetzes, das auf Grund der Verordnung vom 24. September 1938, RGBl. I S. 1196, für Soldaten gilt, die ihre Dienstleistung in der Wehrmacht der Ostmark vor dem 14. März 1938 beendet haben, und auf Grund der Verordnung vom 15. Juni 1938, RGBl. I, S. 631, auch im Rahmen des mehrfach geänderten Wehrmachtversorgungsgesetzes vom 4. August 1921, RGBl. I S. 993, auf Soldaten anwendbar ist, die ihre Wehrdienstleistung in der Ostmark in der Zeit vom 14. März bis 30. September 1938 beendet haben, hat in seiner ursprünglichen Fassung verfügt: „Die nach diesem Gesetze versorgungsberechtigten Personen haben aus dem Grunde einer Dienstbeschädigung gegen das Reich nur die auf diesem Gesetz beruhenden Ansprüche."

Nach diesem Gesetze blieben die Ansprüche, welche beschädigte Soldaten der einstigen Wehrmacht und ihre Hinterbliebenen auf Grund privatrechtlicher Titel gegen die Eisenbahnen zu erheben hatten, regelmäßig unberührt, weil diese damals (1920) nicht vom Reiche, sondern von den einzelnen Bundesstaaten betrieben wurden. Als nun in Ausführung des Artikels 89 der Weim. Verf. das Reich die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen (durch Staatsvertrag mit den Bundesstaaten) in sein Eigentum und seine Verwaltung übernommen hatte (Gesetz vom 30. April 1920, RGBl. S. 773), wurde von dem Grundsatze, daß das Reich nur nach dem Reichsversorgungsgesetz haftet, eine Ausnahme gemacht und durch das Gesetz vom 22. Juni 1923, RGBl. S. 513, dem oben angeführten Absatz 1 des § 86 beigefügt: „Unberührt bleiben jedoch die Ansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, RGBl. S. 207." Dabei beweist das Wort „jedoch", daß die Ansprüche, die gegen einen im Reichshaftpflichtgesetz genannten Betrieb des Reiches, also die Reichsbahn, gerichtet wurden, als Ansprüche gegen das Reich zu verstehen sind. Dieser Zusatz ist auch in die noch heute geltende Fassung des Reichsversorgungsgesetzes übergegangen.

Wenn daher im vorliegenden Rechtsstreite die beklagte Partei mit Zustimmung des Erstgerichts versucht, aus der unter 1. erwähnten Anordnung des Oberkommandos der Wehrmacht abzuleiten, daß bei Dienstbeschädigung von Soldaten die Geltendmachung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gegen die Reichsbahn ausgeschlossen sei, so ergibt sich für die nach dem Reichsversorgungsgesetze und dem Wehrmachtversorgungsgesetze versorgungsberechtigten Personen das Gegenteil aus einer ausdrücklichen Bestimmung des in der Anordnung des Oberkommandos der Wehrmacht selbst bezogenen § 86 des Reichsversorgungsgesetzes. Die mehrfach genannte Anordnung kann sich daher nur auf Regreßansprüche des Reiches im Sinne des § 86 Abs. 2 des Reichsversorgungsgesetzes, des § 134 (2) WFVG. und des § 139 DBG. beziehen, läßt aber keinen Rückschluß darüber zu, wie vom Oberkommando der Wehrmacht die Bestimmung des § 134 (1) WFVG. ausgelegt wird.

8. Allein die im Jahre 1923 eingefügte Bestimmung des Reichsversorgungsgesetzes blieb eine vereinzelte Maßnahme. Im übrigen kehrte die Gesetz-

gebung zu dem schon im Beamtenunfallfürsorgegesetz 1901 ausgesprochenen Grundsatze zurück, daß im öffentlichen Dienste stehende Personen und ihre Hinterbliebenen, die auf Grund der Unfallversorgungsgesetzgebung einen Anspruch haben, gegen das Reich keinerlei weitere Ansprüche, insbesondere keinen nach dem Reichshaftpflichtgesetz, damit aber auch keinen nach dem österreichischen Eisenbahnhaftpflichtgesetz haben. Der im vorliegenden Falle in Frage kommende § 134 (1) WFVG. schließt deutlich alle Ansprüche gegen das Reich aus, die nicht aus dem Wehrmachtfürsorge- und Versorgungsgesetz selbst hervorgehen, und § 124 DBG. schließt Schadenersatzansprüche von Beamten in einem noch weitergehenden Umfang aus. Der abweichende Wortlaut dieser Bestimmungen von dem dem Gesetzgeber vorliegenden Wortlaute des § 86 des Reichsversorgungsgesetzes beweist, daß eine Abweichung von der aus besonderen Gründen für die Angehörigen der früheren Wehrmacht geschaffenen Regelung beabsichtigt war.

Für den Bereich des Reichsversorgungsgesetzes und des Wehrmachtversorgungsgesetzes wollte man durch den im Gesetze vom 22. Juni 1923, RGBl. I S. 513, verfügten Zusatz zu § 86 (1) den Wehrmachtsangehörigen aus der Zeit des Weltkrieges und der Nachkriegszeit die nach dem Mannschaftsversorgungsgesetze vom 31. Mai 1906 möglichen Ansprüche gegen die vormals bundesstaatlichen Eisenbahnen auch nach ihrer Verreichlichung belassen (vgl. RGZ. Bd. 108 S. 151). Hingegen haftet nach den neueren Gesetzen: WFVG. und DBG. das Reich bei Dienstbeschädigungen nur im Rahmen der durch diese Gesetze gewährten Versorgungsgenüsse. Die gegenteilige Bestimmung des Reichsversorgungsgesetzes ist eine auf einen bestimmten Personenkreis beschränkte, der Verallgemeinerung nicht fähige Ausnahmebestimmung.

9. Die Kläger versuchen zwar auch in der Revision, dieser Folgerung durch die Behauptung entgegenzutreten, daß die Deutsche Reichsbahn auf Grund der Organisation, die sie durch das Gesetz vom 4. Juli 1939, RGBl. I S. 1905, Rbahng. erfahren habe, eine vom Reich verschiedene Rechtspersönlichkeit sei. Allein dem kann nicht zugestimmt werden. In den Gesetzen vom 10. Februar 1937, RGBl. II S. 47, und dem Rbahng., das seit dem 12. Juli 1939 auch in der Ostmark in Kraft steht (GBl. für das Land Österreich Nr. 823/39), kommt mit voller Schärfe und Deutlichkeit zum Ausdruck, daß Reich und Reichsbahn nicht juristische Personen nebeneinander sind, sondern eine Einheit bilden. Der Reichsbahn kommt Parteifähigkeit, aber, wie auch aus dem Gegensatze zu der für die Reichsbank getroffenen Regelung erhellt, keine Rechtspersönlichkeit zu. Das Reichseisenbahnvermögen enthält zwar außer den Vermögensstücken, die schon immer Eigentum des Reiches bzw. des österreichischen Bundesschatzes gewesen sind, auch Vermögen, das früher der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und dem Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen gehörte. Aber alle diese Bestandteile bilden jetzt nach § 1 (1) und (2) Rbahng. ein einheitliches Vermögen, für das gewisse Sonderbestimmungen gelten, das aber niemandem anderen gehört als eben dem Reich. In dieser Richtung schließt sich das Reichsgericht vollständig den Ausführungen des Berufungsgerichtes, insbesondere in der Deutschen Justiz, Ausgabe A, 1941, Seite 275, und den Gründen dem Satze an, daß, wo immer die Reichsbahn im Rechtsverkehre auftritt, der Handelnde, Berechtigte und Verpflichtete immer nur das Reich selbst ist. Wer einen Anspruch gegen die Reichsbahn erhebt, erhebt einen solchen gegen das Reich. Dem steht für den vorliegenden Fall § 134 (1) WFVG. entgegen.

10. Wenn das Berufungsgericht die Reichsbahn eine statio fisci nennt, wird hierdurch die Rechtslage allerdings nicht richtig gekennzeichnet. Die stationes fisci haben nur eine verwaltungsmäßige, aber, von der auf praktischen Gründen beruhenden positiven Bestimmung des § 1441 ABGB. über die Unzulässigkeit der Aufrechnung abgesehen, keine privatrechtliche Bedeutung. Es handelt sich vielmehr bei der getrennten Haftung des Reiches für Schulden, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, und für andere Schulden um eine beschränkte Haftung. Das Reich haftet für Schulden, die mit dem Betriebe der Reichsbahn im Zusammenhang stehen, nur mit dem Reichseisenbahnvermögen, für sonstige Schulden nur mit seinem sonstigen Vermögen. In beiden Fällen ist aber der Verpflichtete dieselbe Person, nämlich das Reich. Wenn nun § 134 (1) WFVG. ausspricht, daß Versorgungsberechtigte gegen das Reich eine Forderung nur nach dem Wehrmachtfürsorge- und Versorgungsgesetz haben, die gegen die Wehrmachtversorgungsbehörden geltend zu machen ist, so folgt daraus, daß zugunsten dieser Forderung nicht auf das Reichseisenbahnvermögen gegriffen werden kann und daß dem Versorgungsberechtigten eine Forderung, zu deren Gunsten auf das Reichseisenbahnvermögen gegriffen werden könnte, nicht zusteht.

11. Soweit sich die Revision auf rechtspolitisches Gebiet begibt und geltend machen will, daß kein hinreichender Grund dafür bestehe, Soldaten, die den Gefahren des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt sind, schlechter zu stellen als Zivilpersonen, kann ihr von den Gerichten, die an die geltenden Gesetze gebunden sind, nicht gefolgt werden. Die klare und bestimmte Anordnung des § 134 (1) WFVG., die sich von der des Reichsversorgungsgesetzes deutlich unterscheidet, kann nicht vernachlässigt werden, wenn es auch richtig ist, daß die im Vorspruch zum Wehrmachtsfürsorge- und Versorgungsgesetz dargelegten Absichten des Gesetzgebers auch eine andere Regelung möglich gemacht hätten.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf §§ 41, 50 ZPO. Bei der Kostenbestimmung war das Rentenbegehren nach dem dreifachen Jahresbetrage der höchsten Leistung (206,40 RM monatlich) zu bewerten, da der Wert nicht dadurch erhöht werden kann, daß für die ersten Jahre ein geringer Betrag begehrt wird.

Strafrecht.

Fahrlässige Eisenbahnbetriebsgefährdung. Urteil des 1. Strafsenats des Reichsgerichts vom 5. November 1940 in der Strafsache gegen den Reichsbahnobersekretär St. auf die Revision des Angeklagten.

Die Schranken der Eisenbahnübergänge dienen nicht einseitig dem Eisenbahnverkehr, sondern ebensosehr dem Straßenverkehr. Sie müssen daher so rechtzeitig geschlossen werden, daß sich der Straßenverkehr danach einrichten kann.

Gründe.

1. Die Revision meint, die Schranken an einem Straßenübergang über die Eisenbahn dienten nur dazu, den Straßenverkehr vom Bahnkörper fernzuhalten, um dem Zug freie Bahn zu schaffen; daher seien die Schranken im Sinne der Dienstvorschrift der Reichsbahn für den Bahnüberwachungsdienst noch „rechtzeitig" vor der Vorbeifahrt eines Zuges geschlossen, wenn sie gerade noch im letzten Augenblick heruntergelassen seien, bevor der Zug die Straße berühre. Dieser Standpunkt ist unrichtig. Die für den Eisenbahnverkehr geltenden Sonder-

vorschriften (vgl. hier insbesondere § 13 Abs. 5 und § 45 RStVO sowie den § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) befreien die Eisenbahn nicht von der Pflicht, dort, wo sie öffentliche Straßen berührt, entsprechend der Grundregel der Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer (§ 1 RStVO) sich so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann und daß kein anderer geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Die Schranken der Eisenbahnübergänge dienen daher nicht einseitig dem Eisenbahnverkehr, sondern ebensosehr gleichzeitig dem Straßenverkehr und müssen daher nicht nur, um der Eisenbahn freie Bahn zu schaffen, sondern in der Weise unterhalten und bedient werden, daß der Straßenverkehr dadurch vor den Gefahren des Eisenbahnverkehrs geschützt wird. Das Errichten und Bedienen der Eisenbahnschranken hat hiernach die Bedeutung, daß — vergleichbar den Farbzeichen, die zur Regelung des Verkehrs an Straßenkreuzungen von der Polizei gegeben werden (§ 2 Abs. 3 und § 13 Abs. 3 RStVO) — die Eisenbahnverwaltung durch die Schrankenstellung dem Verkehr Zeichen gibt, nach denen sich die Verkehrsteilnehmer auf der Straße richten sollen (RGZ Bd. 157 S. 193, 195). „Rechtzeitig" müssen daher die Eisenbahnschranken in dem Sinne geschlossen werden, daß sich der Straßenverkehr danach einrichten kann.

Allerdings haben die Benutzer der Straße die Pflicht, auch schon auf das Läutewerk zu achten, dessen Ertönen der Bewegung der Schranken voranzugehen und sie zu begleiten pflegt, auch im vorliegenden Fall an der Unfallstelle vor dem Schließen der Schranken einsetzte. Aber erfahrungsgemäß kann das Läutewerk im starken Geräusch des Straßenverkehrs namentlich von den Führern schwerer Lastkraftwagen nicht immer gehört werden. Daher darf sich der Angestellte der Eisenbahn, der die Schranken zu bedienen hat, nicht darauf verlassen, daß schon ihre aus einiger Entfernung sichtbare Stellung den Führern sich nähernder schnell fahrender Fahrzeuge als Verkehrszeichen dienen kann; das Läutewerk ist infolge der Entwicklung, die der Kraftfahrzeugverkehr genommen hat, im wesentlichen eine zusätzliche Sicherung, die namentlich dazu dienen soll, zu verhüten, daß jemand mit einer fallenden Schranke zusammenstößt oder von fallenden Schranken eingeschlossen wird. Ferner sind allerdings die Benutzer der Straße während ihrer Annäherung an einen Eisenbahnübergang auch bei geöffneten Schranken nicht davon befreit, besondere Aufmerksamkeit auf die Gefahren der Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke zu verwenden; entsprechend der allgemeinen Pflicht zur Sorgfalt im Verkehr dürfen sie sich aber nicht ohne jede Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse stets blindlings darauf verlassen, daß sich bei geöffneten Schranken kein Eisenbahnzug nähern könne (vgl. §§ 1, 9, 13 RStVO, § 79 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung — Fassungen vom 20. November 1934, RGBl. II S. 1051, und vom 21. Februar 1940, RGBl. II S. 43 —, RGZ. Bd. 157 S. 193, 196, RGSt. Bd. 72 S. 286). Aber durch diese Sorgfaltspflicht der Straßenbenutzer wird die Pflicht zur Sorgfalt in der Bedienung der Eisenbahnschranken nicht eingeschränkt oder erleichtert; sie vermindert insbesondere nicht die Voraussehbarkeit eines Unfalls, den ein verspätetes Schließen der Schranken zur Folge haben kann.

Mit diesen Rechtsgrundsätzen sind die Ausführungen der Revision nicht vereinbar, nach denen der Angeklagte die Schranken noch rechtzeitig geschlossen habe, obwohl nach den eigenen Berechnungen der Revision trotz besonderer Beschleunigung des Schließens der Eisenbahnzug den Straßenübergang vielleicht schon 10 bis 11 Sekunden nach dem völligen Schrankenschluß erreicht hat. Viel-

mehr geht das Landgericht zutreffend davon aus, daß der Angeklagte die Schranken zu spät, wenn auch wohl nicht viel zu spät, geschlossen hat. Bedenklich im Hinblick auf die oben dargelegten Rechtsgrundsätze ist es nur, daß das Landgericht an die Frage des Verschuldens des Lastkraftwagenführers an dem Unfall allein unter dem Gesichtspunkt gedacht hat, der Kraftwagenführer könne d a d u r c h schuldhaft gehandelt haben, daß er die Fenster des Führerhauses geschlossen hielt und deshalb das Warnzeichen des Läutewerks bei dem Beginn des Schließens der Schranke nicht hörte. Indessen hat diese zu enge Betrachtungsweise des Landgerichts das Ergebnis der Entscheidung, auch den Strafausspruch, hier offenbar nicht beeinflußt.

2. Dagegen bemängelt die Revision mit Recht, daß im angefochtenen Urteil die Frage zu leicht genommen worden ist, in welcher Reihenfolge der Angeklagte seine vielfältigen Verpflichtungen als damals einziger Beamter auf dem Bahnhof D. zu erfüllen hatte.

Nach den getroffenen Feststellungen wurde der Angeklagte, als er gerade damit beschäftigt war, den Bahnhof mit dem unmittelbar daneben liegenden Wegeübergang zur Durchfahrt des dort nicht haltenden Zuges bereit zu machen, durch einen dienstlichen fernmündlichen Anruf gestört. Er war von dem Stellwerk, wo er dem ihm gemeldeten Zug das Einfahrtssignal gegeben hatte, zum Dienstzimmer, von wo aus er den Zug fernmündlich dem nächsten Bahnhof angemeldet hatte, und dann wieder zum Stellwerk gegangen und hatte dort dem Zuge auch das Durchfahrtssignal gegeben. Von dort aus hätte er nunmehr rechtzeitig die Schranke schließen müssen. Das Landgericht macht ihm zum Vorwurf, daß er vor dem Schließen der Schranke auf einen fernmündlichen Anruf hin, um den Anrufer kurze Zeit zu vertrösten, zunächst noch einmal in das Dienstzimmer an den Fernsprecher gegangen ist, „ohne sich um den Verbleib des Zuges umzusehen". Das ist unklar. Es ist auch festgestellt, daß man von dem Bahnhof aus den erwarteten Zug erst aus einer Entfernung von etwa 600 m sehen kann und daß der Angeklagte den Zug noch nicht hörte, als er das Einfahrtssignal stellte. Zu s e h e n war der Zug also bei seiner festgestellten Geschwindigkeit von etwa 40 km in der Stunde für den Angeklagten anscheinend auch noch nicht, als der Angeklagte infolge des erhaltenen Anrufs nochmals in das Dienstzimmer an den Fernsprecher ging. Ob der Angeklagte in diesem Augenblick den Zug gehört hat oder wenigstens bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit hätte hören müssen, ist nicht festgestellt; ebensowenig spricht das Landgericht aus, ob und inwiefern der Angeklagte sonst Anlaß für die Annahme hatte, daß der Zug schon ziemlich nahe herangekommen sein könne. Es fehlt hier also an einer näheren Darlegung, welche Feststellung oder welche Überlegung der Angeklagte schuldhaft unterlassen habe. Daß der Angeklagte etwa schuldhaft zu lange bei dem Fernsprecher verweilt hätte, ist nach den bisherigen Feststellungen nicht anzunehmen.

Auf die Überlegungen des Angeklagten — oder darauf, ob er überhaupt nicht überlegt hat, hätte auch unter dem Gesichtspunkt der Frage eingegangen werden müssen, ob er mit der Möglichkeit eines ganz besonders dringlichen fernmündlichen Anrufs zu rechnen hatte und daher ohne Verschulden den Gang an den Fernsprecher für noch eiliger halten konnte als das Schließen der Schranke. Denkbar ist beispielsweise, daß der Fahrdienstleiter eines Bahnhofs angerufen wird, damit ihm mitgeteilt werde, daß wegen irgendeines nicht planmäßigen Vorkommnisses auf der Strecke der fahrplanmäßig nur durchfahrende Zug aus-

nahmsweise auf dem Bahnhof festgehalten werden müsse; doch wird ein solches Vorkommnis je nach der verschiedenen Belastung der in Betracht kommenden Strecke vielleicht an einer Stelle nicht ungewöhnlich, an einer anderen Stelle aber nicht zu erwarten sein. Das Landgericht ist demnach zu wenig darauf eingegangen, daß der Angeklagte die Eilbedürftigkeit von zwei Dienstverrichtungen gegeneinander abzuwägen hatte, und darauf, ob ihm ein Verschulden zur Last fällt, weil er, wie das Ergebnis allerdings zeigte, hierbei falsch entschieden hat. Dabei kann nach Lage der Umstände zu berücksichtigen sein, ob der Angeklagte durch den Anruf überrascht wurde und daher keine Zeit zu seiner Erwägung hatte.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 28. Februar 1941. Zweiter Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen im Gebiet der Volkswagenstadt.
(Reichsgesetzblatt I, S. 114.)

Vom 28. Februar 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den aktiven Wehrdienst der Wehrmachtbeamten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 123.)

Vom 11. März 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Bezeichnung des Reichskommissars für die Saarpfalz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 163.)

Vom 3. April 1941. Zweiter Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Breslau.
(Reichsgesetzblatt I, S. 191.)

Vom 3. April 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 192.)

Vom 3. April 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Errichtung des Reichsverwaltungsgerichts.
(Reichsgesetzblatt I, S. 201.)

Verordnungen des Vorsitzenden des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 12. Februar 1941. Verordnung zur Vereinfachung der Haushaltsführung in Reich und Ländern im Rechnungsjahr 1941.
(Reichsgesetzblatt II, S. 37.)

Vom 18. April 1941. Verordnung über den Oder-Donau-Kanal.
(Reichsgesetzblatt II, S. 95.)

Verordnungen des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 18. Februar 1941. Verordnung über die Einführung der Verordnung zur Vereinfachung der Wirtschaftsstatistik in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 112.)

Vom 24. Februar 1941. Verordnung zur Ergänzung der Verordnung zur Einführung des Vierjahresplans in den Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 124.)

Verordnung des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 27. Februar 1941. Bekanntmachung über den deutsch-sowjetischen Vertrag über die Rechtsverhältnisse an der Grenze.
(Reichsgesetzblatt II, S. 41.)

Verordnung des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe:

Vom 25. März 1941. Vierte Änderungsverordnung zum Luftschutzrecht.
(Reichsgesetzblatt I, S. 168.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 31. März 1941. Zweite Durchführungsverordnung zum Reichsleistungsgesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 180.)

Vom 15. April 1941. Verordnung über die Einrichtung des Reichskriegsschädenamts.
(Reichsgesetzblatt I, S. 205.)

Vom 15. April 1941. Verordnung über die Einführung der Vorschriften über Flaggen, das Hoheitszeichen des Reichs und die Reichssiegel in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 208.)

Vom 18. April 1941. Erste Verordnung über die Ausdehnung der Kriegssachschädenverordnung auf außerhalb des Reichsgebiets eingetretene Schäden.
(Reichsgesetzblatt I, S. 215.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 20. Februar 1941. Zweite Ost-Steuerhilfe-Verordnung (Zweite OStV).
(Reichsgesetzblatt I, S. 109.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 1. Februar 1941. Verordnung über die Einführung enteignungsrechtlicher Vorschriften in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 95.)

Vom 9. April 1941. Verordnung über die Anlegung von Dampfkesseln.
(Reichsgesetzblatt I, S. 205.)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 15. März 1941. Verordnung über die Neugestaltung der Stadt Königsberg (Pr.).
(Reichsgesetzblatt I, S. 151.)

Vom 17. März 1941. Verordnung über die Einführung des Gesetzes zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 147.)

Vom 26. März 1941. Verordnung über die Neugestaltung der Gauhauptstadt Augsburg.
(Reichsgesetzblatt I, S. 174.)

Vom 25. April 1941. Verordnung über die Neugestaltung der Reichshauptstadt Berlin und der Hauptstadt der Bewegung München.
(Reichsgesetzblatt I, S. 219.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 6. Februar 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 31.)

Vom 6. Februar 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 31.)

Vom 8. Februar 1941. Kreuzungen elektrischer Oberleitungs-Omnibuslinien mit Reichsbahnen und nicht reichseigenen Eisenbahnen.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 4, S. 18.)

Vom 10. Februar 1941. Beförderung von Kraftfahrzeugen auf der Eisenbahn, hier Generatorfahrzeuge.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 5, S. 21.)

Vom 26. Februar 1941. Sechsundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 39.)

Vom 27. Februar 1941. Zulassungsverfahren bei Beschaffung von Einheits-Straßenbahnwagen.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 7, S. 35.)

Vom 4. März 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 68.)

Vom 4. März 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 68.)

Vom 18. März 1941. Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 77.)

Vom 26. März 1941. Siebenundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 81.)

Vom 28. März 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 90.)

Vom 28. März 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 90.)

Vom 29. März 1941. Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 192.)

Vom 10. April 1941. Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Reichswasserstraßenverwaltung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 100.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 11. Januar 1941. Einführung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in den Reichsgauen der Ostmark . . .	66
Vom 8. März 1941. Geschäftsanweisung für die Direktoren und die Abteilungsleiter der Reichsbahn-Ausbesserungswerke	97
Vom 14. März 1941. Verreichlichung der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahnen	97
Vom 20. März 1941. Dienstanweisung für die Kontrolleure bei den Reichsbahndirektionen	118

Seite
Vom 24. März 1941. Geschäftsanweisung für die Oberste Bauleitung Koblenz 118
Vom 31. März 1941. Befreiung der Versorgungsanwärter alten Rechts von der Angestellten- und Invalidenversicherungspflicht 133
Vom 1. April 1941. Umbenennung des Hauptwohlfahrtsamtes in „Reichsbahn-Sozialamt“ 133
Vom 10. April 1941. Übernahme eines Amtes in der DAF. durch Beamte 133

Spanien.

Gesetz
betreffend die Regelung des Eisenbahnwesens und des Kraftverkehrs
vom 24. Januar 1941.

(Spanischer Staatsanzeiger Nr. 28 vom 28. Januar 1941, S. 634—643.)

In Anlehnung an die Regelung in den meisten europäischen Staaten beruhte anfänglich das Eisenbahnwesen in Spanien auf Konzessionen, die Privatunternehmen für bestimmte Zeiträume erteilt wurden. Im Laufe der Zeit traten jedoch Mißstände auf, die sich inzwischen durch störende Einflüsse politischer und sozialer Art verschärften. Vor allem sind hier zu nennen: die wirtschaftliche Unzulänglichkeit des Privatunternehmens gegen Ende der Konzessionsfrist; das gestörte wirtschaftliche Gleichgewicht infolge Unmöglichkeit einer Überschreitung der Tarife, die unter ganz anderen, zeitbedingten Verhältnissen festgesetzt worden waren; die Vielheit von Gesellschaften mit mangelhafter Linienanordnung ohne Rücksicht auf die wirtschaftsgeographischen Erfordernisse, und die verwirrte Lage infolge unzureichender Beachtung grundlegender amtlicher Bestimmungen.

Zu diesen Ursachen des mangelhaften spanischen Eisenbahnsytems traten noch andere, die seine Unvollkommenheit erhöhten. Sie begannen, als im Zusammenhang mit dem vorigen europäischen Krieg tiefgreifende Änderungen im Wirtschaftsleben auftraten, und als später mit der Entwicklung des Kraftverkehrs der Eisenbahn ein ungleicher Wettbewerb entstand.

Die namhaften Zuschüsse, die der Staat im Laufe verschiedener Jahre aus den verschiedensten Gründen geleistet hat, die wirtschaftliche Lage, in der sich die Gesellschaften befinden, die mißlichen Verhältnisse, unter denen sich der Verkehr entwickelt, sowie die regellose und willkürliche Genehmigung zahlreicher Kraftverkehrslinien machen es nunmehr unumgänglich notwendig, daß die Regierung grundlegend an die Lösung des Problems herantritt, indem sie die Verhältnisse der durch die siegreiche Nationalbewegung geschaffenen neuen Lage anpaßt.

Schon in den durch Königliche Verordnung vom 31. Dezember 1844 genehmigten Bestimmungen, die als die ersten unserer Eisenbahngesetzgebung anzusehen sind, ist der Erwerb der Linien durch den Staat vorgesehen. Das damals schon bekundete höchste Staatsinteresse ist hinsichtlich der Bestimmungen der Laufzeit und des Rückkaufs zu Recht in dem Gesetz von 1855 grundsätzlich anerkannt worden. Die Bestimmungen sind wiederholt in den Wortlaut von Konzessionsbedingungen sowie in die Begründung zu dem Gesetz von 1877

aufgenommen worden und haben erneut in dem Gesetz vom 12. Juli 1924 Eingang gefunden. Letzteres war die Grundlage für eine Satzung, für die nach eingehenden Untersuchungen und umfangreichen Gutachten über die vielen verschiedenen, ja selbst zuwiderlaufenden Belange, und nachdem lange um eine Lösung gerungen worden war, schließlich eine gerechte Fassung gefunden wurde, der auch die Gesellschaften zustimmten. Von der Genehmigung auf Zeit und demzufolge von dem Recht des Rückkaufs durch den Staat wurde lediglich bei den Konzessionen der kleinen Zahl Linien abgesehen, die in Anwendung des in den verworrenen Zeiten des Jahres 1868 verkündeten Gesetzes genehmigt wurden. Aber selbst diese normalspurigen Linien jener Zeit unterwarfen sich schließlich den beiden Bedingungen der Zeit und des Rückkaufs im Verfolg der erwähnten Eisenbahnsatzung, deren Wirksamkeit bei den Entschlüssen der heutigen Regierung nicht vergessen werden darf.

Im Hinblick auf die oben aufgeführten Gründe, vor allem aber auf den unzulänglichen öffentlichen Verkehr und die mangelnde Wirtschaftskraft der Gesellschaften zur Durchführung der von den fortschrittlichen Technikern geforderten Änderungen, ist von der Regierung der Erwerb aller normalspurigen Eisenbahnlinien beschlossen worden. Sie muß nun ihre grundsätzlichen Entscheidungen treffen, die sowohl die rechtmäßigen Interessen der Gesellschaften als auch die höchsten Belange des Staates berücksichtigen, die nirgends so betont hervortreten wie bei diesem mit den dringendsten nationalen Bedürfnissen eng verknüpften Verkehr. Aber die Satzung von 1924 hätte, wenn auch sinngemäß beachtet, so doch bezüglich einiger ihrer Bestimmungen nicht wörtlich befolgt werden können, ohne offensichtliche Beeinträchtigung einer gerechten Regelung, auf die die Regierung bei ihrem Dekret sorgfältig achtete. Einmal ist in der genannten Satzung der Zeitraum der letzten fünf Jahre vor dem Erwerb als Grundlage des Durchschnitts für die Feststellung der Verkehrserträge vorgesehen; ihre Anwendung könnte dem Interesse der Gesellschaften außerordentlich nachteilig werden, da dieser Zeitraum mit den vom Bürgerkrieg beeinträchtigten Jahren zusammenfällt, in denen der Ertrag weit hinter dem normalen der fünf vorhergehenden Jahre zurückbleibt. Zum anderen ist es schwierig, die Annuität für den Erwerb, die auf den möglichen Nutzungszuwachs entfällt, sowie die durchschnittliche Zeit für die Rückgabe der Konzessionen festzustellen, da es an statistischen Unterlagen fehlt. Diese Gründe beeinträchtigen auch schon den eigentlichen, in der angezogenen Satzung gewährleisteten Anspruch hinsichtlich des Erwerbspreises. Die Regierung hat daher geglaubt, die Zahl der Annuitäten, die als Grundlage für die Berechnung dient, nach gerechten Erwägungen heraufsetzen zu sollen.

Demzufolge handelt es sich nunmehr darum, im Geiste der grundlegenden, früher ergangenen Eisenbahngesetze ein so verwickeltes Problem, dessen Betrieb künftig in seiner Nutzung unter den Staat fällt, umfassend, gerecht und geschickt zu lösen. Die starren Normen der öffentlichen Verwaltung, die diesen lebenswichtigen Betrieb der Nation behindern könnten, wollte man vermeiden. Daher war es notwendig, ihn mit der Beweglichkeit und Schnellzügigkeit eines Industrieunternehmens auszustatten mit den Merkmalen eines privaten Wirtschaftsunternehmens und mit voller Verantwortlichkeit der leitenden Persönlichkeiten.

Um alles, was sich auf den Verkehr zu Lande bezieht, umfassend zu regeln, ist es zweckmäßig, allgemeine Grundregeln auch für die Schmalspur-

bahnen und für den Kraftwagenverkehr zu treffen. Es ist nicht unmöglich, daß die Schmalspurbahnen eines Tages vom Staat erworben werden könnten. Inzwischen wird ihr Betrieb durch freiwillige Verbände der gegenwärtigen Unternehmen angeordnet, die, ohne ihren Charakter zu verlieren, den Fahrzeugpark wie auch die Tarife und die Betriebsvorschriften vereinheitlichen. In ähnlicher Weise wird zur Vermeidung schädlichen Wettbewerbs eine Verordnung für den Kraftverkehr erlassen, die den Verkehr der Unternehmen unter einheitliche Normen und gesetzliche Konzessionen bringt, wodurch deren Finanzkraft erhöht wird.

In Ansehung des Vorstehenden verordne ich:

Kapitel I.

Normalspurbahnen.

Artikel 1.

Für alle spanischen öffentlichen normalspurigen Eisenbahnen, die durch konzessionierte Gesellschaften betrieben werden, wird der Tag der Übernahme des gesamten Besitzes durch den Staat ohne Rücksicht auf das Ablaufdatum der Konzession auf den 1. Februar 1941 vorverlegt. An diesem Tage tritt der Staat in die Nutzung der genannten Eisenbahnen ein.

Artikel 2.

Der Erwerb umfaßt die Konzessionen, Bargeld und Werte, Linien, Grundstücke, Gebäude, Kunstbauten, Amtsräume mit deren Inventar, Werkstätten mit ihren Maschinen und Instrumenten, Materialien, Vorräte, Lieferungsverträge, Erträge und Rechte anderer Art, einschließlich Kraftverkehrskonzessionen als Konzessionsunternehmen der Eisenbahn oder aber den realen Wert des Geschäfts des Konzessionsinhabers; ausgenommen hiervon sind: a) die Minen- und Erzförderungsrechte, die dem Unternehmen gehören, selbst wenn die Fördermengen bei den Eisenbahnen verbraucht werden; b) die Rückstellungen in Bargeld oder Werten, sofern feststeht, daß sie aus nicht verteilten Überschüssen gebildet worden sind; c) für überzählig erklärte Grundstücke und andere Besitztümer und Rechte des Konzessionsinhabers, die nicht mit dem Betrieb zusammenhängen, sofern er sie nicht durch Zwangsenteignung erhalten hat oder sie vor der Erteilung der Konzession nicht Staatseigentum waren; und d) das Bargeld, bestimmt für den Betrieb und eingeschlossen in den realen Geschäftswert bei der Neuordnung auf Grund des Gesetzes vom 12. Juli 1924, wenn das Unternehmen damals erklärt hat, daß ihr Betrag nicht in dem der Tilgung unterworfenen Kapital enthalten ist.

Als Vergütung für die Übernahme wird dem Konzessionsinhaber vom Staat ab 1. Februar 1941 eine Zahl von Annuitäten gewährt entsprechend den Jahren, die der Durchschnittsfrist des Rückfalls der Konzessionen ein- und derselben Gesellschaft entspricht. Die durchschnittliche Rückgabefrist soll der Quotient der Produkte aller Längen der genehmigten Linien sein, multipliziert mit der Zahl der Jahre, die bis zum Ablauf der Konzession fehlen — gezählt von dem für die Fertigstellung des Baues angegebenen Zeitpunkt, ohne irgendwelche Fristverlängerung — geteilt durch die Gesamtlänge der Linien sämtlicher Konzessionen. Die auf unbeschränkte Zeit ausgestellten Konzessionen werden als für 99 Jahre genehmigt angesehen, gezählt vom Tage der Zulassung des Konzessionsinhabers nach der Neuordnung auf Grund des Gesetzes vom 12. Juli

1924, desgleichen für die der Neuordnung Beigetretenen, für die Nichtbeigetretenen vom Tage dieses Gesetzes an.

In jenen Jahren, die für die Festsetzung der Annuitäten des Erwerbs in Rechnung gestellt werden, auf die die durch Gesetz vom 12. Juli 1924 aufgestellte Eisenbahnsatzung anwendbar ist, werden nur die Reingewinne des Unternehmens und sein Anlagezuwachs für die Festsetzung der Annuität des Erwerbs berücksichtigt, insoweit sie dem Realwert des Geschäfts des Konzessionsinhabers unter Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen dem Realwert und dem Staatszuschuß entsprechen. Zu diesem Zweck werden als Kapital und Realwert des Unternehmens des Konzessionsinhabers nur die angesehen, wie sie nach der durch Gesetz vom 12. Juli 1924 geschaffenen Eisenbahnsatzung in der Königlichen Zulassung provisorisch festgesetzt worden sind.

Die Annuität für den Erwerb wird zwei Beträge umfassen, wovon einer der Rente, die von den betreffenden Konzessionen in dem Zeitraum vor ihrem Erwerb erzielt worden ist, und der andere dem möglichen Zuwachs jener Rente während der Jahre entspricht, in denen die Annuität für den Erwerb vergütet werden muß. Den Summanden, der der Rente der Konzessionen vor dem Erwerb entspricht, erhält man aus dem Durchschnitt der Nettoverkehrseinnahmen während der 15 Jahre vom 1. Januar 1921 bis zum 31. Dezember 1935.

Die Zahl der beförderten Tonnenkilometer Eilgut wird geschätzt, wenn die Gesellschaft sie nicht in ihrer Statistik aufführt. Dabei wird angenommen, daß der durchschnittliche Beförderungspreis für Eilgut dreimal so hoch ist wie der durchschnittliche Beförderungspreis für Frachtgut. Das Ergebnis der Teilung der gesamten Nettoeinnahmen aus den 15 Jahren von 1921 bis 1935 durch die in dem gleichen Zeitraum gefahrenen Personen- und Tonnenkilometer stellt die Nettoeinnahme aus der Beförderung der Verkehrseinheit dar. Dieses Ergebnis, multipliziert mit dem durchschnittlichen jährlichen Zuwachs an beförderten Einheiten während der genannten 15 Jahre, ergibt den durchschnittlichen jährlichen Zuwachs an Nutzen aus dem Verkehr vom 1. Januar 1921 bis zum 31. Dezember 1935. Dieser durchschnittliche jährliche Zuwachs an Nutzen wird für jedes der Jahre berechnet, die die durchschnittliche Frist der Rückgabe der Konzessionen des Unternehmens bilden. Die sich aus der Zusammenziehung ergebenden Summen werden bis zum Rückkauf zum gesetzlichen Zinsfuß kapitalisiert. Was der Gesamtbetrag jener Kapitalisierung in der gleichen Zeit zu gesetzlichen Zinsen einbringt, soll der durchschnittliche Zuwachs an Ertragfähigkeit oder Jahresnutzen und somit der zweite Summand für die Bildung der Annuität des Erwerbs sein.

Bei der Berechnung der Annuität für den Erwerb werden für die Jahre, in denen die Königliche Verordnung vom 26. Dezember 1918 in Kraft gewesen ist, von den Einnahmen die Beträge abgezogen, die durch die Tariferhöhung auf Grund jener Verordnung eingekommen sind.

Ebenso wird für die Jahre, in denen zu Lasten des Unternehmens ein Saldo aus Zuschüssen des Staates für die Erhöhung von Gehältern und Löhnen gemäß Königlicher Verordnungen vom 23. März und 29. April 1920 nebst ergänzenden Bestimmungen besteht, die Verpflichtung des Konzessionsinhabers berücksichtigt, für die Tilgung der Zuschüsse die Überschüsse zu verwenden, die im Vergleich zu denen des Jahres 1913 in jedem Jahr in den Reinerträgen erzielt wurden.

Von der auf vorstehend beschriebene Weise gewonnenen Annuität wird der Hundertsatz abgezogen, den die Regierung für den gegenwärtigen schadhaften Zustand der Linien, Fahrzeuge und Zubehöre festsetzt. Von dieser Annuität werden ferner nach Berücksichtigung der finanziellen Lasten noch die Beträge abgezogen, die jede Gesellschaft vom Staat als Zuschüsse erhalten hat.

Die sich aus der Nutzung ergebenden Annuitäten werden auf jeden Fall nach den allgemeinen Gesetzen für die Hypotheken zugunsten der Obligationsinhaber sowie für die Passivsalden der Unternehmen verwendet.

Die Konzessionsinhaber der rückerworbenen Linien können von der Regierung die Hergabe übertragbarer, auf den Namen ausgestellter Sicherheiten oder Inhaberpapiere fordern und erhalten; diese befugen den rechtmäßigen Besitzer zur Erhebung der vereinbarten Annuität während der vorgeschriebenen Zeit.

Für die lastenfreien Unternehmen kann der Staat in voller Höhe den Zinsen- und Tilgungsdienst der hypothekarischen Obligationen und sonstige Lasten, die in der Nutzung verbürgt sind, nach entsprechenden Abzügen bei den Annuitäten übernehmen.

Artikel 3.

Innerhalb von 30 Tagen nach Veröffentlichung dieses Gesetzes wird der Oberste Eisenbahnrat die Annuität feststellen, die jedes durch die Bestimmungen im Artikel 1 dieses Gesetzes übernommene Unternehmen als Erwerbspreis seiner sämtlichen Konzessionen zu erhalten hat. Für die Gesellschaften, bei denen die gesamten Einnahmen in der Zeit vom 1. Januar 1921 bis zum 31. Dezember 1935 die gesamten Ausgaben in dem gleichen Zeitraum übersteigen, erfolgt die Festsetzung in Anlehnung an die Ausführungen in den vorhergehenden Artikeln. Bei den Gesellschaften, bei denen dies nicht zutrifft oder die ihren Betrieb erst nach dem ersten Tag des Jahres 1921 aufgenommen haben, erfolgt sie durch gutachtliche Schätzung. Innerhalb von 90 Tagen von dem vorhin genannten Tage ab teilt jede Gesellschaft dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit, ob sie die durch den Obersten Eisenbahnrat festgesetzte Annuität als Erwerbspreis für ihre sämtlichen Konzessionen annimmt. Tut sie dies nicht, so muß sie innerhalb von 120 Tagen vom gleichen Tage wie oben dem Obersten Eisenbahnrat ihr Gutachten mit der Feststellung der Annuität als Erwerbspreis einreichen. Legt die Gesellschaft innerhalb dieses Zeitraums ein solches Gutachten nicht vor, so erkennt sie damit die vom Obersten Eisenbahnrat festgestellte Annuität an. 30 Tage nach Ablauf der 120 Tage wird der Oberste Eisenbahnrat das von der Gesellschaft eingereichte Gutachten bekanntgeben; in den folgenden 30 Tagen wird der Rat für öffentliche Arbeiten in der Plenarsitzung Bericht erstatten, woraufhin die Regierung nach Anhörung des Staatsrats endgültig entscheidet.

Während der 180 Tage bis zur Festsetzung der Annuität für den Erwerb sämtlicher Konzessionen jeder Gesellschaft können die Spanischen Nationaleisenbahnen den Zinsendienst der hypothekarischen Verpflichtungen, der in diese Zeit fällt, übernehmen. In diesem Fall sind die Beträge abzusetzen, die für diesen Zweck bereits aus den Annuitäten gedeckt sind, die der Gesellschaft bis zur völligen Begleichung zustehen.

Artikel 4.

Es wird das Unternehmen „Spanische Nationaleisenbahnen“ geschaffen, um die vom Staat erworbenen Bahnen zugleich mit den ihm gehörenden Breitspurbahnen zu übernehmen und als Gewerbebetrieb zu führen.

Die „Spanischen Nationaleisenbahnen" sind bei der Ausübung ihrer besonderen Aufgaben selbst juristische Person, getrennt von der des Staates. Sie genießen eine unabhängige Verwaltung, ohne dem Gesetz über die Verwaltung und das Rechnungswesen des Staates unterworfen zu sein. Sie werden von einem Verwaltungsrat geleitet und verwaltet, der mit voller Verantwortung vor der Regierung die Geschäftsführung, Leitung und Verwaltung der Bahnen, die zu dem Unternehmen „Spanische Nationaleisenbahnen" gehören, und der übrigen ihnen anvertrauten Zusatz- oder Nebenbetriebe übernimmt.

Der Verwaltungsrat der Spanischen Nationaleisenbahnen besteht aus einem Vorsitzenden, dem Generaldirektor des Unternehmens, zwei Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, zwei Vertretern des Finanzministeriums, je einem Vertreter des Kriegs-, des Landwirtschafts- sowie des Industrie- und Handelsministeriums, einem Vertreter der Gewerkschaften und zwei sachverständigen Technikern, die auf Vorschlag des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten von der Regierung ernannt werden. Die Vertreter des Finanz-, des Kriegs-, des Landwirtschafts- sowie des Industrie- und Handelsministeriums und der Gewerkschaften werden von dem zuständigen Minister vorgeschlagen.

Der Geschäftsführende Ausschuß wird gebildet vom Vorsitzenden des Verwaltungsrats, dem Generaldirektor des Unternehmens sowie einem der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten und einem der vom Finanzministerium vorgeschlagenen Verwaltungsratsmitglieder.

Die Beschlüsse des Verwaltungsrats, die nach Ansicht des Vorsitzenden oder der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten oder vom Finanzministerium ernannten Mitglieder die Ertragsfähigkeit der Spanischen Nationaleisenbahnen, ihr finanzielles Gleichgewicht oder die für die Erfordernisse des Verkehrs notwendigen Kapitalanlagen erheblich beeinträchtigen, bleiben auf seinen Wunsch ausgesetzt; er muß den Fall dann sofort dem zuständigen Minister vortragen, der die Sache dem Ministerrat zur Entscheidung weiterreicht.

Die gegenwärtigen Vorstände der Nordbahn, der Madrid-Zaragossa-Alicante-Bahn und der West-Andalusischen Bahnen, zu denen je ein vom Verwaltungsrat der Spanischen Nationaleisenbahnen bezeichneter Ausschuß hinzutritt, werden auf die Dauer von sechs Monaten die Geschäfte weiterführen, wobei sie ausschließlich den Betrieb der Netze leiten werden. In dieser Zeit werden sie die Übergabeverzeichnisse für den Verwaltungsrat der Spanischen Nationaleisenbahnen aufstellen.

Für die übrigen Gesellschaften wird der Verwaltungsrat der Spanischen Nationaleisenbahnen die Vertreter bestellen, die den Betrieb bis zur Übergabe an ihn führen.

Kapitel II.

Öffentliche Schmalspurbahnen.

Artikel 5.

Vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten werden die öffentlichen Schmalspurbahnen bestimmt, die sich zu freiwilligen Betriebsgenossenschaften sammenschließen können, in denen jedes Unternehmen seine juristische Persönlichkeit behält. Sie haben die Verpflichtung, der Genossenschaft anzugehören, bis ihre Konzessionen erlöschen. Das Datum der Rückgabe ist so festzusetzen, daß es der durchschnittlichen Laufzeit der von ein und demselben Unternehmen betriebenen Konzessionen gemäß den Bestimmungen in Artikel 2 entspricht.

Der Betrieb der Linien einer Genossenschaft ist so zu führen, als ob es sich um ein einziges Netz handelt, mit einheitlichen allgemeinen Tarifen und mit größter Vereinfachung der Übergangs- und Umladearbeiten zwischen Linien verschiedener Spurweite. Zwischen Linien gleicher Spurweite haben derartige Arbeiten gänzlich zu unterbleiben; außerdem wird ihr Fahrzeugpark zusammengelegt.

Die Regierung wird die Frist, in der die Gesellschaften den Eintritt in die zuständige Genossenschaft zu beantragen haben, festsetzen und auf deren Vorschlag die Satzung für den Betrieb der zusammengeschlossenen Linien genehmigen. In der Satzung werden der Wert der eingebrachten Sachen, das geschätzte Kapital und der Anteil der auf jeden Genossen entfallenden Einnahmen bestimmt. Sie setzt auch die Zahl der Mitglieder des Vorstands fest, der die Genossenschaft unter dem Vorsitz eines Vertreters der Regierung verwaltet; dieser hat das Einspruchsrecht gegen die Beschlüsse des Vorstandes, bis das Ministerium der öffentlichen Arbeiten entschieden hat.

Die Eisenbahnen, die keiner Genossenschaft angehören, sind verpflichtet, auf ihre Rechnung die einheitlichen Zugvorrichtungen und Kupplungen innerhalb der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten angegebenen Fristen einzuführen.

Die Regierung kann Schmalspurbahnen ohne Rücksicht darauf, ob sie genossenschaftlich zusammengeschlossen sind oder nicht, erwerben. Weder im Falle des vorzeitigen Erwerbs noch bei Rückgabe nach Ablauf der Konzession ist der Staat verpflichtet, an der Genossenschaftsform festzuhalten.

Artikel 6.

Für jedes Unternehmen einer Genossenschaft sind die Betriebsüberschüsse während jedes der 15 Jahre von 1921 bis 1935, wie sie sich aus seiner Rechnungslegung ergeben, festzustellen; hat diese nicht in der vorgeschriebenen Form stattgefunden, so ist folgendes zu beachten:

a) Es werden gemäß Artikel 9 der Satzung vom 12. Juli 1924 die Einnahmen unter Berücksichtigung der durch Verordnung vom 26. Dezember 1918 genehmigten 15prozentigen Tariferhöhung berechnet.

b) Nicht berechnet wird der Einnahmeüberschuß, der nach Deckung der Betriebsfehlbeträge und Lasten durch die mit Gesetz vom 29. Mai 1934 genehmigte 15prozentige Tariferhöhung verbleibt.

c) Es werden in der im Artikel 9 der Satzung vom 12. Juli 1924 vorgeschriebenen Form die ersetzten Vorschüsse berechnet, die infolge Gehalts- und Lohnerhöhungen ihres Personals durch Königliche Verordnung vom 23. März 1920 nebst Ergänzungsbestimmungen gewährt wurden.

d) Als Ausgaben sind alle Betriebsausgaben einschließlich der Ruhegehälter für das Personal anzusehen.

Aus den auf diese Weise berechneten Einnahmeüberschüssen in jedem der Jahre von 1921 bis 1935 erhält man den Durchschnitt für die Festsetzung des Kapitals.

Bei jenen Unternehmen, bei denen der Durchschnitt der Nettoeinnahmen in der Zeit von 1921 bis 1935 positiv ausfällt, und bei denen der Vorstand der Genossenschaft annimmt, daß sie mit ihren eigenen Einnahmen den normalen Betrieb unterhalten können, wird das das Geschäft des Unternehmens darstellende Kapital als fähig angesehen, während einer Zahl von Jahren ent-

sprechend der Durchschnittsfrist für die Rückgabe der gesamten Konzessionen eine verzinsliche Annuität zu leisten, die durch den Durchschnitt der von ihm erzielten Nettoeinnahmen dargestellt wird. Mit dem Anteil seiner Beteiligung an den Nettoeinnahmen aus dem Betrieb der Genossenschaft, wie er in der Satzung der Genossenschaft festgesetzt ist, wird es seine eigenen finanziellen Lasten und die Verpflichtungen decken, die es mit dem Staat vor dem Beitritt zur Genossenschaft eingegangen ist.

Die Unternehmen, bei denen der nach obigen Ausführungen berechnete Durchschnitt der Nettoeinnahmen negativ ist oder nach Ansicht des Vorstandes nicht die Gewähr besteht, daß sie mit ihren eigenen Einnahmen den normalen Betrieb unterhalten können, nehmen nicht an den Nettoeinnahmen aus dem Gemeinschaftsbetrieb teil. Sie werden ihre Ausgaben mit den Einnahmen bestreiten, die ausschließlich ihren Linien entspringen, bis der Vorstand annimmt, daß sie mit ihren eigenen Einnahmen den normalen Betrieb unterhalten können; in diesem Falle wird ihr Anteil festgesetzt, das geschätzte Kapital angenommen, und gleichzeitig erfolgt die Beteiligung an den Reingewinnen der Unternehmen, die sich aus den Nettoeinnahmen des Gemeinschaftsbetriebes ergeben.

Artikel 7.

Die in jeder Genossenschaftsgruppe anzuwendenden Tarife werden derart gebildet, daß mit den Einnahmen des Betriebs seine Ausgaben gedeckt werden können. Dabei dürfen die gesetzlichen Höchstsätze unter Berücksichtigung des Erlasses vom 26. Dezember 1918 und des Gesetzes vom 29. Mai 1934 nicht überschritten werden. Die Tarife sind vom Vorstand dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorzulegen. Der Vorstand jeder Genossenschaft wird die Ausgaben des von ihm verwalteten Netzes mit dessen Einnahmen bestreiten. Die Nettoeinnahmen, die nach Deckung der Betriebsausgaben, der Ruhegehälter und der Abschreibungen für die Wertminderung der Einrichtungen verbleiben, sind dazu bestimmt, die Verpflichtungen der Genossenschaft gegenüber dem Staat und die eigenen Finanzlasten zu decken; der Rest ist unter den die Genossenschaft bildenden Unternehmen zu verteilen.

Kapitel III.

Kraftwagenverkehr.

Artikel 8.

Die gültigen Konzessionen für Kraftwagenverkehre der Klasse A, die auf unbegrenzte Zeit gewährt worden sind und bei denen sich durch eine Nachprüfung herausstellt, daß sie gegenwärtig die Bedingungen erfüllen, unter denen sie genehmigt worden sind, bleiben weiter in Kraft. Die anderen jetzigen Linien, die das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Übereinstimmung mit den Ausführungen im folgenden Artikel für erforderlich hält, können ihren Verkehr fortsetzen, aber nur bis zu dem Zeitpunkt, in dem die im Artikel 10 des vorliegenden Gesetzes angeführten Umstände eintreten. Alle übrigen Genehmigungen für Kraftwagenlinien sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr werden gemäß den bestehenden Bestimmungen und nach den Bedingungen der jeweiligen Konzession für ungültig erklärt.

Die öffentlichen Kraftwagenlinien für Personen- und Güterverkehr werden sich auf Vorschlag des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und nach Genehmigung durch Verordnung zu Gruppen vereinigen; hierbei können Gruppen für Personenverkehr mit solchen für Güterverkehr übereinstimmen.

Unter „öffentliche Kraftwagenlinien" sind solche zu verstehen, die für fremde Rechnung und auf außerhalb der Stadt liegenden Straßen oder Wegen des Staates, der Provinzen oder der Gemeinden Personen- oder Güterkraftverkehr betreiben, sei es mit Hilfe von Kraftwagen auf der Oberfläche der genannten Straßen, sei es unter Verwendung von eingelegten Schienen oder Stromzuführern wie bei Straßenbahnen und Oberleitungsomnibussen.

Es dürfen nur solche Privatpersonen oder Unternehmen öffentliche Kraftwagenlinien betreiben, die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten in gehöriger Form hierzu ermächtigt sind. Die privateigenen Fahrzeuge dürfen keinen Verkehr für fremde Rechnung ausführen.

Mietkraftwagen mit oder ohne Fahrpreisanzeiger dürfen eine Fahrt außerhalb der Stadt nur gegen eine Zahlung übernehmen, die den Bruchteilen der Höchstbelastung der Wagen entspricht. Sie dürfen anderen Kraftwagen, die eine Konzession haben müssen, keinen Wettbewerb machen.

Artikel 9.

Zur Klärung aller Fragen des Verkehrs auf gewöhnlichen Wegen wird ein Kraftverkehrsrat gebildet. Er besteht aus einem Vorsitzenden mit aufschiebendem Einspruchsrecht gegen die Beschlüsse des Rats, zwei vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgeschlagenen Mitgliedern, je einem Mitglied für das Finanz-, das Kriegs- und das Industrie- und Handelsministerium, einem weiteren der Falangeorganisation und einem der Nationalgewerkschaftlichen Jungarbeiterorganisation, die alle sieben von der Regierung ernannt werden. Außerdem werden dem Verkehrsrat angehören je ein Vertreter der Transportsyndikate, die Konzessionsinhaber von Personen- oder Güterkraftwagenlinien sind, sowie der Unternehmen von Straßenbahnen und Oberleitungsomnibussen; diese Vertreter werden auf Vorschlag der vertretenen Körperschaften vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt. Bis zur Ernennung der vier letztgenannten Vertreter wird der Rat mit den sieben ersten arbeiten. Mit Zustimmung der Regierung können in den Rat noch andere Vertreter gewählt werden.

Der Kraftverkehrsrat wird die Möglichkeiten der Einrichtung des elektrischen Betriebes im Straßenverkehr prüfen sowie ferner die Mittel, die zu einer Verringerung des Verbrauchs an Brennstoffen und anderen Erzeugnissen aus dem Ausland führen; er wird die Linienführung der Kraftverkehre im Hinblick darauf untersuchen, ob es sich um Ergänzungs- und Zubringerverkehr der Eisenbahnen handelt, und um gegenseitigen Wettbewerb zu vermeiden; er wird die Erhebung der Abgaben, die die konzessionierten Unternehmen für Rechnung des Staates einziehen, sowie die Zahlung des Beitrages für die Unterhaltung der Straßen und anderer dem Staate zustehender Abgaben überwachen; er wird sich mit den Fragen, die zwischen den verschiedenen Konzessionsinhabern gegebenenfalls aufkommen, im Sinne ihrer Beilegung beschäftigen; er wird Änderungen, die er an den bestehenden Bestimmungen über Verwaltung und Betrieb im Straßenverkehr für vorteilhaft hält, sowie Vorschriften vorschlagen, die den Übergang von den bestehenden Kraftverkehrs-

linien auf die im vorliegenden Gesetz vorgesehenen regeln; er wird dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten bis zum 1. Dezember jeden Jahres den Voranschlag für die Ausgaben vorlegen, die im folgenden Jahr von den verschiedenen dem Verkehrsrat unterstehenden Dienststellen geleistet werden müssen; bis zur Genehmigung des ersten Voranschlags wird man sich an die Ausgaben halten, die sich aus seiner Bildung und seiner Tätigkeit ergeben, unter Einschluß der Aufsichtssteuer, die in der jetzt festgelegten Form erhoben wird; vor dem 1. April wird er in vorschriftsmäßiger Form über die im Vorjahr geleisteten Ausgaben Rechnung legen.

Der Kraftverkehrsrat wird einen Generalkraftverkehrsplan sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr aufstellen; er wird Bericht über die bestehenden Linien und die zur Entscheidung vorliegenden Anträge erstatten und dabei vorschlagen, welche Linien bestehen bleiben sollen, welche fortfallen können und welche zweckmäßig neu zu schaffen wären. Diese Berichte werden dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Entscheidung vorgelegt. Der Generalkraftverkehrsplan wird nach Begutachtung durch den Obersten Eisenbahnrat und den Rat für öffentliche Arbeiten dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Entscheidung vorgelegt, das die wünschenswerten Konzessionen im Einklang mit den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes erteilen wird.

Der Kraftverkehrsrat wird die Tarife prüfen, die erforderlich sind, um zu einem vollkommenen Betrieb zu gelangen und dessen gesamte wirtschaftliche Verpflichtungen decken zu können. Die Satzung wird die Grenzen und Änderungen dieser Tarife unter Berücksichtigung der sie beeinflussenden wirtschaftlichen Faktoren festsetzen.

Der Kraftverkehrsrat wird sich wegen der Tarife und Bedingungen für die Transporte auf Rechnung des Staates mit den verschiedenen Ministerialbehörden in Verbindung setzen. Wird hierbei keine Einigkeit erzielt, so entscheidet der Ministerrat. Die Beförderung der Briefpost erfolgt gebührenfrei.

Artikel 10.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten erteilt für jede der gemäß Artikel 8 des vorliegenden Gesetzes aufgestellten Gruppen mit Hilfe freien Wettbewerbs die Konzessionen der Personen- und Güterkraftlinien. Den Zuschlag erhält bei sonst gleichen Verhältnissen derjenige, der die beste Ausrüstung an Fahrzeugen und Einrichtungen für eine rasche und gute Betriebsführung besitzt, der für den Staat und die Benutzer am wirtschaftlichsten arbeitet und die kürzeste Konzessionsfrist verlangt, die höchstens 20 Jahre betragen darf.

An den bezeichneten Wettbewerben können außer den Gesellschaften und Personen mit in der Satzung näher bezeichneter Rechtsfähigkeit auch Vertretungen der Konzessionsinhaber und Leiter jeder Gruppe, vereint mit den Antragstellern neuer, in die Gruppe fallender Konzessionen, die bei Veröffentlichung dieses Gesetzes schweben, teilnehmen, wenn sie in Übereinstimmung mit Artikel 9 angenommen sind und die Form der Körperschaft gewahrt ist, die sie entweder durch Zusammenschluß aller in einem einzigen Unternehmen oder wenigstens in Form einer Genossenschaft aller bilden. Die Genossenschaft bezweckt hauptsächlich die Aufstellung allgemeiner, einheitlicher Tarife in jeder Gruppe, die gemeinschaftliche Benutzung sämtlicher Fahrzeuge und ortsfesten

Anlagen — die stets Eigentum des Konzessionsinhabers sein müssen und nur vom Staat verpfändet werden können — und die gemeinsame Beschaffung allen für die Betriebsführung notwendigen Bedarfs und Materials.

Die Vereinigung, die den Zuschlag erhält, schlägt die Zusammensetzung ihres Verwaltungsapparats und die Regeln für ihre Bildung und ihre Tätigkeit vor. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten entscheidet auf Grund dieses Vorschlags und bezeichnet einen Vertreter, der der Generaldirektion der Eisenbahnen, Straßenbahnen und des Kraftverkehrs untersteht, unter Angabe seiner Obliegenheiten.

Das Konzessionsunternehmen für die Linien der Gruppe benutzt alle in der Konzession genehmigten Linien sowie diejenigen, welche künftig innerhalb ihrer Gruppe eingerichtet werden, mit den nachstehend angeführten Ausnahmen. Es bleibt verpflichtet, die Linien in der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebenen Form zu erweitern und neue einzurichten immer unter der Voraussetzung, daß die Vorerhebungen über ihre wirtschaftliche Ertragfähigkeit befriedigend ausfallen.

Wenn die gegenwärtigen Konzessionsinhaber von Linien der Klasse A nicht zu dem konzessionierten Unternehmen der Linien der Gruppe gehören, hat dieses allein das Recht, die Linien zu betreiben, die nicht endgültig jener Klasse zugeteilt werden; in der Zwischenzeit laufen die Fristen jeder einzelnen Konzession weiter. Unterdessen genießen die Konzessionsinhaber der Klasse A ihre Konzessionen, die nicht verlängert werden dürfen, während der Zeit bis zur Rückgabe an den Staat weiter. Nach erfolgtem Rückfall werden die Linien als Teil der Konzession des Unternehmens übernommen, das den Zuschlag für die Linien der Gruppe erhalten hat, und zwar unter den Bedingungen, die der Zuschlag vorsieht.

Das konzessionierte Unternehmen der Linien einer Gruppe ist verpflichtet, sein Rechnungswesen den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu führen.

Bei Nichterfüllung der für den Betrieb von Kraftverkehrslinien erlassenen Bestimmungen werden Maßregeln ergriffen, die bis zum Verfall der Konzession und zur vorzeitigen Rückgabe führen können.

Der Verwaltungsrat der Nationaleisenbahnen und die Verbandsleiter der Schmalspurbahnen haben sowohl für den Personen- als auch für den Güterkraftverkehr auf solchen Linien den Vorzug, bei denen das Ministerium der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Obersten Eisenbahnrats einen Wettbewerb gegen die Eisenbahn für möglich hält; Voraussetzung ist jedoch stets, daß der Betrieb von den Spanischen Nationaleisenbahnen oder den Verbänden der Schmalspurbahnen unmittelbar wahrgenommen wird. Ist keine von beiden Bedingungen erfüllt, so werden die Linien in die entsprechende Gruppe aufgenommen.

Der Vorzug ist ohne weiteres für die Linien gegeben, die als Verbindung zwischen Bahnhöfen und Lagerhäusern dienen und die nicht verpflichtet sind, einer Gruppe anzugehören.

Ferner ist der Beitritt zur Gruppe nicht für die konzessionierten Straßenbahn- und Oberleitungsomnibus-Unternehmen Zwang, die eigenen Bedingungen unterliegen.

Die Verwaltung behält sich das Recht zum vorzeitigen Rückkauf der Konzessionen zwecks besonderer Verwendung gemäß den im Konzessionsvertrag niedergelegten Bedingungen vor.

Kapitel IV.

Der Oberste Ausschuß für Eisenbahn- und Kraftverkehr.

Artikel 11.

Als oberste Organisation für die Regelung des Verkehrs zu Lande wird der Oberste Ausschuß für Eisenbahn- und Kraftverkehr gebildet, der unmittelbar dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellt ist. Titelpräsident ist der Minister der öffentlichen Arbeiten selbst; geschäftsführender Vorsitzender ist der Generaldirektor der Eisenbahnen, Straßenbahnen und des Kraftverkehrs.

Diesem Ausschuß gehören an: drei Mitglieder des Verwaltungsrats der Spanischen Nationaleisenbahnen und sein Vorsitzender; zwei Vertreter der Verbände der Schmalspurbahnen; drei Vertreter des Kraftverkehrsrats; je ein Vertreter des Finanz-, des Kriegs-, des Landwirtschafts-, Arbeits- sowie Industrie- und Handelsministeriums, der Leiter der Kraftfahrabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten; ein Vertreter der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörden; ein weiterer der nationalen Industrieverbände sowie einer der nationalen Landwirtschaftsverbände. Im Einvernehmen mit der Regierung können weitere Vertreter ernannt werden.

Der Oberste Eisenbahnausschuß, der durch Gesetz vom 8. Mai 1939 geschaffen wurde, und der für die Dauer von 7 Monaten vom Tage des vorliegenden Gesetzes ab seine Arbeiten weiterführt und dann aufgelöst wird, tritt an die Stelle des Obersten Eisenbahnrats bezüglich der Aufgaben, die diesem in der Verordnung vom 12. Juli 1924 gesetzt sind. Nach Ablauf dieser Frist wird er durch den im vorliegenden Artikel geschaffenen Obersten Ausschuß für Eisenbahn- und Kraftverkehr ersetzt.

Artikel 12.

Folgendes werden die besonderen Aufgaben und Obliegenheiten des Obersten Ausschusses für Eisenbahn- und Kraftverkehr sein:

a) Studium und Vorlage zur Genehmigung durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten der allgemeinen Pläne für den Bau neuer Linien und der Einrichtung jeder Art von Verkehren aus eigenem Antrieb oder auf Vorschlag der einzelnen Verwaltungsräte und Vorstände.

b) Berichte über die allgemeinen Pläne für die Erweiterung und Verbesserung der Eisenbahnanlagen sowie über den Erwerb von Fahrzeugen, die der Verwaltungsrat der Nationaleisenbahnen und die Vorstände der Verbände vorschlagen.

c) Berichte über die allgemeinen Pläne für den Erwerb von Fahrzeugen, die der Kraftverkehrsrat vorschlägt.

d) Berichte über die allgemeinen Tarife und über die Ausnahmetarife allgemeiner Bedeutung, die von den einzelnen Verwaltungsräten und Vorständen für den Eisenbahnverkehr und den Kraftverkehr vorgeschlagen werden.

e) Verhinderung der Einführung von Ausnahmetarifen örtlicher Bedeutung, die die Verwaltungsräte der Nationaleisenbahnen und der Verbände sowie der Kraftverkehrsrat zugestehen; die Angelegenheit ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit Begründung vorzulegen.

f) Mitwirkung bei der Vorbereitung der Verträge, die die Grundsätze und Verhältnisse aller Art Verbände regeln, die auf Grund dieses Gesetzes entstehen.

g) Prüfung der jährlichen Voranschläge, die vom Kraftverkehrsrat aufgestellt werden, sowie seiner Rechnungsabschlüsse am Ende jeden Geschäftsjahres und Bericht darüber.

h) Prüfung der jährlichen Rechnungsabschlüsse der Verwaltungsräte der Nationaleisenbahnen und der Verbände der Schmalspurbahnen und Vorlage an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu dessen Unterrichtung.

i) Berichte über Vorschläge, die gemacht werden zur Änderung der polizeilichen Bestimmungen für die Verkehrsmittel, den Kraftverkehr, die Regelung der Verkehrssignale und die Strafen für Übertretungen.

j) Berichte über Vorschläge der Räte wegen Aufnahme oder Ausschluß irgendeiner Eisenbahn- oder Kraftverkehrslinie aus dem gesamten Netz dieser oder jener Art.

k) Untersuchung und Vorschlag über Zusammenarbeiten und Verbindung zwischen den verschiedenen Verkehrsgliederungen. Feststellung der Fälle, in denen untereinander Wettbewerb entsteht, und Vorschlag für eine geeignete Entscheidung an das Ministerium für öffentliche Arbeiten.

l) Allgemein, Wahrnehmung aller Aufgaben, die ihm durch dieses Gesetz übertragen werden sowie solcher, die ihm das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Verbindung mit jeglicher Art von Verkehr stellt.

Kapitel V.

Ergänzende Bestimmungen.

Artikel 13.

Die Eisenbahnlinien, die mit ihren Einnahmen die Ausgaben eines normalen Betriebes nicht zu decken vermögen, können vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten zum Sparbetrieb ermächtigt werden.

Sollten die Bruttoeinnahmen nach Einführung des Sparbetriebs jedoch weiterhin unzureichend bleiben, so können die Konzessionsinhaber oder die Verwaltungsräte oder die Vorstände die Schließung der Linie für den Verkehr beantragen. Es steht dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten frei, dem Antrag zu entsprechen oder den Betrieb der Linie durch den Staat oder durch den Konzessionsinhaber aufrechtzuerhalten, indem der Fehlbetrag an Einnahmen in der von der Regierung genehmigten Form gedeckt wird.

Artikel 14.

Verboten ist die Gewährung von Freifahrkarten für die Eisenbahn — ausgenommen solcher für die Regierung —, die Ausstellung von Freischeinen und die Beförderung von Gütern ohne Anwendung des entsprechenden Tarifs. Die Bediensteten, die mit dem Reisenden oder mit dem Gut zu tun gehabt haben, die unrichtig abgefertigt wurden, werden auf dem Dienstwege haftbar gemacht.

Die Regierungsfreikarten, die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen, die sogenannten Vorzugskarten und die Freischeine für das Eisenbahnpersonal werden durch eine Verordnung geregelt, die der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Ministerrat unterbreitet. Etwaige weitere Sonderfälle werden in die Verordnung aufgenommen. Sämtliche Vorschriften in den geltenden Gesetzen

und sonstigen Bestimmungen über die Gewährung von Freifahrausweisen und über die Berechtigung zu gebührenfreien oder ermäßigten Fahrten werden aufgehoben.

Bei den Kraftwagenlinien können Dienstfreikarten für die Bediensteten jedes Unternehmens innerhalb ihres Tätigkeitsbereichs ausgegeben werden; desgleichen können Beamten der staatlichen Aufsicht Karten für die Bezirke ausgestellt werden, die ihnen unmittelbar unterstehen.

Artikel 15.

Die Arbeiten und Handlungen, die sich aus dem Erwerb von Eisenbahnlinien und durch die Bildung der Verbände der Schmalspurbahnen und Kraftfahrunternehmen, um die es sich im vorliegenden Gesetz handelt, ergeben, sind von jeder Art Abgabe oder Steuer befreit.

Dieselben Befreiungen gelten auch für die erforderlichen Vorgänge, um die Zahlung von Dividenden, Zinsen und Tilgungsbeträgen, die ausschließlich in Peseten zu erfolgen hat, in Spanien vorzunehmen; für die Einziehung von Aktien und Obligationen sowie Tilgung oder Übertragung von Hypotheken; für die Verträge und Abkommen über Tausche, Zusammenschlüsse, Verpachtungen, Bildung von Verbänden und sonstige Maßnahmen, die zur Erfüllung der im vorliegenden Gesetz enthaltenen Vorschriften notwendig sind; sowie schließlich für die Ausgabe von Obligationen oder sonstigen Wertpapieren durch die Spanischen Nationaleisenbahnen.

Die Beförderungssteuer im Personen- und Güterverkehr lastet zum gleichen Hundertsatz auf Eisenbahn und Kraftverkehr; die Stempelsteuer geht zu Lasten des Benutzers.

Die Konzessionsinhaber und Leiter von Kraftverkehrsunternehmen müssen eine jährliche Abgabe für die Unterhaltung der Straßen zahlen, die pauschal für jeden Verband oder für jedes Einzelunternehmen der Gruppe vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten festgesetzt wird. Diese Abgabe fließt dem Staatsschatz zu.

Von der Zahlung der Abgabe für die Unterhaltung der Straßen sind die außerhalb der Städte verkehrenden Straßenbahnen befreit, die in dieser Hinsicht den Vorschriften der eigenen Konzessionsurkunde unterliegen.

Artikel 16.

Die Bediensteten der Spanischen Nationaleisenbahnen einschließlich derjenigen, die zur Zeit in den vom Staat betriebenen Bahnen Dienst leisten, gelten nicht als öffentliche Beamte; auch sind die für die Staatsbeamten geltenden oder künftig zu erlassenden Vorschriften auf sie nicht anwendbar; jedoch gelten sie als Behördenangestellte im Sinne der bestehenden Gesetze.

Die Verwaltungsräte und Vorstände machen der Regierung Vorschläge für die wirksamste Berufsausbildung.

Artikel 17.

Die technische und verwaltungsmäßige Aufsicht der Eisenbahnen einschließlich der Spanischen Nationaleisenbahnen wird durch geeignete Organe des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wahrgenommen.

Diese Organe üben die ständige Kontrolle bei jenen Eisenbahnen aus, die, ohne zu den Spanischen Nationaleisenbahnen zu gehören, zufolge geltender Bestimmungen weiterhin der genannten Kontrolle unterstehen.

Die Kosten für Aufsicht und Kontrolle gehen zu Lasten aller Eisenbahnen; sie werden nach den vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Regeln und in der von ihm bestimmten Höhe anteilmäßig nach der Länge der Strecken verteilt; sie sind auf das betreffende Sonderkonto der Staatskasse zu überweisen.

Die Aufsicht über die Kraftverkehrslinien obliegt den Mittelbehörden der öffentlichen Arbeiten unter Abhängigkeit von der Generaldirektion der Eisenbahnen, Straßenbahnen und des Kraftverkehrs; die Kosten sind von den Konzessionsinhabern von Kraftfahrlinien zu tragen; die Einziehung erfolgt durch das Einzelunternehmen oder den Verband, der Besitzer der Konzession der Gruppe ist.

Artikel 18.

Die Ergänzungsbestimmungen und die Durchführungsverordnung zu diesem Gesetz werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten der Regierung zur Genehmigung vorgelegt.

So beschlossen durch das vorliegende, am 24. Januar 1941 in Madrid verkündete Gesetz.

Francisco Franco.

Bücherschau.

Besprechungen.

Wehe, Dr. Wolfgang, Diplom-Kaufmann. Die Anlagevermögen-Rechnung der Privat-Eisenbahnen. Deutscher Verlag für Politik und Wirtschaft G. m. b. H., Berlin C 2, Oberwallstraße 20. 88 Seiten. Preis 7,50 RM.

Bis zum Erscheinen der Aktienrechts-Novelle vom 19. September 1931 wiesen viele Unternehmen ihr Anlagevermögen in den Bilanzen nur in einer Summe aus. Besonders bei den Eisenbahnen war dies die herrschende Übung, da man dort, gestützt auf verschiedene gesetzliche Regelungen, gewohnt war, die Eisenbahnanlagen als eine Einheit anzusehen. Mit der Reform des Aktienrechtes, dessen Bilanzierungsbestimmungen schon immer richtungweisend für die Gestaltung des Jahresabschlusses anderer Unternehmungsformen waren, wurden die nichtreichseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs aber verpflichtet, ihr Anlagevermögen in den Jahresabschlüssen in 8 Anlagenteile zergliedert auszuweisen.

Es ist klar, daß die gewissenhafte Aufteilung des jahrzehntelang nur summarisch ausgewiesenen und fortentwickelten Anlagevermögens auf die nun gesetzlich vorgesehenen Untereinheiten in der Praxis auf mannigfache und beträchtliche Schwierigkeiten stoßen kann. Auf Grund praktischer Erfahrungen Wege zu zeigen, auf denen man möglichst einfach und zuverlässig über diese Schwierigkeiten hinwegkommen kann, hat sich Wehe mit seinem Buch zur Aufgabe gesetzt. Darüber hinaus nimmt er jeweils auch zu der Frage der Bewertung der einzelnen Anlagenteile Stellung.

Einleitend beleuchtet der Verfasser nach einer Aufzählung der für die Rechnungslegung der Eisenbahnen in Betracht kommenden rechtlichen Grundlagen (aus dem Eisenbahnrecht und dem allgemeinen Handelsrecht) zunächst den gegenwärtigen Zustand im Rechnungswesen der Eisenbahnen. Seiner Anschauung, daß das Erneuerungsverfahren den Wert der im Normalbuchungsformular vorgesehenen Baukostenrechnung im Laufe der Jahre immer mehr beeinträchtigt hat, wird man zustimmen müssen. Die Baukostenrechnung hat insbesondere bei älteren Bahnen heute nur noch geschichtliche Bedeutung, aber keinen unmittelbaren Gegenwartswert mehr, weil ihr Kostenausweis den Veränderungen der im Zuge der Erneuerung fortentwickelten Anlagen in der Regel nicht gefolgt ist. Der Verfasser kommt daher zu der Forderung, daß zur Ermittlung des Beschaffungsaufwandes als des im § 133 Aktiengesetzes vorgesehenen Ausgangsbetrages für die Bewertung von Anlagen heute wohl fast überall neue Ermittlungen nötig sein werden. Für diese Anschauung findet er eine wesentliche Stütze in dem Vorgehen der Deutschen Reichs-

bahn, die — ohne hierzu gesetzlich verpflichtet zu sein — für die Bewertung ihrer Anlagen in der Bilanz zum 31. Dezember 1937 die Herstellungskosten durchweg neu berechnet hat.

Bei der Untersuchung der Frage, wie die in einem Inventurnachweis nach § 39 HGB. zu verzeichnenden Herstellungskosten der in dem aktienrechtlichen Bilanzformblatt vorgesehenen Anlagenteile zu gewinnen seien, baut der Verfasser in der Regel auf der Baukostenrechnung des Normalbuchungsformulars auf und zeigt durchweg sehr beachtliche und gangbare Wege zur Fortentwicklung dieser Werte bis zur Gegenwart. Zahlreiche mit großer Sorgfalt und Sachkenntnis ausgearbeitete Formblätter für eine Anlagenkartei sollen die Ermittlung dieser Werte und ihre künftige Fortentwicklung erleichtern.

Wehe gibt auch Richtsätze für die Bewertung der einzelnen Anlagenteile an. Dabei überrascht es angesichts der von dem Verfasser sonst verlangten Genauigkeit, daß er für die Berechnung des Zeitwertes der Gleise bei der erstmaligen Aufnahme allgemeine Wertberichtigungssätze (33⅓ % und 50 %) empfiehlt, obwohl die Berechnung der Abwertungsbeträge nach der Lebensdauer der einzelnen Gleise bei jeder Bahn ohne besondere Schwierigkeit durchgeführt werden könnte. Diese Abweichung von der sonstigen Haltung des Verfassers ist wohl so zu erklären, daß er zum Ausgleich der Veränderungen im Erhaltungszustand der Gleise das Fortbestehen des (vielfach bekämpften) Erneuerungsstockes voraussetzt, der dann eine zusätzliche, auf den baulichen Zustand jeweils genau abgestimmte Wertberichtigung darstellen würde. Eine solche Lösung dieses schwierigen und schon lange Zeit sehr umstrittenen Problems würde zweifellos den heutigen Anschauungen in weiten Kreisen der Fachwelt sehr nahekommen.

Nicht unwidersprochen soll in diesem Zusammenhang die Behauptung des Verfassers bleiben, daß rd. 40 % der von den Privatbahnen ausgewiesenen Anlagenwerte gar nicht mehr vorhanden seien. Wehe geht hier wohl von der irrigen Annahme aus, daß die auf der Aktivseite der Eisenbahnbilanzen für das Anlagenvermögen angegebenen Beträge die Beschaffungskosten seien. Tatsächlich liegen diese Beträge, wie eingehende Untersuchungen im Reichsverkehrsministerium gezeigt haben, bei der Gesamtheit aller Privatbahnen im Altreich aber um mehr als 33 % unter den Beschaffungskosten. Nach Berücksichtigung der Wertberichtigungen auf der Passivseite erscheinen die Bahnanlagen aller Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs im Altreich zur Zeit sogar nur mit rd. 50 % der Beschaffungskosten bewertet. Dieses Ausmaß der Abwertung wird im allgemeinen zu Bemängelungen wohl keinen Anlaß geben können.

Ausgehend von den Rechnungsfragen, die bei der Herstellung von Anlagen im eigenen Betrieb entstehen, setzt sich der Verfasser am Schlusse seines Buches auch mit der Werkstättenrechnung der Eisenbahnen auseinander. Eisenbahnen stellen Teile ihrer Anlagen wohl nur in seltenen Ausnahmefällen und nur in geringem Umfange selbst her. Auch sonst hat die Werkstättenrechnung im Rahmen der gesamten Eisenbahnbetriebsrechnung nur eine nachgeordnete Bedeutung. Deshalb ist im Normalbuchungsformular auch von einer eingehenderen Regelung

dieses Rechnungsteiles abgesehen worden. Den Wünschen nach ausreichender betriebswirtschaftlicher Durchleuchtung ihrer Werkstätten wird die einfache Kostenarten- und Kostenstellenrechnung des Titels VII des Normalbuchungsformulars in der Regel vollauf gerecht. Für Bahnen mit größeren Werkstätten dagegen können die Ausführungen des Verfassers sehr brauchbare Anregungen zur Ausgestaltung der Werkstättenrechnung sein.

Im ganzen gesehen ist das Buch als eine willkommene Bereicherung des Schrifttums zur Fortentwicklung des Rechnungswesens bei den privaten Eisenbahnen und als ein brauchbares Hilfsmittel für jeden, der mit der Aufstellung oder Nachprüfung von Eisenbahnbilanzen zu tun hat, zu begrüßen. *Schaffer.*

Chrobaczek, Leo, Dr. rer. pol., Diplomkaufmann. Die Buchführungs- und Bilanzvorschriften bei Klein- und Privateisenbahnen. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35, Woyrschstraße 13. 99 Seiten. Preis 3,20 RM.

Das Rechnungswesen der Eisenbahnen ist in Deutschland nun schon seit beinahe hundert Jahren behördlich beeinflußt und geregelt. Schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts sind in Preußen sowohl die Grundsätze über die Erneuerungsrücklagen als auch die Bestimmungen über Inhalt und Gliederung der Betriebsrechnung (= Erfolgsrechnung) der Eisenbahnen entwickelt worden. Diese sind bis zum Jahre 1880 vom Reichseisenbahnamt zu dem sogenannten „Normalbuchungsformular" vervollkommnet und dann von den einzelnen Bundesstaaten allen Eisenbahnen zur Auflage gemacht worden. Seitdem ist das Normalbuchungsformular, nach dem das Rechnungswesen aller Eisenbahnen im Altreich nun schon länger als ein halbes Jahrhundert ausgerichtet ist, nicht mehr wesentlich geändert worden.

Bei der wissenschaftlichen Vervollkommnung, die die Betriebswirtschaftslehre im Zusammenhang mit dem gewaltigen Aufschwung der deutschen Volkswirtschaft in den letzten Jahrzehnten zu verzeichnen hat, ist es nicht verwunderlich, daß das Normalbuchungsformular und die Bestimmungen über die verschiedenen Fonds bei den Eisenbahnen heute vielfach als veraltet angesehen werden. Die Frage einer zeitgemäßen Neugestaltung ist im Schrifttum schon wiederholt erörtert worden. Hierzu will auch Chrobaczek mit seinem Buche einen Beitrag leisten. Im Gegensatz zu fast allen seinen Vorgängern begnügt er sich aber nicht mit einer kritischen Würdigung der Fondsbestimmungen, sondern befaßt sich auch eingehend mit der im Normalbuchungsformular vorgesehenen Betriebsrechnung.

Nach einer aufschlußreichen Übersicht über Verbreitung, Verkehrsbedeutung und rechtliche Stellung der nichtreichseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Altreich, die leider nicht ganz frei von Irrtümern ist, erörtert Chrobaczek zunächst die Eigenheiten der kameralistischen Buchführung in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen. Nach

dieser trefflichen, auf gründlicher Sachkenntnis beruhenden Schilderung könnte man vermuten, daß er in den folgenden Hauptabschnitten seines Werkes bei der Stellungnahme gegenüber der den Bahnen vorgeschriebenen Verbuchungsweise jeweils auch zu einer gerechten Würdigung kommt. Leider kann man sich aber des Eindrucks nicht ganz erwehren, daß der Verfasser sein Urteil verschiedentlich von dem einseitigen und unangebracht überhöhten Standpunkt der kaufmännischen Buchführung aus trifft. Für die Beurteilung der bei Bahnen angebrachten Buchungsart ist es doch immerhin beachtlich, daß auch die Buchführung der Deutschen Reichsbahn, die der Verfasser verschiedentlich als Muster herausstellt, auf dem System der gehobenen Kameralistik beruht.

Die Betriebsrechnung des Normalbuchungsformulars mit ihren eingehenden Gliederungsbestimmungen bezeichnet Chrobaczek zutreffend als einen Einheitskontenplan. Er erkennt rückhaltlos an, daß mit ihr auf dem Gebiete der Vereinheitlichung der Rechnungslegung eines großen Sektors der deutschen Wirtschaft Beispielhaftes schon zu einer Zeit geleistet worden ist, wo die Einführung von Einheitskontenplänen noch nicht so zu den Alltagsforderungen gehörte wie heute. Den Inhalt der Aufwandseite dieses Kontenplanes möchte er heute aber von Grund auf anders gestaltet wissen. An Stelle der dem Kameralisten naheliegenden Kostenartenrechnung fordert er grundsätzlich eine scharfe Trennung von Betriebsführungskosten und Unterhaltungskosten und innerhalb dieser beiden Gruppen wieder eine Gliederung nach den verschiedenen Leistungsgebieten (bei Betriebsführungskosten: Bahnhof- und Abfertigungsdienst, Bahnbewachungsdienst, Lokomotivfahrdienst und Zugbegleitdienst; bei den Unterhaltungskosten Aufgliederung nach den in der Bilanz gesondert ausgewiesenen Anlageteilen). Eine solche Gliederung wäre zweifellos sehr aufschlußreich. Sie ist auch im Rechnungswesen der Deutschen Reichsbahn schon seit vielen Jahren durchgeführt. Bei den nichtreichseigenen Eisenbahnen aber, die doch meistens verhältnismäßig kleine Betriebe sind, darf nicht übersehen werden, daß die geforderte Aufgliederung der Kosten erhebliche Mehrarbeit in der Buchführung zur Folge hätte und daß die bisherige Aufgliederung nach Kostenarten für die laufende wirtschaftliche Überwachung ebenso wenig wie bei der Deutschen Reichsbahn entbehrt werden könnte. Die Entscheidung der Frage, ob den Abschlüssen der Eisenbahnen in der von dem Verfasser vorgeschlagenen Gliederung ein wesentlich erhöhter Erkenntniswert beizumessen ist und ob dieser dann auch den Arbeitsmehraufwand rechtfertigt, bedarf daher reiflicher Prüfung. Daß eine der verarbeitenden Industrie vollkommen nachgebildete Kostenrechnung bei Eisenbahnen nicht am Platze ist, bringt der Verfasser übrigens selbst zum Ausdruck.

Uneingeschränkt beipflichten können wird man dem Verfasser aber bei verschiedenen anderen Anschauungen. So wird z. B. heute wohl niemand mehr für die Zweckmäßigkeit der Abschlußbestimmungen des Normalbuchungsformulars eintreten. Sie hatten in den letzten Jahren nur noch für die Reichsstatistik Bedeutung, während für den Jahresabschluß der Eisenbahnen seit 1932 ausschließlich das aktienrechtliche Formblatt für die Gewinn- und Verlustrechnung maßgebend ist.

Gegenüber den verschiedenen auf das Anlagenvermögen bezüglichen Fonds der Eisenbahnen (Erneuerungsfonds, Spezialreservefonds und Heimfallfonds) zeigt Chrobaczek im wesentlichen die gleiche kritische Haltung wie die Mehrzahl seiner literarischen Vorgänger, angefangen von Passow bis Voigt. Bei einer im Jahre 1940 erschienenen Schrift wäre aber auch der Tatsache Rechnung zu tragen gewesen, daß der Reichsverkehrsminister durch verschiedene Erlasse, insbesondere durch den vom 16. November 1939, die Beseitigung der bei den Erneuerungsfonds im Laufe der Zeit in Erscheinung getretenen Mängel in die Wege geleitet hat. Ein erheblicher Teil der Polemik des Verfassers hätte sich dann erübrigt.

Bei seiner Stellungnahme gegenüber dem Erneuerungsfonds widmet der Verfasser auch einen eigenen Abschnitt der eigenartigen steuerlichen Auswirkung. Er setzt sich hier auch eingehend mit dem bekannten Urteil des Reichsfinanzhofs vom 19. Dezember 1934 auseinander. Seine Anschauungen, die darin gipfeln, daß er nur für den Oberbau „als einen Anlagenteil mit der besonderen Eigenart, die sich in dem ihm anhaftenden Dauerwert ausdrückt", Erhaltungsaufwand gelten lassen will, werden wohl von der überwiegenden Mehrheit der Bahnen geteilt werden.

Gleiche Aufnahme werden seine ebenfalls auf die steuerlichen Auswirkungen Bedacht nehmenden Ausführungen über Rückstellungen für Versorgungsverpflichtungen finden, welche bei Eisenbahnen außerordentlich häufig und umfangreich sind.

Zum Schluß zeigt Chrobaczek noch auf, wie das Erneuerungsproblem bei den Eisenbahnen in der Schweiz, in England und in den Vereinigten Staaten behandelt wird.

Die Erörterungen bewegen sich durchweg auf der Höhe letzter wissenschaftlicher Erkenntnisse. Da Chrobaczek nicht nur kritisiert, sondern auch eine Fülle sehr beachtlicher Änderungsvorschläge aufweist, wird sein Werk allen, die an der Fortentwicklung des Rechnungswesens der nichtreichseigenen Eisenbahnen mitarbeiten wollen, ein sehr wertvolles Hilfsmittel sein. *Schaffer.*

Handbuch des Beamtenrechts. Herausgegeben von Dr. Wilhelm Stuckart, Staatssekretär, und Dr. Horst Hoffmann, Regierungsrat im Reichsministerium des Innern. Ergänzungsband. Verlag Walter de Gruyter und Co. Berlin W 35, Woyrschstr. 13. 250 Seiten. Preis 5 RM.

Der erste Band dieses verdienstlichen Handbuchs enthielt das neue Beamtenrecht bis zum Ende des Jahres 1937. Inzwischen sind zu den Grundgesetzen, die das Beamtenrecht im Jahre 1937 neu geformt haben, zahlreiche ergänzende Gesetze und Ausführungsbestimmungen erschienen, die in dem Nachtragsband vereinigt sind. Ein Vorzug dieser Sammlung vor anderen ist es, daß sie sich nicht auf das Beamtenrecht im engeren Sinne beschränkt, sondern auch viele etwas abseitigere Vorschriften bringt: Spezialrecht einiger Beamtensparten (Kommunalbeamte, Hochschullehrer, beamtete Ärzte usw.) sowie die Bestimmungen

über Amtsbezeichnungen, Uniformen, Ehrenzeichen, Einberufung zu Wehrmachtsübungen, Ausbildung, Umzugs- und Reisekosten, vor allem auch das sonst meist aus solchen Sammlungen ausgeschlossene Besoldungsrecht. Durch die Menge sorgfältig zusammengetragenen Stoffs wird das Buch allen Ansprüchen gerecht. *Theobald.*

Ziemer, Herbert, Reg.-Rat, Lehrer an der Zollschule Berlin. Zollrecht, Teil I, und **Pahl,** Walter, Zollamtmann im Reichsfinanzministerium. Zollrecht, Teil II. Band 32 und 41 der „Bücherei des Steuerrechts". Herausgeber Fritz Reinhardt, Staatssekretär im Reichsfinanzministerium. 1940. Umfang 116 und 154 S. Preis je Buch kart. 2,— RM, bei Mehrbezug billiger. Industrieverlag Spaeth u. Linde, Berlin W 35 — Wien I.

Die vorliegenden Bände der Bücherei des Steuerrechts wollen eine lehrmäßige Einführung in das Zollrecht geben, an der es bisher fehlte. Im Teil I wird der Bereich, die Auswirkung und die Ausübung der Zollhoheit behandelt. Dabei werden die Begriffsbestimmungen, die beim Zollverfahren vorkommen, gut erläutert. Teil II behandelt das Zollschuldrecht, das Zollverfahrensrecht und die Verbote und Beschränkungen für den Warenverkehr. Beide Bände enthalten viele praktische Beispiele, durch die das Verständnis für den behandelten Gegenstand sehr erleichtert wird.

Die Bücher, die in erster Linie für den Unterricht an den Reichsfinanzschulen und Zollschulen bestimmt sind, sind auch für das Selbststudium des Eisenbahners, der sich über die Grundlagen des Zollrechts unterrichten will, ein geeignetes Hilfsmittel. *Dr. Genest.*

Gehrts, Dr. August, Professor an der Technischen Hochschule Berlin und Postrat in der Forschungsanstalt der Deutschen Reichspost. Der Fernsehdienst der Deutschen Reichspost. Heft 6 der Schriften des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Leipzig. Herausgegeben von Professor Dr. Karl Bräuer. Verlag Felix Meiner in Leipzig 1938. Mit 14 Bildern im Text, 30 Seiten, broschiert 1,40 RM.

Die Abhandlung geht in der Einleitung vom gegenwärtigen Stand der praktischen Anwendung des Fernsehens für Fernsehrundfunk und Fernsehsprechdienst sowie dem gegenwärtigen Stand der Art und des Umfanges der Übertragung auf Breitbandkabel oder über Ultrakurzwellensender aus; dabei werden die Grundlagen der Fernsehtechnik behandelt und die bei der DRP verwendeten Geräte beschrieben.

Zunächst werden die Faktoren erläutert, die das zum Fernsehen erforderliche Frequenzband bestimmen. Nach den Erfahrungen der Kinotechnik müssen zur fortlaufenden Darstellung rasch verlaufender

Vorgänge wenigstens 25 Bilder je sec übertragen werden. Jedes dieser Bilder wird in Rasterpunkte aufgelöst, die als schwarz-weißes Bild mittels Stromimpulse übertragen nach Lage und mittlerem Helligkeitswert richtig wiedergegeben werden müssen, wobei sie aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf einem Kanal nacheinander durchgegeben werden. Unter Zugrundelegung der Annahme, daß während eines weißen bzw. schwarzen Bildpunktes der Strom zu- bzw. abnimmt, stellt der Verfasser den Zusammenhang zwischen der Bildzahl, der Rasterpunktzahl, der höchsten Übertragungsfrequenz und damit dem zu übertragenden Frequenzband dar, das bei 25 Bilder/sec mit je 230 000 Bildpunkten 2—3 MHz beträgt. Bei drahtloser Übertragung ist ein doppelt so breites Band erforderlich, wenn nicht das eine Seitenband unterdrückt wird. Alsdann wird auf die Art der Bildzerlegung mittels der von Nipkow erfundenen Spirallochscheibe eingegangen, wobei der Lochdurchmesser die Zeilenbreite festlegt, die Zahl der in einer Spirale enthaltenen Löcher der Zeilenzahl entspricht und das Verhältnis von Spiralensteighöhe zu Lochabstand das Bildformat bestimmt. Aus Zeilenzahl und Bildformat leitet sich die Bildpunktzahl je Bild ab, die bei einem im deutschen Fernsehrundfunk übertragenen Bild bei einheitlich 441 Zeilen und einem Format 5 : 6 rund 230 000 beträgt. Weiter werden Einzelheiten über die praktische Ausführung von Spiral- und Kreislochscheiben gebracht.

Die ausreichende Bildhelligkeit bereitet große Schwierigkeiten, da mit wachsender Zeilenzahl der Lichtstrom je Bildpunkt rasch abnimmt. Obwohl mit wachsender Zeilenzahl die Geräuschspannung zu- und die Nutzspannung abnimmt, muß die am Verstärkereingang entstehende Nutzspannung, die auf dem Wege über den durch den Lichtstrom in großflächigen lichtelektrischen Zellen ausgelösten Elektronenstrom entsteht, über der durch Schroteffekt und Wärmerauschen verursachten Geräuschspannung der ersten Verstärkerstufe liegen. Das Lichtstrahlabtastverfahren mittels Lochscheiben ist für die unmittelbare Übertragung von Personen- oder Spielszenen wenig geeignet, weil die Ausnutzung des von dort reflektierten Lichtes mittels großflächiger lichtelektrischer Zellen sehr ungünstig ist. Durch den von Mechau-Telefunken gebauten Linsenkranzabtaster, der gegenwärtig bei Fernsehübertragungen des Senders Berlin-Witzleben und teilweise auch im Fernsehfernsprechdienst Berlin—Leipzig verwendet wird, läßt sich gegenüber Lochscheiben eine 30fach größere Helligkeit erzielen. Um ihn sowohl für Filmabtastungen als auch für unmittelbare Personenbildübertragungen verwenden zu können, besitzt er eine kreisförmige und eine in einer Zweifachspirale angeordnete Linsenreihe. Eine andere Möglichkeit, die Lichtausnutzung zu verbessern, ist in den Sekundärelektronenvervielfachern gegeben, die noch um mehrere Größenordnungen unter dem angegebenen Grenzwert liegende Helligkeitswerte übertragen. In den damit ausgerüsteten lichtelektrischen Zellen trifft der von der Cäsiumkathode ausgehende lichtelektrische Elektronenstrom auf eine mit dem gleichen Belag versehene Prallanode auf, wodurch dort ein 5- bis 10mal stärkerer Sekundärelektronenstrom entsteht, der dann zur Betriebsanode abfließt. Bei der von H. Weiß in der Forschungsanstalt der Deutschen Reichspost entwickelten Ausführung sind zur Erhöhung der

Wirkung mehrere solche als Gitter ausgeführte Prallanoden hintereinander geschaltet. Derartige Vervielfacher werden zusammen mit Lochscheiben im Fernsehrundfunk des Senders Berlin-Witzleben und im Fernsehsprechdienst verwendet.

Interessant ist die bei den Versuchen der Deutschen Reichspost gemachte Feststellung, daß es für jede Bildgröße und Zeilenzahl einen bestimmten günstigsten Beobachtungsabstand gibt, bei dem die Rasterung gerade nicht mehr wahrnehmbar ist. Dieser Beobachtungsabstand, welcher der Zeilenzahl je cm Bildhöhe umgekehrt proportional ist, beträgt im Fernsehsprechdienst bei einem 180-Zeilen-Bild von 18 cm Bildhöhe etwa 1,70 m, wogegen bei einem Fernsehheimempfänger mit einem Mindestbeobachtungsabstand von rd. 1 m und einem 18 cm hohen Bild wenigstens 360 Zeilen erforderlich sind.

Das Zeilensprungverfahren ermöglicht unter Beibehaltung einer Bildwechselzahl von 25 Bildern je Sekunde eine flimmerfreie Wiedergabe, die sonst bei hellen Bildern wenigstens 48maligen Bildwechsel je Sekunde erfordern würde. Dabei wird jedes Bild zweimal abgetastet, und zwar erst die ungeraden und dann die geraden Zeilen. Die geringen Nachteile, wie Zwischenzeilenflimmern und schlechtere Darstellung von raschen Bewegungsvorgängen senkrecht zur Zeilenrichtung spielen dagegen keine Rolle. Dieses Verfahren kann zur Zeit als die günstigste Übertragungsart des Fernsehrundfunks mit einem Frequenzband von über 2 MHz angesehen werden. Bei Filmübertragungen wird dazu ein mechanischer Filmabtaster mit Sechsfachspirallochscheibe verwendet, wobei eine Blende nur eine Spirale jeweils zum Abtasten freigibt und die zweimalige Abtastung dadurch erreicht wird, daß sich die Spirale entgegen der Laufrichtung des Films bewegt.

Bei diesem bisherigen Lichtstrahlabtastverfahren mit großflächigen lichtelektrischen Zellen zur Aufnahme des auffallenden reflektierten Lichtes muß die abzubildende Person oder Szene sich im Dunkeln befinden. Der Verfasser beschreibt nun ein Aufnahmeverfahren für beleuchtete Szenen oder im Freien. Hierbei wird das aufzunehmende Bild optisch auf ein Zerlegerfeld geworfen, wo es ähnlich wie bei der Filmübertragung abgetastet werden kann. Wegen des wesentlich geringeren Lichtstromes wird hier an Stelle der Lochscheibenabtastung mit Bildfängerröhren gearbeitet.

Bei der von Dieckmann und Hell erfundenen Sonden-Bildfängerröhre wird das Bild auf eine großflächige lichtelektrisch hochempfindliche Kathode geworfen; der dadurch dort ausgelöste Elektronenstrom ist längs der Kathode je nach der Bildpunkthelligkeit verschieden. Durch eine mittels ablenkender Magnetfelder zeilenförmig darüber geführte punktförmige Sonde wird der Elektronenstrom in zeitlich aufeinanderfolgende Stromstöße verwandelt, die einem Verstärker zugeführt werden. Die Fernseh-A.-G. stellte darnach unter Berücksichtigung der von Farnsworth angegebenen Verbesserungen und unter Benutzung eines Sekundärelektronenvervielfachers der Bauart Weiß eine technisch brauchbare Ausführung her.

Weiter wird die von Zworykin durchgebildete Bildfängerröhre mit Speicherwirkung beschrieben. Die großflächige,

lichtelektrisch hochempfindliche Kathode, auf die das Bild geworfen wird, besteht aus einer Silberschicht mit darüberliegender Cäsiumschicht, die auf einer Glimmerplatte fein verteilt aufgebracht ist. Zusammen mit dem durchgehenden rückseitigen Metallbelag bilden diese Teilchen kleinste Kondensatoren. Der Verfasser zeigt, wie durch zeilenweise Abtastung der belichteten Bildfläche mittels eines feinen Elektronenstrahles sich das Potential der einzelnen Bildpunkte entsprechend ihrer wechselnden Helligkeit ändert und durch die dann entstehenden Ladungsstöße Bildsignale ausgelöst werden. Dieses Verfahren ist wegen der während der Abtastung möglichen Aufspeicherung allen anderen überlegen und wird daher gegenwärtig allein bei Freilicht- und Bühnenszenenaufnahmen angewandt. Um dieses Verfahren auch für die Abtastung gleichmäßig fortbewegter Filme verwenden zu können, hat Telefunken dazu einen Projektor mit optischem Ausgleich, den Mechau-Bildausgleichprojektor, entwickelt. Durch sich drehende und gleichzeitig schwingende Spiegelchen wird erreicht, daß ein gleichmäßig fortbewegtes Filmbild auf der Kathodenfläche still stehenbleibt. Der Übergang zum nächsten Bild wird dadurch bewerkstelligt, daß die Helligkeit des ersten Bildes ab- und die des zweiten Bildes entsprechend zunimmt. Diese Helligkeitsschwankungen werden durch die Speicherwirkung wieder ausgeglichen.

Zum Schluß wird auf die Gleichlaufzeichen eingegangen, die den Elektronenstrahl in der Empfängerbildschreiberröhre jeweils bei Beginn einer neuen Zeile und beim Bildwechsel genau im Takt mit dem Bildsender steuern. Sie werden auf dem gleichen Übertragungskanal wie die Bildzeichen nach dem von Telefunken angegebenen Verfahren durch Vollaustastung des Trägerrestwertes durchgegeben. Der Rücklauf des Kathodenstrahles durch die an jedem Zeilen- oder Bildende ausgelösten Gleichlaufzeichen ist dadurch im Bild nicht sichtbar. Es müssen allerdings 10 % der Zeilenbreite und 5 % der Bildhöhe für das Gleichlaufzeichen geopfert werden.

Das Heft gibt einen ausgezeichneten Überblick über den gegenwärtigen Stand der Fernsehsendetechnik. Der Vollständigkeit halber wäre zu wünschen, wenn auch die Empfängerfrage gestreift worden wäre.

Dobmaier.

Die Fernsprechtarife der Welt und ihre Grundlagen — bearbeitet im Institut für Weltwirtschaft — Bearbeiter Dr. sc. pol. Wolfram Boesser. Heft 11 der Verkehrswissenschaftlichen Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium. Verlag Gustav Fischer in Jena, 1940. Mit 16 Schaubildern im Text, 164 Seiten, Preis broschiert 5 RM.

In Heft 11 der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats werden die in 25 verschiedenen Ländern der Welt gebräuchlichen Fernsprechtarife einander gegenübergestellt. Dabei wurde der internationale Fernverkehr nicht berücksichtigt, da für diesen auch andere als wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend sind.

In der Einleitung streift der Verfasser kurz die technischen Ausführungsmöglichkeiten (Handvermittlung oder Wählbetrieb) sowie Umfang und Benutzungshäufigkeit der Fernsprechanlagen, soweit sie die Tarifgestaltung maßgebend beeinflussen, und außerdem die Grundlagen der Preisbildung im Verkehrswesen.

Im I. Teil werden die Fernsprechtarife in den behandelten 25 Ländern näher besprochen. Die Tarifpolitik trägt durchweg monopolartigen Charakter. In den Ländern mit verstaatlichtem Betrieb wird meist das Prinzip der Bedarfsdeckung gewahrt, in Ländern mit privaten Fernsprechbetrieben aber auch der erzielbare Gewinn entsprechend berücksichtigt. Im einzelnen werden außer den Tarifen auch die Formen der Organisation soweit erwähnt, als sie für die Tarifgestaltung mitbestimmend sind. Die Länder werden dabei in solche mit staatlichem, privatem und gemischtem (staatlichem, gemeindlichem, genossenschaftlichem und privatem) Fernsprechbetrieb zusammengefaßt.

Im II. Teil wird festgestellt, von welchen Faktoren die Gesprächsgebühren bestimmt und wie sie bei den einzelnen Tarifen berücksichtigt werden. Bei der Tarifgestaltung für den Ortsverkehr geht der Verfasser auf die je Anschluß (Anteil der Vermittlungsstelle bzw. der Wähleranlage, Anschlußverbindung zum Teilnehmer und Fernsprecher) entstehenden Kosten ein, die sich in einen festen Anteil für Kapitalverzinsung, Erneuerung und Unterhaltung der Anlagen sowie in die vom Verkehr abhängigen veränderlichen Kosten für Personal, Strom und Verwaltung aufteilen lassen. Es wird gezeigt, daß dieser Aufteilung der sogenannte Grund- und Gesprächsgebührentarif am nächsten kommt. Auch auf die Staffelung der Grundgebühr nach der Größe der Ortsnetze und den Einfluß der Automatisierung auf die Kosten je Anschluß wird eingegangen. Vor allem wird die wichtige Tatsache hervorgehoben, daß sich im Fernsprechbetrieb nicht wie sonst üblich die auf eine Einheit bezogenen Kosten mit wachsender Anlagengröße vermindern, sondern erhöhen. Aus den Untersuchungen ergibt sich weiter, daß die Höhe der Grundgebühr nicht allein von diesen anteiligen Kosten bestimmt wird, sondern vor allem von dem Wert des Anschlusses entsprechend der Größe des Ortsnetzes, d. h. der vorhandenen Möglichkeit, mit möglichst vielen anderen Teilnehmern sprechen zu können. Aus wirtschaftlichen Gründen wird der Fernsprechtarif für kleine handvermittelte Ortsnetze zu Lasten von großen Fernwahlnetzen bewußt niedrig gehalten. Alsdann werden der besonders in Ortsnetzen mit Handvermittlung vorkommende Pauschtarif und der in Amerika vertretene reine Gesprächsgebührentarif (ohne Grundgebühr, jedoch unter Festlegung einer Mindestgesprächszahl), die mehrfach nach Netzgrößen gestaffelt und durch Höchstgesprächzahlen nach oben begrenzt werden, behandelt. Es wird auf die manchmal übliche Unterscheidung der Anschlüsse nach sogenannten Anschlußarten wie nach Geschäfts- und Wohnungsanschlüssen usw. hingewiesen, die nur durch den Wert des Anschlusses begründet werden kann.

Im Fernverkehr wird bei allen Ländern der sogenannte Zeitzonentarif verwendet, bei dem im Gegensatz zu dem auf ein begrenztes Gebiet beschränkten Ortsverkehr die Gesprächsgebühren nach

Zeitdauer und Entfernung gestaffelt sind. Die Kosten einer Fernverbindung werden größtenteils durch das Leitungsnetz und in zweiter Linie auch durch die Personalkosten bestimmt, wogegen die Kosten für die Amtseinrichtungen praktisch ohne merkbaren Einfluß bleiben. Der Verfasser zeigt dabei, wie sich die Tarifstufen der Gesamtkostenkurve für Fernverbindungen in Deutschland angleichen, wobei z. B. Entfernungsstufen des Nahverkehrs bis zu 25 km und des Fernverkehrs über 375 km auf Kosten des dazwischen liegenden Bereichs tariflich bevorzugt werden. Auch auf die fast überall gebräuchlichen ermäßigten Nachttarife und die im Fernverkehr üblichen besonderen Gesprächsarten, wie dringende Gespräche, Blitzgespräche usw., wird eingegangen. Auch im Fernverkehr richten sich die Gesprächsgebühren nicht nur ausschließlich nach den Kosten, sondern auch nach dem Wert einer Verbindung.

Im III. Abschnitt wird das Verhältnis von Telegraph und Telephon behandelt. Der Fernschreibbetrieb deckt infolge des wachsenden Fernsprechbetriebes in vielen Ländern die Kosten nicht mehr; sofern beide Betriebe in einer Hand vereinigt sind, werden dann meist Überschüsse des Fernsprechbetriebes zur Deckung der Fehlbeträge des Fernschreibbetriebes verwendet.

Das Heft gibt klaren allgemein interessanten Aufschluß über die Bildung der gebräuchlichsten Tarife, ohne sie zahlenmäßig miteinander zu vergleichen. *Dobmaier.*

Tiedemann, Dr. Bruno, Ingenieurgeologe bei der Preuß. Versuchsanstalt für Wasser-, Erd- und Schiffbau, Berlin. Über Bodenuntersuchungen bei Entwurf und Ausführung von Ingenieurbauten. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. 40 Seiten. 22 Textabbildungen und 5 Tafeln. Preis 2 RM.

Die bautechnische Bodenkunde ist noch eine ganz junge Wissenschaft und in ihren wesentlichen Bestandteilen erst im letzten Jahrzehnt aufgebaut. Andererseits sind ihre Arbeitsweisen bereits so fortgebildet, daß es von dem bauleitenden Ingenieur nicht verantwortet werden kann, wenn er ihre Ergebnisse nicht benutzt.

Eine natürliche Folge des geringen Alters dieser Bodenkunde ist es, daß die überwiegende Mehrheit der bauleitenden Ingenieure nicht von Haus aus, d. h. von ihrem Studium her mit den Ergebnissen vertraut sein kann.

Von der Deutschen Gesellschaft für Bauwesen und zwar dem Deutschen Ausschuß für Baugrundforschung sind 1937 herausgegeben „Richtlinien für bautechnische Bodenuntersuchungen für Entwurfsbearbeitende, Bauausführende und Bauherren" (Beuth-Verlag Berlin SW 68). Diese können natürlich nur die notwendigsten Anweisungen enthalten. Deshalb ist es für den Praktiker selbst erwünscht, gewissermaßen als Ergänzung einen kurzgefaßten Leitfaden in die Hand zu bekommen, der

ihm das neue Gebiet schneller erschließen kann. (Der Weg durch das umfangreiche in den Richtlinien angeführte Schrifttum — 214 Stellen — ist dem stark beschäftigten Bauleitenden schwer zugänglich.)

Die Bohrarbeiten dürfen nicht der Bohrfirma und den oft ungeübten Bohrmeistern überlassen werden; denn erstens müssen die Bezeichnungen der Proben richtig sein, zweitens kommt es für die Baugrundforschung nicht auf „gut durchgerührte", sondern ungestörte Proben an. Die Mitwirkung einer der Versuchsanstalten für Bodenkunde ist aber notwendig, weil Gerät, Handhabung und Auswertung Übung und Erfahrung bedingen. Das Personal der Versuchsanstalten kann aber nur zeitweise an den einzelnen Baustellen zugegen sein, um die Bauausführenden anzuweisen. Es ist also nötig, daß die Bauleitung über das Wesentliche Bescheid weiß.

Dies vermitteln die einzelnen Abschnitte des vorliegenden Buches. Die Überschriften sprechen für sich, so daß eine Inhaltsangabe und Verzeichnis der Tafeln mit Rücksicht auf den beschränkten Raum genügen muß.

Inhaltsverzeichnis.

I. Allgemeines.
II. Schürf- und Bohrarbeiten. Entnahme ungestörter Bodenproben.
III. Über Bestimmung und Benennung von Bodenproben.
1. Allgemeines.
2. Nicht bindige Böden.
3. Gut bindige Böden.
4. Schwach bindige Böden.
5. Humus- und Faulschlammböden.
IV. Die Untersuchung der Bodenproben auf der Baustelle und das dazu erforderliche Gerät. Die Durchführung von Pump- und Sondenversuchen.
V. Zusammenfassung.
Tafel 1. Gewinnungsfestigkeit verschiedener Bodenklassen.
Tafel 2. Gliederung der Absatzgesteine nach ihrer Entstehungsweise.
Tafel 3. Unter Vermittlung von Lebewesen ausgeschiedene Absatzgesteine.
Tafel 4. Einteilung der Böden.
Tafel 5. Gesamtübersicht der Erdstoffe.

Aus Abschnitt 5, Zusammenfassung, seien zum Schluß noch einige Sätze angeführt, die den besten Überblick über die Schrift geben.

„Die Durchführung von Bodenuntersuchungen auf Großbaustellen wird sich in den meisten Fällen als Gemeinschaftsarbeit von Entwurfsbearbeiter und Bauleitung mit einer Erdbauversuchsanstalt ergeben. Es wird im vorstehenden besprochen, welche Einzelaufgaben hierbei jedem der beiden Partner zufallen. Es wird gezeigt, wie schon bei der Entnahme der Proben in Bohrungen und Schürfungen wichtige Beobachtungen anzustellen sind, die oft ausschlaggebend sind für die richtige Wahl der Gründungsart und andere Entscheidungen. Die Bohr- und Schürfarbeiten sind deshalb verantwortlich durch einen Ingenieur zu leiten, der boden-

kundlich so weit vorgebildet sein muß, daß er die Entnahme der Bodenproben überwachen, sie richtig ansprechen und bestimmen kann."

Es folgt daraus, daß das Buch in die Hand aller Bauausführenden, Bauherren und Baufirmen, gehört. Der praktische Geologe wird manchen Fingerzeig daraus entnehmen können. Dem Heft darf man gute Verbreitung auch bei Studierenden und Behörden wünschen.

Dr. Kümmell.

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.

Der Verfasser beschäftigt sich schon seit Jahren mit dem technischen und kostenmäßigen Vergleich der verschiedenen Verkehrsmittel. Bereits im Jahre 1935 erschien die Schrift: „Die technischen und wirtschaftlichen Grundmerkmale der Verkehrsfahrzeuge". Diese Schrift zeigte, daß die Fahrzeuge, so wie sie gerade im Verkehr laufen, einem Vergleich hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Eignung gar nicht unterzogen werden können, daß vielmehr erst bestimmte Vorbedingungen, wie Geschwindigkeit, Raum, Reichweite, Größe bei den einzelnen Fahrzeugen gleich gehalten werden müssen, um einen Einblick in das Wesen der Fahrzeuge, vor allem bei einer vergleichenden Betrachtung, tun zu können. Eine weitere im Jahre 1937 erschienene Schrift befaßte sich mit dem technischen und kostenmäßigen Aufwand beim Betrieb der Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge. Diese Schrift wäre bei lückenloser Darstellung zu umfangreich geworden, so daß eine Einschränkung vorgenommen werden mußte. Diese wurde dadurch gefunden, daß zunächst nur der Einfluß der Geschwindigkeit untersucht wurde, womit die Forschungsarbeit lautete: „Gestaltung und Wirtschaftlichkeit der Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge".

Wie der Verfasser in seinem Vorwort selbst schreibt, beabsichtigt er durch Schaffung systematischer, nicht gefühlsmäßig bedingter Grundlagen einen Weg zu weisen, der dem Verkehrsfachmann die Möglichkeit gibt, unabhängig von der gerade bestehenden allgemeinen Meinung oder der zeitlich bedingten verkehrspolitischen oder wirtschaftlichen Lage für die Zukunft zu planen.

Teil I des Buches behandelt die allgemeinen Grundlagen für die Leistungs- und Formermittlung sowie die charakteristischen Merkmale und die Einflüsse der Geschwindigkeit auf die Gestaltung und technische Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge. Teil II behandelt die Ermittlung der Kosten für die Beschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge und der Fahrbahnen. Ein Anhang gibt dann noch eine knappe, aber sehr zweckmäßige Zusammenstellung aller gesetzlichen Bestimmungen für den Bau der Fahrzeuge, soweit sie mittelbar oder unmittelbar den technischen bzw. kostenmäßigen Aufwand für die Gestaltung des Fahrzeuges beeinflussen.

Die Verkehrsmittel sind unterschieden nach Schienen- und Straßenfahrzeugen, Schiffen, Flugzeugen und Luftschiffen. Um sie in ihrer

Eigenart gerecht hinsichtlich ihres Aufwandes bei den verschiedenen Geschwindigkeiten vergleichen zu können, mußten sie alle unter den gleichen Voraussetzungen und Bedingungen untersucht werden. Bei der Festlegung der Voraussetzungen ist der Verfasser einmal davon ausgegangen, daß es für den Vergleich gleichgültig ist, welche Bedingungen zugrunde gelegt werden, wenn sie nur für alle gleich sind, daß aber die Annahme der vollen Ausnutzung eines Fahrzeuges nach jeder Richtung den Vergleich am schärfsten zum Ausdruck bringt und die besondere Eigenart am deutlichsten macht. Zum anderen hat er der Notwendigkeit Rechnung getragen, bei der Untersuchung des Einflusses der Geschwindigkeit alle übrigen Einflüsse unverändert zu lassen und damit auszuschalten. Als Grundlagen der Berechnung werden Widerstand, Wirkungsgrad, Leistung, technischer und kostenmäßiger Aufwand eingehend untersucht, wobei die umfassende Systematik aller Darstellungen besonders hervorzuheben ist. Die zusammenfassende Darstellung der Fahrzeuggesamtkosten ergibt, daß eine Reihe von Kosten mit steigender Geschwindigkeit stark zunimmt, andererseits aber einige Kosten so abnehmen, daß sich für die einzelnen Fahrzeuge mehr oder minder ausgeprägte Geringstwerte des Förderungsaufwandes ergeben. Weiter werden dann die Fahrbahnkosten behandelt, die sich im allgemeinen aus den Streckenkosten, den Bahnhofs- oder Hafenkosten und den Kosten für Sicherungs- und Fernmeldeanlagen zusammensetzen. Sie unterteilen sich für jeden Anlagewert weiter in Beschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten. Schließlich wird der Einfluß der Geschwindigkeit auf die Kosten für die Vorhaltung der Fahrbahn sowie auf die Gesamtkosten für Fahrzeug und Fahrbahn untersucht.

Der Wert des Buches liegt in der Eingrenzung der wirklichen Verkehrsfälle durch grundsätzliche Grenzfälle. Es soll nicht fertige Lösungen geben, auch nicht eine Sammlung allgemeingültiger Zahlen für jeden einzelnen Betriebsfall darstellen, seine Stärke liegt vielmehr im Vergleich der Verkehrsmittel untereinander. Es zeigt aussichtsreiche Möglichkeiten zur einheitlichen Beurteilung der Verkehrsfragen. Durch gleiche Voraussetzungen werden alle untersuchten Verkehrsmittel auf die gleiche Grundlage gestellt. Über die Zweckmäßigkeit dieser oder jener Annahme kann man verschiedener Ansicht sein. Wenn aber nicht lediglich bestehende Verhältnisse nachgerechnet werden sollen, müssen bei der Lösung jeder Verkehrsaufgabe Annahmen gemacht werden. Hervorzuheben ist die wissenschaftlich einwandfreie und erschöpfende Systematik des Buches, das gestattet, jeden Verkehrsfall auch unter völlig anderen Voraussetzungen genau durchzurechnen. Damit füllt es eine Lücke im Fachschrifttum des Verkehrswesens, die bisher leider noch bestanden hat. Es gibt nicht nur eine Grundlage für das Studium des Verkehrswesens, sondern vermittelt auch dem Praktiker wichtige Ergebnisse, deren Unterlagen, auf denen sie beruhen, gleichfalls angegeben sind. Selbstverständlich bedarf die Anwendung des Buches auf die einzelnen Verkehrsfälle einer sinngemäßen Auslegung durch erfahrene Verkehrsfachleute, die über eine eingehende Kenntnis von der Eigenart der einzelnen Verkehrsleistung an sich und der Besonderheit des Verkehrswesens in seiner Gesamtheit verfügen.

Das Buch, dessen Bearbeitung durch einen Auftrag des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates beim Reichsverkehrsministerium ermöglicht wurde, enthält wertvolle Forschungsarbeit, die einen auf systematischer Grundlage aufgebauten Überblick über die Eigenschaften der einzelnen Verkehrsmittel und Richtlinien für die Durchforschung beliebiger Verkehrsfälle sowie für eine weitschauende Verkehrsplanung gibt. Sein Erscheinen kann daher in der Fachwelt nur begrüßt werden, zumal die Ausführung des Druckes sauber und die Darstellung der vielen Formeln, Tabellen und graphischen Darstellungen sehr übersichtlich und klar ist. *Dr.-Ing. Wiens.*

---

v. **Emperger-Rinagl.** Die Beweglichkeit der Bewehrung im Beton und der Haftwiderstand. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. 56 S. 43 Textabbildungen. Preis 5,20 RM.

Die übliche statische Untersuchung von Stahlbetontragwerken setzt voraus, daß zwischen Stahl und Beton eine starre und unlösliche Verbindung bis zum Bruch vorhanden ist. Obwohl viele Versuche mit Stahlbetonbalken — auch die, denen zulässige Stahlspannungen von nur 1000 kg/cm² zugrunde lagen — gezeigt haben, daß sich die üblichen geraden Bewehrungen schon bei verhältnismäßig geringen Belastungen vom Beton loslösen, hat man der Frage der Haftspannungen in den letzten Jahren versuchsmäßig keine große Bedeutung beigemessen, weil die Loslösung des Stahles infolge der niedrigen zulässigen Spannungen und infolge der i. a. verwendeten geringen Stahldurchmesser in der Praxis keine Nachteile zeitigte, wenn nur die Aufbiegungen der Bewehrung an den Balkenstützpunkten und die Endhakenversicherung reichlich vorhanden waren.

Die von den Verfassern schon seit langen Jahren geförderten Bestrebungen nach höherer Güte der Stahlbetontragwerke warfen neben anderen auch die Frage auf, ob Tragteile, bei denen die Unverrückbarkeit des Stahls im Beton mehr als bisher gewährleistet ist, nicht erheblich höherwertig sind und wie der Haftwiderstand auch bei größeren Stahldurchmessern und bei Stählen mit höheren zulässigen Spannungen sichergestellt werden kann. Zur Lösung dieser Fragen sind Vergleichsversuche nötig mit üblichen Rundstählen von verschiedenen Durchmessern und mit den neuen Formen der sogenannten Knotenstähle, wie Drillwulst-, Torstahl und ähnliche.

Die Verfasser teilen in der vorliegenden Schrift das Ergebnis einiger von ihnen durchgeführter Vorversuche mit. Wenn auch endgültige Schlußfolgerungen wegen der geringen Zahl der Versuche und der Meßstellen noch nicht gezogen werden können, so lassen die Vorversuche doch schon erkennen, daß bei Beurteilung der Tragfähigkeit eines Stahlbetonbalkens die Wechselwirkung zwischen Stahl und Beton mehr als bisher berücksichtigt werden muß und daß diese Wechselwirkung bei gedrilltem Stahl erheblich größer als bei glattem Stahl ist. Der Beton des Balkens erhält durch die Endhaken und die Ausladungen der Knoten-

stähle achsiale Druckspannungen und Zusammendrückungen, die die Zugstähle mehr oder weniger entlasten. Bei gedrilltem Stahl ist die Mitarbeit der Haken schon unter geringeren Belastungen als bei glattem Stahl vorhanden und sie steigt mit zunehmender Belastung überraschend an, während bei glatten Stählen die bleibende Zusammendrückbarkeit des Betons zunächst ein Nachgeben der Endhaken zur Folge hat. Trotz der geringen Ausladung des bei den Versuchen verwendeten Knotenstahls (2 mm) wurde damit eine Zunahme des Haftwiderstandes um 50 % und mehr erreicht. Die Behauptung, daß Knotenstähle den Beton sprengen, wird widerlegt durch die Tatsache, daß das Sprengen oder ähnliche Brucherscheinungen erst nach Erschöpfung der Tragfähigkeit des Balkens auftreten.

Die Verfasser schlagen weitere Versuche mit eingehenderen Messungen an frei aufliegenden Balken zur Bestätigung und Ergänzung der Ergebnisse der Vorversuche vor. Das Ziel dieser Versuche müsse das Zugeständnis sein, daß man mit Bewehrungen von höherem Haftwiderstand tatsächlich eine höhere Güte erreicht und daß man für diese sorgfältigere Form des Verbundes höhere zulässige Spannungen zugrundelegen kann. Außerdem müsse noch untersucht werden, wie sich diese an frei aufliegenden Balken gewonnenen Erkenntnisse bei den anderen Tragwerksformen, insbesondere bei eingespannten Trägern, auswirken. *Ernst.*

Klouček, Dr. C. Das Prinzip der fortgeleiteten Verformung als Weg zur Ausschaltung der Unbekannten aus dem Formänderungsverfahren. Berlin 1941. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Berlin W 9, Köthener Straße 38. 391 S. Preis 18 RM.

Alle reinen Formänderungsverfahren zur Berechnung von statisch unbestimmten Systemen arbeiten nur mit Formänderungsgrößen (Drehwinkeln). Sie werden in der Praxis verhältnismäßig selten verwendet, weil viele Ingenieure sich nicht gerne mit Hilfe von Deformationen statt mit Hilfe von Biegungsmomenten ausdrücken und weil die bisher bekannten Auflösungsarten der Drehwinkelgleichungen mit ihren vielen Unbekannten viel Rechenarbeit erfordern. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß durch entsprechende Wahl der statisch unbestimmten Größen die Zahl der Unbekannten bedeutend vermindert werden kann. Schon die Benutzung der Festpunktmethode zeigt aber beispielsweise, daß es durch Einführung neuer Deformationsbedingungen — im Falle dieser Methode z. B. die Einführung der bekannten Beziehung, daß in den Wendepunkten der Deformationskurven die Biegungsmomente Null sind — möglich ist, auch auf dem Deformationswege die Zahl der Unbekannten zu verringern bzw. ganz zu entfernen und die Lösung aus Momentengleichungen zu umgehen.

Das vom Verfasser entwickelte Verfahren gestattet eine Lösung ohne Aufstellung von Gleichungen, und zwar dadurch, daß ein neuer Begriff „Deformationsweiterleitung" eingeführt wird, für die gesetz-

mäßige und allgemein gültige Beziehungen abgeleitet werden. Das Verfahren stützt sich auf zwei allgemein gültige grundlegende Ausdrücke, die auf jedes Stabsystem mit unverrückbaren Knoten angewendet werden können: 1. Bestimmung der primären Verformung (des Drehwinkels) des belasteten Knotens und 2. Weiterleitung dieser Verformung (nicht der Momente) bis in die benachbarten Knoten, bezeichnet als sekundäre Verformung. Durch algebraische Zusammenzählung der primären Verformung und aller sekundären Verformungen des betrachteten Knotens erhält man dieselbe Endverformung (Drehwinkel) wie bei der Auflösung aller Drehwinkelgleichungen für das gegebene Stabsystem.

Der Verfasser entwickelt im II. Kapitel des Werkes die gesetzmäßigen Grundbeziehungen für die Deformationsweiterleitung bei beliebigen geradlinigen Stabsystemen mit unverschieblichen Knoten. In den folgenden Kapiteln III bis VII wird die praktische Ausnutzung der abgeleiteten Beziehungen an zahlreichen Beispielen von Durchlaufträgern, Mehrfeldrahmen, geschlossenen Rahmen und Stockwerkrahmen eingehend erläutert und außerdem noch ein abgekürztes Rechenverfahren entwickelt, dessen Genauigkeit (± 2 % der Biegungsmomente) von vornherein festgelegt wird. Diese Kapitel sind so abgefaßt, daß ihre Ausführungen ohne Studium der vorhergehenden theoretischen Betrachtungen verständlich und anwendbar sind und dabei keine andern Hilfsmittel und Rechenverfahren benötigt werden.

Die vorgeschlagene Methode, die sowohl in theoretischer als auch in praktischer Hinsicht zweifellos noch entwicklungsfähig ist, ist geeignet, die Berechnung auch schwieriger statisch unbestimmter Systeme sehr zu vereinfachen. Das Studium des ausführlich und doch übersichtlich dargestellten Verfahrens kann daher allen Statikern, die häufig derartige Aufgaben lösen müssen, nur empfohlen werden. *Ernst.*

Stahlbau-Kalender 1941. Herausgegeben vom Deutschen Stahlbau-Verband. Bearbeitet von Prof. Dr. Ing. U n o l d , Chemnitz. Siebenter Jahrgang. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W. 9, Köthener Straße 38. 605 Seiten. 1120 Textabbildungen. Preis 4,50 RM.

Der neue Aufbau des Kalenders aus dem Jahrgang 1940 hat sich in der Praxis bewährt und wurde daher beibehalten. Der Inhalt der 8 Hauptabschnitte: Grundlagen, Baustatik, Elemente des Stahlbaues, Stahlhochbau, Stahlbrückenbau, Vorschriften des Stahlbaues, Auslandsvorschriften für Stahlhoch- und -brückenbau und Profiltafeln wurde gesichtet, umgearbeitet und überall auf den heutigen Stand gebracht. So wird beispielsweise der Entwurf 3 des neuen Normblatts über Dauerfestigkeitsprüfung auszugsweise wiedergegeben, bei den Abschnitten Stahlbauelemente und Stahlhochbau werden viele Anregungen aus der Praxis verwertet und am Schlusse des Abschnitts Stahlhochbau werden zeitgemäße Stahlsparmaßnahmen erörtert und dabei einige Sonderausbildungen von Bauteilen gezeigt. Der Unterabschnitt über Fachwerkbauten, der in Hallenbau umbenannt wurde, gibt, Anregungen der Industrie folgend, das Wesentliche neuer Großhallen wieder, die besonders als Flugzeug-

und Ausstellungshallen Bedeutung erlangt haben. Im Unterabschnitt Brückenbau hat die Darstellung der Trägerrostbrücken eine erhebliche Erweiterung erfahren. Als Ergänzung zu dem französisch-deutschen und englisch-deutschen Wörterverzeichnis des Jahrgangs 1939 und dem spanisch-deutschen und deutsch-spanischen Wörterverzeichnis des Jahrgangs 1940 wurde diesmal ein deutsch-italienisches und italienisch-deutsches Wörterverzeichnis aufgenommen.

Leider ist das Normblatt Din 4114 Knick- und Beulvorschriften für Baustahl noch nicht fertiggestellt, so daß hinsichtlich der Berechnung der Druckstäbe wieder auf den Jahrgang 1939 verwiesen werden mußte. Der Entwurf 2 dieses Normblatts ist im Anhang wiedergegeben. Ferner ist zu bedauern, daß die wichtigen Unterabschnitte Schweißtechnik und Zusatzstoffe für Schweißtechnik nicht ergänzt und aus Raumersparnisgründen nicht aufgenommen wurden. Hierfür mußte auf den Jahrgang 1940 verwiesen werden. Ein Kalender sollte aber vollständig sein und sich nicht mit Hinweisen auf frühere Jahrgänge begnügen. Eine Vergrößerung des Umfangs wird auf die Dauer doch nicht zu vermeiden sein und notfalls könnten andere weniger wichtige Unterabschnitte wie z. B. Profiltafeln künftig fortfallen, zumal sie doch nicht vollständig wiedergegeben werden können.

Das kleine Handbuch des Stahlbaues ist in verdienstvoller Weise wieder auf den neuesten Stand gebracht und wird sich zu seinen vielen alten Freunden sicher noch zahlreiche neue erwerben. *Ernst.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Baumbach, Adolf. Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen und Einführungsverordnungen für Ostmark und Sudetenland, ohne Seerecht. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. 1059 Seiten. Preis 15 RM.

Brösicke, Major der Schutzpolizei. Straßenverkehrsvorschriften. Verlag für polizeiliches Fachschrifttum Lübeck, Mengstr. 16. 352 Seiten. Preis 2,20 RM.

Ewald, Dr.-Ing. Kurt. 20 000 Schriftquellen zur Eisenbahnkunde. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22-24. 928 Seiten. 24 Tiefdruckbilder. Preis 9,50 RM.

Gutersohn, Dr. A. Der Eisenbahnfahrplan für den Personenverkehr. Verlag Vogt-Schild A.-G. Solothurn (Schweiz). 214 Seiten. Preis 12 SFr.

Kleinlogel, Adolf, Prof. Dr.-Ing. Einflüsse auf Beton. Die chemischen, mechanischen und sonstigen Einwirkungen auf Beton, sowie die Beeinflussung der zugehörigen Eigenschaften. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 283 Seiten. 110 Abbildungen. Preis geb. 21 RM, geheftet 19,50 RM.

Kleinlogel, Adolf, Prof. Dr.-Ing. Winterarbeiten im Beton- und Eisenbetonbau. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 125 Seiten. 104 Abbildungen. Preis 9,60 RM.

Lutz, Dr. Werner. Die Haftung der Eisenbahn aus Frachtverträgen nach internationalem Eisenbahnrecht. Verlag Konrad Triltsch, Würzburg-Aumühle. 137 Seiten. Preis 3,60 RM.

Neumann, Dr. Siegfried. Das Grunderwerbssteuergesetz. Verlag Franz Vahlen, Berlin W 9, Linkstraße 16. 102 Seiten. Preis 3,30 RM.

Rebinger, Dr. Robert. Reichspolizeirecht. Verlag W. Kohlhammer, Abt. Schaeffer, Leipzig C 1, Gellertstraße 16. 134 Seiten. Preis 2,80 RM.

Zeitschriften.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

58. Jahrg. Nr. 8 bis 18. Vom 23. Februar bis 4. Mai 1941.

(8:) Wichtige Beiträge zum guten und wirtschaftlichen Bauen. — Großdeutscher Verkehr. — (9:) Das Merkbuch für Werkstoffe der Deutschen Reichsbahn. — Die neue Geschäftsvereinfachung bei der Reichsbahn. — (10:) Überhöhungen und Untertiefungen in Gleisen und Weichen nach den neuen Oberbauvorschriften. — (11:) Einheitliche Absteckungsübersicht. — (12 u. 14:) Schwingungsmesser. — 12/13:) Der Anstrich der Eisenbahn-Fahrzeuge. Herstellung, Erhaltung, Reinigung. — (14:) Berechnung des Schnittpunktes zweier Geraden, die durch die Koordinaten von je zwei Punkten gegeben sind. — (15:) Feineinstellungen an Stützkettenaufzügen. — Bogenwechsel ohne Übergangsbogen sowie Gegenbogen ohne Übergangsbogen nach den neuen Oberbauvorschriften. — (16:) Bogenkreuzungen und Bogenkreuzungsweichen. — Neuartige Federprüfmaschinen. — (17:) Werkstoffverwendung früher und heute. Verwendung von Heim- und Altstoffen: Dienst am Vierjahresplan. — — (18:) Das Laacher-See-Vulkangebiet und die Gewinnung des Trasses, Bimses und der Basaltlava.

Der Bauingenieur. Berlin.

22. Jahrg. Heft 7/8 bis 11/12. Vom 20. Februar bis 20. März 1941.

(7/8:) Die Eisenbahnfährverbindung zwischen Giurgiu und Russe. — (9/10:) Die großen Häfen des Mittelmeeres. Der Hafen von Messina. — (11/12:) Über die Standsicherheit von Böschungen aus bindigen Böden und den Sicherheitsgrad gegen Rutschen. — Arbeitsverfahren bei der Unterfangung von Gebäuden.

Die Bautechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 8 bis 16. Vom 21. Februar bis 11. April 1941.

(8 u. 10/11:) Aus dem Brücken- und Ingenieurhochbau der Deutschen Reichsbahn. — (9:) Wahl der Bauweise für Eisenbahndeckbrücken mit

beschränkter Bauhöhe. — Die neue Bahnstrecke von Castelnuovo di Garfagnana nach Piazza al Serchio im Zuge der Linie Lucca—Aulla. — (12/13:) Hängebrücken (III.). — Die Einflußlinien des Verschiebeträgers. — (14:) Neuere Verladebrücken. — (15:) Der Bau einer Reichsautobahn-Talbrücke. — (16:) Spitzwinklige Überführungen einer Reichsstraße über eine zweigleisige Bahn.

Braunkohle. Zeitschrift für Gewinnung und Verwertung der Braunkohle. Halle (Saale).

40. Jahrg. Heft 11. Vom 15. März 1941.

Ersatz von Kriegssachschäden.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

12. Jahrg. Nr. 103. Vom Januar/Februar 1941.

Eisenbahn und Hotellerie. — Le devoir de discrétion des entreprises publiques de transport à l'égard de l'expéditeur. — Genfer Eisenbahnpolitik. — Schiene-Straße (eine Buchbesprechung).

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 9. Vom 26. Februar 1941.

Die neuen Aufgaben der Bauwirtschaft. — Über Normung und Typisierung zum Serienbau im Wohnungswesen.

Deutsche Justiz. Berlin.

103. Jahrg. Nr. 7 bis 15/16. Vom 14. Februar bis 10. April 1941.

(7:) Zum Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken. — (12:) Stellung der Deutschen Reichspost und Reichsbahn. — (14:) Zu § 2 der neuen Allgemeinen Kraftfahrt-Versicherungsbedingungen. — (15/16:) Lohnabtretung und Lohnpfändung.

Deutsches Recht. Berlin.

11. Jahrg. Heft 7 bis 15/16. Vom 15. Februar bis 12./19. April 1941.

(7:) Der Entwurf eines Reichswassergesetzes. — Neuerungen im Haftungsrecht des Postreisedienstes. — Die Aufrechnungsmöglichkeiten im Haftpflichtprozeß. — (12:) Das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940. — Die Schiffsregisterordnung vom 19. Dezember 1940. — Neuerungen bei der Zwangsvollstreckung in Schiffe und Schiffsbauwerke. — (13 u. 15/16:) Zum Grundstücksverkehrsrecht in den eingegliederten Ostgebieten. — (15/16:) Neuregelung des Personenschädenrechts. — Die Regelung der Kriegssachschäden nach der Kriegssachschädenverordnung (unter Berücksichtigung der Verfahrensrichtlinien vom 12. Februar 1941).

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

15. Jahrg. Nr. 20 bis 26. Vom 14. Februar bis 28. März 1941.

(20:) Das Kriegsrisiko in der Transportversicherung. — (21:) Kriegslage der internationalen Spedition. — Neues aus dem Postverkehr. — (26:) Reichs-Grundsteuer auch in der Ostmark.

Deutsche Wasserwirtschaft. München/Stuttgart.

36. Jahrg. Heft 2 bis 4. Vom Februar bis April 1941.

(2:) Der Entwurf des Reichswassergesetzes. — Der Ausbau der Weichsel. — (3:) Die neuen Ergänzungen und Änderungen des Energiewirtschaftsgesetzes. — (4:) Die französischen Wasserstraßen und ihre Verkehrsbedeutung.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

38. Jahrg. Nr. 12. Vom 28. März 1941.

Preissenkung und Gewinnabführung auf Grund des § 22 KWVO.

Deutsches Gemein- und Wirtschaftsrecht. Berlin.

Nr. 3/4. Vom 1./15. Februar 1941.

Grundsätzliches zur neuen Lohnpfändungsverordnung.

L'Energia Elettrica. Mailand.

19. Jahrg. Band 18 Nr. 1. Vom Januar 1941.

Stato attuale della elettrificazione ferroviaria in Italia. (Continuazione della Parte Terza.)

ETZ Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

62. Jahrg. Heft 11 bis 15. Vom 13. März bis 10. April 1941.

(11:) Die Umstellung der Hamburger S-Bahn von Einphasen- auf Gleichstrombetrieb. — (14:) Vorschriften nebst Ausführungsregeln für elektrische Bahnen. — (15:) Neue Wege in der Auswahl der Isolation auf Grund der Beanspruchung im Betrieb.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Heft 79. März 1941.

(79:) Zehnjähriges Bestehen der Zeitschrift „Ferrocarriles y Tranvias". — Einführung in eine Studie über die Beziehungen zwischen Fahrzeug und Gleis. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1940. — Vortrag über den Eisenbahn-Fahrzeugpark. — Die Lage der Eisenbahnindustrie in der Wirtschaftswissenschaft. — Anpassung der Verkehrsmittel. — Signalisation und Blocksicherung. Verschiedene Systeme. Vergleich und Ergebnis. — Neue Stellungnahme des Nationalausschusses der Gewerkschaften über den Verkehr zu Lande.

Le Génie Civil. Paris.

Band 117 Nr. 1/2. Vom 4./11. Januar 1941.

La métadyne, convertisseur rotatif pour locomotives et automotrices électriques à courant continu.

Glasers Annalen. Berlin.

65. Jahrg. Heft 4 bis 8. Vom 15. Februar bis 15. April 1941.

(4:) Die Planetenrädergetriebe und die graphische Darstellung der Bewegungsvorgänge durch Diagramme unter besonderer Berücksichtigung der im Kranbau zur Anwendung kommenden Konstruktionen. — (5:) Ist

Technik notwendig? — Die Lokomotiven der deutschen Kolonialbahnen. — Die neuen D-Zugwagen der Deutschen Reichsbahn. — Die Fortentwicklung der S-Bahnen bei der Deutschen Reichsbahn. — Gleitschutz, ein Weg zur Hochleistungsbremse. — Die Entwicklung der Schweißtechnik bei der Deutschen Reichsbahn. — Automatik im Eisenbahn-Signalwesen. — Die Hebezeuge im Eisenbahnbetrieb. — (6:) Die Planetenrädergetriebe und die graphische Darstellung der Bewegungsvorgänge durch Diagramme unter besonderer Berücksichtigung der im Kranbau zur Anwendung kommenden Konstruktionen. — Austauschstoffe in der Dichtungsindustrie. — (7:) 60 Jahre Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. — Die Entwicklung des Maschinenbaus in Italien. — (8:) Betrieb und Unterhaltung der Postfahrzeuge.

Glückauf. Essen.

77. Jahrg. Heft 7 bis 15. Vom 15. Februar bis 12. April 1941.

(7:) Entwicklungsmöglichkeiten für Großförderwagen. — (15:) Eine neue Wagenumsetzvorrichtung für Füllstellen: Die „Kleinkurve".

Großdeutscher Verkehr. Berlin.

35. Jahrg. Heft 1 bis 7. Vom Januar bis April 1941.

(1:) Vielgestaltiges Verkehrswesen. — Der Anschluß des südosteuropäischen Raumes an das großdeutsche Wasserstraßennetz. — Zur großdeutschen Kraftverkehrspolitik. — Wege und Ziele der deutschen Handelsluftfahrt. — (2:) Verkehrslenkung und Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. — Die Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt auf dem Tarifgebiet. — Großdeutschlands Spediteurgewerbe — das Bindeglied zwischen Verkehr und Wirtschaft. — (3:) Der Einsatz der Straßenverkehrsmittel im Kriege. — Ein Ausschnitt aus der Friedens- und Kriegsarbeit des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen. — Die deutschen Straßenbahnen im Rahmen des Personennahverkehrs. — Betrachtungen zum Autobusbau. — (4:) Großdeutsche Seeschiffahrt. — Seehäfen und Seewasserstraßen im Nordseeraum. — Die Seehafentarife der Reichsbahn. — (5/6:) Weiterentwicklung des Schienenwegs. — Die Eisenbahn als Güterbeförderer. — Rad, Schiene und Wagenlauf. — (7:) Die Eisenbahnen und die Gestaltung ihrer Bahnhofshäuser. — Die Reichswasserstraßen und die Gestaltung ihrer Bauten.

De Ingenieur. Den Haag.

56. Jahrg. Nr. 7—13. Vom 14. Februar bis 28. März 1941.

(7:) Ersatz und Ersparnis von Material in der Elektrotechnik. Nordkanal und Stadterweiterung in Amsterdam. — (8:) Organisation und Aufgabe der Wasserbauverwaltung im alten Ägypten. — Strukturveränderung beim Schweißen von Stahl. — Leichtmetall. — (9:) Staubbekämpfung in Fabriken und Werkstätten. (Forts.) — (10:) Das Bauen von Arbeiterwohnungen. — Erhöhung der Belastungsfähigkeit elektrischer Netze durch Kondensatoren. — Der Hafen von Los Angeles. — (11:) Die Erfindung der Baggermühlen. — Zur Frage der Cavitation. — (12:) Widerstand von Naturstein gegen Feuer und Löschwasser. — (13:) Die Untergrundbahn in Rom.

Die Lokomotive. Bielefeld.

38. Jahrg. Band 3 Nr. 3 bis 4. Vom März bis April 1941.

(3:) Dieselhydraulische Lokomotiven im Verschiebedienst. — Die Leistungen der Reichsbahn im Kriege. — (4:) Eine neuartige Rangierlokomotive. — Elektrifizierung spanischer Eisenbahnen. — Dampf-Gepäcktriebwagen für die Slowakischen Staatsbahnen.

Meddelelser fra Norges Statsbaner. Oslo.

15. Jahrg. Nr. 2 bis 6. Vom April bis Dezember 1940.

(2:) Die Tragfähigkeit schwebender Holzpfeiler in den Lagern. — Behälterverkehr. — Der Sommerverkehr der englischen Eisenbahnen. — Schnelligkeitsrekord in Italien. — Die Haftung der Eisenbahn bei Anlagearbeiten. — Das Härten von Schienenenden in Rußland. — Die Bedeutung schwerer Schienen für die Ausgaben für Unterhaltung. — (3:) Silikoseuntersuchung der Tunnelarbeiter bei den Eisenbahnanlagen. — Der Kvinesheittunnel. — Das Schwellenbüro der Norwegischen Staatsbahn. — (4:) Bodenuntersuchungen. — Einfluß des elektrischen Betriebes und des Dampfbetriebes auf Ballast und das rollende Material. — Das Schienengewicht im Verhältnis zum Achsdruck. — Die Bodenarten und ihre Bedeutung in der Geotechnik. — (5:) Übersicht über angewandte Geotechnik. — Steuerdruck. Wirkungen und Spannungen in den Schienen. — Laderampen aus Torf. — (6:) Stand der Arbeiten bei den Eisenbahnanlagen. — Haftung der Eisenbahn für Funkenflug. — Geotechnische Beispiele aus der Praxis.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

66. Jahrg. Nr. 5 bis 67. Jahrg. Nr. 3. Vom November 1940 bis März 1941.

(5:) Gutachten und Vorschläge über die Bahnhofsfrage in Oslo. — Druckknopfstellwerk und andere Stellwerke. — Die bequeme Einrichtung der 3.-Klasse-Wagen. — Luxus oder Rationalisierung. — Unterlagen für die Zeitangabe für das Schmieren und die Untersuchung von Güterwagen. — (6:) Das russische Verkehrsnetz und der Norden. — Der Triebwagenverkehr der Dänischen Staatsbahn. — Der Londoner Verkehr. — Sowjetrussische Transportperspektiven. — Wirtschaftliche Nebenbahnprobleme. — (1:) Beschränkungen im Brennstoff- und Kraftverbrauch. — Eine oder zwei Gattungen von gedeckten Güterwagen? — Neue Triebwagen bei Stockholms Roslagens Eisenbahnen. — Neuer Eisbrecher für die Dänische Staatsbahn. — Der Ausstellungszug der Schwedischen Staatsbahn „Die Eisenbahn im Dienste der Verteidigung". — Die englischen Eisenbahngesellschaften unter Regierungskontrolle. — (2:) Holzkohlengasbetrieb bei Eisenbahnfahrzeugen. — Die Eisenbahnelektrisierung in Schweden. — Deutsche Organisation des Eisenbahnbetriebes in dem besetzten Gebiet Frankreichs. — Das Aufkommen der Untersuchung des Eisenbahnpersonals auf Farbentüchtigkeit. — (2—3:) Schweißen von Schienenmaterial. — (3:) Automatische Zugkontrolle. — Gemeinschaftsbahnhof Hjørring (Dänemark).

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

96. Jahrg. Heft 4 bis 6. Vom 15. Februar bis 15. März 1941.

(4:) Rangiergerät mit seitlich ausschwenkbarer Zug- und Stoßvorrichtung. — Der Platzbedarf für das Aufstellen von Kraftfahrzeugen. — 2'D 1'h 2 Sz-Lokomotive mit 2' 2'T 34 der Madrid-Zaragossa-Alicante-Eisenbahngesellschaft. — Neuere belgische Lokomotiven. — (5:) Versuchsdrehgestell für Schnelltriebwagen. — Die Entwicklung der Güterzugbremse in den Vereinigten Staaten und in Europa unter dem Einfluß der Betriebsverhältnisse. — (6:) Die Arbeitsverfahren beim Bau geschweißter Schienenfahrzeuge. — Rangieranlagen für die Reisezugbildung. — Die neuen Triebwagen der Hamburger S-Bahn. — Kropfachs-Versuche der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — Die Amerikaner kommen zur Ölschmierung. — Holzkohlengas-Triebwagen der Italienischen Staatsbahnen. — Einige Böschungsrutschungen und ihre Beseitigung.

Railway Age. New York.

109. Jahrg. Nr. 26. Vom 28. Dezember 1940.

(26:) Economic waste in transportation. — Stronger bridges-larger locomotives. — Keeping revenue and expense data in step with statistics. — B. & O. builds highway service.

Railway Signaling. Chicago.

Vom Januar 1941.

Increases signaling construction. — Automatic block and centralized traffic control on the Chesapeake. — Centralized traffic control installed on the Missouri Pacific.

Raumforschung und Raumordnung. Heidelberg.

5. Jahrg. Heft 1. Vom März 1941.

(1:) Die Aufgabe der Raumordnung im neuen Osten. — Über die Bearbeitung von Raumordnungsplänen.

Die Reichsbahn. Berlin.

17. Jahrg. Heft 6/7 bis 16/17. Vom 5./12. Februar bis 16./23. April 1941.

(6/7:) Das Entwurfsbüro Prag der Deutschen Reichsbahn. — Maßnahmen bei Verbrennungstriebwagen zur Erhöhung der km-Laufleistungen zwischen zwei Motorüberholungen. — Mieterschutz im Kriege. — (8/9:) Das Archiv für Verkehrswesen in Wien als Forschungsinstitut für mitteleuropäische Eisenbahngeschichte. — (10/11:) Aus den „Gründerjahren" der deutschen Eisenbahngeschichte (Berlin-Frankfurter Eisenbahnprojekt 1872 und Berlin-Wetzlarer Bahn 1877—1880). — Kindergarten im Reichsbahn-Ausbesserungswerk. — (12/13:) Eisenbahnbau als Gestaltungsaufgabe. — (14/15:) Kriegsrecht (Stand: 1. März 1941). — Zum Einsatz von Kriegsgefangenen durch Unternehmer bei der Reichsbahn. — (16/17:) Neuerungen der Reichsbahn-Dienstkleidung. — Was müssen die Reichsbahnstellen von der Filmgesetzgebung wissen?

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 62 Heft 9 bis 17. Vom 1. März bis 26. April 1941.

(9:) Bauwirtschaft und Wasserrecht. — (10:) Das Preußische Polizeiverwaltungsgesetz und das kommende Reichspolizeirecht. — (17:) Preistreibereiverbot und Bauwirtschaft.

Ruhr und Rhein. Essen.

22. Jahrg. Heft 7 bis 14. Vom 14. Februar bis 4. April 1941.

(7:) Der Ausbau der Weichsel. — (8:) Industrielle Aufbaufragen des Ostens. — (12:) Praktische Fragen aus dem Verkehrsrecht. — (14:) Der Geschäftsreiseverkehr.

SBB-Nachrichten-Blatt. Bern.

18. Jahrg. Nr. 2 bis 3. Vom Februar bis März 1941.

(2:) Aufgabe und Charakter der Auslandsagenturen in Vergangenheit und Zukunft. — Die Schweiz in Europa. — Die Verbindungsbahn in Genf. — Mängel der Selbstverladung als Haftausschließungsgrund im Eisenbahnfrachtverkehr. — (3:) Der Basler Sammelladungsverkehr. — Der Jahresfahrplan 1941/42. — Das Prinzip der organischen Verkehrsteilung.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 117 Nr. 8 bis 17. Vom 22. Februar bis 26. April 1941.

(8:) Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbindung durch die Schweiz. — (9:) Neuzeitliche Bauweisen für die Alpentunnel der Reichsautobahnen. — Holzkohlegas-Triebwagen der Italienischen Staatsbahnen. — (10:) Die elektrischen Motorwagen der Schweiz. Südostbahn. — (11:) Die Unfallwahrscheinlichkeit bei Straßenkreuzungen und Plätzen. — (14:) Ausbau der doppelspurigen Hauptlinien und der Elektrifikation der SBB. — (17:) Zum Verwerfungsproblem des Eisenbahngeleises.

Spoor- en Tramwegen. Utrecht-den Haag.

14. Jahrg. Heft 4—7. Vom 15. Februar bis 29. März 1941.

(4:) Betriebsregistrierapparat der Niederl. Eisenbahnen. Die Einnahmen der Eisenbahnen. — Erhöhung der Gütertarife der Niederl. Eisenbahnen. — Erhöhung der Personentarife der Niederl. Eisenbahnen. — Die Frachtenverteilung im Lastkraftwagenverkehr. — Der Stadtverkehr in Niederl.-Ostindien (Forts. aus Nr. 3, Schluß in Nr. 5). — (5:) Die Staatsbahnen im Irak und im Iran, Schluß in Nr. 6. — Das zweite Gleis auf der Gotthardbahn. — Neue Lokomotiven für Persien. — (6:) Fehler beim Berechnen von Übergangsbögen. — Autobusbetrieb der Rotterdamer Elektr. Straßenbahn und Brennstoffknappheit. — (7:) Der Hauptbahnhof Amsterdam und das Ij. — Gasgeneratoren auf der Utrechter Messe. — Entwicklung und Ergebnisse der Motorwagen bei den Spanischen Eisenbahnen. — Das Verkehrswesen auf der Utrechter Messe.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 11 Heft 2 bis 4. Vom Februar bis April 1941.

(2:) Die Rechte am Schiff nach dem Gesetz vom 15. November 1940. — Die Vorteilsausgleichung bei Unfallversicherung der Geschädigten. — (3:) Zur Amtshaftung der Deutschen Reichspost und anderer öffentlicher Verwaltungen aus der Verkehrssicherungspflicht. — (4:) Rückblick auf die Rechtsprechung zum Haftpflichtgesetz 1940.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

20. Jahrg. Heft 1/2. Vom Februar 1941.

Wann endet die Haftpflicht der Reichsbahn aus dem Frachtvertrage? — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1940. — Die neuen Bedingungen für die Kraftfahrversicherung. — Erhöhte Pflichten aller Verkehrsteilnehmer während der Verdunkelung. — Die Beweiskraft der Frachtbriefangaben.

Verkehrstechnik. Berlin.

2. Jahrg. Heft 4 bis 8. Vom 20. Februar bis 20. April 1941.

(4:) Neue Doppeltriebwagen der Köln-Bonner Eisenbahnen. — Neue Beiwagen der Bremer Straßenbahn. — Deutsche Straßenbahnwagen für Schweden. — Der Straßenverkehr in Ostoberschlesien unter polnischer Verwaltung. — Die erste Autobahn in den Vereinigten Staaten nach deutschem Muster. — (5:) Die Typung von Kraftomnibussen. — (6:) Der neue vierachsige Triebwagen der Züricher Straßenbahn. — Die deutschen Obusbetriebe. — Ein neuer dieselmechanischer Triebwagen der Regentalbahn. — Entwicklung und Zukunft des Straßenbahnwagens. — (7:) Die nichtreichseigenen Eisenbahnen im Reichsgau Danzig-Westpreußen. — Der 3-Schaffner-Zweiwagenzug in Breslau. — Fahrbare Werkbücherei der Breslauer Verkehrsbetriebe. — (8:) Der Personenverkehr der Straßenbahnen im Jahre 1940. — Verkehrsposten oder Verkehrssignalanlagen? Ihre Vor- und Nachteile. — Die Inanspruchnahme von Kraftfahrzeugen auf Grund des Reichsleistungsgesetzes.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Berlin.

8. Jahrg. Heft 5 bis 9. Vom 1. März bis 1. Mai 1941.

(5:) Zuständigkeitsordnung und Rechtsschutzsystem des Reichsleistungsgesetzes. — (8:) Alte und neue Probleme des Handelsrechts und die heutige HGB.-Erläuterung. — (9:) Der Entwurf eines Betriebsschutzgesetzes.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

73. Jahrg. Heft 2/3. Vom Februar/März 1941.

Reichsbahn und Binnenschiffahrt.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. Berlin.

36. Jahrg. Nr. 3 bis 5. Vom 20. Februar bis 10. April 1941.

(3:) Signalbauzüge. — Die Fernmeldeanlagen der Eisenbahnen in Böhmen und Mähren. — (4:) Der Aufbau der Reichsbahn-Fernmeldeanlagen im Sudetenland. — Die Sicherungs- und Streckenblockanlagen österreichischer Bauart. — (5:) Zusammenstellung der im Jahre 1940 bei der Deutschen Reichsbahn im Fernmeldewesen eingeführten Neuerungen und durchgeführten Versuche. — Übertragungssysteme im Fernmeldewesen.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

49. Jahrg. Nr. 2 bis 4. Vom Februar bis April 1941.

(2:) Erstattung der Untersuchungskosten durch die für Verlust oder Beschädigung haftbare Eisenbahn nach französischem und nach internationalem Recht. — Verkehrswissenschaft. Versuch einer Systematisierung. — (3:) Die Benachrichtigungspflicht der Eisenbahn und die Lieferfrist. — Die einheitliche Regelung der Expreßgutbeförderung. — (4:) Die Rechtsfolgen für unrichtige, ungenaue oder unvollständige Angaben und Erklärungen des Absenders im Frachtbrief.

VDI. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 85 Nr. 15. Vom 12. April 1941.

Brückenbauten deutscher Eisenbahnpioniere in Norwegen. — Klarstellung von Schadenfällen an geschweißten Brücken.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

81. Jahrg. Heft 8 bis 18. Vom 20. Februar bis 1. Mai 1941.

(8:) Deutsche Eisenbahner im besetzten Frankreich. — Neue Binnenschiffahrtswege in Holland und Belgien. — (9:) Außergewöhnliche Sendungen. — Eisenbahn und Kraftwagen in Italien. — (10:) Über die Begabtenförderung bei der Deutschen Reichsbahn. — (11:) Verkehrsleistungen der Deutschen Reichsbahn im Kriege. — Das Verkehrsteilungsproblem in wissenschaftlicher Beleuchtung. — (12:) Die Pflicht zur tarifmäßigen Bezeichnung. — Der Hafen Genua. — (13:) Die Nachnahmen im Güterverkehr der Eisenbahnen. — Aus der Geschichte des Baues und Betriebes der Eisenbahnen im Thailand (Siam). — (14:) Die Personalwirtschaft bei den Italienischen Staatsbahnen. — Die Entstehung und Entwicklung des Revisionsgedankens in den internationalen Eisenbahnübereinkommen (IÜP und IÜG). — (15:) Umlaufzeit und Verwendungsgrad der Güterwagen. — Der Panama-Kanal. — (16:) Finnland und seine Eisenbahnen. — Die Verstaatlichung der Spanischen Eisenbahnen. — (17:) Die Zugförderung bei den Italienischen Staatsbahnen mit 3000 V Gleichstrom, ihr Wesen und ihre Entwicklung. — Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband im Krieg. — (18:) Die Eisenbahnen im Rahmen staatlicher Politik. — Die Malaiischen Staatseisenbahnen.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

17. Jahrg. Heft 3. 1940.

Die kombinierte Fluß-Seeschiffahrt auf der Donau. — Der Weg zur Vereinheitlichung des Niederländischen Verkehrswesens. — Verkehrsentwicklung in Norwegen. — Das Kraftfahrwesen der Deutschen Reichspost. — Bemerkungen zu: Die Selbstkosten in ihrer Beziehung zur Preisbildung der Eisenbahnen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

61. Jahrg. Heft 8/9. Vom 22. Februar 1941.

Autobahn-Verteilerkreis in Köln. — Organisationsänderungen bei den Reichsautobahnen.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Professor Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. – Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68

Zum Gedächtnis von Dr.-Ing. e. h. Carl Friedrich v. Siemens[1].

Von

Staatssekretär a. D. Stieler in Bebenhausen

In der Nacht vom 9./10. Juli ist Carl Friedrich v. Siemens verschieden, der als Präsident des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in kritischen Jahren deren Geschicke geleitet hat.

Der Aufforderung, ihm in dieser Zeitschrift Gedächnisworte zu widmen, glaubte ich mich nicht entziehen zu dürfen, trotz der Schwierigkeiten der Aufgabe, die insbesondere darin liegen, daß Geschehnisse zu besprechen sind, die einer noch nicht weit zurückliegenden, aber durch neue Ereignisse völlig überholten Zeit angehören.

Am 1. April 1920 war der Eisenbahnbesitz der deutschen Länder aufs Reich übergegangen. Das unter dem unseligen Kriegsausgang und insbesondere unter dem Versailler Diktat in allen Fugen zitternde Reich hatte damit eine neue Klammer erhalten, die dem drohenden Zerfall Widerstand entgegensetzen sollte und entgegensetzen konnte, wenn es gelang, das Unternehmen auf eine innerlich gesunde Grundlage zu stellen. Es galt ebenso die völlig erschöpften Beamten und Arbeiter, wie den vollkommen heruntergewirtschafteten technischen Apparat der früheren Staatsbahnen wieder in die Höhe zu bringen, eine Aufgabe, an deren Gelingen man unter den gegebenen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen zweifeln konnte. Solche Zweifler haben sich damals laut genug hören lassen. Ihre Bedenken konnten sich vor allem darauf stützen, daß es der Reichsregierung trotz zahlreicher Bemühungen nicht glücken wollte, der Reichsbahn durch das in der Verfassung vorgesehene Gesetz eine gewisse Selbständigkeit gegenüber den politischen Gewalten und damit die Möglichkeit einer gesunden Wirtschaftsführung zu verschaffen. An Vorgängen hierfür hätte es nicht gefehlt: Hatten doch ohne außenpolitischen Druck die Schweizerische Eidgenossenschaft wie das vorfaschistische Italien ihre Staatsbahnen durch Gewährung großer Selbständigkeit sicherzustellen gewußt gegen die Gefahren des parlamentarischen Systems. Bei uns aber mußte erst die ganze Not der Inflation

[1] Herr Staatssekretär Dr. jur. h c Stieler hatte die Freundlichkeit, hiermit einer Bitte des Herrn Reichsverkehrsministers zu entsprechen.

durchgekostet werden, bis durch eine Verordnung eine vorläufige Regelung in dieser Richtung versucht worden ist, der eine dauernde, gesetzliche zu folgen gehabt hätte. Unsere Kriegsgegner aber, denen nach dem Versailler Diktat die deutschen Bahnen, ob im Staats- oder im Reichsbesitz, für ihre ungemessenen Forderungen haften sollten, hatten nicht Lust, länger zu warten. Unter ihrem Druck mußte sich das Reich zu der sogenannten Dawes-Gesetzgebung bequemen, die unter scharfer Ablehnung des Einflusses der politischen Faktoren des Reichs das Reichsbahnunternehmen tauglich machen sollte zur Erfüllung seiner Aufgaben. Bei der Vorbereitung dieser Gesetze war es zwar — im Gegensatz zu dem Versailler Vorgang — den deutschen Unterhändlern gelungen, den Plänen des Auslandes die ärgsten Giftzähne auszubrechen und seine Mitwirkung und Kontrolle, die sich ursprünglich auf das gesamte Geschäftsgebaren der Reichsbahn erstrecken sollten, auf das Maß zu beschränken, das die Erfüllung der dem Unternehmen auferlegten und insoweit ziffermäßig umschriebenen Reparationslast sicherstellen sollte. Schmerzlich genug aber war es für das Empfinden jedes zur Mitarbeit berufenen Deutschen, daß in dem obersten Organ der Reichsbahn-Gesellschaft, in derer Verwaltungsrat, mindestens vier Ausländer sitzen sollten und daß ein ausländischer Kommissar das Unternehmen überwachte.

Daß über Ruhreinbruch und Inflation die schönen Ansätze zur Gesundung der Reichsbahn größtenteils wieder verlorengegangen waren, die sich bis dahin in mühevoller Arbeit auf dem Gebiet der Finanzen, der Verkehrsbedienung und vor allem auch der Erziehung des Personals zur Arbeitswilligkeit nach dem Umsturz hatten erzielen lassen, das sei hier besonders hervorgehoben.

So war die Lage, unter der im Herbst 1924 Dr. Carl Friedrich v. Siemens das Amt des Präsidenten des Verwaltungsrats angetreten hat, das er auf Grund alljährlicher Wiederwahl bis zu seinem auf Ende 1934 erfolgten Rücktritt bekleiden sollte.

Die oberste Leitung der Geschicke der Reichsbahn lag also während mehr als zehn Jahren in seiner Hand, und bei aller Bescheidenheit, die Dr. v. Siemens ausgezeichnet hat, hätte er sich zu der damit verbundenen Verantwortlichkeit im großen und kleinen überall bekannt. Wir sind also berechtigt, die ganze hier umschriebene Periode als von ihm maßgebend mitbeeinflußt zu bezeichnen.

Im Sinne des Verstorbenen sei aber hier schon hervorgehoben, daß er den Beamten des Unternehmens, insbesondere dem zu dessen unmittelbarer Leitung berufenen, von ihm außerordentlich hoch geschätzten Generaldirektor Dr.-Ing. Dorpmüller, freieste Bahn gelassen hat zur Betätigung ihrer Initiative.

Die Erfüllung der mit dem Amt des Präsidenten des Verwaltungsrats verbundenen Aufgaben war nur einer Führerpersönlichkeit möglich. Dr. v. Siemens hatte sich als eine solche vor aller Welt bei der Leitung seines Stammhauses bewährt. Der Ruf seiner „Hausmacht" war gewiß ein Faktor, der ihm und damit auch der Reichsbahn von Anfang an zugute kommen mußte. In scharfem und von ihm hervorgehobenen Unterschied zu anderen deutschen Wirtschaftsführern hielt aber Dr. v. Siemens die uneingeschränkte Übernahme der in der Privatwirtschaft geübten und dort vielleicht bewährten Grundsätze auf die Reichsbahn nicht für statthaft. Das verbiete nicht nur die gemeinwirtschaftliche Bedeutung der Reichsbahn, sondern auch deren in der erfolgreichen Geschichte der deutschen Staatsbahnen erprobter Aufbau, der sich auf die Zuverlässigkeit des deutschen Beamten gestützt habe und weiter stützen müsse. Über der Forderung einer gesunden Finanzwirtschaft — so hat er immer wieder betont — dürfen weder die wirtschaftlichen Aufgaben des Unternehmens noch die guten Traditionen der deutschen Staatsbahnen vernachlässigt oder aufgegeben werden.

Diesen Gesichtspunkten Geltung zu verschaffen, war nicht leicht, namentlich zu Beginn und gegen Ende des bezeichneten Zeitabschnittes, wo mit der Gesamtwirtschaft Deutschlands zwangsläufig auch die Finanzen der Reichsbahn aufs äußerste bedroht waren, so daß der Schwerpunkt der Geschäftsleitung besonders stark nach dieser Richtung gelegt werden mußte. Hatte doch die Dawes-Gesetzgebung vorgesehen, daß beim finanziellen Versagen der Reichsbahn der Kommissar, also das Ausland, die Leitung übernehmen sollte. Aber auch abgesehen von dieser in der Young-Gesetzgebung nicht mehr wiederholten Bedrohung war die Erfüllung der finanziellen Aufgabe Voraussetzung für die Erfüllung aller anderen, der volkswirtschaftlichen Forderungen sowohl wie der Fürsorge für das Personal.

Wäre es Dr. v. Siemens nicht gelungen, volles Vertrauen in eine gesunde Finanzwirtschaft der Reichsbahn überall zu gewinnen, so wären die Erleichterungen, die die Young-Gesetzgebung des Jahres 1930 gebracht hat, uns gewiß nicht zuteil geworden. Wir hätten weiter die Überwachung durch den ausländischen Kommissar und die Vertretung des Auslandes in unserem Verwaltungsrat über uns ergehen lassen müssen.

Der Weg, der zur Gewinnung dieses Vertrauens führte, war nicht glatt und einfach.

Daß das Schicksal der Reichsbahn auf Gedeih und Verderb verknüpft ist mit dem Schicksal der deutschen Gesamtwirtschaft und damit des deutschen Volkes, habe ich schon erwähnt. Eine selbständige Kraft

zur Beseitigung wirtschaftlicher und finanzieller Störungen wohnt der Reichsbahn nicht inne. Es kann aber eine gesunde Finanzpolitik wie das Schwungrad einer Maschine über Hemmnisse und Störungen hinweghelfen, die nach den Erfahrungen früherer Zeiten die Allgemeinwirtschaft und damit die eigenen Finanzen immer wieder bedrohen zu müssen schienen. Wer die Geschichte der Reichsbahn in dem in Betracht kommenden Zeitraum überprüft, wird zugeben müssen, daß dieses Schwungrad richtig bemessen und daß es richtig eingestellt war. Als nach einer kurzen Scheinblüte unserer Wirtschaft eine unerhörte Depression einsetzte, da war die Finanzlage des Unternehmens so gefestigt, daß es seine Aufgaben nach den beiden bezeichneten Richtungen ungestört weiter erfüllen konnte. Was das für die Allgemeinheit und für unser Personal bedeutet hat, braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden. Daß die Reichsbahn aber darüber hinaus in der Lage war, auch dem Reiche für allgemeine Zwecke in kritischen Augenblicken ihre Finanzkraft zur Verfügung zu stellen, das ist ein Ruhmesblatt in unserer Geschichte. Und wenn es dem Führer angezeigt schien, bald nach der Machtergreifung das neue große Werk der Reichsautobahnen unter Zuhilfenahme des Kredits der Reichsbahn in Angriff zu nehmen, so beweist dies, wie stark das Vertrauen war, das auch die neue Zeit der Reichsbahn von Anfang an entgegengebracht hat.

Alle diese finanziellen Erfolge hat die Finanzpolitik unseres Präsidenten erzielt unter Ablehnung der Hilfe ausländischen Kapitals, wie solche uns oft genug und aufdringlich genug angeboten war. Unter keinen Umständen sollte die Reichsbahn in fremde Schuldknechtschaft geraten!

Ich habe diese rein sachlichen Schwierigkeiten vorangestellt. Vielleicht könnte man sagen, daß ihre Bewältigung einem erprobten deutschen Wirtschaftsführer nicht schwer fallen durfte. Vielleicht wird man auch meinen, daß die Leitung der Arbeiten des Verwaltungsrats trotz dessen Zusammensetzung einem Manne keine besondere Aufgabe stellte, der angeborenen Takt und natürliche Klugheit im eigenen Hause so ausgiebig hatte schulen können.

Es gab für Dr. v. Siemens aber auch Schwierigkeiten zu überwinden, für deren Bewältigung er nicht besonders vorbereitet sein konnte.

Die vorher recht lebhafte Kritik deutscher Wirtschaftler an der Leitung des Unternehmens war zwar mit dem Amtsantritt von Dr. v. Siemens ziemlich verstummt. Um so mehr regten sich die Nörgler aus politischen Kreisen. Der Reichstag, bei dem die Behandlung von Reichsbahnfragen, und insbesondere von Personalangelegenheiten, eine große Rolle

gespielt hatte, war in allen seinen Parteien verärgert darüber, daß sein Einfluß hier ausgeschaltet, ja, daß er nicht einmal mehr in der Lage war, die Leiter des Unternehmens auch nur zur Auskunfterteilung vor seine Schranken zu fordern. Unverbindlich zugestandene formlose und vertrauliche Besprechungen mit den Parteien waren ein schlechter Ersatz. Noch weniger waren die Reichstagspolitiker befriedigt, wenn sie sich in Reichsbahnfragen an den Reichsverkehrsminister wenden mußten, der damals im wesentlichen doch nur den Nachrichtenvermittler dabei spielen konnte. Als Exponenten des Reichstags mußte die Reichsregierung und vor allem der Reichsverkehrsminister diese Lage als höchst unbehaglich und drückend empfinden. Daraus ergaben sich allgemeine Spannungen und Meinungsverschiedenheiten im einzelnen. Der Präsident des Verwaltungsrats hat es an Bemühungen nicht fehlen lassen, solche Störungen durch persönliches Eingreifen zu beheben. Wenn er dabei nicht immer Erfolg haben konnte, so lag dies in der Natur der Dinge. Bitter aber war es für Dr. v. Siemens, wenn ihm die Anrufung des Reichsbahngerichts übelgenommen wurde, das doch vom Gesetz zur Schlichtung solcher Fälle berufen war, und noch weit schlimmer war es, als sich die Versuche regten, den durch das Gesetz ausgeschalteten Einfluß der politischen Faktoren durch Hintertürchen wieder hereinzubringen. Solche Versuche wären zu verstehen gewesen, wenn man der Reichsbahn, und vor allem dem Präsidenten ihres Verwaltungsrats, die Vernachlässigung von Reichsinteressen hätte vorwerfen können. Das laut zu tun, hat man allerdings nicht gewagt. Dr. v. Siemens empfand aber diese Versuche als einen solchen Vorwurf. Den Höhepunkt erreichten diese Schwierigkeiten 1925 bei dem Tode des ersten Generaldirektors der Reichsbahn. Hier setzten die Bestrebungen zur Rückgewinung des politischen Einflusses besonders stark und gefährlich ein, und es ist das ganz persönliche Verdienst unseres Präsidenten, daß er diesen Bemühungen durch die von ihm veranlaßte alsbaldige Wahl des Nachfolgers, des jetzigen Reichsverkehrsminister Dorpmüller, die Spitze abgebrochen hat. Dr. v. Siemens hatte dabei, sehr zu seinem Leidwesen, sein persönliches Empfinden zurücktreten lassen müssen. Schon als sich der tödliche Ausgang der Erkrankung des ersten Generaldirektors voraussehen ließ, war durch die Berufung Dr. Dorpmüllers zu seinem ständigen Vertreter dafür gesorgt worden, daß keine Lücke in der Geschäftsführung entstehen konnte. In seinen Händen waren die Geschäfte wohl geborgen während des von der Reichsregierung herbeigeführten unwürdigen Provisoriums, dem das segensreiche persönliche Eingreifen des Reichspräsidenten, Generalfeldmarschalls v. Hindenburg, dann ein Ende machte. Dr. v. Siemens hat es

immer mit Genugtuung und Freude empfunden, daß die damalige Wahl, die wichtigste von ihm getroffene Entscheidung einer Personalfrage, durch die Berufung Dr. Dorpmüllers zum Reichsverkehrsminister die Billigung des Führers gefunden hat.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Familie des Dr. v. Siemens und die nächsten Mitarbeiter in seinem Hause die Belastung mit Sorge ansahen, die ihm seine Hingabe an die Reichsbahn zu den Aufgaben der Leitung seines Hauses gebracht hat. Im letztbezeichneten Kreise mochte man auch beim geschäftlichen Verkehr mit der Reichsbahn sich behindert fühlen durch die Rücksicht auf das feine Empfinden des Chefs. Jedenfalls hatte Dr. v. Siemens auch hier Bedenken zu überwinden, um seinem Vorsatze treu zu bleiben und die übernommene Aufgabe bis zum Ende zu erfüllen.

Welche Menge kostbarster Zeit Dr. v. Siemens der Reichsbahn gewidmet hat, dafür würde die Aufzählung der von ihm geleiteten oder wahrgenommenen Sitzungen und der vielen bei der Reichsbahn verbrachten Stunden nur einen äußerlichen Anhalt bieten können. Nur mag erwähnt werden, daß unser Präsident in all den Jahren nur ein einziges Mal einer Verwaltungsratssitzung ferngeblieben ist: er weilte am Lager des schwer erkrankten Sohnes. Über all diese äußere Betätigung hinaus aber ist Dr. v. Siemens in ununterbrochener, engster Verbindung mit dem Unternehmen gestanden, das seine Gedanken ohne Unterlaß beschäftigt hat.

Dabei hat sich das Interesse unseres Präsidenten auf alle besonders wichtigen Fragen der Reichsbahn erstreckt. Wohl mochten ihm die finanziellen und technischen Fragen besonders am Herzen liegen. Darum kamen aber die anderen Seiten des Eisenbahndienstes nicht zu kurz. Um das volkswirtschaftlich so wichtige Gebiet der Tarife hat er sich ebenso gekümmert, wie um die bedeutungsvollen Fragen der Personalpolitik.

Über zehn Jahre lang hat sich die Zusammenarbeit von Dr. v. Siemens mit den Beamten der Reichsbahn reibungslos vollzogen. Das wäre nicht möglich gewesen, wenn sich nicht, von ihm sorgfältigst gepflegt, zwischen ihm und den Beamten sehr rasch ein ebenso enges Vertrauensverhältnis gebildet hätte, wie es von vornherein und fortdauernd zwischen ihm und den übrigen Mitgliedern des Verwaltungsrats bestanden hat. Den Beamten ist er nie als ein unbequemer Aufpasser erschienen. Sehr bald haben sie ihn ganz als Zugehörigen zur Verwaltung empfunden. Darin lag das Geheimnis seines Erfolges. Der Verwaltungsrat der Reichsbahn-Gesellschaft war eben nicht wie der Aufsichtsrat einer Aktiengesell-

schaft ein Organ, das sich auf die Ausübung einer Kontrolle beschränken konnte, wenn es seine erste Pflicht, die Berufung der Direktoren, erfüllt hatte. Vielmehr waren der Verwaltungsrat und besonders sein Präsident zur weitgehenden Teilnahme an der laufenden Arbeit für das Unternehmen verpflichtet. Es bedurfte des sicheren Taktes seitens des Präsidenten, wenn er bei seiner Tätigkeit nicht die Beamten der Verwaltung in ihrer Arbeitsfreudigkeit vergrämen, wenn er nicht insbesondere den Generaldirektor und die übrigen leitenden Beamten in ihrem Wirken lähmen wollte. Nur wenn diese Organe der Gesellschaft vertrauensvoll mit dem Präsidenten des Verwaltungsrats zusammenarbeiteten, waren auf beiden Seiten die Kräfte frei zu nutzbringender Arbeit, die sich sonst in nutzloser Reibung verzehrt hätten.

Daß es — zum Heil der Reichsbahn — so gekommen ist, das ist das ganz besondere Verdienst des Dr. v. Siemens, seiner ruhigen, sachlichen Geschäftsführung, seiner besonnenen und gewandten Art in der Leitung von Verhandlungen und Besprechungen, vor allem aber des warmen menschlichen Interesses, das er seinen Mitarbeitern, ob jung oder alt, entgegengebracht hat. Seine gütige Teilnahme, der Ausdruck seiner vornehmen Natur, ging dabei weit hinaus über das Maß von Liebenswürdigkeit, das man schließlich von jedem Gebildeten erwarten kann.

Carl Friedrich v. Siemens hat die Verbindung mit der Reichsbahn gelöst, als seine Aufgabe erfüllt war. Mit der Machtergreifung durch den Führer war der Grund weggefallen, der zur Schaffung der autonomen Reichsbahn geführt hatte. Von dem bezeichneten Zeitpunkt an war das Bestreben unseres Präsidenten darauf gerichtet, den Weg zum Übergang in die neuen Verhältnisse zu ebnen. Ein letzter Schritt in dieser Richtung war sein Rat, den Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums zu seinem Stellvertreter zu bestellen. Carl Friedrich v. Siemens konnte aber Ende 1934 sein Amt in die Hände der Reichsregierung zurückgeben im stolzen Bewußtsein, ein gesundes Unternehmen zu hinterlassen. Er durfte daran erinnern, daß in der Person des Generaldirektors Dr. Dorpmüller ein ausgezeichneter tatkräftiger Fachmann an der Spitze des Unternehmens stand, daß unter diesem ein arbeitswilliges Personal die Riesenaufgaben des Jahres 1929 mit Hilfe eines auf der Höhe stehenden technischen Apparats gemeistert hatte, und daß es gelungen war, die finanziellen Nöte der folgenden trüben Jahre zu überwinden. Aus den oben kurz angedeuteten, so bedenklich erscheinenden Anfängen hatte sich in seiner Amtszeit ein fester Bau entwickel, der als Grundlage dienen konnte, wenn noch größere Aufgaben an das Unternehmen herantraten.

Vom Führer durch ein besondere Wertschätzung bekundendes Schreiben, vom Reichsverkehrsminister durch vom Herzen kommende und zum Herzen gehende Worte ausgezeichnet, vom Generaldirektor der Reichsbahn und vom Vizepräsidenten ihres Verwaltungsrats mit wärmsten Worten des Dankes gefeiert, hat Carl Friedrich v. Siemens von uns Abschied genommen. Seine Büste in Erz schmückt die Räume, in denen er heimisch geworden.

Wir alle wußten damals, daß das Ausscheiden unseres Präsidenten aus dem Amt nicht auch das Erlöschen seines Interesses an dem Unternehmen und an denen bedeute, die mit ihm hatten arbeiten dürfen. Nur der Tod konnte diese Verbindung lösen, und an seinem Hügel dürfen wir in stolzer Trauer sagen:

„Er war unser!"

Die früheren Mitarbeiter des Verewigten brauchen wir nicht aufzufordern, sie mögen ihm ein treues Gedenken bewahren. Aber auch bei den deutschen Eisenbahnern, die nach uns kommen, sollte, so möchte ich wünschen, sein Bild, sein Vorbild fortleben

Aere perennius!

Der Plan eines „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen", das Ende des preußisch-sächsischen Eisenbahnkriegs.

(Ein Beitrag zur Vorgeschichte der Reichseisenbahnen.)[1])

Von

Dr. Theodor Kittel in Berlin.

I. Überblick.

Nur die Älteren unter uns, die die Zeit um die Jahrhundertwende miterlebt haben, wissen noch etwas vom preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieg. Dieser jahrzehntelange Streit zweier deutschen Bundesstaaten auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und der Staatsfinanzen ist so kennzeichnend für die damalige Reichsverfassung und für die Selbständigkeit der Wirtschaftspolitik der deutschen Bundesstaaten, daß man diese Erscheinung, so unerfreulich sie gewesen ist, vor der Vergessenheit bewahren sollte.

Den Ausgangspunkt bilden, soweit sich ohne näheres Studium der Quellen[2]) erkennen läßt, einerseits der Friedensschluß zwischen Preußen und Sachsen nach dem Krieg von 1866 und anderseits das räumliche Zusammenstoßen der preußischen und der sächsischen Staatsbahnpolitik in Thüringen. In dem Frieden von Berlin im Oktober 1866 hatte Preußen das Recht ausbedungen, mit einer aus Preußen kommenden Privatbahn (die später preußische Staatsbahn wurde) über die preußisch-sächsische Grenze hinweg in sächsisches Staatsgebiet bis nach Leipzig vorzustoßen. Damit war im Leipziger Stadtgebiet der Ausbau der sächsischen Staatsbahnen in gewissen Richtungen völkerrechtlich versperrt und der Ausbau preußischer Eisenbahnanlagen in Leipzig völkerrechtlich privilegiert. Und als seit dem Ende der siebziger Jahre Preußen und Sachsen zum großzügigen Ausbau ihrer Staatsbahnnetze durch Aufkauf von Privatbahnen übergingen, stießen beide Staaten auch in das Gebiet

[1]) Das Archiv für Eisenbahnwesen beabsichtigt, demnächst eine Reihe von Aktenstücken, die sich auf diesen Teil der Vorgeschichte der Reichseisenbahnen beziehen, abzudrucken, um damit für künftige historische Arbeiten und Forschungen das Material niederzulegen.

[2]) Der Verkehrswissenschaftliche Forschungsrat hat vor kurzem angeregt, die Geschichte des preußisch-sächsischen Eisenbahnkriegs an Hand der amtlichen Quellen bearbeiten zu lassen.

der thüringischen Kleinstaaten vor. Preußen von der Linie Halle—Naumburg—Erfurt aus, Sachsen von der Linie Leipzig—Reichenbach—Hof aus. So wurde schließlich die wichtige Gera-Weimarer Eisenbahn, deren Abzweigung, die Saaletalbahn Großheringen—Saalfeld, einen Weg nach Bayern eröffnete, zum Zankapfel. Sachsen suchte die Gera-Weimarer Bahn durch Aktienaufkauf zu erwerben, jedoch gelang es Preußen durch politischen Druck auf die sächsische Regierung[1], der in Sachsen außerordentlich verstimmte, die Bahn an sich zu bringen. Preußen hat in den folgenden Jahren bis etwa 1900 den Verkehrsweg nach Bayern durch das Saaletal zu einer Hauptverkehrsstraße Deutschlands ausgebaut[2]; es hat im Zusammenhang damit in Halle (1894) eine Eisenbahndirektion eingerichtet und in der Folgezeit den Verkehr sowohl von Berlin wie von Breslau nach Nürnberg und München von dem früher einzigen Weg durch Sachsen über Reichenbach—Hof auf den Weg über Probstzella gezogen. Diese Entwicklung bedeutete für den sächsischen Staat Millionenausfälle an Eisenbahneinnahmen. Und es bedeutete für die Stadt Leipzig die Umfahrung im Fernverkehr und zugleich eine fühlbare Verschlechterung der Verbindungen im Schnellzugverkehr, der von Preußen systematisch bevorzugt über Halle gelenkt wurde. Sachsen wiederum war bestrebt, an anderen Stellen zum Schaden Preußens den Verkehr auf sein Netz zu lenken. So wurde der Güterverkehr aus Westsachsen und Nordbayern nach den Elbehäfen Dresden und Riesa und so wurde der Güterverkehr in Gera und Zeitz und vor allem in großem Umfang in Leipzig auf die eigenen sächsischen Eisenbahnlinien gezogen und den preußischen Eisenbahnlinien möglichst ferngehalten. Später kam als Streitgegenstand dazu auch noch der Wettbewerb im Verkehr Berlin—Wien und Berlin—Balkan, den Sachsen über Dresden, Preußen über Breslau zu lenken suchte, und dieser Wettstreit entbrannte sogar noch ein letztes Mal mitten im Weltkrieg, als der Balkanzug eingerichtet wurde.

Ein ähnlicher Kampf der Staatsbahnen um die rentablen Verkehrsbeziehungen entspann sich zwischen Bayern und Württemberg; es handelte sich dabei hauptsächlich um den Verkehr München— Frankfurt/Main (über Stuttgart oder Würzburg) und Norddeutschland—Schweiz (über Stuttgart oder über Nürnberg—Lindau).

[1] Wiedemann, Die Sächsischen Staatseisenbahnen (Leipzig, ohne Jahr — etwa 1904), S. 177 f.

[2] Wichtig war dazu besonders auch der Bau einer Verbindungskurve bei Camburg, durch die die „Spitzkehre" in Großheringen vermieden wurde. So erst konnte der Wettbewerb gegen Sachsen mit schnellfahrenden D-Zügen wirksam aufgenommen werden.

Auch Baden hatte seinen „Eisenbahnkrieg": Es stand im Rheintal mit der großen Nord-Süd-Linie (Frankfurt—)Heidelberg—Basel in heftigem Wettstreit mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die den Verkehr in Mannheim von der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft übernehmen und über Straßburg nach Basel leiten konnten[1].

Über diesen Wettbewerb der Bundesstaaten ist damals sehr viel in Zeitungen geschrieben und bei Wirtschaftstagungen, in Handelskammersitzungen und in den Parlamenten geredet und daran Kritik geübt worden. Weite Kreise der Öffentlichkeit waren dieser unwürdigen Streitereien überdrüssig; wir wissen heute, daß all dies viel dazu beigetragen hat, die Reichseisenbahn-Idee im deutschen Volke reifen zu lassen.

Als es schließlich während des Weltkrieges mit den Reichseisenbahnen ernst zu werden begann, da trat etwas Unerwartetes ein: Während Württemberg sich alsbald für Vereinheitlichung und Zusammenschluß der Staatsbahnen einsetzte, ergriff die sächische Regierung n i c h t freudig diesen Anlaß, um auch ihrerseits das Zustandekommen der Reichseisenbahnen zu fördern, sondern sie suchte sich mit der bisherigen Widersacherin, der preußischen Regierung, zu verständigen. Für sie war der Eisenbahnkrieg das kleinere, der Verlust der eigenen Staatsbahnen zugunsten einer R e i c h s eisenbahn das größere Übel. Deshalb war das amtliche Sachsen bestrebt, die „Gefahr der Reichseisenbahnen" abzuwenden und zugleich, indem man mit dem großen Bruder Preußen zusammenging, sich mit ihm über eine anständige Beilegung des Eisenbahnkriegs zu verständigen.

Gleichzeitig suchte und fand Sachsen auch gute Fühlung mit dem bayrischen Verkehrsministerium, das bei dem Streben nach Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der Staatsbahnen ein sehr überzeugter, kampffreudiger und stoßkräftiger Bundesgenosse war. Jedesmal, wenn in diesen Jahren 1916 bis 1918 Regierungskonferenzen aller „Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz" (so lautete die offizielle Bezeichnung) wegen der Vereinheitlichungsfrage stattfanden, haben stets vorher vertrauliche Aussprachen zwischen dem bayerischen und dem sächsischen Ministerium eine Verständigung über das gemeinsame Vorgehen gebracht.

Während nun aber Bayern und Sachsen sich darauf beschränkten, Vereinheitlichungsbestrebungen abzuwehren und ganz besonders die Reichseisenbahn-Pläne abzulehnen, wollte Preußen etwas Positives

[1] Bei dem Wettbewerb handelte es sich um beträchtliche Summen für den Haushalt der Staatsbahnen. Für den Fall, daß die Güter statt der Umfahrungen auf dem kürzesten Schienenweg gefahren würden, hat ein bayerischer Eisenbahntarif-Fachmann im bayerischen Verkehrsministerium den Ausfall für Bayern auf jährlich 6 Millionen Mark geschätzt.

schaffen. Es hatte richtig erkannt, daß mit bloßer Ablehnung auf die Dauer die Vereinheitlichung doch nicht aufzuhalten wäre. Deshalb trat der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Frühsommer 1918 mit dem Vorschlag hervor, einen „Bund der deutschen Eisenbahnen" zu schaffen, der wie eine echte deutsche Eisenbahngemeinschaft aussehen, in Wirklichkeit aber die Selbständigkeit der sieben Staatsbahnen aufrechterhalten sollte. Es war bekannt, daß die Unzufriedenheit und damit auch die Vereinheitlichungswünsche zum Teil von den Kreisen, z. B. in Württemberg und in Leipzig, ausgingen, die unter dem Wettbewerb durch Umfahrungen zu leiden hatten. Um diese Unzufriedenheit zu beseitigen, sah der preußische Vorschlag vor, innerhalb des Bundes auch die Verkehrsleitung im Güterverkehr zu regeln, mit anderen Worten, den unanständigen Wettbewerb im Güterverkehr durch verständige Abmachungen zu ersetzen.

Sachsen verlangte aber noch mehr: Es machte schon den Beitritt zu dem „Bund" davon abhängig, daß die Umfahrungen im Güterverkehr v o r h e r beseitigt würden[1]. Und Preußen ließ sich tatsächlich, wenn auch etwas zögernd und offenbar wenig freudig, dazu herbei, gemeinsam eine Verständigung zu suchen.

Im Zusammenhang hiermit schlug Sachsen vor, auch den Wettbewerb im Schnellzugverkehr durch eine Art von „Pool" zu beseitigen. Dieser Pool war so gedacht, daß die Einnahmen auf den Wettbewerbsstrecken nach einem ein für allemal feststehenden Schlüssel ganz unabhängig von der tatsächlichen Benutzung der Züge verteilt werden sollten. Die sächsische Regierung erklärte bei der Regierungskonferenz, die hierüber am 28. August 1918 in Leipzig stattfand, sehr bestimmt: „Wenn der Bund der deutschen Eisenbahnen ins Leben treten soll, muß auch jeder Wettbewerb beseitigt werden. Gelingt das nicht, so kann Sachsen dem Bund nicht beitreten." Wenn man sich bestreben wolle, die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu behandeln, so genügten dazu Fahrplanmaßnahmen allein nicht. Solange das finanzielle Interesse der einzelnen Verwaltungen an der Befahrung ihrer längeren Strecken bestehen bleibe, werde auch der Wettbewerb nicht aufhören. Wolle man daher das Übel an der Wurzel fassen, so müsse man das finanzielle Interesse ausscheiden. Dies müsse nach Ansicht der sächsischen Regierung das Ziel sein; dieses Ziel sei dadurch erreich-

[1] In der Wiesbadener Regierungskonferenz vom 28./29. Juni 1918 erklärte der sächsische Finanzminister v. Seydewitz (laut Niederschrift), „daß Sachsen seine Zustimmung zu dem geplanten Bundes-Übereinkommen unbedingt von einer vorherigen befriedigenden Erledigung der zwischen Preußen und Sachsen bestehenden Wettbewerbsfragen abhängig machen werde".

bar, daß man auf eine Verteilung der Einnahmen nach festem Maßstab für die im Wettbewerb liegenden Verkehrsbeziehungen zukäme. Da z. B. bei Berlin—München beide Linien für den Verkehr gleichwertig seien, jedem der Wege also die Hälfte des Verkehrs zukomme, so sollten die Einnahmen ein für allemal in dem Verhältnis 50 : 50 verteilt werden, d. h. die eine Hälfte der Fahrkarten wäre auf den Weg über Hof, die andere Hälfte auf den Weg über Probstzella zu verrechnen.

Trotz mancher Vorbehalte im einzelnen gingen Preußen und Bayern damals auf die sächsischen Wünsche ein, und es wurden in der Folge gemeinschaftlich Fahrplanvorschläge für eine einheitliche paritätische Bedienung des Berlin-Münchener Verkehrs mit der gleichen Zahl gleich guter Schnellzugverbindungen ausgearbeitet. Schließlich wurde auch noch ein Abkommen über eine Finanzgemeinschaft für den Schnellzugverkehr Berlin—München entworfen. Dieser Entwurf (als Anlage abgedruckt unten Seite 549) ist über den damaligen Einzelfall hinaus interessant, weil er den Weg zeigt, wie zwischen selbständigen Eisenbahnunternehmungen für bestimmte Konkurrenzwege ohne Beeinträchtigung der Unabhängigkeit der Verwaltung der Wettbewerb ein für allemal ausgeschlossen werden kann.

II. Das Streben Badens und Württembergs nach Zusammenschluß und der Plan eines „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen" während des Weltkriegs.

Der Gedanke, einen „Bund der deutschen Staatseisenbahnen" vorzuschlagen, ist im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten im April/Mai 1917 entstanden. Den Anlaß dazu boten

1. das stärkere Aufleben des Reichseisenbahn-Gedankens seit 1915/16
   a) in der öffentlichen Meinung, insbesondere in der Presse Württembergs und Sachsens sowie in Handelskammerkreisen,
   b) in der Wehrmacht und bei den Feldeisenbahnern,
   c) im Reichstag;
2. das Drängen der badischen und württembergischen Regierung auf Vereinheitlichung bzw. Anschluß an die Preußischen Staatseisenbahnen in Gestalt einer Finanzgemeinschaft.

Wir sehen heute, wo uns der Schriftwechsel der Regierungen und die Akten aus jener Zeit zugänglich sind, klar, wie das Spiel der Kräfte damals gewesen ist. Besonders erkennen wir,

daß und warum Preußen und Sachsen zusammen mit Bayern die Reichseisenbahnen nicht wünschten und sich bemühten, ihr Zustandekommen zu verhindern.

Diese Haltung der Regierungen im Gegensatz zu einem beachtenswerten Teil der öffentlichen Meinung ist für den, der die damalige verfassungsmäßige und innenpolitische Struktur Deutschlands kennt, nicht verwunderlich.

Preußen hatte ein Eisenbahnnetz, das in sich geschlossen und weit über den Durchschnitt Deutschlands rentabel war. Der Staat Preußen glaubte, von Reichseisenbahnen wenig Vorteil, wohl aber finanzielle Einbußen in den Staatseinnahmen zu erfahren. Mitgespielt hat damals bei vielen auch die Erwägung, daß der aus allgemeinen Wahlen gebildete Reichstag politisch, insbesondere für die Behandlung der Eisenbahn-Personalfragen, weniger erwünscht erschien als der preußische Landtag mit seinem Dreiklassen-Wahlrecht. Diese Bedenken, so nahm man an, würden durch die Vorteile einer einheitlichen großen Reichsverwaltung und durch den gerade für die preußische Eisenbahnverwaltung zu erwartenden Zuwachs an Macht — die Eisenbahnabteilungen des Preußischen Ministeriums wären bestimmt die Träger der Eisenbahnverwaltung im Reich geworden[1] — nicht ausgeglichen werden.

Sachsen hätte, wirtschaftlich gesehen, allen Grund gehabt, die Reichseisenbahnen herbeizuwünschen. Die Rente der sächsischen Staatsbahnen lag seit einer längeren Reihe von Jahren unter dem Reichsdurchschnitt. Die sächsische Eisenbahnverwaltung hatte seit mehr als einem Jahrzehnt dauernden Ärger durch die Umfahrungen im Güterverkehr und die Ablenkung des großen Fern-Personenverkehrs infolge des Wettbewerbs der darin zusammenarbeitenden Nachbarn Preußen und

[1] Seiner staatsrechtlichen Stellung und seiner Aufgabe nach wäre das Reichs-Eisenbahn-Amt berufen gewesen, die Behörde zur Bildung und späteren Verwaltung der Reichseisenbahnen zu werden. Das Reichs-Eisenbahn-Amt war aber in mehr als 40 Jahren seines Bestehens seit 1873 sehr bald zu einem Dasein im Schatten des Preußischen Eisenbahnministeriums verkümmert, und es beschränkte sich im wesentlichen auf Fortbildung des Rechts, auf eine Reihe von hoheitsmäßigen Aufsichtstätigkeiten vorwiegend statistisch-zusammenfassender Art und auf Fragen des Militär-Eisenbahnwesens.

Ein Versuch des Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amtes, in letzter Stunde, im Frühjahr 1918, die Führung in der Reichseisenbahn-Frage zu erlangen, mißlang völlig. Der damalige Präsident Wackerzapp hatte den Mut, seine ganze Stellung dafür einzusetzen; er drang aber nicht durch und mußte zurücktreten, als er in der maßgebenden Sitzung im Reichskanzleramt den heftigen Widerstand des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten fand und vom Reichskanzler dabei fallengelassen wurde.

Bayern. Die sächsische Öffentlichkeit war unzufrieden mit der Regierung, daß sie sich diesen Wettbewerbsmaßnahmen gegenüber nicht genügend erfolgreich zur Wehr setzte. Im Weltkrieg kam dazu der Wunsch eines Teils des Eisenbahnpersonals, der im Feldeisenbahndienst stand, auf Angleichung der Dienst- und persönlichen Verhältnisse mit den Kollegen der anderen, insbesondere der preußischen Verwaltung. Die bundesstaatliche Verfassung des Kaiserreichs brachte es aber mit sich, daß die Bundesstaaten finanziell, wirtschaftlich und innenpolitisch fast uneingeschränkt ihre eigene Souveränität hatten. Regierung und Landtag hielten streng darauf, die Angelegenheiten ihres Landes allein zu regeln. Dabei spielten die Eisenbahnen im sächsischen Staat sowohl nach der Größenordnung ihres Haushalts wie nach der Anzahl des beschäftigten Personals eine ausschlaggebende Rolle; dazu kam für den Landtag der souveräne Einfluß auf die Ausgestaltung des Netzes (Bau neuer Bahnen nach den Wünschen der maßgebenden Parteien). Es hätte in der Tat ein gewisses — damals eben nicht vorhandenes — Maß von Selbstlosigkeit und Gemeinsinn dazu gehört, trotzdem die Eisenbahnen aus freier Entschließung in die Hand des Reichs zu geben. In dieser Hinsicht war die staatspolitische Lage völlig anders als drei oder vier Jahrzehnte früher, vor der großen Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen und Sachsen, als die Eisenbahnen noch im Machtbereich großer Kapitalgesellschaften waren und der Staat sich mühsam seinen Einfluß im Wege von Aufsichtsmaßnahmen erkämpfen mußte.

In Bayern waren die gleichen Gründe wie in Sachsen ausschlaggebend für die Einstellung der Regierung gegen das Reichseisenbahnprojekt; nur waren diese Gründe in Bayern noch erheblich stärker, und die Regierung hatte zum Unterschied von Sachsen auch in der öffentlichen Meinung des Landes und im Parlament eine geschlossene Masse hinter sich. Auch in der Wettbewerbsfrage gehörte Bayern zu den Staaten, die aus dem rücksichtslosen Gebrauch der gegebenen Macht nur Vorteile hatten[1]. Dazu kam schließlich, daß Bayern auch staatsrechtlich auf sein Reservatrecht gerade auf dem Gebiet der Eisenbahnen pochen und sich damit einfacher als die anderen Bundesstaaten die Einflußnahme des Reichs vom Leibe halten konnte.

Ganz anders war die Haltung der Regierungen von Baden und Württemberg. Beide Staaten litten, wie Sachsen, unter dem Wettbewerb der stärkeren Nachbarn: Baden im Verkehr der Rheinlinie gegen-

[1] Siehe oben S. 539 Anm. 1.

über der Vereinigung Preußen-Hessen mit Elsaß-Lothringen[1], Württemberg war verkehrspolitisch völlig eingeklemmt zwischen Baden und Bayern und damit im Westen, Norden und Osten der Umfahrung ausgesetzt. Die öffentliche Meinung war in beiden Ländern — in Württemberg sehr stark, in Baden etwas weniger — dem Gedanken des Zusammenschlusses geneigt. Dazu kam das Vorbild Hessens, das mit seiner preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft seit 1896 gut gefahren war. Endlich hatte dabei offenbar auch die persönliche Einstellung führender Männer in beiden Staaten (in Baden Finanzminister Rheinboldt und Ministerialdirektor Schulz, in Württemberg Ministerpräsident Frhr. von Weizsäcker und Präsident der Generaldirektion v. Stieler) mitgewirkt, die das Vertrauen ihrer Regierung und ihres Landes besaßen und selbst überzeugte Anhänger des Gedankens der Eisenbahneinheit waren.

So ist es kein Zufall, daß während des Weltkriegs, als in der Öffentlichkeit wieder einmal die Reichseisenbahn-Idee lebhafter diskutiert wurde und als auch militärische Stellen sich für größere Einheitlichkeit in der Verwaltung und Betriebsleitung der Staatsbahnen zu interessieren begannen, die badische und württembergische Regierung die Initiative ergriffen.

Ein Staatsminister Badens ist innerhalb der deutschen Bundesregierungen als erster mit dem Gedanken hervorgetreten, die Staatsbahnen zu Reichseisenbahnen zusammenzuschließen. Der sächsische Gesandte in München, der zugleich bei den Regierungen in Stuttgart und Karlsruhe „beglaubigt" war, berichtet am 25. März 1915 an seine Regierung über eine Besprechung, die er in Karlsruhe mit dem dortigen Finanzminister hatte:

> „Er (der Finanzminister) überraschte mich mit der Bemerkung, daß seiner Ansicht nach nach Friedensschluß der Moment gekommen sei, den großen nationalen Gedanken der Reichseisenbahnen wieder aufzunehmen.... Preußen allerdings werde nicht geneigt sein, das damit verbundene finanzielle Opfer zu bringen.... Wenn auch bei der bekannten ablehnenden Haltung Preußens eine Gefahr der Verwirklichung der Karlsruher Anschauungen momentan nicht vorzuliegen scheint, handelt es sich hier doch immer um Symptome, die der Beachtung wert scheinen...."

[1] Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen wurden an der Spitze in Personalunion mit den Preußisch-Hessischen Staatsbahnen verwaltet; der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten war zugleich der Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Daraus ergab sich für die damalige Zeit geradezu selbstverständlich, daß die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen und die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Fragen der Verkehrspolitik eng zusammengingen.

Es ist sicher, daß der badische Finanzminister diese seine Gedanken nicht nur und nicht als erstem ausgerechnet dem sächsischen Gesandten offenbart hat. Kurz danach ist auch festzustellen, daß man in den Berliner Regierungskreisen die Frage eines möglichen Zusammenschlusses oder wenigstens eines engeren Zusammengehens der Staatseisenbahnen erörtert hat; am 10. April 1915 wurde bereits im preußischen Staatsministerium die Frage der „von Baden gewünschten Reichseisenbahnen" besprochen. Ende 1915 hat ein sehr rühriger und gut unterrichteter langjähriger sächsischer Bundesratsvertreter (am 16. Dezember 1915) an seine Regierung berichtet, im preußischen Finanzministerium spreche man von zwei Projekten der badischen und württembergischen Eisenbahnverwaltungen: entweder Eintritt in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft oder Zusammenschluß mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu einem gemeinsamen süddeutschen Netz. Kurz darauf fand (wie wir wissen, durch diesen Bericht veranlaßt) in Berlin eine vertrauliche Aussprache der beiden Finanzminister Preußens und Sachsens statt, deren Ergebnis ein bemerkenswerter Brief des sächsischen Finanzministers an seinen preußischen Kollegen vom 27. Dezember 1915 erkennen läßt. Parallel damit lief ein Briefwechsel zwischen dem sächsischen Finanzminister und dem bayrischen Verkehrsminister, gleichfalls Ende Dezember 1915. Die Aussprache und der anschließende Briefwechsel ergaben die volle Übereinstimmung der drei Regierungen darin, daß das Reichseisenbahnprojekt „mit allen Mitteln zu bekämpfen" sei.

Im Frühjahr und Sommer 1916 haben dann der Reihe nach die Regierungen im preußischen, im sächsischen und im bayerischen Landtag Erklärungen abgegeben, mit denen sie sich den Reichseisenbahnplänen gegenüber völlig ablehnend einstellten.

Trotzdem setzten Baden und Württemberg ihre Versuche, in irgendwelcher Gestalt zu einer Vereinheitlichung der Staatsbahnen zu kommen, fort. Baden beantragte zunächst auf der am 18. Oktober 1916 in Berlin stattfindenden 6. Regelmäßigen Konferenz der Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz, der sogen. „Regierungskonferenz": die deutschen Staatsbahnen möchten gemeinsam im Personalwesen und in der Organisation des Betriebsdienstes weitgehende Neuerungen durchführen und zunächst darüber in eine allgemeine Aussprache eintreten. In der Regierungskonferenz begründete der badische Vertreter seinen Antrag u. a. damit, daß es sich für die Staatseisenbahnverwaltungen empfehle, bevor sie von anderer Seite dazu aufgefordert würden, von sich aus zu prüfen,

in welcher Richtung eine Verständigung über möglichst einheitliche Einrichtungen und Bestimmungen erwünscht und durchführbar sei. Bayern und Sachsen lehnten die badischen Vorschläge rundweg ab, und damit war die Angelegenheit für die Regierungskonferenz erledigt. Baden aber gab sich damit nicht zufrieden, sondern es führte nunmehr Verhandlungen mit Preußen allein in einer Besprechung vom 15. Dezember 1916, der sich im Verlauf der Unterhaltung auch ein württembergischer Regierungsvertreter anschloß. Diese Besprechungen erstreckten sich in das Jahr 1917 hinein, kamen aber nicht recht vorwärts. Nebenher und zunächst für sich allein trat Württemberg an Preußen heran mit einem viel weitergehenden Vorschlag einer umfassenden Eisenbahn-Finanzgemeinschaft zwischen Württemberg und Preußen nach dem Vorbild der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Den Ausgangspunkt dafür bildeten Vorstellungen württembergischer Reichstagsabgeordneter beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten im März 1917 im Zusammenhang mit einer Aktion im Reichstag, die auf Vereinheitlichung und Reichseisenbahnen hinzielte.

Diese Beratungen Preußens mit Baden und Württemberg im Jahr 1917 wurden Bayern und Sachsen gegenüber geheim geführt, weil man die unbedingt ablehnende Haltung dieser beiden Staaten kannte. Obwohl sich diese Verhandlungen noch längere Zeit hinzogen, blieben sie ergebnislos,weil man sich über die Bedingungen eines Eintritts Württembergs (und gegebenenfalls auch Badens) in eine derartige Eisenbahn-Finanzgemeinschaft nicht verständigen konnte. Bei der abschließenden Verhandlung, die am 26./27. März 1918 in Erfurt stattfand, wurde als Ergebnis festgestellt:

1. Eine Eisenbahn-Finanz gemeinschaft bietet große Schwierigkeiten; sie empfiehlt sich nicht.

2. Württemberg und Baden legen großen Wert auf engeres Zusammengehen mit der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und den Reichseisenbahnen, insbesondere im technischen Apparat und in Betriebs- und Personalangelegenheiten, wobei Württemberg außerdem Beseitigung der Güterumleitung und Erfüllung seiner Wünsche im Personenzugfahrplan verlangte. Von Baden wird angeregt, im Wege eines Verwaltungsabkommens eine Gemeinschaftsstelle zu schaffen zur Förderung und Vorbereitung von Vereinheitlichungen auf allen Gebieten sowie Schaffung eines Dispositionsfonds. Preußen sagt verständnisvolles Entgegenkommen zu, wenn die Ausführung des Gedankens dem Reichseisenbahngedanken entgegenwirke, was die Vertreter Württembergs und Badens als zweifellos bezeichnen.

3. a) Die Güterumleitungsfrage soll alsbald, nötigenfalls zusammen mit Bayern und Sachsen behandelt werden.

b) Die preußischen Vertreter sollen den Entwurf eines Verwaltungsübereinkommens ausarbeiten lassen, in dem auch der Dispositionsfonds vorzusehen wäre.

4. Die Vertreter Württembergs und Badens werden „ihren Regierungen empfehlen, sich bei etwaigen Parlamentsberatungen über Reichseisenbahnen auf den Standpunkt zu stellen, daß der Reichseisenbahngedanke nicht zu verfolgen sei, sondern im Wege des Verwaltungsabkommens alle erstrebenswerten Ziele erreicht werden können."

Bemerkenswert ist bei Punkt 1 und 4 die Besorgnis wegen des Reichseisenbahngedankens. Der Hinweis auf das zu schaffende „Verwaltungsabkommen" lag in der Richtung der preußischen Wünsche, denn wie wir heute wissen, hatte das Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten schon seit Mai 1917 — also reichlich 10 Monate vor der letzten Verhandlung über die Finanzgemeinschaft vom 26./27. März 1918 — den Plan eines „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen" bearbeitet, mit dem Preußen allerdings erst am 9. Juni 1918 den anderen Regierungen gegenüber hervortrat. Der Plan war sehr eingehend vorgearbeitet und auch mit dem preußischen Finanzminister durchberaten worden. Das Motiv dazu läßt eine Aufzeichnung über die erste Beratung unter dem persönlichen Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten am 2. Mai 1917 erkennen, in der es u. a. heißt:

„Der Zusammenschluß soll unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der Staatseisenbahnverwaltungen erfolgen, also dem Reichseisenbahnplan entgegenwirken, dabei aber alles das an Einheitsmaßnahmen schaffen, was die Reichseisenbahnen bringen könnten."

Man muß sich dazu dessen erinnern, daß nicht bloß Baden und Württemberg in der Regierungskonferenz und in den späteren Geheimverhandlungen auf Vereinheitlichung und Zusammenschluß drängten, sondern vor allem auch, daß durch einen von der Mehrheit des Reichstags angenommenen Antrag vom 27. März 1917 eine Denkschrift über die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens und die Einberufung einer Fachkommission verlangt worden war[1]. Die sofortige Einberufung dieser Fachkommission wurde der Regierung erneut nahegelegt durch eine Re-

[1] Der Antrag ist abgedruckt bei Sarter, Die Reichseisenbahnen (Mannheim 1920), S. 11.

solution des Reichstags vom 22. April 1918[1]. Die preußische Regierung stand also unter einem erheblichen Druck, in der Reichseisenbahnfrage etwas zu tun. Dieser Druck wurde noch verstärkt durch etwa gleichzeitig einsetzende Vorstellungen der Heeresverwaltung wegen größerer Einheit in der Leitung der deutschen Eisenbahnen[2].

Aus dieser innerpolitischen Lage versteht man es, daß auch die Regierungen Sachsens und sogar Bayerns sich nicht mehr rundweg ablehnend verhielten, sondern tatsächlich in Beratungen über den von Preußen im Juni 1918 gebrachten Vorschlag eines Bundes der deutschen Eisenbahnen eintraten. Sie konnten, wenn der „Bund" Wirklichkeit wurde, hoffen, mindestens auf Jahre hinaus in der Reichseisenbahnfrage Ruhe zu haben.

Der preußische Entwurf war zunächst vertraulich mit den Vertretern Badens und Württembergs am 25./26. April 1918 in Heidelberg durchgesprochen worden[3]; er wurde danach am 9. Juni 1918 in aller Form den übrigen Bundesregierungen mit Eisenbahnbesitz (Bayern, Sachsen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg) übermittelt und auf zwei großen Konferenzen der Eisenbahnminister am 28./29. Juni 1918 in

[1] Näheres darüber bei Sarter, Die Reichseisenbahnen (Mannheim 1920) S. 12 und Lagatz Arch. f. Eisenb. 1920 S. 619 (Fußnote).

[2] Darüber siehe Lagatz, Zur Geschichte des Reichseisenbahngedankens, Arch. f. Eisenb. 1920 S. 617.

[3] In dieser Konferenz erläuterte der preußische Regierungsvertreter den Entwurf und bemerkte, „es würde sehr erwünscht sein, wenn es gelänge, alle Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz zum Beitritt zu dem Übereinkommen zu veranlassen. Immerhin sei dem Übereinkommen eine Fassung gegeben worden, die sein Zustandekommen auch beim Ausschluß einiger Bundesregierungen nicht gefährden würde, denn auch dann würde es in der Lage sein, den Gedanken der Schaffung von Reichseisenbahnen wenigstens vorläufig hintanzuhalten." Die Vertreter Württembergs und Badens waren schon durch die vorhergehende Beratung in Erfurt am 26./27. März 1918 darauf eingestellt, daß die bisher von Württemberg angestrebte Finanzgemeinschaft zur Zeit nicht durchführbar sei. Um das Erreichbare zu erlangen, waren sie bereit, an dem preußischen Entwurf grundsätzlich mitzuarbeiten. Auch in diesem Stadium verlangte aber Baden „die Beseitigung der Umfahrung". Der württembergische Vertreter erklärte, die württembergische Regierung könne sich mit dem vorliegenden Entwurf, der nur Zukunftsaussichten eröffne, nicht begnügen. Vielmehr müsse sogleich für die Gegenwart ein finanzielles Ergebnis erzielt werden. Dies würde eintreten, wenn auf dem Gebiet der Verkehrsumleitungen den Wünschen Württembergs entsprochen werden würde. „Geschehe dies, so würde Württemberg für die Zukunft den beabsichtigten engeren Zusammenschluß für nützlich halten und sich daran gern beteiligen. Ohne alsbaldige Befriedigung der Verkehrsleitung würde dagegen den württembergischen Wünschen durch das geplante Übereinkommen nicht voll Rechnung getragen."

Wiesbaden und am 24. Juli 1918 in Heidelberg durchberaten[1]. Er blieb im großen und ganzen im Organisationsaufbau unverändert, jedoch wurde, um bayrische Bedenken zu zerstreuen, noch besonders betont, daß die verfassungsmäßig gewährleistete Selbständigkeit gemäß der bundesstaatlichen Verfassung unberührt bliebe; sie war ja auch in der Tat gewahrt dadurch, daß die Regierungskonferenz, ein freier Zusammenschluß der Staaten, das oberste Organ des Bundes sein sollte.

* * *

Das geschah in den Jahren 1916 bis 1918. — Es war ein Glück im damaligen großen Unglück Deutschlands, daß es nicht zur Durchführung dieser Pläne kam, sondern daß die Ereignisse schneller fortschritten als die Verhandlungen: Im Frühjahr 1920 wurden die Reichseisenbahnen gebildet, und damit haben sich die anderen Fragen von selbst erledigt.

Anlage

Entwurf eines Abkommens über eine Finanzgemeinschaft für den Schnellzugverkehr Berlin—München

(Vom August 1918)

1. Zwischen der Preußischen, Bayerischen und Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung wird eine Finanzgemeinschaft für den Schnellzugverkehr zwischen Berlin Ort und Übergang und München Ort und Übergang begründet.

2. Zweck der Gemeinschaft ist die Ausschaltung jeglichen Wettbewerbs. Sie soll erreicht werden durch Verständigung über den Fahrplan und durch feste Verteilung der Einnahmen.

3. Der Fahrplan soll so gebildet werden, daß auf den beiden Wegen über Hof—Regensburg und über Probstzella womöglich die gleiche Zahl durchgehender Züge Berlin—München und umgekehrt geführt wird. Die Züge beider Wege sollen möglichst entsprechende Reisedauer erhalten und sich in ihrer zeitlichen Lage möglichst ergänzen.

4. Die Einnahmen aus den für Schnellzüge gültigen Fahrausweisen Berlin Ort und Übergang—München Ort und Übergang und umgekehrt werden so verteilt, daß ohne Rücksicht auf den benutzten Reiseweg die Hälfte der Fahrausweise über Hof-Regensburg, die Hälfte über Probstzella verrechnet wird. Die Fahrkarten Berlin Ort und Übergang—München Ort und Übergang und umgekehrt erhalten wahlweise Gültigkeit über Leipzig—Regensburg oder über $\frac{\text{Halle (S)}}{\text{Leipzig}}$—Nürnberg, soweit schon jetzt die Fahrpreise über beide Wege gleich sind. Stehen neben diesen Wegen noch andere Wege zur Wahl, so werden die

[1] Der Entwurf des „Übereinkommen betr. die Bildung eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen" ist abgedruckt Arch. f. Eisenb. 1920 S. 627ff.

Fahrkarten in der Gemeinschaft verrechnet, wenn sie über Hof oder über Probstzella benutzt worden sind.

5. Wenn über einen der beiden Wege (Hof—Regensburg oder Probstzella) fahrplanmäßig ein Zugpaar mehr geführt werden muß als über den anderen Weg so erhält

a) wenn die Mehrleistung auf dem Weg über Hof entsteht, Sachsen von Preußen und Bayern für die Strecke Leipzig—Hof,

b) wenn die Mehrleistung auf dem Weg über Probstzella entsteht, Preußen und Bayern von Sachsen für den gegenüber dem Hofer Weg nicht neutral gestellten Teil der Strecke über Probstzella

für jedes Zugkm und den Tag 0,75 M Beitrag zu den Selbstkosten der Zugförderung.

Die Entschädigung, die Preußen und Bayern zu a) zu leisten, zu b) zu beziehen haben, wird zwischen Preußen und Bayern nach dem Verhältnis ihrer gegenüber dem Hofer Wege nicht neutral gestellten Streckenteile verrechnet.

Nicht ständig verkehrende Vor- oder Nachzüge gelten nicht als fahrplanmäßige Züge, werden also nicht eingerechnet.

Die Abrechnung wird je nach Ablauf eines Fahrplanzeitraumes vorgenommen.

6. Diese Abmachung tritt am . . . . . in Kraft; sie ist mit einjähriger Kündigungsfrist für das Ende eines Fahrplanzeitraums kündbar.

Der Badische Bahnhof in Basel (Basel D. R. B.).

Von

Albert Kuntzemüller in Freiburg (Breisg.).

(Mit einer Abbildung.)[1]

Zu den schwierigsten staats- und verkehrsrechtlichen Problemen gehören Bau und Betrieb der eigenen Eisenbahnen im Ausland und fremder Eisenbahnen im Inland. Vom ersten Spatenstich an, ja, schon bei der Vorbereitung und Planung, müssen neben den inländischen auch ausländische Behörden gehört werden, und im Betrieb wie Verkehr ergeben sich dann ebenso viele Fragen und Zweifel, die geklärt werden müssen, deren Klärung aber, weil zwei Hoheitsgebiete berührt werden, sehr oft schwierig ist. Es sei nur an die Fragen der Paß- und Zoll-, neuerdings auch der Devisenkontrolle, der Tarife, der Zugbegleitung, des Postregals, der Stationierung des Personals, der Sprache, ja selbst des Polizei- und Strafrechts erinnert.

Bis 1913 waren der Badische Bahnhof in Basel und der Bahnhof Cornavin der Paris-Lyon-Méditerranée in Genf zwei große Bahnhofsanlagen auf ausländischem Territorium. Daß beide in der Schweiz lagen, war wohl Zufall, denn in beiden Fällen handelt es sich um unmittelbar an der Grenze gelegene Großstädte. Nach dem Rückkauf des Genfer Bahnhofs durch die schweizerische Eidgenossenschaft (1913) bleibt nunmehr der Bad. Bahnhof in Basel — seit 1935 offiziell Basel Deutsche Reichsbahn genannt — das einzige Beispiel solcher Art. Es gibt wohl keinen ähnlich umfangreichen „Auslandbahnhof" mehr; überall gehören Grenzbahnhöfe der eigenen Verwaltung oder sind auf den allernötigsten Umfang beschränkt. So dürfte es vielleicht interessieren, über die Bau-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse des Bad. Bahnhofs in Basel, dieses „Millionengrabes im Ausland", wie man ihn genannt hat, Näheres zu hören.

* * *

[1] Dem Buch des Verfassers „Die badischen Eisenbahnen 1840 bis 1940" entnommen.

Der alte Bad. Bahnhof wurde 1853/55 erbaut. Seit 1842 hatte man hin und her verhandelt, und eine Zeitlang wollte es scheinen, als solle aus dem Bahnhofsbau auf Basler Gebiet überhaupt nichts werden, der Endbahnhof der badischen Staatsbahn vielmehr auf badischem Boden bei Lörrach errichtet werden. Auf diesen Standpunkt stellten sich u. a. die Landstände, die sich im August 1842 „ziemlich gereizt gegen die Basler aussprachen"[1], weil der Stadtkanton den Bau der badischen Staatsbahn durch sein Gebiet von einer Reihe Forderungen abhängig machte, die Baden nicht glaubte gewähren zu können.

Dazu kam, daß die in Zürich 1846 gegründete schweizerische Nordbahngesellschaft von Anfang an auf einen Anschluß an die badische Bahn besonderen Wert legte und alsbald mit Karlsruhe darüber verhandelte. Als dann die ersten Hauensteinprojekte auftraten, beschleunigte die Nordbahngesellschaft ihre Verhandlungen mit Baden und erklärte sich bereit, an die badische Bahn bei Haltingen (also auf badischem Gebiet) anzuschließen. Das Projekt wurde zwar in der Schweiz nichts weniger als beifällig aufgenommen, weil die Linie großenteils ins Ausland zu liegen kam, aber die Zürcher Gesellschaft ließ sich dadurch nicht irre machen, nützte die badisch-baslerische Verstimmung aus und schloß am 18. Juni 1846 einen Vertrag mit der badischen Regierung ab, worin sie sich zum Bau einer Bahn Baden (Aargau)—Turgi—Koblenz—Waldshut—Säckingen bis zu einem Anschlußbahnhof „in der Gegend des Grenzacherhorns" bei Basel, aber noch auf badischem Gebiet, verpflichtete. Falls die Bahn nicht binnen drei Jahren ausgeführt würde, sollte eine Konventionalstrafe von 300 000 sfrcs eintreten. „Demnach schien Basel einfach umgangen zu werden"[2].

Die badische Regierung hatte die Konzession vorbehaltlich der Genehmigung durch die Landstände erteilt. In der parlamentarischen Beratung wurden jedoch manche Bedenken gegen den Bahnbau laut, der nicht nur Basel umfahren, sondern auch auf eine Strecke von 60 km im Besitz und Betrieb einer ausländischen Gesellschaft verbleiben würde.

[1] Paul Burckhardt, Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung 1833 bis 1848. 90. Neujahrsblatt, herausgegeben von der Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen, Basel 1912, Seite 90.

[2] Paul Burckhardt a. a. O. Seite 96 f. Daß die Möglichkeit dieser Umfahrung Basels „auf Grund der geographischen Verhältnisse auf dem rechten Rheinufer vorhanden" gewesen sei, wie Hans Joachim Marschner, Eisenbahndurchgangsstrecken an Deutschlands Grenzen (Diss. Berlin 1937, S. 16) behauptet, trifft nicht zu. Wenn er gar meint, daß „damit eine einfache (!), wenn auch nicht als erstrebenswert anzusehende Lösung gegeben war", so beurteilt er die Verkehrsverhältnisse am Basler Rheinknie doch wohl aus zu großer Entfernung.

Die Stände verlangten nunmehr den Bau über Basel. Als daraufhin mit Basel Verhandlungen angeknüpft und „in bezug auf den Durchgangszoll und die Oberhoheit über den Bahnhof weitgehende Forderungen aufgestellt wurden, die der Rat nicht zugestehen wollte", bekamen die Befürworter einer Umfahrung Basels wieder Oberwasser. Eine Einigung war nicht zu erzielen. Keine der beiden Parteien schien zudem noch besonderen Wert auf den Bahnbau zu legen; Baden vermochte sich zu keinem Entschluß, ob über oder um Basel herum, aufzuraffen, und Zürich empfand den von Baden weiter geforderten Anschluß von Waldshut über Schaffhausen nach Konstanz als mißlich, weil es darin einen Einbruch in sein eigenes Gebiet erblickte.

So blieb der badisch-zürcherische Vertrag von 1846 unausgeführt — glücklicherweise. Der Hauptleidtragende war freilich Basel, dessen Anschluß an die badische Bahn damit wieder ganz fraglich geworden war. Zwar erklärte sich der Große Rat von Basel-Stadt unter dem Druck der Verhältnisse schließlich (1847) zur Übernahme der hälftigen Kosten für den Bahnbau durch sein Gebiet und zu weiteren Konzessionen bereit, aber Baden antwortete darauf lediglich, daß „man vorläufig in der Richtung gegen Weil weiterbaue". Das waren die letzten Verhandlungen vor Ausbruch des Sonderbundkrieges in der Schweiz (1847/48), der Aufstände in Basel (1847) und der Revolution in Baden (1848/49) — unruhige Zeiten, die wie ein Reif in der Frühlingsnacht die ersten Blüten des so hoffnungsvoll begonnenen Eisenbahnbaues fast vernichteten.

Es dauerte geraume Weile, bis sich die Wogen hüben und drüben geglättet hatten. Nachdem die schweizerische Bundesverfassung von 1848 den Kantonen einen Teil ihrer sorglich gehüteten Souveränität genommen hatte und Staatsverträge mit dem Ausland nur durch Vermittlung der Berner Zentralbehörden abgeschlossen werden durften, kam es endlich zu Beginn des Jahres 1852 zu einer ersten Fühlungnahme zwischen dem badischen Ministerresidenten in Bern, Freiherrn Christian von Berckheim, und dem Schweizer Bundesrat, Verhandlungen, die von der Basler Kantonsregierung, wenn nicht angeregt, so doch nicht ungern gesehen wurden. Baden konnte nun immerhin auf ein günstigeres Ohr hoffen und hatte im Hinblick auf die geplante Hauensteinlinie von Basel nach Olten und Aarau allen Grund, den wichtigen Anschluß in Basel nicht zu versäumen; Basel andrerseits erkannte die Gefahr, von Zürich „abgefahren" zu werden, eine Möglichkeit, die durch die allerdings gescheiterten badisch-zürcherischen Verhandlungen in greifbare Nähe gerückt gewesen war, und besann sich der Vorteile eines rechtsrheinischen Anschlusses, die von manchen Basler Politikern jenen des bereits bestehenden linksrheinischen Anschlusses mindestens gleichgestellt wur-

den. Die unglückselige Idee eines badischen Bahnbaues um Basel herum Haltingen—Weil—Lörrach—Degerfelden, wie sie immer noch in den Köpfen mancher Interessenten des Wiesetales spukte, war begraben.

So führten die Verhandlungen vom Frühjahr 1852 zum Abschluß des badisch-schweizerischen Staatsvertrages vom 27. Juli 1852, der durch eine Übereinkunft zwischen Baden und dem Kanton Basel-Stadt vom 19. Februar 1853 ergänzt wurde. Nun endlich konnte die badische Staatsbahn nach Basel fortgesetzt und der Badische Bahnhof daselbst erbaut werden. Aus dem Staatsvertrag „über die Fortsetzung der großherzoglich badischen von Mannheim nach der Schweizer Grenze ziehenden Eisenbahn nach der Stadt Basel sowie über deren weitere Fortsetzung von Basel aufwärts nach dem Bodensee über schweizerische Gebietsteile, Bern, den 27. Juli 1852, gez. Freiherr von Berckheim, gez. Achilles Bischoff“[1] seien die wichtigsten Bestimmungen mitgeteilt:

„Art. 1. Die schweizerische Eidgenossenschaft, unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Hoheitsrechte sowie derjenigen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, überläßt dem Großherzogtum Baden den Bau der Eisenbahn durch den Kanton Basel-Stadt und Schaffhausen in der Weise, daß dieselbe in ihrer Gesamtheit zwischen Mannheim und dem Bodensee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde.

Art. 3. Über die Zugsrichtung, die Lage der Bahnhöfe, über die gesamte Anlage und Beschaffenheit der Bahn, soweit dabei Schweizer Gebiet berührt wird, sowie über die etwaigen Leistungen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen wird sich die großh. badische Regierung mit den dabei beteiligten Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Schaffhausen, vorbehaltlich der Genehmigung des Bundesrates, verständigen.

Art. 4. Die Bestimmung der Spurweite wird der großh. badischen Regierung vorbehalten.

Art. 9. Die schweizerische Eidgenossenschaft, unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Hoheitsrechte sowie derjenigen der betr. Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, überläßt dem Großherzogtum Baden den ungestörten und unbehinderten Betrieb der auf Schweizer Gebiet befindlichen Bahnstrecken.

Art. 10. Dagegen macht sich die großh. Regierung verbindlich, auf den Bahnstrecken schweizerischen Gebietes den Betrieb ununterbrochen wie auf den zunächst gelegenen Strecken badischen Gebietes auf ihre Kosten ausüben zu lassen.

[1] Großh. badisches Regierungsblatt 1853, S. 159 ff.

Art. 11. Die großh. badische Bahnverwaltung hat weder von der Erwerbung der Liegenschaften für die Bahn und ihre Zugehörden noch von deren Eigentum noch von dem Bahnbetrieb, ebensowenig haben die Bahnangestellten irgendeine Abgabe an die schweizerische Bundesregierung zu entrichten.

Art. 17. Der großh. Regierung ist der Transit der Postgegenstände durch die Eisenbahn über Schweizer Gebiet von einem badischen Postbüro zum andern unentgeltlich gestattet.

Art. 19. Im übrigen behält sich die schweizerische Eidgenossenschaft alle auf das Postregal bezüglichen Rechte im Bereich ihres Gebietes vor. Die Einrichtung von badischen Postbüros in den auf Schweizer Gebiet gelegenen Bahnhöfen soll nicht ausgeschlossen sein. Der Dienstverkehr derselben hat sich jedoch mit Ausschluß aller unmittelbaren Annahme und Abgabe von Postsendungen lediglich auf die Umspedition weiter hergekommener und weitergehender Sendungen zu beschränken.

Art. 23. Für alle innerhalb des Schweizer Gebietes auf der Bahn und ihren Zugehörden vorkommenden sowie für die die Sicherheit des Betriebes auf derselben gefährdenden Vergehen und Verbrechen gelten die Gesetze und Verordnungen des betreffenden Kantons ... Auch sind für alle auf der fraglichen Bahnstrecke begangenen Vergehen und Verbrechen die ordentlichen Schweizer Polizeibehörden und Gerichte zuständig."

Art. 32 regelte die Militärtransporte[1]. Auf obigen Art. 4 hatte Baden besonderen Wert gelegt, weil seine Staatsbahn in der Breitspur von 1600 mm erbaut worden war, im Gegensatz zu allen übrigen Bahnen Mitteleuropas. Just um die Zeit, als Baden den Basler Bahnhof errichtete, wurde der kostspielige Umbau der gesamten 282 km langen badischen Linien vorgenommen, nachdem alle Versuche Badens, seine Nachbarn zur Breitspur zu veranlassen, fehlgeschlagen waren. Auch die Schweizer Nordbahngesellschaft hatte seinerzeit die Breitspur wohl erwogen, ihre 1847 eröffnete Linie Zürich—Baden schließlich aber doch in der Normalspur erbaut. Alle anderslautenden Darstellungen, denen man in der Fachliteratur auffallend häufig begegnet, sind unrichtig[2].

[1] Einzelheiten bei Dr. Hans Becker, Die Rechtsverhältnisse an der Schweizer Grenze, Glarus 1931, Seite 150 ff.

[2] Unrichtig bei Dr. Karl Müller, Die bad. Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Heidelberg 1904, S. 28 und 72, ebenso in des gleichen Verfassers Aufsatz „Die Umwandlung der bad. Eisenbahnspurweite im Jahre 1854" im Archiv für Eisenbahnwesen 1904, S. 1382, ebenso in Rölls Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Auflage 1921, Band 9, S. 123, ebenso bei Dr. Otto Schäfer,

Die Übereinkunft vom 19. Februar 1853 „betreffend die Weiterführung der großh. bad. Rheintaleisenbahn durch das Gebiet des Kantons Basel-Stadt, gez. Freiherr Christian von Berckheim, großh. bad. Ministerresident bei der schweiz. Eidgenossenschaft, August Stähelin, Mitglied des Kleinen Rates, Delegierter von Basel-Stadt", regelte Einzelheiten über den Bahnbau, die Enteignung[1], Steuerfreiheit der Bahnverwaltung und Hergabe eines Darlehens des Kantons im Betrage von einer Million fl. Man sieht, der Stadtkanton ließ es sich etwas kosten, die badische Bahn zu erhalten. Die Übereinkunft wurde am 19. März von der eidgenössischen und am 2. April 1853 von der bad. Regierung ratifiziert. Im September des gleichen Jahres begann der Bau der letzten 6 km langen Teilstrecke Haltingen—Basel, der ohne Zwischenfälle zu Ende geführt wurde, so daß die Linie mit dem „Hauptbahnhof Basel" — so hieß der Badische Bahnhof — am 20. Februar 1855 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Die Einweihung fand in festlichstem Rahmen statt. Zwar war das Aufnahmegebäude erst notdürftig fertiggestellt, im schweizerischen und badischen Farbenschmuck machte es aber einen festtäglichen Eindruck. Der Vertreter des Großherzogs, Staatsminister Ludwig Freiherr von Rüdt, wurde von den Sechspfünderkanonen der Basler Artillerie feierlich begrüßt, und nachmittags fuhr man bei ungewöhnlich hohem Schnee in bekränztem Zuge in das nahe Haltingen, nicht ohne an der Eisenbahnbrücke über die Wiese Halt zu machen und sie, die damals als ein Meisterwerk der Technik galt, gebührend zu bewundern. Beim Festmahl im Bahnhof Haltingen brachte Staatsminister von Rüdt das Hoch auf die Schweiz und Bürgermeister Felix Sarasin von Basel jenes auf den Prinzregenten, nachmaligen Großherzog Friedrich, aus.

* * *

Der Hauptbahnhof Basel besaß von Anfang an zwar größere Ausmaße, war aber „wie damals soviele andere zu schmal und zu kurz an-

Geschichte der bad. Eisenbahnpolitik, Frankf. Diss. 1923, S. 37 und 62 (abgedr. im Arch. f. Eisenbahnw. 1935, S. 1335 ff.), ebenso bei Paul Siegfried, Basel im neuen Bund, 103. Basler Neujahrsblatt 1925, S. 51, ebenso bei Richard von Helmholtz, Die historischen Lokomotiven der bad. Staatseisenbahnen, Karlsruhe 1936, S. 132. Der Irrtum wurde aktenmäßig richtiggestellt im „Bulletin des Arbeitgeberverbandes schweizerischer Transportanstalten" (Aarau) Nr. 78 vom Dezember 1936, S. 1321 f., „Die Spurweite der ehemaligen Schweizer Nordbahn Zürich—Baden".

[1] Hier findet sich im Abschnitt III wohl zum erstenmal in der Eisenbahngeschichte die Bestimmung der „unentgeltlichen Abtretung des für Bahn und Zugehörden benötigten Terrains, welches unmittelbares Eigentum des Kantons oder der Gemeinde Basel ist". Akten im Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt.

gelegt"[1]. Da schon im folgenden Jahre, am 4. Februar 1856, die badische Eisenbahn in der Richtung Säckingen—Waldshut fortgesetzt wurde, entwickelte sich bald ein lebhafter Nah- und Durchgangsverkehr. Dieser Verkehr hat sich bis heute mit der merkwürdigen Tatsache abzufinden, daß im innerbadischen Verkehr Freiburg—Waldshut ein rund 5 km langes Teilstück auf schweizerischem Gebiet sich dazwischenschiebt, das freilich im allgemeinen — den Bestimmungen des Staatsvertrages entsprechend — in keiner Weise fühlbar wird. Ohne diesen sehr bedeutenden und am 7. Juni 1862 durch Eröffnung der Wiesetalbahn Basel—Lörrach—Schopfheim abermals vermehrten badischen (d. h. deutschen) Binnenverkehr wäre ein größerer Bahnhof in Basel überhaupt nicht nötig gewesen.

Mit Recht hat der spätere Generaldirektor der badischen Staatsbahnen, Staatsrat August Roth, bei den Landtagsverhandlungen über den Neubau des Badischen Bahnhofes 1910 auf diesen Umstand besonders verwiesen. Der Abg. Dr. Johann Zehnter hatte in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 16. Juni 1910 nämlich u. a. ausgeführt: „Das Bahnhofsprojekt in Basel ist mir immer das unverständlichste gewesen, was in der ganzen badischen Eisenbahnverwaltung vorgekommen ist. Ich habe nie begriffen und begreife es heute nicht, wie man in ein fremdes Land einen derartig großen Bahnhof, den teuersten im ganzen badischen Bahnbetrieb, bauen kann. Warum brauchen wir einen besonderen Bahnhof in Basel?"[2] In der Sitzung des folgenden Tages antwortete Staatsrat Roth u. a.: „Wenn sich die Bemängelungen des Abg. Zehnter dagegen richten, daß in Basel, also auf schweizerischem Gebiet, ein badischer Bahnhof errichtet worden ist, so sind die Bemängelungen um nahezu sechzig Jahre zu spät gekommen, denn sie richten sich gegen den Staatsvertrag von 1852. In diesem Staatsvertrag hat die badische Regierung der schweizerischen Eidgenossenschaft zugesichert, daß sie einen Bahnhof in Klein-Basel erbauen werde. Jetzt, wo der Bahnhof zu klein geworden ist, wäre es ganz undenkbar, daß sie einseitig von diesem Staatsvertrag zurücktreten und keinen Ersatzbahnhof auf Schweizer Gebiet bauen würde. Es ist mir auch völlig unklar, wie die Strecke Freiburg—Waldshut und die Wiesetalbahn geführt werden sollten, wenn nicht Baden auf schweizerischem Gebiet einen Bahnhof besitzen würde[3]." Mit diesen Worten aus

[1] „Ratschlag betreffend die Erweiterung des badischen Hauptbahnhofes und die Erstellung eines Rangier- und Werkstättenbahnhofes auf dem Gebiete des Kantons Basel-Stadt" vom 2. Mai 1870, Seite 5. Akten im Staatsarchiv des Kantons Basel-Stadt.

[2] Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung, Zweite Kammer, Session 1909/10, Seite 2222.

[3] Ebenda Seite 2248.

dem Munde einer der ersten Autoritäten der ehemaligen badischen Staatsbahnverwaltung dürfte die Notwendigkeit eines eigenen Bahnhofes in Basel klar umrissen sein.

So diente der alte badische Bahnhof seit 1855 seiner Aufgabe, Verkehrsvermittler vom Inland zum Inland wie vom Inland zum Ausland und umgekehrt zu sein. Allein, volle Zufriedenheit mit dem badischen „Auslandbahnhof" schien bereits damals auf keiner der beiden Seiten zu herrschen. Als 1859/60 über den Bau der Wiesetalbahn Basel—Schopfheim verhandelt wurde, tauchte das Projekt einer durchweg über badisches Gebiet verlaufenden Eisenbahn Haltingen—Lörrach von neuem auf. Die Grenzpfähle schienen wie ein unübersteigbares Hindernis, das man — koste es, was es wolle — gerne gemieden hätte. Aber die Landschaft am Rheinknie, die den Techniker vor so schwere Probleme stellt, den Naturfreund freilich immer wieder neu entzückt, stand diesem Projekt hindernd im Wege, und so entschloß man sich in Karlsruhe, auch die Wiesetalbahn flußaufwärts von Basel her zu führen[1].

Der trotz der politisch unruhigen Zeiten in den sechziger Jahren einsetzende Verkehrsaufschwung machte eine Erweiterung des besonders dem Güterverkehr nicht mehr genügenden „Hauptbahnhofes Basel" nötig. Nachdem die „Restaurations- und Wartesaalräumlichkeiten" bereits 1867/68 vergrößert worden waren[2], konnte am 10. März 1870 zwischen der badischen Staatsbahn und der Basler Kantonsregierung eine Übereinkunft „betreffend die Erweiterung des badischen Hauptbahnhofes" abgeschlossen werden. Was hierbei „konsequent und beharrlich festgehalten" wurde, war die „Hebung der bei den Straßenübergängen stattfindenden großen Übelstände", wie der vom Bürgermeister und Rat erstattete „Ratschlag" vom 2. Mai 1870 hervorhob.

Nach Artikel 10 sollten „die Barrieren sämtlicher Übergänge nach jeder Überfahrt bzw. nach Beendigung des Manövers sofort wieder geöffnet werden". Dazu bemerkte der „Ratschlag" noch: „Die Übereinkunft will also ausdrücklich dem Recht zuhilfekommen, das unser Staat zu polizeilichen Vorschriften über diese Verhältnisse jedenfalls hat"[3]. Der verhaltene Groll, der aus diesen Worten spricht, und die ausdrückliche Berufung auf die kantonalen Hoheitsrechte zeigen, daß man am Betriebe des Auslandbahnhofes mancherlei auszusetzen hatte.

[1] Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden 1859/60, Erste Kammer, Beilagenheft Seite 289.

[2] Nachweisung über den Betrieb der großh. bad. Staatseisenbahnen, 1868, Seite XIII.

[3] Ratschlag usw. vom 2. Mai 1870, Seite 7.

Auch die Bemerkungen über den vereinbarten Termin verraten eine ähnliche unzufriedene, wenn nicht gereizte Stimmung. „Durch Erfahrungen belehrt — heißt es da[1] —, die bei Erstellung des dermaligen Badischen Bahnhofes gemacht worden sind, haben wir für Ausführung der Arbeiten einen Termin ausbedungen und zwar die Vollendung der Verbindungsbahn. Die Ausführung der speziell der badischen Verwaltung dienenden Einrichtungen mag füglich ihrem eigenen Ermessen anheimgestellt bleiben".

Am 16. Mai 1870 nahm das kantonale Parlament die Vorlage mit großem Mehr an, und alsbald begann der Umbau. Alsbald begann freilich auch der deutsch-französische Krieg, so daß sich die Arbeiten ohne Verschulden der badischen Staatsbahn verzögerten. Aber drei Jahre später (1873) stand der neue Rangier- und Werkstättenbahnhof vollendet da[2].

Eine unliebsame Unterbrechung nicht nur dieser Bauarbeiten, sondern auch des gesamten Betriebes und Verkehrs brachte der Krieg 1870/71. Nach einem vom 2. August 1870 datierten Bericht des badischen Gesandten in Bern hatte der Schweizer Bundesrat für die Dauer des Krieges die gleichmäßige Behandlung von Basel Bad. Bhf. und Genf Cornavin (P.L.M.) in Aussicht gestellt und sowohl an die Kantonsregierungen zu Genf, Basel und Schaffhausen (in diesem Kanton liegt die 29 km lange Teilstrecke Erzingen—Schaffhausen—Thayngen der badischen Hochrheinbahn Basel—Konstanz) als auch an den Oberbefehlshaber der eidgenössischen Truppen das Ersuchen gerichtet, „die Handhabung der militärischen Grenzpolizei möglichst in die Hände solcher Offiziere und Truppenkörper zu legen, von denen eine verständige, von kleinlichen Schikanen und Pedanterien freie Überwachung zu erwarten steht, da eine ungebührliche Erschwerung des Grenzverkehrs leicht feindselige Gesinnungen erzeugen könnte"[3].

Am 16. Juli 1870 wurde der Badische Bahnhof von eidgenössischem Militär besetzt, der Verkehr ging nur unter den größten Hemmungen vor sich. Immerhin unterblieb eine Schließung des Bahnhofes. Deutsche Urlauber und Rekruten durften nicht passieren, auch nicht in Zivilkleidung; die letzten Uniformierten waren am Vormittag des 16. Juli durchgereist. Jeder Reisende, der für einen einberufenen Soldaten gehalten wurde, mußte aussteigen und nach Grenzach zurückkehren. Von dort konnte er dann unter Umgehung des Schweizer Gebietes zu Fuß oder mit Wagen nach Weil-Leopoldshöhe oder Haltingen unterhalb Basel gelangen, wo

[1] Ratschlag usw. vom 2. Mai 1870, Seite 9.
[2] Nachweisung usw. 1873, Seite XIV.
[3] Bei den Akten des Badischen Generallandesarchivs in Karlsruhe.

er die Eisenbahn wieder erreichte. Erst am 11. März — also vierzehn Tage nach Abschluß des Vorfriedens — gestattete das Basler Polizeidepartement wieder den Durchzug „einzeln reisender Militärs und kleinerer Abteilungen unter dreißig Mann mit ungeladenem Gewehr ohne Munition und ohne aufgepflanztes Bajonett“[1].

* * *

Der wirtschaftliche Aufstieg nach 1871, vor allem aber der Bau der Basler Verbindungsbahn (1873)[2] und die Eröffnung der Gotthardbahn (1882) brachten der badischen Hauptbahn Mannheim—Basel einen bisher nicht gekannten Verkehr. Schon Ende der achtziger Jahre schien der Badische Bahnhof abermals am Ende seiner Leistungsfähigkeit angelangt; die Frage war nur die, ob es wieder möglich sein werde, mit etlichen Erweiterungsbauten auszukommen, oder ob ein Umbau von Grund aus erfolgen müsse. Die badische Staatsbahn entschloß sich nach mehrfachen Unterhandlungen mit den kantonalen Behörden zu Letzterem und legte den Landständen der Session 1891/92 eine erste Teilforderung im Baubudget vor. Erläuternd fügte sie hinzu: „Der badische Hauptbahnhof in Basel leidet an dem großen Übelstand, daß er nicht nur von bebauten Stadtteilen und städtischen Straßen beinahe allseitig umgeben, sondern auch von zwei öffentlichen Straßen durchschnitten ist“[3]. Um diese Mißstände zu beseitigen, sah das Projekt vor, den Güterbahnhof zu verlegen, den „Personenbahnhof in seiner jetzigen Lage zu belassen und unter Benützung des durch die Verlegung des Güterbahnhofes gewonnenen Gebietes entsprechend zu erweitern“. Die Kosten wurden mit 7 550 000 M angegeben.

Das Projekt blieb unausgeführt, hauptsächlich wegen des Widerstandes der Basler Behörden gegen die geplanten Straßenunterführungen, und etliche Jahre hindurch wurden überhaupt keine Verhandlungen mehr gepflogen, zumal gleichzeitig der Neubau des Bundesbahnhofes (Basel S.C.B., später S.B.B.) zur Debatte stand, der, wie begreiflich, den kantonalen Behörden wichtiger dünkte.

Erst im Sommer 1898 nahm man die Verhandlungen wieder auf, und nun erschien die Verlegung des ganzen Bahnhofes um etwa 700 m östlich als einzig mögliche Lösung. Am 24. März 1900 wurde der Vertrag „betreffend die Verlegung des Personenbahnhofes und den Umbau der übrigen Bahnhofteile der großh. bad. Staatseisenbahnen in Basel“ zwischen der Generaldirektion der Staatsbahnen und dem Regierungsrat des

[1] Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 8. April 1914.
[2] Archiv für Eisenbahnwesen 1939, Seite 103 ff.
[3] Verhandlungen usw. 1891/92, Zweite Kammer, 5. Beilagenheft Seite 726.

Kantons Basel-Stadt abgeschlossen[1]. Danach verpflichtete sich der Kanton zu einem Kostenbeitrag von 2 Mio sfrcs, zahlbar in vier gleichen Teilbeträgen (Art. 2), die Eisenbahnverwaltung zu alsbaldigem Baubeginn und, „außerordentliche Verhältnisse vorbehalten", Vollendung des Baues im Frühling 1905. Dabei wurde „angenommen, daß die gesamte Anlage des Personen- und Güterbahnhofes geräumig und zweckmäßig erstellt und ein architektonisch schönes Aufnahmegebäude erbaut werde" (Art. 1). Das freiwerdende Gelände erbot sich der Kanton „käuflich zu übernehmen", die dort befindlichen Gebäude sollten in sein Eigentum übergehen (Art. 3). Der Gesamtwert von Gelände und Gebäuden wurde auf über 4 Mio sfrcs geschätzt[2]. Weitere Artikel regelten Bau und Unterhaltung der Unterführungen von Straßen und Wasserläufen sowie des geräumigen Bahnhofsvorplatzes an der Schwarzwaldallee.

Leider konnte keiner der vereinbarten Termine auch nur annähernd eingehalten werden, da sich die beidseitige Genehmigung des Vertrages verzögerte (der Schweizer Bundesrat ratifizierte ihn erst am 15. September 1900 „mit Vorbehalten") und besonders der Geländeerwerb großen Schwierigkeiten begegnete. Dazu wuchs den Bearbeitern des Entwurfes dieser sozusagen unter der Hand, weil die Landesgrenze immer wieder hemmend dazwischentrat und Änderungen, vornehmlich aus zollpolitischen Gründen, erheischte. Es erwies sich als unmöglich, den neuen Rangierbahnhof ausschließlich auf badischem oder schweizerischem Gebiet unterzubringen, obwohl alles in dieser Richtung versucht wurde. So kam am 21. Dezember 1906 ein badisch-schweizerischer Staatsvertrag über „die Verlegung der Landesgrenze gegen die Schweiz bei Leopoldshöhe" (Weil) zustande, der laut Präambel eigens abgeschlossen wurde „in der Absicht, einen den Bedürfnissen der beiderseitigen Zollverwaltungen mehr entsprechenden Verlauf der Landesgrenze bei dem neu angelegten Verschiebebahnhof der großh. bad. Staatseisenbahnen bei Leopoldshöhe herbeizuführen." Dem gleichen Zwecke diente die Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reich und der Schweiz, d. d. Bern den 29. Oktober 1907; das diesbezügliche badische Gesetz trat am 21. Juli 1908 in Kraft[3]. Aber diese nur in bescheidenem Rahmen gehaltene Grenzverlegung konnte lediglich die schlimmsten Hemmungen der fast sinn-

[1] Verhandlungen usw. 1901/02, Zweite Kammer, Beilage zum Protokoll der Sitzung vom 4. Juni 1902, S. 76 ff.. ferner Sammlung der Gesetze und Beschlüsse für den Kanton Basel-Stadt 1897/1900, Band XXIV, S. 307 f.

[2] Die Gebäude wurden später zur heutigen schweizerischen Mustermesse um- und ausgebaut. Als letzte Erinnerung an den alten Bahnhof verschwand 1924 „das nicht unschöne Türmchen", vgl. Paul Siegfried a. a. O., Seite 54.

[3] Gesetz- und Verordnungsblatt für das Großherzogtum Baden 1908, S. 457 ff.

widrig verlaufenden Grenzlinie mildern. Eine beide Seiten befriedigende radikale Lösung war unmöglich.

So unangenehm es also sein mochte, konnte es schließlich doch nicht vermieden werden, die Grenze quer durch die Gleisanlagen laufen zu lassen — ein abermaliges und nicht unbedenkliches geographisches Kuriosum. Da — um nur dies eine Beispiel zu nennen — die von und nach dem Rangierbahnhof laufenden Güterzüge aus zolltechnischen Gründen auf Schweizer Gebiet niemals anhalten dürfen, mußten Ein- und Ausfahrsignale dementsprechend (also nicht nach Betriebsrücksichten!) placiert werden. So kamen von den insgesamt 235 ha Bahnhofsgelände 98 auf schweizerisches und 137 ha auf badisches Hoheitsgebiet zu liegen, letztere ausschließlich dem Rangierbahnhof angehörend. Zum Vergleich sei angeführt, daß der alte Bahnhof nur rund 68 ha bedeckt hatte.

Am schnellsten verlief der Bau des neuen Güterbahnhofes; er konnte bereits am 15. Dezember 1905 dem Verkehr übergeben werden. Weniger schnell ging es mit dem Personenbahnhof vorwärts und am langsamsten mit dem freilich auch umfangreichsten Bauobjekt, dem Rangierbahnhof. Ein „Nachtragsvertrag" vom 24. Dezember 1910/20. Januar 1911[1] war nötig, um die letzten Einzelheiten zu regeln, und die jede Budgetperiode wiederkehrenden hohen Teilbeträge für den „Auslandbahnhof" forderten nicht zu Unrecht die Kritik der Volksvertretung heraus, die es nicht begreifen konnte, daß hier Millionen jenseits der Grenze verbaut wurden, während der allseits verlangte Ausbau weniger kostspieliger Nebenbahnen nicht von der Stelle rücken wollte.

Aus den Debatten in der Zweiten Kammer vom Juni 1910 wurde die Rede von Staatsrat Roth schon mitgeteilt. In der Sitzung vom 27. Juni 1906 war das gefährliche Wort vom „Millionengrab im Ausland" gefallen, das Abg. Freiherr Peter von und zu Mentzingen geprägt hatte und das nun bald zum geflügelten Wort werden sollte. Wie immer in solchen Fällen lag ein Kern von Berechtigung in dieser Kritik, sie schoß dann aber weit übers Ziel hinaus und vermochte zudem nicht, eine Ablehnung der beantragten Kredite herbeizuführen. Einen wesentlichen Stein des Anstoßes bildete der § 62 des Baubudgets 1910/11, der eine zehnte Teilforderung von 2 450 000 M zum Einbau einer großen Rangierschleife enthielt und die unerfüllten Bauwünsche in anderen Landesteilen aufs neue wach werden ließ. Sie wurde schließlich nach langer Beratung in der Sitzung vom 28. Juni 1910 mit 45 gegen 20 Stimmen gutgeheißen. Als in der Debatte über „diesen Achter, der da droben in Basel nachträglich angebracht werden soll", Abg. Josef Wittemann, der spätere Staatspräsi-

[1] Sammlung der Gesetze usw., Band XXVIII, S. 17.

dent († 1931), meinte, es sei nicht nötig, weitere 2½ Mio M in Basel „zu verpulvern", und der Kammerpräsident den Ausdruck für parlamentarisch nicht zulässig erklärte, erwiderte Wittemann schlagfertig: „Ich glaube, beim Bahnhof Basel kann man diesen Ausdruck in Anführungszeichen fast verwenden"[1].

Zu diesen parlamentarischen Zwistigkeiten kamen andere Zwischenfälle, die den Bau verzögerten. Nachdem das Aufnahmegebäude im Sommer 1910 in Angriff genommen war, brach in der nahezu fertigen Schalterhalle am 12. August 1911 ein Brand aus, der sie großenteils wieder zerstörte. Er war im Gerüst entstanden und konnte durch das rasche

Mittelbau des Badischen Bahnhofes in Basel 1913.

Eingreifen der Basler Feuerwehr auf seinen Herd beschränkt werden. Mit ihrem Wiederaufbau wurde zwar sofort begonnen, aber es brauchte noch das ganze Jahr 1911 zur Vollendung des Aufnahmegebäudes im Rohbau. Nach zwei weiteren arbeitsreichen Jahren konnte am 13. September 1913 der neue Personenbahnhof endlich feierlich eröffnet werden, während der Rangierbahnhof am 15. September, 1. und 16. Oktober 1913 dem Betrieb übergeben wurde.

War der Rangierbahnhof unter Leitung von Oberbaurat Adalbert Baumann (1844 bis 1929) „zu einer damals in Europa einzig dastehenden Musteranlage ausgebaut" worden, so sollte das Aufnahmegebäude des

[1] Amtliche Berichte usw. 1909/10, S. 2412.

Personenbahnhofes „sich in Anlage und Ausführung als eine vorzügliche architektonische Leistung präsentieren“[1]. Es war das Werk des Schweizer Architekten Professor Karl Moser, damals hochbautechnischer Referent in Karlsruhe, dem Basel auch den Bau der Paulus- und Antoniuskirche verdankt. Obwohl das Aufnahmegebäude nicht wie jenes der S. B. B. an einem größeren Platze liegt, besitzt es „eine architektonische Haltung, die durch die umlaufenden Arkaden, den hochragenden Turm und die vorgelegte Rampe mit ihrer schönen von Karl Burckhardt geschaffenen Brunnenanlage auch heute noch die Meisterhand des großen Architekten verrät“.

Der neue Bahnhof[2] kostete nicht weniger als 53 100 100 M oder, nach damaligem Kurs, 65 375 000 sfrcs. Damit war er nicht nur der teuerste und umfangreichste Bahnhof der badischen Staatsbahn, sondern damals auch die größte derartige Anlage der Schweiz. Mit Recht konnte Finanzminister Dr. Josef Rheinboldt (nach 1918 jahrelanger Generalkonsul in Zürich) bei der Eröffnungsfeier sagen: „Der Badische Bahnhof liegt nicht im Heimatland, sondern genießt das Gastrecht der Schweiz, das Bürgerrecht in unsrer schönen Nachbarstadt Basel. Wenn man bei einem vornehmen Nachbarn zu Gast ist, pflegt man sich in sein bestes Gewand zu kleiden. Diese Anstandsregel haben auch wir beachtet, indem wir uns bemühten, dem Aufnahmegebäude ein vornehmes Gewand zu geben, so daß es sich würdig in den gegebenen Rahmen einfügt und in der stolzen und reichen Schweizerstadt mit Ehren bestehen kann“. Weder der Festredner noch die ganze badisch-schweizerische Festgemeinde ahnten damals freilich, was ihnen und dem neuen Bahnhof binnen kurzem bevorstand. Nach dreivierteljährigem Betriebe, am 31. Juli 1914, wurde der Kriegszustand in Deutschland erklärt und der Badische Bahnhof — geschlossen. Als letzter Zug aus Deutschland am 31. Juli traf um 15.05 Uhr der Personenzug 1715 aus Zell (Wiesetal) ein, als letzter Zug nach Deutschland wurde Personenzug 991 um 15.50 Uhr nach Freiburg i. Br. abgefertigt. Dann begannen sofort die Räumungsarbeiten.

Befehlsgemäß[3] waren sämtliche Maschinen und Wagen über die Grenze abzuschieben und der Sitz der Bezirksstellen (Betriebs- und Bauinspektion) nach Lörrach zu verlegen. Ein Sonderzug um 20.20 Uhr brachte Beamte, Akten und Einrichtungen der Dienstzimmer dorthin. Danach befand sich kein Fahrzeug mehr im Bahnhof, aller Zugverkehr

[1] Nationalzeitung (Basel) vom 10. September 1938.

[2] Baufortgang und Baubeschreibung in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1912, S. 427 und 1913, S. 985, 1094, 1122 und 1321.

[3] Ich folge hier den Aufzeichnungen, die mir der langjährige (1903—1921) Vorstand des Badischen Bahnhofes, Bahnhofinspektor Arnold Straub († 1926), seinerzeit zur Verfügung gestellt hat.

über die Grenze hatte aufgehört, die Züge liefen vom 1. August an nur bis und von den Grenzstationen Weil-Leopoldshöhe, Lörrach und Grenzach. Deutscher Landsturm, der die Grenzen besetzt hatte, ließ das von Basel abbefohlene Personal nicht mehr durch, so daß besondere Passierscheine beschafft werden mußten.

Am 2. August besetzte Basler Landsturm sämtliche Anlagen des Badischen Bahnhofes. Die militärische Besetzung dauerte ununterbrochen bis zum 6. Januar 1919, als das Bataillon 14 Fribourg den Bahnhof verließ. Mit Ausnahme des Tessin, Wallis, der Waadt und Neuchâtel haben Truppen aller Schweizer Kantone an der Besetzung teilgenommen. Das Verhältnis zwischen der Bahnhofsleitung und den Truppen war jederzeit das denkbar beste; Zucht und Disziplin der in den Wartesälen und Zollhallen untergebrachten Truppen sorgte dafür, daß in den 4½ langen Jahren der Besetzung kein nennenswerter Schaden an den Anlagen entstand.

Während der Personenbahnhof völlig verödet dalag, ruhte im Güterbahnhof der Betrieb nie ganz, und in den auf badischem Gebiete liegenden Teilen des Rangierbahnhofes herrschte sogar ständig Vollbetrieb. Im Fernpersonenverkehr behalf man sich mit notdürftig eingerichtetem Fuhrwerks- und Autobetrieb zwischen der Grenzstelle am Otterbach und dem Bundesbahnhof Basel S. B. B. (Entfernung rund 4 km). Unmittelbare Anschlüsse zwischen der Grenzstelle und den Zügen der S. B. B. bestanden keine, da die Zeit, die für die Zoll- und Paßkontrolle sowie für die Zurücklegung der Zwischenstrecke nötig war, sich auch nicht annähernd berechnen ließ. Infolgedessen gab es keinerlei durchgehende Personen- und Gepäckabfertigung mehr, der an sich geringe Durchgangsverkehr mußte vielmehr im Wege gebrochener Abfertigung gemeistert werden.

Wiederholt wähnte man den Zeitpunkt einer wenigstens beschränkten Inbetriebnahme des Badischen Bahnhofes gekommen, so Ende 1914 und 1916, wo ein Pendelverkehr zwischen Weil-Leopoldshöhe und Basel S. B. B. in die Wege geleitet wurde. Schweizer Lokomotiven und Schweizer Personal sollten die Züge von und zur Grenze bringen, wobei die Zoll- und Paßförmlichkeiten sich an der Grenze abgewickelt hätten. Dem im bescheidensten Rahmen gehaltenen Betriebsprogramm blieb aber beidemale die Genehmigung versagt, ob von schweizerischer oder deutscher oder von beiden Seiten, sei hier nicht erörtert.

Erst nach Abschluß des Waffenstillstandes am 11. November 1918 schien die Frage der Wiedereröffnung des Badischen Bahnhofes spruchreif zu werden. Und doch verging noch fast ein ganzes Jahr, bis es endlich dazu kam, da man sich völlig veränderten Verhältnissen gegenübersah. Am 2. September 1919 wurde in Bern ein deutsch-schweizerisches

Abkommen darüber unterzeichnet und am 14. September 1919 der Badische Bahnhof wieder eröffnet. Besonders umstritten war Artikel 1, der besagt: „Die Paßkontrolle auf dem Badischen Bahnhof in Basel wird von deutscher Seite durch Beamte, die der deutschen Zollverwaltung unterstellt sind, vorgenommen." Die Schweizer Delegation wollte diese Kontrolle auf deutschem Hoheitsgebiet, in Weil, vorgenommen wissen, weil sie nicht zu unrecht Komplikationen befürchtete. Andrerseits konnte der deutsche Partner auf den großzügigen Ausbau des Badischen Bahnhofes verweisen, wo die Kontrolle am leichtesten zu handhaben sei, zumal auch Rücksichten auf den Eisenbahnbetrieb dafür sprächen. Das Recht dieser Paßkontrolle auf Schweizer Hoheitsgebiet gründete sich letzten Endes auf eine zwischen Baden und der Schweiz getroffene „Übereinkunft zum Vollzug des Artikels 16 des Vertrages vom 27. Juli 1852 über die Weiterführung der badischen Eisenbahn durch schweizerisches Gebiet, d. d. Basel am 12. November 1853", worin es im Artikel 8 hieß: „Es bleibt der großh. badischen Regierung unbenommen, zur Beschleunigung und Erleichterung des Personenverkehrs gelegentlich der Zollabfertigung im Bahnhof zu Basel die Legitimationsschriften der Reisenden amtlich untersuchen zu lassen"[1].

Fast noch schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen über die von der deutschen Regierung erlassenen steuer- und währungspolitischen Maßnahmen. Hierüber heißt es im Artikel 4: „Die schweizerische Regierung erklärt ihr Einverständnis mit der Handhabung der in Deutschland bestehenden Vorschriften wegen der Steuer- und Kapitalflucht durch die Beamten des Hauptzollamtes Basel. Die badische Zollverwaltung soll befugt sein, Zahlungsmittel, Wertpapiere u. dgl., die verbotswidrig aus Deutschland nach Basel ausgeführt worden sind, daselbst zu beschlagnahmen und sie zum Zwecke der Durchführung des gerichtlichen Strafverfahrens nach Deutschland zurückverbringen zu lassen ... Eine Zurückverbringung steuerflüchtiger Personen aus der Schweiz nach Deutschland soll nicht zulässig sein. Die badische Regierung gibt die Zusicherung, daß die bestehenden Vorschriften keinesfalls werden vexatorisch gehandhabt werden." Vermögenswerte durften also beschlagnahmt, Personen dieserhalb aber nicht verhaftet werden.

Mag man in alledem vielleicht eine gewisse Einschränkung der schweizerischen Souveränität erblicken, so kann man trotz allem von einer „Exterritorialität" wohl nicht sprechen, wie Louis Magne[2]

[1] Großh. badisches Regierungsblatt 1855 S. 288 ff.

[2] Louis Magne, Des Raccordements internationaux de chemins de fer et des Gares frontières, Thèse pour le Doctorat, Université de Paris, Faculté de Droit, Paris 1904, Seite 31 und 66 ff.

hier statuieren will. Er nennt Maßnahmen wie Konfiskation, Veräußerung und Zurückbringung von Vermögenswerten „des applications d'une loi étrangère par un pouvoir public étranger qui constituent un cas d'exterritorialité très étendue", und geht soweit zu behaupten: „On ne pourrait comparer à cette situation que celle des consuls et agents diplomatiques dans les pays hors chrétienté", was zweifellos übertrieben ist. In seinem Schlußwort (S. 117) schränkt er diese Behauptung selbst wieder ein und spricht nur noch von einer „certaine exterritorialité". Mit dem Begriffe der „Exterritorialität" verbinden wir im völkerrechtlichen Sinne doch wohl andere Vorstellungen.

Die Schwierigkeit des Problems in Basel lag und liegt vornehmlich darin, der deutschen Gesetzgebung Achtung zu verschaffen, andrerseits aber auch die schweizerische bzw. kantonale Polizeihoheit nicht zu verletzen. Die Folge war wie stets in solchen Fällen ein Kompromiß. „Solchen Personen, welche die deutschen Paßvorschriften nicht erfüllen", durfte die Einreise nach Deutschland auf dem Badischen Bahnhofe verweigert werden (Art. 2), bei der Ausreise sollte sich die deutsche Paßkontrolle „auf die Feststellung beschränken, ob die Ausreisenden die deutschen Paßvorschriften erfüllen oder nicht" (Art. 3). Es bedurfte zweifellos viel gegenseitiges Taktes, immer die richtige Synthese zwischen den beiden ineinandergreifenden Interessen der deutschen Rechtsprechung und der schweizerischen Souveränität zu finden. Daß gelegentlich ganze Wertpapierbündel, deren sich Reisende mit schlechtem Gewissen entledigen wollten, aus dem Zugfenster geworfen wurden, daß Beamte solche „corpora delicti" zwischen den Faltbälgen der Schnellzugswagen oder in den Klosetts versteckt auffanden, war zeitweise eine fast alltägliche Erscheinung im Badischen Bahnhof geworden[1]. Letzten Endes gehen aber — das darf man nicht vergessen — all diese Verwicklungen und Unannehmlichkeiten auf den

[1] Nachrichtenblatt der Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen Nr. 88 vom 9. September 1919, Seite 744 f., ferner 1919, Seite 178 und 248. Unter vielen andern sei eine Verhandlung vor der Großen Strafkammer Freiburg i. Br. vom 21. September 1938 erwähnt, wo zwei Brüder (Schweizer) wegen Devisenschmuggels angeklagt waren. Sie hatten im Sommer 1938 auf dem Badischen Bahnhof im wahren Sinne des Wortes Hand in Hand „gearbeitet", indem der eine die geschmuggelten Gelder beim Einlaufen des Zuges in den Badischen Bahnhof jeweils dem am Bahndamm wartenden Bruder in einer verschlossenen Mappe zuwarf. Ein Basler Polizist, der eines Tages diesen Trick beobachtete, nahm den Täter zur Wache, wo er über die Gefährlichkeit seines Tuns entsprechend belehrt wurde. Zu weiteren Maßnahmen lag kein Anlaß vor. Da beide die Warnung in den Wind schlugen und immer unvorsichtiger handelten, wurde der Schmuggel schließlich ruchbar, und das Ende vom Lied waren Gefängnisstrafen wegen Devisenvergehen und Bannbruch — e i n Fall unter hunderten.

badisch-schweizerischen Staatsvertrag von 1852 zurück. Der „Auslandbahnhof" war und blieb ein Zwitter.

Um die unverhältnismäßig langen Aufenthalte der internationalen Schnellzüge im Badischen Bahnhof abzukürzen, wurde in einem neuen deutsch-schweizerischen Notenwechsel vom 7. Januar 1928 „unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs" die deutsche Zoll- und Paßkontrolle im Südnordverkehr bereits in den Zügen der Verbindungsbahn vom Bundes- zum Badischen Bahnhof mit den durch das schweizerische Hoheitsrecht bedingten Einschränkungen vereinbart. Die Amtshandlungen der deutschen Behörden hatten sich auf die Feststellung zu beschränken, „ob die nach Deutschland Einreisenden den deutschen Paß- und Zollvorschriften Genüge tun oder nicht. Im Falle eines notwendig werdenden Einschreitens haben sich die genannten deutschen Behörden, ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Fehlbaren (also auch gegenüber Reichsdeutschen!, Anm. d. Verf.), an die schweizerischen Beamten zu wenden, die auf Grund der schweizerischen Hoheitsrechte und nach Maßgabe der schweizerischen Gesetze und Vorschriften zu einer etwaigen Verfolgung allein zuständig sind" (Art. 4 des Notenwechsels vom 7. Januar 1928).

Eine weitere Maßnahme zur Beschleunigung des internationalen Verkehrs über Basel glaubte man im Winter 1929/30 darin gefunden zu haben, einige Nordsüdschnellzüge statt über Basel S.B.B., über die sog. Muttenzer Kurve zu leiten und so gleichzeitig den Bahnhof Basel S.B.B. zu entlasten[1]. Diese Züge bedienten Basel somit nur am Badischen Bahnhof als am „Hauptbahnhof Basel", wo innerschweizerische Reisende den Zug über einen paß- und zollfreien Zugang betreten oder verlassen können. Die Maßnahme scheint sich aber nicht bewährt zu haben, weil sie das Fehlen jeglicher Anschlüsse in Basel S.B.B. zur Voraussetzung hat und auch den nochmaligen Maschinenwechsel vom Dampf- zum elektrischen Betriebe nicht zu vermeiden vermag.

Im Jahre 1935 erfolgte dann die Umbenennung des Badischen Bahnhofes in „Basel Deutsche Reichsbahn", eine innerdienstliche Maßnahme der deutschen Reichsbahn als Rechtsnachfolgerin der badischen Staatsbahn und nunmehrigen Eigentümerin des Badischen Bahnhofes. In Basel selbst, wo eine achtzigjährige Tradition den alten Namen sanktioniert hatte, fand die Umbenennung freilich starken Widerspruch[2]. In den amtlichen deutschen und Schweizer Kursbüchern ist seither die neue Bezeichnung zu lesen, während auf Basler Wegweisern und Straßenbahn-

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1939, S. 116.

[2] Bulletin des Arbeitgeberverbandes usw. Nr. 70 vom April 1936, S. 1175 ff. „Um die Benennung eines Bahnhofes (Basel Bad. Bhf.)".

schildern — in stillschweigendem Einverständnis der Reichsbahnverwaltung — der alte, dem Volke geläufige Name verblieben ist.

Zu Beginn des gegenwärtigen Krieges (1939) sah man von einer Schließung des Bahnhofes wie 1914 ab. Der Gesamtverkehr war lediglich in den Sommermonaten 1940, als die badische Hauptbahn am Isteiner Klotz unter feindlichem Feuer lag, gesperrt. Seither ist, wie ein Blick ins Kursbuch zeigt, der Verkehr grundsätzlich offen, sogar die Basler Verbindungsbahn wird befahren. Die Erfahrungen im gegenwärtigen Kriege haben also gelehrt, daß die Schließung des Badischen Bahnhofes im Weltkrieg 1914/19 nicht nötig gewesen wäre.

* * *

Soweit die geschichtlichen Ereignisse um den Badischen Bahnhof in Basel. Vielleicht interessieren noch einige Einzelheiten staats- und verkehrsrechtlicher Art, die diese seine einzigartigen Verhältnisse näher beleuchten.

Es dürfte schwer halten, den Badischen Bahnhof im System der Grenzbahnhöfe richtig einzureihen. Eine „gare unique" nach internationalem Sprachgebrauche ist er sicherlich nicht, eine „gare commune" schon gar nicht, ja nicht einmal eine „gare internationale", da lediglich drei innerbadische Linien ihn durchziehen und auch die vierte Linie, die sog. Verbindungsbahn, in badischem Mitbetrieb steht[1]. Er ist und bleibt also ein Einzelfall.

Ein hervorstechendes Merkmal, das jeder Reisende aus Erfahrung bestätigen kann, ist zunächst — so unglaublich es scheint — die auffallende Unsicherheit über die geographische Lage des Bahnhofes, die noch heute in weiten in- und ausländischen Kreisen herrscht. Es wäre leicht, aus der Tagespresse, der belehrenden und unterhaltenden Literatur, aus Veröffentlichungen aller Art eine Unmenge Zeugnisse hierfür beizubringen. Immer wieder begegnet man der Ansicht, der „Badische" Bahnhof liege — seinem Namen entsprechend — auf badischem Gebiet, der Bahnhof Basel „Deutsche" Reichsbahn in Deutschland. „Der Reichsbahnhof Basel liegt — das dürften wohl die wenigsten der Leser wissen — auf Schweizer Hoheitsgebiet", glaubte die Freiburger Zeitung vom 2. November 1936 in einer Artikelreihe über Schmugglerfährten an der deutsch-schweizerischen Grenze besonders hervorheben zu müssen. Die Bezeichnung „Reichsbahnhof Basel"[2] ist zu-

[1] Louis Magne a. a. O. Seite 66, ferner Wolfgang Laumann, Die Rechtsverhältnisse an internationalen Eisenbahnlinien, Diss. Köln 1936, S. 10.

[2] Ebenso unrichtig bei W. Laumann a. a. O., Seite 11. Die amtliche „Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich", Band 58 A, Geschäftsjahr 1937, Berlin 1938, schreibt einmal falsch „Reichsbahnhof", ein andermal richtig „Basel D.R.B.", S. 137 und 39 ff.

dem falsch, obwohl sie auch die Ein- und Ausreisestempel der deutschen Zollbehörden in den Reisepässen tragen; die abgekürzte Bezeichnung „Basel R.B." ist vollends unrichtig und mißverständlich, da dies die amtliche Bezeichnung für den schweizerischen Rangierbahnhof bei Muttenz ist. Ein Irrtum löst also den andern ab.

Am 20. Mai 1889 traf zum Besuche des deutschen Kaiserpaares König Humbert von Italien im Sonderzug in Basel ein. Auf dem Bundesbahnhof (damals Basel S.C.B.) wurde er von der Basler Regierung begrüßt, auf dem Badischen Bahnhof von Vertretern des Großherzogs von Baden. Da die maßgebenden italienischen Persönlichkeiten der Meinung waren, der Badische Bahnhof liege auf deutschem Hoheitsgebiet, unterblieb eine Einladung an die Basler Regierung zur Mitfahrt dorthin. Über dieses Mißverständnis berichtete der Regierungspräsident in der Sitzung des Regierungsrates vom 22. Mai. Daß der König der Basler Regierung deshalb eine förmliche Entschuldigung übermittelt habe, wie verschiedentlich behauptet worden ist[1], scheint nicht zuzutreffen. Da der Bericht des Regierungspräsidenten laut Sitzungsprotokoll vom 22. Mai nur mündlich erfolgte, scheint die Angelegenheit nicht restlos geklärt, eine Entschuldigung allerdings unwahrscheinlich, nur das Mißverständnis über die Lage des Badischen Bahnhofes bleibt Tatsache[2].

Ein ähnlicher Zweifel soll bei der Reise des chinesischen Prinzen Tschun, des sog. „Sühneprinzen", am 25. August 1901 bestanden haben. „Die Anwesenheit der ordensgeschmückten deutschen Militärpersonen auf dem Badischen Bahnhof und das Verhalten des chinesischen Prinzen, der abseits von dieser Deputation ausstieg, bewiesen, daß die chinesische Regierung damals besser orientiert war über die Rechtsverhältnisse im Bahnhof als die deutsche Regierung"[3].

Am Morgen des 7. Oktober 1890 trafen bewaffnete deutsche Soldaten unter Führung eines Leutnants von Leopoldshöhe her am Badischen Bahnhof ein und hielten sich in Erwartung der Abfahrt ihres Zuges längere Zeit in der Umgebung des Bahnhofs auf — wiederum in der irrigen Annahme, dieser stehe auf deutschem Hoheitsgebiet. Auf Begehren des Schweizer Bundesrates veranlaßte die Reichsregierung die Bestrafung des Leutnants[4].

[1] Ständerat Dr. E. Thalmann in der Sitzung des Ständerates vom 6. März 1930, vgl. dazu Basler Nachrichten vom gleichen Tage, ferner Dr. Hans Becker, a. a. O. S. 174. Die „Feststellung" (S. 173), daß der Bad. Bahnhof früher Eigentum der S.B.B. gewesen sei, trifft nicht zu.

[2] Nach Mitteilung des Staatsarchivs des Kantons Basel-Stadt an den Verfasser.

[3] Dr. H. Becker a. a. O. Seite 174.

[4] Schweizerisches Bundesblatt 1891, Teil I, Seite 784, ferner Dr. H. Becker a. a. O. Seite 157, und Dr. Ludwig von Salis, Schweizerisches Bundesrecht, Bern 1903, Band I, Seite 404.

Die Frankfurter Zeitung vom 9. August 1920, Nummer 583, brachte unter dem Strich eine kleine Novelle, betitelt „Badischer Bahnhof", die u. a. schilderte, wie die Reisenden „auf dem Badischen Bahnhofe auf einer noch badischen Landzunge" ausstiegen, und in einem 1938 im Bergstadtverlag Breslau erschienenen Kriegsroman „Der Weckruf" von Emmy Peyer war wiederholt von „Badisch-Basel" und vom „Bahnhof Badisch-Basel" die Rede. Der Irrtum scheint also bis heute nicht ausgerottet zu sein.

Das zahlreiche in Basel stationierte badische Eisenbahnpersonal machte naturgemäß besondere Vereinbarungen nötig. Laut Artikel 11 des Staatsvertrages von 1852 genoß nicht nur die Bahnverwaltung, sondern auch das gesamte Personal Steuerfreiheit in der Schweiz. Dies Recht wurde späterhin von den kantonalen Behörden wiederholt unangenehm empfunden und nach jahrelangen Verhandlungen gegen eine einmalige vom Kanton Basel-Stadt zu zahlende Ablösungssumme von 700 000 M durch Übereinkunft vom 23. August/6. September 1913 schließlich aufgehoben. Allerdings hat die Zahl der in Basel seßhaften badischen Eisenbahner seither wesentlich abgenommen, da mit dem Beginn des Zerfalls der deutschen Währung im und nach dem Weltkrieg 1914/18 die Gehaltszahlung an sie immer schwieriger wurde, so daß ihre allmähliche Umsiedlung in die badische Nachbarschaft, nach Weil, Haltingen und Lörrach, erfolgte. Heute ist nur noch ein Bruchteil der einst viele hundert Köpfe zählenden Eisenbahner in Basel selbst stationiert. Dadurch werden dem Reiche jährlich große Summen an Devisen gespart. Immerhin läßt sich der Bestand an seßhaftem Personal in Basel nicht unter ein bestimmtes Mindestmaß herabsetzen. Die Frage, ob es einen Rechtsanspruch auf Gehaltszahlung in Schweizer Franken erheben kann, ist strittig. Im Staatsvertrag von 1852 und allen späteren Abmachungen findet sich keine Bestimmung darüber. Höß[1] hat die Frage verneint und erklärt, daß „lediglich die Arbeiter einen Anspruch auf Zahlung ihres Lohnes in Schweizer Franken haben". Tatsache ist, daß in früheren Zeiten, zum mindesten bis 1918, nicht nur den aktiven, sondern auch den ihren Ruhestand dort genießenden badischen Beamten — soweit sie schon vorher dort ansässig waren — die Bezüge ohne weiteres in Schweizer Franken ausbezahlt worden sind.

Das Postregal auf dem Badischen Bahnhof ist selbstverständlich schweizerisch; so hat es der Staatsvertrag von 1852 (siehe oben) vorgesehen. Gewissermaßen als Ergänzung hierzu wurde am 12. August 1900 zwischen Deutschland und der Schweiz das sog. Bregenzer Ab-

[1] Otto Höß, Die Rechtsverhältnisse der deutschen Eisenbahnen auf schweizerischem Boden, Diss. Heidelberg 1923 (Maschinenschrift), S. 53.

kommen geschlossen[1], dessen Artikel 5 u. a. besagt: „Der Postverkehr auf der Eisenbahn zwischen Basel Bad. Bhf. und Konstanz und zwischen Basel Bad. Bhf. und Zell (Wiesetal) wird ausschließlich durch die deutsche Reichspost vermittelt". Laut Artikel 10 Absatz 1 „erfolgt der Austausch der Sendungen des inneren deutschen Verkehrs, soweit er auf dem Badischen Bahnhof in Basel zwischen den Bahnposten Frankfurt a. M.-Basel, Zell-Basel und Konstanz-Basel stattzufinden hat, auf Kosten der Reichspostverwaltung". Absatz 3 besagt schließlich: „Die schweizerische Postverwaltung übernimmt den Austausch der vorstehend bezeichneten Sendungen auf dem Badischen Bahnhof in Basel sowie zwischen dem Bad. Bahnhof und dem Zentralbahnhof daselbst für Rechnung der deutschen Reichspostverwaltung, welche ihr die Selbstkosten erstattet unter Hinzurechnung einer der übernommenen Verantwortlichkeit entsprechenden Entschädigung."

Im neuen Bahnhofsgebäude ist das eidgenössische Postamt Basel 16 untergebracht. Alle hier und im Bereiche des Bahnhofes aufgegebenen Postsendungen müssen daher mit schweizerischen Wertzeichen freigemacht werden; der deutschen Reichspost obliegt lediglich der Transit im innerdeutschen Verkehr über Basel Bad. Bhf. Neuerdings hat freilich die deutsche Devisengesetzgebung eine wesentliche Einschränkung im Postverkehr am Badischen Bahnhof nötig gemacht. Die bei der Bahnhofwirtschaft und auf den Bahnsteigen befindlichen schweizerischen Postbriefkästen standen nämlich wie überall jedem Durchreisenden zur Aufgabe von Postsendungen zur Verfügung. Da nun aber, wie erwähnt, der Badische Bahnhof großenteils auch dem innerdeutschen Verkehr Weil-Grenzach, Weil-Lörrach und Lörrach-Grenzach dient, so hatte der Reisende hier Gelegenheit, der eidgenössischen Post seine Briefsendungen anzuvertrauen; er mußte sich nur zuvor mit schweizerischen Wertzeichen versehen haben. Vor 1914 mochte das ein vielbegehrtes Kuriosum für Briefmarkensammler bedeuten; mit dem Inkrafttreten der deutschen Devisengesetze nach 1931 ergab sich hier jedoch eine Möglichkeit, auf „legalem" Wege Auslandpost mit entsprechendem Inhalt aufzugeben, ohne die deutsche Zoll- und Devisenkontrolle zu passieren. Dem Devisenschmuggel war also Tür und Tor geöffnet. Die eidgenössische Postverwaltung machte diesem ebenso heiklen wie unerwünschten Zustand dadurch ein Ende, daß sie die Briefkästen im Badischen Bahnhof entfernen ließ. Sie sind bis heute nicht wieder angebracht worden. So ergibt sich die mehr als merkwürdige Tatsache eines großen Durchgangsbahnhofes ohne jeden Postbriefkasten und ohne jede Möglichkeit, auch nur einen

[1] Amtl. Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft, Band 18, S. 162 ff.

harmlosen Kartengruß nach Hause aufzugeben! Eine Beseitigung dieses verkehrsrechtlichen Unikums dürfte in absehbarer Zeit leider kaum zu erwarten sein.

Nicht minder verwickelt liegen die Verhältnisse um die Eisenbahntarife. Schon für die Erhebung der deutschen Fahrkartensteuer vom 1. August 1906 auf den in der Schweiz gelegenen Bahnhöfen fehlte in den Staatsverträgen jede rechtliche Handhabe. Die badische Eisenbahnverwaltung behalf sich seinerzeit mit der Übernahme der Steuerbeträge auf ihr Budget, eine ziemlich umstrittene Maßnahme.

Über den Zahlungsmodus auf den im Auslande gelegenen Bahnhöfen, also auch auf dem Badischen Bahnhof in Basel, der sich zu einem heute so komplizierten Währungsproblem ausgeweitet hat, ist im Staatsvertrag von 1852 merkwürdigerweise keinerlei Bestimmung enthalten. Man hatte in jenen geruhsamen Zeiten wohl stillschweigend angenommen, daß beliebig in einer der beiden Währungen, möglichst in der badischen, bezahlt werden könne. Erst zehn Jahre später, als die Fortsetzung der badischen Staatsbahn quer durch den Kanton Schaffhausen eröffnet werden sollte und eine ganze Reihe Bahnhöfe auf Schweizer Gebiet zu liegen kam, ergab sich die Notwendigkeit einer vertraglichen Regelung des Zahlungsverkehrs. So bestimmte das badisch-schweizerische Protokoll vom 24. September 1862 „betreffend die Regelung der beidseitigen Zollverhältnisse im Kanton Schaffhausen nach Eröffnung der Bahnstrecke Waldshut—Konstanz" in Ziffer VII: „In den großh. badischen Bahnhöfen auf Schweizer Gebiet darf die Annahme des Schweizer Geldes als Zahlungsmittel für Frachten und Personentaxen nicht verweigert werden, hierbei ist der schweizerische gesetzliche Kurs maßgebend." Und in der „Übereinkunft betreffend die Regelung der Zollverhältnisse auf der Wiesetaleisenbahn zwischen Basel und der badischen Grenze", d. d. Basel den 27. März 1863, verordnete Artikel 6: „Dem Bedürfnis der Annahme schweizerischer Münze an den großh. badischen Zoll- und Eisenbahnkassen in Basel und Riehen wird jederzeit möglichst Rechnung getragen werden"[1]. Das war also wirklich noch eine „gute, alte Zeit"!

Indessen gab die Tarifierung im Personen- und Güterverkehr zu Anständen solange keinen Anlaß, als die beiden Währungen stabil blieben. Bis 1914 stand das Wertverhältnis, die „Valuta", 1 M gleich 1,25 sfrcs, unverrückt fest. Später wurde das bekanntlich anders, und die oben erwähnte Notwendigkeit der Gehaltszahlung an das im Ausland stationierte Personal in Schweizer Franken veranlaßte die badische Staatsbahn, vom 1. Februar 1920 an den sog. Frankenzwang für alle der Verwaltung zu leistenden Zahlungen im Personen- und Güterverkehr auf

[1] Großh. badisches Regierungsblatt 1863, S. 242.

dem Badischen Bahnhof einzuführen[1]. Während nämlich die Aufwendungen für das Personal zum alten Friedens-Parikurs geleistet werden mußten, erfolgten die Einnahmen automatisch nach dem jeweiligen Tageskurs. Anfang 1920 wurde bei einer monatlichen Ausgabe von 1½ Mio sfrcs an Gehältern usw. ein jährlicher Valutaverlust von 250 bis 300 Mio M errechnet, also ungefähr soviel, wie die badische Staatsbahn im Jahre 1919 überhaupt eingenommen hatte. Diese Fehlbeträge sollten nun durch den Frankenzwang ausgeglichen werden. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß bei dem bisherigen Zustand eine Fahrkarte II. Klasse Basel—Frankfurt im Preise von 50,70 M nur 7,65 sfrcs kostete gegenüber 29,65 sfrcs für die um 100 km kürzere Strecke Basel—Genf und eine Sendung Basel—Königsberg 71 sfrcs gegenüber 136 sfrcs für die gleiche Sendung Basel—Luzern, so waren das in der Tat „Ausverkaufspreise", die nicht aufrechterhalten werden konnten. Auf einer am 18./19. September 1920 in Karlsruhe stattgehabten Tagung des Bundes deutscher Verkehrsvereine ließ man diese krassen Beispiele freilich nur bedingt gelten und führte als Gegenbeispiel an, daß beim Frankenzwang die Fahrkarte III. Klasse Basel—Frankfurt rund 250 M koste, eine solche II. Klasse Konstanz—Berlin aber nur 220 M — was abermals kein erfreulicher Zustand sein mochte[2].

Der verfügte Frankenzwang hatte mancherlei unliebsame Erörterungen zur Folge. Gewisse unvermeidliche Härten wurden, besonders in Basel selbst, unangenehm empfunden, und die Zeitungen veröffentlichten mehr als einmal ins einzelne gehende Pläne, wie die Verfügung am leichtesten zu umgehen sei. So empfahlen sie z. B., am Badischen Bahnhof die Fahrkarte nur bis zur ersten Schnellzugstation auf deutschem Boden, Müllheim oder Freiburg, zu lösen und dort eine neue Fahrkarte bis zum Ziele zu kaufen. Oder sie gaben den Rat, mit der Bahn nach dem nahen Lörrach zu fahren. „Dort löse man ein Schnellzugsbillet nach dem Reiseziel und fahre mit dem nächsten Zuge nach Basel Bad. Bhf. zurück, begebe sich vom Perron 4 zum Perron 2 und besteige dort den Schnellzug"[3] Es ist heute schwer zu sagen, ob von solchen Maßnahmen häufig Gebrauch gemacht wurde. Die Verwaltung suchte ihnen dadurch zu begegnen, daß sie den Frankenzwang noch im Laufe des Jahres 1920 insofern

[1] Amtliche Bekanntmachung des „Frankenzwanges" in der Zeitung des Vereins usw. vom 23. Januar 1920, S. 84, Einverständniserklärung des Schweizerischen Bundesrates ebenda S. 369.

[2] Bulletin des Arbeitgeberverbandes usw. Nr. 90 vom November/Dezember 1938, S. 1548 ff. „Die staatsrechtlichen Verhältnisse am Badischen Bahnhof in Basel (Basel D.R.B.)".

[3] Basler Nachrichten 1920 Nr. 387.

milderte, als sie den Umrechnungskurs nach und nach herabsetzte. Mit Einführung der Rentenmark im November 1923 wurde die ganze Verfügung wieder hinfällig. Bis 1938 bestand dann im Personenverkehr abermals die Möglichkeit, in einer der beiden Währungen zu bezahlen, während im Güterverkehr auf allen in der Schweiz gelegenen Bahnhöfen der badischen Staats- bzw. deutschen Reichsbahn seit 1923 grundsätzlich nur noch Bezahlung in Schweizer Franken als der gesetzlichen Landeswährung zugelassen war, um die verheerenden Kursspekulationen wirksam zu unterbinden. So ist der Badische Bahnhof in Basel (Güterbahnhof) frachten- und devisenpolitisch gesehen nicht nur der bedeutendste, sondern auch der ergiebigste Grenzbahnhof der deutschen Reichsbahn und ihr weitaus größter Devisenbringer.

Bei Abfertigung von Reisenden von Inland zu Inland werden im Badischen Bahnhof auch heute noch Reichsmarkzahlungsmittel in jeder Form und Höhe angenommen. Ferner wird auch heute noch Reichsmark (Hartgeld) von den aus dem Ausland Einreisenden in Höhe der gegenwärtigen Freigrenze von 10 RM angenommen, wenn die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Seit Mai 1935 war Personen, die aus dem Ausland einreisten, die Zahlung mittelst Reichsmarknoten verboten; das Verbot wurde im Juli 1936 auf Hartgeld ausgedehnt, jeweils unter Offenlassung der sog. Freigrenze, die mit 60 RM begann, nach und nach stufenweise herabgesetzt wurde und heute 10 RM beträgt. Die Abfertigung von Reisenden über die Basler Verbindungsbahn nach der Schweiz und darüber hinaus wird dagegen gesondert behandelt. Hier besteht seit Oktober 1935 ein restloses Annahmeverbot von Reichsmarknoten und Reichsmarkhartgeld; eine sog. Freigrenze gibt es hierbei nicht.

Ins tarifarische und bahnpolizeiliche Gebiet ragt die Frage der Bahnsteigsperre hinein. Als die badische Staatsbahn sie am 1. Mai 1904 auf ihrer Strecke Karlsruhe—Basel einführte, befand sich gerade die Debatte über den verzögerten Neubau des Badischen Bahnhofes in Basel auf dem Höhepunkt, so daß im Basler Großen Rate sogar Stimmen laut wurden, die einer Kündigung des Staatsvertrages von 1852 das Wort redeten. In diese ohnehin gereizte Stimmung platzte nun die Nachricht von der beabsichtigten Sperre, die man in der Schweiz bekanntlich nirgends kennt, wie eine Bombe hinein. Wohl wurde von Basler Seite ohne weiteres zugegeben, daß laut Staatsvertrag die Bahnpolizei auf dem Badischen Bahnhofe der badischen Verwaltung zustehe und daß diese die Absperrung der Bahnsteige vielleicht als eine bahnpolizeiliche Maßnahme rechtfertigen könne; die Erhebung einer Gebühr von zehn Rappen sei dagegen eine fiskalische Maßregel, und man hege Zweifel,

ob die badische Bahn auf Schweizer Boden zur Erhebung einer Gebühr berechtigt sei, der keinerlei Leistung der Bahn als Transportanstalt gegenüberstehe.

Da das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement unterm 12. April 1904 den Antrag der badischen Verwaltung grundsätzlich gutgeheißen hatte, blieb die Maßnahme schließlich unbestritten. Doch gab es in der Folge noch manche Zwischenfälle, deren einer sogar vor den Gerichten ausgetragen werden mußte. Ein Basler Architekt hatte zusammen mit einem Bekannten die Bahnhofwirtschaft aufgesucht und hierfür die nötige Bahnsteigkarte gelöst. Beim Verlassen weigerte er sich jedoch, die Karte abzugeben, bis man ihm die betreffenden Vorschriften vorlege. Es kam zu erregten Auseinandersetzungen, die Kantonalpolizei stellte den Namen des Architekten fest, die badische Staatsbahn klagte wegen Übertretung bahnpolizeilicher Vorschriften, und der Angeklagte erhielt einen Strafbefehl über 6 sfrcs. Hiergegen rief er gerichtliche Entscheidung an. Der Vertreter der Staatsanwaltschaft führte u. a. aus, es handle sich hier um die Wahrung des kantonalen Hoheitsrechtes, das Basler Publikum empfinde die Sperre als „vexatorische Maßregel"; er beantrage eine Buße von einem Franken. Der Verteidiger plädierte für Freispruch, das Gericht erkannte danach und auferlegte die Prozeßkosten der Staatskasse[1]. Der Sturm im Glase Wasser war abgeebbt.

Berührte das genannte Problem der Sperre schon den Bereich der Bahnpolizei, die naturgemäß der badischen bzw. Reichsbahnverwaltung zusteht, so erheischte auch die Ausübung der allgemein-polizeilichen Befugnisse besondere Abmachungen. Da die Grenzen zwischen beiden Gewalten vielleicht nicht immer leicht gezogen werden können, bedarf es viel gegenseitigen Verständnisses, um eine gedeihliche Zusammenarbeit zu sichern. Für die Handhabung der Bahnpolizei im Badischen Bahnhofe ist nicht die deutsche Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, sondern das schweizerische Bundesgesetz über die Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878 maßgebend. Danach erfolgen Strafanzeigen an die kantonale Staatsanwaltschaft; zur Erkennung von Bahnpolizeistrafen sind die Eisenbahnbehörden nicht zuständig. Personen, die sich im Badischen Bahnhofe einer bahnpolizeilichen Übertretung schuldig gemacht haben, können kurzerhand dem dortigen ständigen (schweizerischen) Polizeiposten zugeführt werden[2].

[1] Bulletin des Arbeitgeberverbandes usw. Nr. 79 vom Januar/Februar 1937, S. 1337, „Aus der Geschichte der Perronsperre".

[2] Gr. Bad. Staatseisenbahnen, Bahnpolizeiordnung, Ausgabe 1909, § 43, ferner Schweizerisches Bundesgesetz betr. die Handhabung der Bahnpolizei vom 18. Februar 1878, ferner Oetiker, Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes, 1913, Band I, S. 462 und 467.

Nach Artikel 23 des Staatsvertrages von 1852 gelten für alle auf Schweizer Gebiet vorkommenden Verbrechen und Vergehen „die Gesetze und Verordnungen des betreffenden Kantons", ebenso sind hierfür „die ordentlichen Polizeibehörden und Gerichte zuständig". Im übrigen gilt noch immer der deutsch-schweizerische Auslieferungsvertrag vom 24. Januar 1874 mit seinem im Notenwechsel vom 6./23. März 1936 niedergelegten Amendement[1]. Danach findet eine Auslieferung nur für sog. gemeine Verbrechen, nicht aber für Fiskaldelikte, politische Verbrechen, Vergehen gegen die Wehrpflicht u. ä. statt.

Als noch der alte Badische Bahnhof mit seinen beschränkten Rangieranlagen in Betrieb war, hatte die Eisenbahnverwaltung häufige Strafmandate der Kantonspolizei wegen Tierquälerei zu gewärtigen, so daß es ihr „kaum möglich war, einen Viehtransport über Basel zu leiten, ohne mit dem Basler Strafgesetz wegen Tierquälerei in Konflikt zu kommen"[2]. Von Regierungsseite konnte nur bestätigt werden, daß „die Basler Polizei in der Handhabung der schweizerischen Bestimmungen ganz besonders streng" sei.

Die Aufsicht über die Bahnhofbuchhandlungen untersteht fraglos der Bahnpolizei, mithin der Reichsbahn. Doch bringt es die fremde Gebietshoheit mit sich, daß an diesem Bahnhof der Reichsbahn auch alle Schweizer und andern ausländischen Zeitungen und Presseerzeugnisse, obwohl in Deutschland verboten, verkauft werden, selbstredend nicht innerhalb der deutschen Zollgrenze.

Besondere Maßnahmen erfordert der Dienst der Sanitätspolizei. Die noch heute gültige badisch-schweizerische Übereinkunft vom 3. Juni 1886 hat eine nicht uninteressante Vorgeschichte. Als im Sommer 1884 die badische Regierung Sicherheitsmaßnahmen gegen die Cholera ergreifen zu müssen glaubte, wurde ein Arzt im Badischen Bahnhofe hierfür angestellt. Die Kantonsregierung erblickte darin einen Eingriff in ihre durch Artikel 1 des Staatsvertrages garantierten Hoheitsrechte und untersagte dem badischen Arzt die Ausübung seiner sanitätspolizeilichen Praxis. Die badische Regierung ihrerseits berief sich auf das ihr laut Artikel 24 gewährte Recht der Handhabung der Bahnpolizei und legte in Bern Beschwerde ein. Der schweizerische Bundesrat wollte zwar in dem delegierten Arzt keinen Funktionär der Bahnpolizei, viel-

[1] Reichsgesetzblatt 1874, S. 113 ff., ferner Régime juridique et administratif des tronçons frontaliers de lignes de chemin de fer et des gares de raccordement, Publikation des Völkerbundes, Abteilung Organisation des communications et du transit, vom 10. August 1935, Seite 10, 19 und 23.

[2] Sitzung der Zweiten Badischen Kammer vom 10. Juni 1904, Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Session 1903/04, Seite 1198.

mehr einen solchen der dem Kanton zustehenden Gesundheitspolizei erblicken, anerkannte aber gleichzeitig die Schwierigkeiten, die der badischen Staatsbahnverwaltung aus dem Mangel einer ärztlichen Kontrolle im Falle des Auftretens von Cholera in der Schweiz erwuchsen[1]. Daraufhin wurde die erwähnte Übereinkunft geschlossen, die der badischen Regierung seither bei drohender Seuche die Delegierung eines Arztes in den Badischen Bahnhof gestattet; Anzeige beim kantonalen Sanitätsdepartement soll vorhergehen. Die ärztliche Tätigkeit hat sich auf die Reisenden aus der Schweiz nach Deutschland zu beschränken. In der Wahl des Arztes bleibt die badische Regierung frei, es ist also gleichgültig, ob er in der Schweiz praktizieren darf oder nicht.

Über die Frage des etwaigen Rückkaufes endlich — ein Problem, dem wir in jedem internationalen Eisenbahnvertrag begegnen — bestimmte Artikel 38 des angezogenen Staatsvertrages von 1852: „Der schweizerischen Bundesregierung sowie den betreffenden Kantonsregierungen bleibt das Recht vorbehalten, das Eigentum und den Selbstbetrieb einer oder sämtlicher auf ihrem Gebiet befindlichen Bahnstrecken nach vorausgegangener fünfjähriger Kündigung, jedoch keinesfalls vor Ablauf eines 25jährigen Betriebes, an sich zu ziehen. Machen sie von diesem Rechte Gebrauch, so wird der rückkaufende Teil der großherzoglichen Regierung sämtliche auf jene Bahnstrecken nach dem Kostennachweis verwendeten Anlagekosten, nach alleinigem Abzug des Minderwerts der einer Abnützung oder Fäulnis unterworfenen Teile, ersetzen und zwar in fünf aufeinanderfolgenden Jahresraten, deren erste ein Jahr nach erfolgter Kündigung zu entrichten ist."

Weder der schweizerischen Bundes- noch der Basler Kantonalregierung ist es bis 1918 jemals in den Sinn gekommen, von diesem Rückkaufsrecht Gebrauch zu machen, sowenig wie die badische Regierung je daran gedacht hat, die (an Kilometerlänge allerdings weit geringeren) schweizerischen Strecken auf badischem Boden zurückzukaufen. Erst nach dem Weltkriege tauchte der Gedanke gelegentlich auf. So machte im „Journal de Genève" vom 11. Februar 1919 ein Basler Finanzmann einen dahingehenden Vorschlag, da der Tiefstand der deutschen Valuta das Projekt begünstige und Deutschland zudem auf diese Weise seine Schweizer Bankschulden abtragen könne. Der Vorschlag fand damals nur wenig Widerhall.

Nach dem Übergang der badischen Staatsbahnen auf das Reich (1920) regten jedoch die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und

[1] Nähere Einzelheiten über den Vorfall von 1884 bei L. von Salis a. a. O., Band I, Seite 388.

Schaffhausen beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement in Bern an, „es möchte den Rückkauf der auf schweizerischem Staatsgebiet gelegenen Strecken der badischen Staatsbahnen in Erwägung ziehen". Die Generaldirektion der S.B.B., zu einer gutachtlichen Äußerung aufgefordert, stellte sich aber auf den Standpunkt, daß ein solcher Rückkauf „keinem Bedürfnis entspreche, da die Übernahme der in Betracht kommenden Bahnobjekte der badischen Bahnen in verwaltungstechnischer Hinsicht große Erschwernisse bringe". Sollte der Rückkauf freilich „aus nationalen oder politischen Gründen" gerechtfertigt erscheinen, so betrachte sie als gegeben, daß alsdann die Rückkaufoperation u. a. die Strecke Leopoldshöhe (Weil)—Basel—Grenzach „einschließlich des Badischen Bahnhofes in Basel" betreffe[1].

Es ist klar, daß ein solcher Rückkauf, wenn er je verwirklicht worden wäre, die badische Staats- bzw. deutsche Reichsbahn einer ihrer größten und modernsten Bahnhofsanlagen beraubt hätte. Ob der 1913 eröffnete Neubau des Badischen Bahnhofes eine völlig neugeschaffene Anlage darstellt, für die die im Vertrage vorgesehene 25jährige Betriebsfrist erst in dem genannten Jahre zu laufen begonnen hätte, wie Höß[2] annehmen will, scheint mehr als zweifelhaft. Höß' Auslegung würde zu dem seinerzeit von der badischen Regierung selbst vertretenen Standpunkt in Widerspruch stehen; diese wußte nämlich die zollfreie Einfuhr des Baumaterials 1913 gerade mit dem Hinweis darauf durchzusetzen, daß es sich nur um den „Unterhalt und Betrieb" der badischen Staatsbahn in Basel (Artikel 13 des Staatsvertrages von 1852) handle, wozu auch die Verlegung des Bahnhofes gehöre.

Wie dem auch sei, der Standpunkt der Generaldirektion der S.B.B. hat sich aber schließlich durchgesetzt, die in richtiger Erkenntnis der praktischen Schwierigkeit, wenn nicht Unmöglichkeit, die ehemals badischen Linien ihrem Netz organisch einzugliedern, von dem Rückkauf abgeraten hat. Heute spricht kein Mensch mehr davon.

* * *

Bald nach der für die Eidgenossen ruhmreichen Schlacht bei Sempach (1386) erwarb die Stadt Basel den Brückenkopf von Klein-Basel (1392). Geraume Zeit später kamen die gleichfalls rechtsrheinischen

[1] Basler Nachrichten Nr. 142 vom 6. April 1921.

[2] Höß a. a. O., Seite 97.

Dörfer Bettingen (1513) und Riehen (1522) in ihren Besitz, und schließlich wurde das an der Wiesemündung gelegene Klein-Hüningen, das bisher gemeinsamer Besitz von Basel und der Herrschaft Baden-Hochberg gewesen war, Basel einverleibt (1640).

Diese geschichtlichen Ereignisse vor vielen hundert Jahren, in deren Verlauf der Kanton Basel seine rechtsrheinischen Gebiete durch Eroberung erwarb, sind letzten Endes schuld daran, daß die badische Staatsbahn im 19. Jahrhundert fremdes Territorium nicht zu umfahren vermochte und der umfangreichste Auslandbahnhof der Welt gebaut werden mußte.

So merkwürdig es klingt: Ohne Sempach kein Badischer Bahnhof in Basel!

Das Verkehrswesen und die Wirtschaft Französisch-Nordafrikas[1].

Von
W. Paschen, Kiel.

(Mit Karte.)

Die drei französischen Kolonien Algerien, Tunesien und Marokko — Algerien nur in diesem Zusammenhang als Kolonie bezeichnet — sind trotz tiefgehender Verschiedenheiten Teile ein und desselben Landes, auf Grund ihrer Struktur, ihres Klimas und ihrer Bewohner. Dieses Gebiet hat keine einheitliche Bezeichnung, weil es niemals eine politische Einheit war, man pflegt es als Französisch-Nordafrika zu bezeichnen; es sind die Atlas-Länder. Einzeln bilden Algerien, Tunesien und Marokko Ausschnitte des Atlas, zusammen umfassen sie das ganze Atlasgebirge. Die Verkehrsverhältnisse mußten sich dieser topographischen Beschaffenheit des Gebietes anpassen.

I. Marokko.

Die Unterwerfung Marokkos war eine schwierige Aufgabe für Frankreich, die erst nach großen Vorbereitungen und jahrelangen Operationen schrittweise gelang und noch heute nicht völlig durchgeführt ist. Immer wieder flammten Aufstände widerspenstiger Stämme auf und ereigneten sich vernichtende Überfälle auf Truppen, Stäbe und Kolonisten wie bei Aït Jacub, Ksiba, El Bojd, auf der Ebene von Tadla und im Tafilelt. Die Besiedlung des Vorlandes des Atlas und die Ausdehnung der französischen Herrschaft in Marokko begann 1912. Zur Gewinnung der tiefergelegenen Gebiete bediente man sich der örtlichen Machthaber und der vorhandenen Einrichtungen. Dann begann die Einkreisung der Hochländer, wo auch die Scherifen von Fez und Marrakech kaum mehr als eine Scheingewalt über die kriegerischen Berberstämme ausgeübt hatten. Gleichzeitig wurden Bahnen und Straßen bis an das Gebirge vorgetrieben. Während und nach dem Weltkriege wurden diese Maßnahmen durch Marschall Lyautey fortgesetzt. Der erste Schritt war die Trennung der Hochländer des Rif und des Atlas

[1] In diesem Heft ist Teil I Marokko behandelt; die Teile II und III Algerien und Tunesien folgen in einem späteren Heft.

durch Vordringen in der breiten Senke zwischen beiden, um die Verbindung mit Algerien (dem Reservoir der militärischen Kräfte) herzustellen. Hier verläuft jetzt die große strategische Querbahn von Marrakech über Casablanca bis an den Golf von Gabès in Tunesien.

Gemeinsam mit Spanien wurde 1925/26 der schwierige Rif-Feldzug gegen Abd el Krim durchgeführt und dann das Störungsgebiet von Taza, das sich im Süden der Senke gehalten hatte, unterworfen. Als im Norden die Grenze des bezwungenen Gebiets mit der spanisch-französischen zusammenfiel, konnte man sich dem Süden und Südosten zuwenden, wo sich nördlich des Sous, beiderseits der Straße Marrakech—Taroudant—Agadir, im Mittleren Atlas und dem Tafilelt ausgedehnte Unruheherde erhalten hatten. Eine der gefährlichsten „Dissidenten-Zonen" stellte das Hochtal des Oued el Abid im Mittleren Atlas dar, weil es in der Nähe der mit europäischen Kolonisten besiedelten Ebene von Tadla lag, und sich bis in das Herz Marokkos erstreckte. Von hier stießen die Gebirgsbewohner bis auf 200 km von Casablanca vor, beunruhigten die Siedler sowie die schon botmäßigen Stämme und verkehrten unbehindert mit den im Hinterland lebenden freien Stämmen von Ferkla, Gheris und des Tafilelt. Im Zusammenhang mit der Befriedung des Mittleren Atlas stand die Sicherung der Südostgrenze und der angrenzenden Teile Algeriens. Hier liegt zwischen dem Ziz und Colomb Bechar in Algerien das ausgedehnte Wüstengebiet von Bou Denib. Die dort lebenden Stämme gefährdeten auch die Sicherheit des Südostens der Provinz Oran und die Verbindung mit dem Niger-Gebiet, der angesichts des Planes einer Trans-Sahara-Bahn große Bedeutung zukam. Die erforderlichen militärischen Operationen hatten umfangreiche Straßen- und Bahnbauten zur Voraussetzung.

Die Bodengestaltung. Marokko umfaßt sehr verschiedene Regionen:

1. Die Gebirgsregion des Rif und des Atlas. Das Rif erstreckt sich vom Kap des Trois Fourches, nördlich von Melilla, bis zur Spitze von Ceuta. Nach Norden fällt es steil zum Mittelmeer ab, der Übergang nach Süden vollzieht sich in sanfteren Stufen. Die höchste Erhebung ist der Djebel Tisirien, 2500 m. Der Atlas besteht aus einer Zentralkette, dem Hohen Atlas, dem andere Ketten, der Mittlere Atlas im Norden und der Anti-Atlas im Süden, vorgelagert sind. Der Hohe Atlas beginnt am Kap Guir mit einer Reihe von Hochebenen, auf denen sich mehrfach Berge wie der Djebel Touchka, 3550 m, Tamjourt und Sikoumt, 3910 m, erheben. Nach Osten erstrecken sich mehrere parallele Ketten, die fast die Höhe der Hauptkette erreichen (Djebel Ayachi); dann senkt sich der Hohe Atlas in nordöstlicher Richtung.

Der Mittlere Atlas wird von einer Hauptkette, die in SW—NO-Richtung verläuft, und mehreren Nebenketten gebildet, zwischen denen die Oueds Grou, Bou Regreg, Beth, Oum-er-Rebia fließen. Die höchste Erhebung ist der Djebel Moussa, 3189 m. Ein langes schmales Tal trennt den Mittleren vom Hohen Atlas, durch welches der Oued Moulouya nach Norden und der Oued El Abid, der sich mit dem Oued Oum-er-Rebia vereinigt, nach Westen fließt. Der Anti-Atlas zweigt vom Hohen Atlas beim Djebel Siroua, 3500 m, ab und erstreckt sich zwischen den Tälern der Oueds Sous und Draâ bis an den Atlantik. Seine mittlere Höhe geht nicht über 1500 m.

2. Das Gebiet der Ebenen und Hochebenen, die marokkanische Küstenebene, die Meseta, erstreckt sich in 15—20 km Breite vom Ozean bis an den Atlas. Vom Rif bis Mogador senkt sich das Land in Hochebenen zum Meer. Dann erhebt sich die Ebene bis zu 150 oder 200 m — Bled genannt. Der Boden, meist sehr fruchtbare Schwarzerde (tirs), ist für den Getreidebau sehr geeignet.

Vom Kap Spartel bis Mogador erstrecken sich Ebenen, wie die Gharb, nördlich Kénitra; die Beni Hassen und die Zaer im Nordosten und Südwesten von Rabat; die Chaouia bildet das Hinterland von Casablanca, die Doukkala liegt um Mazagan und die Abda im Hinterland von Safi.

Vom Oued Tensift ab, der unterhalb Mogador den Atlantik erreicht, beginnt der Anbau von Gerste im Gebiet von Haha Chiadma. Der Tensift bewässert die Ebene von Haouz, die den Eingeborenen zur Kultur von Oliven und Mandelbäumen dient. Zwischen Hohem und Anti-Atlas liegt die Ebene des Sous. In Ost-Marokko ist die Bodengestaltung die gleiche wie in Algerien. Im Norden liegt die fruchtbare Ebene von Triflas, im Südosten des Beni Snassen Massivs die Ebene von Angad mit Oujda. Weiter im Süden liegen die von den großen Chotts gebildeten Ebenen. Im Süden des Atlas dehnen sich die wüstenähnlichen Hochebenen des Tafilelt und des Draâ aus.

Politisch zerfällt Marokko in zwei Teile: Französisch-Marokko und Spanisch-Marokko, dem 1940 auch die Tangerzone angegliedert wurde. Französisch-Marokko hat einen Flächeninhalt von 415 000 qkm, und nach der Zählung vom 8. März 1936 6,3 Mio Einwohner, darunter 5,9 Mio Mohammedaner, 0,16 Mio Israeliten, 0,154 Mio Franzosen, 21 000 französische Schutzbefohlene und 51 000 Fremde. Durch den Vertrag von Fez vom 30. März 1919 wird die Einrichtung des französischen Protektorats und die Souveränität des Sultans festgelegt. Die französische Regierung

ist bei der des Cherifen durch einen Kommissarischen Residenten vertreten, in dem alle Machtvollkommenheiten der Republik vereinigt sind, und welcher der einzige Mittler zwischen dem Sultan und den fremden Vertretungen ist.

Die Einwohnerzahlen der 15 größeren Städte betragen in Tausend: Casablanca 259 (davon Europäer 74); Marrakech 191 (7); Fez 144 (9,5); Rabat 84 (26,6); Meknès 75 (12,8); Salé 32 (1); Oujda 35 (15,5); Safé 25 (2); Mogador 15 (9,8); Mazagan 25 (2); Port Lyautey 18 (5,8); Settat 18 (0,7); Taza 15 (3,5); Séfrou 12 (2,2); Azemmour 8 (0,09).

Das wirtschaftliche Rüstzeug.

I. Das Eisenbahnnetz. Das Netz hatte Ende 1938 eine Gesamtlänge von 1636 km, und setzte sich aus folgenden Bahnen zusammen:

A. Das Normalspurnetz mit einer Spurweite von 1,44 m umfaßt folgende Linien:

Petit Jean (an der Linie Tanger—Fez—Port Lyautey (Kénitra) . . .	85 km
Port Lyautey (Kénitra)—Casablanca über Rabat	128 km
Casablanca—Marrakech—Gueliz	237 km
Sidi—El-Aïdi (an der Linie Casablanca—Marrakech)—Oued-Zem . .	120 km
Casablanca Stadt—Casablanca Hafenbahnhof	8 km
Ben-Guérir—Couis-Gentil	60 km
Fez—Algerische Grenze	373 km
	1011 km
Chemin de Fer Tanger—Fez	315 km
(konzessioniert an die Cie Franco-Espagnole du Chemin de Fer Tanger-Fez)	
Chemin de Fer Oujda—Bou Arfa	310 km
(betrieben von der Cie des Chemins de Fer du Maroc Oriental)	
Gesamt:	1636 km

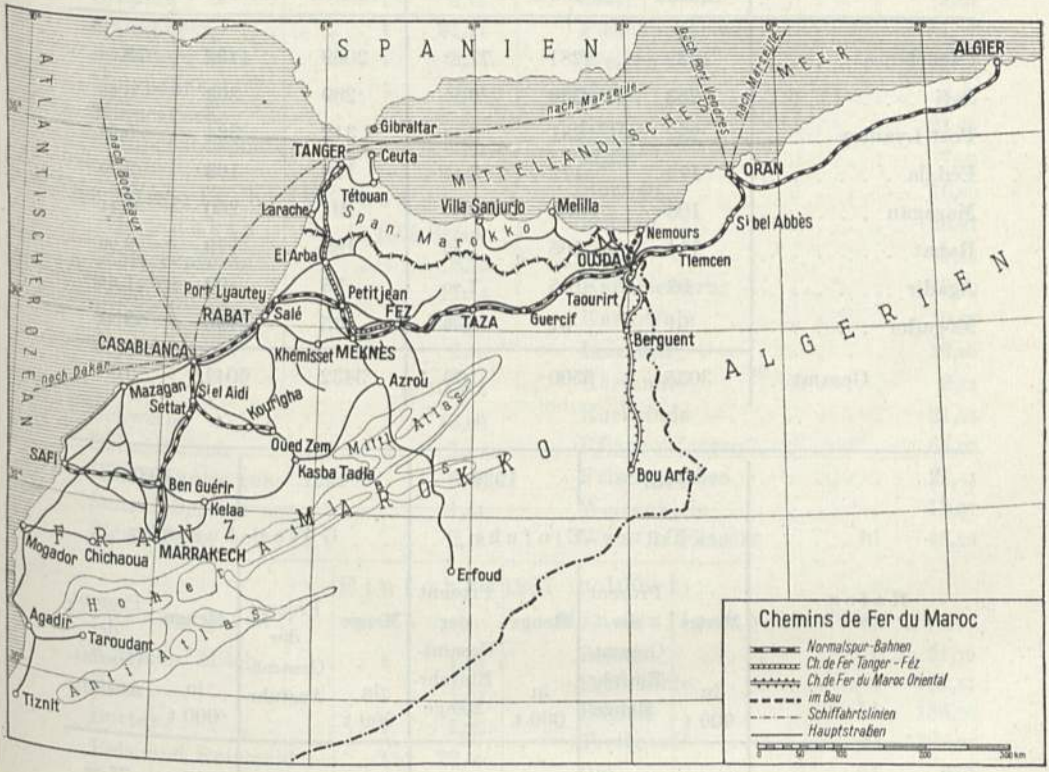
Elektrifiziert sind die folgenden Linien: Safi—Casablanca, Casablanca—Kourigha (Phosphat-Bahn); Kourigha—Oud Zem; Salé—Kénitra (Port Lyautey); Sidi-El-Aïdi—Marrakech.

Das Straßennetz hatte Ende 1938 eine Gesamtlänge von 5710 km, davon waren 3581 km Hauptstraßen I. Ordnung und 2129 km Straßen II. Ordnung. Es verkehrten 1938 35 000 Kraftwagen in Marokko, darunter 8000 Lastkraftwagen.

Währung: Der Geldumlauf des Protektorats wird durch Noten der Staatsbank, durch Silbergeld und Nickel-Scheidemünzen aufrechterhalten. Durch Übereinkommen zwischen Frankreich, der Staatsbank

und dem Schatzamt ist die Parität zwischen dem marokkanischen und dem französischen Franken hergestellt.

Die Häfen. Die atlantische Küste Marokkos weist 8 Häfen auf: 1. Casablanca, ein Großhafen mit tiefem Wasser für die Postdampfer und große Frachtdampfer, zugänglich für Schiffe jeder Größe. 2. Vier für den Küsten- und Lokalverkehr eingerichtete Häfen Rabat, Mazagan, Safi und Mogador. 3.Agadir, ein Flußhafen an der Mündung des Sébou.



4. Port Lyautey (Kénitra-Mehedya), ein in der Bucht von Fedala erbauter Hafen, bedient das Gebiet von Fez und Meknès.

Die große Mole in Casablanca ist 2400 m lang, eine andere Transversal-Mole 1800 m, auf letzterer befinden sich Hafenanlagen, Docks, Kräne und Silos für die Verladung von Phosphaten aus dem Oued Zem. Die große Mole hat einen Kai von 750 m Länge und 37 m Breite mit Gleisanlagen. Casablanca bewältigt reichlich drei Viertel des gesamten Außenhandels (Ausfuhr sowohl wie Einfuhr) Marokkos.

Hafenverkehr und Güterumschlag.

Hafen	1937			1936		
	Einkommende Schiffe Anzahl	Netto Register Tonnengehalt in 000 t	Prozent der Gesamt-Tonnage aller Häfen	Einkommende Schiffe Anzahl	Netto Register Tonnengehalt in 000 t	Prozent der Gesamt-Tonnage aller Häfen
Casablanca	1922	4281	77,83	2069	4432	73,36
Safi	253	336	6,10	269	398	6,59
Port Lyautey . . .	282	281	5,10	312	324	5,56
Fédala	172	172	3,12	178	163	2,70
Mazagan	108	125	2,27	191	250	4,14
Rabat	114	105	1,90	189	179	2,96
Agadir	93	105	1,90	75	99	1,64
Mogador	91	97	1,76	145	196	3,24
Gesamt .	3035	5500	100	3432	6041	100

Hafen	1937		1936		1937		1936	
	Güter-Einfuhr				Güter-Ausfuhr			
	Menge in 000 t	Prozent der Gesamt-Einfuhr-Menge	Menge in 000 t	Prozent der Gesamt-Einfuhr-Menge	Menge in 000 t	Prozent der Gesamt-Ausfuhr	Menge in 000 t	Prozent der Gesamt-Ausfuhr
Casablanca	653,7	71,13	561,9	69,80	1567,5	76,23	1517,8	77,19
Safi	25,4	2,76	11,4	1,42	340,2	16,54	230,9	11,74
Port Lyautey . . .	114,5	12,45	103,9	12,91	95,1	4,62	79,4	3,98
Fédala	62,7	6,82	61,0	7,58	3,0	0,14	7,6	0,38
Mazagan	6,4	0,69	8,4	1,04	11,1	0,53	43,3	2,30
Rabat	18,9	2,06	30,3	3,75	22,9	0,71	26,3	1,34
Agadir	22,6	2,45	15,7	1,95	3,0	0,14	4,2	0,21
Mogador	14,8	1,60	12,2	1,51	13,4	0,65	55,8	2,83
Gesamt .	918,9	100	804,8	100	2056,2	100	1966,2	100

Flußschiffahrt hat Marokko nicht. Der Sébou ist auf etwa 100 km von der Mündung für kleine Fahrzeuge benutzbar. Dagegen sind die Flüsse, welche im allgemeinen starkes Gefälle haben, für Bewässerung und Krafterzeugung geeignet, ihre Verwendung für diese Zwecke hat kaum begonnen.

Die Hauptausfuhrprodukte sind:

Die Ausfuhrmenge (1937 in 1000 t):

		in 1000 t
Mineralien:		
Rohphosphate	t	1554,22
Graphit	t	0,15
Manganerz	t	31,71
Kobalterz	t	3,53
Molybdänerz	t	0,01
Mineralische Superphosphate	t	1,01
Landwirtschaftliche Produkte:		in 1000 Stück
Schlachtpferde		6,70
Rindvieh		11,54
Schafe		126,30
Ziegen		2,99
		in 1000 t
Schweine		13,06
Frischfleisch		1,67
Rinderhäute, roh		3,40
Schaffelle, roh		1,41
Ziegenfelle, roh		2,13
Wolle, ungewaschen		5,00
Wolle, gewaschen		3,62
Eier		9,89
Fischkonserven		11,77
Weizen		47,16
Hafer		8,43
Gerste		23,80
Mais		7,05
Bohnen		16,00
Erbsen		20,27
Hirse		1,32
Kanariengras		9,10
Kartoffeln		10,68
Leinsaat		10,99
Koriander		2,33
Korkrinde		21,25
Pflanzenfasern		65,92
Frischgemüse		21,41
Weizenkleie		12,07
Wein in Fässern	hl	46,26

Einfuhr (1937 in 1000 t):

Lebensmittel:		
Kondens. Milch	t	1,20
Käse	t	1,63
Butter	t	1,22
Reis und Reismehl	t	28,00
Kartoffeln	t	14,67
Zucker	t	173,45
Rohkaffee	t	2,47
Tee	t	8,33
Olivenöl	t	0,03
Erdnußöl	t	5,33
Soyaöl	t	3,45
Weine, moussierend	hl	2,09
Süßweine	hl	7,14
Liköre	hl	3,38
Bier	hl	18,01
Mineralische Stoffe:		
Zement	t	51,19
Steinkohle	t	152,51
Benzin	hl	136,20
Treibstoff	hl	1326,67
Öle	t	6,07
Fertigwaren:		
Baustahl	t	11,91
Seife	t	1,02
Lichte	t	1,00
Baumwollgewebe	t	5,40
Gefärbte Baumwollwaren	t	1,90
Schuhe	t	0,47
Landwirtschaftliche Maschinen	t	1,44
Kraftfahrzeuge	Stück	3 303
Streichhölzer	Gros	384 380

Zucker ist der Haupteinfuhrartikel, 1937 wurden 173 500 t eingeführt, fast ausschließlich aus Frankreich. Ferner werden bedeutende Mengen Baumwollwaren und Speiseöle eingeführt, 1937 91 000 Quintaux im Werte von 36 Mio Fr. Tee ist das Nationalgetränk der Eingeborenen. Zurückgegangen ist die Einfuhr von Seife, entsprechend der Entwicklung der einheimischen Seifenindustrie.

Die Grundlage der Wirtschaft bildet die Landwirtschaft. Ein Jahr guter Ernten beeinflußt die Ausfuhr stark und kann bei Ausfall anderer Produktionsposten eine Steigerung des Gesamtwertes der Ausfuhr bringen. Immerhin trägt der sich ausdehnende Bergbau bereits in erheblichem Maße zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichts in der Handelsbilanz bei. Die noch sehr steigerungsfähige Ausfuhr von Phosphaten, Anthrazit, Kobalt, Blei, Manganerz, Molybdän u. a. hatte 1937 einen Wert von fast 250 Mio Fr. und stellte 21 % des Wertes der Gesamtausfuhr dar.

Von den Bodenschätzen Marokkos werden bisher nur die Phosphate in großem Maße abgebaut; nächst Getreide ist es der Hauptausfuhrartikel. L'Office Chérifien des Phosphates führte 1937 1,5 Mio t (1936: 1,26 Mio t) Phosphate aus, davon 1,17 Mio t über Casablanca und 0,33 Mio t über Safi. Die Zentren der Phosphatgewinnung sind Kourigha, 140 km von Casablanca, und Louis Gentil, 80 km von Safi. Die Verladung erfolgt mit den modernsten Einrichtungen und beträgt 1200 t stündlich. Die sonstige Bergbauproduktion betrug 1937: Anthrazit 107 150 t; Manganerz 75 000 t; Petroleum 2406 t; Molybdän 195 t; Steinsalz 11 207 t; Blei und Zink 28 000 t; Zinn 9072 t; Kobalt 5284 t; Antimon 45 t; Galmei 3501 t; Graphit 336 t; Eisenerz 66 864 t. Bisher ist ein Steinkohlenvorkommen im Gebiet von Djerada (südlich von Oujda) festgestellt. Es scheint sich um einige 10 Mio t Anthrazit zu handeln. Der heutige Abbau richtet sich nach den Absatzmöglichkeiten. Die monatliche Förderung beträgt etwa 10 000 t.

Die Suche nach Erdöl wird vom Staat gemeinsam mit der Privatindustrie betrieben. Im März 1934 wurde man auf dem Osthang des Tselfat in 480 m Tiefe fündig. 1937 wurden 2475 t Rohöl gewonnen. Man rechnet mit einer zukünftigen Ausfuhr nach Frankreich zwecks Raffinage von 2000 t vierteljährlich. Die Suche wird fortgesetzt von:

1. dem Syndicat d'études et de recherches pétrolifères au Maroc; (dazu gehören: Le Bureau de recherches et de participation minières, l'Office National des Combustibles Liquides und die Cie. Française des Pétroles).
2. der Société chérifienne des Pétroles.
3. der Cie. Française des Pétroles du Maroc.
4. der Société chérifienne d'études minières de Tizeroutine.

Der Außenhandel Französisch-Marokkos 1928—1937.

Jahr	A. Einfuhr			B. Ausfuhr			Gesamthandel		Überschuß d. Einfuhr üb. d. Ausfuhr	
	Gewicht in Mio t	Wert in Milliard. Fr.	Durchschnittswert je t Fr.	Gewicht in Mio t	Wert in Milliarden Fr.	Durchschnittswert je t Fr.	Gewicht in Mio t	Wert in Milliarden Fr.	Wert in Milliard. Fr.	in %
1928	0,78	2,00	2558	2,06	1,28	618	2,85	3,28	0,72	36
1929	1,02	2,55	2496	2,32	1,23	532	3,34	3,78	1,31	51
1930	1,12	2,21	1979	2,12	0,72	340	3,24	2,93	1,49	67
1931	1,22	2,08	1704	1,48	0,76	514	2,70	2,84	1,31	63
1932	1,13	1,79	1587	1,65	0,68	422	2,78	2,47	1,10	62
1933	1,01	1,53	1522	1,72	0,60	348	2,73	2,13	0,93	60
1934	0,88	1,32	1500	1,99	0,67	335	2,87	1,99	0,65	49
1935	0,85	1,14	1346	2,02	0,62	307	2,87	1,76	0,52	45
1936	0,86	1,15	1347	2,07	0,78	3,78	1,93	1,93	0,37	32
1937	1,00	1,77	1766	2,26	1,14	506	3,26	2,91	0,62	35

A. Ausfuhr.

Güter-Kategorie	1937			1936		
	Gewicht in 000 t	Wert in Mio Fr.	Mittlerer Wert der t Fr.	Gewicht in 000 t	Wert in Mio Fr.	Mittlerer Wert der t Fr
Tierische Produkte . .	82,3	335,3	4075	60,6	2661	2661
Boden-Produkte . . .	397,2	459,8	1158	706,9	441,5	625
Bergbau-Produkte . .	1772,0	307,6	174	1295,3	145,9	113
Fertigwaren	10,1	41,3	4097	7,1	33,0	4632
Gesamt . .	2261,6	1144,0	506	2069,9	781,5	388

B. Einfuhr.

Tierische Produkte . .	10,3	51,7	5019	9,7	37,2	3816
Pflanzliche Produkte .	410,0	613,5	1496	335,0	361,1	1079
Bergbau-Produkte . .	426,1	265,6	620	377,3	159,1	422
Fertigwaren	153,1	834,7	5452	139,7	592,9	4243
Gesamt . .	999,5	1765,5	1766	861,7	1150,5	1347

Anfang Februar 1935 haben die Sonden in der Umgebung von Petit Jean ebenfalls positive Ergebnisse gehabt.

Die Gewinnung von Eisenerz hat erst seit Ende 1937 Bedeutung gewonnen. 1938 wurden 250 000 t gefördert. Eisenerzlager befinden sich bei Ait-Amar, Boulhaut, Tiflet, Moualin-er-Rhaba und Kettara. Süd-Marokko hat gewaltige Lager von Manganerz, die Millionen Tonnen hochwertiger (über 55 %) Erze enthalten. Ein Vorkommen liegt im Sous bei Ouarzazate, es wird von der „Sopem" ausgebeutet. Ein zweites bei Imimi gehört dem Staat gemeinsam mit der Soc. de Mokta-el-Hadid.

Kleine Kupfervorkommen im Djebilet werden noch nicht ausgebeutet. Mehr Aufmerksamkeit schenkt man dem Sous, wo sich die besser bekannten Kupfervorkommen befinden (Kerdous). Unter zahlreichen Bleivorkommen sind einige bedeutende. Auch die Zinkvorkommen (Bon Dahar) sind nicht unbedeutend. Die Molybdänvorkommen liegen 1500 m hoch im Atlas, 20 km von Amismiz und 80 km von Marrakech, im Süden und Südwesten dieser Stadt. Kobalt findet sich etwa 50 km südlich von Ouarzazate, 265 km südlich Marrakech (170 km Luftlinie). Im Djebilet sind einige 100 000 t Graphit zu finden, aber der Graphitgehalt ist gering, und die Verkehrsfrage nicht gelöst.

Marokko hat Salzsümpfe (Fédala), Salzseen (Zimma) und sedimentäre Salzablagerungen, wie die bei Imaghène, 60 km östlich Marrakech.

Zwecks Zusammenarbeit mit dem privaten Bergbau hat die Protektoratsregierung am 15. Dezember 1928 das Bureau de Recherches et de Participations Minières in Rabat gegründet, das die Anwendung des Bergbau- und Handelsrechts zu überwachen hat. Das „B.R.P.M." ist an folgenden Unternehmen beteiligt:

A. Steinkohle: Soc. chérifienne des Charbonnages de Djerada. Beteiligung 33,33 %.
Soc. chér. des Charbonnages de Tirkou (Beteil. 23 %).

B. Erdöl: Syndicat d'études et de recherches pétrolifères au Maroc.
Soc. chér. des pétroles.
Cie. française des pétroles au Maroc.
Soc. d'études minières de Tizerotine (50 %).

C. Eisen: Soc. d'études et d'exploitations minières de Tadla (30 %).
Soc. d'études minières de l'Ouarzemine (33,33 %).

D. Manganerz: Soc. anonyme chérifienne d'études minières (40 %).

E. Blei: Soc. des Mines d'Aouli (16,66 %).

Die landwirtschaftliche Erzeugung. Angebaut werden in erster Linie Getreide (Weizen, Gerste, Mais, Hirse), die 95 % der jährlich bestellten Fläche einnehmen; ferner Gemüse.

Ackerbau und Landwirtschaft sind vor allem in Händen der Eingeborenen, die an ihrem Recht auf Boden festhalten. Die Ansiedlung europäischer Kolonisten geht nicht sehr schnell vor sich. Ende 1933 waren 835 000 ha für die europäische Kolonisation freigegeben, davon 566 000 ha an private Siedler und 269 000 ha für die staatliche Kolonisation, d. h. Abgabe von Freiland durch den Staat, aufgeteilt in 3801 Betriebe, davon 2066 private und 1735 staatlich angesetzte Kolonisten. Bestellt waren 1937/38 insgesamt 4,08 Mio ha, davon 3,74 Mio ha durch Eingeborene und 0,314 Mio ha durch Europäer.

Der Ackerbau war lange durch Kapitalmangel behindert; jetzt gewähren die Caisses de Crédit agricole mittel- und kurzfristige Gelder, während für langfristige Kredite die Caisse de prêts immobiliers sorgt. Am stärksten angebaut wird Gerste (40—45 % der bestellten Fläche), die vornehmlich nach Nordeuropa als Viehfutter und Braugerste geht. Die Ausfuhr schwankt stark, je nach dem Ernteergebnis. Weizen wird besonders von den Eingeborenen angebaut, und nimmt etwa 20 % der bestellten Fläche (fast 1 Mio ha) ein. Abnehmer sind die französischen Mühlen, die ihn zu Grieß verarbeiten.

Der Anbau von Frühgemüse dehnt sich aus und deckt etwa 4150 ha, dazu kommen 3500 ha Frühkartoffeln. Das Land eignet sich nach Klima und Boden zum Anbau von Gemüse und Obst, die schnell ein wesentlicher Faktor der Wirtschaft werden können. Die Olive gedeiht überall, der Anbau von Feigen ist leicht. Im Sous, dem Draâ und Tafilelt gedeihen Datteln I. Qualität. Marokko führt Orangen, Mandarinen, Zitronen, Datteln, Feigen, Pfirsiche, Aprikosen, Bananen, Mandeln, Nüsse, Johannisbrot aus.

Der Gemüsebau ist in der Umgebung der Städte (um Casablanca, Rabat, Fez etwa 18 000 ha) gut entwickelt. Angebaut werden Tomaten, Kartoffeln, Bohnen, Artischoken, Erbsen, Karotten, Kürbis, Glockenpfeffer, Melonen, die zum Teil in beträchtlicher Menge ausgeführt werden.

Auch industrielle Kulturen, in erster Linie Leinsaat, Flachs und Hanf, besitzt Marokko bereits. Gefördert wird der Anbau von Zuckerrüben, um die starke Einfuhr von Zucker zu beschränken. Schließlich werden Tabak, Koriander, Hennah, Kümmel angepflanzt.

Mit Wald sind 2,5 Mio ha bestanden, davon mit Korkeiche 300 000 ha, mit Zedern 200 000 ha, Thuya 650 000 ha, Eisenbaum 550 000 ha. Beson-

ders nimmt die Ausfuhr von Kork und Farbholz zu. Das Alfagrasgebiet dehnt sich weiter aus.

Die Viehbestände umfassen fast 2 Mio Rinder, 10,3 Mio Schafe, 6,3 Mio Ziegen, 10 000 Schweine, 86 000 Pferde, 73 000 Esel, 156 000 Kamele. Rinder im Gewicht von 400—500 kg werden regelmäßig nach Tanger, Algerien, Gibraltar und Spanisch-Marokko ausgeführt. Hammel sind ein wesentliches Ausfuhrprodukt und gehen nach Marseille, Algerien und Bordeaux, sowohl des Fleisches wie der Wolle wegen. Die Ausfuhr von Rinderhäuten, Schaf- und Ziegenfellen ist lebhaft und steigt weiter. Die Eierausfuhr ist bedeutend.

Die marokkanischen Gewässer sind fischreich. Mit den zunehmenden Erträgen des Fischfangs hat sich eine Fischkonservenindustrie schnell entwickelt. 1937 waren 34 Betriebe tätig. 1935 wurden in den Häfen des Landes 23 Mio kg Fisch im Werte von 20 Mio Fr. gelandet.

Die Industrie. Die Nahrungsmittelindustrien sind am zahlreichsten. Es gibt etwa 20 Mehlfabriken, ohne die vielen kleinen Betriebe, die für die Eingeborenen arbeiten. Casablanca und Fez haben je eine größere Fabrik für Nährmittel, ferner Großbäckereien, Brauereien, Destillerien und etwa 50 von Europäern geleitete Ölfabriken für Olivenöl. Seit Mai 1932 besteht in Casablanca eine Zuckerraffinerie der Cie sucrière marocaine mit einer Jahresproduktion von 20 000 t Raffinade. Die ehemals zahlreichen Seifenfafriken der Eingeborenen nehmen ständig ab infolge Einfuhr von Seife aus Marseille. Etwa 40 Eisfabriken stellen auch Limonaden und Selterwasser her.

Die Hauptindustrie der Eingeborenen ist die Teppichweberei, im wesentlichen ist sie aber noch ein Handwerk. Infolge Absatzschwierigkeiten geht die Herstellung von Qualitätsware zurück. 1936 erhielten 17 678 Teppiche mit einer Gesamtfläche von 78 733 qm die staatliche Qualitätsmarke. Marokko beginnt mit der Verarbeitung von eingeführten Rohmaterialien im Karosseriebau, Stahlkonstruktionen, Druckereien, Konditoreien, Schokoladenfabriken, Sägereien. Die meisten Fertigwaren müssen aber noch eingeführt werden. Marokko stellt Zement, Kalk, Gips, Zementfliesen her, hat zahlreiche Brikettfabriken und einige Marmorbrüche. Eine Leinölfabrik wurde 1937 in Casablanca eröffnet, bisher wird aber nur Leinsaat ausgeführt. Die elektrische Industrie entwickelt sich. Die Ausnutzung der Wasserkräfte wird bedeutende Energiemengen liefern. Die großen Städte sind bereits elektrisch beleuchtet und einige Bahnlinien elektrifiziert. Für die Bergwerke, die Siedlungen, für die Landwirtschaft und Bewässerungszwecke wird die Elektrizität eine große Rolle spielen.

Der wirtschaftliche Aufbau und die Anleihepolitik.

Frankreich hatte sich 1911 international verpflichtet, kein Land im Handelsverkehr mit Marokko schlechter zu stellen als andere. Es sollte das Prinzip der „offenen Tür" Geltung und Frankreich nicht die Möglichkeit haben, Marokko allmählich zu „tunifizieren". Durch die ganze Wirtschaftspolitik zieht sich der Kampf gegen diese Bestimmung.

Vor dem Bau der Eisenbahn Tanger—Fez, die der Verbindung der französischen, spanischen und der internationalen Tangerzone dienen sollte, durften keine anderen Handelslinien gebaut werden. Die Militärbahnen (Schmalspurbahnen) sollten — auch nicht in Notlagen — zur Beförderung von Personen und Gütern nicht ohne Bezahlung benutzt werden.

Die Marokko 1904 und 1910 gewährten Anleihen von zusammen 160 Mio Fr. waren angesichts der herrschenden Zustände und der Verschwendung in dem für europäische Wirtschaft noch nicht organisierten Lande von unbefriedigender Wirkung. Die Schuldenlast war erhöht, aber ohne eine Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Ebenso bewirkten die seitens der militärischen Kräfte von 1907 ab aufgewendeten Summen keinen wesentlichen Aufschwung. Von der Besetzung Casablancas i. J. 1907 bis Ende 1913 bewilligte das französische Parlament 479 Mio Fr. als „zusätzliche Ausgaben" der Armee in Marokko. Erst nach der eigentlichen Intervention dienten die Aufwendungen einer planmäßigen Europäisierung der Produktion und des Handels. Mit der Ausdehnung der militärischen Besetzung nahm auch der auswärtige Handel zu. Die Einfuhr stieg dem Wert nach von rund 50 Mio Fr. i. J. 1910 auf 69, 110 und 181 Mio Fr. in den Jahren 1911, 1912 und 1913, aber die Ausfuhr blieb stark zurück; 1912 betrug ihr Wert kaum ein Viertel desjenigen der Einfuhr, und in den nächsten 20 Jahren kaum mehr als die Hälfte. Die Handelsbilanz ist niemals aktiv gewesen. Noch in den Jahren 1936 und 1937 deckt der Wert der Ausfuhr nur zu zwei Drittel denjenigen der Einfuhr (vgl. die Übersicht auf S. 589).

Die militärischen Aufwendungen Frankreichs in Marokko in dem Jahrfünft 1914/18 betrugen 1,3 Milliarden Fr. An Aufbauanleihen wurden 1914 und 1916 insgesamt 242,2 Mio Fr. bewilligt, brachten aber keinen entsprechenden Ausbau der Produktionsmittel, um die Schuld zu verzinsen und zu tilgen. Die von 1920 bis 1927 gewährten Anleihen waren im Grunde nur parlamentarische Genehmigungen für die marokkanische Regierung, Geldmittel unter Garantie Frankreichs zu beschaffen. 1920 wurde das Protektorat ermächtigt, 744 Mio Fr., verteilt auf 10 Jahre, unter französischer Garantie zu borgen. Dieses Programm wurde dann

als unzureichend wieder aufgegeben, weil nach dem Frankensturz die Kaufkraft des Franken nicht mehr genügte. Die Anleihe wurde mit 528 Mio Fr. abgeschlossen, um 1928 eine neue von 820 Mio aufzunehmen, die im Laufe von fünf Jahren verausgabt werden sollten. 1927 schuldete der marokkanische Staat rund 900 Mio Fr.

Die Anleihen 1920/27 wurden in mehrfacher Beziehung durch die Abwertung beeinflußt. Marokko ging — im Gegensatz zu anderen französischen Besitzungen — nach der Inflation hohe Kapitalverpflichtungen ein. Als das Preisniveau dann stieg, waren von Jahr zu Jahr größere Warenmengen für den gleichen Schuldendienst erforderlich.

Öffentlicher und privater Kredit sind in Marokko eng verbunden. Staatskredite dienen öffentlichen Arbeiten, ferner sollen Landwirtschaft, Handel und Industrie direkt oder durch staatliche Zwischenstellen finanziert werden. Die jährlichen Zinsen und die Tilgung beider Anleihen (528 plus 820 Mio Fr.) betrugen zusammen 1,35 Milliarden Fr.

Neben seinen eigenen Verpflichtungen übernahm der Staat noch die für die Finanzgebarung der Städte, der Hafenverwaltungsgesellschaften, der Eisenbahnen und ein großes Licht- und Kraftwerk. Alle diese im wesentlichen öffentlichen Schulden erhöhten bis Ende 1931 die Verpflichtungen Marokkos um rund eine weitere Milliarde.

Marokko nahm die Anleihen auf, um sein wirtschaftliches Rüstzeug weiter auszubauen. Viele Arbeitskräfte und einiges Material (Zement) waren einheimisch. Der Staat zahlte selbst 12,5 % Zoll für die meisten der von ihm eingeführten Güter, was bewirkte, daß ein Achtel des Kaufpreises praktisch von einer Anleihe auf einen Fonds für laufende Ausgaben übertragen wurde.

Der Größe der Aufwendungen nach waren die Ausgabengruppen folgende: 1. Verkehrswesen (ein Drittel der Gesamtsumme); 2. Hafenverbesserungen; 3. Förderung der Landwirtschaft und des Bergbaues (einschl. Bewässerungsanlagen), Forstwirtschaft, Siedlung und Erforschung der Bodenschätze; 4. Öffentliche Bauten einschl. Verwaltungsgebäude, Schulen, Post, Telegraphie, Hospitäler. Es ist nicht festzustellen, welche von diesen Aufwendungen bei vernünftiger Auslegung des Begriffes als „produktiv" zu bezeichnen sind.

Diese Kredite waren das „regulierende Instrument" bei der Entwicklung Marokkos. Zu diesem Zeitpunkt hatte die staatlich finanzierte Caisse de Prêts Immobiliers innerhalb von 6 Jahren 122 Mio Fr. als landwirtschaftliche Hypotheken ausgeliehen, ferner kurzfristige Erntedarlehen gewährt. Der Staat hatte weitere 36 Mio an Ausrüstungskrediten gegeben.

Bisher, so erklärte noch im Februar 1932 der Generalresident Saint, ist Marokko im Vergleich mit anderen Ländern von der Krise kaum berührt. Das traf zu. Aber Marokko hatte einen schlechten Winter hinter sich, und der wirtschaftliche Optimismus hatte einen ersten Stoß erlitten. Gleichzeitig wurde in Paris eine weitere große Aufbauanleihe von 1,5 Milliarden Fr. beantragt, von der drei Viertel öffentlichen Zwecken dienen sollten. Die Eisenbahnen erforderten weitere 950 Mio Fr., ein Teil davon für den Abschnitt Fez—Oujda, einer durchlaufenden Verbindung in Normalspur mit Algerien. Wirtschaftlich war diese nicht bedingt, die Fertigstellung wurde in Frankreich aus militärischen und politischen Gründen gefordert. Die Anleihe wirkte nur als vorübergehender Anreiz; die deutschen Sachlieferungen waren eingestellt, und die Anleihe von 1928 erschöpft.

L'Office Chérifien des Phosphates (der Staat als Unternehmer) wollte weitere 200 Mio Fr. borgen, teils um die Beiträge zum Haushalt 1932, teils um die Abgaben an das Bergbau-Bureau, Steuern u. a. leisten zu können. Schließlich borgte die Cie d'Energie Électrique, an der der Staat ebenfalls beteiligt war, 70 Mio Fr. Die Ziffern brachten in ihrer Gesamtheit die neuen von Frankreich garantierten Anleihen auf 2,76 Milliarden Fr. Die mit der Anleihe auszuführenden Arbeiten umfaßten u. a. den praktisch nutzlosen Ausbau der Häfen von Rabat und Port Lyautey (früher Kénitra), anstatt des wirklich notwendigen weiteren Ausbaues des Hafens von Casablanca, ferner den Ausbau der Strecke Fez—Oujda in Normalspur sowie der Linie von Bou Arfa nach Ain Chair als Zubringer einer später möglicherweise zu erbauenden Transsahara-Bahn, aber wirtschaftlich zwecklos. Die bisher mit Hilfe der Anleihe erbauten Staudämme waren fehlerhaft; der von El Kansera überstieg den Kostenanschlag um das fünffache.

Zum erstenmal entstanden 1932 bei der französischen Bevölkerung Marokkos Zweifel hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der Anleihen und an der Produktivität dieser öffentlichen Bauten und ihrer Fähigkeit, einen Ertrag abzuwerfen.

L'Office Chérifien des Phosphates.

Die Phosphatausfuhr begann 1921 mit 8200 m/t, stieg auf 79 800 t i. J. 1922 und 885 700 t i. J. 1926 und erreichte ihren Höhepunkt 1930 mit 1,78 Mio t. Abgesehen von einem direkten Beitrag von 1920 an in Höhe von ein Zehntel der staatlichen Einkünfte, zahlt die Phosphatindustrie Steuern und liefert den in der Hauptsache mit staatlichem Kapital gebauten Eisenbahnen die Hälfte ihrer Einnahmen. 1930 brachte die Ausfuhr von Phosphat 247 Mio Fr. und leistete einen direkten Beitrag zum Staatshaushalt von 55 % dieser Summe (= 135,85 Mio Fr.).

Die Leistungen des Office Chérifien des Phosphates 1921—1937 waren:

Jahr:	Phosphat-gewinnung	Phosphat-ausfuhr	Beitrag des Office Ch. d. Ph. zum Staatshaushalt		
			Steuern	Dividende	Beiträge zu öffent. Arbeiten od. Anleihen
	in Mio m/t	Mio t	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
1921	0,01	—	0,11	—	—
1922	0,08	—	0,65	—	—
1923	0,29	—	1,60	—	—
1924	0,43	0,43	2,63	5,89	—
1925	0,72	0,72	5,36	2,25	10,00
1926	0,89	0,89	7,38	39,32	15,79
1927	1,20	1,20	13,25	41,92	11,01
1928	1,34	1,34	11,02	83,02	25,60
1929	1,61	1,61	13,71	112,02	28,01
1930	1,78	1,78	17,72	119,00	40,10
1931	0,90	0,90	10,18	64,00	—
1932	0,99	0,99	8,16	49,00	—
1933	1,11	1,11	8,06	47,52	—
1934	1,25	1,25	9,82	53,00	—
1935	1,30	1,30	9,40	50,52	—
1936	1,26	1,26	7,87	61,37	—
1937	1,50	1,50	13,65	87,00	—
			140,67	818,83	130,51

Die Verkehrsverhältnisse bei der Besetzung Marokkos durch Frankreich.

Zur Zeit der Besetzung Marokkos durch die Franzosen im Jahr 1907 spielte sich der Verkehr mittels Karawanen auf Pfaden ab, die aber nur eine allgemeine Richtung einhielten, weil Hindernisse umgangen wurden. Der Pfad von Tanger nach Fez durch den Bled Maghzen war der meistbenutzte. In der Regenzeit wurden die Pfade unbrauchbar, die Beförderung von Waren nahm dann (im Winter) auf dieser Strecke zwei Monate in Anspruch, im Sommer etwa 15 Tage. Die Kosten einer Reise von Tanger nach Fez betrugen 35—40 £ oder 700—800 Fr., dazu kamen die Wegezölle im nördlichen Atlas und die Kosten der unentbehrlichen Eskorte südlich des Atlas.

Der Warentransport ging mit Eseln (1 Last = etwa 150 kg), Lastpferden oder Maultieren vor sich, mit letzteren besonders im Gebirge, sie trugen 200 kg. In der Ebene trugen Kamele Warenballen bis zu 300 kg.

Die durchschnittliche Marschgeschwindigkeit war etwa 4 st/km, die Tagesetappen lagen etwa 30 km auseinander. In der heißen Zeit reiste man nachts. Fez und Marrakech waren die beiden großen Stapelplätze

im Innern. In Fez wurden die Produkte des Tafilelt gesammelt und nach Tanger weiterbefördert, ferner die in Tanger gelandeten, zur Verteilung im Innern bestimmten Güter. In Marrakech liefen die von Mazagan kommenden Warentransporte sowie die aus dem Sous und Draâ zusammen, die nach dem Meer weiterbefördert wurden.

Die Transportkosten waren verschieden. Sie betrugen z. B. zwischen Mazagan und Marrakech, 190 km, 60 Pesetas je t; zwischen Fez und Tanger 50 Pesetas je Kamellast von 280 kg, und zwischen Larrache und Fez 37,50 Pesetas. Von Fez bis in das Tafilelt, 170 Meilen, 10—14 Tage, 7 sh 6 d je 50 kg. Datteln aus dem Tafilelt kosteten bis zu ihrer Verschiffung in Tanger 146 % des Einkaufspreises. Unter solchen Verhältnissen war der Karawanenverkehr nicht groß.

Im August 1907 begann die militärische Besetzung des Landes durch die Franzosen. Die französische Durchdringungspolitik hatte sichere und schnelle rückwärtige Verbindungen zur Voraussetzung. Der Transport auf Tragtieren war bald unzureichend. Der Bahn- und Straßenbau stellte deshalb für Frankreich in Marokko eine Frage von Sein oder Nichtsein dar. 1908 wurde eine Eisenbahn mit einer Spurweite von 0,50 m und von Tieren gezogen, in drei Monaten gebaut. Trotzdem mußte die Truppenstärke im Chaouia nach dem Vorstoß des Generals d'Amade auf 5000 Mann herabgesetzt werden. Erst 1911 wurden die Operationen wieder aufgenommen und die Truppen in West-Marokko auf 27 000 Mann gebracht. Die Versorgung der Truppe mit Munition, Material und Verpflegung, erschwert durch die schlechte Ernte 1912 und die Dürre 1913, erforderte gewaltige Transportmittel. Der Bau von Militärbahnen konnte nicht abgewartet werden. Für die Versorgung der Expedition nach Fez wurden alle Tragtiere des Chaouia angefordert. Durch Einschaltung europäischer Tierhalter konnte die Militärverwaltung den Durchschnittspreis auf 0,80 Fr. je t/km festsetzen, wozu 2—3 % für Tierverluste kamen.

Mit der Zeit mußten andere Transportmittel beschafft werden. Es kamen die „Arabas" auf, kleine, mit drei Maultieren hintereinander bespannte Karren, von Algeriern geführt, die 300 kg luden. Ein Transport von 100 Karren, der knapp 30 t beförderte, erforderte 300 Zugtiere und über 150 Mann Begleitung. Bei Abfertigung alle vier Tage konnten diese militärischen Transporte von 1912 ab rund 210 t im Monat befördern, während 600—700 t benötigt wurden. Für die Beförderung schwerer Stücke waren die „Arabas" ebenso wenig geeignet wie Kamele. Man griff auf die „Mazella" zurück, ein schwerer Karren mit sehr großen Rädern und verhältnismäßig geringer Spurweite, der bei Bespannung mit 5 bis 6 Pferden oder Maultieren (hintereinander) 1500 bis 2000 kg beförderte.

Diese schwerbeladenen Fahrzeuge konnten den militärischen Geleitzügen nicht folgen und machten auch bald die Straßen unbrauchbar. Auch zahlreiche Diebstähle von Zugtieren kamen vor. Der Preis stellte sich auf 1,50 Fr. je t/km. Da bessere Verkehrsmittel immer dringender benötigt wurden, ging man mit größter Beschleunigung an den Bau von Militärbahnen.

Das strategische Schmalspurnetz.

Den militärischen Anforderungen sollte ein schnell geschaffenes strategisches Schmalspurnetz mit einer Spurweite von 0,60 m genügen, weil die bestehenden internationalen Verträge eine andere Spurweite nicht gestatteten.

Als erste wurde im September 1911 die Linie von Casablanca nach Rabat, 90 km, gebaut und im Dezember des Jahres in Betrieb genommen. Gleichzeitig begannen die Vorarbeiten für die Linien: Casablanca—Ber Rechid und Settat in Richtung Marrakech, sowie Kénitra—Dar-Bel-Hamri—Meknès nach Fez. Bald darauf wurde der Bau der Linie Kénitra (Port Lyautey)—Salé begonnen. Während so West-Marokko ein Netz erhielt, das in Casablanca und Kénitra den Ozean erreichte, wurde in Ost-Marokko ein zweites mit 0,60 m Spurweite gebaut, das von Oujda ausgehend den vorrückenden Truppen folgte. Oujda selbst wurde am 14. Oktober 1911 mit einer Linie mit 1 m Spurweite erreicht, die von Zoujd el Beghal nach der algerischen Grenze führt. Dieses ostmarokkanische Netz war mit den Bahnen Algeriens — dem Reservoir der militärischen Kräfte — verbunden. Der gleichzeitige Bau dieser beiden Bahnsysteme entsprach dem Plan für die Durchdringung Marokkos sowohl von Algerien wie vom Atlantik aus. Der Bahnbau folgte dann entsprechend dem Fortschreiten der militärischen Operationen.

Der Verkehr nahm schnell zu. Auf der Linie Kénitra—Dar-Bel-Hamri wurden im Sommer 1913 3000 Reisende und rund 4500 t Güter und Nahrungsmittel befördert, außer den Diensttransporten. Im Dezember 1913 beförderte die Linie Salé—Dar-Bel-Hamri 3815 Personen und 5012 t Güter, die Linie Casablanca—Ber Rechid 1548 Reisende und 1945 t Güter.

Der Tonnenkilometer stellte sich auf etwa 0,40 Fr. einschließlich der Tilgung des Anlagekapitals in 10 Jahren. Ein Vergleich dieser Preise mit den Tarifen der Geleitzüge zeigt, daß die Anlagekosten der Bahn weitgehend durch die zu machenden Ersparnisse gedeckt wurden. Allein auf der Linie Casablanca—Rabat hätten die gegenüber den Kosten der Karawanenbeförderung bei der Bahnbeförderung zu erzielenden Ersparnisse genügt, um in acht Monaten die Anlagekosten der Strecke zu tilgen.

Die Zuggeschwindigkeit betrug etwa 12 km/Std. Personenwagen verkehrten nur zwischen Casablanca und Rabat, und täglich drei Züge in beiden Richtungen. Gelegentlich mußte allerdings, infolge Mangel an rollendem Material, auf Kamele oder Karren zurückgegriffen werden, so bei der Operation gegen Taza. Im allgemeinen aber war für den Bedarf der Truppe das Transportproblem dank dieser Bahnen gelöst.

Im August 1914 war der Stand des strategischen Eisenbahnnetzes mit Spurweite von 0,60 m folgender: Fertig und in Betrieb waren die Linien:

Casablanca—Rabat	88 km und
Casablanca—Ber Rechid	43,2 km
Salé—Kénitra—Meknès	181,2 km

Im Bau war die Linie Ber Rechid—Marrakech (Unterbau 60 km, Schienen verlegt auf 45 km).

Auf dem Abschnitt Meknès—Fez waren die Erdarbeiten auf 20 km fertig, die Schienen verlegt auf 3 km.

Am 21. Februar 1915 wurde die Verbindung Salé—Kénitra—Meknès—Fez fertiggestellt. Seit März 1917 wurde diese Linie in Richtung Taza weitergebaut, um die Verbindung mit Algerien herzustellen.

Auf der Strecke Casablanca—Marrakech wurde mit dem Oberbau am 4. August 1915 Dar Caïd-Tounsi und am 1. Dezember 1918 Ben Guérir erreicht.

Um das Gebiet von Tadla zu erschließen, wurde im Juni 1915 die Verbindung Ber Rechid—Oued Zem in Angriff genommen, 133,4 km, und am 1. November 1917 dem Verkehr übergeben.

Im Oktober 1917 wurde der Bau einer Eisenbetonbrücke von 45 m Länge mit drei Spannen zwischen Salé und Rabat begonnen.

In Ost-Marokko hatte die von Oujda ausgehende Linie am 25. März 1914 den Bahnhof M'Coun bei km 201 erreicht.

Anfang 1916 wurde die 1911 mit einer Spurweite von 1,05 m gebaute Linie Zoud el Beghal—Oujda in Normalspur umgebaut, so daß Züge aus West-Algerien den Bahnhof von Oujda am 15. Februar 1916 erreichen konnten.

Dieser schnelle Ausbau des Schmalspurnetzes ermöglichte auch die wirtschaftliche Erschließung des Landes. Die von dem deutsch-französischen bzw. dem internationalen Vertrage von 1911 sich freimachende Regierung stellte ab Januar 1915 einen großen Teil der Transportkapazität der Bahnen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Ohne ihren anfänglich strategischen Charakter zu verlieren, übernahmen die Bahnen mehr und mehr wirtschaftliche Aufgaben.

Die Anordnung des Generalresidenten vom Januar 1915, welche dem Service des Étapes die Abfertigung aller militärischen und privatwirtschaftlichen Güter übertrug, erwies sich bald als unzulänglich, vor allem da sie, um den Militärtransporten absolute Priorität zu sichern, sehr hohe Tarife festsetzte. So wurde durch Verfügung vom 27. März 1916 das Eisenbahnnetz von West-Marokko dem öffentlichen — Personen-, Güter- und Gepäck- — Verkehr eröffnet, und gleichzeitig eine Betriebsordnung nach französisch-algerisch-tunesischem Muster erlassen. Dieses sehr einfache Regime sah nur verschiedene Tarife für Personen, Güter und Gepäck vor. Reisende zahlten je km 30 Cts. in der I., 15 und 8 Cts. in der II. und III. Klasse. Güter wurden nach Gewicht zu 0,50 Fr. je t/km mit einem Aufschlag von 0,25 Fr. für Schwergut (über 200 kg) je cbm angenommen. Ein neuer, verfeinerter Tarif trat am 1. April 1917 in Kraft. Die Tarife des West- und Ostnetzes wurden vereinheitlicht und ein Unterschied zwischen gewöhnlicher und Eilfracht gemacht. Die Güter wurden in 6 Tarifklassen geteilt, wie es für die Tanger-Fez-Linie schon der Fall war. Die Grundpreise je t/km betrugen: I. Tarifklasse 0,50 Fr.; II. 0,48 Fr.; III. 0,45 Fr.; IV. 0,40 Fr.; V. 0,35 Fr.; VI. 0,30 Fr. Für Schwergut wurde ein Aufschlag von 0,50 Cts. erhoben. Zu diesem allgemeinen kamen die Sondertarife, z. B. der P. V. 29, der umfaßte: 1. die Beförderung von 2000 kg und mehr, 2. die ganzen Wagenladungen von 7,500 t oder für dieses Gewicht bezahlend, 3. die Beförderung von Tieren, Maschinen, Produkten, Geräten und Gegenständen, die für landwirtschaftliche Wettbewerbe oder offizielle Ausstellungen bestimmt waren.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr stiegen stark. Die Kosten der ersten Anlage und des Betriebs wurden weiter vom französischen Kriegshaushalt getragen und die Einnahmen aus dem Handelsverkehr flossen in die französische Staatskasse. Transportstatistiken wurden erst ab 1916 eingeführt. Im 1. Betriebsjahr beliefen sich die Kriegstransporte (unentgeltlich) auf 114 298 Personen oder 20,01 Mio Pers./km und 8,99 Mio t/km.

Der Handelsverkehr brachte im gleichen Zeitraum an Einnahmen 978 885 Fr. aus dem Personen- und Eilfrachtverkehr und 1,5 Mio Fr. an gewöhnlicher Fracht. Insgesamt wurden geleistet:

1917 . . . . 49,16 Mio Pers./km und 29,33 Mio t/km
1918 . . . . 60,09 Mio Pers./km und 33,33 Mio t/km

Die Zunahme der beförderten Personen ist auf die Ausdehnung der Reisen mit Schienen-Motortriebwagen zurückzuführen. Die Linien Casablanca—Rabat und Salé—Fez hatten den meisten Verkehr.

Für die Truppe war das Transportproblem im allgemeinen gelöst.

Die Kolonisation und der Kraftwagen.

Für die Zwecke der Kolonisation war das aber nicht der Fall. Von 1912 ab erfuhr die Einwanderung eine starke Zunahme, sie stieg von 9000 Personen i. J. 1912 auf 27 000 i. J. 1914. Auch der Handel nahm stark zu. Von Juni bis September 1912 wurden 120- bis 140 000 Kamellasten in Casablanca verkauft. Wenn auch der Bau der Militärbahnen einen Teil der beschlagnahmten Transportmittel wieder freigemacht hatte, reichten diese für Kolonisationszwecke nicht aus. Private Unternehmer hatten zwischen Casablanca und Rabat einen Postwagenverkehr eingerichtet, wie dieser damals auf den Pfaden Süd-Algeriens bestand. Es verkehrten täglich zwei mit Pferden bespannte Wagen, die Fahrzeit betrug 12 Stunden. Aber ohne die Herrichtung der Pfade abzuwarten, benutzte man auch Kraftwagen, von denen für militärische Zwecke ebenfalls weitgehend Gebrauch gemacht wurde. Die intensive Verwendung des Kraftwagens drückte der ersten Erschließung Marokkos den Stempel auf.

Die Verbesserung der Pfade wurde jetzt nachhaltig betrieben. Mehrere Unternehmer richteten Kraftverkehrslinien für Personen ein; aber auch kleine Leute wie Schlosser und Garagenbesitzer kauften einen Wagen und beförderten „nach allen Richtungen". Der Kraftwagen begann das Transportwesen Marokkos zu revolutionieren. Es gab Kraftverbindungen zwischen Casablanca und Rabat; Casablanca und Marrakech; Mazagan und Marrakech und Mogador und Marrakech. In etwa 6 Stunden konnte ein Kaufmann die Reise von Safi nach Marrakech machen. Die Häfen wurden mit den Lagerplätzen des Innern, Fez und Marrakech, verbunden. Es sollten keine neuen Verkehrslinien geschaffen werden, sondern die alten Transportmittel durch neue ersetzt und der Verkehr beschleunigt werden, zunächst der Reiseverkehr, der Lastkraftwagen kam etwas später.

Im Juni 1913 stellte die Société Commerciale schwere Lastkraftwagen auf der Linie Casablanca—Marrakech ein. Ihre Verwendung auf den Pfaden war aber schwierig, nur die Strecke Safi—Marrakech, 170 km, eignete sich besser. Die Tarife waren hoch und betrugen für große Frachtstücke bis zu 350 Fr. je t oder 1,46 Fr. je t/km; für Pakete 0,50 Fr. je kg; später ermäßigt, betrugen sie 1914 198 Fr. je t für billige landwirtschaftliche Produkte im Winter und 228 Fr. im Sommer, dazu kamen die Umschlagkosten beim Passieren der Flüsse. Die nur provisorisch gebesserten Pfade waren nicht das ganze Jahr hindurch fahrbar, besonders nicht für schwere Lastkraftwagen. Nach sechsjähriger Besetzung Marokkos war das Kamel immer noch das sicherste Beförderungmittel für die einheimischen und die eingeführten Produkte. Der wirtschaft-

liche Rückschlag i. J. 1914 hatte zum Teil seinen Grund in einer Verstopfungskrise. So wurde in Rabat Getreide (aus dem Gharb Ram) verbraucht, das nach einem Transport von 120 km über 400 Fr. die Tonne kostete, während es von Marseille für etwa 320 Fr. zu haben war. In jenem Zeitpunkt schien — selbst nach Schaffung eines Straßennetzes — die Zukunft des Kraftverkehrs auf den Personenverkehr beschränkt zu sein.

Es zeigte sich weiter, daß ein gebesserter Pfad keine regelrecht angelegte Straße ersetzen konnte, und daß die Arbeiten zur Verbesserung und Unterhaltung der Pfade große Aufwendungen erforderten, deren Ergebnis oft problematisch, manchmal auch negativ blieb. Unter diesen Umständen war es dringend, Straßen zu bauen, die den Verkehr der „Marzella"-Karren (damals noch das einzige leistungsfähige und verhältnismäßig billige Transportmittel) und des aufkommenden Lastkraftwagens tragen konnten. Seit 1914 ging die Regierung des Protektorats an den Straßenbau.

Da die Mittel aus dem Haushalt unzureichend waren, legte die Regierung eine Anleihe von 230 Mio Fr. auf, welche der Deckung des Defizits des Maghzen und der Ausführung öffentlicher Arbeiten dienen sollte. 36,25 Mio Fr. waren für den Straßenbau und 500 000 Fr. für Vorstudien für den Eisenbahnbau bestimmt.

Der Bau von Wirtschaftsbahnen.

Der Bau von Eisenbahnen im Interesse der Wirtschaft war inzwischen nicht aufgegeben. 1912 wurde die Verbindung Tanger—Fez schon geprüft; 1913 ließ die Direction Générale des Travaux Publics die Vorarbeiten für die Linie Casablanca—Marrakech ausführen. Anfang 1914 wurde die im französisch-spanischen Abkommen vom 12. November 1912 vorgesehene Cie. Internationale du Tanger—Fez gegründet (dieser trat als französischer Teil die bisherige Cie. Internationale du Maroc bei). Man konnte jetzt an die Ausschreibung von Lieferungen gehen, aber ein Teil der spanischen Zone, welche die Linie berühren sollte, war noch nicht befriedet. Inzwischen gestattete die Anleihe die weitere Trassierung von Bahnen und den Bau von Straßen.

Der Bahnbau im Weltkriege.

Mit Beginn der Feindseligkeiten wurde ein großer Teil der Besatzungstruppen nach Frankreich gesandt und durch Territorialtruppen ersetzt. Der Bahnbau wurde unterbrochen, dann aber von Oktober 1914 ab der Bau von Militärbahnen wieder aufgenommen. Im ganzen Lande herrschte starke Tätigkeit, Marokko stellte sich auf den Krieg ein.

Der Periode des wirtschaftlichen Rückgangs seit Anfang 1914 folgte ein Aufschwung, da der Generalresident, Marschall Lyautey, das Mutterland nicht nur mit Menschen, sondern auch mit Waren versorgen wollte. Die Regierung war darauf bedacht, die befriedete Zone in West-Marokko wirtschaftlich zu erschließen. In einem Zeitpunkt, wo der Krieg die kolonisatorischen Bestrebungen zu paralysieren schien, ermöglichte es die am 16. März 1914 bewilligte und inzwischen von 500 000 auf 1,5 Mio Fr. erhöhte Anleihe, den Verkehrsplänen den gewünschten Umfang zu geben.

Die politischen Hindernisse, welche bis dahin den Bahnbau gehemmt hatten (Beschränkung der Spurweite auf 0,60 m), fielen mit Kriegsausbruch fort, aber der Krieg brachte andere Schwierigkeiten technischer und finanzieller Art.

Die Vorarbeiten für den Bau von Wirtschaftsbahnen mit Normalspur wurden 1915 wieder aufgenommen. Die Regierung verhandelte mit der seitens der Cie. P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée), der P.-O. (Paris-Orléans) und der Cie. Générale du Maroc gebildeten Studiengesellschaft, um die Bedingungen der Konzession festzusetzen. Eine Einigung wurde 1916 erzielt; am 7. April 1917 ging die Gesetzesvorlage an die Kammer, wurde aber erst 1921 Gesetz. Der Bahnbau konnte beginnen.

Dem Bau der Linie Tanger—Fez stellten sich besonders materielle Hindernisse entgegen. Die Tanger-Konvention war zwar durch französische und spanische Gesetze vom Juli/August 1914 bestätigt, aber wegen des Krieges und der ihm folgenden Krise auf dem Geldmarkt gingen die Vorarbeiten nur langsam vorwärts. Erst am 26. Juni 1916 konstituierten sich die Cie. Générale du Maroc und die Cie. Générale Espagnole als die „Cie. Franco-Espagnole du Tanger—Fez". Für die französische Zone wurden 1917/18 drei Lose vergeben, aber mangels Arbeitskräften konnte der Bau während des Krieges kaum begonnen werden. In der spanischen Zone wurde 1912 der Bau von Bahnlinien mit 1 m Spurweite zwischen Larache und El Ksar, sowie zwischen Ceuta und Tetuan begonnen. Eine Bahn mit 1-m-Spur für den Erztransport verband auch Melilla mit San Juan de las Minas.

Das Fehlen von Bahnen mit Normalspur war um so fühlbarer, als das Material der Schmalspurbahnen sich in ständigem Gebrauch schnell abnutzte und der Ersatz im Kriege schwierig war. Je mehr sich das Schmalspurnetz erweiterte, um so stärker wurden die Anforderungen des Verkehrs.

Der Nachkriegs-Bahnbau.

Mit Kriegsende strömten Menschen und Kapitalien nach Marokko, die das Land in die Weltwirtschaft einschalteten. Die Einwanderung stieg von 1611 Personen i. J. 1918 auf 6693 i. J. 1919 und 13 598 i. J. 1921.

Die Krise des Jahres 1922 brachte einen Rückschlag. In den nächsten Jahren kamen durchschnittlich 6000 Personen, eine mehr qualitative als quantitative Einwanderung, da die einheimischen Arbeitskräfte ausreichend waren.

Die Gefahren der bisherigen Politik der saisonmäßigen Monokultur drängten zu einer größeren Stabilisierung der Wirtschaft. Es bestanden wohl schon vor 1928 einige industrielle Unternehmen, und die handwerkliche Industrie wurde durch den Service des Arts Indigènes gefördert. Das Baugewerbe, seit 1926 zwar besonders stark belebt, war doch an sich nicht umfangreich genug, um der Wirtschaft den Agrarcharakter zu nehmen. Marokkos Boden wurde seit langem geologisch durchforscht. Der Phosphatblock von Kourigha bestand seit 1912, aber erst 1928 wurde der Bergbau stärker vorgetrieben, denn zunächst mußte die Herrschaft des Eroberers über das Land gefestigt werden, was in Marokko, ebenso wie in anderen Kolonien in Afrika, den Ausbau eines strategischen Bahn- und Straßennetzes bedingte. Dann folgte die landwirtschaftliche Erschließung, und als letztes Stadium der Bahnbau zur Erschließung der Bodenschätze.

Der weitere Ausbau des Schmalspurnetzes.

Wie schon gesagt, wurde im Oktober 1916 der Bau von Schmalspurbahnen wieder aufgenommen. Angesichts der großen Fortschritte des Kraftverkehrs und der bevorstehenden Schaffung eines Bahnnetzes in Normalspur, nahmen diese wieder ihren eigentlichen strategischen Charakter an. Am 1. Juli 1920 wurde die Linie Casablanca—Marrakech fertiggestellt. Am 31. Juli 1921 wurden die Bahnlinien in West- und Ostmarokko bei Dar Caid Oman miteinander vereinigt, so daß Marrakech und Oujda nunmehr durch eine 1030 km lange Linie verbunden waren. Eine andere rein strategische Linie ging seit 1918 von Ceflet aus (unweit Guercif), erreichte Outat el Hajd im Januar 1921, Bona Sidi am 21. Dezember 1928 und Midelt, das Tor zum Tafilelt, im November 1929. Die Linie Port Lyautey—Ouezzan wurde am 10. Juli 1926 fertig; es war dies die Rif-Linie mit ihren Zweiglinien nach Ain Defali—Fez und nach Bali—Ain Aicha. Dann wurde am 16. Februar 1925 eine 41 km lange Linie für die Operationen im „Sack von Taza" zwischen Bir Tam Tam und Ahernoumou in Betrieb genommen.

Damit aber die Einwanderer den Bau von Straßen abwarten konnten, um ferner den Kraftverkehr an der Festsetzung zu hoher Tarife zu hindern, wurden auch einige Bahnlinien mit rein wirtschaftlichem Charakter gebaut und zwar: 1. Souk-el Tleta—Mechra el Hader, eröffnet am 15. November 1926; 2. Rabat—Khemisset, eröffnet am 15. Juni 1926

zur Erschließung der Eisengruben von Tiflet; 3. Caid Tounsi—Mazagan, eröffnet am 15. Januar 1926. Der Verkehr auf diesen Linien war niemals bedeutend; die Linien haben mehr als Schreckmittel und als Regulator für die Tarife des Lastverkehrs gedient. Aus diesem Grund wurden sie von den Siedlern zwar verteidigt, aber kaum benutzt. Die Strecke Caid Tounsi—Mazagan mußte nach dreijährigem Verlustbetrieb stillgelegt werden, ebenso ging die Linie Rabat—Khémisset infolge des Wettbewerbs des Lastkraftverkehrs am 15. März 1931 ein.

Von 1921 ab ging wegen des Wettbewerbs des Kraftverkehrs der Personenverkehr der Schmalspurbahnen zurück, ab 1923 auch infolge Eröffnung von Normalspurbahnen. Am 28. Mai 1928 wurden die Gütertarife dieser Schmalspurlinien geändert, weil zwischen Casablanca—Rabat—Port Lyautey—Meknès—Fez ein subventionierter Kraftverkehr eingerichtet war. Die neuen Bahntarife sollten die Parität zwischen Bahn- und Kraftverkehr herstellen. Durch Erlaß vom 5. Juni 1920 war bereits eine Transportsteuer eingeführt, welche die dem Kraftverkehrsunternehmen gewährte Subvention teilweise ausgleichen sollte. Diese betrug 10 % auf Eilfracht-, Personen-, Gepäck- und Paketbeförderung und 20 % auf die gewöhnliche Frachtbeförderung.

Von 1923 an bemächtigten sich die Normalspurbahnen des Phosphatverkehrs. Infolgedessen verringerte sich die von den Schmalspurbahnen beförderte Gütermenge stetig, abgesehen von einem kleinen Aufschwung als Folge des Rif-Krieges 1925/26.

Schmalspurbahnen

Jahr	Personen/km	Güter/km
1918	69,1 Mio	39,3 Mio
1919	81,6 „	33,7 „
1920	91,9 „	37,4 „
1921	88,2 „	43,9 „
1922	77,1 „	60,2 „
1923	61,6 „	67,6 „
1924	56,1 „	53,6 „
1925	106,5 „	51,8 „
1926	123,9 „	61,0 „
1927	55,0 „	46,6 „
1928	41,2 „	44,1 „
1929	41,8 „	36,7 „
1930	32,6 „	32,1 „

Die Schmalspurbahnen sind inzwischen ganz verschwunden. Der Ausbau des Straßennetzes, die Fortschritte im Kraftwagenbau, die immer ausgedehntere Verwendung des Kraftwagens für militärische Zwecke machen den Bau neuer und die Unterhaltung alter Schmalspurlinien überflüssig.

Die Bahnen mit Normalspurweite.

Trotz einiger Verbesserungen genügten die Schmalspurbahnen den Verkehrsansprüchen bald nach dem Weltkriege nicht mehr. Manche Güter und selbst ein Teil der Versorgung der Truppen mußten unter großen Kosten mit dem Lastkraftwagen befördert werden. Der Tonnenkilometer stellte sich bei Beförderung mit der Bahn auf 0,60 Fr., auf durchschnittlich 2,25 Fr. bei Karren- und auf 2,20 Fr. bei Lastkraftwagentransport. Seit 1912 warteten Landwirtschaft, Industrie und Handel auf die ihnen unentbehrlichen Transportmittel. Überall herrschte Verkehrsstauung, trotz der starken Einfuhr von Lastkraftwagen. Der Bau von Normalspurbahnen war das einzige Mittel, um aus diesem Zustand herauszukommen. Durch Gesetz vom 21. August 1921 wurde endlich das Abkommen über die marokkanischen Bahnen angenommen. Das geplante Netz umfaßte folgende Linien:

1. Linie Petit-Jean (Station an der Linie Tanger—Fez)—Kénitra mit Verbindungsstück zum Hafen.
2. Linie Kénitra—Casablanca über Rabat mit Verbindungslinien nach den Häfen von Rabat und Casablanca.
3. Linie Kénitra—Souk el Arba du Gharb oder einem Ort an der Linie Tanger—Fez zwischen Souk el Arba und Arbaoua.
4. Casablanca—Marrakech.
5. Linie Settat (oder einem benachbarten Ort der Linie Casablanca—Marrakech) nach Oued Zem oder Nachbarort.
6. Linie Fez—algerische Grenze.

Die von der Direction Générale des Travaux Publics unternommenen Arbeiten wurden schnell vorgetrieben, schon um der scharfen Krise im Jahre 1922 durch vermehrte Arbeitsgelegenheit zu begegnen. Die Linie Port Lyautey—Petit-Jean, 82 km, wurde am 5. April 1923 fertiggestellt, und am 1. Juni 1923, gleichzeitig mit der Linie Rabat—Port Lyautey, 30 km, in Betrieb genommen. Der Abschnitt Rabat—Casablanca, 85 km, welcher den Bau größerer Brücken über die Flüsse Mellah, Nefifick, Cherrat und Yquem bedingte, wurde am 1. April 1925 eröffnet, sofort für die Beförderung von Truppen nach dem Rif zur Verfügung gestellt und am 25. Juni 1925 auch für den Handelsverkehr freigegeben. Die Linie Casablanca—Sidi Aïda—Kourriga diente seit dem 1. September 1923 der Beförderung von Phosphat. Am 13. Juli 1926 wurde die Verlängerung bis Oued Zem fertig, das zum Zentrum der Phosphaterzeugung dieser Gegend werden sollte.

Die Strecke Casablanca—Marrakech wurde am 14. Juni 1925 bis Settat, und am 1. Dezember 1928 bis Marrakech eröffnet. Die Verbindung Fez—Oujda wurde erst im Dezember 1933 fertig, und im April 1934 dem

Verkehr übergeben. Der der Linie Souk-el Arba du Rarb nach Port Lyautey wurde aufgeschoben.

Die Linie Tanger—Fez wurde zwar gebaut, aber die Fertigstellung verzögerte sich infolge der durch ihren internationalen Charakter verursachten administrativen sowie technischen Schwierigkeiten. Niemand wünschte eigentlich ihre Fertigstellung. Casablanca fürchtete den Wettbewerb von Tanger, dem alten, natürlichen Hafen für Westmarokko. Die spanischen Behörden wollten die Verbindung dieser internationalen Stadt mit der französischen Zone auch nicht übereilen. Andererseits erforderte die Steigerung der Materialpreise neue Abmachungen. Nach 1920 wurden die Arbeitskräfte zahlreicher, die Preise stabiler, so daß der französische Teil der Linie stark vorgetrieben werden konnte; der Bau des spanischen begann erst 1922. Der schieferhaltige Boden erforderte größere Befestigungsarbeiten.

Der Bau des Abschnittes Petit-Jean—Meknès (Verlängerung der Linie Nr. 1 der C.F.M.) erfolgte auf Verlangen des Protektorates, sie wurde im Juni 1923 eröffnet, die Linie Meknès—Fez im Oktober 1923. Die Eröffnung der anderen Abschnitte erfolgte später, und zwar: Petit-Jean—Souk el Djemaa am 15. Juli 1925, Souk-el Djemaa—Mechra Bel Ksiri am 20. Dezember 1925; Mechra Bel Ksiri—Souk el Arba am 1. Juli 1926. Die gesamte Linie Tanger—Fez wurde am 25. Juli 1927 dem Verkehr übergeben.

In der Hauptsache war der Bau dieses Netzes Westmarokko zugute gekommen. Es sollte in erster Linie die landwirtschaftlich genutzten Gebiete erschließen (abgesehen von der Phosphat-Linie, deren Verlängerung bis Oued Zem aber das Ackerbaugebiet von Tadla erschloß). Das geplante Netz mit Normalspur hatte zum Ziel, die beiden Binnenmärkte Fez und Marrakech mit Casablanca und besonders Port Lyautey zu verbinden.

Ostmarokko war bis dahin bei der Planung der Bahnen wenig berücksichtigt. Infolge seines besonderen Zollregimes war es mehr eine Verlängerung Algeriens. Der Ausbau des Hafens von Casablanca konnte Wettbewerb für den großen Hafen von Oran bedeuten. Marokko und Algerien drehten sich noch den Rücken zu. Als aber 1927 der Bergbau zu einem der Pole der Wirtschaft wurde, erhielt Ostmarokko mit seinen reichen Bodenschätzen neue Bedeutung. Die Eisenbahnpolitik wurde entsprechend beeinflußt und der Bau einer Bahn nach Bou Arfa beschlossen, die wegen der Kohlengruben von Djereda und der Manganerze von Bou Arfa Rentabilität versprach, die Erschließung in Richtung auf das Tafilelt ermöglichte, und schließlich eine der notwendigen Abzweigungen der zukünftigen Transsahara-Bahn darstellen konnte. Die

beiden letzten Gesichtspunkte und besonders strategische Erwägungen ließen die Ausführung als Normalspurbahn notwendig erscheinen, während zunächst nur die Spurweite von 0,60, dann von 1,00 m geplant war. Im Februar 1931 wurde die Linie in Betrieb genommen.

Ferner war ein Ausbau des Netzes über Aïn Chair in Richtung Bou Djenib geplant. Als Ausgangshafen für dieses ganze Gebiet wurde der algerische Hafen Nemours bestimmt.

Im Westen wurde eine neue Linie zur Erschließung der Phosphatlager bei Gantour gebaut, während die Verlängerung der Linie von Oued Zem bis Khénifra und den dortigen Erzlagerstätten geplant wurde. Weiter wurden die Vorarbeiten zur Verbindung von Agadir mit dem Großen Atlas und dem Anti-Atlas in Angriff genommen, eine Linie, die schließlich in Richtung Siroua weitergebaut und dann quer durch das Tafilelt an die Linie Oujda—Bou Arfa—Bou Denib anschließen sollte. Eine Bahn von großer politischer und auch wirtschaftlicher Bedeutung, falls die Bodenschätze der berührten Gebiete den Erwartungen entsprechen.

So hat besonders Ostmarokko aus dieser Neuorientierung der Wirtschaft Vorteil gezogen. Nunmehr ist Oujda, die Hauptstadt Ostmarokkos, trotz seiner excentrischen Lage der Ausgangspunkt der drei Durchdringungslinien: und zwar Oujda—Fez; Ceflet—Midelt (0,60-m-Spur); Oujda—Oran und Oujda—Nemours. Mit diesem so plötzlich entstehenden Bahnnetz beginnt für Ostmarokko eine Metamorphose. Die Weltwirtschaftskrise hat diesen Aufschwung aufgehalten; infolge der Schwierigkeiten im Haushalt Marokkos mußte die weitere Verfolgung der Eisenbahnplanung in Ostmarokko auf unbestimmte Zeit verschoben werden, ist aber nicht aufgegeben. Schon 1933 forderte das „Syndicat d'initiative et du tourisme du Maroc oriental" die baldige Verlängerung der Linie Bou Arfa bis Ain Chair. Weiter plant die Soc. Chérifienne des Charbonnages de Djérada eine provisorische Bahn zwischen den Anthrazitgruben von Kenadza und der Fettkohle von Bou Arfa zwecks Herstellung von Briketts zur Versorgung der marokkanischen und algerischen Bahnen.

Wahrscheinlich wird nach der Krise die Bergbaupolitik des Protektorats neuen Auftrieb erhalten, aber ebenso ist es möglich, daß die Planung des marokkanischen Bahnnetzes Änderungen erfährt, weil die fortschreitende Entwicklung des Kraftfahrzeugs dieses zu einem immer gefährlicheren Wettbewerber der Bahnen macht, häufig sogar für den Langstreckenverkehr mit Massengütern. Marokkos Aufbau vollzieht sich in einer Zeit, wo dieses neue Transportmittel eine immer größere Rolle zu spielen beginnt, die vielleicht erlauben wird, den Bau eines Nebenbahnnetzes zu ersparen.

Der Stand des Baues von Normalspurbahnen in Marokko am 1. Januar 1933.

Bewilligte Linien	Länge in Kilometern Vorgesehen	in Betrieb	im Bau	Bemerkungen
I. Cie de Tanger—Fez				
Französische Zone von Petit-Jean nach Fez und von Petit-Jean zur spanischen Grenze	202,967	202,967		
Spanische Zone	92,467	92,467		
Tangerzone und Bahnhöfe in Tanger	12,120	12,120		
Verbindung der Bahnhöfe in Tanger mit dem Hafen . .	7,446	5,640	1,806	
	315,00	313,194	1,806	
II. Cie des Chemins de Fer du Maroc:				
1. Port Lyautey—Petit-Jean .	85	85		
2. Port Lyautey—Casablanca	128	128		
3. Port Lyautey—Souk el Arba				
4. Casablanca-Marrakech . .	246	246		
5. Sidi el Aidi—Oued Zem .	120	120		
6. Fez bis zur algerischen Grenze	370	185	185	
7. Oujda—Nemours				von Algerien gebaut
8. Safi—Ben Guerir	145		145	
	1094	764	330	
III. Cie des Chemins de Fer du Maroc Oriental:				
Linie Oujda—Bou Arfa . . .	304	121	fertig	

Betriebsergebnisse der Normalspurbahnen.

Bis 1933 entsprachen die Betriebsergebnisse der Normalspurbahnen allen Erwartungen. Die Linien wurden stark benutzt, weil ihre Tarife niedriger waren als die der Militärbahnen und des Kraftverkehrs. Sie wirkten als Transportregulatoren insofern, als sie den Kraftverkehr, der bis dahin fast ein Monopol hatte, dazu brachten, die gleichen Tarife festzusetzen wie die Bahnen. Die Schnelligkeit der Beförderung war bei beiden Verkehrsmitteln etwa die gleiche, dagegen waren Bequemlichkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit der Bahn viel größer. Letztere gewährte auch 30 kg Freigepäck, die C.T.M. nur 10 kg. Die C.T.M. gab noch keine Rückfahrkarten aus. So wurde der Personenverkehr stark.

Betriebsergebnisse der C.T.F. und der C.T.M.

Betriebsergebnisse der „Chemin de fer Tanger-Fez." (C.T.F.) 1923—1937.

Jahr	durchschnittliche Betriebslänge km	Beförderte Personen					Gefahrene Pers.-km	Gesamt-Einnahm. Pers.-Verk.	Güterbeförderung	
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Gesamt			Handelsgüter	
		000	000	000	000	000	Mio	Mio Fr.	Menge 000 t	Einnahmen Mio Fr.
1923	79	1,4	3,9	32,6	52,5	90,4	5,28	0,56	24,3	0,79
1924	111	3,0	7,8	74,6	155,7	241,1	15,32	1,59	70,1	2,38
1925	130	3,9	7,6	194,9	258,9	465,3	28,94	2,65	109,3	3,44
1926	163,5	9,3	22,9	238,7	496,0	766,9	47,31	4,80	206,7	6,32
1927	231	12,8	39,7	181,9	493,0	727,3	41,53	5,76	227,1	7,32
1928	312	20,5	56,7	184,3	656,6	918,1	52,61	7,79	272,1	11,32
1929	314	22,5	67,1	193,7	746,9	1030,3	60,46	9,09	304,2	12,13
1930	315	24,9	76,8	161,5	616,7	879,8	55,14	8,35	300,4	10,91
1931	315	23,4	74,6	148,7	519,8	766,4	51,42	7,79	332,5	11,66
1932	315	20,4	68,5	139,7	451,6	680,2	46,75	6,61	338,2	10,96
1933	315	nicht feststellbar					36,00	4,60		10,60
1934	315						34,00	4,10		7,20
1935	315						31,00	3,00		6,10
1936	315						33,50	2,92		6,00
1937	315						44,80	3,54		7,63

Jahr	Güterbeförderung						Gesamt-Einnahm. Güterverk.	Gesamtverkehr		Reineinnahm. aus Betrieb
	Kriegsmaterial		Dienst- u. Materialtransp.		beförderte Güter	geleistete t/km		Einnahmen	Ausgaben	
	Menge 000 t	Einnahm. Mio Fr.	Menge 000 t	Einnahmen Mio Fr.	000 t	Mio	Mio Fr.	MioFr.	MioFr.	Mio Fr.
1923	5,64	0,17	6,74	0,01	36,7	—	0,97	1,58	1,55	0,03
1924	11,40	0,54	13,52	0,09	95,0	7,24	2,83	4,57	4,53	0,04
1925	76,04	3,61	35,78	0,13	221,1	16,67	7,18	10,53	8,02	2,51
1926	54,59	2,39	30,85	0,18	292,1	21,74	8,90	14,60	12,46	2,14
1927	28,13	1,39	40,95	0,19	296,2	21,57	9,91	17,55	18,34	0,79
1928	18,01	0,92	37,91	0,53	328,1	21,22	12,77	22,01	19,65	2,36
1929	17,25	0,91	39,89	0,64	361,3	28,77	13,69	24,04	20,44	3,60
1930	16,09	0,80	47,18	0,66	363,6	25,85	12,36	21,77		
1931	14,13	0,68	75,14	0,68	421,8	29,47	13,03	21,73		
1932	12,80	0,51	115,78	1,01	466,7	31,01	12,48	19,90		
1933	nicht feststellbar						10,60	15,00		
1934							7,20	11,00		
1935							6,10	9,00		
1936							6,08	9,00		
1937							7,63	11,17		

Beförderte Gütermengen, gewöhnliche Fracht nach Tarifklassen, auf alle Entfernungen in 1000 t.

	Zerealien und Mehl	Wein Essig	Gewürze Lebensmittel	Gußeisen, Eisen, Mineralien	Rohstoffe u. Fertigwaren	Baumaterialien	Düngemittel	Treiböle Koks und. andere mineralische Brennstoffe	Phosphate	Verschiedenes	Gesamt
C. F. M.											
1925	63	9	23	11	11	72	3	10	380	160	732
1930	130	20	20	64	16	205	44	42	1766	295	2608
1934	119	4	28	16	16	105	25	91	1247	412	2062
1935	45	4	41	13	13	130	22	89	1313	400	2070
1936	46	7	46	8	8	135	33	131	1108	416	1938
1937	73	6	105	26	10	146	40	142	1188	339	2075
Linie Safi-Ben Guérir 1937 . . .	0,5	—	2	0,8	—	1,8	—	6	332	3	346

Die Kapital-Anlage der C.F.M.

I. Kapital-Aktien.

Anzahl der ausgegeb. Aktien	eingezahltes Kapital Mio Fr.	zu tilgendes Kapital je Aktie Fr.	zu tilgendes Kapital gesamt Mio Fr.	getilgtes Kapital Zahl der Aktien	getilgtes Kapital Betrag Fr.	letzter Termin der Tilgung	statutenmäßiger Zinssatz %	Zinsendienst für die Kapital-Aktien i. J. 1932
20 000 A	10	500	10	190	95 000	1999	6	3 750 399
80 000 B	40	500	40	770	385 000	1999	6	3 750 399

II. Kapital-Obligationen.

Anzahl der ausgegebenen Obligationen	Datum der Ausgabe	eingezahltes Kapital Mio Fr.	zu tilgendes Kapital je Obligation Fr.	zu tilgendes Kapital Gesamt Mio Fr.	getilgtes Kapital	statutenmäßiger Zins je	Fälligkeits-Termin (letzter)	Zinsendienst für das Obligationskapital (Zinsen u. Dividende)
428 000	1928	202 880	500	202 880	—	6	1999	
365 000	1928	154 212	500	154 212	—	6½	1999	nicht
20 000	1928	106 749	500 hfl.	106 749	—	7	1949	feststell-
20 000	1928	107 387	500 schw. Fr	107 387	—	7	1949	bar
50 000	1930	47 375	1000	47 375	—	4	1964	

Betriebsergebnisse der Chemins de fer du Maroc (C.F.M.)

Jahr	Länge der betriebenen Linien während des Jahres	in Betrieb am 31. 12.	beförderte Personen auf alle Entfernungen: I. Klasse 000	II. Klasse 000	III. Klasse 000	IV. Klasse 000	Gesamt	Geleistete Personen/km Mio	Gesamt-Einnahmen Personen-, Post- u. Paketverkehr Mio Fr.	Güterverkehr: beförderte Menge auf alle Entfernung. Mio t
1923	119		1,6	7,2	45,8	84,6	139,1	18,3	1,04	0,08
1924	264	264	2,3	9,9	91,8	177,6	281,6	17,0	2,07	0,19
1925	315,5	367	4,0	7,5	199,5	246,8	457,3	40,5	5,00	0,73
1926	384	406	14,4	40,3	267,3	622,2	944,3	77,4	9,84	1,43
1927	406	406	18,0	56,7	209,4	425,0	701,1	60,3	9,87	1,87
1928	421	579	31,7	109,4	237,5	648,5	1027,5	77,9	12,12	2,10
1929	579	579	31,8	108,7	235,6	1019,0	1395,1	122,6	17,28	2,60
1930	579	579	55,1	126,2	228,7	1065,7	1455,7	133,1	17,83	2,61
1931	579	579	35,0	129,6	235,0	1077,1	1476,7	132,9	17,63	1,92
1932	579	579	32,2	117,8	218,6	1010,1	1378,8	134,3	16,63	1,87
1933	579	579	—	—	—	—	—	128,2	—	—
1934	949[1]	949	—	—	—	—	—	124,5	—	—
1935	1092	1092	—	—	—	—	—	116,0	7,90[4]	—
1936	1092	1092	—	—	—	—	—	118,0	7,75[4]	—
1937	1092	1092	—	—	—	—	—	176,0[3]	11,03[4]	—
1938	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1939	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[1] Seit 1929 beträgt die durchschnittliche jährliche Betriebslänge 579, d. h. ohne die Linie Fez—Oujda = 371 km und Safi-Ben Guérir = 142 km.
[2] Betriebseinnahmen o h n e die Linien Fez—Oujda und Safi—Ben Guérir.
[3] Ohne Linie Fez—Oujda.

	1936 Mio Fr.	1937 Mio Fr.	Betriebskoeffizient Gesamtausgaben × 100 / Gesamt-Einnahmen: 1937	1936	Personen-Kilometer: 1937 Mio Fr.	1936 Mio Fr.
Linie Fez—Oujda:						
Gesamt-Einnahmen .	6,36	13,26	155,07	274,78	45,0	29,0
Personenbeförderung .	2,78	4,44			—	—
Güterbeförderung . .	3,71	8,18			—	—
Linie Safi—Ben Guérir						
Gesamt-Einnahmen .	—	5,04	82,16	—	—	—

Jahr	Güterverkehr: geleistete t/km Mio	Roh-Einnahm. Mio Fr.	Gesamt-Einnahme Mio Fr.	Gesamt-Ausgabe Mio Fr.	Rein-Einnahmen Mio Fr.	Gesamte finanz. Aufwend. seit Beginn: Bau, Material, Werkst. Mio Fr.	Prozentsatz der Einnahmen; Ausgaben[5]	Ausgaben je Betriebskm berechnet auf 579 km Fr.	Zug/km Personenzüge Mio km	Einnahmen je Betriebs/km auf 579 km Netzlänge in 000 Fr.
1923	5,33	1,97	3,02	2,94	0,08	—	—	—	—	—
1924	13,22	4,92	20,46	17,06	3,40	—	—	—	—	—
1925	89,85	25,25	31,08	20,39	10,69	—	—	84	—	123
1926	176,84	35,50	45,61	33,16	12,45	—	72,7	91	—	123
1927	245,76	49,29	59,44	42,78	16,66	—	71,9	105	—	92,0
1928	270,83	56,09	68,69	48,81	19,78	806,6	71,1	120	—	121,0
1929	349,12	68,92	88,78	64,71	22,07	937,7	74,5	111 750	—	133,0
1930	334,57	66,98	86,80	69,05	18,75	1139,0	79,5	119 256	—	119,0
1931	235,58	56,31	75,29	64,76	10,53	1455,0	86,01	112	—	116,0
1932	234,90	52,09	70,75	59,66	11,09	1732,5	84,3	113	—	99,0
1933	237,00	—	70,00	57,34	—	1923,7	83,0	99	1,02	88,0
1934	278,00	—	72,00	62,15	—	—	86,0	107 379	1,20	87,0
1935	285,00	—	60,00	—	—	—	99,5	104 123	1,24	97,0
1936	273,00	—	59,00	—	—	—	103,9	105 487	1,22	88,0
1937	283,00	—	67,00[2]	—	—	—	90,9	105 679	0,98	83,0
1938	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92,0
1939	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[4] Ohne Fez-Oujda und ohne Post und Paketbeförderung.
[5] Verhältnis der $\frac{\text{Gesamtausgaben} \times 100.}{\text{Gesamt-Einnahmen.}}$

	Betriebskosten je km 1937 Fr.	Einnahmen je Betriebs/km 1936 Fr.	Einnahmen je Betriebs/km 1937 Fr.	geleistete t/km 1937 Mio Fr.	geleistete t/km 1936 Mio Fr.
Linie Fez—Oujda:					
Gesamt-Einnahmen . .	55 408	8 887	20 937	31	13
Personenbeförderung .	—	—	—	—	—
Güterbeförderung . . .	—	—	—	—	—
Linie Safi—Ben Guérir					
Gesamt-Einnahmen .	29 146	—	34 904	30	—

Rollendes Material der Ch.F.M.

Jahr	Lokomotiven			Elektro-Motor Triebwagen	Personenwagen						Güterwagen	
	Dampf Anzahl	Elektrisch Anzahl	Diesel Anzahl	Anzahl	Luxus u. I. Kl.	II. Kl.	I. u. II. Kl. gemischt	III. Kl.	Gemischte III. Kl. u. Gepäck	IV. Kl.	Spezialwagen f. Eilgut	sonstige: flache, offene, gedeckte
1930	46	26	4	10	2	5	14	43	—	74	31	2746
1931	64	26	4	10	8	5	35	43	16	87	37	3339
1935	64	26	4	10	8	5	35	43	16	87	37	3338
1936	64	26	4	10	8	5	35	43	16	87	37	3283
1937	64	26	3	10	8	5	35	43	16	87	37	3283

Straßenbau und Kraftverkehr.

Die Bahnen mußten durch Straßen entlastet werden. Während die Schmalspurbahnen bisher nach rein strategischen Erfordernissen angelegt waren, waren für den Straßenbau die wirtschaftliche Erschließung des Landes, die Bedürfnisse des Handels sowie die Lage der wichtigsten Städte maßgebend. In erster Linie sollten die großen Märkte Fez und Marrakech mit den Häfen am Atlantik verbunden, und die landwirtschaftlich nutzbaren Gebiete von Fez, Meknès, Rharb, Donkkala u. a. erschlossen werden, denn die Wirtschaft Marokkos beruhte zu jener Zeit noch ganz auf Ackerbau und Viehzucht.

Im August 1914 waren nur etwa 50 km mit Steinschlag befestigte Straßen in der Umgebung von Casablanca und Oujda vorhanden. Man hatte bisher angenommen, daß die gebesserten Pfade genügten, um den Bau von Normalspurbahnen abwarten zu können, um so mehr, als Straßen als überlebt angesehen wurden. Der Weltkrieg aber und die gleichzeitige schnelle Entwicklung des Kraftfahrzeugs bewirkten, daß sich die Waage zugunsten des schnellen Ausbaues eines guten und vollständigen Straßennetzes neigte.

Das Straßenbauprogramm von 1913 sah nur ein innerhalb von fünf Jahren auszuführendes Netz von etwa 1200 km Länge vor. Die Kosten wurden auf 30 000 Fr. je km veranschlagt. Dieser Plan erschien bald ungenügend, und zu seiner Erweiterung wurden 35,5 Mio Fr. der Ergänzungsanleihe vom 25. März 1916 bestimmt.

Das Straßennetz sollte zunächst eine Verbindung der Häfen am Atlantik untereinander und den Handelszentren im Innern den Zugang zur Küste bringen. An die große Küstenstraße von Mogador nach Kénitra mit ihrer Fortsetzung nach Tanger sollten sich zwei Querstraßen nach Marrakech bzw. nach Meknès und Fez anschließen. Diese Städte sollten einmal mit Port Lyautey (Kénitra) und durch Abzweigungen mit Rabat und Casablanca über Khemisset verbunden werden. Von Marrakech sollten die Straßen fächerartig nach Mazagan, Safi und Mogador ausgehen. In Ostmarokko war als Hauptstraße die von Fez über Taza nach Oujda vorgesehen. Zwischen diesen Hauptstraßen sollte sich ein Netz von Straßen zweiter Ordnung, den Departements- oder den Vizinalstraßen Frankreichs entsprechend, ausbreiten, das für die Besiedlung von Bedeutung war.

Trotz Schwierigkeiten machte der Straßenbau, besonders während des Weltkrieges, schnelle Fortschritte. Es waren weniger Materialien als eingeborene Arbeitskräfte für die Erdarbeiten und den Steinschlag erforderlich. Die Schnelligkeit bedingte keine schlechte Bauweise, wenn diese auch einfach war. Die Chausseen wurden zunächst weder betoniert noch geteert oder in Asphaltmakadam ausgeführt, erhielten auch keine Fahrbänder nach amerikanischem Muster. Es wurde nur das allein verfügbare Material aus den einheimischen Steinbrüchen verwendet. In der Ebene oder wenig bedecktem Gelände beträgt der Kurvenhalbmesser nicht unter 300 m, in schwierigem Gelände geht dieser bis auf 30 m herunter. Die Steigung geht über die Höchstgrenzen, d. h. 2 % in der Ebene, 4 % im Hügelland und 6 % im Gebirge, nicht hinaus. Mit ihren langen geraden Strecken, ihren großen Kurven, den Kurvenüberhöhungen und den gut sichtbaren Verkehrszeichen sind die Straßen, wenn auch für große Omnibusse etwas eng, für Kraftverkehr recht geeignet. Schließlich wurden auch in Erwartung weiterer Straßen die Pfade verbessert, nicht nur, um als Etappenstraßen zu dienen, sondern auch im Innern den Handelsverkehr zu erleichtern. So wurde die Regierung des Protektorats durch die Umstände dazu gebracht, den Kraftwagen zu begünstigen.

Am 1. Januar 1938 besaß Französisch-Marokko ein Straßennetz von insgesamt 8503 km, davon waren 5041 km Hauptstraßen (Routes Principales) und 3462 km Straßen II. Ordnung (Routes Secondaires). Geteert oder mit Pech behandelt waren davon 4249 km Hauptstraßen und 1697 km Straßen II. Ordnung. Dazu kommen rund 20 000 km gebesserte Pfade (Pistes aménagées).

Entwicklung des Straßenbaues in Marokko (ausschl. der gebesserten Pfade, von denen rund 20 000 km vorhanden sind.)

Datum	Straßen			Länge der geteerten oder mit Erdpech behandelten Straßen		
	Hauptstr. Routes principales	II. Ordnung R. secondaires	Gesamt	Hauptstr.	II. Ordnung	Gesamt
1. Januar	km	km	km	km	km	km
1917 . .	822	66	888	—	—	—
1918 . .	1290	206	1496	—	—	—
1919 . .	1639	374	2013	—	—	—
1920 . .	2184	423	2607	—	—	—
1921 . .	2292	491	2783	—	—	—
1922 . .	2426	551	2977	—	—	—
1923 . .	2470	633	3103	—	—	—
1924 . .	2593	680	3273	—	—	—
1925 . .	2682	700	3382	—	—	—
1926 . .	2885	947	3832	—	—	—
1927 . .	2978	1078	4056	200	—	200
1928 . .	3175	1273	4448	400	—	400
1929 . .	3216	1387	4603	600	50	650
1930 . .	3332	1675	5007	910	95	1005
1931 . .	3407	1836	5243	1304,5	201,5	1506
1932 . .	3581	2129	5710	1726	309	2035
1933 . .	3772	2224	5996	2086	414	2500
1934 . .	3849	2528	6377	2383	666	3049
1938 . .	5041	3462	8503	3500	1697	5197

Ostmarokko wurde beim Straßenbau weniger berücksichtigt. Ende 1919 entfielen von 2184 km fertigen Hauptstraßen nur 386 km und von solchen II. Ordnung bei 423 km Gesamtlänge nur 108 km auf Ostmarokko. Abgesehen von der großen Straße Fez—Oujda und den von dem landwirtschaftlichen Zentrum Berkane ausgehenden Straßen, war auch 1931 das Straßennetz Ostmarokkos noch schwach und 1934 noch nicht wesentlich vergrößert. Erst die Entdeckung bedeutender Bodenschätze führte vielmehr zu einer neuen Planung, und zwar des Eisenbahnnetzes von Ostmarokko, weil die Bahn das natürliche Beförderungsmittel für schwere und billige Massengüter bleibt.

Das Netz der Hauptstraßen (Routes Principales) in Marokko 1934.

Nr.	der Straße und Bezeichnung	Ganze Länge	fertig am 1. Jan. 1934	davon geteert oder mit Erdpech behandelt
		km	km	km
1.	Casablanca—Rabat	93,4	93,4	93,4
2.	Rabat—Tanger	147,8	147,8	147,8
3.	Port Lyautey—Fez	158,3	158,3	150,4
4.	Port Lyautey—Meknès	59,9	59,9	27,9
5.	Meknès—Fez	50,0	50,0	50,0
6.	Petit-Jean—Souk el Arba du Rharb	60,1	60,1	49,3
7.	Casablanca—Marrakech	241,2	241,2	189,1
8.	Casablanca—Mazagan	97,6	97,6	97,6
9.	Mazagan—Marrakech	196,6	196,6	91,0
10.	Mogador—Marrakech	186,5	186,5	65,8
11.	Mazagan—Mogador	207,7	202,7	93,5
12.	Safi—Marrakech	110,0	110,0	68,0
13.	Berrechid—Tadla (Gebiet)	158,4	158,4	148,4
14.	Salé—Meknès	127,4	127,4	127,4
15.	Fez—Taza	127,3	127,3	127,3
16.	Oujda—Taza	224,5	224,5	224,5
17.	Oujda—Lalla Marnia	13,8	13,8	13,8
18.	Oujda—Saidia	58,9	58,9	58,9
19.	Oujda—Berguent	80,8	80,8	47,2
20.	Fez—Sefrou—Haute Moulouya	78,0	78,0	37,5
21.	Meknès—Haute Moulouya	212,5	212,5	79,9
22.	Rabat—Tadla	213,0	196,4	106,0
23.	Souk el Arba du Rharb—Ouezzane—Chechauen	73,0	56,2	45,8
24.	Fez—Marrakech über Imouzer und Azrou	482,0	412,0	45,5
25.	Mogador—Taroudant über Agadir	260,0	258,5	82,0
26.	Fez—Ouezzane über Fes el Bali	151,0	151,0	54,1
27.	Martimprey—Mechra Saf über Berkane	53,6	53,6	13,3
	Gesamtlänge	4064,3	3813,4	2433,4

Dieses gute, in erstaunlich kurzer Zeit gebaute Netz gestattete 1930 bei der Wettfahrt um den Grand Prix Automobile eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 140 km auf einer Strecke von über 700 km.

Seit 1922 wendet der Service Routier du Protectorat die Oberflächenteerung im großen an, und ging wenig später auch zur Befestigung der Straßendecken mit dem bituminösen „Spramex“ oder mit

„Mexasphalt" über. Anfangs war für die Hauptstraßen eine geteerte oder asphaltierte Decke von 8 m und eine chaussierte von 4 m Breite vorgesehen; diese Abmessungen mußten aber erhöht werden, so daß sie heute allgemein 10 m bzw. 5—6 m betragen. Die Kennzeichnung ist gut. Hohe weiße Mauern mit großen schwarzen Buchstaben bzw. Zeichen ermöglichen das Ablesen bei hoher Geschwindigkeit auf weite Entfernungen. Zur Entlastung der Straßen dienen seitliche Pfade zum Treiben von Vieh.

Seit 1935 ist der Bau neuer Straßen verlangsamt worden, um die vorhandenen noch weiter zu verbessern. Aber auch in den letzten Jahren wurden noch einige wichtige Straßen fertiggestellt oder in Angriff genommen: 1. Die Straße I. Ordnung Ouezzan—Souk el Had, an der Grenze von Spanisch-Marokko, wurde 1938 fertig. Nach Fertigstellung einer von Frankreich und Spanien gemeinsam gebauten Brücke über den Loukkos-Fluß ist damit eine direkte Verbindung von Fez nach Tetuan hergestellt. 2. Der Ausbau des Pfades von Fez über Bouleemane nach Midelt zu einer guten Straße wurde im Februar 1939 beendet. Ihre Bedeutung liegt darin, daß sie in viel geringerer Höhe verläuft als die Straße Meknès—Azrou-Midelt, und so eine niemals durch Schnee blokkierte Verbindung nach Süd-Marokko darstellt. Der Bau der Straße Tiznit—Tindouf am Ausgangspunkt der wenig benutzten Überlandverbindung durch die Sahara nach Dakar wurde 1939 begonnen. In Süd-Marokko begann 1939 der Umbau der unbefestigten, 650 km langen Straße Taroudant—Ouarzazet-Tinerir—Ksar es Souk zu einer befestigten. Der Bau soll auch die große Arbeitslosigkeit mildern.

Der Kraftverkehr.

Auf diesen guten Straßen nahm der Verkehr ständig zu. Das Kraftfahrzeug verdrängte die anderen Transportmittel fast ganz. Der Weltkrieg hatte dessen große Verwendungsmöglichkeiten gezeigt und viele mit seiner Handhabung vertraut gemacht. Die Demobilmachung warf Tausende von gebrauchsfähigen Wagen auf den Markt, während die zur Deckung des Kriegsbedarfs erbauten Fabriken jetzt Wagen im großen herstellen konnten. Marokko, dem es bis dahin an schnellen Verkehrsmitteln fehlte, bot der Kraftfahrzeugindustrie einen bedeutenden Markt. Die wirtschaftliche Erschließung des Landes ließ starken Verkehr voraussehen. Diese Umstände veranlaßten die Regierung des Protektorats, den Kraftverkehr so weit zu begünstigen, daß man erwog, in Marokko keine Bahnen (Normalspur) für den Handelsverkehr zu bauen. Die Leistungen des Kraftverkehrs ließen Behörden wie Industrie- und Han-

delskreise längere Zeit vergessen, daß das eigentliche Instrument für die wirtschaftliche Erschließung, die Befriedung und Sicherheit eines Neulandes nicht die Straße, sondern die Eisenbahn ist.

Anfangs war der Kraftverkehr in keiner Weise geregelt[1]. Eine große Zahl kleiner Transportunternehmer mit ein oder zwei Fahrzeugen

[1] Der Kraftverkehr wurde aufgenommen, ehe Marokko Straßen besaß. Pionier des Kraftverkehrs war Madame Zacar, eine Syrerin, die ihren Kantinenbetrieb hinter der Front zu einem Kraftverkehrsunternehmen erweiterte. Als 1919 mit staatlicher Unterstützung die „Cie de Transport et de Tourisme au Maroc" (C.T.M.) gegründet wurde, trat das Unternehmen Zacar mit dieser erfolgreich in Wettbewerb, bis es 1926 von der C.T.M. übernommen wurde. Beide Gesellschaften hatten die gleichen Tarife, aber Zacar verdiente auch ohne Postkontrakte oder anderweitige öffentliche Unterstützung gut.

Neben diesen beiden Großunternehmen gab es noch eine große Zahl kleinerer Omnibusbetriebe, bis hinunter zum Besitzer eines alten Wagens, der die Route wechselte und mit sich um den Fahrpreis handeln ließ.

Der nächste große Rivale der C.T.M. nach Übernahme der Zacar war La Valenciana, ein Unternehmen, das seinen Sitz in der spanischen Zone hatte, aber auf dem verbrieften Recht bestand, überall in Marokko Kraftverkehrslinien unterhalten zu können. Diese Dienste hatten etwas niedrigere Tarife, waren aber doch etwas anderes, als die mit „Alle-Richtungen-Omnibusse" bezeichneten.

Die C.T.M. war bemüht, auch diesen Wettbewerber zu verdrängen, und sich ein Monopol zu schaffen. Sie schloß als halbamtliches Unternehmen ein ausschließliches Abkommen mit den marokkanischen Bahnen, als diese nach 1928 bedeutenden Personenverkehr hatten, über gemeinsame und für beide Verkehrsmittel gültige Fahrkarten.

1933 trat zur Bestürzung der C.T.M. und der Regierung ein neues Unternehmen in Erscheinung, erwarb eine Anzahl kleiner Lizenzen und eröffnete einen ausgedehnten durchlaufenden Verkehr. Es war die „S.A.C.A.R." (Soc. Anonyme des Cars Automobiles Rapides). Ihre Wagen trugen diese Bezeichnung. Madame Zacar gehörte dieser Gruppe an; da sie aber 1926 ihr Recht aufgegeben hatte, die Wagen mit ihrem Namen zu kennzeichnen, wollte man doch durch eine ähnliche Bezeichnung ihren Ruf kapitalisieren. Es war gleichzeitig ein Kampf der Automobilfirmen untereinander, in dem die Panhard-Gesellschaft finanziell an der C.T.M. interessiert war, während die Renault sich der S.A.C.A.R. bediente, um ihre leichteren Wagen einzuführen.

Schließlich griff die Regierung ein. Ihre Maßnahmen richteten sich gegen die Vielzahl der kleinen Unternehmer als Wettbewerber der C.T.M., indem sie ab 1. April 1935 die vierfache Besteuerung für Wagen einführte, die „nach allen Richtungen" fuhren, mit der Begründung, daß die Gleichschaltung von Bahn- und Kraftverkehr durch die Benutzung dieser Art von Lizenz für regelmäßigen Verkehr oder im direkten Wettbewerb mit diesem verhindert würde. Für durchgehenden Verkehr wurden besondere Lizenzen eingeführt und gesetzliche Maßnahmen ergriffen, um zu verhindern, daß Lizenzen für Kurzstreckenverkehr zusammengesetzt würden, wie es z. B. die Valenciana getan hatte, um neue Linien in die französische Zone zu treiben. Sie verwendete auch billige amerikanische Fahrgestelle für Lastwagen, die in der spanischen Zone zusammengesetzt wurden

hielten sich auf den großen Plätzen der Städte für jede verlangte Fahrt bereit. Noch 1916 bestand ein regelmäßiger Kraftverkehr nur auf der Strecke Casablanca—Rabat. Hier hatten zwei Gesellschaften zweimal täglich eine Verbindung in beiden Richtungen mit Wagen von 24 PS und 4—6 Sitzplätzen eingerichtet, welche die 92 km lange Strecke in etwa 3 Stunden zurücklegten. Der Fahrpreis betrug 25 Fr. je Person und für die Güterbeförderung durchschnittlich 200 Fr. je t, oder etwas mehr als 2 Fr. je t/km. Für die Eingeborenen verkehrten Kraftomnibusse von 30 PS, weit weniger bequem und langsamer, jeden Morgen einmal in beiden Richtungen zum Preise von 15 Fr. je Platz und 25 Fr. je 100 kg Gepäck. Zwischen Casablanca und Marrakech unterhielt das Protektorat einen täglichen Postverkehr mit 2 Wagen. Die 240 km lange Strecke wurde in etwa 10 Stunden zurückgelegt. Der Preis je Platz betrug 70 Fr. und 120 Fr. für Hin- und Rückfahrt. Den Güterverkehr bewältigten Lastkraftwagen. Der Höchsttarif betrug 360 Fr. je t, die Transportdauer 2 Tage. Schließlich bestand noch eine Kraftverbindung zwischen Marrakech und Safi; der Tarif betrug 198 Fr. je t im Winter und 228 Fr. im Sommer. Zwischen Kénitra und Fez, Rabat—Fez, Mazagan—Marrakech war kein regelmäßiger Verkehr. Die Unternehmer führten Gelegenheitsfahrten aus; die Ankunft war nicht gesichert, die Tarife keine festen und viel höher als die der genannten Linien.

Am 6. März 1922 wurde zwischen der Direktion der Öffentlichen Arbeiten und der Cie. Générale de Transport et de Tourisme (C.T.M.) au Maroc ein Vertrag geschlossen, in dem sich die C.T.M. zum Betrieb eines öffentlichen Kraftverkehrsnetzes und zur Beförderung von Personen und Gütern auf folgenden Linien verpflichtete:

I.	Casablanca—Mazagan	97 km
II.	Casablanca—Marrakech	243 „
III.	Mazagan—Marrakech	199 „
IV.	Mazagan—Safi	156 „
V.	Safi—Mogador	162 „
VI.	Safi—Marrakech	155 „
VII.	Mogador—Marrakech	190 „
VIII.	Rabat—Meknès	144 „
	Gesamt:	1346 km

und dort im Gegensatz zu den kostspieligen französischen Panhard-Wagen einen einfachen Aufbau erhielten.

Diese Maßnahmen richteten sich nicht direkt gegen S.A.C.A.R. und Valenciana, sondern gegen die Kleinunternehmen. Die Verordnung wurde von dem Verband der Krafttransportunternehmer, den Garagenbesitzern, Automobilklubs und der Presse, unter Zustimmung eines großen Teils der Öffentlichkeit, angegriffen.

Die Subvention betrug 2,20 Fr. je Fahrzeug/km als Grundpreis, der sich aber mit dem Benzinpreis je Liter änderte. Gleichzeitig wurde das Unternehmen von allen derzeitigen munizipalen Steuern und Abgaben gegen Zahlung einer jährlichen Summe von 7,50 Fr. je Platz befreit.

Die Errichtung dieser großen subventionierten Transportgesellschaft ließ die kleinen Unternehmen nicht verschwinden. Da sie aber die europäische Kundschaft auf diesen nunmehr regelmäßig befahrenen Linien verloren, wandten sie sich der Beförderung von Eingeborenen „nach allen Richtungen" zu; dabei kam ihnen die Vorliebe der Eingeborenen für dieses neue Beförderungsmittel zu Hilfe; letztere konnten um den Preis der Fahrt handeln! Andererseits hatte die Verbreitung des Reisens, die Erschließung des Landes für den Touristenverkehr, die Zunahme der Bevölkerung und der Siedler, für die der Kraftwagen ein „Arbeitsgerät" wurde, und nicht zuletzt die starke Senkung der Preise für Kraftwagen wesentlich zur Entwicklung des Kraftverkehrs beigetragen. Eine Verkehrsstatistik gibt es bisher weder für den privaten Kraftverkehr noch für die Unternehmen. Einen gewissen Anhalt für die Verkehrszunahme kann die Einfuhr von Treibstoff und Kautschukfabrikaten für Kraftfahrzwecke, wie Schläuche, Decken und Bandagen, bieten:

Jahr	Einfuhr von Treibstoff	und Kautschukfabrikaten
1918	1,44 Mio kg	keine Angaben
1920	9,85 „ „	„ „
1922	13,46 „ „	„ „
1924	12,43 „ „	0,62 Mio kg
1926	31,06 „ „	0,83 „ „
1928	41,49 „ „	1,42 „ „
1929	55,33 „ „	2,19 „ „
1930	62,85 „ „	1,73 „ „

Der Einfuhrhafen für Öl und Treibstoff ist Fédhala, wo sich 1923 die Vacuum Oil Co., 1924 die Cie. Marroccaine et Asiatique des Pétroles und 1927 die Cie. Marroccaine des Carburants niedergelassen haben.

Der Kraftverkehr zog auch großen Nutzen aus dem stark zunehmenden Touristenverkehr. Das Jahr 1929 brachte 9503 Touristen nach Marokko; 1930: 13 683; 1931: 18 271; 1932: 45 808; 1933 wurde diese Zahl um mehr als verdoppelt.

Der Wettbewerb des Kraftverkehrs unter sich.

In dem Maße, wie die 1930 einsetzende Weltwirtschaftskrise Marokko erfaßte, verringerte sich der dem Kraftwagen zur Verfügung stehende Verkehr. Der Wettbewerb der Kraftverkehrs-Unternehmen untereinander verschärfte sich damit noch weiter und führte zu Tarifsenkungen. Der sich gleichzeitig in Marokko fühlbar machende Wett-

bewerb zwischen Kraftverkehr und Eisenbahn war nur die Folge des Wettbewerbs des Kraftverkehrs unter sich. Bisher hatte sich die Zahl der Kraftfahrzeuge dem Bedarf angepaßt. Das Gleichgewicht wurde nun gestört, weil die Zahl der Fahrzeuge die Nachfrage überstieg. Dazu kam,

Zahl der registrierten Kraftfahrzeuge.

Zeitpunkt	Tourenwagen	Lastkraftwagen Autobus Schienenkraftwagen	Krafträder	Gesamtzahl	Bemerkung
Dezember 1921	2 441	1 052	117	3 670	Es waren nicht alle eingetragenen Fahrzeuge in Betrieb. Für das Jahr 1938 ist die wirklich in Betrieb befindliche Zahl der Fahrzeuge festzustellen
„ 1922	2 969	1 464	329	4 752	
„ 1923	3 595	1 632	515	5 742	
„ 1924	4 535	1 879	681	7 095	
„ 1925	6 025	2 293	825	9 143	
„ 1926	7 883	2 746	1017	11 649	
„ 1927	9 871	3 554	1332	14 757	
„ 1928	13 022	4 867	1928	19 817	
30. VI. 1929	15 273	5 899	2343	23 515	
30. VI. 1930	18 804	7 414	2991	29 209	
30. IX. 1930	19 702	7 693	3149	30 544	
31. XII. 1930	20 624	7 887	3318	31 829	
1. I. 1933	27 821	9 770	4445	42 036	
1. I. 1938	44 762	14 342	5338	64 442	
davon in Betrieb	33 434	10 654	3036	47 124	

Statistik der Kraftwagen am 31. Dezember 1937.

	Personen-Kraftwagen		Lastkraftwagen u. Omnibusse		Krafträder	
	registriert	in Betrieb	registriert	in Betrieb	registriert	in Betrieb
Casablanca	17 463	12 955	6 512	4 401	2 428	1 281
Rabat	10 359	5 357	2 212	1 085	1 199	435
Mazagan	1 796	616	760	305	185	63
Marrakech	3 882	2 241	1 125	561	585	249
Fez	4 376	2 481	1 504	908	433	190
Meknès	4 024	3 051	1 214	1 068	344	237
Oujda	2 858	1 806	1 015	582	384	133
Taza	—	655	—	196	—	64
Port Lyautey	—	1 836	—	674	—	140
Mogador	—	832	—	337	—	102
Agadir	—	680	—	246	—	70
Oued-Zem, Tadla	—	783	—	238	—	51
Tafilelt	—	141	—	53	—	11
Gesamt Marokko	44 762	33 434	14 342	10 654	5 338	3 036

daß sich die Zahl der kleinen Unternehmer übermäßig erhöhte. Nachdem auf den ihnen überlassenen Routen Wettbewerb entstand, betätigten sie sich auf allen Linien, wo sie Fracht und Personen erhoffen konnten, und beförderten zu niedrigsten Preisen. Dieser Tarifkampf, unter dem auch die Eisenbahn litt, war nicht besonders gegen letztere gerichtet, und trat auch auf den den Bahnen nicht parallel laufenden Linien in Erscheinung. So fielen z. B. auf der Strecke Casablanca—Mazagan, 97 km, die Tarife von 100 Fr. je t im Jahr 1929 auf 90 und 70 Fr. i. J. 1930; von Casablanca nach Safi, 255 km, von 200 auf 150 Fr. je t; von Casablanca nach Mogador, 305 km, von 250 auf 200 Fr.

Unter den Angriffen der kleinen Unternehmer suchten die großen Gesellschaften, die sich bis dahin stillschweigend gegenseitig gewisse Verbindungen vorbehalten hatten, Transporte in benachbarten Bezirken. Das rief aber Gegenmaßnahmen der Nachbarn hervor. So warf sich das „Entreprise Bergeron", welches sich bis 1930 auf die Verbindungen Casablanca—Mazagan—Safi—Mogador und das Gebiet von Doukkala beschränkt hatte, unter dem Druck des Wettbewerbs der Soc. Nouvelle de Chargements et de Transports (S.N.C.T.) in ihrem eigenen Revier, ihre Lastwagen auf die Linie Casablanca—Marrakech und besonders Casablanca—Fez, drückte hier die Preise von 200 Fr. je t auf 180 und 160 Fr. und für die Rückfahrt von 100 auf 80 Fr., während sie auf der Linie Casablanca—Marrakech von 175 Fr. (1929) auf 150 und selbst 130 Fr. zurückgingen. Damit war die im Kraftverkehr, jedenfalls zwischen den europäischen Unternehmen, herrschende Harmonie gestört; der Tarifkampf verschärfte sich und griff auf die Bahnen über.

Der Wettbewerb zwischen Kraftverkehr und Eisenbahn.

Trotz der erheblichen Zunahme des Kraftverkehrs war der Wettbewerb für die Eisenbahnen, jedenfalls die normalspurigen, zunächst nicht sehr fühlbar. Beide konnten nebeneinander bestehen. Zwar wurde die Erschließung Marokkos 1922 für kurze Zeit durch eine Krise gehemmt, dann aber nahm unter dem Zeichen der Kredit- und Anleihepolitik der Regierung der Aufschwung seinen Fortgang.

Die mit Getreide bestellte Fläche wurde vergrößert, die bergbauliche Erzeugung, besonders von Phosphat, stieg, die Einwanderung und die Zahl der Touristen nahm zu. Die Eingeborenen bedienten sich in steigendem Maße der neuen Transportmittel, die alten verschwanden nach und nach. Schließlich brachte die Herabsetzung der Tarife sowohl der Eisenbahn wie dem Kraftverkehr lohnenden Verkehr. Die Anforderungen des Handels, der wirtschaftliche Aufbau des Landes und seine weitere Befriedung erforderten die intensive Ausnutzung aller Trans-

portmittel. Der bei der Personenbeförderung bestehende Wettbewerb war unbedeutend. Noch 1931 hieß es: „die Erfahrung in Marokko lehrt, daß beide Transportmittel nicht miteinander in Wettbewerb zu treten brauchen, sondern sich infolge ihrer Spezialisierung harmonisch ergänzen können. Indem die Straße die Eisenbahn verlängert, verdichtet und ergänzt sie das Netz".

Wenn auch die schnelle Entwicklung des Kraftverkehrs die Bahnen von Anfang an beunruhigte und sie gezwungen hatte, sich zeitgemäß auszurüsten, so waren doch ihre Einnahmen aus Personenverkehr, besonders aber Frachtverkehr, bedeutend. Dem Kraftverkehr blieb andererseits neben den von der Bahn bedienten Strecken ein weites Feld der Tätigkeit. Da die Bahnen gering an Zahl waren, genoß der Kraftwagen hier ein Monopol und konnte die Tarife nach eigenem Ermessen bestimmen. Aber die Zahl der Wagenbesitzer stieg schnell, um so schneller, als die Politik der „Offenen Tür" Marokko zu einem günstigen Markt für Kraftwagen machte. Das gute und ausgedehnte Straßennetz gestattete großen Unternehmen wie der C.T.M., dem Publikum schnelle und gut ausgestattete Wagen zur Verfügung zu stellen, das bisher nur die unvorstellbaren Fahrzeuge der kleinen Unternehmen kannte. Gleichzeitig aber stieg die Zahl der kleinen Unternehmen, die Wagen zur Personenbeförderung aus zweiter Hand oder auf Kredit gekauft hatten. Das Ergebnis war ein scharfer Wettbewerb der Unternehmen unter sich, sowie eine wesentliche Senkung der Tarife. Von da ab wurde der Kraftverkehr auch ein ernster Wettbewerber der Bahnen, besonders da deren Tarife seit 26. Oktober 1926 als Folge des Frankensturzes erhöht waren. Seit 1927 ging die Zahl der in der III. und besonders der IV. Klasse (für Eingeborene) Beförderten stark zurück. Die Einnahmen aus Personenverkehr der C.F.M. fielen von 34 Fr. je Zug/km i. J. 1926 auf 32,5 Fr. i. J. 1927. Am 15. Februar 1928 wurde ein neuer Personentarif IV. Klasse eingeführt; trotzdem sanken die Einnahmen weiter. Bei der C.F.M. betrugen diese 1928 kaum 17 Fr. je Zug/km, obwohl letztere mit 708 131 die von 1927 (303 490 Zug/km) und 1926 (248 930) bei gleicher Netzlänge stark übertrafen.

Die Eröffnung der Linie Casablanca—Marrakech am 15. Januar 1929 bewirkte eine Zunahme der beförderten Personen in der IV. Klasse, aber verschärfte den Wettbewerb des Kraftwagens auf dieser Strecke, der Sieger blieb. Im Jahre 1929 beförderte die Bahn hier täglich durchschnittlich 282 Personen auf der Hinfahrt und 112 auf der Rückfahrt, der Kraftverkehr aber durchschnittlich 435 und 350 Personen. Im Güterverkehr machte sich der Wettbewerb erst 1930 mehr fühlbar. Die Fortschritte im Kraftwagenbau und die Erweiterung des Straßennetzes hatten nun einen Überfluß an Lastkraftwagen, eine Senkung der Gütertarife

und eine wesentliche Verbesserung der Transportlage zur Folge. Die C.F.M. beförderte z. B. 1928 74 587 t Mehl, 1929 19 718 t und 1930 nur noch 5987 t; die C.T.F. 1928: 16 547 t, 1929: 11 856 und 1930: 10 036 t Mehl. Der Wettbewerb richtete sich gegen die hochtarifierten Güter, außer Mehl war Zucker besonders betroffen, der 1926 noch ein wichtiger Artikel der Bahnen war. Den Bahnen verblieben Getreide, Bergbauprodukte, Bauholz, Kalk, Zement, metallurgische Erzeugnisse, Stroh, Futtermittel, weil auch die erhöhten Tarife noch unter denen des Kraftverkehrs lagen. Gemüse, Früchte, Frühgemüse und Fische gingen dagegen immer mehr zur Kraftbeförderung über, weil diese direkter und schneller. Bis 1930 bestand noch keine unmittelbare Gefahr für die Bahnen. Andererseits war der Kraftwagen, indem er die Bahn verlängerte, ein wichtiges Ergänzungsmittel, das zusätzlichen Verkehr brachte und die Möglichkeit bot, weit entfernte Kunden zu erreichen.

Wirtschaftskrise und ihre Auswirkung auf den Verkehr.

1930 ging zum erstenmal die Ausfuhr von Getreide von 2,32 Mio t i. J. 1929 auf 1,61 Mio t zurück. Das war im wesentlichen die Folge einer landwirtschaftlichen Krise, veranlaßt durch Dürre und Heuschrecken. An Getreide wurden 1930 nur 0,79 Mio quintaux i. W. von 70,54 Mio Fr. gegen 4,28 Mio quintaux i. W. von 431,2 Mio Fr. i. J. 1929 ausgeführt. Gleichzeitig fielen die Preise für Getreide, Olivenöl, Häute, Wolle, Eier, so daß die Gewinne der landwirtschaftlichen Unternehmen der Europäer geringer waren. Eine übertriebene Spekulation in Grund und Boden sowie in Hausbesitz verschärfte die Lage. Immerhin fehlten noch ernste Krisenanzeichen. Die Einnahmen der „Tertib" (eine Steuer auf den landwirtschaftlichen Jahresertrag der Herden, Felder, Bäume) fielen zwar von 125,2 Mio Fr. i. J. 1929 auf 98,0 Mio Fr. i. J. 1930, aber die Ausfuhr von Phosphaten stieg von 1,58 Mio t im Werte von 220,6 Mio Fr. i. J. 1929 auf die Höchstziffer von 1,77 Mio t i. W. von 247,5 Mio Fr. i. J. 1930. Die Zahl der in der Industrie beschäftigten Eingeborenen nahm von 22 661 auf 34 518 i. J. 1930 zu. Im ganzen überstand das Land diesen ersten Angriff der Krise ohne allzu große Schwierigkeiten, um so eher, als die Preise für Zucker und Tee erheblich zurückgingen.

Auch die französischen Kolonisten, welche in weitestem Maße von der Regierung unterhalten wurden, litten anfangs wenig unter der Krise. Ihre Kaufkraft blieb etwa die gleiche, ebenso die der Beamten, welche einen so wesentlichen Teil der französischen Bevölkerung ausmachen. Schließlich stieg auch die Einwanderung weiter. 1930 kamen 5818 Ein-

wanderer gegen 1819 i. J. 1929. Die Einfuhr ging noch nicht zurück, schon deshalb, weil bei der Schließung verschiedener Weltmärkte Marokko eine Bresche in der Mauer des Protektionismus darstellte; sie betrug 1929 1 017 900 t und 1930 1 115 800 t.

1930 hatte die Krise noch nicht den allgemeinen Charakter wie in anderen Ländern. Immerhin datiert seitdem der Rückgang der Betriebseinnahmen der Bahnen, welcher um so mehr empfunden wurde, als sich die Betriebskosten infolge der Verkehrssteigerung erhöht hatten. Die Verfrachtung von Getreide nahm infolge der landwirtschaftlichen Krise ab, bei der Tanger—Fez, deren Fracht hauptsächlich in Getreide besteht, von 56 170 t auf 35 710 t i. J. 1930, bei den C.F.M. von 255 773 t i. J. 1929 auf 123 732 t i. J. 1930. Mehr aber noch als durch die Krise wurde jedenfalls bei den C.F.M. das Ergebnis durch den Kraftverkehr beeinflußt. Die Senkung der Preise für Kraftwagen und besonders der Benzinpreise trug wesentlich zu diesem Wettbewerb bei.

Von 1931 an wirkte die Krise, die sich 1932 und 1933 noch steigerte, schärfer auf die Wirtschaft Marokkos. Das Land hatte seit Errichtung des Protektorats einen Zustrom von Menschen und Kapitalien, begünstigt durch das fiskalische Regime, erlebt, der allgemeine Hochspannung und unbegründetes Vertrauen in die Stetigkeit der Wirtschaft hervorgerufen hatte. Die wirklichen Ursachen dieser Prosperität — ständiger Kapitalzufluß von außen und die Gewißheit staatlicher Stützung im Notfall — waren vergessen. Das Erwachen war bös. Der Außenhandel ging, wie aus der Tafel über den Außenhandel Französisch-Marokkos auf S. 589 ersichtlich, erheblich zurück.

Auch die Industrie, bereits getroffen durch die rückläufige Tätigkeit im Innern, litt unter fremdem Dumping (Kalk, Zement). Die Ausfuhr von Phosphaten ging von 1,77 Mio t i. J. 1930 auf 0,97 Mio t i. J. 1931 zurück. Wie diese sich weiter gestaltete, zeigt die Tabelle auf S. 596.

Von da ab lebte Marokko in verlangsamtem Tempo. Die Zahl der Arbeitslosen nahm zu, die Kaufkraft nahm ab. Die übermäßig geförderte Kolonisation geriet, trotz Liquidierung der Caisses de Crédits agricoles, in sehr schwierige Lage. Der Eingeborene mit seiner geringen Voraussicht wurde von der Last der Wucherzinsen erdrückt. Das Gleichgewicht im Haushalt war immer schwieriger herzustellen. Ein neuer Abschnitt, der der Einsparungen, begann, nachdem man bis dahin unter einer erstaunlichen Dynamik der Kräfte gelebt hatte. Auch die Eisenbahnen, schon in steigendem Maße unter dem Wettbewerb des Kraftverkehrs leidend, wurden erneut betroffen.

Das Eingreifen der Regierung.

Sowohl auf Ersuchen der Bahnen wie des Kraftverkehrs schritt die Regierung ein. Das war um so notwendiger, als der Wettbewerb beider alle — Staat, Transportunternehmer und Reisende — in Mitleidenschaft zog. Zwar konnten die staatlichen Einnahmen aus dem Kraftverkehr: Verkehrssteuer, Führerschein, Treibstoffsteuer, Schmierölsteuer, Steuer auf Kautschukfabrikate u. a. mit der Ausdehnung dieses Verkehrsmittels nur größer werden, aber Hand in Hand damit ging eine verhältnismäßig größere Erhöhung der Unterhaltungskosten für die Straßen und Straßenpolizei.

Weiter ist der Staat an den Betriebsüberschüssen der C.F.M. beteiligt, und zwar so, daß Konzessionsnehmer und -erteiler in gleicher Weise an der Verkehrsentwicklung interessiert sind. Der staatliche Anteil an den Einnahmen, der 1929 noch 9 Mio Fr. betrug, fiel 1931 und 1932 auf knapp 1 Million. Die Regierung hat ferner die Zinsgarantie für das Anleihekapital zu erfüllen. Das Problem des Wettbewerbs zwischen Kraftverkehr und Eisenbahn ist in Marokko anders geartet wie in europäischen Ländern. Das Straßennetz ist jungen Datums und seine Anlagekosten lasten schwer auf den Finanzen. Diese Kosten sind noch nicht getilgt, und die Gesamtheit muß sie tragen. Ebenso besteht das Bahnnetz noch nicht lange, und man darf die Gesellschaften nicht hindern, jedenfalls die für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlichen Einnahmen zu erzielen.

Einnahmen der Eisenbahnen aus Personenverkehr.

1. Cie d. C.F.M.

Jahr	Gesamteinnahmen Personenverkehr	Proportionaler Anteil der Wagenklassen I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
1925	3,77 Mio Fr.	2,15	3,34	60,72	33,79
1930	15,49 „ „	8,11	20,95	24,27	46,67
1935	7,90 „ „	5,72	22,85	26,43	44,98
1936	7,75 „ „	9,41	21,60	29,50	39,42
1937	11,10 „ „	8,57	18,78	24,69	17,96
2. Fez—Oujda:					
1936	2,68 „ „	9,23	36,76	38,93	12,08
1937	4,44 „ „	8,38	39,83	30,16	21,63

Cie F.M. geleistete Zugkilometer:

Jahr	Personenzüge	Güterzüge	Gesamt
1933	1,02 Mio km	0,88 Mio km	1,90 Mio km
1934	1,20 „ „	0,93 „ „	2,13 „ „
1935	1,24 „ „	0,85 „ „	2,09 „ „
1936	1,22 „ „	0,82 „ „	2,04 „ „
1937	0,98 „ „	0,90 „ „	1,88 „ „

Schließlich ist die Gesamtwirtschaft an dem Gedeihen der Bahnen interessiert. Die Landesprodukte sind ihrem Wert nach größtenteils Massen- und Schwergüter. Wenn sie auf dem Weltmarkt in Wettbewerb treten sollen, so müssen ihre Transportkosten niedrig sein. Die Ausfuhr von Phosphaten hat erst mit dem Tage wirkliche Bedeutung erlangt, wo die Bahnverbindung mit dem Verschiffungshafen hergestellt war.

Auch die Elektrifizierung des Landes, an der die Bahnen finanziell beteiligt sind, wurde durch sie erleichtert. Die Möglichkeit, bedeutenden Absatz für die Kraftwerke zu schaffen, ist einer der Gründe für die Elektrifizierung des Netzes, die an sich auf Grund des Verkehrs nicht gerechtfertigt war. Der Verbrauch der Bahnen betrug 1932 17 Mio Kilowatt bei einem Gesamt-Stromverbrauch von 70 Mio kW. Schätzungsweise entsprechen die in Marokko festgestellten Wasserkräfte einer jährlichen Förderung von 800 000 t Kohle, und die bis 1932 ausgebeutete Kraft etwa 100 000 t Kohle. Die Bodenschätze des Atlas bestehen in Mineralien wie Kohle, Kobalt, Mangan, Eisen, Blei, Molybdän, für deren Beförderung die Bahn besonders geeignet ist. Überall, wo die Bahn vordringt, bereichert sie das Leben, sie ist ein Zeichen der Stärke und in den unterworfenen Gebieten ein Friedensfaktor. Für den Ausbau der Linie Oujda—Bou Arfa in Normalspurweite, die geringe Rentabilität versprach, waren strategische Gesichtspunkte maßgebend.

Die Maßnahmen zur Gleichschaltung des Eisenbahn- und Kraftverkehrs.

Die Voraussetzungen für eine Gleichschaltung beider Verkehrsmittel bestehen in Französisch-Marokko seit 1933. Die Regierung übt eine Kontrolle über die Bahnen aus, und die Polizei-Gesetzgebung gestattet ferner die Regulierung des Überland-Kraftverkehrs. Diese Faktoren sind seitdem durch verschiedene cherifische Verordnungen ergänzt; so wurden 1935 die öffentlichen Kraftverkehrsunternehmen, die Personen und Güter befördern, der regelmäßigen Überwachung ihrer Dienste, Fahrzeuge, Versicherungen usw. unterworfen. Ein weiterer Erlaß vom November 1935 regelt die Gleichschaltung unter Aufsicht eines „Zentralen Verkehrsamtes", das dem Department der Öffentlichen Arbeiten untersteht.

Die bis 1938 auf Grund der Politik des Verkehrsamtes durchgeführten Maßnahmen erstrecken sich 1. auf die Beseitigung — da, wo es möglich war — von Überland-Kraftverkehrsunternehmen, die im Wettbewerb mit den vom Staat subventionierten Eisenbahnen oder den führenden privaten koordinierten Kraftverkehrsinteressen standen. Letztere umfassen mehr als die Hälfte des Überland-Kraftverkehrs; 2. Übernahme

oder Verwaltungskontrolle von Güterstationen und 3. die Aufteilung des Güterverkehrs zwischen Eisenbahnen und Kraftverkehr, und zwar so, daß die Eisenbahnen den größeren Teil erhalten. Diese Verkehrspolitik hat den Bahnen zwar eine Erhöhung der Einnahmen gebracht, wird aber von den kleineren Kraftverkehrsunternehmen bekämpft. Diese hatten sich bisher im Wettbewerb mit der vorherrschenden „Schienen-Kraftwagen-Gruppe" halten können, aber ihre weiteren Aussichten sind schlecht. Es herrscht die Auffassung vor, daß die Gleichschaltung in Form der Beseitigung des Wettbewerbs für die Bahnen, selbst wenn sie weitergetrieben wird, diese in absehbarer Zeit auch noch nicht „selbstgenügsam" machen würde, weil sie ursprünglich für militärische Zwecke gebaut wurden und noch auf Jahre hinaus über die Bedürfnisse des Handels hinausgehen. Der Kraftverkehr bestand vor den Bahnen, letztere waren als Ergänzung geplant.

Bei der Regelung handelte es sich nicht darum, welche Transportart der anderen zu weichen habe. Wenn auch die Alleinherrschaft der Kolonialbahn nicht mehr besteht, so macht der Kraftverkehr sie doch nicht überflüssig, aber die Unzuträglichkeiten mußten beseitigt und die Aufgaben beider abgegrenzt werden. Marokko als Ganzes besitzt noch keine ausreichenden Verkehrsmittel, letztere sind in unwirtschaftlicher Weise in einer Zone, dem Atlas-Vorland am Atlantik, zusammengedrängt, während die meisten anderen Gebiete abseits liegen und auf Leistungen weniger Transportmittel angewiesen sind. Der Staat mußte eingreifen, um dieser unwirtschaftlichen Verteilung der Verkehrsmittel zu steuern und eine bessere Ausnutzung des in den Bahnen angelegten Kapitals zu erreichen. Der Kampf der Transportmittel untereinander war auch für die Benutzer kaum vorteilhaft. Der Handel und die Siedler wurden zwar durch die Tarifsenkungen begünstigt, aber die ständige Änderung der Tarife (besonders beim Kraftverkehr, weniger bei der Eisenbahn) hatte ein Tarif-Chaos zur Folge. Der Handel muß aber die Faktoren, aus denen sich die Selbstkosten zusammensetzen — in erster Linie Transportkosten —, übersehen können. Andererseits stellen Gruppentarife, die für Mengen oder regelmäßige Benutzung gewährten Rabatte sowie sonstige Vergünstigungen, wie sie die Bahnen gewähren, Sonderleistungen dar, die nur Großunternehmen zugute kommen und letztere dem Kleinhändler gegenüber begünstigen. Die Vielfältigkeit der Transportmittel ist nur ein scheinbarer Vorteil für das Publikum. Verkehrslinien entstehen, gehen dann wieder ein, nachdem sie Bedarf geschaffen haben. Der Wettbewerb kommt der Allgemeinheit nicht zugute, weil die Kosten der Lebenshaltung nicht mit den Beförderungstarifen sinken. Die Sicherheit des Verkehrs leidet unter den Schnelligkeits-Wettkämpfen der Unternehmer,

unter Einschränkungen, die eine ordnungsmäßige Unterhaltung des Materials verhindern, und der Überanstrengung der Fahrer. Unter den gleichen Nachteilen litt die Güterbeförderung. Eine Ladekontrolle bestand so gut wie nicht. Die Straßenpolizei in ganz Marokko wurde 1934 durch einen Polizei- und einen Gendarmeriewagen ausgeübt. So wurden z. B. Sprengstoffe und Treibstoffe zusammen befördert.

Der Staat mußte diesem Wettbewerb Einhalt gebieten und das Entstehen eines privaten Transportmonopols verhindern, dessen Folgen die Allgemeinheit zu tragen hätte. In Marokko ist die Neigung, sich dem Eingriff des Staates zu unterwerfen, stark. Besonders dank der übermäßigen Kreditgewährung ausländischer (amerikanischer) Fabriken hatte der Kraftfahrzeugkredit eine bedenkliche Höhe erreicht. Der Treibstoff ist aber weder französischen noch einheimischen Ursprungs. Die Regelung, die den Kraftverkehr einschränkte und rationalisierte, traf also keine einheimischen Produzenten, beeinflußte aber die Handelsbilanz günstig. Der öffentliche Bedarf und die Zahl der verfügbaren Kraftfahrzeuge wurden in Übereinstimmung gebracht, die Sicherheit der Benutzer erhöht, den Handelsbeziehungen mehr Stetigkeit gegeben, die staatlichen Lasten verringert und die Einnahmen erhöht.

Das Problem der Gleichschaltung schien infolge der Struktur des Eisenbahnnetzes, welches das Rückgrat des Verkehrs bildet, einfach zu liegen. In einem Lande, wo sich der Güteraustausch in voller Entwicklung befindet, muß aber mit Vorsicht gehandelt werden. Wenn die Transportmittel infolge der Wirtschaftskrise zu umfangreich erschienen, so konnte sich das schon in kurzer Zeit ändern. 1932 erklärte ein Mitglied des Gouvernementsrates: „Die Produktion Marokkos ist derart launisch, daß in einem guten Jahr Überfülle herrscht und wir vor der Unmöglichkeit stehen, alles verfrachten zu können. Ein Jahr wie 1928, und die Transportmittel reichen nicht aus!"

Die Regierung sah sich widerstreitenden Interessen gegenüber. Die Kraftverkehrsunternehmen wiesen auf die vom Kraftwagen geleisteten Dienste und sahen in der Schaffung eines Eisenbahnnetzes in Marokko, einem Neuland, einen Grundfehler. Die Zahl der Siedler und Eingeborenen, die direkt oder indirekt vom Kraftverkehr lebten, wurde auf 18 000 bzw. 25 000 veranschlagt.

Andererseits verfügen auch die Bahnen über ein großes Personal. Die Notwendigkeit, das in den Bahnen angelegte Kapital ertragfähig zu machen, sprach ebenfalls für diese. Auch die Macht solcher Unternehmen wie die C.F.M. war zu berücksichtigen. Schließlich waren Siedler und Handel interessiert. Während Bahnen und Kraftverkehr das Eingreifen der Regierung forderten, um ihnen die Erhöhung der Tarife zu

ermöglichen, wollte diese keine Erhöhung ihrer Selbstkosten, noch dazu in einem Zeitpunkt, wo sie die Krise und das fremde Dumping spürten. Die Regierung hatte sich deshalb zurückgehalten und darauf beschränkt, durch gemeinsame Erörterungen die Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel zu fördern, in der Hoffnung, daß sich dank der Aufsaugungspolitik der C.T.M. die Gleichschaltung von Schiene und Straße ohne Eingriff des Staates vollziehen würde. 1932 aber schien sich dieser Ausgleich infolge des Vordringens der „Valenciana" in die französische Zone nicht verwirklichen zu sollen, falls die Regierung den neuen Wettbewerb nicht gesetzlich beschränkte.

In dieser Absicht, und um den Benutzern der öffentlichen Kraftfahrzeuge die notwendige Sicherheit zu gewährleisten, griff die Regierung ein. Zunächst wurde der Personen-Kraftverkehr reglementiert. Am 9. Juli 1932 erklärte der Generalsekretär des Protektorats, daß als Folge der geplanten Maßnahmen eine Tariferhöhung von 30 bis 40 % vorauszusehen sei.

Nach dem Erlaß vom 6. Februar 1933 bedarf jedes öffentliche Kraftverkehrsunternehmen zur Beförderung von Personen der amtlichen Zulassung, außerdem aber jedes Fahrzeug einer besonderen Genehmigung. Beides erteilt die Commission des Transports (C.D.T.), die sie auch zurücknehmen kann. Die C.D.T. ist Verwaltungsbehörde unter dem Vorsitz eines durch den Generalsekretär ernannten Beamten. Ferner gehören ihr ein durch den Generaldirektor der Öffentlichen Arbeiten bestimmter Ingenieur und ein Beamter des Sicherheitsdienstes an. Weiter wurde eine Berufungsinstanz, bestehend aus dem Generalsekretär des Protektorats, dem Generaldirektor der Öffentlichen Arbeiten und dem Direktor des Sicherheitsdienstes, eingesetzt. Die C.D.T. entscheidet über die Zulassung und setzt Zahl und Typ der Fahrzeuge fest. Ihre Entscheidung stützt sich auf a) die von den Bewerbern als Transportunternehmer in der französischen Zone vor Inkrafttreten des Erlasses erworbenen Titel und Rechte, b) den Grad der Notwendigkeit oder Erwünschtheit des geplanten Dienstes im allgemeinen und für den Handelsverkehr und c) die Notwendigkeit, das freie Spiel der Kräfte und einen loyalen Wettbewerb im Transportwesen aufrechtzuerhalten und ein Monopol zu verhindern.

Die Bewerber haben ein Gesuch an den Generalsekretär zu richten, das Namen, Vornamen, Datum der Geburt und Wohnort des Bewerbers sowie Zahl der einzustellenden Fahrzeuge, Fabrik, Typ, Leergewicht, Tragfähigkeit, Zahl der Plätze, Art des zu betreibenden Dienstes oder Angabe der Strecke enthalten muß. Ferner sind Leistungszeugnisse und Empfehlungen beizubringen und gewisse Bedingungen hinsichtlich persönlicher Zuverlässigkeit, finanzieller Sicherheit und mora-

lischer Eigenschaften zu erfüllen. Diese Anforderungen beziehen sich auf die ab 10. Februar 1933 zu begründenden Verkehrsunternehmen und sollen die Handhabe bieten, deren übermäßige Vermehrung, besonders solcher unwirtschaftlicher Art, zu verhindern. Auch die bestehenden Unternehmen mußten die Genehmigung der Kommission einholen (Art 17). Dann aber bestimmte Art. 18, daß Unternehmer, die einen öffentlichen Überland-Kraftverkehr seit mindestens 6 Monaten vor Veröffentlichung des Erlasses betrieben haben, ohne weitere Bedingungen als den in Art. 17 vorgesehenen Antrag zugelassen sind. So wurde ein halbes Monopol zugunsten der vor dem 10. Februar 1932 bestehenden Unternehmen geschaffen, während späteren Antragstellern die Genehmigung versagt werden kann. Um dem Eingreifen der Regierung volle Wirkung zu geben, hätte es rückwirkende Kraft haben müssen; aber es war schwer, an dem Bestehenden zu rütteln. So wurde eine Lage festgelegt, die schon vor Erscheinen des Erlasses voller Gefahren war. Im übrigen legte der Erlaß den Unternehmern neue Lasten auf. Für jedes betriebene Fahrzeug ist eine Zulassungsgenehmigung erforderlich, die enthalten muß: 1. ein Prüfungszeugnis der Kommission, das 6 Monate Gültigkeit hat, 2. die Bestätigung, daß bei einer seitens des Generalsekretärs zugelassenen Versicherungsgesellschaft Versicherungen gegen Unfallgefahren dritter Personen (persönliche wie Sachschäden) sowie je eine weitere der Reisenden und des Fahrpersonals gegen Unfall abgeschlossen sind. Im ersten Fall muß die Versicherung mindestens 400 000 Fr. je Fahrzeug und Geschädigten, im zweiten Fall mindestens 20 000 Fr. je Platz betragen; diese Summe darf aber nicht weniger als 400 000 Fr. je Wagen und Geschädigten betragen (Art. 10 des Erlasses vom 6. Februar 1933). Diese Versicherungen waren dringend notwendig. Sie werden verschärft durch den erwähnten Art. 5.

Die Lage der kleinen Unternehmer gestaltete sich damit noch schwieriger, besonders, weil sie sich Steuern und Abgaben nicht mehr entziehen können, denn jeder Unternehmer muß der Kommission seine Eintragung in das Handelsregister und das ihm erteilte Patent nachweisen. Das schließt im übrigen Nicht-Fachleute aus. Die zahlenmäßige Beschränkung der Klein-Unternehmer sollte sich so von selbst machen und die von der C.T.M. verfolgte Politik der Aufsaugung erleichtern. Um Steuerhinterziehungen vorzubeugen, führt ein Dahir vom 8. März 1933 eine Kraftfahrzeugsteuer ein, wo bisher nur munizipale Abgaben bestanden, welche sich nicht auf die Fahrzeuge im Bled bezogen.

Ein weiterer Erlaß vom 19. April 1933 regelt den Güterkraftverkehr, weil der Wettbewerb auf diesem Gebiet ähnlich scharf war. Die Bestimmungen sind etwa die gleichen wie die des Erlasses vom 6. Februar 1933,

und die Entscheidungen werden von der Kommission im gleichen Sinne getroffen. Die Lastkraftfahrzeuge sind aber keiner halbjährlichen Besichtigung durch die Beamten der Direction Gén. des Travaux Publics unterworfen. Die Garantie bezüglich der Sicherheit ist also nicht so groß wie im Reiseverkehr, aber die Zwangsversicherung bietet schon eine wertvolle Garantie. Die gemischten Transporte von Reisenden und Gütern unterliegen dagegen den Bestimmungen des Erlasses vom 6. Februar 1933.

So erfolgte das Eingreifen der Regierung nur im Sinne einer Beschränkung der Zahl der Unternehmen sowie der Schaffung der nötigen Sicherheit für Reisende, Personal und dritte Personen. Die Gleichschaltung wurde weniger auf direktem Wege, als durch die Lasten angestrebt, welche man den Unternehmen auferlegte. Das Verkehrsgewerbe erhielt mehr Zusammenschluß, die Verständigung zwischen Bahn und Straße konnte sich nun in dem Sinne vollziehen, daß der Bahn die Beförderung von Schwer- und Massengütern auf weite Entfernungen, dem Lastkraftwagen dagegen die Einzeltransporte auf kleinere Entfernungen, auch soweit sie den Bahnen parallel laufen, sowie alle Transporte außerhalb des Bahnbereichs zufallen.

Das Ergebnis.

Im allgemeinen wurden diese Maßnahmen von den bestehenden großen Unternehmen gut aufgenommen, weil diese von ihnen die Konsolidierung und Verbesserung ihrer Betriebe, einen Schutz gegen neue Wettbewerbe und das baldige Verschwinden der kleinen Unternehmen, besonders der Eingeborenen, erwarteten, die mit ihrem minderwertigen Material zu geringsten Preisen arbeiten, wenige Bedürfnisse haben und keine Versicherung eingehen.

Die C.T.M. ist bemüht, sich möglichst viele Wettbewerber anzugliedern, während die C.F.M. die Aufsaugung der C.T.M. vorbereitet, deren Kapital sich bereits 1934 zu einem Drittel in ihren Händen befand. Ihr Plan geht dahin, das gesamte Transportmaterial dieser Gesellschaft zu übernehmen und ihr nur die Leitung ihrer sonstigen Unternehmen, wie Gruben, Immobilien u. a., zu überlassen. Die Cie. Générale de Transport et du Tourisme hat mit einem Kapital von 20 Mio Fr. die Soc. Auxiliaire de Transports Automobiles de Voyageurs gegründet, um auf diese ihre Personen-, Paket- und Postbeförderung zu übertragen. Die Einbringungen der C.T.M. wurden durch Übernahme von 39 880 Aktien zu je 500 Fr. entschädigt. Die Werte umfassen Grundbesitz im Gesamtumfang von 35 000 qm, Büros, Garagen, Gebäude, ferner die Personen-, Post- und Paketbeförderung in den Bezirken von Casablanca, Marrakech, Fez, Oujda

und Rabat, das rollende Material für den Touristenverkehr, die Post- und Paketbeförderung, insgesamt 202 Fahrzeuge und sonstiges Material.

Infolge Änderung ihrer Tätigkeit wurde die Firma „Cie. Gén. de Transport et Tourisme au Maroc" in „Omnium Nord-Africain" geändert, aber die Bezeichnung C.T.M. auf den Wagen beibehalten. Weiter ist der Generaldirektor der C.F.M. seit 1. März 1934 auch Generaldirektor der Tanger-Fez, um den Betrieb beider Netze einheitlich zu gestalten, nachdem schon vorher gemeinsam der Wettbewerb des Kraftverkehrs, besonders durch Tarifmaßnahmen, bekämpft wurde.

Schließlich übernahmen die C.F.M. 1934 noch die Leitung der großen Hotels in Marokko und traten damit auch im Touristenverkehr in den Vordergrund.

Anders aber war die Wirkung auf die Klein-Unternehmer. Diese bekämpften den Art. 10 des Erlasses vom 6. Februar 1933, der zwei Transportversicherungen vorschreibt und ihre Lasten stark erhöht. Die Jahresversicherungsprämie für einen 18-PS-Wagen mit 20 Sitzplätzen beträgt nunmehr:

Unfallversicherungsprämie für dritte Personen . .	2312 Fr.
Unfallversicherung für Fahrgäste	3220 „
Zuschlag für Decksitze oder Post und Pakete . . .	955 „
Gesamt:	6487 Fr.

Auf der Generalversammlung der Chambre Syndicale de l'Automobile de Casablanca 1933 wurde die Reform stark bekämpft und die Zurücknahme des Erlasses gefordert.

Am stärksten getroffen aber waren die kleinen eingeborenen Unternehmer, deren Wagen auf Nebenlinien mit geringem Ertrag verkehren, und die an ein Publikum gebunden sind, das niedrige Tarife verlangt und kein Luxusmaterial benötigt. Sie müssen ihre Betriebe einstellen und werden die Reihen der Unzufriedenen und Arbeitslosen vermehren, während ihr Klientel wegen der Preiserhöhung auf Kamel und Esel zurückgreifen werden.

Trotzdem wird es nicht zur Zurücknahme dieser für die Verkehrssicherheit unentbehrlichen Maßnahmen kommen; man hätte den kleinen eingeborenen Unternehmern gegenüber, welche die Linien im Bled unterhalten, aber mehr Nachsicht zeigen können.

Die Klagen der spanischen Gesellschaft „La Valenciana" waren anderer Art. Diese sah die Erlasse als ausschließlich gegen sich gerichtet an, vor allem den Artikel 18, der einen Unterschied zugunsten der Unternehmen macht, die schon 6 Monate vor Bekanntgabe der Verfügung bestanden. Sie beantragte sofort die Genehmigung zur Eröffnung

folgender Linien: Fez—Meknès—Rabat—Tanger; Fez—Meknès—Moulay Idriss—Petit-Jean—Ouezzan; Fez—Meknès—Rabat—Casablanca; Larache —Souk el Arba—Port Lyautey—Casablanca; Ouezzan—Souk el Arba—Port Lyautey—Casablanca, sowie die Zulassung von 34 Fahrzeugen. Die Commission des Transports genehmigte nur die Linien Fez—Meknès—Rabat —Tanger und Fez—Meknès—Moulay Idriss—Petit-Jean—Ouezzan sowie 17 Fahrzeuge, eine Entscheidung, die von der Berufungsinstanz bestätigt wurde. Die „Valenciana" eröffnete darauf in der spanischen Zone einen heftigen Pressefeldzug gegen diese Entscheidung und den Erlaß von 1933. Auch das Hohe Kommissariat der spanischen Zone trat mit dem Residenten in Marokko wegen Revision des Art. 18 in Verbindung, während die spanische Regierung bei der französischen auf Veranlassung der „Valenciana" intervenierte. Letztere führte die Kraftverbindung Casablanca—Rabat mit der Begründung weiter, daß diese 6 Monate und 1 Tag vor dem 10. Februar 1933 eingerichtet wurde, schaffte neues Material für den Wettkampf (jede Woche wurden zwei Fahrzeuge aus den Werkstätten in Tetuan in das Depot in Fez überführt), und wappnete sich auch gegen den Versuch einer Aufsaugung durch die C.T.M., indem sie selbst die Lizenzen der kleinen Unternehmen für die Strecke Casablanca—Marrakech übernahm und die Genehmigung einholte, an deren Stelle zu arbeiten. Eine ähnliche Politik befolgte die „Sakar" (siehe vorher).

Trotz dieser Widerstände muß die Gleichschaltung der Transportmittel durchgeführt werden. Wenn aber Art. 6 c die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des freien Wettbewerbs betont, so geht man doch gerade einem Verkehrsmonopol entgegen, da das Vorgehen der C.T.M., der C.F.M. und der Tanger-Fez die Bildung eines Kartells voraussehen lassen. Diesen in einer Hand vereinigten Gesellschaften wird es mit der Zeit gelingen, Widerstrebende auszuschalten. Zwar besitzt die Regierung dann immer noch eine Waffe gegen dies Monopol, weil sie neue Unternehmen zulassen kann, aber das Wettbewerbsproblem könnte dann wieder unter gleichen Bedingungen entstehen. Gegenüber einem so mächtigen Unternehmen wäre Wettbewerb kaum zu schaffen, besonders da der Erlaß weder irgendwelche Garantien noch Kontrolle als Gegengewicht für die dem Großverkehrsunternehmen mit den Lizenzen erteilten Rechte vorsieht. Die Versicherungen mußten erzwungen und die Verkehrssicherheit erhöht werden; es wäre aber wohl ebenso notwendig gewesen, den Unternehmern angemessene, von der „Commission des Transport" festgesetzte Höchst- und Mindesttarife vorzuschreiben, weil erfahrungsmäßig ein Monopol die Beförderungspreise schnell steigen läßt.

Auch größere Nachsicht gegenüber den kleinen Unternehmen wäre angezeigt, weil rücksichtslose Anwendung der Verordnung zu ihrer Ausmerzung führen muß. Ihre Tätigkeit ist aber sehr wichtig für die Eingeborenen des Bled. Ohne diese Unternehmen wären in den Augen der Bevölkerung die dort angelegten Straßen sowie die hohen Steuern und Abgaben nicht zu rechtfertigen.

Die Regelung bedeutet einen wichtigen Schritt im Sinne einer allgemeinen Organisation der Transportmittel unter staatlicher Führung. Eine Lösung des schwierigen Problems bringen sie nicht.

Quellen.

Es wurden hauptsächlich folgende Quellen benutzt, auf welche hier allgemein hingewiesen sei:

Annuaire Statistique de la Zone Française du Maroc pour l'année 1937. Rabat, 1938.

Le Problème des Transports au Maroc par Marcel Bousser. Institut des Hautes Études Marocaines. Paris 1934.

Dpt. of Overseas Trade: Reports on Economic and Commercial Conditions in Marocco 1935/36 und 1937/38, London 1937 und 1939.

Marocco as a French Economic Venture by Melvin M. Knight. New York 1938. Appleton Century Comp.

Rapport sur la Navigation et le Mouvement Commercial de la Zone Française du Maroc en 1937. Rabat 1938.

Kleine Mitteilungen.

Über rumänische Verkehrsprobleme entnehmen wir einem Artikel im Bukarester Tageblatt vom 22. Februar 1941 folgendes:

Die Neugestaltung Rumäniens durch die Abtretung Nordsiebenbürgens an Ungarn hat eine erhebliche Verschlechterung des Binnenverkehrs mit sich gebracht. Der Verlust von zwei Eisenbahnlinien und fünf Straßenquerverbindungen zwang dazu, den Verkehrszug und die Hauptstraßenadern nach Bukarest neu auszurichten und neue Querverbindungen zu schaffen.

Das Eisenbahnnetz,

das fast ausschließlich von den staatlich rumänischen Staatsbahnen betrieben wird, hatte im Jahre 1938 eine Gesamtstreckenlänge von 11 375 Kilometer, davon waren 3698 km Hauptstrecken, 7017 km Nebenstrecken und 660 km schmalspurig. Der Anteil der zweigleisigen Strecken betrug nur 3,2 % oder 360 km. Durch die Gebietsabtretungen hat Rumänien rund 3681 km verloren, und zwar ungefähr 1269 km an die UdSSR, 62 km an Bulgarien und rund 2350 km an Ungarn.

Die Dichte des neuen rumänischen Eisenbahnnetzes entspricht 4,0 km auf 100 qkm gegen 3,9 km auf 100 qkm im bisherigen Rumänien. Alle binnenländischen Hauptstrecken einschließlich der für den internationalen Verkehr wichtigen Durchgangsstrecken, nämlich Bukarest—Ploeşti—Predeal—Kronstadt—Temeschburg— (Teiuş—Simeria—Arad—Curtici), Bukarest—Piteşti—Craiova—Orşova—Temeschburg—Jimbolia (Simplon-Expreß), Bukarest—Ploeşti—Roman—Burdujeni und Bukarest—Feteşti—Konstantza gehören weiter zum neuen Staatsgebiet.

Die Abtretung der in Bessarabien und in der Nordbukowina gelegenen Eisenbahnstrecken ist für das innerrumänische Verkehrsnetz nicht entscheidend. Nur durch die

Abtretung der nordsiebenbürgischen Linien

und den Wegfall der Verbindung Klausenburg—Vatra Dornei sowie der Linie Teiuş—Neumarkt—Adjud wird der Binnenverkehr stark beeinträchtigt, denn durch den Wegfall der erst vor wenigen Monaten fertiggestellten Verbindungsbahn zwischen Klausenburg—Ilva Mica in Nordsiebenbürgen und Vatra Dornei in der Bukowina wird der Güterverkehr zwischen diesen beiden Territorien empfindlich erschwert.

Die Entfernung Temeschburg—Jassy über die neue nordsiebenbürgische Bahn war 780 km, im jetzigen Rumänien beträgt sie nach der

gewählten Strecke 915 km bzw. 1037 km. Die Entfernung aus dem Industriegebiet Petroschani nach Jassy beträgt innerhalb der neuen Grenzen Rumäniens 816 bzw. 913 km, über die nordsiebenbürgische Bahn waren es bloß 682 km. Damit ist auch die mit dem Bau der nordsiebenbürgischen Strecke angestrebte Entlastung der alten Hauptstrecke Schäßburg—Kronstadt—Ploeşti wieder hinfällig geworden; sie muß erneut den ganzen Verkehr bewältigen.

Während das ostrumänische Eisenbahnnetz nach Bukarest und Ploeşti ausgerichtet ist, läuft das westrumänische Netz konzentrisch nach Temeschburg zusammen und besitzt nur drei Verbindungen mit Altrumänien: bei Orşova, bei Turnu Roşu und über den Predealpaß. Die übrigen zwei Verbindungen über Ghimes sowie über Nordsiebenbürgen sind abgetreten worden. Der Ausbau weiterer Eisenbahnstrecken und Verbindungslinien erscheint daher für die Erschließung des Landes dringend erforderlich, zumal der Binnengüterverkehr mangels eines entsprechenden Straßennetzes infolge der großen Entfernungen derzeit hauptsächlich auf die Benutzung der Bahnen angewiesen ist.

Die rumänischen Eisenbahnen beförderten im Jahre 1937 einschließlich der nunmehr abgetretenen Gebiete 26,8 Mio t und erreichten

5858,7 Mio tkm,

davon 173,4 bei der Einfuhr, 2036,4 bei der Ausfuhr und 33,9 Mio tkm bei der Durchfuhr. Die überragende Bedeutung des Ausfuhrverkehrs gegenüber dem Einfuhrverkehr beruht darauf, daß hauptsächlich schwerwiegende Massenprodukte aus-, dagegen verhältnismäßig leichte, aber hochwertige Fertigwaren eingeführt werden.

In bezug auf

das Straßennetz

tritt der neue Staat ein schwieriges Erbe an. Die Unzulänglichkeit des rumänischen Straßenwesens ist notorisch. Einzelne Teile des Landes verfügen überhaupt noch nicht über Verkehrswege, die zu jeder Jahreszeit brauchbar sind. Allerdings galt Bessarabien als der in dieser Beziehung rückständigste Landesteil des bisherigen Staates. Seine Abtretung befreit die Straßenbaupolitik des neuen rumänischen Staates daher von dem dringendsten Teil ihres Programms. Für den internationalen Kraftwagenverkehr steht nur eine große Straße zur Verfügung, die von Klausenburg kommend nördlich Karlsburg in das Land einmündet, über Hermannstadt schräg in südöstlicher Richtung gegen Kronstadt und weiter südwärts über Ploeşti nach Bukarest führt. Von hier geht sie über Giurgiu nach Konstantinopel. Da die Hauptverkehrsstraßen sich derzeit im allgemeinen eng an die bestehenden Eisenbahnverbindungen anlehnen, wird das Augenmerk der Verkehrserschließung insbesondere auf den Ausbau der Straßen in jenen Gebieten gelenkt werden, die nicht durch die Eisenbahn bedient werden.

Da einerseits die rumänischen Eisenbahnen und Straßen kaum in der Lage sind, zusätzliche, im zwischenstaatlichen Warenverkehr zu bewältigende Verkehrsleistungen auf sich zu nehmen, andererseits der Seeweg bis zur Behebung der Mittelmeersperre für die verkehrsmäßige Abwicklung des rumänischen Außenhandels weitgehend ausfällt, wird Ru-

mänien zur Zeit mehr denn je gedrängt, das für den Massenverkehr geeignetste und billigste Verkehrsmittel,

die Wasserstraßen,

stärker heranzuziehen. Die Donau, die eine durchgehende Schiffahrt von ihrer Mündung im Schwarzen Meer bis Regensburg in einer Länge von 2379 km zuläßt, und auch der in einer Länge von 227 km schiffbare Pruth, der nunmehr zum Grenzfluß Rumäniens geworden ist, kann der rumänischen Schiffahrt weiter dienstbar gemacht werden, wenn er auch durch den Verlust Bessarabiens an wirtschaftlicher Bedeutung für Rumänien verloren hat.

Von seinem bisherigen Anteil an der

Küste des Schwarzen Meeres

(450 km) hat Rumänien ungefähr die Hälfte abgetreten, wobei auch gleichzeitig der bedeutungslose Grenzhafen von Akkermann (Cetatea Alba) verlorenging. Der Hauptseehafen Konstantza, sowie die Donauhäfen Braila und Galatz, die an einer Stromstrecke liegen, deren ansehnliche Tiefe auch größeren Hochseeschiffen das Ankern gestattet, sind bei Rumänien geblieben. 80 % der rumänischen Petroleumausfuhr und 25,7 % der rumänischen Getreideausfuhr vollzogen sich im Frieden über den Hafen Konstantza. Die rumänische Regierung verfolgt schon seit Jahren Pläne für den umfassenden Ausbau des Überseeverkehrs unter Schaffung neuer Hafenanlagen bei Konstantza, wozu auch der geplante Bau eines direkten Verbindungskanals zur Donau nach Cernavoda gehört. Braila hatte mit 46,5 % am Binnenschiffahrtsverkehr und mit 16,6 % am Seeverkehr Anteil, darunter mit 52,5 % an der Gesamtgetreideausfuhr. Galatz war mit 10,9 % am Binnenverkehr und mit 7,7 % am Verkehr auf dem Seewege beteiligt. Beide Häfen fallen im Winter infolge der Vereisung der Donau aus.

Dem neuen, im wesentlichen auf die Grenzen des altrumänischen Kernlandes reduzierten Staat sind verkehrspolitisch zwei Hauptaufgaben gestellt. Er muß einmal die Mängel beseitigen, die die bestehende Verkehrsorganisation durch die Grenzziehungen erhalten hat, und zum anderen die allgemeine Verkehrserschließung als Voraussetzung für die landwirtschaftliche und industrielle Aufwärtsentwicklung des Landes vorantreiben. Bei beiden Vorhaben kann sich Rumänien auf die Hilfe Deutschlands stützen, das in Artikel 8 des Wohltat-Vertrages seine Mitwirkung ausdrücklich zugesagt hat.

Der Personenverkehr der französischen Eisenbahnen. Der Personenverkehr der französischen Eisenbahnen war niemals sehr groß, wenn man ihn mit dem anderer Länder mit entwickeltem Eisenbahnnetz vergleicht. Die Zusammenstellung 1 enthält die entsprechenden Angaben[1].

[1] Angaben über die russischen Eisenbahnen (das zweitgrößte Eisenbahnnetz der Welt) werden hier nicht angeführt, weil sie in der Internationalen Eisenbahnstatistik nach dem Jahre 1934 nicht veröffentlicht werden. Auch die früheren Angaben für die russischen Bahnen enthalten sehr viel Lücken.

Zusammenstellung 1.

Geleistete Pkm auf 1 km der Eisenbahnen bezogen (in 1000).

Jahr	Belgien	Frankreich	Schweizerische Bundesbahnen	Italien	Japan	USA.
1913	1117	389	828	—	675	139
1927	1208	625	874	427	1516	129
1928	1310	646	935	407	1425	120
1929	1330	673	998	401	1568	118
1930	1342	689	930	446	1432	103
1931	1208	681	999	378	1296	84
1932	1061	604	946	359	1250	66
1933	941	579	976	371	1324	68
1934	1005	550	968	396	1328	75
1935	1055	531	923	—	1428	78
1936	1148	548	901	532	1525	95
1937	1272	633	978	678	—	—
1938	1232	517	989	720	—	92

Auch im Verhältnis zur Bevölkerungszahl ist der Personenverkehr in Frankreich verhältnismäßig schwach, wie die Zusammenstellung 2 zeigt.

Zusammenstellung 2.

Angaben über den Personenverkehr verschiedener Länder im Jahre 1938.

	Länge der Eisenbahnen km	Bevölkerungszahl 1000	Gesamtzahl der		Es kommen auf 1 Einwohner		Zug/km je km täglich	Personen je Zug
			Reisezug/km 1000	Pers./km Mio	Zug/km	Pers./km		
Belgien	4 839	7 900	62 436	5 965	7,90	752	35,2	95,5
England	30 643	44 000	455 471	32 414	10,40	732	40,8	71,6
Frankreich	42 602[1] (40 005)	42 000	284 796	22 050	6,72	525	18,3 (19,4)	70,3
Schweizerische Bundesbahnen	2 899	4 000	35 469	2 867	8,85	717	33,6	80,8
Italien	16 876	43 000	124 416	11 652	2,89	278	21,1	93,5
USA.	376 637	120 000	633 747	34 808	5,27	290	4,6	55,0

[1] Nach den Angaben der Internationalen Statistik. Tatsächlich bestand ein Personenverkehr im Januar 1939 nur auf 40 005 km der französischen „großen Bahnen“ (grands réseaux); auf 2597 km war der Personenverkehr eingestellt und teilweise durch Kraftwagenverkehr ersetzt. Wenn man die Angaben der Zusammenstellung auf die tatsächlich mit Personenverkehr betriebenen Strecken bezieht, so erhält man die Zahlen, die in Klammern gegeben sind.

Zusammenstellung 3.
Personenverkehr in verschiedenen Jahren.

	Letztes Jahr vor der Weltkrise			Tiefstand während der Weltkrise			1938	
	Jahr	Pers./km Mio	%	Jahr	Pers./km Mio	%	Pers./km Mio	%
Belgien	1929	6 365	100	1934	4 873	76,5	5 965	94,0
Frankreich	1930	29 211	100	1935	22 542	77,0	22 050	75,5
Schweizerische Bundesbahnen	1930	3 029	100	1936	2 642	87,3	2 867	95,0
Italien	1930	7 449	100	1932	6 051	81,3	11 652	157,0
Japan	1929	21 606	100	1932	18 845	87,3	25 693[1]	118,8
USA	1927	54 200	100	1933	26 298	48,6	34 808	64,3

[1] Im Jahre 1936.

Zusammenstellung 4.

	Hauptbahnen 15 831 km	Neben- und Vorortbahnen 23 160 km	Im ganzen 38 991 km
Täglich zurückgelegt von:			
Schnellzügen km	246 037	14 110	260 147
Personenzügen „	182 423	201 889	384 312
Vorortzügen „	—	—	74 391
Zusammen von allen Zügen km	428 460	215 999	718 850
Es kommen durchschnittlich auf 1 km Streckenlänge:			
Schnellzüge	15,55	0,61	6,68
Personenzüge	11,50	8,72	9,88
Vorortzüge	—	—	1,90
Zusammen	27,05	9,33	18,46[1]
Durchschnittliche Geschwindigkeit der:			
Schnellzüge km/St	67,9	55,0	67,2
Personenzüge „	43,3	36,6	39,5
Vorortzüge „	—	—	40,3
Durchschnittliche Geschwindigkeit aller Züge km/St	54,8	38,0	46,3

[1] Der Unterschied mit der entsprechenden Zahl in der Zusammenstellung 2 (19,4) erklärt sich dadurch, daß hier nur die fahrplanmäßigen Züge des Monats Januar 1939 berücksichtigt sind, während in der Zusammenstellung 2 auch verschiedene zusätzliche Züge mitgerechnet wurden, die besonders zahlreich vor den großen Feiertagen, während der Ferien usw. sind.

Man ersieht aus der Zusammenstellung, daß bei den angeführten Eisenbahnen der Personenverkehr, bezogen auf 1 km, nur in den USA. geringer als in Frankreich war.

Die Zusammenstellung 3 zeigt, daß in allen Ländern, außer Frankreich und den USA., der gegenwärtige Personenverkehr fast derselbe oder größer ist als vor der Wirtschaftskrise.

Nach dem amtlichen Fahrplan vom Januar 1939 wurden täglich auf den 38 991 km der französischen „großen" Bahnen 718 850 Zug/km gefahren. Von den großen Bahnen waren 15 831 km Hauptbahnen, 22 875 km Nebenbahnen und 285 km Vorortbahnen in der Umgebung von Paris.

Die Züge waren im allgemeinen ziemlich regelmäßig über ganz Frankreich verteilt. Die Zusammenstellung 4 enthält Angaben über die Belastung mit Zügen und über ihre Geschwindigkeit auf den Strecken verschiedener Gattungen.

Man ersieht aus der Zusammenstellung, daß die Geschwindigkeit im Personenverkehr ziemlich hoch war; es gab aber nur wenig Zug- und Triebwagenverbindungen mit einer sehr großen Geschwindigkeit. Die größte wurde erreicht auf der Strecke Paris—Nanzig, wo ein Triebwagen die 353 km lange Strecke in 3 Stunden 02 Minuten fahrplanmäßig ohne Aufenthalt, also mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 117,3 km/St zurücklegte. Es gab noch mehrere Triebwagenverbindungen mit einer Reisegeschwindigkeit von mehr als 100 km/St, doch waren sie nicht sehr zahlreich. Dagegen gab es sehr viele Zug- und Triebwagenverbindungen mit einer Reisegeschwindigkeit von 90 bis 100 km/St.

Wie im ganzen Leben Frankreichs ist auch im Eisenbahnwesen und besonders im Personenverkehr die Bedeutung von Paris viel größer als die der Residenzstädte in den anderen Ländern. Groß-Paris, also Paris selbst mit der nächsten Umgebung, die zwar amtlich aus besonderen Gemeinden besteht, aber in wirtschaftlicher Hinsicht nur ein Ganzes bildet, hat 5 Millionen Einwohner.

Paris besitzt 9 große Bahnhöfe, von denen 2 nur dem Vorortverkehr, die anderen 7 gemeinsam dem Fern- und Vorortverkehr dienen.

Der Bahnhof St. Lazare hat eine besonders große Bedeutung für den Vorortverkehr, da vor dem Kriege von hier täglich 1080 elektrische und 215 Züge mit Dampfbetrieb für die Vorortstrecken abfuhren und ankamen. Außerdem gab es auf diesem Bahnhof noch 64 abfahrende und ankommende Fernzüge.

An Tagen mit besonders regem Verkehr stieg die Gesamtzahl der ankommenden und abfahrenden Züge im Bahnhof St. Lazare auf mehr als 1500. Der gesamte Verkehr betrug durchschnittlich etwa 300 000 Fahrgäste täglich, von denen rund 50 000 den Bahnhof in der Zeit zwischen 18 Uhr 30 und 19 Uhr 30 benutzten.

Die anderen Pariser Bahnhöfe hatten auch einen sehr regen Verkehr, besonders was den Fernverkehr betrifft. In dieser Hinsicht hatte der Lyonbahnhof, der das Südostgebiet von Frankreich bedient, eine besondere Bedeutung, da hier täglich rund 90 fahrplanmäßige Fernzüge

ankamen und abfuhren. Außer den fahrplanmäßigen gab es, besonders während der Ferien, fast täglich noch viele zusätzliche Züge.

Im ganzen sind die Pariser Bahnhöfe so ausgerüstet, daß sie einen täglichen Personenverkehr von einer Million Fahrgäste in beiden Richtungen bewältigen können.

Nach der Kriegserklärung im September 1939 sank der Personenverkehr stark. Doch schon im Oktober nahm er einen normalen Stand für damalige Kriegsverhältnisse an und blieb ohne bedeutende Veränderungen bis Anfang Mai 1940.

Die Zusammenstellung 5 enthält Angaben über den Verkehr in dieser Zeit.

Zusammenstellung 5.

	Hauptbahnen 15 831 km	Neben- und Vorortbahnen 18 135 km	Zusammen 33 966 km
Täglich zurückgelegt von:			
Schnellzügen . . . . . km	97 070	3 034	100 104
Personenzügen . . . . . „	120 974	108 499	229 473
Vorortzügen . . . . . „	—	—	45 222
Zusammen von allen Zügen . . . . . km	218 044	111 533	374 799
Es kommen durchschnittlich auf 1 km:			
Schnellzüge	6,12	0,17	2,94
Personenzüge	7 63	5,98	6,75
Vorortzüge	—	—	1,33
Zusammen	13,75	6,15	11,02
Durchschnittliche Geschwindigkeit der:			
Schnellzüge . . . . . km/St	58,0	53,6	58,0
Personenzüge . . . . . „	36,8	31,0	33,8
Vorortzüge . . . . . „	—	—	38,8
Durchschnittliche Geschwindigkeit aller Züge . . . . . km/St	43,3	31,5	38,8

Man ersieht aus der Zusammenstellung 5 im Vergleich mit der Zusammenstellung 4, daß am wenigsten der Vorortverkehr gelitten hat, da die Zahl dieser Züge auf 61 % und die Geschwindigkeit auf 96 % der Friedenszeit zurückgegangen ist.

Für die Schnellzüge waren die entsprechenden Zahlen 39 % und 87 % und für die Personenzüge 60 % und 85 %.

Der Betrieb wurde auf 7622 km der Nebenstrecken eingestellt und nur teilweise durch Kraftwagenverkehr ersetzt.

P. Kandaouroff.

Änderung des Reichsautobahn-Gesetzes. Die Einrichtung der „Reichsautobahnen" gründet sich auf das Reichsgesetz vom 27. Juni 1933 und auf die Durchführungsverordnung dazu vom 7. August 1933. Die Reichsautobahnen sind in enger Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn entstanden. Heute noch führen sie die Bezeichnung als ein „Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn". Nach dem Gesetz sollten sie sich zur Durchführung ihrer Aufgaben in weitestem Umfang des Personals und der Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn bedienen. Inzwischen ist nun im Februar 1937 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu einer reinen Reichsverwaltung in Gestalt eines „Sondervermögens des Reichs" unter unmittelbarer Leitung des Reichsverkehrsministers umgewandelt worden, und im Anschluß daran wurden durch Gesetz vom 1. Juni 1938 auch die Reichsautobahnen in eine andere, entsprechend engere Beziehung zur Reichsverwaltung gebracht. Über diese Änderung hat das Archiv für Eisenbahnwesen 1938 Seite 1008 berichtet; die damaligen Gesetzesänderungen sind im Archiv für Eisenbahnwesen 1938 Seite 1022 ff. abgedruckt worden.

Sowohl bei der Reichsbahn wie bei den Reichsautobahnen sind im Laufe der Jahre, auch noch im Laufe des Krieges, die Aufgaben ständig gewachsen. Diese Entwicklung hat dazu geführt, die enge Bindung zwischen Reichsbahn und Reichsautobahnen weiterhin zu lösen und den Reichsautobahnen auch organisatorisch innerhalb der Reichsverwaltung die Stellung zu geben, die ihrer tatsächlichen Entwicklung zu einem wichtigen selbständigen Zweig der Reichsverwaltung entspricht. Deshalb ist vom 1. Januar 1941 an die Direktion der Reichsautobahnen, die bisher als leitende Dienststelle des Unternehmens neben der Behörde des Generalinspektors als oberster Reichsbehörde stand, in die Behörde des Generalinspektors unmittelbar eingegliedert worden. Die Reichsautobahnen haben eine eigene Personalverwaltung erhalten. Ihre Dienststellen haben selbst die Betreuung der Angestellten und Arbeiter übernommen. Der Haushalt des Generalinspektors hat Planstellen für Reichsbeamte bei den Reichsautobahnen, die vom Generalinspektor betreut werden. Infolgedessen wird der Deutschen Reichsbahn bereits 1941 ein Teil der bei den Reichsautobahnen tätigen Reichsbahnbeamten nach und nach zurückgegeben; die bis auf weiteres verbleibenden Reichsbahnbeamten werden von der Reichsbahn betreut.

Die Reichsautobahnen haben sich bisher der Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn auf den verschiedensten Gebieten bedient; namentlich lag das gesamte Kassenwesen in den Händen der Reichsbahndienststellen. Diese Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet des formellen Finanzdienstes bleibt bis auf weiteres bestehen, während der materielle Finanzdienst und die Rechnungslegung von den Organen der Reichsautobahnen wahrgenommen wird. Die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Reichsautobahnen wird durch den Rechnungshof des Deutschen Reiches geprüft.

Die Vorschriften über die Enteignung für Reichsautobahnen schlossen sich von Anfang an eng an die entsprechenden Vorschriften für die Reichsbahn an. In dem neuen Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 sind die Vorschriften über die Enteignung neu gefaßt worden. Dadurch wurde es notwendig, auch das Reichsautobahn-Gesetz dem anzupassen. Auch sonst mußten einige Bestimmungen des Reichsautobahn-Gesetzes, deren Änderung sich aus der Neugestaltung des Reichs und seiner Verwaltung ergab, neu gefaßt werden. Diese Änderungen der Gesetzgebung sind enthalten in dem „Vierten Gesetz zur Änderung des Reichsautobahn-Gesetzes vom 29. Mai 1941" und in der „Vierten Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahn-Gesetzes," gleichfalls vom 29. Mai 1941. Im Zusammenhang damit ist das Reichautobahn-Gesetz und die Durchführungsverordnung in der nunmehr gültigen Fassung neu bekanntgemacht worden. Die neue Fassung des Reichsautobahn-Gesetzes und der Durchführungsverordnung dazu (Reichsgesetzbl. I S. 313 ff.) ist unten S. 671 ff. abgedruckt.

Kittel.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Wegerecht.

Urteil des Reichsverwaltungsgerichts, Dritter Senat, vom 29. Mai 1941, in der Verwaltungsstreitsache der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion S., Klägerin und Revisionsklägerin, wider den Amtsvorsteher in F., jetzt den Polizeipräsidenten in S., Beklagten und Revisionsbeklagten.
— III. C. 27. 40. —

Duldung des allgemeinen Verkehrs genügt nicht zur Feststellung der Öffentlichkeit eines Weges Umwandlung eines Privatweges in einen öffentlichen. Zuständigkeit des Polizeipräsidenten bei reinen Inanspruchnahmeverfügungen.

Gründe.

Westlich der südöstlich S. gelegenen Ortschaft F. teilt sich die Große R. in zwei Arme, an deren östlichem, dem Zstrom, und zwar an dessen Ostufer entlang vom Gdamm über das Gemeindebollwerk unter der Brücke der von A. nach S. gelegten Eisenbahnstrecke in der Richtung auf den S. Flughafen ein Weg führt, der im Eigentum der Deutschen Reichsbahn steht. Diesen Weg hat der Amtsvorsteher in F. durch Verfügung vom 4. September 1936 in einer Breite von 3 m gegenüber der Reichsbahn für den öffentlichen Verkehr mit folgender Begründung in Anspruch genommen:

„Der Weg wurde in früheren Jahren von den Oderschiffern als sog. Leinpfad oder Treidelweg und von den Eigentümern der hinter der Bahnstrecke liegenden Wiesen als Wirtschaftsweg benutzt. Mit der Entwicklung der diesseits der Oder liegenden Vororte F., H. und P. zu Industrie- und Ausflugsorten wurde der Weg zu einer beliebten Promenade für die Erholung suchende Bevölkerung dieser Orte sowie für die aus der Großstadt nach der Buchheide wandernden Ausflügler. Es ist der einzige Weg, auf dem man unbehelligt von Kraftfahrzeugen und sonstigen Verkehrsmitteln staubfrei in die genannten Orte und in die Buchheide gelangen kann. Die Widmung des Weges für öffentliche Zwecke hat vor mindestens 70 bis 80 Jahren begonnen. Dieses wird durch die Aussagen der ältesten Einwohner des Ortes sowie dadurch bewiesen, daß der Weg in der etwa im Jahre 1868 neu aufgestellten amtlichen Karte von F. durch eine eingezeichnete Linie besonders markiert ist. Der Weg ist auch immer von dem Träger der öffentlichen Wegebaulast, nämlich der Gemeinde F., unterhalten worden. Die Eigentümer der Wegefläche haben der öffentlichen Benutzung nicht widersprochen. Eine stillschweigende Widmung für den öffentlichen Verkehr liegt daher seit langem unzweifelhaft vor. Lediglich die Reichsbahn hat in letzter Zeit die Öffentlichkeit des Weges bestritten. Der Weg ist für den öffentlichen Fußgänger-

verkehr von der Flughafenstraße nach F. und der Buchheide sowie zur Förderung der Volksgesundheit unbedingt notwendig. Dieser Beschluß ergeht daher zur Beseitigung aller Zweifel an dem öffentlichen Charakter des Weges."

Gegen diese Verfügung hat die Reichsbahn Einspruch erhoben und geltend gemacht: Der Weg sei nicht öffentlich, sondern ein Privatweg. Das sei in der Verhandlung vom 22. Juni 1929 über die Zuschüttung der fünf Vorflutöffnungen des Z.-Stromes von allen Beteiligten einschließlich des Gemeindevorstehers von F. anerkannt worden. Eine Widmung des Weges für den öffentlichen Verkehr sei niemals erfolgt. Auch durch seine inzwischen vorgenommene Verlegung sei er nicht öffentlich geworden.

Durch Beschluß des Amtsvorstehers in F. vom 17. Oktober 1936 ist der Einspruch zurückgewiesen worden. Die Begründung des Beschlusses geht dahin: Die Widmung sei tatsächlich erfolgt. Sie werde u. a. durch die Aussage des Eigentümers Gustav H. bewiesen. In der Verhandlung vom 22. Juni 1929 sei davon, ob der Weg öffentlich oder privat sei, nur nebenbei geredet worden, ohne daß dabei die Vertreter der Polizei und der Gemeindebehörde gehörig zu Worte gekommen seien. Sie hätten das Verhandlungsprotokoll nicht unterschrieben. Der Weg habe schon immer bestanden und sei nicht verlegt worden. Er sei nur bei Beseitigung der Vorflutbrücken neu befestigt worden, weil er von diesem Zeitpunkt ab den einzigen Durchlaß unter der Eisenbahnbrücke gebildet habe. Im Gegensatz zu anderen der Reichsbahn gehörigen Wegen sei über ihn auch kein Gestattungsvertrag abgeschlossen worden.

Im übrigen werde der Weg, wenn sich die Widmung nicht einwandfrei erweisen lassen sollte, neu für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen.

Der Einspruchsbeschluß ist von der Reichsbahn mit der Klage im Verwaltungsstreitverfahren vor dem Kreisverwaltungsgericht des Kreises R. angefochten worden. In der Klage wird ausgeführt: Eine Widmung des Weges für den öffentlichen Verkehr habe niemals stattgefunden. Die nur tatsächliche, wenn auch lange Zeit bestehende Freigabe und Benutzung von Privatwegen für den allgemeinen Verkehr genüge zur Begründung der Öffentlichkeit solcher Wege nicht. In den aus den Jahren 1843 und 1865—1869 stammenden Plänen der Klägerin habe der in Rede stehende Weg als Bollwerk vor oder unter der Eisenbahnbrücke, in dem Meßtischblatt von 1888 blind in der Wiese kurz hinter der Eisenbahnbrücke geendet. Nur von F. bis zu dem unter der Brücke befindlichen Bollwerk habe auf dem Weg ein allgemeiner Verkehr stattgefunden. In seiner Fortsetzung nach der Brücke habe es sich nur um einen Heu- oder Interessentenweg gehandelt, der aus einem ehemaligen Treidel- oder Leinpfad hervorgegangen sei. Nach Aufgabe des Anlegeplatzes unter der Brücke sei das Bollwerk verfallen und ein Durchgang, besonders aber ein Durchfahren unter der Brücke ausgeschlossen gewesen. Es habe hierfür auch keine Notwendigkeit vorgelegen, da auf den hinter der Brücke liegenden Wiesen bis zum Jahre 1911, dem Zeitpunkt der Schüttung der Flughafenstraße, so gut wie gar kein Verkehr stattgefunden habe. Wenn der Durchgang tatsächlich im Zuge eines öffentlichen Weges gelegen wäre, wie der Beklagte behaupte, so hätte die Gemeinde ihn in Ordnung gehalten und benutzt. Sie würde dann keine Veranlassung gehabt haben, mit der Reichsbahn im Jahre 1927 über die Anlegung eines zweiten Weges zu verhandeln. Am 17. November 1927 habe die Gemeinde bei der Reichsbahn einen Antrag gestellt, der gelautet habe:

„Wir beabsichtigen, einen Verbindungsweg (Fußsteig) zwischen dem G.-Damm (Bollwerk) und der Flughafenstraße herzustellen. Da der Weg über eisenbahnfiskalisches Gelände führt, bitten wir um gefällige Genehmigung unseres Unternehmens."

Hierauf habe die Reichsbahn den Gestattungsvertrag vom 15./28. Dezember 1928 mit der Gemeinde abgeschlossen, wonach dieser die Anlegung eines Fußweges mit Durchgang unter dem östlichen Widerlager der damaligen Brücke gestattet worden sei. Durch die Beseitigung der Vorflutbrücken und Schüttung eines Dammes sei dieser Weg wieder unterbrochen und der Fußgängerverkehr nach dem mit Zustimmung der Reichsbahn von der Gemeinde F. instandgesetzten Durchgang am Ufer des Z.-Stromes verwiesen worden. In dieser Angelegenheit habe dann die Klägerin am 6. April 1929 noch folgendes Schreiben an den Regierungspräsidenten gerichtet:

„Soweit es sich um den Fußgängerverkehr handelt, sind wir auf Grund des mit der Gemeinde F. abgeschlossenen Gestattungsvertrages berechtigt, diesen Verkehr auf unserem Grund und Boden jederzeit zu untersagen. Auf eine unmittelbare Anfrage des S.'er Verkehrsvereins haben wir diesem am 18. März mitgeteilt, daß wir bereit seien, diesen Verkehr auf dem als Heuweg gedachten Weg zwischen dem östlichen Strompfeiler und dem Z.-Strom wieder zuzulassen, wenn die Gemeinde F. die Kosten für die Verlegung des Weges an das Ufer des Z.-Stromes und seine Unterhaltung übernimmt."

Aus allen diesen Gründen sei es abwegig, aus der Aussage des H. den Schluß auf die Öffentlichkeit des Weges zu ziehen. Ebensowenig könne aus den dargestellten Vorgängen auf einen Widmungswillen der Reichsbahn gefolgert werden. Im übrigen seien die Leinpfade, wenn es sich um einen solchen handeln sollte, in polizeilicher Hinsicht der Wasserpolizeibehörde unterstellt, und würde dann dem Amtsvorsteher die Zuständigkeit für die von ihm erlassene Verfügung fehlen.

Das Protokoll über die Verhandlungen vom 22. Juni 1929 sei den geltenden Bestimmungen entsprechend nur von den Beauftragten der Reichsbahndirektion und des Regierungspräsidenten unterschrieben worden. Die mangelnde Unterschrift der Vertreter der Polizeibehörde und des Gemeindevorstehers beweise daher nicht, daß diese den Feststellungen des Protokolls nicht zugestimmt hätten. Offenbar mit Rücksicht auf diese Feststellungen sei der Abschluß eines besonderen Gestattungsvertrages hinsichtlich des streitigen Weges nicht für nötig befunden und angenommen worden, daß sich der Gestattungsvertrag vom 15./28. Dezember 1928 von selbst auch auf diesen Weg erstrecke.

Der Grund für das Vorgehen des Amtsvorstehers sei offenbar der, durch Inanspruchnahme des Fußgängerweges für den öffentlichen Verkehr zu versuchen, einen Durchlaß durch den künftigen Bahndamm auf Kosten der Reichsbahn zu erreichen.

Der Amtsvorsteher hat unter Überreichung verschiedener Schreiben und von Protokollen über die Vernehmung weiterer Zeugen entgegnet: Der Treidelweg und der Heuweg seien nicht zwei verschiedene Wege, sondern derselbe Weg, der an der Eisenbahnbrücke zwischen dem Ostpfeiler und dem Ufer liege und bei den heutigen Wegeverhältnissen im Sommer den gesamten Fußgängerverkehr der S.'er Ausflügler von der Endstation der Straßenbahn am Flughafen nach der Buchheide trage. Wenn der Zeuge H. bekunde, daß es ein alter Treidelweg sei, so sei damit nicht gesagt, daß er auch jetzt noch ein ausschließlicher Treidelweg

sei. Damit hätte nur darauf hingewiesen werden sollen, daß der Weg schon seit langer Zeit bestehe. Weiter stehe ebenso unwiderruflich fest, daß dieser sog. alte Treidelweg sogar als Fahrweg zur Heuausfuhr benutzt worden sei, was allerdings jetzt nach der Neugestaltung der Brückenverhältnisse nicht mehr der Fall sei. Das bedeute, daß er alte Treidelweg seit längerer Zeit seinen Charakter geändert habe. Er sei von einem Treidelweg zu einem Weg geworden, der dem gewöhnlichen Verkehr diene, und habe öffentlichen Charakter erhalten (OVG. Bd. 26 S. 234 und RuPrVerwBl. Bd. 49 S. 815). Wann das genau geschehen sei, lasse sich natürlich nach so langer Zeit nicht mehr feststellen. Der Zeuge H. erkläre aber ausdrücklich, daß er und auch schon seine Eltern und alle anderen F.'er Bürger diesen Weg benutzt hätten, weil sie ihn für einen öffentlichen gehalten hätten. Wenn man daher nicht unnötige Schwierigkeiten in das Wegerecht hineintragen wolle, so müsse man bei solch alten Wegeverhältnissen die in der Bevölkerung lebende Erinnerung anerkennen. Nun sei aber die öffentliche Meinung über diesen Weg seit jeher eindeutig gewesen und seine Öffentlichkeit niemals bestritten worden. Selbst die Reichsbahn hätte in dem landespolizeilichen Prüfungsverfahren von 1929 den öffentlichen Charakter des Weges nicht angezweifelt. Die Öffentlichkeit des Weges sei schon in einer weit zurückliegenden Zeit begründet worden. Möge es auch an einer ausdrücklichen Widmung fehlen, so sei diese unzweifelhaft stillschweigend, und zwar schon von dem Rechtsvorgänger der Reichsbahn und im Anschluß daran von dieser erfolgt. Das ergebe sich aus der ununterbrochenen und von den vernommenen Zeugen bekundeten öffentlichen Benutzung des Weges. Die Reichsbahn habe die Benutzung auch nicht durch einen Gestattungsvertrag eingeschränkt, wie sie dies bei Privatwegen sonst regelmäßig tue. Gerade deswegen, weil die Öffentlichkeit des Weges festgestanden habe, sei ein Gestattungsvertrag nicht abgeschlossen worden. Die Reichsbahn habe ferner gegen die Öffentlichkeit des Weges nie Einspruch erhoben, keine Verbotstafel aufgestellt und die Pflicht zur Unterhaltung des Weges abgelehnt. Der Weg sei vielmehr von der Gemeinde F. als Trägerin der Wegebaulast unterhalten worden, wie der Gemeindevorsteher G. bekunden könne. Daß die Gemeinde unterhaltungspflichtig sei, entspräche auch dem Standpunkt der Reichsbahn, wie aus ihrem Schreiben vom 9. November 1923 hervorgehe. Dazu komme noch, daß die Ortspolizeibehörde F. für die ordnungsmäßige Instandhaltung des Weges Sorge getragen habe.

Das landespolizeiliche Prüfungsverfahren aus dem Jahre 1929 schaffe keinen Beweis für die Nichtöffentlichkeit des Weges, da durch die damaligen Verhandlungen der streitige Weg nicht unmittelbar betroffen worden sei (Scholz, Handbuch des gesamten öffentlichen Grundstücksrechts, S. 666/667).

Der Gestattungsvertrag vom 15./28. Dezember 1928 über einen neuen Fußgängerweg am Wallgraben sei abgeschlossen worden, weil damit eine kürzere Verbindung zu der inzwischen angelegten Flughafenstraße hätte hergestellt werden sollen. Die Passanten dieses Weges seien auch weniger dem von Zeit zu Zeit auftretenden Hochwasser ausgesetzt. Nebenher sei aber auch der alte Weg noch benutzt worden, insbesondere von denen, die von der Zollbrücke an schon an der R. entlanggingen. Der strittige Weg sei von jeher in einem dem Fußgängerverkehr genügenden Zustande gewesen. Er könne auch befahren werden.

Unter der Brücke befinde sich kein Gemeindebollwerk. Das Gemeindebollwerk reiche nur bis an die Grenze mit der Reichsbahn.

Die Reichsbahn sei von der Gemeinde oder Polizei niemals um Genehmigung zur Befestigung des sog. Heuweges gebeten worden, weil der öffentliche Charakter dieses Weges früher von keiner Seite bestritten und der Weg auch von jeher ausreichend befestigt worden sei.

Nach Erlaß eines Vorbescheides und der Vernehmung zweier Zeugen hat das Kreisverwaltungsgericht durch Urteil vom 3. Oktober 1938 die Klage aus folgenden Gründen abgewiesen: Der Einwand der Klägerin, die Wasserpolizeibehörde sei zuständig, sei unzutreffend. Es möge sein, daß der Weg früher einmal ein Leinpfad gewesen sei; die Wasserpolizeibehörde sei aber auf Grund des § 27 des Wassergesetzes (WG.) nur dann zuständig, wenn der Weg auch jetzt noch als Leinpfad benutzt werde. Das sei aber bei dem heutigen Schiffsverkehr nicht mehr der Fall.

Unter den Parteien sei unstreitig, daß ein rechtsgültiger Widmungsakt seitens des Beklagten und der Gemeinde F. vorliege. Die Parteien seien sich auch darüber einig, daß jedenfalls eine ausdrückliche Zustimmung der Klägerin zu einer Widmung nicht erfolgt sei. Sie stritten lediglich darüber, ob die Klägerin stillschweigend zugestimmt habe. Eine derartige stillschweigende Zustimmung sei ausreichend. In dieser Beziehung habe zunächst die Zeugenvernehmung ergeben, daß sich auch auf der hinter der Eisenbahnbrücke gelegenen Wegefläche seit mindestens 70 bis 80 Jahren ein reger öffentlicher Verkehr abgewickelt habe. Zwar sei der Klägerin zuzugeben, daß es sich bei diesem Wegeteil um einen reinen Interessentenweg der Oderschiffer gehandelt habe. Diesen Charakter habe der Weg aber im Laufe der Jahre verloren. Die Zeugen H. und Sch. hätten glaubhaft bekundet, daß der Weg ebenso von denen benutzt worden sei, denen die am Wege gelegenen Wiesen gehört hätten. Außerdem sei der Weg nach den Aussagen der Zeugen von der gesamten F.'er Bevölkerung begangen worden. Nicht nur die Zeugen selbst hätten in ihrer Jugend, sondern auch ihre Eltern hätten schon immer den Weg benutzt, wenn sie zu Besorgungen nach S. gegangen wären. Zwar habe es damals noch einen anderen Verbindungsweg zwischen S. und F., nämlich den Kespersteig, gegeben. Dieser Steig sei jedoch nur dann begangen worden, wenn der streitige Weg wegen Hochwassers ungangbar gewesen sei. Im allgemeinen aber sei vom Publikum der streitige Weg benutzt worden, weil er gegenüber dem Kespersteig eine Zeitersparnis von ¾ Stunden ermöglicht hätte. Danach sei als erwiesen anzusehen, daß der in Rede stehende Weg seit etwa 1850 tatsächlich dem öffentlichen Verkehr gedient habe. Dieser Benutzung durch die Allgemeinheit habe die Klägerin, die etwa seit 1860 das Gelände besitze, niemals widersprochen. Allerdings genüge diese durch die Klägerin jahrelang nicht gestörte Benutzung durch die Allgemeinheit noch nicht, um darin eine stillschweigende Zustimmung der Klägerin zur Widmung für den öffentlichen Verkehr zu erblicken. Wesentlich sei aber, daß die Klägerin stets, wie z. B. in dem Schreiben vom 9. November 1923, abgelehnt habe, den Weg zu unterhalten, ohne aber ihr Eigentum an dem Wege geltend zu machen. Das habe sie erst in dem Schreiben vom 13. März 1936 getan, zu einer Zeit also, als über die Öffentlichkeit des Weges schon gestritten worden sei. Auf das Protokoll vom 22. Juni 1929 könne sich die Klägerin nicht berufen, weil es für die Verwaltungsgerichte nicht bindend sei. Im übrigen sei die dortige Feststellung nur vorbehaltlich einer anderen Rechtslage, die nachgeprüft werden sollte, erfolgt. Ihre Unterhaltungspflicht hätte die Reichsbahn aber niemals bestreiten dürfen, wenn sie der Meinung gewesen wäre, daß es sich um einen Privatweg handle. Denn wenn sie den Weg für sich als

Privatweg in Anspruch genommen hätte, wäre sie auch zur Unterhaltung verpflichtet gewesen. Dazu komme, daß die Klägerin, wie sie selbst zugebe, den Verkehr auf dem Weg stets geduldet und das Betreten ihres Grund und Bodens niemals durch Aufstellung einer Verbotstafel untersagt habe. Das sei um so auffälliger, als die Reichsbahn in ähnlichen Fällen üblicherweise derartige Tafeln aufstelle. Schließlich spreche gegen die Klägerin auch, daß sie, wie sie nicht bestreite, mit der Gemeinde F. 4 Gestattungsverträge über Wege abgeschlossen habe, die in ihrem Privateigentum sich befänden. Nur über den strittigen Weg sei ein solcher Vertrag nicht vorhanden. Die von der Klägerin hierfür gegebene Erklärung, daß sie dazu keine Veranlassung gehabt habe, weil ihrer Meinung nach auf dem Wege ein öffentlicher Verkehr nicht stattgefunden habe, überzeuge nicht. Denn die Zeugen H. und Sch. hätten glaubhafte Angaben darüber gemacht, daß schon immer der fragliche Weg von der Allgemeinheit benutzt worden sei. Damit sei eine stillschweigende Zustimmung der Klägerin zur Widmung des Weges für den öffentlichen Verkehr, und zwar spätestens durch das Schreiben vom 9. November 1923 als erwiesen anzusehen.

Gegen dieses Urteil hat die Klägerin Berufung eingelegt und sie dahin gerechtfertigt:

Das Urteil des Kreisverwaltungsgerichts gehe davon aus, daß eine ordnungsmäßige Widmung seitens der Wegepolizeibehörde und des Wegeunterhaltungspflichtigen unstreitig sei. Das sei irrig. Die Klägerin bestreite entschieden, daß eine derartige Widmung des Weges für den öffentlichen Verkehr erfolgt sei.

Außerdem habe man in tatsächlicher Beziehung zu unterscheiden zwischen dem Bollwerk, welches am Ende des sog. G.-Damms südlich des eisenbahnfiskalischen Geländes liege, und dem Bollwerk unter der Eisenbahnbrücke. Das erstere habe der Gemeinde F. und ihren Einwohnern als Umschlageplatz oder Ablage gedient, während das andere von dem Eisenbahnfiskus angelegt worden sei und nur als Uferbefestigung diene. Deswegen habe sich dort auch eine Tafel befunden mit der Aufschrift: „Die Benutzung des eisenbahnfiskalischen Bollwerks ist verboten". Dieses Bollwerk sei durch eine jetzt verfallene schräge Stein- und Zementkante gegen den Z.-Strom abgegrenzt und erstrecke sich bis zu dem etwa 3 m davon entfernten nächsten Brückenpfeiler, der den Eisenbahndamm abschließe. Auf diesem das Bollwerk bildenden Geländestreifen könne man unter der Brücke hindurchgehen und auf ihm habe auch schon seit vielen Jahren ein Fußgängerverkehr stattgefunden, der seit Anlegung der Flughafenstraße sich vermehrt habe und reger geworden sei. Das letztere habe darin seinen Grund, daß seitdem die Entfernung zwischen dem Ende des G.-Damms und der Flughafenstraße nur etwa 250 m betrage, während man vorher vom Ende des G.-Damms bis zum Zollkrug mehr als 1 km längs des Z.-Stroms hätte wandern müssen, was bei höherem Wasserstand gar nicht möglich gewesen sei. Für Fuhrwerke dagegen sei der Durchgang nicht befahrbar; denn gleich hinter der Brücke befinde sich ein tiefer Wassergraben, über welchen eine Fußgängerbrücke von etwa 1 m Breite führe, die jedenfalls für Kraftwagen unpassierbar sei. Daß die ehemaligen Wiesenbesitzer beim Abfahren von Heu von den nördlich der Bahn belegenen Wiesen unter der Eisenbahnbrücke hätten durchfahren müssen, werde nicht bestritten. Sie hätten aber die fünf Flutöffnungen, die früher bestanden hätten, benutzen können. Seit Jahren werde aber auf dem fraglichen Gelände, das jetzt zum Flughafen gehöre, kein Heu mehr geworben. Jedenfalls hätte es sich immer nur um einen Interessentenweg der Wiesenbesitzer gehandelt, zu dessen Unter-

haltung der Eisenbahnfiskus nicht verpflichtet gewesen sei. An der Instandsetzung des Weges hätten demzufolge auch nur die Wiesenbesitzer, aber nicht die Wegepolizei, ein Interesse gezeigt. Das ergebe sich aus der von ihnen an den Landrat gerichteten Eingabe vom 5. September 1921 und dem anschließenden Schriftwechsel. Wenn übrigens der Gemeindevorsteher von F. von der Öffentlichkeit des streitigen Weges überzeugt gewesen wäre, so sei es nicht erfindlich, daß er in seinem an die Reichsbahn gerichteten Schreiben vom 17. November 192[illegible] erklärt habe: „Wir beabsichtigen, ‚einen' Verbindungsweg zwischen dem G.-Damm und der Flughafenstraße ‚herzustellen'." Nicht richtig sei auch die vom Kreisverwaltungsgericht getroffene und als Beweisgrund für seine Auffassung verwendete Feststellung, daß auf dem Wege von der Reichsbahn keine Verbotstafel angebracht worden sei. Denn tatsächlich habe sich, wie aus dem Schreiben des Amtsvorstehers vom 12. Dezember 1921 erhelle, an dem als Durchgang benutzten eisenbahnfiskalischen Bollwerk eine Verbotstafel befunden. Unverständlich seien die Ausführungen des Kreisverwaltungsgerichts über die Bedeutung des Schreibens vom 9. November 1923 als stillschweigende Zustimmung der Reichsbahn zu einer Widmung des Weges für den öffentlichen Verkehr und darüber, daß die Reichsbahn ihr Privateigentum hätte geltend machen und ihre Unterhaltungspflicht hätte anerkennen müssen, wenn sie den Weg nicht für einen öffentlichen gehalten hätte. Auch öffentliche Wege könnten im Privateigentum stehen und für die Eigentümer von Privatwegen bestände keine Unterhaltungspflicht.

Bei näherer Prüfung des angefochtenen Urteils ergebe sich als einziger Entscheidungsgrund für die Annahme der Öffentlichkeit des Weges die jahrelange Duldung des allgemeinen Verkehrs auf diesem Wege durch die Reichsbahn. Diese Tatsache sei aber auch bei alten Wegen, wenn der Eigentümer die Öffentlichkeit bestreite, nach der feststehenden Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für den Beweis der Öffentlichkeit nicht genügend. Daß diese Rechtsprechung auch noch heute Gültigkeit besitze, sei in der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 1. Juli 1937 (JW. 1938 S. 141 ff.) ausgeführt worden.

Es werde endlich nicht bestritten, daß ein Bedürfnis zur Benutzung des Weges durch Fußgänger vorliege. Dann möge aber die Behörde, welche für die Befriedigung dieses Bedürfnisses Sorge zu tragen habe, das dazu Erforderliche veranlassen. Die Reichsbahndirektion werde in dieser Beziehung gewiß keine Schwierigkeiten machen. Jedoch der Unterstellung, sie habe schon vor vielen Jahren ihr Gelände zur Benutzung als öffentlicher Weg gewidmet, müsse entschieden widersprochen werden.

Der Amtsvorsteher hat erwidert: Die Ausführungen der Klägerin, daß der Weg nur als Interessentenweg der Wiesenbesitzer anzusehen sei und auf ihm erst seit Anlegung der Flughafenstraße ein reger Fußgängerverkehr stattfinde, entspräche nicht den Tatsachen. Es sei auch nicht richtig, daß jetzt ein Fuhrwerksverkehr unter der Eisenbahnbrücke hindurch nicht mehr möglich sei. Die Klägerin habe mit der in ihrem Schreiben vom 9. November 1923 unzweifelhaft zum Ausdruck gebrachten Ablehnung der Unterhaltungspflicht darauf hindeuten wollen, daß es sich um einen öffentlichen Weg handle, für den die Gemeinde unterhaltungspflichtig sei. Tatsächlich habe die Gemeinde den Weg auch dauernd instandgehalten. Die erwähnte Verbotstafel beträfe nach ihrem klaren Wortlaut nur die Benutzung des eisenbahnfiskalischen Bollwerks, d. h. der Anlegestelle am R.-Ufer,

nicht aber des Durchgangs selbst. Der Gestattungsvertrag vom 15./28. Dezember 1928 habe mit dem hier zur Verhandlung stehenden alten Wege an der R. entlang nichts zu tun. Mit dem im Gestattungsvertrage genannten Wege sei eine neue kurze Verbindung zwischen dem G.-Damm und der Flughafenstraße hergestellt worden, die das Gemeinde- und das eisenbahnfiskalische Bollwerk gar nicht berühre, während der alte Weg dicht an der R. entlang bis zum Zollkrug führe.

Die seit vielen Jahren bewiesene unstreitige Benutzung des Weges durch jedermann müsse als eine früher erfolgte Widmung der drei Rechtsteile angesehen werden. Es sei auch darauf hinzuweisen, daß der Weg an der R. rund 1000 m lang sei und nur mit 80 m über Reichsbahngelände führe.

Durch Urteil vom 7. Juni 1939 hat das Bezirksverwaltungsgericht in S. die Berufung zurückgewiesen. Die Urteilsbegründung geht dahin: Die Feststellung des Kreisverwaltungsgerichts, daß der strittige Weg durch die unterhaltungspflichtige Gemeinde und die Wegepolizeibehörde für den öffentlichen Verkehr gewidmet worden sei, sei unbedenklich. Wie aus den Akten hervorgehe, habe der Amtsvorsteher von F. als Wegepolizeibehörde schon lange die Öffentlichkeit des Weges behauptet und damit zu erkennen gegeben, daß von seiner Seite gegen die Widmung des Weges nichts einzuwenden sei. Das gleiche sei hinsichtlich der Gemeinde F. der Fall, in deren Interesse ja die Öffentlichkeit des Weges liege und die ohne eine vertragliche Verpflichtung gegenüber der Reichsbahn diesen Weg schon seit Jahren unterhalten habe. Wenn es sich um einen Privatweg der Klägerin handeln würde, so würde sie diese Last bestimmt nicht auf sich genommen haben. Hieraus könne also unbedenklich auf eine Widmung durch die Gemeinde F. geschlossen werden.

Aber auch der Beweis für eine stillschweigende Widmung seitens der Klägerin sei erbracht. Ihre Behauptung, daß es sich um einen Interessentenweg der Wiesenbesitzer gehandelt habe, sei durch die Beweisaufnahme erster Instanz als entkräftet anzusehen, da die beiden vernommenen Zeugen übereinstimmend ausgesagt hätten, daß der Weg bereits seit Jahren von der Allgemeinheit benutzt worden sei. Hieran ändere auch der von der Klägerin eingereichte Schriftwechsel aus den Jahren 1922/1923 nichts, da das damalige vordringliche Interesse der Wiesenbesitzer nicht zu leugnen sei, anderseits aber auch nichts gegen außerdem vorhandene Interessen der Allgemeinheit besage. Auch die in diesem Schriftwechsel genannte Verbotstafel könne nicht als Indiz gegen die stillschweigende Widmung des Weges herangezogen werden, da ihr Wortlaut sich nur auf das Bollwerk beziehe, die Frage der Benutzung des Weges hingegen offen lasse. Ebensowenig könne aus dem Schreiben des Amtsvorstehers vom 17. November 1927 auf die Nichtöffentlichkeit des Weges geschlossen werden, da es sich um einen anderen Weg handle und die sprachliche Fassung „eines Verbindungsweges" noch nicht notwendig auf das Nichtvorhandensein anderer öffentlicher Verbindungswege schließen lasse. Die in dem Urteil des Kreisverwaltungsgerichts dahin zusammengefaßten Gründe, daß die Klägerin niemals den Weg unterhalten, ihre Unterhaltungspflicht stets bestritten, den öffentlichen Verkehr seit mindestens 70 bis 80 Jahren geduldet, keine Verbotstafel aufgestellt und im Gegensatz zu vier anderen Privatwegen über den streitigen Weg keinen Gestattungsvertrag abgeschlossen habe, ließen tatsächlich auf eine stillschweigende Widmung der

Klägerin schließen und könnten im vollen Umfange aufrechterhalten werden. Aus den Erklärungen des Protokolls vom 22. Juni 1929 könne allerdings auf einen Widmungswillen der Klägerin nicht geschlossen werden. Die Widmung sei auch schon viel früher als im Jahre 1929 erfolgt. Mit Recht sei vom Kreisverwaltungsgericht auf die Wichtigkeit des Schreibens der Klägerin vom 9. November 1923 und die Tatsache der dauernden Unterhaltung des Weges durch die Gemeinde F. hingewiesen worden. Daß diese Unterhaltung durch die Gemeinde schon im vorigen Jahrhundert stattgefunden habe, werde durch die Aussage des Zeugen Sch. bestätigt. Wenn die Klägerin demgegenüber geltend mache, daß die Frage der Unterhaltungspflicht für die Frage der Öffentlichkeit eines Weges ohne Bedeutung sei, so möge dies in der Regel zutreffen. Im vorliegenden Fall lägen dagegen die Verhältnisse wesentlich anders, da die Klägerin für die Wegeunterhaltungspflicht der Gemeinde weder einen Vertrag noch einen Rezeß noch einen sonstigen für die Übernahme der Wegebaulast durch die Gemeinde sprechenden Grund habe anführen können. Der einzige Grund für die Unterhaltung des Weges durch die Gemeinde F. könne lediglich die Öffentlichkeit des Weges bilden, da die Wegeunterhaltungspflicht der Gemeinde im Falle der Nichtöffentlichkeit sich nicht erklären lasse. Selbst wenn man annehme, daß hier eine alte Observanz zur Unterhaltung des Weges durch die Gemeinde bestehe, so könne die Einführung dieser Observanz nur durch die Öffentlichkeit des Weges erklärt werden. Daß auch der Klägerin dieser Sachverhalt bekannt gewesen sei, sei aus ihrem Schreiben vom 9. November 1923 zu schließen, in dem sie eine Pflicht zur Unterhaltung des Weges bestreite und sogar noch darauf hinweise, daß sie diese Pflicht schon wiederholt abgelehnt habe.

Gegen dieses Urteil hat die Klägerin Revision eingelegt und zu ihrer Rechtfertigung vorgetragen: Das angefochtene Urteil lasse eine hinsichtlich der Unterhaltungskosten wesentliche Feststellung darüber vermissen, ob es sich um einen öffentlichen Fußweg oder Fahrweg handle. Wenn früher die Wiesenbesitzer ihr Heu durch die Öffnungen der Eisenbahnbrücke hindurch abgefahren hätten, so beweise dieser Umstand nur das Vorhandensein eines Interessentenweges und nicht eines öffentlichen Fahrweges. Jetzt könne der Weg infolge der erwähnten nur 1 m breiten Brücke lediglich von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden. Ein derartiger Weg könne aber nicht als öffentlicher Fahrweg in Anspruch genommen werden.

Die Feststellung, daß die Gemeinde F. den Weg unterhalten habe, sei beweislos. Die Eisenbahnverwaltung, nicht die Gemeinde habe das Ufer durch ein Zementbollwerk befestigt, und worin die sonstige Unterhaltung des nur wenige Meter über Eisenbahngelände führenden Weges bestanden habe, sei nicht erfindlich. Nicht begründet sei auch die Annahme der Unterhaltungspflichtigkeit der Gemeinde. Nach Pommerschem Wegerecht seien die Anlieger unterhaltungspflichtig, also die Reichsbahn und früher die Wiesenbesitzer. Erst als sich die Gewohnheit herausgebildet habe, den Wiesenweg als Verbindungsweg zwischen F. und S. zu benutzen, sei die Frage der Unterhaltung aufgeworfen und diese von der Reichsbahn abgelehnt worden.

Die Gründe, die der Vorderrichter dafür anführe, daß eine stillschweigende Widmung der Reichsbahn in früherer Zeit erfolgt sei, seien nicht stichhaltig. Das Bestreiten der Unterhaltungspflicht enthalte in keiner Weise ein Anerkennt-

nis der Öffentlichkeit des Weges. Es lasse die Frage, ob der Weg öffentlich oder ein Interessentenweg sei, völlig dahingestellt. Die Duldung des Verkehrs auf dem Wege sei nach der ständigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts kein genügender Beweis für seine Öffentlichkeit. Der Vorderrichter sei hierauf nicht eingegangen und habe auch unerörtert gelassen, daß auf allen Karten aus früherer Zeit, so dem Stadtplan der Stadt S. von 1919, den Buchheide-Wanderkarten aus 1919, die auch alle Fußwege enthielten, kein Weg zwischen Eisenbahn und Zollkrug verzeichnet sei, während auf diesen ein Fußweg zwischen Bahnhof F. und dem N.P. auf der Chaussee zwischen Zollkrug und A. eingezeichnet sei. Auf dem Meßtischblatt 1888 ende der Weg blind in den Wiesen zwischen Eisenbahn und Zollkrug.

Daß für den in Frage stehenden Teil ein Gestattungsvertrag nicht abgeschlossen worden sei, ergebe sich aus der geschichtlichen Entwicklung der Wegebenutzung und aus der Tatsache, daß aus der Benutzung besondere Unterhaltungskosten für die Reichsbahn nicht entstanden seien. Da es sich hier offenbar um den Rest eines reinen Interessentenweges gehandelt habe, welcher ein kurzes Stück über reichsbahneigenes Gelände verlaufe, habe für den Abschluß eines Gestattungsvertrages keine Veranlassung bestanden.

Ob eine stillschweigende Widmung seitens der Eisenbahnverwaltung vorliege, hätte besonders sorgfältig nachgeprüft werden müssen. Denn es handle sich um eine Staats- bzw. Reichsbehörde, die ihren Pflichtenkreis ständig überwache und ihre Willensäußerungen stets durch positive Verlautbarungen und nicht in konkludenten Handlungen zum Ausdruck zu bringen pflege.

Wenn der Beklagte ausführe, daß der strittige Weg zur Entlastung der Flughafenstraße diene und deshalb notwendig sei, so sei dies nicht eine Inanspruchnahme des Weges für den öffentlichen Verkehr, sondern das Verlangen nach Anlegung eines n e u e n öffentlichen Weges (von Brauchitsch, Verwaltungsgesetze für Preußen, Bd. I, 24, Aufl. S. 365). Darum handle es sich hier aber nicht.

Der Amtsvorsteher und der nach der am 15. Oktober 1939 erfolgten Eingemeindung der Gemeinde F. in die Stadt S. für den Amtsvorsteher in den Rechtsstreit eingetretene Polizeipräsident von S. haben entgegnet: Die Benutzungsart eines Weges bei seiner Inanspruchnahme für den öffentlichen Verkehr festzulegen, sei nicht erforderlich. Sie könne im Laufe der Zeit Wandlungen unterworfen sein und finde ihre Begrenzung in der in Anspruch genommenen Breite des Weges. Der von der Klägerin angeführte kleine Bach — es handle sich um den sog. Mühlgraben — münde erst nach Anlegung des Flughafens S. an dieser Stelle in die R. ein, während er früher in den D. See geflossen sei. Nach Verlegung der erwähnten Brücke sei eine Erweiterung des Weges für den Fuhrwerksverkehr jederzeit möglich, weil der Weg selbst eine genügende Breite besitze.

Die Gemeinde F. habe die Ausbesserung des strittigen Weges mit Kies, Schlacke und Schotter immer wieder vorgenommen.

Die Wegeunterhaltungspflicht der Gemeinde bestehe auf Grund einer allgemeinen Observanz. Die Ausübung dieser Pflicht könne durch die dabei jeweils beschäftigt gewesenen Personen bewiesen werden.

Als Beweis für die uralte Benutzung dieses Weges für den öffentlichen Verkehr werde noch angeführt, daß der Weg nicht an der Eisenbahnunterführung beginne, sondern daß es sich, wie aus den alten Karten von F. hervorgehe, bei ihm um die Fortsetzung des sog. Herrendammes handle. Der Herrendamm habe ursprünglich von dem Gutshaus F. direkt nach der R. und an dieser entlang bis zum Zollkrug geführt. Bis zur Regulierung der Oder habe die Fortsetzung des Herrendammes, des strittigen Weges, vom G.-Damm aus über den Gemeindehafen bis zum Zollkrug geführt. Er habe auch eine besondere Parzelle gebildet, die unter „öffentliche Wege und Gewässer" im Kataster verzeichnet gewesen sei. Bei der Oderregulierung sei dieser Weg fortgebaggert worden. Die Wasserbauverwaltung habe ihn an das neue Ufer des R.-Stromes verlegt, jedoch unterlassen, auch jetzt wieder besondere Parzellen für diesen Weg zu bilden. Auf diese Weise sei der streitige Weg überhaupt erst in das Eigentum der Anlieger gelangt.

Daß sich die Gemeinde nicht, wie jetzt allgemein üblich, seinerzeit als Eigentümerin der ursprünglichen Parzellen in das Grundbuch habe eintragen lassen, sei darauf zurückzuführen, daß sie das in früheren Jahren nie getan habe und es ihr nur darauf angekommen sei, für den weggebaggerten Weg einen Ersatzweg zu erlangen.

Die Gemeinde F. habe mit der Reichsbahn Gestattungsverträge über ganz unbedeutende und ganz unwichtige Wegeteile abschließen müssen. Daß aber über den streitigen Weg, dessen Bedeutung, wie bereits dargelegt worden sei, weit über den Durchschnitt der in den Gestattungsverträgen genannten Wege hinausrage, kein Gestattungsvertrag mit der Gemeinde abgeschlossen worden sei, beweise unzweideutig, daß die Reichsbahn früher selbst der Überzeugung gewesen sei, daß es sich hier um einen öffentlichen Weg handle, an dessen Benutzung sie durch Gestattungsverträge und dergleichen keine Einschränkungen vornehmen könne.

Der in der Verhandlung vom 13. März 1846 in § 1 letzter Absatz erwähnte Weg sei der streitige Weg. Er habe also schon damals als öffentlicher Weg bestanden. Wenn die Klägerin behaupte, daß der Weg südlich der Eisenbahnbrücke im Jahre 1877 durch die Auflassung der Wegeparzelle Nr. 171/153 an die Gemeinde F. als Wiese unterbrochen worden sei, so sei das nicht richtig. Die Parzelle 171/153 sei von der Gemeinde F. als Schiffsanlegeplatz ausgestaltet worden und ihrer ursprünglichen Benutzung als Weg auch weiterhin erhalten geblieben.

Durch Beschluß des Oberpräsidenten vom 21. August 1939 sei der Weg als für den Wanderverkehr geschützt erklärt worden.

Die Klägerin hat sich noch, wie folgt, geäußert: Daß der Weg, soweit er auf Bahngebiet und nördlich davon verlaufe, von irgendeiner Seite mit Schlacke, Kies oder Schotter ausgebessert sei, werde bestritten. Dies könne nur für den G.-Damm und für den Weg bis zu dem südlich der Eisenbahn gelegenen Bollwerk zutreffen, womit aber nichts bewiesen werde.

Die Behauptung des Beklagten, der in der Verhandlung vom 13. März 1846 erwähnte Weg sei der streitige, sei unhaltbar. Das ergebe sich klar aus dem beigefügten Situationsplan. Daß in alten Katasterkarten der strittige Weg als besondere Parzelle unter „öffentliche Wege und Gewässer" bezeichnet gewesen sei, beweise gar nichts (Germershausen-Seydel, Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen, 4. Aufl. Bd. 1 S. 10). Wenn die jetzige Gehmöglichkeit als Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen werden solle, müsse nachge-

wiesen werden, daß der alte, in den Jahren 1921 ff. weggebaggerte Weg der Öffentlichkeit gewidmet gewesen sei. Die besondere Parzellenbildung und die Bezeichnung „öffentliche Wege und Gewässer" würden im vorliegenden Falle nur die Bedeutung haben, daß der Weg in seinem ursprünglichen Charakter als Leinpfad für die Schiffahrt öffentliche Bedeutung gehabt hätte. Auch hätte der Ersatzweg nicht ohne weiteres die Rechtsnatur des eingezogenen Weges erhalten. Vielmehr hätte, um dem neuen Wege öffentlichen Charakter zu geben, ein vorschriftsmäßiges Wegeeinziehungsverfahren nach § 57 des Zuständigkeitsgesetzes (ZG.) eingeleitet werden müssen. In diesem Verfahren hätte, worauf es besonders ankomme, die Wegepolizeibehörde vor der Bekanntmachung ihres Vorhabens das Einverständnis der zur Unterhaltung des Ersatzweges öffentlich-rechtlich Verpflichteten sowie der beteiligten Grundbesitzer, über deren Grundstücke der Ersatzweg führe, herbeiführen müssen. Weder das eine noch das andere sei geschehen.

Wie aus dem Situationsplan vom Jahre 1846 ersichtlich sei, sei die Wegefläche, die über das Eisenbahngelände unter der Brücke am Z.-Strom führe, mit 15,6 Quadratruten berechnet und auch von dem damaligen Besitzer von K. an die B.-S. Eisenbahngesellschaft mit Vertrag vom 16. März 1846 abgetreten und im Grundbuch durch Eintragung vom 16. August 1852 abgeschrieben worden. Diese Erwerbung sei auch bei der Eisenbahnschlußvermessung im Jahre 1878 durch den Feldmesser S. berücksichtigt, im Schlußvermessungsregister aufgeführt und in der Gesamtfläche von 32,20 a enthalten. Die alten Wegeparzellen 388/143 des Kartenblatts 2 und 126/63 des Kartenblatts 1 der Gemarkung F. seien bei Anlegung des Katasters im Jahre 1865 als „öffentliche Wege" ohne Grundbuch ins Kataster eingetragen worden. Bei der Vermessung im Jahre 1909 durch die Wasserbauverwaltung seien diese Parzellen als Interessentenweg für die damaligen Wiesenbesitzer aufgemessen und in der Grenzanerkennungsverhandlung vom 18. Juni 1909 ausdrücklich als Interessentenweg bezeichnet und anerkannt worden.

Die Richtigkeit dieser Tatsachen gehe auch daraus hervor, daß der alte und auch der neu angelegte Weg nur bis zum Wiesengrundstück des Besitzers der letzten Wiese führe. Eine Verbindung sowohl des alten als auch des neuen Weges mit der Chaussee nach A. oder mit der Flughafenstraße oder mit dem auf der südlichen Seite der Eisenbahn gelegenen Wege (Parzelle 172/153) bestehe nach der Katasterkarte nicht. Wären die alten Wegeparzellen 388/143 und 126/63 rechtlich als öffentlicher Weg anerkannt worden, so hätte der neuangelegte Weg, dessen Fläche keine besondere Parzellennummer erhalten habe, bestehen bleiben und die Grenzen des neuen Weges, wie schon gesagt, durch den damaligen Gemeindevorsteher von F. anerkannt werden müssen.

Die Revision mußte Erfolg haben.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts kann die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr, um die es sich hier handelt, nur erfolgen, wenn diese Öffentlichkeit feststeht (OVG. Bd. 86 S. 312, 313). Ist diese nicht nachweisbar, und sogar selbst dann, wenn sich die Anzeichen für und gegen den öffentlichen Charakter des Weges die Waage halten, muß die Entscheidung gegen die Inanspruchnahme ausfallen und die Inanspruchnahmeverfügung außer Kraft gesetzt werden (OVG. Bd. 86 S. 314, Bd. 71 S. 347, 349, Germershausen-Seydel a. a. O. S. 512 unten). Zum ordnungsmäßigen Nachweis gehört eine wenn auch nur stillschweigende Widmung

für den öffentlichen Verkehr durch den Eigentümer des Wegekörpers, den Unterhaltungspflichtigen und die Wegepolizeibehörde (OVG. Bd. 86, Bd. 71 a. a. O., Bd. 87 S. 328 ff., Bd. 99 S. 130, 135). Das Bezirksverwaltungsgericht hat angenommen, daß eine stillschweigende Widmung dieser sämtlichen drei Rechtsbeteiligten stattgefunden habe. Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum und Verfahrensmängeln. Richtig ist zwar, daß auf eine stillschweigende Widmung nicht nur aus Handlungen, sondern auch aus Unterlassungen und auf Grund einer Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände schlüssig gefolgert werden kann (OVG. Bd. 94 S. 143, 145). Immer setzt aber die stillschweigende Widmung tatsächliche Vorgänge voraus, welche den zur Zeit dieser Vorgänge vorhandenen Widmungswillen erkennen lassen (OVG. Bd. 94 S. 145; RVerwBl. Bd. 58 S. 905, 906 = JW. 1938 S. 141, 142). Derartige tatsächliche Vorgänge hinsichtlich der von ihm als erwiesen angenommenen Widmung seitens der Wegepolizeibehörde einwandfrei festzustellen, hat das Bezirksverwaltungsgericht indessen unterlassen. Das Bezirksverwaltungsgericht beschränkt sich in dieser Beziehung auf die Erklärung, daß die Wegepolizeibehörde, wie sich aus den Akten ergebe, schon lange die Öffentlichkeit des Weges behauptet habe. Das ist jedoch nicht zutreffend. Mit dieser Behauptung ist die zuständige Wegepolizeibehörde, der Amtsvorsteher in F., erst hervorgetreten, als die Reichsbahn den Plan verfolgte, die Eisenbahnbrücke über den Z.-Strom nach dessen Zuschüttung durch einen Damm zu ersetzen. In dem Schreiben vom 5. Dezember 1934, in dem der Amtsvorsteher gegen diesen Plan Einspruch erhob, vertrat er den Standpunkt, daß der an der R. entlangführende Promenadenweg im Interesse der Großstadtbevölkerung aufrechterhalten werden müsse. Die Öffentlichkeit des Weges wird aber auch hier noch nicht in bestimmter Weise geltend gemacht, und noch in der Verhandlung vom 28. August 1936 erklärt der Vertreter des Landrats des Kreises R. in Gegenwart des Vertreters des Amtsvorstehers und ohne daß dieser hierzu das Wort ergreift, daß der Landrat die wegerechtlichen Verhältnisse an dem Durchlaß unter der Eisenbahnbrücke über den Z.-Strom erst prüfen werde. Eine sichere Stellung zu der Frage der Öffentlichkeit des Weges hat der Amtsvorsteher also selbst damals noch nicht eingenommen. Dazu kommt, daß in der Verhandlung vom 22. Juni 1929 dem streitigen Weg ausdrücklich die Eigenschaft eines Privatweges zugesprochen worden ist, ohne daß der anwesende Amtsvorsteher Widerspruch erhoben hätte. Wenn den Verlautbarungen dieses Protokolls auch nicht die Bedeutung eines Anerkenntnisses der Nichtöffentlichkeit des Weges beigemessen werden kann, so können sie doch nicht gänzlich beiseite geschoben und bei einer überhaupt nur auf gewisse Anzeichen gestützten Beweisführung völlig außer acht gelassen werden. Aus dem vorliegenden Akteninhalt läßt sich daher nicht entnehmen, daß die Wegepolizeibehörde schon lange die Öffentlichkeit des Weges behauptet hat. Sie ist dazu vielmehr erst durch das erwähnte Vorhaben der Beseitigung der Eisenbahnbrücke veranlaßt worden und hat es erst kurz vor Erlaß der streitigen Verfügung getan. Etwas anderes ergeben die Akten nicht und die gegenteilige Feststellung des Bezirksverwaltungsgerichts steht mit dem Akteninhalt in Widerspruch. Damit entfällt aber die Grundlage, auf der die Annahme des Vorderrichters von einer stillschweigenden Widmung durch die Wegepolizeibehörde beruht. In dem Erlaß der Inanspruchnahmeverfügung kann eine Widmung nicht erblickt werden; die Widmung muß dem Erlaß vorausgegangen sein (RuPrVerwBl.

Bd. 49 S. 655 links; Germershausen-Seydel a. a. O. S. 507). Im übrigen hat eine Widmung der Wegepolizeibehörde nur Wirksamkeit, wenn sie in Übereinstimmung mit dem Widmungswillen des Eigentümers erfolgt. Die Widmungen seitens der verschiedenen Rechtsbeteiligten brauchen zwar nicht gleichzeitig zu erfolgen (OVG. Bd. 54 S. 344, Germershausen-Seydel a. a. O. S. 11), müssen aber in Übereinstimmung ergehen, d. h. die Widmung eines Rechtsbeteiligten hat nur dann die Öffentlichkeit eines Weges zur Folge, wenn die anderen Rechtsbeteiligten sich zu dieser Zeit noch zustimmend verhalten. Zu der Zeit aber, zu der eine Widmung seitens der Wegepolizeibehörde durch Behauptung der Öffentlichkeit des Weges frühestens in Betracht kam, wurde die Öffentlichkeit des Weges, wie aus dem Protokoll vom 22. Juni 1929 ersichtlich ist, von der Eisenbahnbehörde längst bestritten, war also eine stillschweigende Widmung der Reichsbahn, wenn sie je erfolgt sein sollte, widerrufen. Die Ausführungen des angefochtenen Urteils über das Vorliegen einer wirksamen stillschweigenden Widmung der Wegepolizeibehörde sind also nicht haltbar.

Das gleiche gilt hinsichtlich der Feststellung einer stillschweigenden Widmung des Wegebaupflichtigen. Dieser ist nach den unbestritten gebliebenen Angaben des Beklagten observanzmäßig die Gemeinde F., und eine stillschweigende Widmung ihrerseits wird vom Vorderrichter darin erblickt, daß sie den Weg seit Jahren unterhalten habe. Das letztere hat der Amtsvorsteher behauptet, die Reichsbahn aber bestritten. Daß es tatsächlich der Fall gewesen ist, läßt sich aus den Aussagen der vernommenen Zeugen nicht mit Bestimmtheit entnehmen. Die Bekundungen des Zimmermanns H. vom 28. Dezember 1921 beziehen sich nur auf Ausbesserungen an einem Bollwerk und lassen eine eindeutige Beantwortung der Frage, auf wessen Kosten in den verschiedenen Zeiten die Ausbesserungen gegangen sind, auch nicht zu. Aber selbst wenn man unterstellt, daß die Gemeinde den Weg, und zwar, worauf es ankommt, gerade auch den Teil des Weges, der über eisenbahnfiskalisches Gelände führt, seit Jahren unterhalten hat, so könnte dies als ein Widmungsakt der Gemeinde doch nur dann gewertet werden, wenn sie die Unterhaltungsarbeit in der Überzeugung der Erfüllung von Aufgaben, die ihr als öffentlich-rechtlicher Wegebaupflichtiger obliegen, hätte ausführen lassen, wenn sie damit eine aus ihrer allgemeinen Wegebaulast fließende Verpflichtung zur Unterhaltung des Weges hätte anerkennen wollen. Aus der Tatsache der Unterhaltung allein folgt das noch nicht. Denn diese kann auch auf anderen Gründen beruhen, z. B. auf Privatvereinbarungen, auf den von der Gemeinde mit der Reichsbahn abgeschlossenen Gestattungsverträgen, oder auch auf der Erwägung, daß die Interessen der Gemeindemitglieder die Instandhaltung des Weges forderten und, da sich sonst niemand hierzu bereitfinde, die Gemeinde dafür eintreten müsse. Daß aber die Gemeinde ihre öffentlich-rechtliche Unterhaltungspflicht hinsichtlich des betreffenden Wegeteils anerkannt hat, ist nicht feststellbar. Vielmehr hat sich auf die Eingabe der Wiesenbesitzer vom 5. September 1921 der Gemeindevorsteher in F. in seinem Randbericht an den Landrat vom 8. September 1921 dahin geäußert, daß der Eisenbahnfiskus zur Unterhaltung des Bollwerks bzw. des Weges verpflichtet sei, und ferner in dem Schreiben vom 4. November 1923, das das bewußte Schreiben vom 9. November 1923 ausgelöst hat, angefragt, wann mit der Aufnahme der erforderlichen Arbeiten durch die Eisenbahn zu rechnen sei. Ebenso zeigen die beiden

vom Amtsvorsteher überreichten Schreiben, nämlich das des Gemeindevorstehers vom 21. August 1935 und das der Reichsbahn vom 13. März 1936, daß die Gemeinde der Ansicht war, nicht sie, sondern die Reichsbahn hätte den Weg zu unterhalten. Wenn also die Gemeinde Unterhaltungsarbeiten an dem Wege vorgenommen haben sollte, so hat sie dies nicht auf Grund ihrer öffentlich-rechtlichen Baulast und nicht in Übernahme einer allgemeinen öffentlich-rechtlichen Wegebaupflicht getan. Sie hat, soweit ersichtlich, diese Pflicht hinsichtlich des streitigen Wegeteils nicht anerkannt, sondern abgelehnt, und deswegen kann in der gelegentlichen Ausführung von Unterhaltungsarbeiten nicht ein stillschweigender öffentlich-rechtlicher Widmungsakt, wie der Vorderrichter angenommen hat, gefunden werden.

Liefern demnach der Akteninhalt und der Vortrag der Parteien keine genügenden Anhaltspunkte für eine Widmung des Weges seitens der Wegepolizeibehörde und des Unterhaltungspflichtigen, so fehlt es vor allem an dem gehörigen Nachweis einer Widmung durch den Eigentümer des Wegekörpers, die Reichsbahn. Das Bezirksverwaltungsgericht hat eine derartige Widmung aus folgenden Umständen entnommen: 1. der Duldung des Verkehrs auf dem Wege durch die Reichsbahn, 2. der Nichtaufstellung einer Verbotstafel, 3. dem Bestreiten der Unterhaltungspflicht seitens der Reichsbahn, 4. der Unterhaltung des Weges durch die Gemeinde und 5. dem Fehlen eines Gestattungsvertrages bezüglich des streitigen Weges. Daß die Reichsbahn den Verkehr auf dem Wege geduldet hat und dulden wollte, hat sie nicht bestritten. Mehr haben auch die vernommenen Zeugen nicht bekundet. Nach ihren Aussagen handelt es sich um einen Weg, der schon lange, jedenfalls seit Mitte des vorigen Jahrhunderts, besteht und nicht nur von den angrenzenden Wiesenbesitzern, sondern allgemein als Verbindungsweg zwischen F. und S. benutzt worden ist, ohne daß die Reichsbahn widersprochen hätte. Die Duldung eines allgemeinen Verkehrs auf dem Wege durch die Reichsbahn ist also durch die vernommenen Zeugen bestätigt worden. Daß einige Zeugen den Weg als einen öffentlichen betrachtet haben, ist ohne rechtliche Bedeutung; denn zu dieser Ansicht sind sie offenbar dadurch gelangt, daß auf dem Wege ein allgemeiner Verkehr stattfand. Eine rechtserhebliche Begründung ihrer Ansicht haben sie jedenfalls nicht gegeben und sich mit der Rechtsfrage augenscheinlich auch gar nicht beschäftigt.

Die Nichtaufstellung einer Verbotstafel seitens der Reichsbahn scheidet als Beweisgrund aus. Denn wenn die Reichsbahn den Verkehr auf dem Wege gestattete und gestatten wollte, so war die Anbringung einer Verbotstafel widersinnig, zumal die Reichsbahn nach ihrem Vortrage die Heuabfuhr von den von F. aus hinter der Eisenbahn gelegenen Wiesen nicht verhindern durfte.

Ebensowenig besagt es irgendetwas gegen die privatrechtliche Natur des Weges, daß die Reichsbahn ihre Unterhaltungspflicht bestritten hat. Denn der Eigentümer eines Privatweges ist zu dessen Unterhaltung, es sei denn, daß er sich anderen gegenüber hierzu besonders verpflichtet hat, im allgemeinen nicht genötigt. Unterläßt er es, so heißt das nicht, daß er sich seiner Verfügung über den Weg zugunsten der Öffentlichkeit begeben will.

Daß die ständige Unterhaltung des Weges seitens der Gemeinde, wenn sie, was von der Reichsbahn bestritten wird, wirklich erfolgt sein sollte, nach Lage der Sache für die Öffentlichkeit des Weges nicht ins Feld geführt werden kann, ist bereits ausgeführt worden. Im übrigen bietet die Aussage des Zeugen S. an

sich und in Anbetracht des sonstigen Akteninhalts in keiner Weise eine sichere Grundlage für die Feststellung, daß die Gemeinde fortlaufend alle notwendigen Wegearbeiten, und zwar besonders an dem der Reichsbahn gehörigen Teil des Weges, vorgenommen hat.

Schließlich lassen sich daraus, daß die Reichsbahn nicht, wie sonst üblich, auf die Aufnahme eines ausdrücklichen Gestattungsvertrages bezüglich des streitigen Weges mit der Gemeinde gedrungen hat, keine wesentlichen Schlüsse ziehen. Das Begehen des Weges hat die Reichsbahn schon seit langer Zeit geduldet. Die erste Veranlassung zum Abschluß eines Gestattungsvertrages liegt schon sehr weit zurück. Daß schon seinerzeit der Abschluß von Gestattungsverträgen bei der Reichsbahn üblich war, hat das Bezirksverwaltungsgericht aber nicht festgestellt. Der Verkehr auf dem Wege hat offenbar erst allmählich einen immer größeren Umfang angenommen. Für die Beurteilung, ob und wann danach der Zeitpunkt gekommen war, zu dem die Reichsbahn Gestattungsverträge abzuschließen pflegt, fehlen nähere Unterlagen. Die Reichsbahn erklärt, daß erst, wenn Haftungs- und Kostenfragen eine größere Rolle spielten, es ihr geboten erscheine, durch Gestattungsverträge für die Zukunft Vorsorge und Klarheit zu treffen, und im vorliegenden Falle, da es sich nur um einen Fußpfad handle, der noch dazu nur ein kurzes Stück über Reichsbahngelände führe, sie bislang davon Abstand genommen habe. Sie habe dem Weg keine sonderliche Bedeutung beigemessen. Das sei erst anders geworden, als der Amtsvorsteher ihn für die Öffentlichkeit in Anspruch genommen habe. Damit ist eine verständliche Erklärung für den Nichtabschluß eines Gestattungsvertrages gegeben, der nach dem Akteninhalt nichts Wesentliches entgegengestellt werden kann. Für die Annahme des Bezirksverwaltungsgerichts, daß die Reichsbahn den Weg stillschweigend dem öffentlichen Verkehr gewidmet habe, bleibt also als einziger Anhaltspunkt, wie die Reichsbahn richtig bemerkt, nur die Gestattung des allgemeinen Verkehrs auf dem Wege von seiten der Reichsbahn bestehen. Nach der feststehenden Rechtsprechung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts genügt nun aber die Tatsache des allgemeinen ungehinderten Verkehrs auf einem Wege zum Nachweis seiner Öffentlichkeit nicht, und zwar selbst bei den sogenannten alten Wegen, d. h. denen, deren Entstehung in unvordenkliche Zeit zurückreicht, dann nicht, wenn wie hier der Eigentümer des Weges die Öffentlichkeit bestreitet (OVG. Bd. 72 S. 329, 335, Bd. 87 S. 328, 330, Bd. 99 S. 130, 135; RG. im JMBl. 1896 S. 161). Dazu kommt, daß gerade bei Fußwegen die Prüfung der Widmung für den öffentlichen Verkehr besonderer Vorsicht bedarf, weil ein freier Verkehr hier leichter geduldet wird als bei einem Fahrwege, wo die mißbräuchliche Benutzung durch Unbefugte bald durch erhöhte Abnutzung und Ausbesserungsbedürftigkeit des Wegekörpers unbequem fühlbar wird und den Widerspruch des Eigentümers auslöst (Germershausen-Seydel a. a. O. S. 16, OVG. Bd. 86 S. 312, 314, Bd. 99 S. 136). An dieser Rechtsprechung ist festzuhalten. Daß sie auch heute noch zeitgemäß ist, ist in der Entscheidung vom 1. Juli 1937 (RVerwBl. Bd. 58 S. 905, 906 = JW. 1938 S. 141, 142) dargelegt worden. Dort ist mit Recht hervorgehoben worden, daß, würde man aus der Duldung des allgemeinen Verkehrs auf einem Wege ohne weiteres auf den Willen einer Widmung für den öffentlichen Verkehr seitens des Eigentümers schließen, zahlreiche Grundbesitzer, die bisher verständnisvoll einen derartigen Verkehr ge-

duldet haben, ihn künftig aus der Besorgnis heraus, infolge ihres Entgegenkommens rechtliche und wirtschaftliche Nachteile zu erleiden, unterbinden würden. Dadurch würde aber das gerade auf dem Lande an sich herrschende und notwendige gegenseitige Vertrauensverhältnis unter der Bevölkerung auf höchst empfindliche Weise gestört werden. Das angefochtene Urteil, das nach Vorstehendem auf unrichtigen tatsächlichen Feststellungen und Rechtsirrtum beruht, mußte daher aufgehoben werden.

Bei freier Beurteilung erweist sich die Sache als spruchreif.

Für die Öffentlichkeit des streitigen Weges ist vom Amtsvorsteher noch geltend gemacht worden, daß es sich um einen alten Treidelweg handele, der allmählich öffentlichen Charakter angenommen habe, daß der Weg in der Katasterkarte von 1868 eingezeichnet sei, daß der ursprüngliche, bei der Oderregulierung 1921 fortgebaggerte Weg im Kataster eine besondere Parzelle unter der Bezeichnung „öffentliche Wege und Gewässer" gebildet habe, daß er schon in der Verhandlung vom 13. März 1846 als Weg aufgeführt und schließlich, daß er als für den Wanderverkehr geschützt erklärt worden sei. Der Umstand, daß der Weg, wie der Zeuge H. bekundet hat, in früheren Zeiten als Leinpfad gedient haben mag, ist für die zur Entscheidung stehende Frage ohne rechtliche Bedeutung. Denn Leinpfade sind nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt und genießen nicht ohne weiteres die Eigenschaft öffentlicher Wege (vgl. Germershausen-Seydel a. a. O. Bd. 1 S. 22). Sie können für den öffentlichen Verkehr nicht in Anspruch genommen werden, es sei denn, daß sie auch diesem Verkehr von allen Rechtsbeteiligten besonders gewidmet und damit zum öffentlichen Wege im Sinne des Wegerechts geworden sind (vgl. Holtz-Kreutz-Schlegelberger, Das Preußische Wassergesetz, 3. Aufl. Bd. 1 Anm. 3 zu § 27; OVG. Bd. 26 S. 234, Bd. 61 S. 272, RGZ. Bd. 6 S. 323). Gerade darum aber, ob diese Widmung erfolgt ist, geht hier der Streit. Daß der Weg in der Katasterkarte von 1868 sich eingezeichnet findet, ist auch kein triftiger Grund für die Annahme seiner Öffentlichkeit. Denn das Kataster ist nur für Steuerzwecke aufgestellt und führt auch zahlreiche Interessenten- und sonstige Wege auf (Germershausen-Seydel a. a. O. Bd. 1 S. 10). Dazu kommt, daß der Weg in anderen Karten, z. B. in dem 1919 vom Stadtvermessungsamt angefertigten Plan der Stadt S., ferner in den Buchheide-Wanderkarten von 1919 und früher, nicht eingetragen ist und in den Meßtischblättern von 1888 und 1934/36 sowie in der neuesten Katasterkarte blind in den Wiesen endet, also nicht als vorhandener Verbindungsweg von F. nach S. dargestellt ist, mag er als solcher auch von gewissen Interessenten, darunter der früheren Gutsherrschaft von F. benutzt worden sein. Ebensowenig wie die Eintragung in die Katasterkarte kann aus den obigen Gründen die Eintragung des Weges in das Kataster selbst unter der Sammelbezeichnung „öffentliche Wege und Gewässer" als Beweis für seine Öffentlichkeit gewertet werden (vgl. Germershausen-Seydel a. a. O. Bd. 1 S. 10; RuPrVerwBl. Bd. 49 S. 654). Zudem ist diese Bezeichnung, nachdem der ursprüngliche Weg im Jahre 1921 und in den darauf folgenden Jahren weggebaggert worden war, für die Parzellen, die der neue, an Stelle des alten getretene Weg bildet, nicht wieder aufgenommen, sondern aufgegeben wor-

den. Außerdem ist der Klägerin darin recht zu geben, daß der Ersatzweg die Eigenschaft eines öffentlichen Weges nur mittels Durchführung des in § 56 ZG. geregelten Verfahrens hätte erlangen können (vgl. Germershausen-Seydel Bd. 1 S. 527; OVG. Bd. 98 S. 111, 112, 113, 114). Daß aber die Wegepolizeibehörde weder die Einziehung des alten Weges noch die Schaffung eines öffentlichen Ersatzweges betrieben hat, spricht ganz entschieden dagegen, daß der alte öffentlichen Charakter hatte sowie daß die Wegepolizeibehörde, um dies hier nochmals hervorzuheben, den streitigen Weg schon lange für einen öffentlichen gehalten hat oder ihn dem öffentlichen Verkehr widmen wollte. Die Behauptung des Amtsvorstehers, daß der streitige Weg bereits in der Verhandlung vom 13. März 1846 über die Abtretung des zum Eisenbahnbau an der fraglichen Stelle nötigen Geländes an die B.-S. Eisenbahngesellschaft als Weg anerkannt worden sei, hat sich angesichts des von der Klägerin überreichten Situationsplans als haltlos erwiesen. Der Weg, von dem dort in § 1 letzter Absatz die Rede ist, ist ein ganz anderer Weg, der mit dem streitigen nichts zu tun hat. Schließlich sind die in Ausführung des Gesetzes zur Erhaltung des Baumbestandes und Erhaltung und Freigabe von Uferwegen im Interesse der Volksgesundheit vom 29. Juli 1922 (GS. S. 213) für den Wanderverkehr freizuhaltenden Uferwege nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt, sondern dienen neben den öffentlichen Wegen der Förderung des Wanderns (§ 1 des Gesetzes; Germershausen-Seydel a. a. O. Bd. 1 S. 23 unter Ziff. 11). Sie sind deshalb keine öffentlichen Wege und der wegepolizeilichen Aufsicht nicht unterstellt (vgl. Germershausen-Seydel Bd. 1 S. 24). Durch die auf Grund des genannten Gesetzes erfolgte Erklärung des Oberpräsidenten in S. vom 21. August 1939 hat daher der streitige Weg die Eigenschaft eines öffentlichen Weges nicht erlangt. Hiernach ist auch durch das weitere, in der Vorinstanz nicht gewürdigte Vorbringen des Amtsvorstehers der Nachweis der Öffentlichkeit des streitigen Weges nicht erbracht, diese sogar noch nicht einmal wahrscheinlich gemacht worden.

Darüber hinaus sprechen gewisse Umstände unverkennbar dagegen, daß der Weg öffentliche Eigenschaft besitzt. Freilich besagt es nichts, daß die Gemeinde F. in dem Schreiben vom 17. November 1927 die Reichsbahndirektion S. um die Genehmigung zur Herstellung eines Verbindungsweges zwischen G.-Damm und Flughafenstraße gebeten hat, ohne des streitigen Weges Erwähnung zu tun. Denn der streitige Weg erfüllt eine andere Aufgabe als der damals geplante. Er führt am Ufer des Z.-Stromes entlang und stellt keine Verbindung her zwischen G.-Damm und Flughafenstraße. Wesentlich bedeutsamer aber ist folgendes: In dem landespolizeilichen Prüfungsverfahren, betreffend Zuschüttung der fünf Flutöffnungen der Brücke über den Z.-Strom, hat die Reichsbahndirektion S. an den Regierungspräsidenten ein Schreiben vom 6. April 1929 gerichtet, in dem es heißt:

„Soweit es sich um den Fußgängerverkehr handelt, sind wir auf Grund des mit der Gemeinde F. abgeschlossenen Gestattungsvertrages berechtigt, diesen Verkehr auf unserem Grund und Boden jederzeit zu untersagen. Auf eine unmittelbare Anfrage des S.'er Verkehrsvereins haben wir diesem am 18. März mitgeteilt, daß wir bereit seien, diesen Verkehr auf dem als Heuweg gedachten Weg zwischen dem östlichen Strompfeiler und dem Z.-Strom wieder zuzulassen, wenn die Gemeinde F. die Kosten für die Verlegung des Weges

an das Ufer des Z.-Stromes und seine Unterhaltung übernimmt. Die Kosten für die erforderliche Überbrückung des verlegten Abzugsgrabens und deren Unterhaltungskosten müßte sie gleichfalls übernehmen, da diese Anlage lediglich im Interesse des sich entwickelnden Fußgängerverkehrs erforderlich ist."

In dem Bericht der Gemeinde an den Regierungspräsidenten vom 26. April 1929 wird auch des streitigen Weges gedacht, jedoch, was sehr bemerkenswert ist, nicht als eines öffentlichen Weges, sondern es wird auf ihn bezüglich nur gesagt:

„Es wäre der sog. Heuabfuhrweg, soweit er eisenbahnfiskalisches Gelände durchschneidet, zu befestigen und durch ein Geländer gegen Unglücksfälle zu sichern."

Darauf folgt dann die Verhandlung vom 22. Juni 1929, die unter Beteiligung der Gemeindevertretung F., des Amtsvorstehers, des Landrats und des Haus- und Grundbesitzervereins von F. stattgefunden hat, und die folgende Erklärungen enthält:

„Rechtlich wäre die Lage folgende. Sowohl der Fußgängerweg entlang dem bisherigen Wallgraben als auch der Fußweg unmittelbar am Z.-Strom, also vor dem östlichen Pfeiler, sind Privatwege. Das Gelände gehört der Reichsbahn. Ein Privatweg wird niemals gegen den Willen des Grundeigentümers weder durch Ersitzung noch durch Verjährung zu einem öffentlichen Wege, sondern lediglich durch die Widmung zum öffentlichen Gebrauch. Die Herren Vertreter der Reichsbahndirektion erklären sich bereit, den letztgenannten Fußweg — also den am Strom entlang — auf 3 m zu erweitern und den Weg unterhalb der Brücke zu befestigen, damit jederzeit widerruflich der Fußgängerverkehr unter der Brücke hindurch ungehindert fortgeführt werden kann. Die anwesenden Herren Vertreter der oben aufgeführten Interessentengruppen sind dem Herrn Vertreter der Reichsbahndirektion S. für dieses Entgegenkommen dankbar und erklären sich mit der vorgeschlagenen Regelung einverstanden, vorbehaltlich eventuell vorhandener, heute nicht bekannter rezeßmäßiger oder anderweiter Eigentümerrechte."

Es ist bereits ausgesprochen worden, daß diese Erklärungen nicht die Bedeutung eines Anerkenntnisses der Nichtöffentlichkeit des Weges seitens der Gemeinde und des Amtsvorstehers besitzen. Anderseits besagen sie aber in Verbindung mit dem, was vorangegangen ist, sehr deutlich, daß seinerzeit jedenfalls alle Beteiligten darüber einig waren, daß es sich bei dem streitigen Wegestück um einen Privatweg handelt. Da auch nachträglich außer der Duldung des allgemeinen Verkehrs auf dem Wege seitens der Reichsbahn nichts Wesentliches *für* die Öffentlichkeit des Weges angeführt werden konnte, gewinnt die Verhandlung vom 22. Juni 1929 allerdings einen sehr erheblichen Beweiswert *gegen* die Annahme der Öffentlichkeit des Weges. Ferner ist nach der Ansicht der mit den Uferverhältnissen besonders vertrauten Wasserbaudirektion der Weg nicht öffentlich. Ihr Schreiben vom 7. Juli 1923 enthält folgende Darlegungen:

„Vor Beginn der Oderregulierungsarbeiten befand sich am rechten Ufer des Z.-Stromes unterhalb der F. Eisenbahnbrücke ein Wiesenweg, der den Wiesenbesitzern zur Abfuhr ihres Heues diente. Dieser Weg war nicht öffentlich. Als infolge Durchführung des Sonderentwurfs für den Ausbau

der Ostoder von km 766,550 bis zum D. See das rechte Ufer des Z.-Stromes weggebaggert wurde, ging auch der Weg im Strom unter. Als Ersatz wurde ein neuer Weg geschaffen, der ebenso wie der alte am Ufer entlang und westlich vom Pfeiler der Eisenbahnbrücke an der alten Stelle läuft."

Nach alledem spricht daher bedeutend mehr gegen als für die Öffentlichkeit des Weges, soweit er über eisenbahnfiskalisches Gelände führt, und ist eine Feststellung, daß dieser Teil des Weges öffentlich war und ist, ausgeschlossen. Die Klage war daher begründet. Ein unbedingt durchschlagender, nach den vorangegangenen Ausführungen aber nicht mehr erforderlicher Beweis für die Nichtöffentlichkeit des Weges würde übrigens beigebracht sein, wenn die bisher an Hand der Akten nicht nachprüfbare, vom Beklagten unwidersprochen gelassene Behauptung der Reichsbahn sich als zutreffend herausstellen sollte, daß nämlich bei den im Jahre 1909 durch die Wasserbauverwaltung ausgeführten Vermessungen die den ursprünglichen Weg darstellenden Parzellen als Interessentenweg für die damaligen Wiesenbesitzer aufgemessen und in der Grenzanerkennungsverhandlung vom 18. Juni 1909 ausdrücklich als Interessentenweg bezeichnet und anerkannt worden seien. Wenn schließlich der Amtsvorsteher darauf hinweist, daß der Weg für den öffentlichen Verkehr dringend notwendig sei, so genügt dieser Umstand auch nicht für die Annahme seiner Öffentlichkeit (vgl. Germershausen-Seydel Bd. 1 S. 16 Ziff. 4). Mit dieser Behauptung kann eine Verfügung, die einen Weg von dem Eigentümer als öffentlich in Anspruch nimmt, nicht gerechtfertigt werden. Ist in ihr, wie es der Amtsvorsteher im zweiten Teil seines Einspruchbeschlusses zum Ausdruck gebracht hat, das Verlangen enthalten, einen Privatweg in einen öffentlichen umzuwandeln, so steht eine derartige Verfügung einer Verfügung wegen Auflegung eines neuen öffentlichen Weges gleich (vgl. Germershausen-Seydel Bd. 1 S. 32 Ziff. 4 Abs. 2) und im Gegensatz zu einer Inanspruchnahmeverfügung gemäß § 56 Abs. 1 ZG. (von Brauchitsch Bd. 1, 24. Aufl. Anm. 6b zu § 56 ZG.; Germershausen-Seydel Bd. 1 S. 507). Sie ist an den Wegebaupflichtigen und nicht, wie hier geschehen, an den Eigentümer des Wegegeländes zu richten (vgl. von Brauchitsch a. a. O., OVG. Bd. 38 S. 237, 238, 244). Daß die Reichsbahn in dieser Beziehung keine Schwierigkeiten machen werde, hat sie erklärt. Aus alledem ergibt sich, daß die angefochtene Verfügung einer rechtlichen Grundlage entbehrt und daher außer Kraft gesetzt werden mußte.

Mit der aus § 103 des Landesverwaltungsgesetzes sich ergebenden Kostenfolge war daher, wie geschehen, zu erkennen.

Das Rubrum hatte insofern eine Änderung erfahren, als nach der mit Wirkung vom 15. Oktober 1939 erfolgten Eingliederung der Gemeinde F. in den Stadtbezirk S. und der zum gleichen Zeitpunkt angeordneten Aufhebung des Amtsbezirks F. an Stelle des Amtsvorstehers von F. dessen Rechtsnachfolger in den Verwaltungsstreit einzutreten hatte (vgl. von Brauchitsch a. a. O. Anm. 7 zu § 63). Dies ist in örtlicher und sachlicher (vgl. § 1 Ziff. 11 der Anlage zur Verordnung über die sachliche Zuständigkeit der staatlichen Polizeiverwaltung in Preußen vom 31. März 1938 — GS. S. 54, 55 —) Beziehung der Polizeipräsident in S., der daher die Parteirolle des Amtsvorstehers zu übernehmen hatte und ins Rubrum aufzunehmen war.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 1. April 1941. Verordnung des Führers über die Verleihung eines Abzeichens für Blockadebrecher.
(Reichsgesetzblatt I, S. 235)

Vom 16. Mai 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Bochum.
(Reichsgesetzblatt I, S. 279)

Vom 16. Mai 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Danzig.
(Reichsgesetzblatt I, S. 280)

Vom 16. Mai 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Klagenfurt.
(Reichsgesetzblatt I, S. 280)

Vom 16. Mai 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Lüneburg.
(Reichsgesetzblatt I, S. 281)

Vom 16. Mai 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Reichenberg.
(Reichsgesetzblatt I, S. 281)

Vom 16. Mai 1941. Verordnung über den Kriegsverdienstwimpel.
(Reichsgesetzblatt I, S. 285)

Vom 29. Mai 1941. Erlaß des Führers über die Stellung des Leiters der Partei-Kanzlei.
(Reichsgesetzblatt I, S. 295)

Vom 29. Mai 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt des deutschen Handwerks Frankfurt am Main.
(Reichsgesetzblatt I, S. 296)

Vom 29. Mai 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Heidelberg.
(Reichsgesetzblatt I, S. 296)

Vom 29. Mai 1941. Viertes Gesetz zur Änderung des Reichsautobahngesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 309)

Vom 29. Mai 1941. Vierte Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 311)

Verordnung des Vorsitzenden des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 23. Juni 1941. Verordnung über die Reichswasserstraßenverwaltung in den Ländern.

(Reichsgesetzblatt I, S. 349)

Verordnung des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 23. Mai 1941. Verordnung über die Anzeigepflicht bei Veränderungen von wirtschaftlichen Verhältnissen in der Energiewirtschaft.

(Reichsgesetzblatt I, S. 290.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 29. April 1941. Erste Verordnung zur Durchführung und Ergänzung des Erlasses des Führers und Reichskanzlers über die Errichtung des Reichsverwaltungsgerichts.

(Reichsgesetzblatt I, S. 224)

Vom 5. Mai 1941. Verordnung zur Änderung des Verzeichnisses der Dienststrafkammern.

(Reichsgesetzblatt I, S. 243)

Vom 25. Juni 1941. Verordnung über Gebietsbereinigungen im Raume der Hermann-Göring-Werke Salzgitter.

(Reichsgesetzblatt I, S. 357)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 30. Mai 1941. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über Reisekostenvergütung der Beamten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 300)

Vom 30. Mai 1941. Verordnung zur Änderung des Gesetzes über Umzugskostenvergütung der Beamten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 300)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 6. Mai 1941. Verordnung zur Ergänzung des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden.

(Reichsgesetzblatt I, S. 252)

Vom 16. Mai 1941. Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken.

(Reichsgesetzblatt I, S. 283)

Vom 26. Juni 1941. Vierte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über das Verfahren in Binnenschiffahrtssachen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 351)

Verordnung des Reichswirtschaftsministers:

Vom 4. April 1941. Verordnung über die Auflösung früherer Träger der technischen Überwachung (Dampfkesselüberwachungsvereine).
(Reichsgesetzblatt I, S. 239)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 23. April 1941. Verordnung zur Durchführung der Verordnung über die Lohngestaltung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 222)

Vom 9. Mai 1941. Verordnung über die Einführung der Reichsversicherung in den Gebieten von Eupen, Malmedy und Moresnet.
(Reichsgesetzblatt I, S. 271)

Verordnungen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen:

Vom 29. Mai 1941. Bekanntmachung der neuen Fassung des Reichsautobahngesetzes (abgedruckt Seite 671 dieses Heftes).
(Reichsgesetzblatt I, S. 312)

Vom 29. Mai 1941. Bekanntmachung der neuen Fassung der Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes (abgedruckt Seite 674 dieses Heftes).
(Reichsgesetzblatt I, S. 314)

Verordnungen des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 5. Mai 1941. Verordnung zur Einführung der Verordnung zur Sicherung der Preisüberwachung bei Grundstücken in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 244)

Vom 21. Mai 1941. Verordnung über die Einführung der Vorschriften über die Baupreisbildung in den eingegliederten Ostgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 289)

Vom 26. Mai 1941. Vierte Anordnung zur Ausführung der Verordnung über Höchstpreise für Fuhrleistungen mit Kraftfahrzeugen im Nahverkehr vom 15. Januar 1940.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 17, S. 90)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 22. April 1941. PBefG. Anzeigen der Deutschen Reichspost und Deutschen Reichsbahn wegen Einrichtung von Linienverkehr.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 13, S. 63)

Vom 24. April 1941. Inanspruchnahme von Kraftfahrzeugen auf Grund des Reichsleistungsgesetzes.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 13, S. 64)

Vom 25. April 1941. Achtundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 101)

Vom 2. Mai 1941. Durchführungsbestimmungen zur Verordnung des Führers über die Verleihung eines Abzeichens für Blockadebrecher.

(Reichsgesetzblatt I, S. 237)

Vom 19. Mai 1941. Aufhebung oder Verlegung von Straßenbahnhaltestellen; hier Mitwirkung der Straßenbahnaufsichtsbehörden.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 15, S. 77)

Vom 23. Mai 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 182)

Vom 28. Mai 1941. Sechste Verordnung über Elbschifferzeugnisse.

(Reichsgesetzblatt II, S. 183)

Vom 29. Mai 1941. Einzelfragen aus dem Pflichtversicherungsrecht.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 17, S. 89)

Vom 31. Mai 1941. Verordnung zur Einführung der Vorschriften über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr im Protektorat Böhmen und Mähren.

(Reichsgesetzblatt I, S. 301)

Vom 4. Juni 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 227)

Vom 9. Juni 1941. Beförderung von Kraftfahrzeugen auf der Eisenbahn.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 18, S. 93)

Vom 17. Juni 1941. Gebührenberechnung der Arbeitsgemeinschaften des Güternahverkehrs.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 19, S. 97)

Vom 25. Juni 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 234)

Vom 25. Juni 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 234)

Vom 27. Juni 1941. Erhöhung des Reifenluftdruckes bei Kraftfahrzeugen und Anhängern.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 19, S. 99)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 9. April 1941. Befreiung der als Anwärter für eine Beamtenstelle anerkannten Reichsbahn-Gefolgschaftsmitglieder von der Angestellten- und Invalidenversicherungspflicht	149
Vom 21. April 1941. Din 1052 — Holzbauwerke, Berechnung und Ausführung	150
Vom 23. April 1941. Programm der NSDAP. — Aushang einer Nachbildung des handgeschriebenen Programms —	149
Vom 25. April 1941. Unterrichtswesen. Lehrstoffhefte	150
Vom 7. Mai 1941. Versorgung der Beamten und ihrer Hinterbliebenen nach dem Wehrmachtsfürsorge- und Versorgungs-, dem Personenschäden- und Beamtenrecht	171
Vom 10. Mai 1941. Verreichlichung der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft	171
Vom 26. Mai 1941. Bezirksgrenzen zwischen RBD Hamburg und Schwerin	189
Vom 27. Mai 1941. Geschäftsbericht 1940	189
Vom 9. Juni 1941. Einrichtung der Filmstelle des Reichsverkehrsministeriums	253
Vom 16. Juni 1941. Chemisch-mechanische Versuchsanstalt in Wien	253
Vom 17. Juni 1941. Unterrichtswesen, Lehrstoffhefte	226
Vom 18. Juni 1941. Verlegung des Reichsbahn-Neubauamts Wald a. Arlberg	253
Vom 26. Juni 1941. Umbenennung von Kreisstädten in den eingegliederten Ostgebieten	254
Vom 2. Juli 1941. Unterricht. Lehrstoffhefte	253

Reichsautobahngesetz

in der auf Grund des Artikels 2 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 (RGBl. I S. 309) bekanntgegebenen Fassung vom 29. Mai 1941 (RGBl. I S. 313).

§ 1

(1) Die Deutsche Reichsbahn wird ermächtigt, zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Reichsautobahnen ein Zweigunternehmen zu errichten, welches den Namen „Reichsautobahnen" trägt. Das Unternehmen ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts. Es hat seinen Sitz in Berlin.

(2) Die Dienststellen der „Reichsautobahnen" sind Reichsbehörden.

§ 2

Die Reichsautobahnen sind öffentliche Wege und ausschließlich für den allgemeinen Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt.

§ 3

Das Unternehmen „Reichsautobahnen" hat das ausschließliche Recht zum Bauen und Betreiben der Reichsautobahnen und der auf ihnen befindlichen Nebenbetriebe.

§ 4

Die Reichsregierung hat die Aufsicht über die „Reichsautobahnen".

§ 5

(1) Der Führer und Reichskanzler bestellt einen Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen; dieser bestimmt die Linienführung und Ausgestaltung der Reichsautobahnen.

(2) Die enge Zusammenarbeit zwischen den „Reichsautobahnen" und der Deutschen Reichsbahn wird durch die Satzung der „Reichsautobahnen" sichergestellt.

§ 6

Die „Reichsautobahnen" haben das Recht, Benutzungsgebühren zu erheben. Der Gebührentarif bedarf der Genehmigung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen.

§ 7

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen oder die durch ihn ermächtigte Behörde stellt nach Anhörung der höheren Verwaltungsbehörde die Baupläne fest. Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

§ 8

(1) Auf den längs der Reichsautobahnen gelegenen Grundstücken dürfen, unbeschadet weitergehender reichs- und landesrechtlicher Bestimmungen,

a) Bauanlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 100 Meter,

b) Betriebe, die ihrer Art nach Nebenbetriebe der Reichsautobahnen darstellen, außerhalb geschlossener Ortschaften in einer Entfernung bis zu 500 Meter nur mit Genehmigung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen errichtet oder wesentlich verändert werden. Unterliegen die unter a) genannten Anlagen einem baupolizeilichen Genehmigungsverfahren, so darf die baupolizeiliche Genehmigung nur mit

Zustimmung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen erteilt werden. Diese Zustimmung ersetzt die nach Satz 1 erforderliche Genehmigung.

(2) Die Entfernungen sind beiderseits vom äußeren Rand des Grabens, in Ermanglung eines solchen vom äußeren Rand des Straßenkörpers zu bemessen. Wenn innerhalb des unter a) genannten Schutzstreifens Wege unmittelbar neben den Reichsautobahnen herlaufen, werden die Entfernungen vom äußeren Rand der Wegeanlage gemessen.

(3) In den unter b) genannten Fällen kann die Erteilung der Genehmigung von Gegenleistungen abhängig gemacht werden.

(4) Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen kann seine Genehmigungsbefugnis auf andere Behörden übertragen. Über Beschwerden entscheidet der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

(5) Wird die Genehmigung zur Errichtung einer Anlage versagt und bedeutet dies eine unbillige Härte, so ist der Betroffene von den „Reichsautobahnen" angemessen zu entschädigen. Kommt zwischen diesen und dem Betroffenen eine Einigung über die Entschädigung nicht zustande, so entscheidet der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges.

(6) Vorstehende Bestimmungen gelten auch, sobald die Zulässigkeit der Enteignung durch den Führer und Reichskanzler festgestellt ist. Für die Bemessung der Entfernungen sind in diesem Falle die vorläufigen Baupläne maßgebend.

§ 9

(1) Waldungen, die an die Reichsautobahnen anschließen, gelten vom Zeitpunkt der Inbesitznahme der für die Reichsautobahnen benötigten Grundstücke an in einer Breite von 40 Metern, von der äußeren Kante der befestigten Fahrbahn an gerechnet, als Schutzwaldungen. Sie sind nach den Weisungen zu bewirtschaften, welche die höhere Forstaufsichtsbehörde im Einverständnis mit den „Reichsautobahnen" gibt. Die Durchführung erfolgt nötigenfalls durch polizeilichen Zwang.

(2) Werden dem Eigentümer oder Nutznießer Maßnahmen auferlegt, die höhere Aufwendungen erfordern, als sie bei ordnungsmäßiger Bewirtschaftung üblich sind, oder werden Nutzungsbeschränkungen von ihm verlangt, so ist er von den „Reichsautobahnen" angemessen zu entschädigen.

(3) Die Entschädigung setzt, sofern eine Einigung zwischen den Beteiligten nicht zustande kommt, die höhere Forstaufsichtsbehörde fest; über Beschwerden entscheidet der Reichsforstmeister im Einvernehmen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen endgültig. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

§ 10

(1) Die „Reichsautobahnen" haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht.

(2) Die Entschädigung für die Entziehung des Eigentums muß angemessen sein.

(3) Die Zulässigkeit der Enteignung im Einzelfalle wird auf Antrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen durch den Führer und Reichskanzler festgestellt. Die endgültige Entscheidung über die Zulässigkeit der

Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten sowie über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung trifft der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen nach Anhörung der höheren Verwaltungsbehörde.

§ 11

(1) Die „Reichsautobahnen" können, sofern die Zulässigkeit der Enteignung feststeht, die für den sofortigen Beginn der Arbeiten benötigten Grundstücke in Besitz nehmen. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen hat die Absicht der Inbesitznahme schriftlich mittels Zustellungsurkunde den Eigentümern und den Besitzern unter Bezeichnung des Grundstücks oder Grundstücksteils anzuzeigen und sie zur Räumung aufzufordern. Er kann diese Befugnis auf andere Stellen übertragen.

(2) Zwischen der Zustellung der Anzeige über die Absicht der Inbesitznahme und der Inbesitznahme muß ein Zeitraum bei nicht mit Wohngebäuden besetzten Grundstücken von wenigstens zehn Tagen, im übrigen von wenigstens drei Monaten liegen. Spätestens sechs Monate nach Inbesitznahme ist die Einleitung des nach Landesrecht vorgeschriebenen förmlichen Verfahrens zur Enteignung zu beantragen.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks für die spätere Ermittlung des Wertes und für die Bemessung der Entschädigung von Bedeutung ist, ist er bei Inbesitznahme, nötigenfalls unter Zuziehung eines Sachverständigen, schriftlich festzustellen. Der durch die Inbesitznahme entstehende besondere Schaden ist angemessen zu vergüten.

(4) Sofern nach Landesrecht für Zwecke der Arbeitsbeschaffung ein vereinfachtes Enteignungsverfahren vorgesehen ist, kann dieses unbeschadet der vorgenannten Bestimmungen nach Anordnung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen zur Anwendung gebracht werden. Die Zulässigkeit der Enteignung wird auch in diesem Fall durch den Führer und Reichskanzler festgestellt.

§ 12

Für die Feststellung und Bemessung der im Enteignungsverfahren zu gewährenden Entschädigung kann der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen einheitliche Richtlinien erlassen.

§ 13

Bis zum Erlaß eines Reichsenteignungsgesetzes findet im übrigen das in den Ländern (Reichsgauen) geltende Enteignungsrecht Anwendung.

§ 14

Werden die zum Bau der Reichsautobahnen erforderlichen Grundstücke im Umlegungsverfahren für das Unternehmen „Reichsautobahnen" ausgeschieden, so bestimmt der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen im Einvernehmen mit der oberen Umlegungsbehörde, bis zu welchem Zeitpunkt das für den Ausbau einer Reichsautobahnstrecke erforderliche Gelände den „Reichsautobahnen" zur Inbesitznahme bereitzustellen ist. Erfolgt die Inbesitznahme der Flächen schon vor der Einweisung, so haben die „Reichsautobahnen" den durch die beschleunigte Inbesitznahme entstehenden Schaden angemessen zu vergüten. § 11 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 gelten sinngemäß.

§ 15

Die zwangsweise Entziehung oder Beschränkung des Eigentums an Teilen des Vermögens der „Reichsautobahnen" und die Zwangsvollstreckung gegen die „Reichsautobahnen" sind nur nach vorheriger Genehmigung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen zulässig.

§ 16

Das Reich übernimmt die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf die Reichsautobahnen beziehen. Die Reichsregierung erläßt die Verordnung, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Reichsautobahnen regeln.

§ 17

(1) Zur Sicherung der Einheitlichkeit in der Planung des Landstraßennetzes hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht, von den Ländern, Provinzialverbänden und sonstigen Landstraßenunterhaltungspflichtigen die Vorlage der Pläne zum Neubau und Ausbau ihrer Straßen zu verlangen.

(2) Im Interesse der Einheitlichkeit obliegt es dem Generalinspektor, für die Planung, den Neubau und Ausbau des allgemeinen Straßennetzes Richtlinien zu erlassen und die Durchführung im Einzelfalle zu überwachen.

(3) Diese Befugnis des Generalinspektors gegenüber den Wegeunterhaltungspflichtigen erstreckt sich auf alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege.

§ 18

Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Vorschriften erläßt die Reichsregierung.

Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes

in der auf Grund des Artikels 3 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes vom 29. Mai 1941 (RGBl. I S. 311) bekanntgegebenen Fassung vom 29. Mai 1941 (RGBl. I S. 315).

§ 1

Errichtung des Unternehmens

Die Deutsche Reichsbahn errichtet als Zweigunternehmen die „Reichsautobahnen". Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Reichsautobahnen.

§ 2

Satzung

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen erläßt die Satzung für die „Reichsautobahnen" im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen. Die Satzung bedarf der Genehmigung des Führers und Reichskanzlers.

§ 3

Organe

(1) In der Satzung sind als Organe der „Reichsautobahnen" vorzusehen:

a) der Vorstand,

b) der Beirat.

(2) Der Vorstand besteht aus dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und einem oder mehreren weiteren Mitgliedern. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ist Vorsitzer des Vorstandes. Die Ernennung und Abberufung weiterer Mitglieder vollzieht der Führer und Reichskanzler auf gemeinsamen Vorschlag des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen.

(3) Zur beratenden Mitwirkung in den Angelegenheiten der „Reichsautobahnen" wird ein Beirat gebildet, der in grundsätzlichen und in besonders wichtigen Fragen zu hören ist. Er besteht aus sieben Mitgliedern. Der Reichsverkehrsminister ist Mitglied und zugleich Vorsitzer des Beirats; er erläßt die Geschäftsordnung des Beirats. Die übrigen Mitglieder werden auf gemeinsamen Vorschlag des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen von der Reichsregierung auf die Dauer von drei Jahren ernannt. Die Ausscheidenden können wieder ernannt werden.

(4) Die Entscheidungen über grundsätzliche und über besonders wichtige Finanz- und Wirtschaftsfragen trifft der Vorstand im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen.

§ 4

Geschäftsführung

Die „Reichsautobahnen" werden nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen geführt.

§ 5

Kapital und Geldbeschaffung

Die Satzung hat Bestimmungen zu treffen

a) über das Kapital, mit welchem die „Reichsautobahnen" ausgestattet werden,

b) über die Bedingungen, unter welchen die „Reichsautobahnen" fremde Gelder aufnehmen dürfen.

§ 6

Rechnungsführung, Gewinn- und Verlustrechnung, Prüfung

(1) Die Rechnung der „Reichsautobahnen" ist so zu führen, daß die Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

(2) Die Bilanz- und Gewinn- und Verlustrechnung soll innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahrs veröffentlicht werden.

(3) Die Wirtschafts- und Rechnungsführung sowie die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der „Reichsautobahnen" werden durch den Rechnungshof des Deutschen Reichs unter entsprechender Anwendung der Vorschriften des Abschnitts IV der Reichshaushaltsordnung geprüft.

(4) Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übersendet den geprüften Jahresabschluß mit dem Prüfungsbericht an den Reichsminister der Finanzen unter gleichzeitiger Benachrichtigung des Reichsverkehrsministers. Der Jahresabschluß wird von der Reichsregierung festgesetzt.

(5) Im übrigen findet die Reichshaushaltsordnung auf die „Reichsautobahnen" keine Anwendung.

§ 7

Ausschließliches Bau- und Betriebsrecht

(1) Soweit Kraftfahrbahnen zur Zeit der Errichtung der „Reichsautobahnen" im Betrieb oder im Bau waren, können die bisherigen Unterhaltungspflichtigen den Betrieb fortsetzen und die begonnenen Bauten vollenden. Die „Reichsautobahnen" haben das Recht, diese Kraftfahrbahnen zu übernehmen. Die Grundsätze für die Übernahmebedingungen bestimmt im Streitfalle die Reichsregierung.

(2) Das ausschließliche Recht zum Betreiben von Reichsautobahnen umfaßt alle Reichsautobahnen mit ihrem Zubehör einschließlich der sonstigen Nebenbetriebe (Tankstellen, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Wirtschaftsbetriebe, Reklamewesen u. dgl.).

§ 8

Steuerbefreiung

Die „Reichsautobahnen" sind von jeder direkten Steuer auf Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen direkten Steuer des Reichs, der Länder, der Gemeinden und anderer öffentlichen Körperschaften befreit.

§ 9

Geltung der Gesetze

Die „Reichsautobahnen" unterliegen der allgemeinen Gesetzgebung in keinem weiteren Umfange als die Deutsche Reichsbahn.

§ 10

Planfeststellung

(1) Vor der Feststellung der Pläne für den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Reichsautobahnanlagen ist der höheren Verwaltungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, wenn die Pläne ihren Geschäftsbereich berühren. Wird der Geschäftsbereich einer anderen Behörde berührt, so hat die höhere Verwaltungsbehörde diese Behörde zu beteiligen und deren Stellungnahme herbeizuführen.

(2) Die Pläne werden festgestellt

a) vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, wenn sich aus der Äußerung der höheren Verwaltungsbehörde ergibt, daß zwischen ihr oder einer anderen beteiligten Behörde und den „Reichsautobahnen" Meinungsverschiedenheiten bestehen,

b) vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen oder von einer durch ihn ermächtigten Behörde der „Reichsautobahnen", wenn sich aus

der Äußerung der höheren Verwaltungsbehörde ergibt, daß zwischen ihr oder einer anderen beteiligten Behörde und den „Reichsautobahnen" keine Meinungsverschiedenheiten bestehen.

§ 11

Enteignung

(1) Die Entschädigung für enteignete Grundstücke wird in Land gewährt, soweit geeignetes Land für diesen Zweck zur Verfügung steht und eine Entschädigung in Land tunlich erscheint.

(2) Ist Gegenstand der Enteignung ein Erbhof, so ist Landentschädigung zu leisten, es sei denn, daß nach Entscheidung der Anerbenbehörden die Lebensfähigkeit des Erbhofes durch die Enteignung nicht beeinträchtigt wird. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen hat darüber die Entscheidung des Anerbengerichts herbeizuführen. Das Anerbengericht soll vor der Entscheidung den Kreisbauernführer hören. Gegen die Entscheidung des Anerbengerichts ist nur die sofortige Beschwerde des Kreisbauernführers und gegen die Entscheidung des Erbhofgerichts nur die sofortige weitere Beschwerde des Landesbauernführers zulässig. Die Anerbenbehörden haben das Verfahren tunlichst zu beschleunigen. Das Verfahren ist kostenfrei.

(3) Die „Reichsautobahnen" haben das Recht, die Ausdehnung der Enteignung auf solche Grundstücke zu verlangen, die zur Erfüllung der ihnen nach Abs. 1 und 2 obliegenden Verpflichtungen erforderlich sind, wenn ihnen freihändiger Erwerb ohne unverhältnismäßige Kosten nicht möglich ist. Dabei dürfen Erbhöfe in ihrer Lebensfähigkeit nicht beeinträchtigt und Betriebe in ihrem Bestand nicht gefährdet werden; Erbhofland darf dabei nur enteignet werden, wenn die Anerbenbehörden entscheiden, daß diese Voraussetzung vorliegt. Abs. 2 gilt entsprechend.

(4) Ist Landentschädigung festgesetzt, so kann der Rechtsweg nur wegen der Leistung, Erhöhung, Minderung oder des Fortfalls einer zusätzlichen Geldentschädigung beschritten werden. Bei der Bemessung der Geldentschädigung sind die Gerichte in der Bewertung des Entschädigungslandes frei.

(5) Soweit in den Enteignungsgesetzen der Länder die Hinterlegung der Entschädigung vorgeschrieben ist, tritt bei Gewährung von Landentschädigung an deren Stelle eine ausreichende Sicherung des Ersatzlandes.

§ 12

Sicherheitsvorschriften

Die „Reichsautobahnen" haben dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördliche Abnahmen finden nicht statt.

§ 13

Aufsichtsrecht der Reichsregierung

(1) Die Reichsregierung hat die Aufsicht über die „Reichsautobahnen". Sie hat insbesondere

1. die Aufsicht darüber, daß die „Reichsautobahnen" gemäß den Gesetzen und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der Volkswirtschaft verwaltet werden, und zwar unter Beachtung der besonderen

Rechte und Pflichten, die sich für die Geschäftsführung der „Reichsautobahnen" aus den Bestimmungen dieser Verordnung und der Satzung ergeben; sie kann sich zu diesem Zweck jederzeit über die Wirtschafts- und Rechnungsführung der „Reichsautobahnen", namentlich auch durch Einsichtnahme bei den Außenstellen, unterrichten und sich alle erforderlichen Auskünfte erteilen lassen,

2. die Aufsicht darüber, daß die „Reichsautobahnen" samt allen Anlagen und Betriebsmitteln in betriebssicherem Zustand erhalten werden und daß der Betrieb zufriedenstellend geführt wird,
3. die Genehmigung
   a) zur dauernden Einstellung des Betriebes einer Reichsautobahnstrecke oder einer wichtigen Zubringerstraße,
   b) zu allgemeinen grundlegenden Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen. Die konstruktive Durchbildung ist ausschließlich Sache der „Reichsautobahnen",
4. die Genehmigung zur Gründung oder zum Erwerb von anderen Unternehmungen oder zur Beteiligung an anderen Unternehmungen.

(2) Die Reichsregierung ist befugt, ihre Aufsichtsrechte ganz oder teilweise auf den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen zu übertragen und ihn mit der Durchführung aller ihr notwendig erscheinenden Maßnahmen zu betrauen.

§ 14

Forstaufsichtsbehörden

Höhere Forstaufsichtsbehörden im Sinne des § 9 des Gesetzes sind in den Reichsgauen die Reichstatthalter (Landesforstamt), in der Saarpfalz der Reichsstatthalter in der Westmark (Landesforstamt). Im übrigen bestimmt der Reichsforstmeister die höheren Forstaufsichtsbehörden.

Bücherschau.

Besprechungen.

Schulz-Kiesow, Dr. Paul, a. o. Professor an der Hansischen Universität Hamburg: Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung, zugleich ein volkswirtschaftliches Lehrbuch der Eisenbahngütertarifpolitik. Herausgegeben für die Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung als Band 6 der Beiträge zur Raumforschung und Raumordnung. Heidelberg-Berlin-Magdeburg. Verlag Kurt Vowinckel, Heidelberg, Schloß-Wolfsbrunnen-Weg 36. 298 Seiten. Preis 12 RM.

Immer wieder ist es von einer ganzen Reihe bekannter Eisenbahnspezialisten versucht worden, Ulrichs Lehrbuch des Eisenbahngütertarifs in neuer Auflage herauszubringen. Aber immer wieder schien sich unumstößlich zu ergeben, daß Ulrichs Buch nach dem Kernziel seiner Darstellung heute nicht mehr neu gestaltbar sei. Stellt doch Ulrich seine Tariflehre ausgesprochenstermaßen auf das Motto Verstaatlichung ab; wirklich politisch und volkswirtschaftlich gesunde Eisenbahngütertarifpolitik sei nur im einen Systeme der Staatsbahnen möglich. Dies Problem aber schien erledigt, Ulrich durch ein halbes Jahrhundert Entwicklung überholt und in gewissem Sinne auch überwunden. — Nun aber kommt Schulz-Kiesow mit einem im Untertitel als „Volkswirtschaftliches Lehrbuch" bezeichneten Werk heraus, das die alten Ulrichschen Sätze: „es übersteige einfach die Kraft der Verwaltungen von Privateisenbahnen, mit Hilfe einer gesamtwirtschaftlich richtigen Tarifbildung Lenkungsfunktionen auszuüben", und: „Privateisenbahnen seien nicht zu einem positiven Handeln, zu Maßnahmen, welche im allgemeinen Interesse liegen, zu zwingen, vielmehr ihnen gegenüber die dem Staate gewährten Rechte doch immer nur negative", so neuartig fundiert, daß hier eben doch nicht mehr und nicht weniger als eine Auferstehung des alten Ulrich in modernster Anziehungskraft sich darbietet. Der Ulrich entsprechende Ausgangspunkt ist bei Schulz-Kiesow historisch gewonnen, im weiteren dann aber Auftakt zu einer im sachlich Einzelnen Ulrich diametral entgegengesetzten Auffassung fast sämtlicher technischen Mittel- und Wirkungsmöglichkeiten, die die Eisenbahntarifpolitik darbietet.

Das Buch ist also historisch disponiert. Bei wirtschaftlichen Untersuchungen eine Ausnahme und, wie offen gesagt werden muß, von diesem wirtschaftlichen Standpunkte aus auch keine bedenkenlose. Im Rahmen der so gewählten geschichtlichen Einteilung bietet sich ja kein einzelner

fest bestimmter Platz für allgemeine und grundsätzliche Erörterungen dar; ob etwa das Wagenraum- oder das Wertsystem volkswirtschaftlich berechtigter, ob die Entfernungs- oder die Wertstaffel von größerem raumpolitischen Einfluß, ob und warum der Staffeltarif die wirtschaftspolitische Gegebenheit sei. Sondern drei an sich einander ebenbürtige Hauptteile behandeln in historischer Folge zunächst die Gütertarife der Eisenbahn zur Zeit der Zersplitterung des Bahneigentums, d. h. vor der großen Verstaatlichungsaktion; sodann die Eisenbahngütertarifpolitik der verstaatlichten Bahnen bis zum Ausgang des ersten Weltkrieges; und schließlich im dritten Hauptteil die Eisenbahntarifpolitik der einheitlichen Reichsbahn bis zur Gegenwart (während Schulz-Kiesow selbst allerdings merkwürdigerweise in seinem allerletzten Schlußwort bei seiner Darstellung vier Zeitabschnitte unterschieden haben will). Im ersten der drei Kapitel steht Schulz-Kiesow am stärksten unter dem Eindruck des schriftstellerischen Werkes Ulrichs, den er immer und immer wieder zitiert. Doch hindert dies ihn nicht, abgesehen von der einleitend herausgestellten Übereinstimmung bezüglich der Frage: Staats- oder Privatbahnsystem? bei allen weiteren großen tarifpolitischen Problemen sehr selbständige und meist, wie schon bemerkt, entgegengesetzte Stellung wie Ulrich zu beziehen: Ulrich war in der Zeitperiode des 2. Kapitels und in der sie hauptsächlich bewegenden tarifwirtschaftlichen Frage grundsätzlich Anhänger des Wagenraumtarifs; Schulz-Kiesow seinerseits aber ist überzeugter, und zwar — und das ist mit das Interessanteste an dem ganzen Buch! — besonders raumpolitisch überzeugter Verfechter des Werttarifs. Die Gegensätzlichkeit geht aber über die Behandlung des tarifarischen Begriffs: Menge (Wagenraum) hinaus. In Abwägung des Verhältnisses der Begriffe: Wert und Entfernung ist Ulrich der für Preußen-Deutschland fast sprichwörtliche Vertreter des „Staffeltarifs" im alten Sinne, d. h. der Entfernungsstaffel. Schulz-Kiesow dagegen erweist unermüdlich in immer neuer Betonung, die Wertstaffelung besitze ein der Entfernungsstaffelung mindestens gleichbedeutendes wirtschafts- und besonders raumpolitisches Gewicht. Macht Schulz-Kiesow doch der zweiten Periode der deutschen Gütertarifpolitik — in der der deutsche Normalgütertarif, abgesehen vom Spezialtarif III, sozusagen keine Entfernungsstaffel, hingegen immerhin vier oder sogar fünf Wertklassen besaß! — noch in erster Linie den Vorwurf, sie sei die Zeit der wirtschaftspolitisch ungenügend entwickelten und nur viel zu langsam dem Werttarifsystem Raum gebenden Tarifierung gewesen. Erst in der Reichsbahnzeit, d. h. seit 1920 ist das Werttarifsystem nach Schulz-Kiesows Meinung wirklich ausgebaut, aber auch jetzt noch nicht zu voller Zufriedenstellung in seinem Sinne durchgeführt worden. Noch in der Schlußzusammenfassung (S. 291) polemisiert Schulz-Kiesow ausdrücklich gegen Ulrichs angebliche Auffassung, das Prinzip der Wertstaffel sei mit der Gemeinwirtschaftlichkeit der Gütertarifpolitik nicht völlig zu vereinen. —

Die Art, wie Schulz-Kiesow zu dem Ergebnis: raumpolitisch und deswegen gemeinwirtschaftlich sei gerade die Wertstaffelung von allergrößter Bedeutung — durchdringt, ist bei der gewählten geschichtlichen und damit induktiven Disposition des Stoffes nicht immer ganz leicht zu

verfolgen. Bei der dreifachen Periodik der Darstellung ordnen sich die logischen sachlichen Unterscheidungen deduktiv erst sehr in zweiter Linie. Und die dazwischen erscheinenden Urteile aus rein historischer Perspektive erleichtern die Verfolgung des Fadens nicht; besonders wenn sie auch ihrerseits die Aufmerksamkeit des Lesers zu Widerpruch anregen. Hingewiesen sei etwa auf die Bemerkung, die von jeher feindselige Einstellung der süddeutschen Länder gegenüber dem (Entfernungs-)Staffeltarif sei wenig verständlich. Ist doch bekannt, daß die Südstaaten angesichts der Enge ihrer Netze zu einer Staffelung innerhalb ihrer kaum jemals mehr als 200 bis 300 Kilometer betragenden Entfernungen einfach nicht schreiten k o n n t e n (weswegen auch ganz bestimmt nicht „nur der Ausbruch des Weltkrieges eine grundsätzliche Tarifreform im Sinne des heutigen Aufbaues" verhindert hat — S. 191).

Die tarifarischen Auswirkungen raumwirtschaftlicher Natur gruppiert Schulz-Kiesow bei Betrachtung aller drei seiner Perioden dreifach in Fertigwarenindustrie der Ballungsräume, arbeitsorientierte Fertigwarenindustrie und konsumorientierte Fertigwarenindustrie (wobei er meistens noch „überwiegend agrarer Räume" hinzusetzt). Diese Dreiteilung ordnet sich selbstverständlich in die andere größere Dreiteilung nach Rohstoffindustrie bzw. -Produkte, Halbfabrikate und Fertigprodukte ein. Und tariftechnisch betrachtet er diese volkswirtschaftlich verschiedenen Erscheinungsformen dann noch getrennt nach ihrer Reaktion auf einerseits den Wagenladungs-, andererseits den Stückguttarif; und in dem umfangreichsten zweiten Teile fügt er sogar noch einen Sonderabschnitt zur Betrachtung der Rückwirkungen der Gestaltung der Abfertigungsgebühr ein. Nun ist aber klar, daß für Stückgut- und Wagenladungstarifierung, und für Streckensatz und Abfertigungsgebühr ganz verschiedene wirtschaftliche Möglichkeiten und damit auch ganz verschiedene wirtschaftliche Gesetze und Idealforderungen bestehen. Die Stückguttarifierung hat z. B. eine ganz verschiedene Bedeutung nicht nur für die Fertigwarenindustrie in jeder der drei hier unterschiedenen Unterarten (Ballungs-, arbeits- und konsumorientiertes Gebiet), sondern Unterscheidungen und Gegensätze bestehen hier auch zwischen Rohstoffproduktion schlechthin und industriellem Rohstofkonsum. Selbst für die erste, früheste Betrachtungsperiode Schulz-Kiesows (bis zum Jahre 1877) gilt, soweit industrieller Rohstoff in Frage kommt, schon ausnahmslos der Satz, daß Rohstoffkonsum und damit auch Rohstoffbezug, soweit er unter den Quanten des Wagenladungsverkehrs (d. h. unter 5 bzw., spitz gerechnet, meist unter 3,s t) sich hält, industriewirtschaftlich eine so geringe Rolle spielt, daß der Stückguttarif bei der Verfrachtung der Rohstoffe als i n d u s t r i e l l vernachlässigbar angesehen werden kann. Denn entweder handelt es sich bei so kleinem Bezug um allergeringstwertige Rohstoffe, z. B. Kohle, Tone, Erden, Salze usw., und dann sind Fabrikationsstätten, die mit Rohstoffeingang in bloßen Stückgutmengen rechnen, so unbedeutend, daß mit Rücksicht auf sie die Normaltarifpolitik auch nur etwas größerer Bahnen nicht belastet werden kann; oder es handelt sich um so hochwertige Produktionen, daß angesichts des hohen Handelswertes der Fabrikation, wie z. B. in der Edelmetall-, Textil-, Seidenindustrie usw., die Stückguttarifbetrachtung den

übrigen volkswirtschaftlichen Industriefaktoren gegenüber gleichfalls bis zur Bedeutungslosigkeit herabsinkt. Auch für die Halbfabrikation gilt im wesentlichen noch dasselbe. Hiernach kann also im Bereich der Stückguttarifierung industriewirtschaftliche Bedeutung überhaupt erst zuerkannt werden der Fertigwarenproduktion. Ganz anders aber liegt es freilich im Bereiche der Land- bzw. Ernährungswirtschaft und vielleicht auch für den Handel, da dieser häufig mit sehr niedrigen Gewinnmargen bzw. Preisdifferenzen im Umschlag von Hand zu Hand zu rechnen hat. Diese beiden letzteren Wirtschaftsgebiete aber, oder, besser gesagt, überhaupt das gesamte Volkswirtschafts- und Raumproblem außerhalb des industriellen Sektors ist nach der von Schulz-Kiesow gewählten Themastellung von der Behandlung in seinem Buche ausgeschlossen.

Indessen sind für das große gütertarifpolitische Urteil selbstverständlich überhaupt nicht die Stückgutfrachten, sondern die Wagenladungstarife maßgebend. Und man wird es auch nicht als Inkonsequenz auffassen dürfen (wie Schulz-Kiesow es zustimmend zu Vorträgen aus Tarifverhandlungen der siebziger Jahre referiert — S. 107 —), wenn eine Eisenbahn im Wagenladungsverkehr Anhängerin der Wertklassifikation, im Stückgutverkehr dagegen gleichzeitig geneigt ist, den Werttarif zugunsten des Eigenkostenprinzips zu opfern. Einmal sind im Stückgutverkehr gesonderte Selbstkostenberechnungen wegen des viel größeren Anteils der stationären Selbstkosten gegenüber den Traktionskosten viel eher möglich als im Wagenladungsverkehr; und sodann ist vor allem auch die anteilmäßige Zugehörigkeit der Güter jeweils zu industriellem, landwirtschaftlichem, Handels- und zu Gelegenheitsverkehr beim Stückgut und bei den Wagenladungen durchaus von verschiedener Größe. Angesichts der hiernach im wirtschaftlichen Wesen bestehenden Verschiedenheit kann aber auch in der Tarifsystematik verschiedene politische Behandlung für Stückgut und Wagenladungen sehr wohl begründet sein. Dies verkennt Schulz-Kiesow an späterer Stelle auch selbst nicht, denn für die Gegenwart und die heute in Deutschland in Kraft stehende Normaltarifierung macht er eine entsprechende praktische Unterscheidung und, während er im Wagenladungsverkehr eifrigster Verfechter stärkstentwickelter Werttarifierung ist, schließt er das dritte Kapitel seines dritten Hauptteils mit der zu der heutigen Stückguttarifierung ohne Rücksicht auf den Wert zustimmenden Erklärung, daß er „alles in allem vom Standpunkt der Raumordnung aus, eine Rückkehr zum Klassifikationssystem beim Stückgut für schädlich halte". Wie anders müßte das Urteil lauten, wenn der Satz auf den Wagenladungsverkehr ausgedehnt werden sollte!

Bezüglich des Wagenladungstarifs ist Schulz-Kiesow grundsätzlich mit den beiden heute in Deutschland gepflegten Staffelungsformen einverstanden. Auch verkennt er insbesondere nicht die wirtschaftspolitische Richtigkeit, im Entfernungstarif ein und dieselbe Einheitsstaffel für alle Klassen zu gewähren. Dabei ist sich Schulz-Kiesow der hieraus fließenden, noch besonders verringerten raumpolitischen Verwertbarkeit des Normaltarifs für wirtschaftliche Einzelzwecke klar bewußt. Aber mit Recht erachtet er eben alle wirtschaftlichen Einzelfälle als Ausnahmefälle, und entsprechend dieser ihrer Natur als Gegenstand mehr des Aus-

nahme- als des Normaltarifs. Die einheitliche Entfernungsstaffel aber schafft und soll schaffen zunächst das einheitlich verkehrspolitische Entfernungsmaß für den ganzen deutschen Raum, und bei Wahrung dieses Maßwesens fällt eben unausweichlich jede Möglichkeit anderer als einheitlicher Regelung im Normaltarife fort. Damit tut sich die tiefe Kluft auf, die für die praktische Behandlung zwischen Wertstaffel und Entfernungsstaffel besteht: Unser Normaltarifsystem wird zwar gemeinhin als schematische Quadratur gedacht, und danach ist zunächst für die beiden Dimensionen dieses Quadrats (oder vielmehr richtiger: Rechtecks) gleiches grundsätzliches Wesen zu vermuten; in Wirklichkeit aber ist die vertikale, nach Kilometer zahlen eingeteilte Staffel zufolge des abstrakten Charakters des Zahlensystems schlechterdings unverrückbar, solange man die Systematik der Quadratur selbst nicht ändert. Dagegen ist die horizontale Staffel nicht nach abstrakten Größen (gleicher Natur wie die Zahlen), sondern praktisch nach den einzelnen konkreten Wirtschaftsgütern (Holz, Eisen, Kohle usw.) benannt und deswegen, entsprechend diesen ihren einzelnen Inhaltsbezeichnungen in ihrem wirtschaftlichen Gewichte und Wesen, selbst bei strengstem Festhalten des Tarifschemas als solchen laufend und leichtest zu verändern. Die Bezeichnungen und Begriffe der einzelnen in der Tarifklassierung aufgeführten Wirtschaftsgüter können von Fall zu Fall je nach den Veränderungen und Umbildungen der Wirtschaftsbedürfnisse schon in sich verengert, erweitert, aufgespalten oder zusammengezogen und sogar in der Einordnung in die verschiedenen Ladungsklassen herauf- und heruntersetzt werden. Entfernungsstaffel und Wert- bzw. Warenstaffel haben im praktisch wirtschaftlichen Auskommen also einen durchaus unterschiedlichen Charakter, und daraus ergibt sich, daß im bestehenden deutschen Tarifsystem niemals irgendwelche allgemeine, d. h. für beide Staffeln gleich verbindliche Tarifstaffelregeln zu finden sein werden, die sowohl für den Begriff „Entfernung" wie auch für den Begriff „Wert" bzw. „Ware" Geltung hätten. — Unser Tarifschema ist eben nur formell eine Quadratur, nicht aber mathematisch ein Koordinatensystem. Diese Tatsache klingt unvermeidbar auch durch die raumpolitische Wertung jedes praktischen Tarifsystems hindurch, selbst wenn dieser Umstand, wie bei Schulz-Kiesow, gegenüber dem allerdings ebenso allgemeinen und unvernachlässigbaren historischen und Entwicklungsgedanken auf den zweiten Platz verwiesen wird. Auch wenn sie nicht zum leitenden Gesichtspunkt erhoben ist, kann die Methodik doch besonders bei so ins einzelne gehenden Verhältnisbetrachtungen, wie sie Schulz-Kiesow z. B. in Zahlen und Tabellen bei der Beurteilung der Staffelung und ihres Ausmaßes anstellt, nicht aus dem Auge gelassen werden.

Dies soll aber keine Kritik, sondern nur ein Hinweis auf Gefahren und ein Beitrag zum Verständnis sein. Ausdrücklich sei betont, daß auch dem prüfenden Auge eine andere als die von Schulz-Kiesow gewählte Stoffordnung nicht möglich erscheint, wenn seine Arbeit nicht auf alle den Tarif motivierenden Momente in gleichem Maße, sondern ausdrücklich nur auf die Industriewirtschaft bezogen werden sollte. Die im Sinne von Handel und Landwirtschaft begründenden Gesichts-

punkte, v. a. auch die Probleme der Ernährungswirtschaft, konnten dann allemal nur mit kurzen Zwischensätzen (vgl. etwa S. 52, 216 usw.) berücksichtigt werden. Ihre breitere Behandlung wäre bei dem Untersuchungsaufbau Schulz-Kiesows in der Tat nicht möglich gewesen. Selbst die als mühlengewerblich in Schulz-Kiesows Zusammenhang noch durchaus berechtigte Behandlung der bekannten Problematik der Getreide- und Mehltarifierung auf den Seiten 159/160 wirkt, so wie man durch das Lesen des Buches nun einmal eingestellt ist, schon bis zu einem gewissen Grade als Fremdkörper.

Übrigens kann selbst für das Teilfachgebiet der Industrie als solcher die Frage, ob die allein raumpolitische Behandlung der Eisenbahngütertarifpolitik hier ein praktisch abschließend verwertbares Urteil zu vermitteln imstande ist, zweifelhaft erscheinen. Denn in der industriellen Eisenbahntarifpolitik stehen die verschiedensten volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte und auch verschiedene tarifarische Arten, Gütertarif und Personentarif, in einem kaum übersehbaren Gegensatz und sicher in einem kaum lösbaren Zusammenhang, und gerade vom raumpolitischen Gesichtspunkt aus spielt bei der Erfüllung der tarifwirtschaftlichen Aufgaben der Personentarif neben dem Gütertarif eine besonders bedeutsame Rolle. Oft und mit Recht betont Schulz-Kiesow die Tatsache, daß das Lohnniveau in ganz Deutschland über alle Gebiete weg eine immer stärkere Angleichung erfahren hat. Gerade mit Rücksicht auf diese in den einen Zweig des Personalkostenbereichs fallende Angleichung ist die Unterschiedlichkeit des gleichfalls dem Personalkostengebiet angehörigen anderen Faktors, des Personentariffahrpreises, in seinen Abstufungen zu um so größerer Bedeutung gelangt. Noch stärker wirkt im gleichen Sinne vielleicht, daß die moderne Siedlungspolitik (die nichts anderes als eine in sich besonders geartete Form der Raumpolitik ist) die Streuung der Arbeiterschaft wie die der Gewerbe im ganzen völkischen und in jedem einzelnen industriellen Raum stark erweitert, und zu erweitern Ziel und Streben hat.

So läßt sich darstellungstechnisch viel Nachdenkliches zu Schulz-Kiesows Arbeit anmerken. Aber doch kann gar nicht oft genug betont werden, daß es sich hierbei nur um Einzelheiten handelt, und daß man im Lesen auf sie vielleicht nur deswegen verfällt, weil das ganze Buch im ganzen auf einer Höhe der wissenschaftlichen und untersuchungsmäßigen Anlage steht, wie sie in der Tarif-, und erst recht in der übrigen Wirtschaftsliteratur bei Büchern derartiger Problemstellung nur ganz selten ist. Gedanklich und fleißig steht die Arbeit über jedem Durchschnittsmaß. Ein ungeheures Materialstudium, und zwar nicht etwa nur der zünftigen Literatur, also etwa der nationalökonomischen und verkehrswissenschaftlichen Richtung, sondern ein womöglich noch tiefergehendes Studium des amtlichen Akten-, und überhaupt behördlichen Verlautbarungsmaterials gibt das stoffliche Gerippe. Der ganze ungeheure Stoff der Ständigen Tarifkommission ist von Schulz-Kiesow beherrscht; umgekehrt aber beherrscht dieser selbst niemals Schulz-Kiesow. — Hierauf aufgebaut erhebt sich dann eine mindestens ebenwertige, völlig eigene Stofferforschung und Würdigung. Aus dem gesamten, allen zur Verfügung stehenden Quellen entnommenen Tatsachen-

material aufsteigend stellt Schulz-Kiesow seine klare grundsätzliche Oberauffassung auf: Die erste Aufgabe des Eisenbahntarifs findet er in grundsätzlich volkswirtschaftlichem Ziel, und dieses selbst sieht er vorwiegend wieder in der raumpolitischen Linie. Das Ziel zu erreichen hält Schulz-Kiesow die jetzt in Deutschland gepflegte Technik des Gütertarifs grundsätzlich in allen ihren Formen für geeignet; und in der Einstellung von langer Hand her sieht er historisch auch die Politiken der früheren deutschen Eisenbahnen, vor allem aber die Politik der 1920 gegründeten Reichsbahn als von Anfang an im wesentlichen richtig angelegt an. Nirgends eine Sucht zu tadeln oder besser zu wissen, oder von geschichtlich Gewordenem und behördlich Angestrebtem abzurücken ... im Gegenteil: ohne Nachbeten, auf Grund eigener begründeter Erwägungen, überall liebe- und verständnisvolles Eingehen auf die in der Praxis, von den Eisenbahnvertretern und Wirtschaftssachverständigen geleistete Arbeit, und desungeachtet doch an den Punkten, wo Schulz-Kiesow noch Verbesserungsmöglichkeiten oder Ansätze zu gefährlichen Entwicklungen zu sehen glaubt, klare Betonung und Begründung seines eigenen, anderen, abweichenden Standpunktes. —

Nach der Art, wie das Buch, dem ohne große Prophetie ein voller Erfolg vorausgesagt werden kann, geschrieben ist, wird sein größter Gewinn für die Öffentlichkeit der sein, daß die ganze, sonst nach Umfang und vielleicht auch Darstellungsform für die Mehrzahl deutscher Leser nicht erfaßbare Gesamtleistung jahrzehntelanger deutscher Tarifsachverständigenarbeit durch Schulz-Kiesow zum ersten Male zu verhältnismäßig leichter Lesbarkeit und Klarheit verdolmetscht und dabei auch noch auf handlichen Raum zusammengedrängt worden ist. Wir haben ein, Praxis und Theorie verständlich und wissenschaftlich bestens zusammenfassendes Wirtschaftswerk geschenkt bekommen und können uns dafür nur herzlichst bedanken. *Dr. W. Spiess.*

Friebe, Kurt, Dr. jur. Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) vom 8. September 1938. Text (nebst Änderungsverordnungen) und amtliche Begründung. Mit einer Einführung und einem Sachverzeichnis. — Zweite, erweiterte Auflage. Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Leipzig C 1, Goethestraße 6. 216 Seiten. Preis: 3,— RM.

Die schon seit langem mit Ungeduld von vielen Seiten erwartete neue Auflage hat dank des fast sprichwörtlichen Fleißes des Verfassers keinen Augenblick länger auf sich warten lassen, als dies mit Rücksicht auf die immer von neuem hinzutretenden Erweiterungen unseres deutschen Transportrechtsgebietes in Mitteleuropa schlechterdings unvermeidlich war. Zum Beleg braucht man nur die Zahl der an der Spitze des neuen Textes gebrachten fünf nacheinander für immer neue Gebiete ergangenen Einführungsverordnungen sich vor Augen zu halten. Noch größer aber ist die Zahl der in dieser Zeit nötig gewordenen materiellen Transportrechtsänderungen. Sie haben ihren Niederschlag in 11 Verordnungen für den Gesamtbereich und in 4 lokal beschränkteren

Verordnungen mit Gesetzeskraft gefunden. Die das Gesamtgebiet betreffenden Änderungen sind sämtlich unmittelbar in die wiederum mustergültige Textierung Friebes aufgenommen. Der an den Verhältnissen gerade irgendeines der neu hinzugekommenen Gebiete Interessierte allerdings konnte nicht der Mühe überhoben werden, die für sein Transportgebiet eventuell geltenden Sonderbestimmungen neben dem allgemein gültigen Texte der EVO durch Nachschlagen des für dieses Gebiet geltenden Einführungs- bzw. Verordnungsmaterials selbst nachzuprüfen. Zahlreich sind zwar die so entstandenen transportrechtlichen Besonderheiten gegenüber dem alten und Gesamtrechtsgebiete nicht, aber für einzelne Fälle sind solche eben doch vorhanden und zu beachten (vor allem Pfandrecht!). Eine besonders kitzlige Frage bot sich dem Herausgeber hinsichtlich der Lieferfristbestimmungen. Diese sind durch die 9. Kriegsverordnung zur EVO vom 6. September 1939 bekanntlich außer Kraft gesetzt, aber nicht aufgehoben. Sie werden an anderen Stellen als dem die sedes materiae darstellenden § 74 vielfach in bezug genommen. Sie haben unter diesen Umständen auch heute noch Gesetzesbedeutung, und Friebe hat deshalb mit vollem Recht die §§ 74 usw. in keiner Weise unterschiedlich von allen anderen Bestimmungen abgedruckt. Immerhin sollte auf diesen Punkt hier besonders mit Rücksicht auf die in der Frage schon entstandenen sachlichen Kontroversen (Spiess/Weirauch) hingewiesen sein. — Der Neuauflage ist allerbester Erfolg zu wünschen. Freilich wird man bei diesem guten Wunsche das Gefühl kaum los, daß die reißende politische Entwicklung schon in kürzester Zeit wiederum eine Neuauflage notwendig machen möchte.

Dr. W. Spiess.

Die Reichsdienststrafordnung, erläutert von Dr. Hermann Wittland, Ministerialrat im RJM. 2. Auflage, neubearbeitet nach dem Stande vom 1. Januar 1941. Verlag Walter de Gruyter u. Co., Berlin W 35, Woyrschstraße 13. 1012 Seiten. Preis 26,50 RM.

Der in der von Nadler und Wittland herausgegebenen Sammlung „Deutsches Beamtenrecht" als Band 3 im Jahre 1937 erstmalig erschienene Kommentar zur Reichsdienststrafordnung liegt nunmehr in der 2. neubearbeiteten Auflage vor. Dieses aus der Feder eines hervorragenden Sachkenners stammende Werk geht weit über den Rahmen eines Kommentars hinaus. So wird z. B. in den Erläuterungen zu § 1 RDStO. ausführlich und tiefgehend die Begründung, besondere Ausgestaltung und Beendigung des Beamtenverhältnisses sowie das Recht der Ruhestandsbeamten behandelt. Ferner bringt ein Anhang zu § 1 auf den Seiten 67 bis 143 eingehende Ausführungen über den Begriff des Dienstvergehens und die Pflichten des Beamten im Anschluß an § 22 DBG. Gerade diese Darstellung des materiellen Dienststrafrechts ist besonders wertvoll. Für die Praxis sei auf die auf Seite 67 gegebene Übersicht über die Anmerkungen zu § 22 DBG. besonders hingewiesen, wo man durch Stichworte wie „Pflicht zu ärztlicher Untersuchung", „außerdienstliches Verhalten", „Belohnungen und Geschenke", „Darlehnsaufnahme", „Ehebruch", „Nebenämter und Nebenbeschäftigungen", „Erstattung von Straf-

anzeigen", „Trunkenheit in und außer Dienst", „Residenzpflicht" u. a. m. auf die Anmerkungen hingelenkt wird, in denen man die zu den einzelnen Punkten ergangenen Bestimmungen und eine reiche Rechtsprechung gut zusammengestellt findet.

Es war ein besonderes Verdienst des Verfassers, daß die 1. Auflage schon im Jahre 1937, dem Jahre des Inkrafttretens der RDStO., erschien. Sie enthielt bereits die Begründung zur RDStO., die Durchführungsverordnung vom 29. Juni 1937 und Durchführungsbestimmungen einzelner Reichsverwaltungen. Daß bei dem schnellen Erscheinen des Werks der Text der amtlichen Begründung in einer Fassung erschien, die noch nicht endgültig war, war ein unwesentlicher Mangel. Er ist jetzt natürlich beseitigt worden. Auch sonst zeigt die neue Auflage wesentliche Änderungen: zunächst sind die seit 1937 ergangenen weiteren Durchführungsverordnungen zur RDStO., die Verordnung über Vereinfachungen auf dem Gebiete des Dienststrafrechts, der Gnadenerlaß des Führers für Beamte vom 21. Oktober 1939, die im Zusammenhang mit der Einführung reichsrechtlicher Vorschriften in der Ostmark, im Sudetenland, im Protektorat Böhmen und Mähren und in den eingegliederten Ostgebieten ergangenen dienststrafrechtlichen Bestimmungen sowie weitere Verordnungen für einzelne Verwaltungen eingearbeitet worden.

Wichtiger aber ist wohl die Aufnahme der in den 4 Jahren seit Inkrafttreten der RDStO. ergangenen Entscheidungen und des inzwischen erschienenen wichtigeren Schrifttums. Die neue Auflage berücksichtigt eingehend die Rechtsprechung der Dienststrafgerichte, und zwar nicht nur die in den Bänden 1 und 2 der Entscheidungen des Reichsdienststrafhofs, herausgegeben von Mitgliedern des Gerichtshofs, enthaltene, sondern auch sonstige, bisher nicht veröffentlichte Entscheidungen.

Auf Grund dieser Rechtsprechung und des Schrifttums kommt der Verfasser verschiedentlich zu einer Berichtigung seiner in der 1. Auflage vertretenen Auffassung. So schließt er sich jetzt (Seite 232) der Rechtsprechung an, wonach durch die auf Einstellung lautenden Strafurteile ausnahmslos keine Bindung der Dienststrafgerichte eintritt. Es wäre wünschenswert, wenn mit einem Satz die Begründung dieser Rechtsprechung wiedergegeben würde, zumal sie für den erstmals auf diese Frage Stoßenden sich durchaus nicht ohne weiteres aus dem Wortlaut des § 13 (3) RDStO. ergibt!

In der Auslegung des § 53 (4) RDStO. beharrt der Verfasser auf seiner schon in der 1. Auflage vorgetragenen Auffassung, daß in die Nachträge zur Anschuldigungsschrift nur solche Tatsachen aufgenommen werden dürfen, die erst nach Einreichung der Anschuldigungsschrift bekannt geworden sind (Anmerkung 23 zu § 53, Seite 481). Dagegen spricht die Regelung in Ziff. 2 der Durchführungsverordnung vom 27. August 1938 zu § 53; man wird sich — ebenso wie z. B. Behnke und Reuß — der Auslegung des Verfassers deshalb nicht anschließen können.

In Anmerkung 21 zu § 64 (Seite 548) wird jetzt mit Rücksicht auf die Rechtsprechung des Großen Dienststrafsenats beim RDSthof in dieser Frage der Standpunkt vertreten, daß bei Beschränkung der Berufung auf Bewilligung eines Unterhaltsbeitrags auch der nicht angefochtene

Teil des Dienststrafurteils erst mit rechtskräftigem Abschluß des Berufungsverfahrens rechtskräftig wird.

Im Anschluß an die Entscheidung RDSthof I/Seite 146 legt der Verfasser den § 66 RDStO. jetzt ausdehnend dahin aus, daß Prozeßmaßnahmen, die nach § 66 Abs. 1 beschwerdefähig sind, dies auch dann sind, wenn sie vom Vorsitzenden der Dienststrafkammer, vom Untersuchungsführer oder einem beauftragten oder ersuchten Richter getroffen werden (Seite 566, Anmerkung 2).

Die Frage schließlich, ob Berufung rechtswirksam schon v o r Zustellung des Urteils eingelegt werden könne, wurde in der 1. Auflage verneint, jetzt wird sie im Anschluß an die Rechtsprechung des RDSthofs bejaht (Seite 577, Anm. 11).

Diese herausgegriffenen Beispiele sollen zeigen, daß die 2. Auflage des Wittland entsprechend der Entwicklung wesentliche Neuerungen bringt, so daß auch den Stellen, die die 1. Auflage besitzen, die Anschaffung der neuen durchaus empfohlen werden kann.

Wenn ein Wunsch ausgesprochen werden darf, so sei es der, den Umfang des Werks (1012 Seiten!) in Zukunft möglichst etwas zu beschränken. Das könnte vielleicht am besten dadurch geschehen, daß die besonderen Ressortbestimmungen weggelassen werden. Bei der Vielgestaltigkeit der Verwaltung wird es sowieso kaum je möglich sein, auch nur die wesentlichen Verwaltungsbestimmungen der Ressorts vollständig und in der jeweils gültigen Fassung zu bringen. Was nutzt es aber, wenn z. B. über die Zuständigkeit als Einleitungsbehörde für den Bereich der allgemeinen und inneren Verwaltung nur die Bestimmungen für Preußen gebracht werden (Seite 329, Anm. 23)? Für die Reichsbahn ist zwar die Verordnung vom 14. September 1937 zu §§ 26 (3) und 33 (1) RDStO. gebracht (Seite 306, 356, 919), aber sowohl im Anhang zu § 1 (Übernahme von Nebenämtern ...) wie bei § 24 (Regelung der Dienststrafbefugnis der Dienstvorgesetzten) und § 29 (Zuständigkeit als Einleitungsbehörde) fehlen die Bestimmungen der Reichsbahn ganz, während viel kleinere Verwaltungen (z. B. Wasser- und Bodenverbände, Reichsnährstand) aufgeführt sind. *Dr. Blüher.*

Dittus, Dr. W. und **Willert**, Dr. P. Fr.: D i e b a u p o l i z e i l i c h e B e h a n d l u n g v o n ö f f e n t l i c h e n B a u t e n. Heft 21 der Handbücherei des Wohnungs- und Siedlungswesens. Verlag Rudolf Müller, Eberswalde-Berlin-Leipzig C 1. (86 Seiten.)

Das Büchlein hat sich zur Aufgabe gesetzt, die praktische Anwendung der „Verordnung über die baupolizeiliche Behandlung von öffentlichen Bauten" (in folgendem kurz VO. genannt) vom 20. November 1938 (RGBl. I S. 1677) und der dazu ergangenen Durchführungsbestimmungen (DBest.) des Reichsarbeitsministers vom 19. Januar 1939 durch Erläuterungen und durch die Beifügung anderer Bestimmungen, auf die in der VO. hingewiesen wird oder die sonst in näherem Zusammenhang mit ihr stehen, zu erleichtern. An dem Aufbau des Büchleins ist zunächst zu loben, daß es zuerst einmal die Texte der VO. und der DBest. bringt und

nicht sofort in die Erläuterungen eintritt, wie es leider so viele Erläuterer tun, wodurch es einem unmöglich gemacht wird, einen schnellen Überblick über die behandelten gesetzlichen Bestimmungen zu gewinnen. Sodann bringen die Erläuterungen selbst viele Hinweise und Klärungen von Zweifelsfragen, die ihre Benutzung auch für die Reichsbahn zweckmäßig erscheinen lassen. Nur bei den Erläuterungen zum § 1 (1) Satz 2 der VO. vermißt man, daß hier nicht genügend der Gegensatz der nur die technische Ausführung eines für einen behördlichen Bau zeichnerisch festgelegten Entwurfs behandelnden VO. zu den sonstigen Vorschriften des allgemeinen materiellen Baupolizeirechts, namentlich hinsichtlich der Bauplatzgenehmigung, hervorgehoben worden ist, wie dies das Pr. OVG. in seiner klassischen Entscheidung vom 8. Juni 1939 (RVBl. 60, 838) in so klarer Weise getan hat. Danach würde das ganze Zustimmungsverfahren für die Ausführung eines behördlichen Baues gegenstandslos sein, wenn die Bebauung des Grundstücks nach der Verordnung zur Regelung der Bebauung vom 15. Februar 1936 (RGBl. I S. 104), nach der Verordnung über die Zulässigkeit befristeter Bausperren vom 29. Oktober 1936 (RGBl. I S. 933) oder nach der Verordnung über Baubeschränkungen zur Sicherung der Gewinnung von Bodenschätzen vom 28. Februar 1939 (RGBl. I S. 381) oder die Ansiedlung auf dem Baugrundstück nach dem pr. Ansiedlungsgesetz vom 25. August 1870 (GS. S. 405) versagt werden müßte. Die dafür zuständigen Behörden sind also unabhängig von dem Zustimmungsverfahren der VO. um ihre Genehmigung zum Bau an der gewünschten Stelle zu ersuchen, gleichgültig, ob sie der im Sinne der VO. höheren Baupolizeibehörde unterstellte Behörden (Orts-, Kreispolizeibehörden) sind. Das Zustimmungsverfahren der VO. deckt eben diese baupolizeilichen Erfordernisse nicht. Nr. 7 und 8 der Anlage behandeln das Verhältnis der Reichsbahnbauten zur VO. Nr. 7 ist aber durch das nach Herausgabe des Büchleins in Kraft getretene neue Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 überholt. Der eine der beiden Verfasser, Dr. Dittus, hat dafür im Reichsarbeitsblatt 1939 Nr. 21 Teil II Seite 265 ff. unter dem Titel: „Die Reichsbahnbauten und ihre behördliche Behandlung" Ausführungen gebracht, die sehr beachtenswert sind. Hierzu vergleiche noch weiter: Zinkahn im Reichsarbeitsblatt 1941 Heft 10 Teil V S. 186 f.: „Reichsbahn und Baupolizei", der namentlich zu der Frage Stellung nimmt, in welchem Verhältnis die VO. zur Verordnung über die Durchführung kriegswichtiger Vorhaben der Deutschen Reichsbahn vom 23. April 1940 (RGBl. I S. 731) steht. *Dr. Güldenpenning.*

Rebinger, Dr. Robert, „Reichspolizeirecht", 2. Aufl. 1941. Verlag W. Kohlhammer, Abt. Schaeffer. Leipzig C 1, Gellertstr. 16. 134 Seiten. Preis 2,80 RM.

Der Grundriß ist in Schaeffers Buchreihe „Neugestaltung von Recht und Wirtschaft" in 2. Auflage erschienen und will nach seinem Vorwort „ein Hilfsmittel für den Unterricht, aber auch für die polizeiliche Praxis sein". In 5 Hauptteilen werden „die allgemeinen Grundsätze", „die Erscheinungsformen der Polizeigewalt", „die Rechtsbehelfe", „Polizei und

Justiz" sowie „die Polizeibehörden" behandelt. Dabei ist es dem Verfasser gelungen, den gegenwärtig besonders schwierigen Stoff so verständlich darzulegen, als es die schwebenden Streitfragen und die augenblickliche Gesetzeslage zulassen. Schrifttum und Rechtsprechung seit 1933 sind weitgehend verwertet. Auf S. 30 könnte vielleicht in der Vorbemerkung das Verhältnis der Begriffe Polizeibefehl, allgemeine Anordnung, Einzelanordnung usw. zueinander etwas schärfer herausgearbeitet werden, um das Verständnis der folgenden Ausführungen zu erleichtern. — Zu S. 94 Ziffer C III sei vermerkt, daß auch bei den nichtreichseigenen, der BO unterliegenden Eisenbahnen eine besondere Bahnpolizei (allerdings ohne Bahnschutzpolizei und ohne Bahn-Fahndungsdienst) eingerichtet ist. Sollte der Verfasser a. a. O. annehmen, die ordentliche Polizei müsse bei a l l e n Eisenbahnunfällen benachrichtigt werden, so wäre das irrig. Denn die Benachrichtigungspflicht ist für die Reichsbahn in § 16 der Buvo (DV 423) begrenzt, die vom RVM im Einvernehmen mit den beteiligten anderen Fachministern erlassen worden ist. (Nichts zu tun hat damit die Tatsache, daß die preußisch-landesrechtliche Zuständigkeit der Reichsbahn-Fahndungsbeamten zur Untersuchung von Eisenbahnverkehrsgefährdungen — GV. vom 17. Oktober 1933 in Preuß. Justiz 1933 S. 528 — durch Ziffer 3 des Erlasses des RVM 24 Bu 49 vom 19. November 1937 stark zurückgedrängt wurde). — Zu S. 113 Ziffer A I 1 sei noch darauf hingewiesen, daß auch die Reichsbahnpolizei schon seit dem 1. April 1920 eine einheitlich geführte Reichspolizei von beachtlicher Stärke darstellte. (Mancher Vorstoß gegen ihre Zuständigkeiten dürfte sich mit aus der Tatsache erklären lassen, daß die ordentliche Polizei damals noch der Landeshoheit verblieben war.) — Diese kleinen Bemerkungen können und sollen selbstverständlich den Wert des Büchleins nicht herabsetzen, das sicher auch in seiner 2. Auflage vielen Lesern nützlich sein wird. Auch Reichsbahnbedienstete werden daraus manches, z. B. auf S. 92 ff. über die Hilfsbeamten der StA., lernen können.

Dr. R. Mayer.

Brösicke, Major der Schutzpolizei, Hauptamt Ordnungspolizei im Reichsministerium des Innern. S t r a ß e n v e r k e h r s v o r s c h r i f t e n. Ergänzungsband zur Polizei-Druck-Vorschrift Nr. 5 (PDV. 5). Verlag für polizeiliches Fachschrifttum, Lübeck, Mengstr. 16. 352 Seiten. Preis 2,20 RM.

Nachdem mit Reichsgesetz vom 10. August 1937 (RGBl. I S. 901) die bis dahin in der Hand des Reichsverkehrsministers vereinigte Zuständigkeit für die Gesetzgebung auf dem Gesamtgebiet des Straßenverkehrs geteilt wurde zwischen Reichsverkehrsminister, Reichsminister des Innern und Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, gab der Reichsführer ᛋᛋ und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern die wichtigsten von der Polizei auszuführenden Straßenverkehrsgesetze in der Polizei-Druck-Vorschrift Nr. 5 (PDV. 5) den Polizei-

behörden und Polizeibeamten bekannt. Das Kernstück dieser Sammlung bildeten die Straßenverkehrs-Ordnung und die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Diese PDV. 5 erfährt eine wertvolle Ergänzung durch den von Major der Schutzpolizei Brösicke herausgegebenen Ergänzungsband. Brösicke ist Referent im Reichsministerium des Innern — Hauptamt Ordnungspolizei — und Verbindungsoffizier zwischen diesem und dem Reichsverkehrsministerium — Abteilung für Kraftverkehr und Straßenwesen — und dadurch den beiden zur Straßenverkehrsgesetzgebung nach der gegenwärtigen Gesetzeslage in erster Linie berufenen Ministerien besonders verbunden.

Mit großem Fleiß und viel Sachkenntnis hat Brösicke nicht nur zahlreiche den Straßenverkehr betreffende Gesetze in der neuesten Fassung, sondern auch gut ausgewählte Ministerialerlasse zusammengestellt. Der Ergänzungsband bringt die das Straßenverkehrsgewerbe regelnde Gesetzgebung, insbesondere Güterfernverkehrs- und Personenbeförderungsgesetz nebst dazu ergangenen Verordnungen und Erlassen sowie die Straßenbahn-Bau- und -Betriebs-Ordnung mit zugehörigem Recht. Ferner enthält der Band Vorschriften über die Kraftfahrzeugsteuer, über die Straßenverwaltung und die Reichsautobahnen, über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und über die Typprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen. Weiter sind abgedruckt die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr und die Reichsgaragenordnung und endlich Bestimmungen zur Regelung von Verhältnissen aus Anlaß der Berührung von Eisenbahnen mit Straßen, insbesondere das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen und das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden.

Wenn darüber hinaus weitere den Straßenverkehr berührende Vorschriften nicht abgedruckt wurden, wie z. B. die über die Regelung des Handels mit gebrauchten Kraftfahrzeugen oder über das Typenprogramm des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen, so ließen sich Herausgeber und Verlag wohl von der Sorge leiten, den für eine Textsammlung schon recht stattlichen Band nicht noch umfangreicher werden zu lassen.

Die Texte sind, wie Stichproben ergaben, zuverlässig.

Das Buch ist für Besitzer der PDV. 5 zweifellos eine erwünschte Ergänzung. Durch Loseblatt-Einband und Herausgabe von Nachträgen kann das Buch auf dem neuesten Stand gehalten werden. *Dr. Booß.*

Baumbach, Dr. Adolf, Senatspräsident beim Kammergericht a. D. Handelsgesetzbuch mit Nebengesetzen und Einführungsverordnungen für Ostmark und Sudetenland ohne Seerecht. Fünfte, ganz durchgearbeitete und vermehrte Auflage. Stand vom 1. Februar 1941.

Beck'sche Kurz-Kommentare Band 9. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München und Berlin 1941. 1059 Seiten. Taschenformat. Preis 15 RM.

Der im Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 1474 in seiner 3. Auflage besprochene Kurzkommentar ist jetzt bereits in 5. Auflage erschienen. Er enthält Text und Erläuterungen zum Handelsgesetzbuch ohne Seerecht nach dem Stand vom 1. Februar 1941. Dazu sind die wichtigsten Nebengesetze zum Handelsgesetzbuch, soweit sie nicht die Geldwirtschaft, das Preisbildungswesen und andere Sondergebiete betreffen, oder — wie das Aktiengesetz, das GmbH-Gesetz, das Wechsel- und Scheckgesetz — in Sonderwerken kommentiert sind, aufgenommen und größtenteils erläutert. Aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens sind hier besonders die Eisenbahnverkehrsordnung und die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zu erwähnen. Sowohl die Zahl der abgedruckten Vorschriften wie auch der Umfang der Erläuterungen ist gegen die früheren Auflagen erheblich gestiegen. Trotz der für einen Kurzkommentar selbstverständlichen Knappheit der Erläuterungen ist doch — und zwar in sehr übersichtlicher Form — ein so umfangreiches Material auf 1059 Seiten zusammengetragen, daß der Kommentar in seiner neuen vermehrten Auflage ein noch wertvolleres Hilfsmittel zur Bearbeitung handelsrechtlicher Fragen darstellt, als seine Vorgänger.

Dr. Genest.

Neumann, Dr. Siegfried, Regierungsrat beim Finanzamt Börse, Berlin. Das Grunderwerbsteuergesetz vom 29. März 1940 mit einschlägigen Nebenbestimmungen. 2. erweiterte Auflage. Verlag Franz Vahlen. Berlin 1941. 102 Seiten. 3,30 RM.

Der kleine Kommentar, der schon nach einem Jahr in zweiter erweiterter Auflage erschienen ist, will einen knappen Überblick über die für die Praxis wichtigsten Fragen aus dem Grunderwerbsteuerrecht geben. Durch eine kurze Übersicht über den Inhalt des Grunderwerbsteuergesetzes und übersichtliche und klare Erläuterungen zu den Bestimmungen des Gesetzes erfüllt das Büchlein diese Aufgabe recht gut. Sein Wert für die Praxis wird noch dadurch erhöht, daß es außer dem Grunderwerbsteuergesetz auch die Durchführungsverordnung vom 30. März 1940 und in einem Anhang zahlreiche für das Grunderwerbsteuerrecht wichtige Erlasse, Gesetze und Vorschriften bringt, so z. B. drei Runderlasse des Reichsministers der Finanzen, die einschlägigen Bestimmungen des Reichsbewertungsgesetzes und des Wohnsiedlungsgesetzes, die maßgebenden Preisprüfungsbestimmungen, die Bestimmungen über Steuervergünstigungen bei der Neugestaltung deutscher Städte und besondere Befreiungsvorschriften. Das Büchlein, das vom Praktiker für die Praxis geschrieben ist, wird auch den mit Grunderwerb beschäftigten Reichsbahnbeamten ein wertvolles Hilfsmittel sein können.

Dr. Genest.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten. 1941. 37. Jahrgang. Zusammengestellt nach Unterlagen der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums und abgeschlossen im April 1941. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft Reinhold Rudolph. Leipzig 1941. 2 Bildnisse. Preis 10,80 RM.

Das Geleitwort zum 37. Jahrgang weist mit berechtigtem Stolz auf die großen Leistungen hin, die die Deutsche Reichsbahn auch im Jahre 1940 vollbracht hat. Neben den ungewöhnlich hohen Anforderungen, die der bis aufs äußerste angespannte Verkehr im Großdeutschen Reich selbst an die Reichsbahn stellte, mußte sie den Eisenbahndienst in den ehemaligen Feindländern des Westens leiten und überwachen und für die Instandsetzung der durch den Krieg beschädigten Bahnanlagen sorgen. Daß diese Aufgaben trotz der Erschwernisse des besonders kalten Winters 1939/1940 gemeistert sind, ist dem unermüdlichen Einsatz der Eisenbahner in allen Gauen des Reichs zu danken..

Das Verzeichnis der oberen Beamten hat gegen das Vorjahr eine Änderung erfahren insofern, als im Anhang der Abschnitt „Reichsautobahnen" infolge deren Loslösung von der Deutschen Reichsbahn nicht enthalten ist. 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.

Das Verzeichnis ist nicht nur für die darin verzeichneten oberen Beamten der Reichsbahn, sondern für jeden, der an der Deutschen Reichsbahn interessiert ist, von großem Wert. *Dr. Genest.*

Ewald, Dr.-Ing. Kurt. „20 000 Schriftquellen zur Eisenbahnkunde". 928 Seiten. 24 Tiefdruckbilder. Herausgegeben von Henschel & Sohn GmbH., Kassel. Verlag: Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22—24. Preis 9,50 RM.

Das Werk, das die größte europäische Lokomotivfabrik der Fachwelt geschenkt hat, wertet die mehr als 20 000 Schriftquellen unter dem Gesichtswinkel des Lokomotivingenieurs. Lokomotiven und Triebwagen stehen daher selbstverständlich im Vordergrund. Daneben findet der Lokomotivfachmann aber alle die Gebiete des Eisenbahnwesens behandelt, die in sein eigenes Arbeitsfeld hinübergreifen. Die Grenzen des bearbeiteten Schrifttums sind über das engere Gebiet des Eisenbahnmaschinenwesens hinaus soweit und umfassend gezogen, daß das Buch mit Recht als Schriftquellenverzeichnis der Eisenbahnkunde bezeichnet wird. Einige wahllos herausgegriffene Stichwörter belegen die Vielseitigkeit des erfaßten Schrifttums. Das Eisenbahnwesen: Verkehrsgeographie — Wasserstraße/Eisenbahn — Reichsbahn und Polenfeldzug — Feldeisenbahnwesen. Eisenbahn-Bau- und -Betrieb: Signalwesen — Sicherung der Wegübergänge — Lokomotive

oder Triebwagen — Berliner Stadt-, Schnell- und Vorortverkehr — Straßenbahn oder Omnibus — Weichen und Kreuzungen — Eisenbahnbrücken — Zugförderungskosten — Behälterverkehr — Ausrüstung der Ausbesserungswerke. Die Eisenbahnfahrzeuge: Umriß des Radreifens — Die Stromlinie — Elektrische Bremse — Schiebeverkehr und Fernsteuerung. Die Dampflokomotive: Ermittlung und Nachprüfung der Hauptabmessungen — Brennstaubfeuerung auf Dampflokomotiven — Schornstein und Blasrohr — Selbsttätige Rostbeschickung — Die Turbinenlok. Elektrische Triebfahrzeuge: Leistung, Beschleunigung, Zugkraft — Stromabnehmer — Der elektrische Triebwagen mit Stromzuführung — Elektrische Speicherfahrzeuge. Das Verbrennungsmotor-Fahrzeug: Der Fahrzeug-Verbrennungsmotor — Die Kraftübertragung beim Verbrennungsmotor-Fahrzeug. Der Eisenbahnwagen: Theorie, Berechnung, Versuch — Stahlwagen — Kühlwagen. Grenzgebiete: Schwingungen — Schweißen — Werkstoff-Fragen. Innerhalb des gleichen Abschnittes sind die Schriftquellen nach dem Jahr der Veröffentlichung geordnet. Das 124 Seiten umfassende übersichtliche Stichwortverzeichnis und das 40 Seiten lange Verfasserverzeichnis erleichtern wesentlich das Auffinden des gewünschten Schrifttums. Eine nach den Achsanordnungen der Triebfahrzeuge geordnete Übersicht führt schnell zu den Hinweisen auf die entsprechenden Veröffentlichungen.

Die mit großer Sorgfalt vorbildlich aufgebaute Sammlung ermöglicht für den weitaus größten Teil aller praktisch vorkommenden, einschlägigen Fragen mühelos in kurzer Zeit eine große Zahl literarischer Unterlagen aufzufinden. Die ungeheure Arbeit, die für die Sichtung und Zusammenstellung des Schrifttums einmalig geleistet worden ist, kommt allen Ingenieuren dadurch zugute, daß für das Aufsuchen des Schrifttums nun nicht Tage oder sogar Wochen, sondern nur wenige Minuten gebraucht werden. Darüber hinaus ermöglicht diese umfassende Quellensammlung überhaupt erst die Auswertung geistigen Gutes, das bisher vielfach wegen fehlender Hinweise oder mangelnder Zeit für die Bearbeitung bestimmter Aufgaben unzugänglich blieb.

Alle Eisenbahnfachleute weitester Kreise, die sich mit Forschung und Entwicklungsaufgaben beschäftigen, werden diese Quellensammlung als willkommenes Hilfsmittel freudig begrüßen und als Nachschlagewerk stets gern zur Hand nehmen. *Reg.-Baurat Sperber.*

Kleinlogel, Adolf, Prof. Dr.-Ing. habil. Einflüsse auf Beton. Die chemischen, mechanischen und sonstigen Einwirkungen auf Beton, sowie die Beeinflussung der zugehörigen Eigenschaften. Vierte, neubearbeitete und ergänzte Auflage. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 283 Seiten. 110 Textabbildungen. Preis geh. 19,50 RM, geb. 21,00 RM.

Gegenüber der 1930 erschienenen dritten Auflage weist die vorliegende nur etwa den halben Umfang und einen entsprechend ermäßigten Preis auf. Trotzdem als Folge der fortschreitenden Entwicklung der Technik zahlreiche Ergänzungen vorgenommen wurden, viele neue

Abschnitte hinzugekommen sind und der Inhalt dadurch gewonnen hat, konnte diese Verminderung des Umfangs durch geschickte Kürzungen, durch Anwendung von Kleindruck bei solchen Abschnitten, die lediglich Wiederholungen aus anderen Quellen sind und durch knappe, in der Art des Telegrammstils gehaltene Darstellung erreicht werden. Der große Wert des Werkes als Auskunftsbuch für die Praxis wird dadurch in keiner Weise beeinträchtigt, weil die Kürzungen nur Teile betreffen, die für die Praxis weniger Bedeutung haben und weil die zahlreichen Hinweise auf das gesamte einschlägige Schrifttum in Form von Fußnoten beibehalten wurden.

Das Werk gibt unter Stichworten über alle Fragen der chemischen, mechanischen und sonstigen Einwirkungen auf Beton Auskunft. Es ist das Ergebnis einer mühevollen langjährigen Arbeit, die in der Auswertung und Zusammenstellung des umfangreichen und weit verstreuten Schrifttums auf diesem Gebiete bestand und für die dem Herausgeber und seinen Mitarbeitern Dr. Hundeshagen, Dr. Walz und Oberingenieur Weise der Dank der Fachwelt gebührt. Angesichts der jährlich in die Millionen gehenden Schäden und Zerstörungen an Betonbauwerken, die zumeist auf mangelhafte Kenntnis der verschiedenartigen Einflüsse auf den Beton zurückzuführen und bei besserer Kenntnis dieser Dinge ohne oder mit geringen Mehrkosten zu vermeiden sind, kann die Anschaffung und das Studium des Buches jedem Baufachmann nur dringend empfohlen werden. *Ernst.*

Kleinlogel, Adolf, Prof. Dr.-Ing. Winterarbeiten im Beton- und Eisenbetonbau. Zweite erweiterte und verbesserte Auf-Auflage. 125 Seiten. 104 Abbildungen. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Berlin W 9, Köthener Straße 38. Preis 9,60 RM.

Obwohl das Problem der Ausführung von Winterarbeiten im Beton- und Eisenbetonbau die Fachwelt schon seit mehr als zwei Jahrzehnten beschäftigt, kann sich die Praxis nur zögernd von der althergebrachten Auffassung freimachen, nach der das Baugewerbe naturbedingt ein Saisongewerbe sei. Diese Einstellung ist neben manchen ausgesprochenen Vorurteilen hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß einerseits die für die Durchführung von Winterarbeiten vorhandenen Möglichkeiten viel zu wenig bekannt sind und daß anderseits die damit verbundenen allgemeinen und besonderen volkswirtschaftlichen Vorteile erheblich unterschätzt werden. Der Verfasser hat 1932 mit der ersten Auflage des Werkes zum ersten Male die für die Ausführung von Winterarbeiten vorliegenden Möglichkeiten zusammenfassend der Fachwelt näher gebracht und damit der Einführung der Winterarbeit in die Baupraxis einen entscheidenden Auftrieb gegeben. Durch die ungeheure Inanspruchnahme der Bauwirtschaft in den letzten Jahren wurde nunmehr auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Winterarbeit immer mehr erkannt und das Schrifttum der letzten Jahre beschäftigt sich vorwiegend gerade mit dieser Seite des Winterbaues. Diese Tatsache hat es auch den Unternehmern wesentlich erleichtert, sich mit dem Winterbau energischer als bisher zu befassen, und es ist daher sehr zu begrüßen, daß der Verfasser sein Werk auf den neuesten Stand erweitert und ergänzt hat.

In der vorliegenden zweiten Auflage des Buches werden wie bisher die allgemeinen Fragen des Winterbaues eingehend behandelt und viele in der Zwischenzeit gesammelte und in vielen Abhandlungen niedergelegte weitere Erfahrungen mitgeteilt. Zahlreiche neuere Beispiele von praktischen Ausführungen lassen erkennen, welchen Umfang die Winterarbeit auch in Deutschland bereits angenommen hat, nachdem sie in Staaten wie Amerika und Rußland schon längst eine erheblich größere Bedeutung besitzt. Alle Maßnahmen, die hinsichtlich Vorarbeiten, Wasser, Bindemittel, Zuschlagstoffe, Eiseneinlagen, Schalungen, Geräte, Maschinen, Heizquellen, Umhüllung ganzer Bauteile usw. zu treffen sind, werden an Hand von Beispielen eingehend erörtert und außerdem überzeugend nachgewiesen, daß die Mehrkosten der Winterarbeit im Verhältnis zu den Gesamtbaukosten angesichts der damit verbundenen großen allgemeinwirtschaftlichen Vorteile sich in durchaus vertretbaren Grenzen halten.

Dem Buche ist im Interesse der Förderung der Winterarbeit im Betonbau weiteste Verbreitung, insbesondere auch in den Kreisen der Unternehmerschaft, zu wünschen, damit die im Schrifttum niedergelegten und in der Praxis gemachten Erfahrungen immer mehr in die Tat umgesetzt werden und dadurch das Baugewerbe allmählich zu einem Dauergewerbe wird. *Ernst.*

Tochtermann, W., Dipl.-Ing., Professor an der Staatlichen Ingenieur-Schule Eßlingen a. N. Das Maschinenzeichnen mit Einführung in das Konstruieren. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35, Woyrschstr. 13. 2. Auflage, Berlin 1940. 157 Seiten, 77 Tafeln. Preis 1,62 RM.

Maschinenzeichnen gehört zum Rüstzeug des Ingenieurs. Es ist die Sprache des Konstrukteurs, ohne die Technik nicht mehr denkbar ist. Richtiges Zeichnen und klare, verständliche Darstellung der gezeichneten Teile ist Voraussetzung für den Erfolg jeder technischen Arbeit. Die Grundlagen hierzu sind in dem vorliegenden Büchlein zusammengefaßt. Ausgehend vom einfachen Linienzeichnen bis zur Darstellung komplizierter Bauformen, führt uns der Verfasser in die Regeln des Maschinenzeichnens ein. Der Wert des Büchleins liegt besonders darin, daß der Text durch eine große Zahl von anschaulichen Bildtafeln erläutert und ergänzt wird. Beispiele für die richtige Wahl der Darstellung sowie für Schnittführung, Bemaßung und Beschriftung nach den Zeichnungsnormen (DIN) sind zahlreich angeführt. Wertvoll ist auch die Darstellung der Sinnbilder, insbesondere für Schweißverbindungen sowie ein zum Schluß gebrachter Hinweis auf die Vorschriften, die bei Patentzeichnungen zu beachten sind.

Alles in allem gibt das hervorragende Büchlein, das in seiner 2. Auflage dem neuesten Stand der Normung entspricht, jedem Maschinenbauer und vor allem dem, der es werden will, schnell Rat und Auskunft und macht ihn in kürzester Zeit mit den Grundlagen des Maschinenzeichnens vertraut. *Röbling.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Guarneri, Dr. Felice. Autarkie und Außenhandel. Verlag Institut für Weltwirtschaft, Kiel, Düsternbrook 120—122. 24 Seiten. Preis 1,50 RM.

Heeckt, Dr. Hugo. Wandlungen der Wettbewerbsverhältnisse in der Ostseeschiffahrt. Verlag Gustav Fischer, Jena. 144 Seiten. Preis 7,50 RM.

Jonas-Pohle. Die Zivilprozeßordnung. 16. Auflage. 2. Nachtrag. Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) in Tübingen. Preis 2,25 RM.

Kiefersauer, Dr. Fritz. Kriegsnotrecht für Miet- und Pachtverhältnisse. Teil 1 und 2. Verlag J. Schweizer, Berlin W 35, Woyrschstraße 13. Preis 3,50 RM.

Spiess, Dr. W. Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22—24. 127 Seiten. Preis 3,90 RM.

Zeitschriften.

Afrika Rundschau. Hamburg.

7. Jahrg. Nr. 2. Vom Juni 1941.

Die Handelsschiffahrt als Träger deutscher Weltgeltung. — Die Bedeutung der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie für die koloniale Erschließung. — Der Hafen im afrikanischen Verkehrssystem.

Annales des Travaux Publics de Belgique. Brüssel.

94. Jahrg. Nr. 2. Vom April 1941.

Les revêtements de chaussées à fiants hydrocarbonés.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

58. Jahrg. Nr. 19 bis 29. Vom 11. Mai bis 20. Juli 1941.

(19, 21/22 und 26:) Elektrische und wärmetechnische Messungen. — (20:) Wie werden die Lagerschalen der Eisenbahnfahrzeuge im Betrieb beansprucht und wie sollen sie in der Werkstatt aufgeweitet werden? — (22/23:) Einheitsbasa (Bahnselbstanschlußanlagen). — (24:) Neuere afrikanische Lokomotiven. — Umfangreiche bau- und maschinentechnische Reichsbahnleistungen 1940. — (26:) Berechnung des Schnittpunktes zweier Geraden. — Windleitbleche an Dampflokomotiven. — (27:) Vom Wenden der Radsätze beim Ab- und Aufreifen und von der Radsatzwendevorrichtung Bauart Nied. — Neue Meßgeräte für den Straßenbau. — (29:) Einbettschlafwagen der Mitropa in Zügen der Deutschen Reichsbahn. — Vereinfachte Berechnungen zur geschwungenen Überhöhungsgrenze.

Der Bauingenieur. Langensalza.

22. Jahrg. Heft 24/26. Vom 20. Juni 1941.

Die Beurteilung der Tragfähigkeit gewölbter Brücken. Ein Überblick. — Der Korrosionsschutz als Bauproblem. — Die Kesselsteinbekämpfung und die Kesselschlammbeseitigung bei den Dampfkesseln im Baubetrieb.

Die Bautechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 20/21 bis 32. Vom 16. Mai bis 25. Juli 1941.

(20/21:) Gedanken zur Verhütung von Schneeverwehungen. — (23:) Vom Bau der transiranischen Eisenbahn. — (24; „Der Stahlbau" 12/13:) Große Werkhalle für den Zusammenbau von Eisenbahngüterwagen. — (32:) Gleichzeitige Wirkung der Wanderlast und der Triebradkraft bei Brückenschwingungen.

Braunkohle. Halle (S).

40. Jahrg. Heft 23. Vom 7. Juni 1941.

Zweifelsfragen beim Ersatz von Kriegssachschäden.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

12. Jahrg. Nr. 104 bis 105. Vom März/April bis Mai/Juni 1941.

(104:) Die Eisenbahnen Griechenlands. — Von den Kleinbahnen im französischen Jura. — Einige Gedanken über Zugverspätungen. — (105:) Eine Eisenbahnkatastrophe und ihre Folgen. — Eine Personentarifreform in England vor 50 Jahren. — Fünfzig Jahre Eisenbahnverbindung Zürichsee—Vierwaldstättersee.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 19. Vom 7. Mai 1941.

Kleine Empfangsgebäude der Reichsbahn. — Wartehalle an der Porta.

Deutsche Justiz. Berlin.

103. Jahrg. Nr. 22 bis 24. Vom 30. Mai bis 13. Juni 1941.

(22:) Schmerzensgeld und Haftpflichtversicherung. — (24:) Arbeitsgericht und Gefährdungshaftung.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

38. Jahrg. Nr. 16 bis 23. Vom 2. Mai bis 20. Juni 1941.

(16:) Kriegsmaßnahmen zur Entlastung des städtischen Personenverkehrs. — (17:) Die Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen — Betrachtungen zu ihrer 200. Sitzung. — (20:) Transportversicherung im Güternahverkehr. — (23:) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1940.

Deutsches Recht. Berlin.

11. Jahrg. Heft 21 bis 22. Vom 24. bis 31. Mai 1941.

(21:) Die Rechtsfolgen des Preisverstoßes im Grundstücksverkehr. — (22:) Das Reichsverwaltungsgericht.

L'Energia Elettrica. Mailand.

Band 18. Heft 4. Vom April 1941.

Il problema del trasporto solido ed i risultati di recenti ricerche.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin-Charlottenburg.

57. Folge. Vom April 1941.

Gestaltung der Fernleitungsnetze.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Monatszeitschrift. Madrid.

Heft 80 bis 82. Vom April bis Juni 1941.

(80:) Organisation der Nationaleisenbahnen. — Mängel der Schienenstöße und ihre Abhilfe. — Schaffung eines Generaltransportrats in Frankreich. — Eisenbahntarifgestaltung. — Fahrleitungprüfwagen. — Streiflichter aus den Konferenzen des Bauingenieurverbandes. — Drei neue Bände des Werkes über den Obersten Eisenbahnrat. — Zusammensetzung des Verwaltungsrats und der Generaldirektion der Spanischen Nationaleisenbahnen (mit Bildern). — (81:) Die Schmalspurbahnen. — Elektrisierung von Eisenbahnen (mit Skizzen aus Italien und Spanien). — Leitung und Verwaltung von Eisenbahnunternehmen. — (82:) Stand der Eisenbahnfrage. — Amerikanische Fahrzeuge für die portugiesischen Eisenbahnen. — Betriebssysteme. — Eisenbahnen im Bau. — Triebwagen. — Die Eisenbahnen und der Nationalreichtum. — Geschichtliche Entwicklung der spanischen Eisenbahnen.

Le Génie Civil. Paris.

Bd. 117. Nr. 15/16 bis 23/24. Vom 12./19. April bis 7./14. Juni 1941.

(15/16:) La ligne no 5 bis „Gare du Nord-Église de Pantin" du Chemin de fer Métropolitain de Paris. Passage de cette ligne sous le Chemin de fer l'Est. — (23/24:) Les nouvelles locomotives 232-R et 232-S de la Société nationale des Chemins de fer français.

Glasers Annalen. Berlin.

65. Jahrg. Heft 9 bis 12. Vom 1. Mai bis 15. Juni 1941.

(9:) Ein Gedenktag der elektrischen Bahnen. — Klimaanlagen. — (10:) Achslastausgleichvorrichtungen für elektrische Abraumlokomotiven. — Elektrische Oberleitungs-Omnibusse in Deutschland. — (11:) Was lehrt uns die Verkehrsführung von Briten und Franzosen für unsere koloniale Aufgabe in Afrika? — Was der Betrieb deutscher Kolonialbahnen lehrt. — Einheitslokomotiven für deutsche Kolonialbahnen in Afrika. — (12:) Die günstigste Form der Radgegengewichte bei Lokomotiven.

Großdeutscher Verkehr. Berlin.

35. Jahrg. Heft 8 bis 12. Vom April bis Juni 1941.

(8:) Über den Bau von Reichsbahn- und Reichsautobahnbrücken mit stählernem Überbau. — Von den Brücken der Reichswasserstraßenverwaltung. — (9:) Die menschliche Arbeitsleistung im Verkehrswesen. — Der Reichsbahnbeamte in der Volksgemeinschaft. — Wasserstraßendienst — Wasserstraßengefolgschaft. — Der Verkehrswerker im großdeutschen Raum. — (10:) Probleme beim Bau von Autobahntunnel. — Binnenwasserstraßen in den Niederlanden und in Belgien. — Die Niederlande und die Schiffahrt auf dem Rhein. — Der holländische Straßenverkehr. — (11/12:) Form und Gestalt der deutschen Seeschiffe. — Die Form der Lokomotive in ihrer technisch bedingten Entwicklung. — Die schönheitstechnische Gestaltung der Reichsbahntriebwagen. — Formgebung der Personenwagen.

Das Grundeigentum. Berlin.

60. Jahrg. Nr. 27/28 bis 29/30. Vom 13. bis 27. Juli 1941.

Das Reichsgericht zur Frage der Grundwassersenkungsschäden; Klärung von Zweifelsfragen durch die neue Entscheidung vom 21. April 1941.

L'Ingegnere. Mailand.

19. Jahrg. Heft 6. Vom Juni 1941.

L'economia dei trasporti per navigazione interna.

De Ingenieur. Den Haag.

56. Jahrg. Heft 14 bis 28. Vom 4. April bis 11. Juli 1941.

(15:) Doppelschraubendampfer „America". — Die Fabrikationskosten bei der gleichzeitigen Bedienung mehrerer Maschinen oder Maschineneinheiten. — (16:) Ist es erwünscht, große Transformatoren so zu konstruieren, daß die Magnetisierungsströme sinusartig werden? — Über die Anwendung von Kunstharz. — Die Niederländische Akademie der Wissenschaften. — (17:) Wasserwege in Europa. — Das Niederl. Luftfahrtlaboratorium. — Die Weltkraftkonferenz 1938. — Rangiermittel mit seitwärts drehbarer Zug- und Stoßeinrichtung. — Die Tunnel unter dem Nordzeekanal bei Velsen. — (18:) Der Maastunnel in Rotterdam und die Grundwasserhaltung. — Die Blockmethode, Beschreibung einer in Amerika gebräuchlichen, unter dem Namen Column Analogy bekannten Methode zur Berechnung von statisch unbestimmten Postalen, Tunneln usw. — (19:) Die niederländische Binnenflotte. — Die Metallaufnahme durch Isolieröle während der Oxydation und ihr Einfluß auf die elektrischen Eigenschaften. — Niederspannungsfluoreszenzlampen. — (20:) Verkehrsunfälle 1939. — (21:) Biegeprüfungen des Stahls nach den niederländischen Normalbestimmungen. — (22:) Raumordnung. — (23:) Die Eisenerzreserven Rußlands. — Die Pentingerkarte. — Ein viertes Trockendock für den Hafen Genua. — (24:) Die Zuiderseewerke. — Einfluß der Bodeneigenschaften auf die Erwärmung von Kabeln. — (26:) Luftkartierung in der Praxis des Ingenieurs. — Erfahrungen mit Flanschkupplungen an Achsen, die auf Verdrehung beansprucht werden. — (27:) Der Maastunnel in Rotterdam (Bau und Sinkenlassen der 9 Tunnelteile). — Die Tunnelverbindung zwischen Schweden und Dänemark. — Über Pfahlgründungen. — (28:) Das Verkehrsfassungsvermögen der Straße. — Öldruckkabel.

Die Lokomotive. Bielefeld.

38. Jahrg. Nr. 5 bis 7. Vom 7. Mai bis 7. Juli 1941.

(5:) Die Heißdampf-Kolbenschieber. — (7:) Möglichkeiten weiterer Steigerung der Kesselleistung, besonders von Lokomotiven mit sehr großen Rosten. — Zahlen zur Geschichte des deutschen Schnellzugverkehrs. — (7:) Die Hochleistungs-Lokomotive. — Berliner Lokomotiv-Gedenktage. — Die Eisenbahnen Venezuelas.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

96. Jahrg. Heft 7 bis 13. Vom 1. April bis 1. Juli 1941.

(7:) Die Entwicklung des österreichischen Lokomotivbaues in den letzten vier Jahrzehnten. — Höchstgeschwindigkeiten für Drehgestellwagen in Gleisbögen ohne Übergangsbögen. — (8:) Normung und Entwicklung der Konstruktions- und Baustähle bei der Deutschen Reichsbahn und ihre Grenzen. — Undichte Stehbolzen in kupfernen Feuerbüchsen. — Fehler bei den zeichnerischen Fahrzeitermittlungen. — (9/10:) Die Laufeigenschaften der Lokomotiven. Versuchsmäßige Feststellung mit dem Oszillographenwagen der Deutschen Reichsbahn. — (11:) Die Baugrubenaussteifung für Untergrundbahntunnel nach der Berliner Bauweise. — (12:) Verfahren zur Beurteilung der Laufeigenschaften von Eisenbahnwagen. — (13:) Laufsicherheitsprüfung bei der Deutschen Reichsbahn.

Railway Signaling. Chicago.

Vom Februar bis Mai 1941.

(Febr.:) Louisville & Nashville installs retarders in De Coursey yard. — I.C.C. manual block regulations. — Railroad exhibit presented to the Museum of Science and Industry. — St. Louis—San Francisco installs interlocking and automatic block. — Bureau of Safety annual report. — (April:) Remote control installation. — Automatics installed on the Wabash. — Neoprene jacketed wires and cables. — Field circuits for simplified semi-automatic signaling. — (Mai:) Interlocking restored to service at St. Louis Union Station. — Modern Entrance-Exit interlocking replaces mechanical plant. — Crossing protection on Michigan Central.

Railway Age. New York.

110. Jahrg. Nr. 17 bis 19. Vom 26. April bis 10. Mai 1941.

(17:) How actively are unions defending their members' job? — The coal strike and the railways. — Automatic block and centralized traffic control on the C. & O. — What high-speed service means to the track man. — Non-union telegraphers barred from Board hearings affecting their livelihood. — Further development of Anderson front end. — High-capacity well car built by welding. — (19:) Prospective railway traffic and equipment. — Myopia vs. magnanimity. — Delure coach trains added to service on the Southern. — Railroads face grave emergency. — Railroads need 5-million tons of steel in 1941. — A.A.R. suggests large car-buying program. — Illinois Central revamps land and tax records. — Installs large portal cranes on timber pier.

Die Reichsbahn. Berlin.

17. Jahrg. Heft 18/19 bis 27/28. Vom 30. April/7. Mai bis 2./9. Juli 1941.

(18/19:) Drei norddeutsche Empfangsgebäude. — (20/21:) Bahnpolizei in der Ostmark. — Zur Einführung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung in den Reichsgauen der Ostmark. — (22/23:) Die Deutsche Reichsbahn und die Umsiedlung der Volksdeutschen aus Litauen. — Die Betriebsküchen- und Kantinenverpflegung im Bereich der Reichsbahndirektion Linz. — Die Durchführung der Gemeinschaftsverpflegung im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart. — (24—26:) Zur Gründungs-

geschichte der Eisenbahn Wien—Wiener Neustadt. Zur hundertjährigen Wiederkehr ihrer Eröffnung. — (27/28:) Gedanken zur Ausbildung unserer jungen Rechtswahrer.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 62. Heft 18 bis 29. Vom 3. Mai bis 17. Juli 1941.

(18:) Die Enteignung nach dem geltenden Recht der Ostmark. — (26:) Der steuerliche Kaufpreis im neuen Grunderwerbsteuerrecht. — (27:) Der Akademie-Entwurf des Reichswassergesetzes. — (28:) Die Unterhaltung der Bürgersteige durch die Straßenanlieger. — (29:) Beamtenrechtliche Probleme.

Ruhr und Rhein. Wirtschaftszeitung. Essen.

22. Jahrg. Heft 24. Vom 13. Juni 1941.

Leistungsstarke Reichsbahn.

SBB Nachrichten Blatt. Bern.

18. Jahrg. Nr. 4 bis 6. Vom April bis Juni 1941.

(4:) Bundesbahnen und Öffentlichkeit. — Zweites Geleise Pfäffikon—Lachen. — Der Bahn-Postgüterdienst. — (5:) Die neuen Schnell- und Güterzuglokomotiven der Serie Ae 4/6 Nr. 10 801—10 806. — Transport auf der Strecke! — (5/6:) Was sagen uns die Rechnungen der Bundesbahnen? — (6:) Die Bundesbahnen vor dem Parlament. — Aus dem Werkstättendienst der SBB. — Der Kampf um die Nachtzüge in der Schweiz. — Die automatische Streckenblockanlage zwischen Lausanne und Renens. — Ausmerzung von Kurven zwischen Sachseln und Giswil.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 117. Nr. 19 bis 25. Vom 10. Mai bis 21. Juni 1941.

(19:) Nationale Verkehrspolitik in der Schweiz. — (20:) Das Submissionswesen in der Schweiz. — (25:) Die Bauausführung der Flußstrecke beim Autotunnel unter der Maas in Rotterdam. — Zum Streit um die Stromversorgung der Rhätischen Bahn.

Spoor- en Tramwegen. Utrecht-den Haag.

14. Jahrg. Heft 8 bis 15. Vom 12. April bis 19. Juli 1941.

(8:) Verkehrswerbung im Verkehr mit Belgien. — (9:) Etwas über die Kohlen. — Die deutschen Bergbahnen. — Der Indische Wunderzug (Java Nachtexpreß). — Notbahnhöfe in Rotterdam. — (10:) Das Bremsgewicht. — Das Problem der Stundenzählung. — (11:) Der Niederländische Verkehr. — Erhöhung der Schnelligkeit bei den Italienischen Staatsbahnen. — Brückenbau bei den SBB. — (12:) Die Lichtsignale bei selbsttätigen Warneinrichtungen für unbewachte Wegübergänge. — (13:) Die Hamburg-Lübecker Doppeldeckzüge. — Die Gelderschen Kleinbahnen. — Kinderspielzimmer im Amsterdamer Hauptbahnhof. — Eisenbahn Djibuti—Addis Abeba. — (14:) Eisenbahn und Kraftwagen in der Schweiz. — Bergbahnen, Schwebebahnen und Skiaufzüge in Italien. — Die Transsaharabahn. — Die Eisenbahnen in Bulgarien. — (15:) Leichtwagenbau. — Verkehr im hohen Norden (Alaska). — Kostendeckung im Verkehrswesen.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 11. Heft 5 bis Band 12, Heft 1. Vom Mai bis Juli 1941.

(5:) Anormale Körperzustände und § 1 Reichshaftpflichtgesetz. — Der Schutzrahmen im Fall des § 823 Abs. 2 BGB., insbesondere bei Verkehrsschutzgesetzen. — (6:) Die Grenzen der Haftpflicht der Deutschen Reichsbahn außerhalb der Reichshaftpflichtgesetze. — Der Begriff Wehrmachtsgut. — (1:) Der neue Kampf gegen die Rentenneurose. — Die Bedeutung des Verkehrszeichens „Halt, Vorfahrt auf der Hauptstraße achten!"

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin-Charlottenburg.

20. Jahrg. Heft 3/4. Vom April 1941.

Erhebung von Wagenstandgeld bei unverschuldeter Ladefristüberschreitung. — Zur Haftung der Eisenbahnverwaltung. — Ein bemerkenswerter Beitrag zum Umfange des § 1542 RVO.

Verkehrstechnik. Berlin.

22. Jahrg. Heft 9 bis 13. Vom 5. Mai bis 5. Juli 1941.

(9:) Zur Frage der Aktivierung bei Eisenbahnunternehmungen. — Lautsprecherwagen aus Elektron. — Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Berliner Straßenbahn. — (9—10:) Anfahrschaltungen von Triebfahrzeugen für Gleichstrombahnen. — (10:) Die neuen Straßenbahnwagen in Genua. — (11/12:) Ziel und Weg der Vereinheitlichung der Straßenbahnwagen. — Die Gestaltung der Einheitsstraßenbahnwagen, erläutert am Zweiachser. — Die vierachsigen Einheitsstraßenbahnwagen. — Die wagenbauliche Konstruktion der Einheitsstraßenbahnwagen. — Der Einheitsstraßenbahnwagen vom Standpunkt der Wagenbauindustrie. — Motoren und Schaltausrüstungen. — Die elektrischen Bremsen. — Die Kleinspannungsanlage im Einheitsstraßenbahnwagen. — Die übrige elektrische Ausrüstung. — Der Einheitsstraßenbahnwagen im Verkehr. — Wirtschaftlichkeitsfragen bei den Einheitsstraßenbahnwagen. — Die Auswirkungen der Straßenbahnwagen-Vereinheitlichung auf die übrigen Gebiete des Straßenbahnwesens. — (13:) Der dreiachsige Doppeldeck-Obus der Berliner Verkehrs-Betriebe. — Fragen der preisrechtlichen Gewinnermittlung der Verkehrsbetriebe im Sinne des § 22 der KWVO. — Gemeinschaftstarif der Kleinbahnen für den Wechselverkehr mit der Reichsbahn und den übrigen Eisenbahnen.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

73. Jahrg. Heft 4 bis 5/6. Vom April bis Mai/Juni 1941.

(4:) Die Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt auf dem Tarifgebiet. — (5/6:) Die Weichsel als Schiffahrtstraße des deutschen Ostraumes. — Über die Möglichkeiten einer italienisch-deutschen Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

36. Jahrg. Nr. 6 bis 9. Vom 1. Mai bis 10. Juli 1941.

(6:) Eingleisiger Betrieb auf einer zweigleisig nicht befahrbaren Strombrücke. — (7/8:) Übertragungssysteme im Fernmeldewesen. — (7/8—9:) Das belgische Signalwesen. — (9:) Hyperbolische Funktionen in der theoretischen Fernmeldetechnik.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

49. Jahrg. Nr. 5 bis 6. Vom Mai bis Juni 1941.

(5:) Der schweizerische Wagenverband und seine rechtliche Natur. — (6:) Rechtsgrund für die Verpflichtungen des Empfängers nach dem IÜG. — Anregungen zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

VDI Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 85. Nr. 24. Vom 14. Juni 1941.

Bremsregler für Fahrzeuge.

Zeitung des Vereins Mitteldeutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

81. Jahrg. Heft 19 bis 29. Vom 8. Mai bis 17. Juli 1941.

(19:) Oberschlesien im großdeutschen Verkehrs- und Wirtschaftsraum. — (20:) Neueste Ergebnisse afrikanischer Eisenbahnbetriebe. — (21:) Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Slowakei. — Ladeorganisation auf Umladebühnen. — (22:) Wasserstraßenbaupolitik im Ostraum. — Die Entwicklung des Türkischen Eisenbahnnetzes seit dem Weltkriege. — (23:) Zukunftsfragen der Nordseehäfen. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (24:) Zur Fortbildung des Reichs-Kraftwagentarifs. — (25:) Die elektrische Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn. — Die tarifliche Regelung des Wechselverkehrs der Kleinbahnen. — (26:) Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn über das Jahr 1940. — (27:) Die Ostbahn. — Die Verordnung vom 6. Mai 1941 zur Ergänzung des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden. — (28:) Eine neue Verkehrslinie mit dem Norden. — Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wirkung auf den industriellen Standort und die Raumordnung. — (29:) Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1940. — Die Frau im Kriegseinsatz der Deutschen Reichsbahn.

Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

61. Jahrg. Heft 16/18 bis 19. Vom 23. April bis 7. Mai 1941.

Das Baurecht im Spiegel der Rechtsprechung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts seit 1936.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Professor Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

Springer-Verlag Berlin W 9 — Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW 68

Der Autonomiegedanke bei europäischen Staatseisenbahnen.

Von

Oberreichsbahnrat Dr. jur. Otto **Conrad** in Prag.

Vorbemerkung.

Die Autonomie der Eisenbahnen ist eine Gestaltungsform des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Staat. Die Probleme dieser „Eisenbahnverfassung" sind in dem 1932 erschienenen Buch von Witte: „Eisenbahn und Staat" mit einem Vergleich der europäischen und nordamerikanischen Eisenbahnorganisationen in ihrem Verhältnis zum Staat in einem umfassenden Überblick dargestellt worden. Seit dem Erscheinen dieses Werkes sind neue Gesetze zur Regelung der Staatsbahnorganisation bekannt geworden in Deutschland (1937 und 1939), in Italien (1938) und in Rumänien (1939)[1]. In der Schweiz ist eine Neuordnung der Bundesbahnverfassung in Vorbereitung. Es sind dies gerade die vier Länder, deren Staatsbahnorganisationen gemeinhin als „autonom" anerkannt wurden[2]. Die vorliegende Untersuchung beschränkt sich auf diese vier Staaten. Sie soll zeigen, welche Fortbildung der Autonomiegedanke durch die neuen Staatsbahnverfassungsgesetze erfahren hat. Dabei wird auch die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnorganisation in jedem der vier Länder eingehend behandelt werden.

Begriffliche Grundlegung.

Die Frage, ob die Eisenbahnen bei der vielgestaltigen Ausstrahlung auf das wirtschaftliche und nationale Leben eines Landes ähnlich wie andere Transportgewerbe der Form der privaten Unternehmung (Privatbahnen) überlassen werden könnten, oder ob sie eben wegen ihrer besonderen Bedeutung für die gesamte Volkswirtschaft ausschließlich vom Staate selbst betrieben werden müßten (Staatsbahnen), wurde in den einzelnen Ländern je nach der geschichtlichen Entwicklung und den wirtschaftspolitischen Anschauungen verschieden gelöst. Der angelsächsische Wirtschaftsliberalismus hat sich folgerichtig über-

[1] Die mit Dekret vom 12. Februar 1941 veröffentlichte Neufassung des rumänischen Gesetzes von 1939 konnte nicht berücksichtigt werden, da sie erst nach dem Abschluß dieser Arbeit erschien.

[2] Witte a. a. O. S. 6, auch S. 182.

wiegend für das Privatbahnsystem entschieden, während die Länder mit stärker betonter staatlicher Wirtschaftsautorität ebenso folgerichtig entweder von Anfang an das Staatsbahnprinzip durchführten oder doch im Laufe der Zeit — als führendes Beispiel hier Preußen — dazu übergingen.

Mit der grundsätzlichen Entscheidung für das Staatsbahnsystem war aber die Entwicklung des Verhältnisses von Eisenbahn und Staat noch keineswegs endgültig abgeschlossen. Denn es ergaben sich doch ziemlich bald Zweifel, wie denn nun der Staat den gewaltigen Wirtschaftsbetrieb seiner Eisenbahnen führen und verwaltungsmäßig gestalten sollte. Bei den Eisenbahnbenutzern wurden Besorgnisse laut, ob nicht das Wirtschaftsleben unter zu starker fiskalischer Ausnutzung der Eisenbahnen durch den Staat leiden würde. Auf der anderen Seite stand dem aber die wohlbegründete Erwägung gegenüber, daß der Betrieb großer Eisenbahnnetze durch den Staat ein so erhebliches finanzielles Wagnis bedeute, daß der allgemeinen Finanzverwaltung ein entscheidender Einfluß auch auf die Finanzwirtschaft dieses Zweiges staatlicher Tätigkeit gesichert werden müsse.

In den Anfängen der Staatseisenbahngeschichte lag es naturgemäß nahe, die Eisenbahnverwaltung lediglich als einen Teil der allgemeinen Staatsverwaltung zu betrachten und sie dementsprechend in das Rechts- und Verwaltungssystem des Staates einzufügen. Aber man erkannte dann doch, daß die gleichmäßige Übertragung der Verwaltungsgrundsätze der reinen Staatshoheitsverwaltung (z. B. Steuerverwaltung, Schulwesen) auf die Staatseisenbahnen der wirtschaftlichen Natur der Eisenbahnbetriebe nicht gerecht werden und damit auch die Aufgaben einer sachlichen Verkehrspolitik nicht restlos erfüllen konnte. In den Vordergrund schob sich dabei mehr und mehr die Frage, ob die Staatseisenbahnen, wie es für sie als Teil der Staatsverwaltung zunächst selbstverständlich war, mit der allgemeinen Staatsfinanzverwaltung und dem gesamten Staatshaushaltswesen verknüpft bleiben dürften, oder ob ihnen nicht wegen ihrer Eigenart als Wirtschaftsbetrieb ein finanzwirtschaftliches Eigenleben zuzuweisen wäre.

Man muß sich bei der grundsätzlichen Stellungnahme zu diesem Problem darüber klar sein, daß die Eigenschaft als Wirtschaftsbetrieb für die Staatseisenbahnverwaltung bei natürlicher Betrachtung ihrer Wirtschaftsvorgänge eine weitgehende funktionelle Verbindung der Einnahmen und Ausgaben zur Folge hat. Die Einnahmen der Eisenbahn aus ihren verkauften Leistungen dienen in erster Linie dazu, den gesamten Betrieb, also die Ausgaben im weitesten Sinne, zu finanzieren. Und der Aufwand für diese Leistungen hat den

Zweck, die Einnahmequellen zu erschließen. Zwischen der Einnahme- und Ausgabeseite der Eisenbahnrechnung besteht also eine untrennbare gegenseitige Abhängigkeit. Die Wirtschaftspolitik der Eisenbahnverwaltung muß daher in der Preisbildung für die angebotenen Leistungen — der Tarifpolitik — so eingerichtet werden, daß die Ausgabebedürfnisse für die Betriebsführung, die Erhaltung und Weiterentwicklung der Anlagen sowie die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals voll befriedigt werden können. Auf der anderen Seite muß die Bemessung der möglichen Ausgaben für alle diese Zwecke an die Höhe der nach der jeweiligen Wirtschaftslage erzielbaren Einnahmen angepaßt sein. Der innere Zusammenhang zwischen den beiden Rechnungsseiten zeigt sich darin, daß mit einer Einschränkung der Ausgaben fast immer auch ein Rückgang der Einnahmen verbunden ist; er wird je nach der Art der Rechnungsposten, bei denen die Einsparungen vorgenommen werden, im Wirkungsgrad verschieden sein. Werden z. B. in einer Verkehrsverbindung trotz des Vorhandenseins genügender Verkehrs- und Beförderungsbedürfnisse die Zugleistungen zur Erzielung von Ausgabeeinsparungen herabgesetzt, so gehen der Eisenbahn in aller Regel Beförderungsleistungen und damit Verkehrseinnahmen verloren. Sollen umgekehrt zur Steigerung der Verkehrseinnahmen die Zugleistungen vermehrt werden, so muß sorgfältig überlegt werden, ob der daraus zu erwartende Einnahmezuwachs den Leistungsmehraufwand wirtschaftlich rechtfertigt. Die Aufgabe des Haushaltsausgleichs — das ideale Ziel jeder Finanzwirtschaft — kann infolgedessen bei einer Eisenbahnverwaltung fast niemals von der Einnahme- o d e r Ausgabeseite her gelöst werden, sofern man den wirtschaftlichen Zusammenhängen auf den Grund geht.

Gerade diese Zusammenhänge traten indes bei den Staatseisenbahnverwaltungen so lange nicht klar in die Erscheinung, als die Eisenbahnwirtschaft ohne Abgrenzung mit der allgemeinen Staatsverwaltung und namentlich der staatlichen Finanzwirtschaft verknüpft blieb. Die Sache war ja auch zunächst einfach: Überschüsse der Eisenbahnverwaltung kamen im Rahmen des Staatshaushalts nach dem Grundsatz der Einheit des Haushalts, daß a l l e Einnahmen zur Deckung a l l e r Ausgaben dienen, dem allgemeinen Staatssäckel zugute, und Fehlbeträge mußten aus den allgemeinen Staatsmitteln des Gesamtetats gedeckt werden.

In den Jahren der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung, während deren die Staatseisenbahnen durchweg mit ständigen Rechnungsüberschüssen aufwarten konnten (man denke etwa an die günstigen Wirtschaftsergebnisse der preußischen Staatsbahnen vor dem Weltkriege), bestand kein zwingender Anlaß, an diesem Zustand etwas zu ändern, obwohl es auch schon damals nicht an kritischen Stimmen gefehlt hat,

die auf die Nachteile der engen Verbindung des Eisenbahnhaushalts mit dem allgemeinen Staatshaushalt aufmerksam machten. Sie wiesen darauf hin, daß die gleichmäßige Anwendung der Verwaltungs- und Finanzgrundsätze aus der allgemeinen Staatshoheitsverwaltung auf die wirtschaftlichen Unternehmungen der Staateisenbahnen deren Wirtschaftserfolge ungünstig beeinflussen müßte. Man forderte daher für die Wirtschaftsführung der Staatseisenbahnen eine freiere Stellung mit grundsätzlicher Loslösung von den Finanzen und den Verwaltungsvorschriften des Staates und eine größere Betonung privatwirtschaftlicher Gesichtspunkte, wie sie der wirtschaftlichen Natur der Eisenbahnen entsprächen. Trotz der unzweifelhaften Wirtschaftserfolge der meisten damaligen Staatseisenbahnen glaubte man doch, die Erträge zum Nutzen der Allgemeinheit noch weiter verbessern zu können, wenn bei dem Betrieb und der Verwaltung der Eisenbahnen kaufmännisch-privatwirtschaftliche Grundsätze mehr zur Geltung kämen. Die Etatwirtschaft mit ihren strengen Haushalts- und Personalgesetzen bedeute für die konjunkturempfindlichen Eisenbahnen eine auf die Dauer untragbare Beengung ihrer Wirtschaftsführung, da sie es unmöglich mache, den unvermeidlichen Konjunkturschwankungen beweglich zu folgen. Endlich sei bei einem solchen System eine wahrhaft wirtschaftliche Schulung des Beamtenkörpers, die Erziehung zu selbstständigem kaufmännischem Denken mit entsprechendem Verantwortungsbewußtsein für den wirtschaftlichen Erfolg der Entschließungen nicht zu erreichen.

Zur Entscheidung drängten diese Probleme aber fast überall erst dann, wenn die Staatseisenbahnverwaltung wirtschaftlich notleidend wurde. Dann kam der Gedanke zum Durchbruch, daß es doch wohl richtiger sei, der Eisenbahn im Gefüge der Staatsverwaltung organisatorisch eine Stellung zu geben, die ihrer wirtschaftlichen Natur und ihren Aufgaben als Verkehrsbetrieb Rechnung tragen konnte. Die allgemeine Staatsverwaltung und hier insbesondere die in erster Linie beteiligte Staatsfinanzverwaltung war unter solchen Umständen natürlich eher geneigt, sich ihres bis dahin starken Einflusses auf die Staatseisenbahnverwaltung zu begeben und der Eisenbahn bis zu einem gewissen Grade die Selbständigkeit ihrer Wirtschaftsführung und ihrer Wirtschaftsrechnung zuzugestehen, wobei dann als unerläßliche Voraussetzung für die Unabhängigkeit meistens die Forderung aufgestellt wurde, daß sich der damit geschaffene besondere Wirtschaftskörper der Staatseisenbahn finanzwirtschaftlich selbst zu erhalten habe.

Dazu kamen in Ländern mit parlamentarischer Regierungsform die vielfachen Versuche unsachlicher Beeinflussung der Wirtschafts- und Verkehrspolitik der Staatseisenbahnverwaltung, die bei dem häu-

figen Wechsel der Regierung eine gleichmäßige Führung der Verkehrsverwaltung auf längere Sicht verhinderten und auch aus diesem Grunde eine Freierstellung der Staatsbahn im Sinne einer „Entpolitisierung" wünschenswert erscheinen ließen.

Dies war dann die Geburtsstunde des Autonomiegedankens für die Staatseisenbahn, der also zunächst nichts anderes will als eine gewisse Loslösung der staatlichen Eisenbahnverwaltung aus der allgemeinen Landesverwaltung mit dem Ziel, der Eisenbahn in finanziell-wirtschaftlicher Beziehung die Selbständigkeit zu geben, deren sie zur Erfüllung ihrer sachlichen Aufgaben als staatlicher Wirtschaftsbetrieb bedarf. Darüber hinaus bleibt zu berücksichtigen, daß durch eine derartig autonome Eisenbahnverwaltung auch die allgemeine Finanzverwaltung in ihrer Verantwortung entlastet und der allgemeine Staatshaushalt vor Erschütterungen von dieser Seite bewahrt wird.

Bei der Verschiedenheit der Staatsverfassungen und der Regierungssysteme in den einzelnen Staaten Europas gibt es freilich keine einheitlichen Grundlagen für die praktische Durchführung dieser „Autonomie" der Staatsbahnen. Ihre Ausgestaltung nach der verwaltungsmäßigen, finanziellen und politischen Seite im einzelnen ist vielmehr in jedem Falle abhängig von den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten eines Landes und damit letzten Endes eine Frage politischer Zweckmäßigkeit, über die die Staatsführung nach den Regeln der Staatskunst zu entscheiden hat. Nur in einer Beziehung wird man ein gemeinsames Merkmal aller autonomen Staatsbahnverwaltungen feststellen können, daß sie nämlich nicht völlig unabhängig sind, daß sie kein extremes Eigenleben führen, sondern trotz aller Selbständigkeit ihrem Charakter als Staatsbahn entsprechend in den Rahmen des Staatsganzen eingefügt bleiben. Im übrigen ist sowohl das Bild der geschichtlichen Entwicklung der einzelnen Staatsbahnen wie das eines Vergleichs der Staatsbahnverwaltungen miteinander so wechselvoll, daß sich nicht einmal eine klare Grenze ziehen läßt, von der ab eine echte Autonomie, d. h. Selbständigkeit oder Unabhängigkeit der Staatseisenbahnen, anzuerkennen ist.

Die folgende Darstellung untersucht die Entwicklung und jetzige Gestalt dieses Autonomiegedankens bei den Staatseisenbahnen von Deutschland, Italien, Rumänien und der Schweiz. Entsprechend dem Ausgangspunkt und dem Kern der Autonomie wird dabei ihre finanziell-wirtschaftliche Seite im Vordergrund zu stehen haben.

Erster Teil:

Geschichtliche Entwicklung und jetzige Gestaltung der Autonomie der Staatseisenbahnen.

A. Deutschland.

I. Die Staatseisenbahnverwaltungen der deutschen Bundesstaaten vor dem Weltkrieg.

1. Sie waren durchweg in der klar durchgebildeten Form der reinen Staatsverwaltung ohne Einschränkungen zugunsten einer echten Autonomie organisiert. Die Spitze der Verwaltung war der Fachminister für die Eisenbahnen, dem sowohl die Leitung wie die Aufsicht zustand. Die Organe der Verwaltung waren Staatsbehörden, die Beamten Staatsbeamte. Die Wirtschaft der Staatseisenbahn ging in der allgemeinen Staatswirtschaft auf, ihre Verwaltung unterlag den allgemeinen Haushalts- und Rechnungsbestimmungen sowie der Kontrolle der staatlichen Prüfungsbehörden (in Preußen: Oberrechnungskammer). Kredite und Anleihen wurden nicht von der Eisenbahnverwaltung selbständig, sondern von der Staatsfinanzverwaltung aufgenommen, die sie wie alle Staatsanleihen einheitlich verwaltete.

Der Eisenbahnhaushalt war ein Teil des Staatshaushalts, und demgemäß wickelte sich auch die Wirtschaftsführung in den einzelnen Jahren streng nach den Regeln der staatlichen Haushaltswirtschaft im Rahmen des allgemeinen Staatshaushalts ab. In einem besonderen die Eisenbahnverwaltung betreffenden Abschnitt enthielt der Etat die für das jeweils vom 1. April bis zum 31. März laufende Haushaltsjahr veranschlagten Einnahmen und Ausgaben.

Durch diese Einfügung des Eisenbahnhaushalts in den allgemeinen Haushalt ergab sich zwangsläufig eine gewisse Starrheit und Unbeweglichkeit, weil der Staatshaushalt im voraus gesetzlich festgestellt wurde. Abänderungen der Ansätze waren daher im Laufe des Wirtschaftsjahres ziemlich schwierig und ohne Mitwirkung der das Etatgesetz beschließenden gesetzgebenden Körperschaften im allgemeinen kaum zu erreichen. Die bindende Gesetzeskraft des Staatshaushalts beschränkte sich dabei freilich ganz von selbst auf die Ausgabeansätze des Etats, denn hinsichtlich der Einnahmen war sie um deswillen ausgeschlossen, als eben die Höhe des Einnahmeaufkommens immer von Einflüssen bestimmt wird, die dem Willen des Gesetzgebers entzogen sind. Das zeigen gerade die Eisenbahneinnahmen mit aller Deutlichkeit: sie mochten im Etat noch so genau veranschlagt worden sein, zwingend mit dem eingestellten Betrage konnten sie niemals festgesetzt werden, weil

der Wirtschaftsverlauf im Etatjahr jederzeit ein anderes — größeres oder kleineres — Ergebnis bringen konnte. Bezüglich der Ausgaben erteilte der Etat dagegen der Eisenbahnverwaltung die gesetzlich gebundene und grundsätzlich nicht ausdehnbare Ermächtigung, die für die einzelnen Zwecke genau bestimmten Aufwendungen bis zur ziffernmäßig festgesetzten Höchstgrenze im Haushaltsjahr zu leisten. Daraus folgt, daß der Schwerpunkt für die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen in den Vorarbeiten zum Haushaltsgesetz lag. Die staatliche Eisenbahnverwaltung mußte ihren voraussichtlichen Bedarf für den gesetzlichen Wirtschaftsabschnitt aufs sorgfältigste ermitteln und in den Vorlagen an die gesetzgebenden Körperschaften begründen, wenn sie Schwierigkeiten im Etatjahr vermeiden wollte.

Bei allen diesen Erörterungen und Erhebungen hatte aber der Finanzminister ein gewichtiges Wort mitzusprechen, soweit er nicht selbst der Fachminister für die Eisenbahn war, wie in Sachsen, Baden, Mecklenburg, Oldenburg; denn er hatte ja die Federführung für die gesamte Finanzwirtschaft des Landes und damit auch für den Staatshaushalt, in den die Eisenbahnverwaltung nur als ein Teilabschnitt eingefügt war. Diese überragende Stellung sicherte dem Finanzminister einen Einfluß auch auf die Entscheidungen der Eisenbahnverwaltung, der weiter ging, als es sachlich wünschenswert oder gar geboten sein konnte. Ein interessantes Schlaglicht wirft auf diese Verhältnisse eine Bemerkung des Grafen von Hutten-Czapski zur preußischen Regierungspolitik der Jahre 1896—1899[1]. Er warnt vor den Gefahren aus dieser Stellung des Finanzministers und schreibt dazu: „Schon jetzt beeinflußt er (der Finanzminister) alle Ressorts und insbesondere dasjenige, welchem wir eigentlich unsere gute Finanzlage verdanken: die Eisenbahnen. Seitdem zwei Eisenbahnbeamte in das Finanzministerium berufen worden sind, hat Thielen[2] kaum noch die Stellung eines Unterstaatssekretärs und werden alle prinzipiellen Entscheidungen über Neubauten, Tarife und sogar Züge im Finanzministerium getroffen[3]."

[1] „Sechzig Jahre Politik und Gesellschaft" Seite 298.

[2] Preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten von 1891 bis 1901.

[3] Vgl. über das Verhältnis des Ministers der öffentlichen Arbeiten Thielen zu dem preußischen Finanzminister Miquel auch Wiedenfeld: „Deutsche Eisenbahn-Gestalter aus Staatsverwaltung und Wirtschaftsleben im 19. Jahrhundert (1815—1914)" im Arch. f. Eis. 1940 S. 808:

„So ist es ihm (Thielen) 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."

In diesen Grundsätzen werden ohne weiteres die außerordentlichen Hemmnisse sichtbar, die für die mit der allgemeinen Wirtschaft aufs engste verbundenen Eisenbahnen bestehen müssen, wenn es gilt, unvorhergesehenen Konjunkturschwankungen beweglich zu folgen. Weicht etwa die Entwicklung des Verkehrs im Etatjahr von dem dem Haushaltsgesetz zugrundegelegten Bild in erheblichem Maße ab, so werden dadurch auch die Ausgaben in Mitleidenschaft gezogen. Eine Steigerung der Beförderungsleistungen erfordert mit dem größeren Betriebsaufwand höhere Ausgaben, und ein Absinken des Verkehrs schmälert die Einnahmen und stellt damit die Deckung der Ausgaben durch die Einnahmen in Frage. In beiden Fällen erweist sich also die gesetzliche Bindung der Ausgabeansätze des Etats als eine Schranke, welche die Anwendung wirtschaftlicher Grundsätze bei der Wirtschaftsführung der Eisenbahnen behindert.

In den Jahren des reinen Staatsbahnbetriebs vor dem Weltkriege haben diese Fragen allerdings keine ausschlaggebende Bedeutung erlangt, weil bei dem Verkehrsmonopol, das die deutschen Eisenbahnen damals im allgemeinen tatsächlich hatten, und bei der ziemlich stetigen Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft ernste Gefahren für die Finanzgebarung der Eisenbahnen vermieden werden konnten. Die Eisenbahnverwaltung selbst war überdies, wie gesagt, durch die Ausgabebewilligungen des Haushaltsgesetzes voll gedeckt, d. h. sie konnte diese vorgesehenen Ausgaben leisten ohne Rücksicht auf die wirkliche Entwicklung der Einnahmen. Die an sich vorhandene funktionelle Verbindung der Einnahmen und Ausgaben miteinander trat mithin bei den Verwaltungen der früheren Staatseisenbahnen unmittelbar kaum in Erscheinung, jedenfalls nicht mit der praktischen Auswirkung, daß die Ausgaben fortlaufend den Einnahmeergebnissen anzupassen gewesen wären. Reichten etwa die hinter der Veranschlagung zurückbleibenden Eisenbahneinnahmen zur Deckung der im Etat bewilligten Eisenbahnausgaben nicht aus, so mußte der Fehlbetrag der Staatseisenbahnen eben auf die allgemeinen Staatseinkünfte aus Steuern usw. und die sonstigen Staatsmittel übernommen werden. Dafür standen ja auch umgekehrt die doch die Regel bildenden Überschüsse des Eisenbahnetats der allgemeinen Staatsverwaltung für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung.

Den Beengungen dieser staatlichen Haushaltswirtschaft entsprach das kameralistische Buchungssystem, das lediglich die kassenmäßigen Geschäftsvorgänge in den Einnahmen und Ausgaben verarbeitete und so in seinen Abschlußzahlen den für die Etatwirtschaft vollauf genügenden Nachweis lieferte, daß oder inwieweit sich die Eisenbahnverwaltung an die ihr im Haushaltsgesetz erteilten Ausgabeermäch-

tigungen gehalten hatte. Mehr war für die Wirtschaftskontrolle damals nicht erforderlich. Der Gedanke einer genaueren Erfolgsermittlung nach betriebswirtschaftlich-kaufmännischen Grundsätzen über das wirtschaftliche Arbeiten der Staatsbahnnetze wurde nicht verwirklicht, obwohl es doch bei der zum Teil beträchtlichen Ausdehnung und Größe der Staatseisenbahnen nahegelegen hätte, Einzelwerte über ihren Wirtschaftserfolg zu erlangen. Statistische Aufschreibungen, die bei manchen Staatseisenbahnverwaltungen über alle oder einzelne Linien des Eisenbahnnetzes geführt wurden, genügten den damaligen Ansprüchen für wirtschaftliche Betrachtungen. Echte betriebswirtschaftliche Untersuchungen waren das aber nicht. Man hielt solche Ermittlungen in der Vorkriegszeit im allgemeinen für überflüssig, eine Einstellung, die bei der ständigen Aufwärtsentwicklung der Einnahmen und den im ganzen guten Wirtschaftsergebnissen der deutschen Eisenbahnen wohl begreiflich erscheint. Vereinzelte kleine Ansätze in dieser Richtung wie die von den Preußischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahren vor dem Weltkriege herausgegebenen jährlichen Bilanzen nebst Gewinn- und Verlustrechnungen blieben in ihrem Wert zweifelhaft, weil sie ihre Unterlagen lediglich aus den unverändert beibehaltenen kameralistischen Aufzeichnungen entnahmen und deswegen kein klares Erfolgsbild im Sinne der kaufmännischen Buchführung geben konnten. In den Bilanzen klafften zudem insofern merkliche Lücken, als sie u. a. das umlaufende Vermögen (Betriebsvorräte, Kassenbestände usw.) überhaupt nicht erfaßten.

2. Immerhin hat es auch schon damals Ansätze und Bestrebungen gegeben, die auf eine Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen hinausliefen. Zu erwähnen sind hier zunächst die Eisenbahnschuldentilgungsgesetze einzelner Länder, so das preußische Eisenbahngarantiegesetz vom 27. März 1882 und das Schuldentilgungsgesetz vom 8. März 1897, in Baden das Gesetz betr. Errichtung einer Eisenbahnschuldentilgungskasse vom 10. September 1842, in Hannover das Gesetz betr. Errichtung einer Eisenbahnkasse vom 4. Mai 1843 und in Bayern die verschiedenen Eisenbahnbaudotationsgesetze. Diese Gesetze verfolgten neben der genauen rechnungsmäßigen Feststellung der Eisenbahnkapitalschuld zugleich den Zweck, die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden aus den Erträgen der Staatsbahnen sicherzustellen. In diese Linie gehören weiter einige Gesetze der deutschen Staaten, die durch Einrichtung von Ausgleichs- und Reservefonds den schädlichen Einfluß der schwankenden Eisenbahnüberschüsse auf die allgemeinen Staatsausgaben auszumerzen suchten: in Preußen das Gesetz vom 3. Mai 1903, in Württemberg das Gesetz vom 29. Juli 1899, in Bayern das Gesetz vom 13. August 1910, in Baden das

schon oben erwähnte Gesetz vom 10. September 1842 und in Hessen das Gesetz vom 26. März 1904.

Alle diese Maßnahmen trugen den praktischen Erfordernissen und Bestrebungen Rechnung, die Finanzwirtschaft der Staatseisenbahnen bis zu einem gewissen Grade — wenn auch noch innerhalb des Gesamtetats — von der allgemeinen Staatsverwaltung unabhängig zu machen. Die Schuldentilgungsgesetze sollten den Zinsen- und Tilgungsdienst der Eisenbahnunternehmungen sicherstellen, indem sie die Eisenbahneinnahmen insoweit dem Zugriff des Finanzministers entzogen, während die Einrichtung von Ausgleichs- und Reservefonds die Störungen fernzuhalten oder doch einzuschränken suchte, die sich für den Staatshaushalt aus der Ungleichmäßigkeit der Eisenbahnüberschüsse ergeben mußten. Mit diesen gesetzlich verankerten Regeln legten die Länder selbst bestimmte Richtlinien fest, nach denen die Finanzgebarung ihrer Eisenbahnen durchgeführt werden sollte; sie strebten damit eine sowohl wirtschaftlich wie finanzpolitisch für erforderlich gehaltene Grundlage an für eine gleichmäßige Eisenbahnpolitik auf längere Sicht, in der die ersten Ansätze zu einer finanziellen Verselbständigung der Staatseisenbahnverwaltungen im Sinne des Autonomiegedankens erblickt werden können. Auf diesem Stande sind die Ländereisenbahnen bis zu ihrem Übergang auf das Reich (1. April 1920) im wesentlichen stehen geblieben.

II. Die Reichseisenbahnen von 1920 bis 1924.

Die Weimarer Reichsverfassung vom 11. August 1919 bezeichnete es im Art. 89 als Aufgabe des Reichs, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Durch gemeinsamen Staatsvertrag der beteiligten Länder wurde dieser Übergang der Ländereisenbahnen in das Eigentum des Reichs mit Wirkung zum 1. April 1920 vollzogen.

Für die Wirtschaftsgebarung der so geschaffenen Reichseisenbahnen bestimmte der Art. 92 der Verfassung, daß sie, ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs, als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten seien, das seine Ausgaben einschl. Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln habe. Die Höhe der Tilgung und der Rücklage sowie die Verwendungszwecke der Rücklage sollten durch ein besonderes Gesetz geregelt werden.

Der Gedanke, den Eisenbahnen des Reichs eine wirtschaftlich selbständigere Stellung zu gewähren, als sie die Staatseisenbahnen der Länder gehabt hatten, fand in dieser Verfassungsbestimmung programmatischen Ausdruck, freilich mit der bemerkenswerten Einschränkung, daß der Haushalt und die Rechnung der Reichseisenbahnen in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs eingegliedert bleiben müßten. Die Reichsverfassung erhob also gerade die finanzielle Seite der Eisenbahnautonomie, die Loslösung ihrer Rechnung aus dem allgemeinen Reichshaushalt, noch nicht zum Leitgedanken der künftigen Regelung. Tatsächlich blieben dann auch Haushalt und Wirtschaft der Reichseisenbahnen vorerst ganz mit der allgemeinen Finanzwirtschaft des Reichs weiter verquickt. Die Reichseisenbahnen unterstanden insbesondere bei allen Maßnahmen auf finanziellem Gebiet, also auch bei der Aufstellung und Ausführung ihres Etats, der Reichshaushaltsordnung und den übrigen für die Reichsbehörden geltenden Bestimmungen. Die Aufnahme von Anleihen für die Bedürfnisse der Eisenbahnen gehörte ebenso wie die sonstige Inanspruchnahme des Kapitalmarktes zur Zuständigkeit der Reichsfinanzverwaltung, und das Reich stellte auch die notwendigen Mittel für Zuschüsse zum Ausgleich der Betriebsrechnung oder an Kapital für Neuinvestitionen gegen Übernahme der Zins- und Tilgungsverpflichtungen zur Verfügung. Man begnügte sich damals im wesentlichen damit, daß in den Etat der Reichseisenbahnen beispielsweise auch die Pensionslasten und der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reichseisenbahnen aufgenommen wurden, während diese Ausgaben bei den übrigen Ressorts in Sonderhaushalten der allgemeinen Reichsfinanzverwaltung zusammengefaßt waren.

In den ersten Übergangsjahren nach der Staatsumwälzung von 1918 mag dieses System der verwaltungsmäßigen Bindung für die Reichseisenbahnen nicht unbedingt von Nachteil gewesen sein, da die enge Einfügung der Reichseisenbahnen in die allgemeine Verwaltung des Reichs das Interesse des Reichs und der Länder, die durch den Reichsrat ihren politischen Einfluß weiter geltend machen konnten, bis zu einem gewissen Grade wach hielt. Auf die Dauer mußte es jedoch angesichts der verheerenden Ausartungen des parlamentarischen Regierungssystems untragbar sein, und zwar um so mehr, als die zunehmende Wirtschaftsverschlechterung sehr bald eine größere Beweglichkeit und Schnelligkeit in den Wirtschaftsmaßnahmen der Eisenbahnverwaltung gebieterisch forderte. Die schwerwiegenden Schäden, die die Reichseisenbahnen aus der Notwirtschaft während der Kriegsjahre und durch die Einbußen aus dem Versailler Diktat an ihrem gesamten Apparat hatten übernehmen müssen, die außer-

ordentlichen Belastungen aus den Demobilmachungsmaßnahmen der Reichsregierung, die sich vor allem in der Einstellung von Personal weit über den sachlichen Bedarf hinaus zeigten, die fortwährenden Erschütterungen durch innere Unruhen und Arbeitskämpfe und endlich die vielfach unheilvollen Einflüsse der parlamentarischen Regierungsstellen beschworen so viel Schwierigkeiten für die Finanzwirtschaft der Reichseisenbahnen herauf, daß der Rechnungsausgleich nicht gelingen konnte. Der fortschreitende Währungsverfall, der nach der Besetzung des Ruhrgebiets durch die Feindmächte unvorstellbare Ausmaße annahm, und die Schwerfälligkeit des Verfahrens, die Tarife dem sinkenden Geldwert anzupassen, vergrößerten die Fehlbeträge in der Eisenbahnrechnung, für die der allgemeine Reichshaushalt aufzukommen hatte.

Unter dem Eindruck dieser beängstigenden Entwicklung hatte man in der Zwischenzeit, nachdem lebhafte Erörterungen über eine „Privatisierung" oder „Sozialisierung" der Reichseisenbahnen im Sande verlaufen waren, versucht, den Reichseisenbahnen in Ausführung des Artikels 92 der Reichsverfassung auf gesetzgeberischem Wege eine freiere und beweglichere Verwaltungsform zu geben, die insbesondere eine schnellere Anpassung ihrer Bedürfnisse an die jeweilige Wirtschaftslage ermöglichen und die mit den Beengtheiten der Etatwirtschaft zusammenhängenden Einflüsse des Parlaments eindämmen sollte. Der Entwurf dieses sogenannten Eisenbahnfinanzgesetzes sah nach mehrmaliger Umarbeitung in seiner letzten Fassung für die Reichseisenbahnen, die an sich als Betriebsverwaltung des Reiches bestehen bleiben sollten, ein vom Reichsvermögen getrenntes Sondervermögen vor, das eine selbständige Finanzwirtschaft haben, vor allem auch zur selbständigen Aufnahme von Krediten befugt sein sollte. Die Rechte des Reichstags und Reichsrats sollten auf einen besonderen Verwaltungsrat übergehen, während die Aufgaben des Reichsverkehrsministers und eines für die Leitung der Reichseisenbahnen in Aussicht genommenen Generaldirektors in einer Hand vereinigt werden sollten. Wegen der partikularistischen Widerstände der Länder, die ihren Einfluß auf die Verwaltung der Reichseisenbahnen nicht aufgeben wollten, kam es indessen zu keiner Entscheidung über diesen Entwurf. Die überstürzte Entwicklung der innerpolitischen Verhältnisse (Inflation) zwang vielmehr den Reichsminister der Finanzen am 15. November 1923 zu der Erklärung, daß die Reichsfinanzverwaltung fortan für die Ausgaben der Reichseisenbahnen nicht mehr aufkommen könne. Die Reichseisenbahnen wurden dadurch plötzlich mit ihren Finanzen vom Reichshaushalt abgetrennt und ohne wesentliche Barmittel und ohne Reichsunterstützung auf eigene Füße gestellt.

Seinen rechtlichen Niederschlag fand dieser aus der Not des Währungsverfalls, des Ruhreinbruchs und im Zusammenhang mit der Währungsfestigung geborene Schritt alsdann in der Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924. Die Verordnung, die nur bis zum Erlaß eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn gelten, also lediglich provisorischen Charakter haben sollte (§ 10), enthielt bereits die wichtigsten Elemente der künftigen Regelung, nämlich die Verwaltung der Reichsbahn als eines selbständigen zur Aufnahme von Krediten berechtigten Unternehmens, dessen Leitung von der Reichsaufsicht grundsätzlich getrennt sein sollte. Das Reichseisenbahnvermögen wurde als Sondervermögen aus dem übrigen Reichsvermögen ausgeschieden. Der Haushalt der Reichsbahn, ihre Gewinn- und Verlustrechnung und ihre Bilanzen wurden statt vom Reichstag und Reichsrat zunächst von der Reichsregierung in der Funktion als Verwaltungsrat der Reichsbahn genehmigt. In den allgemeinen Reichshaushalt wurde nur noch der Reinüberschuß der Reichsbahn und der Aufwand für den Dienst der für die Zwecke der Reichseisenbahnen aufgenommenen Reichsschulden eingestellt. § 8 der Verordnung enthielt die ausdrückliche Bestimmung, daß das Unternehmen seine Ausgaben selbst zu bestreiten habe.

III. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (1924—1937).

Die endgültige Lösung brachte schließlich die Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924/13. März 1930, auf dessen Ausgestaltung im einzelnen ein inzwischen aufgetauchtes außenpolitisches Problem entscheidenden Einfluß gewann: die Regelung der Reparationslasten aus dem Versailler Diktat. Die Möglichkeit, die deutschen Reichseisenbahnen für die Reparationsverpflichtungen des Reichs haften zu lassen, war zum ersten Male aufgeworfen worden in einer Denkschrift, die die deutsche Regierung am 7. Juni 1923 an die Alliierten richtete. Die Regierung wollte auf diese Weise die Rhein-Ruhr-Eisenbahnen von der Beschlagnahme durch die Alliierten befreien und bot dafür eine finanzielle Haftung des ganzen deutschen Reichseisenbahnnetzes für die Reparationszahlungen an. Der Vorschlag ging dahin, die Reichseisenbahnen mit allen Anlagen und Einrichtungen in ein vom übrigen Reichsvermögen losgelöstes Sondervermögen umzuwandeln und unabhängig von der Reichsfinanzverwaltung unter eine eigene Verwaltung zu stellen. Die so verselbständigte Reichsbahn sollte Goldobligationen im Betrage von 10 Mrd. Goldmark herausgeben, die vom 1. Juli 1927 ab mit 5 % verzinst werden sollten, also eine Jahresleistung von 500 Mio Goldmark ge-

fordert hätten. Für diese Obligationsschuld sollte das Reichsbahnsondervermögen mit einer erststelligen Hpyothek belastet werden.

Das Angebot wurde damals von den Alliierten abgelehnt. Der wenige Zeit später auf Grund eines Gutachtens der Eisenbahnsachverständigen Acworth (Engländer) und Leverve (Franzose) aufgestellte Dawes-Plan griff diese Grundgedanken dann aber doch wieder auf und führte zum Reichbahngesetz vom 30. August 1924. Nach rund fünfjähriger Erfahrung wurde diese erste Regelung der Reparationsfrage durch den Young-Plan unter Beseitigung des bis dahin in der Organisation bestehenden ausländischen Einflusses (ausländischer Eisenbahnkommissar, ausländische Mitglieder des Verwaltungsrats) auf veränderte Grundlagen gestellt, die ihren Niederschlag in einer Neufassung des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 fanden.

Es ist sicherlich zu bedauern, daß auf diese Weise die bis dahin rein innerdeutsche Entwicklungslinie des Autonomiegedankens im deutschen Eisenbahnwesen eine Unterbrechung erfuhr, denn für die Organisation der Reichsbahn wurde nunmehr das Ziel, den Tributdienst zu sichern, entscheidend in den Vordergrund gestellt. Wenn es trotzdem in den Verhandlungen damals gelang, im Reichsbahngesetz wenigstens in den wichtigsten Punkten auch die innerdeutschen, dem überlieferten Wesen der früheren Staatseisenbahnen entsprechenden und den Gesamtinteressen von Staat und Wirtschaft dienenden Belange zur Geltung zu bringen, so darf das als ein nicht zu unterschätzender Erfolg vermerkt werden, obwohl die Lösung im einzelnen dadurch vielfach deutliche Zeichen des diplomatischen Kompromisses trug, die vom deutschen Standpunkt aus von Anfang an unbefriedigend sein mußten. Von entscheidender Bedeutung war es überdies ja erst, wie die Deutsche Reichsbahn von den zur Verantwortung berufenen Männern tatsächlich geführt und geleitet wurde. Und in der Beziehung muß auch hier vermerkt werden, daß es selbst in diesem unrühmlichen Abschnitt der deutschen Eisenbahngeschichte gelungen ist, die Deutsche Reichsbahn trotz aller betriebsfremden Vorbelastungen, Einschränkungen und Bindungen als deutsches Unternehmen von ausländischem Einfluß freizuhalten und als deutsches Unternehmen ihren volkswirtschaftlichen Aufgaben dienstbar zu machen.

Sowohl der Dawes- wie der Young-Plan hielten die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Reichsbahn für die unerläßliche Voraussetzung einer erfolgreichen wirtschaftlichen Betätigung, mit der allein der Reparationsdienst gesichert werden könne. Der Young-Plan forderte in Ziff. 108 ausdrücklich Vorkehrungen, „daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft während der Geltungsdauer des Planes ihre

Eigenschaft als privates und unabhängiges Unternehmen mit selbständiger Geschäftsführung in wirtschaftlichen, finanziellen und Personalangelegenheiten ohne Einmischung der Deutschen Regierung beibehält". Wenn also auch die Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach dem unter der außenpolitischen Zwangslage zustandegekommenen Reichsbahngesetz von deutschfremden Momenten in vielen Punkten entscheidend beeinflußt wurde, so knüpfte sie doch in dieser Zielsetzung des Young-Plans an die Gedanken an, die auch die innerdeutschen Autonomiebestrebungen bis dahin verfolgt hatten.

1. Organisation und Verwaltung.

Nach § 1 des Reichsbahngesetzes (Fassung 1930) errichtete das Deutsche Reich zum Betriebe der in seinem Eigentum verbleibenden Reichseisenbahnen (§ 6) eine Gesellschaft. Das Betriebsrecht der Gesellschaft sollte am 31. Dezember 1964 beendet sein, vorausgesetzt, daß alsdann alle Beträge der Reparationssteuer gezahlt und sämtliche Vorzugsaktien — es waren 1081 Mio RM ausgegeben — eingezogen wären (§ 5). Die Gesellschaft war eine juristische Person des öffentlichen Rechts (Anstalt), deren Grundkapital 15 Mrd. RM betrug und in 2 Mrd. Reichsmark Vorzugsaktien und 13 Mrd. RM Stammaktien — letztere auf den Namen des Deutschen Reichs lautend — eingeteilt war (§ 3). Als Beitrag zu den vom Reich aufzubringenden Jahreszahlungen für Reparationszwecke hatte die Gesellschaft eine Reparationssteuer von jährlich 660 Mio RM zu entrichten; sie war aus den Betriebseinnahmen zu leisten und hatte den Rang zwar hinter den Personalausgaben, aber gleichen Rang wie die sächlichen Ausgaben und den Vorrang vor jeder anderen Belastung des Unternehmens (§ 4).

Organe der Gesellschaft waren der Verwaltungsrat und der Vorstand (§ 18). Der Verwaltungsrat bestand aus 18 Mitgliedern — darunter 2 Vertreter der Vorzugsaktionäre —, die Deutsche sein mußten und von der Reichsregierung ernannt wurden (§ 9 der Gesellschaftssatzung). Er wählte sich jährlich seinen Präsidenten. Es oblag ihm, die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen und über alle wichtigen oder grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden (§ 13 Satzung). Der Vorstand führte die Geschäfte der Gesellschaft unter der Aufsicht des Verwaltungsrats. Er bestand aus dem Generaldirektor und mehreren Direktoren, die vom Verwaltungsrat ernannt wurden, aber noch der Bestätigung des Reichspräsidenten bedurften (§ 17 Satzung). § 18 der Satzung legte ausdrücklich fest, daß der Generaldirektor die Verantwortung für die Geschäftsführung der Gesellschaft trüge.

Für das Personal der Reichsbahn wurde zwar das Berufsbeamtentum beibehalten, aber es wurde ein besonderer Beamtentyp, der Reichsbahnbeamte, geschaffen, dessen Rechtsverhältnisse in einer von der Gesellschaft erlassenen Personalordnung zusammengefaßt waren (§§ 19, 22 des Gesetzes).

Die Reichsbahnstellen waren an sich keine Reichsbehörden mehr. Ihre öffentlich-rechtlichen Befugnisse waren indessen denen von Reichsbehörden sehr stark angenähert (§ 17 des Gesetzes). Die Rechtsprechung des Reichsgerichts bezeichnete sie als mittelbare Reichsbehörden. Zentralbehörde war die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Mit dieser besonderen Organisation stand die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dem Reich und der Reichsverwaltung selbständig, d. h. „autonom", gegenüber. Ihre Leitung war von der der Reichsregierung zustehenden Aufsicht getrennt. Die Reichsregierung hatte bestimmte Aufsichts- und Auskunftsrechte, die im Gesetz (§§ 31 ff.) genau abgegrenzt waren, so z. B. die Aufsicht darüber, daß die Reichseisenbahnen gemäß den Gesetzen und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft verwaltet wurden, daß sie in ihren Anlagen und Betriebsmitteln in betriebssicherem Zustand erhalten wurden, und daß der Betrieb zufriedenstellend geführt wurde. Sie hatte ferner das Recht, zu den Sitzungen des Verwaltungsrats einen Vertreter mit beratender Stimme zu entsenden. Dabei muß jedoch berücksichtigt werden, daß die Reichsregierung selbst ja die Mitglieder des Verwaltungsrats ernannte, und daß die Ernennnung des Generaldirektors und der anderen Vorstandsmitglieder der Bestätigung des Reichspräsidenten unterlag, daß mithin praktisch der Reichsregierung von vornherein ein bestimmender Einfluß auf die Besetzung der Organe der Gesellschaft gesichert war.

Im übrigen war die in der Richtung der Autonomiebestrebungen liegende „Entpolitisierung" der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft weitestgehend durchgeführt. Die Vertreter der Reichsbahn (etwa der Generaldirektor) erschienen nicht vor dem Parlament; und vor dem Reichstag konnten Eisenbahnangelegenheiten überhaupt nur insoweit erörtert werden, als der Einfluß der Reichsregierung auf die Gesellschaft reichte, d. h. nur außerhalb der vom Reichsbahngesetz abgesteckten Grenzen der Eigenverantwortung der Reichsbahn.

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Aus dieser Unabhängigkeit der Verwaltung der Reichsbahn ergab sich folgerichtig auch ihre Autonomie und Eigenverantwortung auf

finanziell-wirtschaftlichem Gebiete. Das Reichseisenbahnvermögen war zwar im Eigentum des Reichs verblieben, aber es war wie bereits bei Bildung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" aus dem Gesamtvermögen des Reichs ausgeschieden und in dieser Form eines Sondervermögens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach Maßgabe des Gesetzes zur Verwaltung auf Grund ihres Betriebsrechts und im Rahmen einer „ordnungsmäßigen Betriebsführung" übertragen. Das Gesetz zog daraus die zwingende Folgerung, daß das Reichseisenbahnvermögen (als Sondervermögen) für Verpflichtungen des Reichs nur noch insoweit hafte, als sie aus der bisherigen Verwaltung der vormaligen Reichseisenbahnen herrührten (§ 7).

Für die Geschäfts- und Wirtschaftsführung des gemäß § 8 des Gesetzes zur selbständigen Kreditaufnahme berechtigten Unternehmens waren die entscheidenden Rechtsgrundlagen in den §§ 2, 9, 29, 30 des Gesetzes und in § 19 der Gesellschaftssatzung enthalten. Die Gesellschaft hatte danach die Pflicht, ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und ihre Rechnungsführung nach kaufmännischen Grundsätzen so einzurichten, daß die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden konnte. Zu diesem Zweck waren jährlich Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen herauszugeben; die Anwendung der Reichshaushaltsordnung war dabei ausdrücklich ausgeschlossen. Als treuhänderische Verwalterin des dem Reich gehörenden Reichseisenbahnvermögens im Rahmen ihres Betriebsrechts war die Gesellschaft gesetzlich verpflichtet, diese Anlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiterzuentwickeln (§ 9). Innerhalb dieser Richtlinien und der gesetzlichen Vorschriften sowie in den durch die Aufsicht des Reichs (§§ 31 ff.) bestimmten Grenzen war sie berechtigt, den Betrieb unter eigener Verantwortung zu führen.

Für die Finanzgebarung im besonderen gab § 19 der Satzung bindende Anweisungen, deren Inhalt vielfach nur begreiflich ist aus der zeitlichen Begrenzung des Betriebsrechts bis Ende 1964 und aus dem im Vordergrund stehenden Ziel, die Zahlung der der Reichsbahn aufgebürdeten Reparationen von jährlich 660 Mio RM (§ 4 des Gesetzes) zu gewährleisten. Aus dem Betriebsüberschuß, d. h. dem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben (nach Deckung der Reparationssteuer), waren danach zunächst der Zinsendienst der Schuldverschreibungen und Anleihen der Gesellschaft und die für notwendige Ab-

schreibungen zu verwendenden Beträge zu bestreiten. Sodann war zur Deckung eines etwaigen Betriebsfehlbetrages, zur Sicherstellung der rechtzeitigen Zahlung der Reparationssteuer und zur rechtzeitigen Befriedigung des Zins- und Tilgungsdienstes eine Ausgleichsrücklage zu schaffen, der bis zum Betrage von 450 Mio RM jährlich 2 % der gesamten Betriebseinnahmen überwiesen werden mußten. 1 % der Betriebseinnahmen wurden einer auf 50 Mio RM vorgesehenen Dividendenrücklage zur Sicherstellung der Ausschüttung der Vorzugsdividenden auf die Vorzugsaktien zugeführt, allerdings erst, nachdem die Ausgleichsrücklage aufgefüllt war. Der danach verbleibende Reingewinn diente für die Zahlung der etwa rückständigen und der laufenden Vorzugsdividende auf die Vorzugsaktien. Die Verwendung etwaiger Restbeträge bestimmte schließlich der Verwaltungsrat der Reichsbahn im Einvernehmen mit der Reichsregierung nach bestimmten in der Satzung festgelegten Richtlinien, die u. a. eine Erhöhung der Dividendenrücklage auf 100 Mio RM und die Bildung von Sonderrücklagen vorsahen. Spätestens vom Jahre 1935 an sollte eine besondere Rücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien angesammelt werden; für die Einziehung der Stammaktien wurde eine solche Rücklage dagegen nicht gebildet. Dann noch vorhandene weitere Reingewinne sollten in der Weise verteilt werden, daß ein Drittel als Zusatzdividende für die Vorzugsaktien der Gruppe A, zwei Drittel für die Stammaktien verwendet wurden.

Also keinerlei Anklänge mehr an den Reichshaushalt und insbesondere auch kein Wort davon, daß Überschüsse der Jahresrechnung in den allgemeinen Staatssäckel flössen. Statt dessen wurden in Anerkennung der eigenen Belange der Gesellschaft Grundsätze für die Verwendung der Überschüsse aufgestellt, die es der Reichsbahn namentlich durch Bildung entsprechender Rücklagen ermöglichen sollten, in Unabhängigkeit von den unvermeidbaren Wirtschaftsschwankungen ihren Verpflichtungen auch auf längere Zeit nachzukommen und eine gleichmäßige Wirtschaftspolitik zu betreiben. Der für einen solchen Wirtschaftsbetrieb selbstverständliche Gedanke der funktionellen Verbindung der Einnahmen und Ausgaben fand in der völlig selbständigen Reichsbahnrechnung und demgemäß auch in den materiellen Wirtschaftsgrundsätzen des Unternehmens ganz klaren Ausdruck. Es war daher auch Sache der Gesellschaft, im Rahmen ihrer durch die Autonomie begründeten Eigenverantwortung dafür zu sorgen, daß Fehlbeträge nicht vorkamen und daß der Rechnungsausgleich unter allen Umständen gewährleistet wurde. Im äußersten Falle hätte freilich das Reich als Eigentümer der Reichsbahn und Stammaktionär der Gesellschaft finanziell schließlich doch einspringen müssen.

Alle entscheidenden Befugnisse in Fragen der Wirtschaftsführung waren in die Hand des Verwaltungsrats gelegt. Zu seiner Zuständigkeit gehörte namentlich die Feststellung des Voranschlags, die Feststellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung, die Gewinnverteilung, die Anlegung der flüssigen Mittel der Gesellschaft, die Ermächtigung zur Aufnahme von Anleihen und Krediten sowie die Genehmigung der Ausgaben auf Kapitalrechnung (§ 13 der Satzung).

Tatsächlich bestand aber doch ein sehr wesentlicher Einbruch in diese auf den ersten Blick unbeschränkt erscheinende Selbständigkeit der Gesellschaft insofern, als sie einmal bei der Besoldung ihres Personals kraft Gesetzes (§§ 26, 19) die große Linie der Besoldungspolitik des Reichs einzuhalten hatte, was einer erheblichen Einschränkung ihrer Bewegungsfreiheit auf der Ausgabeseite der Rechnung gleichkam[1]. Zum anderen war der Reichregierung ein entscheidender Einfluß auf die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und damit auf die weitaus wichtigsten Teile ihrer Einnahmen eingeräumt: Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen der Normaltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen bedurften der Genehmigung der Reichsregierung. Darüber hinaus konnte die Reichsregierung Änderungen der Tarife verlangen, die sie für notwendig erachtete (§ 33 des Gesetzes). Allerdings hatte die Reichsregierung auch ihrerseits kein einseitiges Anordnungsrecht in solchen Tarifangelegenheiten. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft sollte vielmehr das nach § 44 des Gesetzes für Streitfälle vorgesehene Reichsbahngericht entscheiden, vor dem also dann die beiden Beteiligten als gleichberechtigte Prozeßparteien zu erscheinen hatten! Mit dieser Einsetzung eines besonderen Schiedsgerichts war der Autonomiegedanke bis in seine äußerste Spitze verwirklicht.

In der Verwaltung des (dem Reich gehörenden) Reichseisenbahnvermögens war die Gesellschaft in den Grenzen einer ordnungsmäßigen Betriebsführung frei; sie war jedoch verpflichtet, vor einer Verfügung über Gegenstände im Werte über 250 000 RM die Einwilligung der Reichsregierung einzuholen (§ 6 (2) des Gesetzes).

[1] Glaubte die Gesellschaft, daß die besonderen Verhältnisse der Reichsbahn eine von den jeweils für Reichsbeamte geltenden Vorschriften abweichende Regelung erforderten, so hatte sie dies der Reichsregierung mitzuteilen und ihre Absichten mit dieser zu erörtern. Kam keine Einigung zustande, so sollte das Reichsbahngericht (§ 44 des Gesetzes) entscheiden.

Die aus der Selbständigkeit der Reichsbahnrechnung folgende Abgrenzung gegenüber den Ressorts der Reichsverwaltung führte zwanglos zu der Folgerung, daß die Leistungen der Gesellschaft für die Verwaltungszweige des Reichs (insbesondere auch Reichspost), der Länder oder der Gemeinden sowie umgekehrt die Leistungen dieser Verwaltungen für die Gesellschaft gegenseitig nach den im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätzen angemessen abzugelten waren (§ 13).

Auf dem Gebiete der Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fand im übrigen die mit ihrer Verselbständigung vollzogene Loslösung aus dem Reichshaushalt in der Praxis wohl ihren stärksten Ausdruck in der völlig veränderten Natur ihres jährlichen Voranschlags. Dieser Voranschlag war in keiner Weise mehr gebunden, er war insbesondere völlig unabhängig vom Haushaltsgesetz des Reichs; entsprechend der frei beweglichen, eigenverantwortlichen Wirtschaftsführung der Reichsbahn enthielt er vielmehr nur ein auf die innerdienstlichen Zwecke abgestelltes vorläufiges Wirtschaftsprogramm, das sich die Reichsbahnverwaltung mit Zustimmung des Verwaltungsrats selbst aufstellte und das sie ebenso selbst abändern konnte und abändern mußte, wenn es die tatsächliche Entwicklung im Laufe des Geschäftsjahres erforderte, etwa weil die Einnahmen hinter den Erwartungen zurückblieben oder die Ausgaben größeren Umfang annahmen. Hierin zeigt sich der grundlegende Unterschied gegenüber den starren Regeln der Etatwirtschaft, denn die gesetzliche Feststellung der Ausgabeansätze im Haushaltsgesetz hatte die notwendige Folge, daß etwaige Abänderungsbedürfnisse oder Abänderungswünsche im Verlauf des Rechnungsjahres im allgemeinen nur auf dem umständlichen Wege einer dahingehenden Änderung des Etatgesetzes verwirklicht werden konnten. Die Autonomie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gab also dank der damit erreichten größeren Beweglichkeit der Wirtschaftsführung die Möglichkeit, sich schneller den jeweiligen Gegebenheiten aus den Konjunkturschwankungen des Wirtschaftslebens und Verkehrs anzupassen, und damit eine Grundlage, die es überhaupt erst gestattet hat, das Unternehmen durch die schwierigen Wirtschaftsjahre von 1924 bis 1932 finanziell ungefährdet hindurchzusteuern.

Der materiellen Unabhängigkeit der Reichsbahnwirtschaft entsprach schließlich auch die von den allgemeinen Reichsvorschriften abweichende Um- und Fortbildung ihres Buchungs- und Rechnungssystems nach erfolgswirtschaftlichen Gesichtspunkten im Sinne kaufmännischer Betriebswirtschaft. Sie war notwendig, um ein klareres Bild über die wirtschaftlichen Zusammenhänge und Erfolge des Reichsbahnunternehmens in jedem Geschäftsjahr zu gewinnen und um

die für die gesetzlich vorgeschriebenen Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen erforderlichen Unterlagen buchungstechnisch möglichst genau zu ermitteln. Dabei wurde aber das in jahrzehntelanger Überlieferung bewährte kameralistische Buchungsschema der ehemaligen Ländereisenbahnen (nach dem sog. Normalbuchungsformular) nicht beseitigt, sondern grundsätzlich beibehalten. Es wurde überall da angewendet, wo es nur auf die natürliche, artgemäße Einteilung der Einnahme- und Ausgabeposten ankommt. Für die betriebswirtschaftliche Durchleuchtung wurden dagegen bei den Ausgaben Zusatzbuchungen eingeführt, aus denen die nötigen erfolgswirtschaftlichen Erkenntnisse und buchungstechnischen Unterlagen für den kaufmännischen Jahresabschluß in genügend scharfer Trennung entnommen werden können.

Für die Rechnungsprüfung bestand das durch § 30 des Gesetzes unter Ausschluß der Reichshaushaltsordnung festgelegte Recht der Reichsregierung, jederzeit die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft nachprüfen zu lassen, mit einem dementsprechenden Recht auf Einsicht in die Buchungen bei der Hauptverwaltung und auf Auskunft. Für die laufende Prüfung der inneren Geschäftsvorgänge wurden hingegen besondere Organe der Gesellschaft (ein Hauptprüfungsamt und Prüfungsämter bei den Reichsbahndirektionen) geschaffen, die bei ihrer Prüfungstätigkeit in voller Unabhängigkeit gegenüber den Verwaltungsstellen der Reichsbahn nach einer von der Gesellschaft erlassenen besonderen Rechnungsprüfungsordnung verfuhren.

3. Das Reichsbahngesetz, das hiernach sowohl verwaltungsmäßig wie finanziell-wirtschaftlich eine weitgehende Autonomie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft verwirklicht hatte, war nach den internationalen Abmachungen aus dem Dawes- und Young-Plan in seinen Grundsätzen gebunden. Für etwa dennoch erforderlich werdende Änderungen war ein besonderes Verfahren vor einem viergliedrigen ständigen Ausschuß und einem Auslegungsschiedsgericht vorgesehen; sie durften aber weder die Bestimmungen über die Reparationszahlungen noch den unabhängigen Charakter der Gesellschaft mit ihrer selbständigen Verwaltung beeinträchtigen.

IV. Die Deutsche Reichsbahn nach dem Übergangsgesetz vom 10. Februar 1937 und dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939.

Es war klar, daß die Deutsche Reichsbahn die mit ihrer Gesellschaftsform verbundene, stark ausgebaute Selbständigkeit und Unabhängigkeit nach dem Siege des Nationalsozialismus in Deutschland nicht behalten konnte. Der Nationalsozialismus erhebt den staatlichen Füh-

rungsgedanken auf allen Gebieten des staatlichen Lebens zum Grundsatz der Staatsführung. Mit diesem Totalitätsanspruch war aber eine neben dem Reich oder richtiger: dem Reiche gegenüberstehende Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, namentlich auch im Hinblick auf die wirtschaftliche und nationalpolitische Bedeutung der Eisenbahn überhaupt, auf die Dauer unvereinbar. Es war deshalb nur eine Frage der Zeit, wann die Deutsche Reichsbahn unter Beseitigung der internationalen Bindungen eine Organisationsform erhalten würde, die den von Grund auf gewandelten deutschen Verhältnissen entsprach. Dabei konnte schon von vornherein kein Zweifel darüber bestehen, daß diese neue Eisenbahnverfassung im Sinne der bisherigen Autonomiebewegung eine rückläufige Entwicklung darstellen mußte, wie sie in dem Ruf „Zurück zum Reich!" auch immer wieder gefordert worden war. Die dynamische Umbildung des gesamten Staatsorganismus im Reich hatte freilich schon seit dem Umbruch vom 30. Januar 1933 auch die Deutsche Reichsbahn mit ihrer ganzen Kraft in der Weise erfaßt, daß die Führung und Leitung der formal zunächst selbständig weiter bestehenden Reichsbahn-Gesellschaft insgesamt und in allen Einzelheiten mit den Richtlinien, Maßnahmen und Weisungen der Reichsregierung völlig gleichgeschaltet wurde. Gegensätze, die etwa gar zu einem Streit zwischen Reichsbahn und Reichsregierung vor dem Reichsbahngericht hätten führen können, waren praktisch undenkbar.

a) In der Reichstagssitzung vom 30. Januar 1937 erklärte der Führer und Reichskanzler, daß er im Sinne der Wiederherstellung der deutschen Gleichberechtigung die Deutsche Reichsbahn ihres bisherigen Charakters entkleiden und restlos unter die Hoheit der Regierung des Reiches stellen werde. In Vollzug dieser Ankündigung erging bereits am 10. Februar 1937 ein Übergangsgesetz, das für den Neuaufbau der Deutschen Reichsbahn folgende Leitsätze aufstellte:

1. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft führt den Namen „Deutsche Reichsbahn". Ihre Dienststellen sind Reichsbehörden. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn geht im Reichsverkehrsministerium auf.
2. Der Reichsverkehrsminister nimmt die Aufgaben des Generaldirektors, ein Staatssekretär und Ministerialdirektoren nehmen die Aufgaben der übrigen Vorstandsmitglieder wahr.
3. Die Deutsche Reichsbahn verwaltet das Vermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und das Vermögen des Reichs, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet ist, nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 als Sondervermögen des Reichs weiter.

4. An die Stelle des Verwaltungsrats tritt ein „Beirat der Deutschen Reichsbahn". Er hat die Aufgabe, in grundsätzlichen und besonders wichtigen Fragen den Reichsverkehrsminister zu beraten. Dem Beirat gehören die Vertreter der Vorzugsaktionäre an. Den Vorsitz im Beirat führt der Reichsverkehrsminister.
5. Die Reichsbahnbeamten werden unmittelbare Reichsbeamte. Die Zuständigkeiten für ihre Ernennung und Entlassung regeln sich nach dem Erlaß vom 1. Februar 1935 (RGBl. I S. 74). Im übrigen gelten vorläufig die bisherigen gesetzlichen Vorschriften und Verwaltungsanordnungen der Deutschen Reichsbahn.

Mit diesen zwar kurzen, aber inhaltsreichen Bestimmungen wurde das Wesentliche der neuen Reichsbahnverfassung umschrieben und eine tiefgreifende Veränderung ihrer Stellung im Reich durchgeführt. Die selbständige juristische Persönlichkeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde beseitigt. Mit ihr verschwanden zwangsläufig auch die Organe dieser Gesellschaft: der Verwaltungsrat, der in einen Beirat mit nur noch beratenden Aufgaben unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers umgewandelt wurde, und der Vorstand, dessen leitende Aufgaben vom Reichsverkehrsminister, einem Staatssekretär und Ministerialdirektoren des Reichsverkehrsministeriums übernommen wurden. Die Leitung der Reichsbahn wurde wieder eine Angelegenheit der reichsunmittelbaren Verwaltung: die Dienststellen der Reichsbahn wurden Reichsbehörden, die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte („Zurück zum Reich!"). Für die bisher bestehende Trennung der Geschäfte zwischen Aufsicht und Leitung der Deutschen Reichsbahn war infolgedessen kein Raum mehr; sie fielen einheitlich dem Reichsverkehrsministerium (Eisenbahnabteilungen) zu. In finanziell-wirtschaftlicher Beziehung blieb jedoch die selbständige und eigenverantwortliche Wirtschaftsführung und Finanzgebarung uneingeschränkt aufrechterhalten. Die Reichsbahn wurde als Sondervermögen des Reichs nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 weiterverwaltet. Demgemäß behielt sie ihre von der allgemeinen Reichsverwaltung und Reichswirtschaft losgelöste eigene Wirtschafts- und Rechnungsführung mit der Folge, daß auch die Jahresabschlüsse mit Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in der bisherigen Form weiter zu erstellen waren.

Damit war die Autonomie der Deutschen Reichsbahn in verwaltungsmäßiger Beziehung beseitigt. In finanziell-wirtschaftlicher Hinsicht war dagegen der Autonomiegedanke der eigenverantwortlichen Verselbständigung der Reichsbahnwirtschaft und

ihrer Loslösung von der allgemeinen Reichswirtschaft und Reichsverwaltung auch vom nationalsozialistischen Reich grundsätzlich anerkannt.

b) Auf diesen Grundlagen wurde dann mit dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 die abschließende Regelung der Staatseisenbahnverfassung im Deutschen Reich aufgebaut. Nach der amtlichen Begründung zu diesem Gesetz war für die gesetzgeberische Arbeit die Richtlinie die: das seit dem Gesetz vom 10. Februar 1937 geltende Recht in eine neue Form zu bringen; irgendwelche grundlegenden Änderungen der Rechtsverhältnisse der Reichsbahn gegenüber dem Rechtszustand nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937 sind dagegen nicht vorgesehen[1].

1. Organisation und Verwaltung.

Nach § 1 des Gesetzes verwaltet das Reich unter dem Namen „Deutsche Reichsbahn" das Reichseisenbahnvermögen als ein Sondervermögen des Reichs mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Diese so abgetrennte Vermögensmasse setzt sich zusammen aus dem Vermögen des Reichs, das dem Betriebe der Reichseisenbahnen gewidmet und in ihm erworben ist (einschließlich der Zugänge an Staatseisenbahnvermögen aus den neu hinzugekommenen Gebieten wie der Ostmark (Österreichische Bundesbahnen), den sudetendeutschen Gebieten, dem Memellande, den eingegliederten Ostgebieten), und dem Vermögen der bisherigen Deutschen Reichsbahn einschließlich aller öffentlichen und privaten Rechte und Verbindlichkeiten. Wie schon nach dem Übergangsgesetz vom 10. Februar 1937 besitzt dieses Sondervermögen keine eigene Rechtspersönlichkeit mehr; es steht also nicht, wie in der Gesellschaftszeit, eine besondere juristische Person des öffentlichen Rechts (Anstalt) dem Reich gegenüber, sondern das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" ist Teil der Reichsverwaltung („Das Reich verwaltet ..." sagt das Gesetz). Damit ist auch Aufsicht und Leitung der Reichseisenbahnen wiederum in einer Hand vereinigt. Aber dieses Sondervermögen nimmt innerhalb der Reichsverwaltung eine Sonderstellung ein, deren Schwerpunkt in der eigenen Wirtschafts- und Rechnungsführung liegt. Sie trägt der wirtschaftlichen Natur des Reichsbahnbetriebes Rechnung und wird im Gesetz im einzelnen geregelt.

Wenn danach auch die besonders betonte Ausdrucksform der Eisenbahnautonomie, das selbständige Unternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit, beseitigt ist, so hat das neue Gesetz doch aus der für das Sondervermögen „Deutsche Reichs-

[1] Begründung zum Gesetz über die Deutsche Reichsbahn, Abschnitt A. Allgemeines.

bahn" vorgeschriebenen eigenen Wirtschafts- und Rechnungsführung die Folgerung gezogen, daß es der Reichsbahn auch in ihrer jetzigen Gestalt die selbständige Handlungsfähigkeit im rechtsgeschäftlichen Verkehr beilegt. Im rechtsgeschäftlichen Verkehr handelt die Deutsche Reichsbahn, d. h. die zur Betreuung des Sondervermögens berufene Verwaltung, unter ihrem Namen; im besonderen kann sie Verträge schließen, klagen und verklagt werden (§ 2). § 8 gibt ihr die Berechtigung, selbständig Kredite aufzunehmen.

Die Ausscheidung des Reichseisenbahnvermögens aus dem übrigen Vermögen des Reichs führt dazu, daß das Reich für die Verbindlichkeiten der Deutschen Reichsbahn nur mit dem Reichseisenbahnvermögen haftet; dieses haftet umgekehrt nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Reichs (§ 1 (3)). Aus der Abgrenzung der Vermögensmassen und der Trennung der Wirtschaftsführung folgt weiter, daß Leistungen der Deutschen Reichsbahn für andere Verwaltungen des Reichs (insbesondere auch die Reichspost), für Unternehmen des Reichs, für Verwaltungen und Unternehmungen der Länder, Gemeinden (Gemeindeverbände) und Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie deren Leistungen für die Deutsche Reichsbahn — genau so wie bereits zur Zeit der Gesellschaft — gegenseitig unter den üblichen Bedingungen angemessen abzugelten sind (§ 14).

Für die Beurteilung der jetzigen organisatorischen Stellung der Reichsbahn im Reich ist freilich von entscheidender Bedeutung, daß ihre Verwaltung trotz der umrissenen Abtrennung ihres Vermögens vom sonstigen Reichsvermögen und trotz ihrer Selbständigkeit im rechtsgeschäftlichen Verkehr Teil der unmittelbaren Reichsverwaltung ist. Die Organe der Deutschen Reichsbahn sind demzufolge Organe des Reichs, und ihr Handeln ist ein solches des Reiches selbst. Leiter der Deutschen Reichsbahn ist der Reichsverkehrsminister. Er führt als solcher die Bezeichnung „Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn". Er ist für die Geschäftsführung der Deutschen Reichsbahn verantwortlich. In der obersten Leitung stehen ihm ein Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums (Stellvertretender Generaldirektor) und Ministerialdirektoren des Reichsverkehrsministeriums (Vorstandsmitglieder) zur Seite (§ 3). Der Reichsverkehrsminister erläßt die allgemeinen Verwaltungsvorschriften für die Deutsche Reichsbahn (§ 4); die Grundzüge der Organisation sind durch die „Verwaltungsordnung der Deutschen Reichsbahn" vom 5. Juli 1939 geregelt worden. Die durch § 3 aufrechterhaltene Bezeichnung „Generaldirektor" für den Minister in seiner Eigenschaft als Leiter der Reichsbahn, die aus der früheren Regelung übernommene Einrichtung eines Stellvertretenden Generaldirektors und

die Heraushebung der Ministerialdirektoren als der Vorstandsmitglieder soll nach der Begründung zum Gesetz[1] die aus der eigenen Wirtschaftsführung der Reichsbahn folgende besondere Verantwortung des Chefs und der leitenden Persönlichkeiten betonen und nach außen hin in die Erscheinung treten lassen. Sie unterstreicht damit die wirtschaftliche Natur der einem wirtschaftlichen Unternehmen ähnlichen Deutschen Reichsbahn, läßt aber die aus dem Behördencharakter des Reichsverkehrsministeriums folgenden Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten unberührt.

Ebenso wie die oberste Leitung sind auch die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn grundsätzlich unmittelbare Reichsbehörden (§ 17) und die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte (§ 18). Für die Reichsbahnbeamten gelten nunmehr die allgemeinen beamtenrechtlichen Vorschriften, das Reichsbesoldungsgesetz und die Reichsbesoldungsvorschriften; die früheren Sonderbestimmungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, insbesondere die Personalordnung, sind außer Kraft getreten. Allerdings erschien es doch auch auf dem Gebiete des Personalwesens mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Natur des Eisenbahnbetriebes angezeigt, gewisse Abweichungen vom allgemeinen Beamtenrecht vorzusehen. Während nach den reichsrechtlichen Bestimmungen des Deutschen Beamtengesetzes ein Beamter in ein Amt einer nicht gleichwertigen Laufbahn und mit geringerem Endgrundgehalt nur mit seiner Zustimmung versetzt werden kann[2], ist der Reichsverkehrsminister nach § 19 des Reichsbahngesetzes berechtigt, einen Reichsbahnbeamten vorübergehend auf einem anderen Dienstposten von geringerer Bewertung unter Belassung seiner Amtsbezeichnung und seines Diensteinkommens zu verwenden, wenn wirtschaftliche Gründe dies erfordern. Derartige Gründe können z. B. in der Einführung technischer Neuerungen, Organisationsänderungen, Änderungen in den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen sowie in Schwankungen des Verkehrs bestehen. Hier kann es neben den wirtschaftlichen Erwägungen der Reichsbahn auch das wohlverstandene Interesse des Beamten selbst erfordern, daß er auch gegen seinen Willen auf einem Posten von geringerer Bewertung angesetzt wird, weil andernfalls überhaupt keine Möglichkeit bestände, ihn weiter zu beschäftigen. Für die Besoldung der Reichsbahnbeamten sieht § 20 des Gesetzes eine besondere Besoldungsordnung als Anlage des Reichsbesoldungsgesetzes vor. Sie enthält je-

[1] Abschnitt B zu § 3.

[2] Die besonderen Verhältnisse während des jetzigen Krieges, insbesondere nach der Zweiten Verordnung über Maßnahmen auf dem Gebiete des Beamtenrechts vom 3. Mai 1940 (RGBl. I S. 732), können hier unberücksichtigt bleiben.

doch Abweichungen vom sonstigen Reichsrecht wiederum nur da, wo es durch die Besonderheit der Reichsbahn, vor allem durch die andersartige soziale Schichtung ihres Personals geboten ist. Es handelt sich dabei in erster Linie um die Regelung der Besoldung für die große Zahl von Bediensteten, die aus dem Arbeiter- ins Beamtenverhältnis überführt werden und um die Regelung der Besoldung für gewisse technische Beamtengruppen.

Schließlich hat auch das neue Gesetz den schon durch das Übergangsgesetz vom 10. Februar 1937 an Stelle des früheren Verwaltungsrats geschaffenen, aber der entscheidenden Befugnisse entkleideten „Beirat der Deutschen Reichsbahn" beibehalten. Er besteht aus 14 Mitgliedern, die erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder des Verkehrswesens sein sollen, von denen 12 von der Reichsregierung jeweils auf 3 Jahre ernannt und 2 als Vertreter der Vorzugsaktionäre nach einer besonderen Wahlordnung gewählt werden[1]. Der Beirat hat die Aufgabe, den Reichsverkehrsminister, der den Vorsitz führt, in wichtigen Fragen der Deutschen Reichsbahn zu beraten (§ 5).

Staats- und verwaltungsrechtlich betrachtet, hat die Deutsche Reichsbahn mithin in ihrer derzeitigen Organisationsform keine Selbständigkeit der Verwaltung im Sinne einer echten Autonomie gegenüber dem Reiche mehr. Sie ist vielmehr ein Teil der Reichsverwaltung selbst, hat aber als solche eine Sonderstellung, für die die eigene Wirtschafts- und Rechnungsführung maßgebend ist.

Die Frage, ob bei dieser staats- und verwaltungsrechtlichen Organisation auch die Handlungen der Deutschen Reichsbahn (und ihrer Bediensteten) nach außen, insbesondere ihre Beförderungsgeschäfte, Ausübung hoheitlicher Tätigkeit sind, kann in diesem Zusammenhang dahingestellt bleiben. Das Reichsgericht hat in einer grundlegenden Entscheidung vom 6. Oktober 1939[2] den Standpunkt vertreten, die Personen- und Güterbeförderung der Reichsbahn sei — im Gegensatz zu den Aufgaben der Reichspost — keine Ausübung öffentlicher Hoheitsgewalt, sondern bürgerlich-rechtliche Tätigkeit, die sich in privatrechtlichen Formen und im privatwirtschaftlichen Wirkungsbereich ab-

[1] Durch Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 7. November 1939 (RGBl I S. 2179) ist die Zahl der Beiratsmitglieder auf 16 erhöht worden, von denen 14 von der Reichsregierung ernannt werden. Nachdem inzwischen (zum 1. Juli 1941) sämtliche Vorzugsaktien eingezogen worden sind, werden nunmehr alle Mitglieder des Beirats gemäß § 5 Abs. (2) des Gesetzes von der Reichsregierung ernannt.

[2] Verkehrsrechtl. Rundschau 1939 S. 1336; 1940 S. 1377.

wickelt. Diese Auffassung ist im Schrifttum vielfach angefochten worden[1].

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Das Gesetz stellt im § 3 (3) folgenden Leitsatz für die Verwaltung der Reichsbahn auf: „Die Deutsche Reichsbahn ist zum Nutzen des deutschen Volkes und der deutschen Wirtschaft zu verwalten; dabei sind die Belange der Landesverteidigung zu wahren. Die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Reichsbahn ist öffentlicher Dienst." Für das engere Gebiet der eigentlichen Wirtschaftsführung wird dieser Grundgedanke dahin umschrieben, daß die Deutsche Reichsbahn nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen zu führen sei (§ 6). Dabei muß den Anforderungen des Verkehrs Rechnung getragen und der Betrieb sicher geführt werden; die Anlagen der Deutschen Reichsbahn nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör sind nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiter zu entwickeln. Ziel der Reichsbahnwirtschaft ist danach also nicht wie bei einem Gewerbebetriebe Gewinnerzielung, sondern die als öffentlicher Dienst gewertete Sorge für das allgemeine Wohl von Volk und Staat, die in erster Linie darin besteht, einen zuverlässigen, sicheren, schlagkräftigen und wohlfeilen Verkehrsapparat zur Verfügung zu halten, der seinen bedeutenden und vielgestaltigen Aufgaben für die Volkswirtschaft und Landesverteidigung jederzeit gewachsen ist.

Die hiermit umrissenen Aufgaben sind von der Deutschen Reichsbahn entsprechend ihrer Stellung als Sondervermögen des Reichs mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung selbständig und unter eigener Verantwortung zu lösen. Diese Selbständigkeit zeigt sich

1. in der Selbständigkeit der Wirtschaftsführung,
2. in der Selbständigkeit der Wirtschaftsrechnung.

Das Gesetz fordert die Wirtschaftsführung so, daß die Reichsbahn die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufgaben selbst bestreiten kann (§ 6 (2)). Wie schon bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft findet damit auch hier der Gedanke der funktionellen Verbindung der Einnahmen und Ausgaben der Reichsbahnrechnung ganz klaren Ausdruck; es gibt keine Verquickung mehr mit der allgemeinen Reichskasse und dem allgemeinen Reichshaushalt, der selbständige Wirtschaftskörper des Sondervermögens „Deutsche

[1] Z. B. Weber, Zeitschr. d. Akademie für Deutsches Recht 1939 S. 679; List, Verkehrsrechtl. Rundschau 1940 S. 1425; zustimmend dagegen Staks, ZVMEV 1940 S. 249.

Reichsbahn" hat sich selbst zu tragen. Wie dies finanzpolitisch im einzelnen zu bewerkstelligen ist, das ist durchaus Sache der eigenverantwortlichen Leitung der Reichsbahn. Gesetzliche Einschränkungen, wie sie beispielsweise auf der Einnahmeseite für die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in den Mitwirkungsrechten der Reichsregierung bestanden, sind nicht mehr vorhanden, abgesehen von den für das Reichsbahnpersonal geltenden Reichsbesoldungsvorschriften, die naturgemäß auf der Ausgabeseite der Reichsbahnrechnung nach wie vor eine sehr erhebliche Einschränkung der Wirtschaftsfreiheit bedeuten.

Wenn die Reichsbahn den Rechnungsausgleich aus eigener Kraft gewährleisten soll, muß sie als konjunkturempfindlicher Verkehrsbetrieb die Möglichkeit haben, bei ihrer Wirtschaftsplanung und Wirtschaftsführung den Schwankungen des Wirtschaftslebens beweglich zu folgen. Sie stellt daher für jedes Geschäftsjahr lediglich als Programm für die gesamte Geschäfts- und Wirtschaftsführung einen Wirtschaftsplan auf, in den alle voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben aufgenommen werden (§ 7 (2)). Dieser Wirtschaftsplan hat aber nicht die Natur des für die übrigen Reichsverwaltungen aufzustellenden Haushaltsvoranschlags oder des durch Gesetz festgestellten Haushalts selbst, sondern er ist eben nur ein vorausschauend aufgestelltes Programm, das insgesamt und in seinen einzelnen Ansätzen jederzeit den etwa veränderten Bedürfnissen nach dem tatsächlichen Wirtschaftsablauf des Geschäftsjahres angepaßt werden kann und muß. Steigende Verkehrsleistungen bei aufwärtsgehender Konjunktur bringen höhere Einnahmen, aber auch größere Ausgaben für die Ausführung der Leistungen mit sich. Umgekehrt zwingen fallende Einnahmen bei sinkender Konjunktur zur Einschränkung der Ausgaben, wenn der Rechnungsausgleich nicht gefährdet werden soll. Die im Wirtschaftsplan enthaltenen Ausgabeansätze geben deshalb zwar die Richtlinien für die in Aussicht genommenen Ausgaben auf den einzelnen Gebieten an, sie binden die Reichsbahn aber nicht im Sinne eines Haushaltsgesetzes. Der Wirtschaftsplan entspricht damit nach seiner Natur und seiner Funktion dem „Voranschlag", wie ihn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aufstellte.

Zur selbständigen Wirtschaftsführung gehört schließlich auch die bereits in anderem Zusammenhange erwähnte Befugnis der Deutschen Reichsbahn, selbständig Kredite aufzunehmen (§ 8).

Die selbständige Wirtschaftsrechnung der Reichsbahn muß die Finanzlage jederzeit mit Sicherheit erkennen lassen (§ 6 (3)). Die Reichshaushaltsordnung, die Finanz- und Rechnungsbestimmungen sowie die sonstigen Vorschriften des Reichs finden auf sie ebenso wie

auf die Wirtschaftsführung keine Anwendung, denn alle diese für die Reichsverwaltungen geltenden allgemeinen Vorschriften des Reichs gehen von haushaltsgesetzlichen Grundlagen aus und sind darum auf die anders gearteten Verhältnisse des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" nicht ohne weiteres übertragbar. Das Gesetz hat damit die Möglichkeit eröffnet, die auf Grund jahrzehntelanger Erfahrung entwickelten, bewährten Vorschriften der Reichsbahn ohne Rücksicht auf die Verschiedenheiten der bei ihrer Entstehung vorhandenen Organisationsform der Reichsbahn, insbesondere also auch die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erlassenen Dienstvorschriften und Dienstanweisungen, grundsätzlich beizubehalten. Infolgedessen gelten auch die in der Gesellschaftszeit durchgeführten, den erfolgswirtschaftlichen Notwendigkeiten dienenden Neuerungen auf dem Gebiete des Buchungs- und Rechnungswesens[1] weiter. Im übrigen werden die maßgebenden Bestimmungen vom Reichsverkehrsminister nach § 4 des Gesetzes erlassen.

Die selbständige Wirtschaftsführung und die selbständige Wirtschaftsrechnung der Reichsbahn spiegeln sich schließlich wider in ihrem Jahresabschluß, der auch nach dem neuen Gesetz nach den Grundsätzen und mit den Zielen zu erstellen ist, die für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft festgelegt waren. Für einen Wirtschaftsbetrieb ist die gegebene Form der Jahresrechnung der kaufmännische Abschluß mit Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Diese bewährte Form war für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im alten Reichsbahngesetz vorgeschrieben und in ihren rechnungsmäßigen Einzelheiten in einer Klarheit ausgebildet, die allgemeine Anerkennung gefunden hat. Auch das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" hält daran fest. Dabei soll — gleichfalls der bisherigen Übung folgend — die Rechnung des Betriebes in der Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen und der Ausgaben für die Betriebsführung sowie für die Unterhaltung und für die Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge besonders dargestellt werden, weil sie für die Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolges der Reichsbahn überragende Bedeutung hat (§ 11). Wenn auch die Reichsbahn hiernach wie ein kaufmännisches Unternehmen „bilanziert", so gelten doch nach der ausdrücklichen Bestimmung im § 11 (2) des Gesetzes für die Aufstellung ihres Jahresabschlusses die Vorschriften des Handelsrechts nicht, denn die Deutsche Reichsbahn ist weder ein Gewerbebetrieb (§ 16 (1)) noch ein kaufmännisches Unternehmen, sondern ein Zweig der Reichsverwaltung mit besonde-

[1] Vgl. oben S. 725.

ren, ihrer Natur nach überwiegend wirtschaftlichen Aufgaben, die eine entsprechende Sonderregelung ihrer Verwaltungstätigkeit bedingen.

Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war die Feststellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung dem Verwaltungsrat übertragen. Nunmehr ist die Festsetzung des Jahresabschlusses der Reichsregierung vorbehalten (§ 11 (4)); auch darin kommt die Wichtigkeit zum Ausdruck, die das Gesetz dem jährlichen Wirtschaftsergebnis des Sondervermögens beimißt. Wie bei allen größeren wirtschaftlichen Unternehmungen wird die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der Reichsbahn — innerhalb von 6 Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres — veröffentlicht.

Trotz oder auch gerade wegen der Loslösung und finanzwirtschaftlichen Verselbständigung der Reichsbahn in der Form eines Sondervermögens wäre es an sich denkbar gewesen, die jährlichen Reinüberschüsse ihrer Gesamtrechnung in die allgemeine Reichskasse fließen zu lassen, da als solche Überschüsse nur die Beträge in Frage kommen, die nach Berücksichtigung aller eigenen finanziellen Notwendigkeiten der Reichsbahn übrig bleiben. Das Reichsbahngesetz hat diesen Weg aber in Auswirkung des Grundsatzes, daß das Sondervermögen auf eigene Rechnung und mit eigener Verantwortung verwaltet werden soll, nicht beschritten. Die Reichsbahn leistet vielmehr gemäß § 12 des Gesetzes an die allgemeine Reichskasse für jedes Geschäftsjahr eine Abgabe, die sich nach der Höhe der Verkehrseinnahmen richtet. Beträgt die Verkehrseinnahme 4600 Mio RM, so sind 3 % dieser Einnahmen als Abgabe zu leisten. Ist die Verkehrseinnahme in einem Geschäftsjahr höher oder niedriger als 4600 Mio RM, so erhöht oder ermäßigt sich die Abgabe um 10 % des von 4600 Mio RM abweichenden Betrages; sie beträgt jedoch mindestens 100 Mio RM. Bis zum Betrage von 120 Mio RM muß die Abgabe in der Betriebsrechnung verrechnet werden. Der darüber hinausgehende Betrag ist dagegen abhängig von dem Gesamtwirtschaftsergebnis der Reichsbahn, nämlich nur dann zu leisten, wenn in der Gewinn- und Verlustrechnung nach Erfüllung des Dienstes der Kredite und Vorzugsaktien, der notwendigen Rückstellungen für rechtliche Verpflichtungen und der vorgeschriebenen Zuweisungen zu den gesetzlich vorgesehenen Rücklagen noch ein dafür ausreichender Überschuß verbleibt.

Es ist ein alter Meinungsstreit, ob Staatseisenbahnen solche „Gewinne" für ihnen betriebsfremde Zwecke überhaupt herauswirtschaften sollen, oder ob es nicht volkswirtschaftlich richtiger ist, die Überschüsse durch entsprechende Tarifermäßigungen sofort wieder verschwinden und damit der Allgemeinheit unmittelbar zugutekommen zu lassen. Die Ant-

wort darauf kann allein die staatliche Verkehrs- und Finanzpolitik des Reichs geben, und sie muß sich richten nach den allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Mit dem Reichsbahngesetz ist diese Entscheidung zugunsten einer festen Abgabe an die Reichskasse ausgefallen.

Für die Abdeckung etwaiger Rechnungs f e h l b e t r ä g e trifft das Gesetz — abgesehen von der in § 13 vorgeschriebenen Bildung einer Ausgleichsrücklage — keine Regelung. Nach dem Grundsatz im § 6 (2), der die Reichsbahn verpflichtet, dafür zu sorgen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Ausgaben selbst bestreiten kann, wird das Eintreten eines Defizits offenbar als entfernte theoretische Möglichkeit betrachtet. Es wird dann Sache der Staatsführung sein, die erforderlichen Maßnahmen für den Rechnungsausgleich zu treffen, sofern und soweit diese Aufgabe die eigene Finanzkraft der Reichsbahn übersteigt.

Die im § 13 des Gesetzes zusammengefaßten Weisungen für die Aufstellung der G e w i n n - u n d V e r l u s t r e c h n u n g der Reichsbahn werden im übrigen von dem Grundgedanken beherrscht, daß es dem wirtschaftlich selbständigen Sondervermögen — ähnlich wie seinerzeit der voll autonomen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — ermöglicht werden soll, ihre Wirtschaftskraft aus eigenen Mitteln vor größeren Erschütterungen zu bewahren und eine gleichmäßige Wirtschaftspolitik auf längere Sicht zu betreiben. Zu diesem Zweck ist die Bildung einer Ausgleichsrücklage im Betrage von zunächst 600 Mio RM vorgesehen, ferner die Ansammlung einer Rücklage für die Einziehung der Vorzugsaktien[1] und schließlich die Bildung von Sonderrücklagen, soweit sie wirtschaftlich geboten sind. Über die Verwendung des nach Erfüllung aller Verpflichtungen übrig bleibenden Gewinns soll der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen befinden.

Zusammenfassend kann hiernach zunächst festgestellt werden, daß das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" auf den Gebieten seiner Wirtschaftsführung und Finanzgebarung im Grundsätzlichen eine Selbständigkeit erhalten hat, die dem Autonomiegedanken entspricht. Anderseits bedingt die Tatsache, daß die Deutsche Reichsbahn trotz ihrer vermögensrechtlichen und wirtschaftlichen Abtrennung ein Betrieb d e s R e i c h s und ihre Verwaltung Teil der unmittelbaren R e i c h s v e r w a l t u n g ist, doch gewisse Einschränkungen dieser Grundsätze, namentlich im Verhältnis zur Reichsfinanzverwaltung, die später noch zu behandeln sind.

[1] Diese Rücklage ist inzwischen gegenstandslos geworden, da die Vorzugsaktien Ende 1940 zum größten Teile gegen Reichsbahn-Schatzanweisungen umgetauscht und im übrigen zum 1. Juli 1941 zur Einlösung aufgerufen worden sind.

3. Wirtschafts- und Rechnungsprüfung.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hatte für die laufende Prüfung der inneren Geschäftsvorgänge besondere Prüfungsorgane der Gesellschaft (ein Hauptprüfungsamt bei der Hauptverwaltung und Prüfungsämter bei den Reichsbahndirektionen) geschaffen, die diese Prüfung in Unabhängigkeit gegenüber den Verwaltungsstellen nach einer vom Verwaltungsrat erlassenen besonderen Rechnungsprüfungsordnung zu besorgen hatten. Bei den Reichsverwaltungen wird die Wirtschafts- und Rechnungsführung dagegen nach den Bestimmungen der Reichshaushaltsordnung vom Rechnungshof des Deutschen Reichs auf ihre Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft. Da einmal die Reichshaushaltsordnung nach § 6 (4) des neuen Gesetzes auf die Deutsche Reichsbahn keine Anwendung findet, anderseits der eigene Prüfungsdienst der Reichsbahn den Beweis seiner außerordentlichen praktischen Bewährung erbracht hatte, ist auch bei der Neuorganisation daran festgehalten worden (§ 10).

Die laufende Prüfung durch besondere Prüfungseinrichtungen der Reichsbahn (Hauptprüfungsamt und örtliche Prüfungsämter) hat den Vorteil, daß sie die Wirtschaftlichkeit der Geschäftsführung im ganzen wie im einzelnen umfassen und sich den einzelnen Geschäftsvorgängen unmittelbar anschließen kann. Auf diese Weise können Fehler und daraus etwa entstehende Unwirtschaftlichkeiten sogleich abgestellt werden. Eine derartig umfassende und eingehende Wirtschaftsprüfung kann wirksam nur von den bei der Reichsbahn selbst tätigen und mitten in ihrem Geschäftsbetrieb stehenden Beamten vorgenommen werden. Bedenken gegen die Objektivität der Prüfungshandhabung bestehen nicht, wenn der Prüfungsdienst in seiner organisatorischen Stellung unabhängig von den eigentlichen Verwaltungsstellen der Reichsbahn ist[1]. Dies schreibt das Gesetz im Absatz (2) des § 10 ausdrücklich vor. Die Einzelheiten der Ausführung des Prüfungsdienstes sind in Anlehnung an die bewährten Prüfungsvorschriften der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch die Rechnungsprüfungsordnung geregelt worden, die der Reichsverkehrsminister am 5. Juli 1939 im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen und dem Präsidenten des Rechnungshofs des Deutschen Reiches erlassen hat.

Wenn hiernach auch in der äußeren Organisation des Prüfungsdienstes eine gewisse Übereinstimmung mit der der früheren Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft festzustellen ist, so hat sich doch in der Rechtsnatur und verwaltungsrechtlichen Stellung der Prüfungsorgane ein

[1] Begründung Abschnitt B zu § 10.

grundlegender Wandel vollzogen: Sie waren in der Gesellschaftszeit eigene Organe der autonomen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, jetzt sind sie dagegen Reichsbehörden, denen im Geschäftskreis der nur noch wirtschaftlich abgetrennten Reichsverwaltung des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" besondere Prüfungsaufgaben zugewiesen und die mit Rücksicht auf diese Sonderaufgaben personalmäßig besonders, nämlich mit Reichsbahnbeamten, besetzt sind.

Im übrigen kommt diese Veränderung der Rechtsverhältnisse auch darin zum Ausdruck, daß das Gesetz in gewissem Umfange eine Einflußnahme des Reichsministers der Finanzen und des Präsidenten des Rechnungshofs des Deutschen Reichs auf die Prüfungstätigkeit vorsieht. So soll der Leiter des Reichsbahnprüfungsdienstes vom Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen und dem Präsidenten des Rechnungshofs bestellt oder aus dem Prüfungsdienst zurückgezogen werden. Außerdem hat der Reichsminister der Finanzen und der Präsident des Rechnungshofs das Recht, von dem Leiter des Prüfungsdienstes jede Auskunft zu verlangen, Anregungen für die Prüfung zu geben und Wünsche zu äußern. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Reichsminister der Finanzen oder dem Präsidenten des Rechnungshofs einerseits und dem Leiter des Reichsbahnprüfungsdienstes anderseits soll der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen entscheiden (§ 10 (3)). Allen diesen Mitwirkungsbefugnissen des Reichsministers der Finanzen und des Präsidenten des Rechnungshofs liegt der Gedanke zugrunde, daß diese obersten Reichsbehörden auch im Sachbereich des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" in einem Umfange beteiligt werden sollen, der einerseits der selbständigen Sonderstellung der Reichsbahn Rechnung trägt, anderseits aber auch die Einhaltung einheitlicher, mit den allgemeinen Reichsvorschriften übereinstimmender Prüfungsgrundsätze sicherstellt[1].

Im Zusammenhang damit ist auch die Prüfung des von der Reichsregierung festzusetzenden Jahresabschlusses neu geregelt worden. Er wird zunächst vom Hauptprüfungsamt der Deutschen Reichsbahn geprüft, das seinen Prüfungsbericht dem Reichsverkehrsminister vorlegt. Nach einer weiteren Begutachtung der Jahresrechnung durch den Präsidenten des Rechnungshofs des Deutschen Reichs wird der Abschluß mit dem Bericht des Hauptprüfungsamts und dem Gutachten des Rechnungshofs vom Reichsverkehrsminister dem Reichsminister der Finanzen übermittelt (§ 11 (3)).

[1] Begründung zu § 10.

4. Reichsbahn und Reichsfinanzverwaltung.

Es wurde schon oben kurz darauf hingewiesen, daß die Deutsche Reichsbahn trotz ihrer vermögensrechtlichen und wirtschaftlichen Loslösung aus dem sonstigen Reichsvermögen und trotz der grundsätzlichen Finanzautonomie des Sondervermögens ein Betrieb des Reichs und ihre Verwaltung Teil der unmittelbaren Reichsverwaltung ist. In dieser Doppelnatur der Reichsbahn als finanziell selbständiger Wirtschaftskörper und als besonderer Zweig der Reichsverwaltung liegt es begründet, daß auch ihr Verhältnis zur Reichsfinanzverwaltung gesetzlich besonders geregelt werden mußte. Denn grundsätzlich ist der Finanzminister in jedem Staatswesen der Hüter der staatlichen Finanzhoheit und der Verwalter der öffentlichen Gelder, dem insoweit alle Verwaltungszweige mehr oder weniger unterstellt sind. Unter diesem Gesichtspunkt müssen dem Finanzminister auch bei der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn gewisse Zuständigkeiten zugebilligt werden, eben aus der Erwägung heraus, daß die Verwaltung des Sondervermögens eine Angelegenheit der unmittelbaren Reichsverwaltung ist, bei der die Reichsfinanzverwaltung nicht völlig ausgeschaltet werden kann. Die Schwierigkeit liegt hier praktisch in der Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen dem Reichsverkehrsminister als dem verantwortlichen Leiter des wirtschaftlich selbständigen Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn“ und dem Reichsminister der Finanzen als dem Vertreter der Finanzhoheit des Reichs, der als solcher für die Wahrung einheitlicher Finanz- und Wirtschaftsgrundsätze in der gesamten öffentlichen Verwaltung zu sorgen hat.

Da die Verwaltung des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn“, wie immer wieder betont werden muß, ein Zweig der Reichsverwaltung, da mithin jedes Handeln der Reichsbahnorgane ein Handeln des Reiches selbst ist, besteht an sich kein Anlaß, die Zuständigkeiten der Reichsbahnstellen bis hinauf in ihre oberste Spitze, den Reichsverkehrsminister, mehr einzuschränken, als es zur Wahrung der unerläßlichen Gleichmäßigkeit der gesamten Reichsverwaltung notwendig ist. Denn eine weitergehende Beschränkung dieser Zuständigkeiten, etwa durch Bindung an die Mitwirkung von Reichsfinanzbehörden, würde im Grunde ein Mißtrauen gegen die Eisenbahnverwaltung bedeuten, für das Ursachen nicht ohne weiteres erkennbar sind und das im übrigen mit der eigenverantwortlichen Selbständigkeit der Wirtschaftsführung der Reichsbahn nicht zu vereinbaren wäre. Man wird als Grundsatz folgenden Gedanken feststellen dürfen: Je schwächer die Autonomie einer Staatseisenbahn in verwaltungsmäßiger Hinsicht ausgebildet ist, um so stärker kann ihre finanzielle Autonomie sein.

Das Reichsbahngesetz sieht die Mitwirkung des Reichsministers der Finanzen in einer ganzen Reihe von Einzelfällen vor, die hier nicht alle behandelt zu werden brauchen. Nach § 8 (2) dürfen Schuldverschreibungen oder Schatzanweisungen (im Rahmen der selbständigen Kreditaufnahme durch die Reichsbahn) nur im Einvernehmen mit dem Reichsfinanzminister ausgegeben werden. Ebenso ist dieses Einvernehmen zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten, Aufnahme von Darlehen gegen Schuldschein und Bestellung von Sicherheiten und Bürgschaften erforderlich, soweit es sich um Geschäftsvorgänge handelt, die nach Umfang und Bedeutung den üblichen Rahmen der Wirtschaftsführung der Reichsbahn überschreiten (Durchführungsverordnung § 4 (2)). Die Verwaltung der Schulden der Deutschen Reichsbahn kann im Einvernehmen zwischen dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen der Reichsschuldenverwaltung übertragen werden[1], und die allgemeinen Grundsätze über die Anlegung der flüssigen Mittel bestimmt der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister (§ 8 des Gesetzes). In diesen Fällen werden öffentliche Interessen, insbesondere des Anleihe- und Geldmarktes, mehr oder weniger stark berührt. Im übrigen ist es berechtigt, daß der Reichsminister der Finanzen die Kontrolle über den Schuldenstand des dem Reiche gehörenden Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" behält.

In das Gebiet der Vermögensverwaltung gehören die weiteren Bestimmungen des § 4 der Durchführungsverordnung. Danach darf die Deutsche Reichsbahn nur im Einvernehmen mit dem Reichsfinanzminister

1. Eisenbahnen erwerben,
2. andere Unternehmungen gründen oder erwerben, sofern dafür mehr als 1 Mio RM aufgewendet werden,
3. sich an anderen Unternehmungen beteiligen, sofern der Wert der Beteiligung 1 Mio RM übersteigt.

Zu Verfügungen über Gegenstände des Reichseisenbahnvermögens im Werte über 250 000 RM ist die vorherige Zustimmung des Reichsfinanzministers einzuholen.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses wirkt der Reichsminister der Finanzen, wie schon früher ausgeführt worden ist, in der Weise mit, daß ihm der Abschluß mit dem Prüfungsbericht des Hauptprüfungsamts der Reichsbahn und dem Gutachten des Präsidenten des Rechnungshofs des Deutschen Reichs vom Reichsverkehrsminister

[1] Dies ist inzwischen für die Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen der Reichsbahn durch Verordnung vom 18. März 1940 (RGBl. I S. 518) geschehen.

übermittelt wird. Er legt den Abschluß alsdann der Reichsregierung zur Festsetzung vor (§ 11). Soll die im Rahmen der Gewinn- und Verlustrechnung zu schaffende Ausgleichsrücklage über den gesetzlich vorgesehenen Betrag von 600 Mio RM hinaus erweitert, oder sollen wirtschaftlich gebotene Sonderrücklagen gebildet werden, so ist dazu das Einvernehmen mit dem Finanzminister erforderlich. Über die Verwendung etwaiger weiterer Gewinne der Gesamtrechnung kann endlich der Reichsverkehrsminister gleichfalls nur im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen befinden (§ 13).

Bei der Wirtschafts- und Rechnungsprüfung bestehen die bereits oben dargestellten Befugnisse des Reichsfinanzministers (§ 10), die ihm einen gewissen Einfluß auf die Handhabung des Prüfungsdienstes sichern.

Nach § 28 (2) ist der Reichsverkehrsminister ermächtigt worden, die zur Durchführung und Ergänzung des Gesetzes erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen; er ist aber auch dabei an das Einvernehmen mit dem Finanzminister gebunden.

Auf dieser Ebene liegt schließlich noch das Recht des Reichsministers der Finanzen, zu den Sitzungen des Beirats der Deutschen Reichsbahn einen Vertreter zu entsenden (§ 5 (3)).

Alle diese Einzelbestimmungen tragen dem Grundgedanken Rechnung, daß der Reichsminister der Finanzen als Träger der Verantwortung für die gesamte Reichsfinanzverwaltung auch bei der Verwaltung des dem Reich gehörenden Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" soweit mitwirken soll, wie es die allgemeinen öffentlichen Interessen, die Sorge für gleichmäßige Ausrichtung der gesamten Reichsverwaltung und die einheitliche Linie der allgemeinen Reichsfinanz- und Wirtschaftspolitik erfordern. Äußerlich betrachtet bedeuten diese Mitwirkungsrechte des Finanzministers zwar eine Einschränkung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Reichsbahnverwaltung, aber sie erscheinen doch aus den angeführten Gründen sachlich voll gerechtfertigt und tun insofern auch dem Autonomiegedanken keinen Abbruch, weil, wie schon in dem Abschnitt über die begriffliche Grundlegung dargelegt worden ist[1], ein vollkommen losgelöstes wirtschaftliches Eigenleben für eine Staatseisenbahn aus Gründen der „Staatsraison" nicht denkbar ist.

Aus diesem Rahmen fällt jedoch nach ihrem Wortlaut eine Bestimmung heraus, auf die bisher wegen ihrer Tragweite nicht eingegangen worden ist. Es ist der § 7 (3) des Gesetzes, wonach auch der

[1] Vgl. oben S. 709.

Wirtschaftsplan der Reichsbahn von dem Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen festgesetzt wird. Der Wirtschaftsplan ist die Grundlage der gesamten Wirtschaftsführung der Reichsbahn. Wenn also, wie es der Wortlaut der gesetzlichen Bestimmung zunächst vermuten läßt, zu allen seinen Ansätzen die Zustimmung des Finanzministers notwendig wäre, dann würde dies praktisch zur Folge haben, daß die Reichsbahnverwaltung in allen Fragen der Wirtschaftsführung an die Mitwirkung der Reichsfinanzverwaltung gebunden wäre, d. h. keine Selbständigkeit mehr hätte, die dem Gedanken der finanziell-wirtschaftlichen Autonomie entspräche. Für das Verhältnis der Eisenbahnverwaltung zur allgemeinen Reichsfinanzverwaltung wäre damit etwa der Zustand wieder hergestellt, der in Preußen um die Jahrhundertwende und im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts bestanden hat, allerdings mit dem Unterschied, daß damals der Preußische Finanzminister gegenüber dem für die Staatsbahnen zuständigen Minister der öffentlichen Arbeiten in der Praxis eine übergeordnete Stellung einnahm, während nunmehr für das Verhältnis der Reichsbahnverwaltung zur Reichsfinanzverwaltung von einer Gleichordnung der beiderseitigen Verwaltungsspitzen — Reichsverkehrsminister und Reichsfinanzminister — auszugehen ist. Eine derartige Einengung der Reichsbahnverwaltung kann aber unmöglich dem Willen des Gesetzgebers entsprechen, denn sonst hätte die Errichtung des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung (§ 1 des Gesetzes) ihren eigentlichen Sinn verloren. Für die Geschäftsführung dieses Sondervermögens ist der Reichsverkehrsminister als Leiter und Generaldirektor der Reichsbahn verantwortlich (§ 3). Dazu gehört aber in erster Linie die Wirtschaftsplanung für das Geschäftsjahr, die im Wirtschaftsplan der Reichsbahn niedergelegt wird. In der Begründung zu § 7 (3) heißt es demzufolge auch: „Die Einnahme- und Ausgabeansätze veranschlagt verantwortlich der Reichsverkehrsminister als Leiter der Deutschen Reichsbahn." Wie die Tarife im ganzen und einzelnen gestaltet werden sollen, welcher Personalkörper zur wirtschaftlichen Bewältigung des Betriebs und Verkehrs erforderlich ist, welche sächlichen Aufwendungen für die Unterhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung des ganzen Apparats der Reichsbahn gemacht werden müssen, das zu beurteilen und festzustellen ist Sache des Reichsverkehrsministers, der dafür die volle Verantwortung trägt, und nicht Sache des Reichsministers der Finanzen, der diese Verantwortung gar nicht übernehmen kann. Infolgedessen kann es auch bei der Festsetzung des jährlichen Reichsbahnwirtschaftsplans trotz des weitergehenden Wort-

lauts des § 7 des Gesetzes nicht darauf ankommen, daß der Reichsfinanzminister jedem einzelnen Einnahme- und Ausgabeansatz seine Zustimmung gibt, sondern seine Mitwirkung ist auch hier darauf beschränkt, daß in dem wirtschaftspolitisch überaus bedeutsamen Haushalt der Reichsbahn (gegenwärtig weit über 7 Mrd. RM auf der Einnahme- und Ausgabeseite) die für alle Reichsverwaltungen geltende, durch die Gesamtinteressen des Reichs bestimmte einheitliche Linie der allgemeinen Reichsfinanz- und Wirtschaftspolitik gewahrt bleibt[1]. Dazu treten noch die besonderen Interessen, die der Reichsminister der Finanzen an der Höhe der Ablieferungen der Reichsbahn an die allgemeine Reichskasse hat (§ 12).

Für die Richtigkeit dieser Auslegung spricht auch noch eine andere Überlegung. Nach § 7 (3) ist zu Änderungen des Wirtschaftsplans im Laufe des Geschäftsjahres das Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen (nur dann) erforderlich, wenn durch sie das ursprünglich erwartete Wirtschaftsergebnis voraussichtlich wesentlich beeinflußt werden wird. Der Reichsverkehrsminister hätte danach also äußerstenfalls die Möglichkeit, bei etwaigen Streitigkeiten mit dem Reichsminister der Finanzen über einzelne Ansätze des Wirtschaftsplans den Wünschen des Finanzministers zunächst nachzugeben und dann nach dem so erzielten Einvernehmen über den ganzen Wirtschaftsplan seine ursprünglichen Einzelansätze „im Laufe des Geschäftsjahres" alsbald wiederherzustellen. Einwänden des Finanzministers gegen diese Abänderungen könnte er ziemlich leicht mit dem Hinweis begegnen, daß dadurch das Wirtschaftsergebnis der Reichsbahnrechnung insgesamt voraussichtlich nicht wesentlich beeinflußt werden würde. Zu solchen Umwegen wird es freilich nicht zu kommen brauchen, wenn die Zusammenarbeit der beiden Ministerien von dem gegenseitigen Vertrauen getragen wird, das das Gesetz offenbar voraussetzt, und wenn der § 7 (3) in der Weise angewendet wird, die seinem wahren Sinn entspricht.

Mit dieser Auslegung ordnet sich auch diese Bestimmung über das Einvernehmen zwischen Reichsverkehrsminister und Reichsminister der Finanzen bei Festsetzung des Reichsbahnwirtschaftsplans in die Ebene ein, auf der die Mitwirkungsrechte des Finanzministers in der Verwaltung der Reichsbahn allgemein beruhen. Das Gesetz hat danach auch für das wichtige Gebiet der Wirtschaftsführung den Gedanken der Reichsbahnautonomie grundsätzlich aufrechterhalten.

[1] So auch die Begründung zu § 7 (3).

V. Zusammenfassung.

Der Autonomiegedanke im deutschen Staatseisenbahnwesen hat hiernach eine Entwicklung genommen, die in den Jahren nach dem Weltkriege in steilem Anstieg zur vollen Autonomie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft führte, dann aber nach dem Umbruch vom Jahre 1933 eine Einschränkung im Sinne der nationalsozialistischen Staats- und Wirtschaftsauffassung erfuhr. Aufbauend auf schwachen Ansätzen zur Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen bei den Staatseisenbahnverwaltungen der deutschen Länder vor dem Weltkriege, kam der Gedanke, den Eisenbahnen eine wirtschaftlich selbständigere Stellung zu gewähren, nach der Zusammenfassung der Staatsbahnnetze zu den Reichseisenbahnen erstmalig in Art. 92 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 zum Ausdruck. Aber diese für die künftige Verwaltung der Reichseisenbahnen richtungweisende Verfassungsbestimmung wollte den Kern und Ausgangspunkt der Eisenbahnautonomie, ihre finanzielle Seite, noch nicht verwirklichen, denn sie beließ es ausdrücklich bei der Eingliederung des Haushalts und der Rechnung der Reichseisenbahnen in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reichs. Versuche, den Reichseisenbahnen in Ausführung dieser Verfassungsbestimmung auf dem Wege eines Eisenbahnfinanzgesetzes eine finanzwirtschaftlich selbständige Organisationsform zu geben, gelangten nicht zum Ziel. Erst der völlige Zusammenbruch der innerpolitischen Verhältnisse und mit ihm der Niedergang der Eisenbahnfinanzen führte unter Loslösung vom Reichshaushalt zur Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" nach der Verordnung vom 12. Februar 1924. Mit dieser Verordnung wurde das Reichseisenbahnvermögen als Sondervermögen aus dem übrigen Reichsvermögen ausgeschieden; es ist es seitdem geblieben.

Auf die bis dahin rein deutsche Entwicklungslinie des Autonomiegedankens bei den deutschen Staatsbahnen gewann alsdann das inzwischen neu hinzugekommene Problem der Regelung der Reparationslasten aus dem Versailler Diktat ausschlaggebenden Einfluß. Das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924/13. März 1930, durch das die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft errichtet wurde, mußte diese eisenbahnfremden Gesichtspunkte der Sicherung der Tributleistungen in entscheidendem Maße berücksichtigen. Bei grundsätzlicher Trennung von Aufsicht und Leitung wurde ein in seiner Verwaltung, Wirtschaftsführung und Finanzgebarung selbständiges Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit geschaffen, dem bei möglichster Freistellung von Einflüssen der Reichsregierung in erster Linie die Aufgabe zugedacht war, die Reparationssteuer von jährlich 660 Mio RM zugunsten

der Feindmächte herauszuwirtschaften. Trotz dieser außerordentlich hohen Vorbelastung der Reichsbahnrechnung gelang es aber, in der Verwaltung und Geschäftsführung der Gesellschaft die dem überlieferten Wesen der deutschen Staatseisenbahnen entsprechenden innerdeutschen Erfordernisse des gemeinnützigen Dienstes an Volk, Staat und Wirtschaft voll zur Geltung zu bringen. Wenn überdies auch die Selbständigkeit der Gesellschaft sowohl in verwaltungsmäßiger wie in finanziell-wirtschaftlicher Hinsicht weitestgehend im Sinne des Autonomiegedankens verwirklicht war, so war der Reichsregierung doch durch die ihr zustehende Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrats ein bestimmender Einfluß auf die Bildung des entscheidenden Organs zugestanden. Sie hatte außerdem auf dem Gebiet der Wirtschaftsführung wesentliche Mitwirkungsrechte bei der Tarifgestaltung, durch die sie die Einnahmeseite der Reichsbahnrechnung grundlegend beeinflussen konnte.

Die stark betonte Selbständigkeit, mit der die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dem Reich gegenüber stand, war mit der nationalsozialistischen Staats- und Wirtschaftsauffassung nicht vereinbar. Ihre verwaltungsmäßige Autonomie wurde daher mit dem Gesetz vom 10. Februar 1937 und endgültig dann mit dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 beseitigt. Unter Umbenennung in „Deutsche Reichsbahn" wurde ihre Verwaltung wieder eine Angelegenheit der unmittelbaren Reichsverwaltung, wobei der Reichsbahn freilich mit Rücksicht auf ihre Natur als Wirtschaftsbetrieb eine Sonderstellung im System der allgemeinen Reichsverwaltung zugewiesen worden ist. In finanziell-wirtschaftlicher Hinsicht wurde der Autonomiegedanke der eigenverantwortlichen Verselbständigung der Reichsbahnwirtschaft und ihrer Loslösung von der allgemeinen Reichswirtschaft voll aufrecht erhalten. Die Deutsche Reichsbahn ist ein Sondervermögen des Reichs mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung geblieben. Das bedeutet: sie ist ein in sich geschlossener Wirtschaftskörper, der sich finanziell selbständig zu tragen hat und nach besonderen auf seine Aufgaben zugeschnittenen Grundsätzen verwaltet wird. Dabei ist die finanzielle Autonomie in mancher Beziehung stärker ausgebildet, als sie selbst die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hatte: So ist die Reichsbahn jetzt namentlich in ihrer Tarifgestaltung grundsätzlich selbständig, während bei der Gesellschaft die Reichsregierung hier erhebliche Mitwirkungsbefugnisse hatte. Eine Trennung zwischen Aufsicht und Leitung der Reichsbahn besteht nicht mehr; die Reichsbahnverwaltung ist selbst ein Zweig der unmittelbaren Reichsverwaltung. Wenn die Deutsche Reichsbahn hiernach zwar kein selbständiges (autonomes) Unternehmen gegenüber dem Reich mehr ist, wenn sie insbesondere auch keine eigene Rechts-

persönlichkeit mehr besitzt, so hat sie doch innerhalb und als Teil der allgemeinen Reichsverwaltung eine Sonderstellung, die mit der Abtrennung ihrer Wirtschaftsführung und der Loslösung ihrer Wirtschaftsrechnung von der sonstigen Reichsfinanzverwaltung dem Autonomiegedanken auch weiterhin voll Rechnung trägt.

B. Italien.

Die wichtigen Eisenbahnen in Italien wurden 1885 in das Eigentum des italienischen Staates übernommen. Ihr Betrieb wurde aber zunächst nicht vom Staate selbst durchgeführt, sondern an drei Privatgesellschaften verpachtet. Diese Pachtverträge wurden indes wegen der schlechten Erfahrungen, die man damit gemacht hatte, nach 20jähriger Dauer zum 1. Juli 1905 gekündigt.

Den Betriebsgesellschaften wurde insbesondere Übervorteilung des Staates durch undurchsichtige Finanzgebarung, künstliche Zurückhaltung des Verkehrs und der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes sowie Ausbeutung des Personals vorgeworfen. Das Tarifsystem der italienischen Bahnen war auf der Grundlage von 1885 stehen geblieben, hielt also mit der internationalen Weiterentwicklung des Tarifwesens nicht Schritt. Dies und die Vernachlässigung der technischen Betriebsverhältnisse, die hauptsächlich in der geringen Geschwindigkeit der Züge, dem Fehlen von Doppelgleisen, der Schwäche des Oberbaues und der Unpünktlichkeit der Betriebsabwicklung zum Ausdruck kam, führte zu einer steigenden Unzufriedenheit der Verfrachter und des reisenden Publikums, der der Staat wegen der Unzulänglichkeiten der Pachtverträge nicht wirksam abhelfen konnte, weil die unbestimmte Fassung der Vertragsbestimmungen immer wieder Auslegungsstreitigkeiten ergab und ein durchgreifendes Vorgehen gegen die Betriebsgesellschaften verhinderte.

So war man sich damals in Italien allenthalben einig, daß die Pachtverträge angesichts der unbefriedigenden Zustände im Eisenbahnwesen zum ersten zulässigen Termin gelöst werden müßten[1]. Nicht so klar war es dagegen, in welcher Form die Staatseisenbahnen denn nun nach der Beseitigung des Verpachtungssystems weiter betrieben werden sollten. Dabei drehten sich die Erörterungen weniger um die doktrinären Fragen nach den Vorteilen und Nachteilen des Staatsbahn- oder Privatbahnsystems im allgemeinen, als vielmehr darum, welches System für die tatsächlichen wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Verhältnisse Italiens am besten passe. Bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen im Jahre 1885 hatte die Ablehnung des unmittelbaren Staats-

[1] Vgl. Bresciani Arch. f. Eis. 1905 S. 1038 ff.

betriebes vornehmlich zwei Gründe: einmal die von der parlamentarischen Linken genährten individualistischen Strömungen, die bei staatlichem Betriebe der Eisenbahnen ein verschärftes Eingreifen des Staates in das Wirtschaftsleben und eine Schmälerung der Initiative der Bürger und ihrer freien Vereinigungen befürchten zu müssen glaubten, und zweitens die damalige schlechte Lage des Staatshaushalts, die das mit der Übernahme des Bahnbetriebes verbundene finanzielle Wagnis wegen der konjunkturabhängigen Schwankungen der Eisenbahneinnahmen und der mangelnden Elastizität des Etats nicht tragbar erscheinen ließ.

Dazu kamen nun bei den weiteren Erörterungen der Eisenbahnfrage in den Jahren nach 1900 gewichtige Bedenken wegen der schädlichen Einflüsse, die das parlamentarische Regierungssystem auf die Verwaltung der Eisenbahnen ausüben würde. Der Staatsbetrieb passe, meinte man, für ein Land mit konstitutioneller Verfassung wie Preußen, nicht aber für ein Land mit parlamentarischer Verfassung, wo die Regierung allerlei Einflüssen der Abgeordneten ausgesetzt sei und nachgeben müsse, so daß, während dringende Arbeiten unausgeführt blieben, viel Geld in überflüssigen Ausgaben verschwendet werden würde[1]. Der häufige und rasche Ministerwechsel werde eine einheitliche Leitung der Staatsbahnen nach gleichbleibenden Gedanken auf längere Sicht unmöglich machen. Italien befinde sich nicht in denselben sozialen und politischen Verhältnissen wie Preußen, das die größte industrielle Organisation der Gegenwart zu schaffen und zu leiten gewußt habe[2].

Die Lösung aller dieser Fragen erblickte man schließlich in einem von der Regierung gutgeheißenen und in ihre verschiedenen Gesetzentwürfe übernommenen Vorschlag des Abgeordneten Carmine, der darauf hinauslief, der Eisenbahnverwaltung bei grundsätzlicher Einführung des Staatsbahnbetriebs eine weitgehende Selbständigkeit zu verleihen, so daß sie sozusagen in eine „Verwaltung der Eisenbahnen auf Rechnung des Staates" umgewandelt werde. Eine vollständige „Autonomie der Eisenbahnverwaltung" — der Ausdruck taucht hier zum ersten Male in der Eisenbahnverfassungsgeschichte auf — im Sinne ihrer gänzlichen Loslösung aus der sonstigen Staatsverwaltung war damit freilich nicht beabsichtigt. Da die Eisenbahnverwaltung einem öffentlichen Interesse dient und über öffentliche Gelder verfügt, dürfe die Regierung ihrer Verantwortlichkeit gegenüber dem Lande nicht überhoben und die Eisenbahnverwaltung der Kontrolle des Parlaments nicht entzogen werden. Der Grundgedanke der Neuregelung sei vielmehr der, ein System zu schaffen, das im Einklang mit den Grundsätzen der Verfassung und Ver-

[1] Bresciani a. a. O. S. 1042.
[2] Bresciani a. a. O. S. 1043.

waltung steht und zu gleicher Zeit der Eisenbahnverwaltung eine genügende Bewegungsfreiheit gewährt, indem es diese jedem fremden Interesse und den Schwankungen der Politik entzieht.

Ihren gesetzlichen Niederschlag fanden diese Erwägungen in dem Gesetz vom 7. Juli 1907. Es wurde in einigen (für den Autonomiegedanken unwesentlichen) Bestimmungen durch Verordnung vom 28. Juni 1912 abgeändert.

I. Die Staatseisenbahnen nach dem Gesetz vom 7. Juli 1907/28. Juni 1912.

Nach ihrer Entstehungsgeschichte war es das Ziel der gesetzlichen Organisation, der Eisenbahnverwaltung im Sinne der Entpolitisierungsbestrebungen eine Selbständigkeit zu geben, die sie von politischen Einflüssen weitmöglichst freistellte, ohne daß dadurch die politische Verantwortlichkeit der Regierung und das Aufsichtsrecht des Parlaments beeinträchtigt werden sollte. Als springender Punkt wurde es angesehen, der Eisenbahnverwaltung in all dem, was sich auf die Tätigkeit eines großen gewerblichen Transportunternehmens bezieht, einen privatwirtschaftlichen Charakter zu belassen und zu gleicher Zeit die Erreichung der wesentlichen wirtschaftlichen, rechtlichen und gesellschaftlichen Ziele eines staatlichen Betriebes zu sichern[1]. Zu diesem Zwecke wurde eine selbständige („autonome") Verwaltung der Staatsbahnen geschaffen, die der obersten Leitung und Verantwortung des fachlich zuständigen Ministers der öffentlichen Arbeiten unterstellt wurde.

1. Organisation und Verwaltung.

Nach Art. 1 des Gesetzes betrieb der Staat die Eisenbahnen unmittelbar durch eine selbständige Verwaltung. Dieser selbständigen Verwaltung der Staatsbahnen oblag die Führung aller der Geschäfte, die sich auf den Betrieb der im einzelnen bezeichneten Eisenbahnlinien (und Schiffahrtsstrecken) beziehen (Art. 3). An der Spitze der Verwaltung stand ein Verwaltungsrat und ein Generaldirektor. Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Generaldirektor wurden auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und nach Anhörung des Ministerrats durch Königliche Verordnung ernannt. Das Amt des Generaldirektors war unvereinbar mit einer parlamentarischen oder sonst durch Wahlen erlangten Würde (Art. 4).

Der Verwaltungsrat bestand aus dem Generaldirektor als Vorsitzenden und 9 Räten, von denen 2 aus der Reihe der höheren Eisenbahnbeamten, 3 aus der Reihe der höheren Staatsbeamten und 4 aus

[1] Vgl. Bresciani Arch. f. Eis. 1908 S. 265.

solchen nichtbeamteten Staatsbürgern entnommen wurden, die einen Beweis ihrer besonderen technischen und administrativen Befähigung erbracht hatten; diese letzteren wurden mit ihrer Ernennung gleichfalls Staatsbeamte (Art. 5). Auf alle Mitglieder des Verwaltungsrats fanden die durch die Gesetze für Staatsbeamte festgesetzten Beschränkungen in der Bekleidung anderer Stellen Anwendung; insbesondere durfte keines von ihnen an der Verwaltung oder rechtlichen Vertretung anderer Transportunternehmungen oder Gesellschaften oder Firmen beteiligt sein, die mit den Staatsbahnen über Lieferungen oder Leistungen in einem Vertragsverhältnis stehen. Auch Parlamentsmitglieder konnten dem Verwaltungsrat nicht angehören (Art. 75).

Der Generaldirektor — mit der ihm als „Generaldirektion" in Rom zugeordneten Behörde — war zuständig für die Führung der laufenden Geschäfte (Art. 10). Dem Verwaltungsrat oblag im wesentlichen die Organisation der inneren Betriebsverwaltung und ihre Durchführung: Er bestätigte u. a. die allgemeinen Vorschriften und Zuständigkeiten für die einzelnen Dienstzweige, er beschloß über den Entwurf des Voranschlags zum Etat und über die Schlußrechnung, er bestätigte nach den Bedürfnissen der einzelnen Dienstzweige die Verteilung der durch den Etat bewilligten Mittel, er genehmigte Verträge von größerer Bedeutung, er beschloß über die Organisationspläne, über die das Personal betreffenden Grundbestimmungen und über Ernennungen, Beförderungen und sonstige Personalmaßnahmen, und er erstattete schließlich Gutachten über alle anderen Gegenstände, die für eine gedeihliche Entwicklung der Verwaltung und des Eisenbahnbetriebs wichtig sind (Art. 6).

Die „Oberleitung" über diesen Spitzen der selbständigen Eisenbahnverwaltung hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten, der dafür die Verantwortung gegenüber dem Parlament trug (Art. 3). Seine Befugnisse waren aber gesetzlich fest umgrenzt und hielten sich fast durchweg im Rahmen einer staatlichen Aufsicht, so daß er nicht die Möglichkeit hatte, seine Tätigkeit zu einer eigentlichen Oberleitung der Staatsbahnverwaltung auszugestalten. Die Leitung der Staatsbahnen und die Aufsicht darüber waren auf diese Weise getrennt. Die wichtigsten Befugnisse des Ministers der öffentlichen Arbeiten waren folgende:

1. er konnte sich jederzeit durch Revisionen von der ordnungsmäßigen Abwicklung des Betriebs und der Geschäftsführung überzeugen (Art. 3);
2. er machte die Vorschläge für die durch Königliche Verordnung zu vollziehende Ernennung des Generaldirektors und der Mitglieder des Verwaltungsrats (Art. 4);

3. alle Ernennungen, Beförderungen, Bestrafungen und Pensionierungen der höheren Beamten unterlagen seiner Genehmigung (Art. 54);
4. Beschlüsse des Verwaltungsrats mußten ihm innerhalb von 24 Stunden in Abschrift mitgeteilt werden (Art. 6);
5. er konnte alle Anordnungen und Beschlüsse der Verwaltung, die den Gesetzen oder Dienstvorschriften widersprachen, für ungesetzlich erklären. Darüber hinaus konnte er „aus wichtigen Gründen" die Ausführung aller Maßnahmen des Verwaltungsrats und der Generaldirektion zeitweilig hindern und schließlich durch einen mit Gründen versehenen Erlaß mit Zustimmung des Ministerrats gänzlich aufheben (Art. 13); er war dagegen nicht befugt, eine solche Maßnahme der Verwaltung durch eine andere zu ersetzen;
6. Ausnahmetarife bedurften seiner Genehmigung (Art. 39);
7. Verträge über freihändige Vergebungen im Werte von über 200 000 Lire unterlagen — mit Ausnahme von dringlichen Fällen, die der Verwaltungsrat als solche anerkannt hatte — seiner Genehmigung.

Neben dem Minister der öffentlichen Arbeiten hatte auch der Schatzminister (Finanzminister) noch gewisse Aufsichtsrechte, die aber sehr viel geringer waren (Art. 3): er konnte nach vorherigem Einvernehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen höheren Beamten der Staatsbuchhalterei Kassen, Magazine und alle Rechnungsbücher der Staatsbahnverwaltung prüfen lassen.

Unterhalb dieser Aufsichtsbefugnisse, die den Zweck verfolgten, der politischen Verantwortlichkeit der zuständigen Fachminister gegenüber dem Parlament einen sachlichen Hintergrund und einen tatsächlichen Inhalt zu geben, war die Eisenbahnverwaltung in der Ausübung ihrer Tätigkeit selbständig, freilich mit dem Vorbehalt, der sich aus dem durch die Beamteneigenschaft der Mitglieder des Verwaltungsrats bedingten Behördencharakter dieses wichtigsten Organs der Eisenbahnverwaltung und der daraus letztlich folgenden Verantwortlichkeit gegenüber dem Minister ergeben mußte. Überdies konnte der Minister der öffentlichen Arbeiten durch sein fast unbeschränktes Vetorecht gegenüber den Entschließungen des Verwaltungsrats sehr stark negativ auf die Verwaltung der Eisenbahnen einwirken, wenn es ihm auch versagt war, selbst positive Anordnungen zu treffen.

Außer dieser Verwaltung sah das Gesetz noch einen allgemeinen Verkehrsbeirat beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten und einen Bezirksverkehrsausschuß bei jeder Bezirksverwaltung vor

(Art. 61). Die Tätigkeit dieser Beiräte beschränkte sich jedoch auf rein gutachtliche Aufgaben, namentlich in Tarifangelegenheiten (Art. 62). Sie setzten sich zusammen aus Staatsbeamten und gewählten Vertretern der Eisenbahnbediensteten, ferner aus Vertretern der Industrie, Landwirtschaft, Schiffahrt und Presse sowie anderen Personen, die besondere technische oder juristische Kenntnisse im Eisenbahnwesen besitzen (Art. 63). Den Vorsitz im allgemeinen Verkehrsbeirat führte der Minister der öffentlichen Arbeiten, während Vorsitzender der Bezirksverkehrsausschüsse der Chef der Bezirksdirektion war (Art. 63, 68).

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Der nach der Verwaltungsseite durch die Schaffung einer selbständigen Eisenbahnverwaltung verankerten Autonomie der Staatseisenbahnen entsprach auch ihre — jedenfalls im Grundsätzlichen angestrebte — finanzielle Selbständigkeit. Aber ebenso wie verwaltungsmäßig Einschränkungen des Autonomiegedankens aus einer gewissen Abhängigkeit der Staatsbahnorgane gegenüber dem parlamentarisch verantwortlichen Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellen waren, so mußte es damals unter den Beengtheiten des parlamentarischen Regierungssystems auch als ein Unding erscheinen, der Staatsbahnverwaltung etwa in finanzieller Beziehung eine so weitgehende Unabhängigkeit zu gewähren, daß sie von jeder Aufsicht und von jeder Verantwortlichkeit vor den gesetzgebenden Körperschaften des Staates freigestellt wurde. Das Gesetz trug diesen Schwierigkeiten Rechnung, indem der finanziellen Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltung diejenigen Grenzen gezogen wurden, die man mit Rücksicht auf die Staatsverfassung als geboten erachtete.

Dabei ergaben sich sehr wichtige Abgrenzungen dieser Finanzautonomie der Staatsbahnverwaltung zunächst aus den materiellen Bestimmungen des italienischen Finanzrechts. Es unterschied scharf zwischen den Angelegenheiten, die das Staatsvermögen betreffen (Conto patrimoniale), und denen, die sich auf den Betrieb beziehen (Conto d'esercizio). Lediglich die Rechnungsposten auf dem Conto d'esercizio für Betrieb, Verkehr und Unterhaltung der bestehenden Anlagen waren die eigene Sache der autonomen Staatsbahnverwaltung; sie waren als Einnahmen und Ausgaben im sogenannten Ordinarium des Eisenbahnetats enthalten.

Beim Conto patrimoniale des Staatsvermögens unterschied man zwischen den Aufwendungen zur Verbesserung bestehender Anlagen und den Ausgaben für den Bau neuer Linien. Soweit die Verbesserungen vorhandenen Anlagen zugute kamen, wurden sie im

sogenannten Extraordinarium des Eisenbahnetats nachgewiesen. Diese Ausgaben trug aber grundsätzlich nicht die Staatsbahnverwaltung, sondern der vom Schatzminister verwaltete allgemeine Staatsschatz. Sie erschienen demgemäß als Ausgabe im Etat des Schatzministers (Finanzministers) und als Einnahme im Extraordinarium des Eisenbahnetats, wo dann als Gegenbuchung auf der Ausgabeseite ihre Verwendung nachzuweisen war. Die Staatsbahnverwaltung war jedoch verpflichtet, die ihr für Zwecke des Extraordinariums vom Staatsschatz zur Verfügung gestellten Beträge zu verzinsen und zu tilgen. Der Finanzminister spielte also insoweit gegenüber den Eisenbahnen gewissermaßen die Rolle eines Bankiers oder Kreditgebers.

Dagegen stand der Bau neuer Linien in keinen etatrechtlichen Beziehungen zur Staatsbahnverwaltung und zum Eisenbahnetat. Er war vielmehr ausschließlich Sache des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Wenn die Staatsbahnverwaltung — was aus Zweckmäßigkeitsgründen natürlich häufig vorkam — bei der Planung und Ausführung solcher Vorhaben mitwirkte, so geschah das stets für Rechnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Der Staatsbahnverwaltung oblag hier auch, anders als beim Extraordinarium, nicht die Verzinsung und Tilgung der durch derartige Neubauten entstehenden Ausgaben. Dafür hatte vielmehr der Staatsschatz genau so zu sorgen, wie er für die Verzinsung und Tilgung des Baukapitals der Strecken aufzukommen hatte, die der Staatsbahnverwaltung 1905 zum Betriebe übergeben worden waren. Als Gegenwert für diese Lasten des Staatsschatzes kamen nur die Überschüsse der Staatseisenbahnen in Betracht, auf die er nach dem Aufbau des Gesamtetats Anspruch hatte.

Praktisch kam mithin die finanzielle Autonomie der Staatsbahnverwaltung überhaupt nur für das Gebiet ihres Ordinariums, d. h. für ihre laufende Betriebsrechnung, in Frage. Den großen Freiheitsbrief für die Wirtschaftsführung enthielt hier zunächst der Art. 16 des Gesetzes: „Die Staatseisenbahnverwaltung deckt ihre Ausgaben, indem sie die erforderlichen Summen aus ihren Einnahmen entnimmt." Mit dieser Bestimmung wurde der das Staatshaushaltswesen im allgemeinen beherrschende Grundsatz der Einheit des Haushalts, wonach sämtliche Einnahmen zur Bestreitung aller Ausgaben zu dienen haben, durchbrochen und der Gedanke der funktionellen Verbindung zwischen Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnverwaltung gesetzlich festgelegt.

Trotz dieser für die damalige Zeit unerhörten Neuerung blieb aber die Wirtschaftsrechnung der Staatsbahnverwaltung mit dem Staats-

haushalt eng verbunden. Der Voranschlag über die Einnahmen und Ausgaben bildete eine Anlage zum Etat des Ministers der öffentlichen Arbeiten (Art. 15). Er wurde vom Verwaltungsrat nach den sachlichen Bedürfnissen der Staatsbahnen aufgestellt und dann dem Minister der öffentlichen Arbeiten zugeleitet, der das Recht hatte, die Ansätze, soweit es ihm zweckmäßig erschien, zu ändern, die so bewirkten Abänderungen freilich besonders kenntlich machen mußte (Art. 23). Der Finanzminister (Schatzminister) war hingegen bei diesen Vorarbeiten zum Etat hinsichtlich der Eisenbahnverwaltung überhaupt nicht beteiligt. Vom Minister der öffentlichen Arbeiten gelangte der Haushaltsentwurf vor das Parlament, das darüber endgültig entschied. Dabei waren dem Parlament sowohl der ursprüngliche, vom Verwaltungsrat aufgestellte Voranschlag wie der vom Minister der öffentlichen Arbeiten abgeänderte Entwurf als gleichwertige Vorschläge vorzulegen. Dem Parlament selbst war für die Beratung des Eisenbahnetats eine sehr bedeutsame Grenze gezogen: es war ihm verboten, neue Bewilligungen oder Erhöhungen der vorgeschlagenen Ansätze von sich aus vorzunehmen; solche Änderungen waren vielmehr nur im Wege eines besonderen Gesetzes zulässig (Art. 23). Man wollte damit verhüten, daß der Eisenbahnetat zum Tummelplatz aller möglichen Kirchturmsinteressen und unsachlicher Beeinflussungen mächtiger Parteiführer wurde, eine bei dem parlamentarischen Regierungssystem und den häufig wechselnden Mehrheiten klar vorausgesehene Notwendigkeit. Das Parlament konnte also den Etatentwurf nur „en bloc" annehmen oder ablehnen.

Aus dieser Verknüpfung des Finanzwesens der Staatsbahnen mit dem allgemeinen Staatshaushalt ergab sich folgerichtig, daß die Überschüsse der Staatsbahnverwaltung an den Staatsschatz abzuliefern waren; sie bildeten den Gegenwert für die Zins- und Tilgungslasten, die der Staatsschatz für das Baukapital der Staatsbahnen aufzubringen hatte. Umgekehrt mußten etwaige Fehlbeträge äußerstenfalls aus den allgemeinen Staatsmitteln gedeckt werden.

Auch auf das Rechnungswesen der Staatsbahnverwaltung fand das Gesetz über die allgemeine Rechnungsführung des Staates mit gewissen Ausnahmen Anwendung (Art. 27). Das Buchungssystem war kameralistisch; es fehlte also namentlich eine Gewinn- und Verlustrechnung und eine Bilanz.

Eine völlige Loslösung der Eisenbahnrechnung im Sinne des Autonomiegedankens wurde eben damals noch nicht durchgeführt, sondern der Eisenbahnhaushalt wurde nur innerhalb des Gesamtetats besonders zusammengefaßt und nach den im Gesetz festgelegten Bestim-

mungen besonders behandelt, wobei die im Art. 16 niedergelegte Forderung des eigenen Rechnungsausgleichs als fortschrittliche Neuerung besonders in den Vordergrund trat. Im übrigen krankte die Lösung aber daran, daß man die Staatsbahnverwaltung trotz allen Bemühens um die Anerkennung ihrer wirtschaftsbetrieblichen Aufgaben doch noch zu sehr als echten Verwaltungszweig des Staates betrachtete. Es mußte darum Unzulänglichkeiten in der Organisation geben, die zeitbedingt aus jenen ersten immerhin kühnen Versuchen, das Verhältnis der Staatseisenbahnen zum Staat mit der Autonomie ihrer Verwaltung auf eine völlig neue Grundlage zu stellen, zu erklären und zu entschuldigen sind.

Besonders bemerkenswert war die weitgehende Ausschließung des Finanzministers aus der Mitwirkung bei der Verwaltung der Eisenbahnen. Namentlich bei der Wirtschaftsplanung der Staatsbahnen, der Aufstellung ihres Voranschlags für die Betriebsrechnung, hatte der Finanzminister kaum mitzureden. Die Aufsichts- und Mitwirkungsrechte der Staatsverwaltung waren hier vielmehr im wesentlichen auf den Minister der öffentlichen Arbeiten als Fachminister zugeschnitten, eine Lösung, die den sachlichen Belangen der Staatsbahnen und einer sachlichen Verkehrspolitik Rechnung trug. Aber es war natürlich klar, daß vor allem die Tatsache, daß die Überschüsse des Staatsbahnbetriebes der allgemeinen Staatskasse zugute kamen, das fiskalische Interesse des Finanzministers an den Wirtschaftsergebnissen der Staatsbahnen wachhalten mußte, wenn er auch nach dem Gesetz keine Handhabe hatte, sich unmittelbar in die Verwaltung der Bahnen einzuschalten.

Ebenso wie der Voranschlag war auch die jährliche Schlußrechnung dem Parlament vorzulegen (Art. 24).

Aus der haushaltsrechtlichen Betrachtung der Eisenbahnrechnung folgte zwangsläufig die Bindung der Staatseisenbahnverwaltung an die einzelnen Ansätze des Etatgesetzes. Um aber dennoch die Möglichkeit zu schaffen, Wirtschaftspläne über mehrere Jahre durchzuführen, der Wirtschaftskonjunktur einigermaßen zu folgen und den Etat wenigstens etwas elastischer zu gestalten, war einmal die Übertragbarkeit gewisser Etatsmittel auf spätere Jahre und zum anderen die Einrichtung eines Reservefonds vorgesehen.

Die Summen, die im Etat für ordentliche Unterhaltung der Strecken und Fahrzeuge, für außerordentliche Unterhaltung infolge von Schäden durch Einwirkung höherer Gewalt, für Erneuerung und Verbesserung des Oberbaues, Erneuerung der Fahrzeuge und als Beiträge für die Substanzvermehrung eingestellt waren, übertrugen sich ohne weiteres auf spätere Rechnungsjahre, soweit sie am Schluß des Etatjahres noch nicht verbraucht waren.

Dem „Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben" waren jährlich 2 % der Roheinnahmen bis zu einem Gesamtbetrage des Fonds von 30 Mio Lire zuzuweisen. Er wurde als besonderes Konto beim allgemeinen Staatsschatz geführt und diente zur Deckung der Ausgaben für nicht vorhergesehene Bedürfnisse, für die die im Etat bewilligten Beträge nicht ausreichten (Art. 24). Die Entnahme von Beträgen für solche unvorhergesehenen Zwecke und ihre Buchung auf die entsprechenden Titel des Etats konnte aber nur durch Königliche Verordnung auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers (Schatzministers) bewirkt werden. Der Staatsbahnverwaltung, die dahingehende Einzelanträge bei den beiden Ministerien zu stellen hatte, wurde es also nicht gerade leicht gemacht, über die Mittel des Reservefonds zu verfügen. Die Königlichen Verordnungen, die derartige Entnahmen genehmigten, mußten dann schließlich noch zusammen mit der Jahresrechnung dem Parlament vorgelegt werden.

Zu diesen Bindungen und Einengungen, die mehr auf der formalen Seite der Handhabung des Finanzdienstes und der Wirtschaftsführung lagen, kamen noch zwei sehr wesentliche materielle Beschränkungen der Finanzautonomie der Staatsbahnen: Die für die Einnahmen entscheidenden Grundsätze der Tarifbildung waren dem Parlament vorbehalten (Art. 39), und die den größeren Teil der regelmäßigen Ausgaben ausmachende Besoldung des Personals wurde nach Anhörung des Verwaltungsrats und des Ministerrats durch Königliche Verordnung geregelt (Art. 53).

3. Rechnungsprüfung.

Auch für die Wirtschafts- und Rechnungsprüfung galten die Staatsbahnen nach Art. 27 des Gesetzes als Teil der Staatsverwaltung. Sie unterlagen deshalb — mit gewissen Abweichungen — namentlich der Kontrolle des Rechnungshofs als der obersten Behörde des staatlichen Prüfungsdienstes.

Dem Rechnungshof waren damals nach dem Staatsrechnungsgesetz außerordentliche Befugnisse zugewiesen, um durch sehr scharfe Kontrollmaßnahmen Ordnung in die chaotischen Zustände der italienischen Finanzverwaltung zu bringen. Bevor irgendein Betrag an Staatsgeldern ausgegeben werden durfte, mußte dem Rechnungshof die Ausgabeanweisung zur Prüfung und Registrierung vorgelegt werden (Präventivkontrolle). Darüber hinaus bedurften alle Verträge, durch die dem Staat Lasten entstanden, der Genehmigung und Registrierung des Rechnungshofs. Durch zahllose Einzelbestimmungen wurden die

Verwaltungsakte der vorherigen Prüfung des Rechnungshofs unterworfen, um Veruntreuungen von Staatsgeldern zu verhüten. Diese Vorschriften, durch die die Staatsverwaltung sehr schwerfällig gemacht wurde, waren auf den wirtschaftlichen Betrieb der Staatsbahnen in ihrem vollen Umfange unmöglich anwendbar. Die Befugnisse des Rechnungshofs wurden daher gegenüber der Staatsbahnverwaltung in der Weise eingeschränkt, daß sich seine Tätigkeit im wesentlichen auf eine nachträgliche Prüfung der Geschäftsvorgänge beschränkte. Die Präventivkontrolle war nur bei Verträgen über größere Objekte (im Werte über 50 000 Lire) vorgesehen; in Fällen, die der Verwaltungsrat der Staatsbahnen als dringlich anerkannt hatte, konnte aber auch hier von der vorherigen Prüfung abgesehen werden.

Wegen der außerordentlichen Arbeitslast, die dem Rechnungshof durch die Prüfungstätigkeit bei den Staatsbahnen erwuchs, und zur wirksamen Ausgestaltung der Prüfungen selbst wurde eine besondere Abteilung des Rechnungshofs bei der Generaldirektion der Staatsbahnen in Rom eingerichtet.

Gemäß Art. 72 des Gesetzes wurde als weiteres Organ zur Überwachung der Staatseisenbahnverwaltung ein ständiger parlamentarischer Überwachungsausschuß eingesetzt. Ihm gehörten je 6 gewählte Mitglieder der beiden Kammern des Parlaments (Senat und Abgeordnetenhaus) an. Nach dem Gesetz oblag es dem Ausschuß, den Gang der Verwaltung und die Wirtschaftsführung der Eisenbahnen zu überwachen und dem Parlament wie der Regierung die Bedürfnisse und etwaigen Mängel des Eisenbahndienstes zur Kenntnis zu bringen. Er war befugt, alle Untersuchungen und Erhebungen anzustellen, die er für erforderlich hielt, um sich über den Gang der Verwaltung zu unterrichten.

In der Praxis hat diese Prüfungsinstanz indessen keine große Bedeutung erlangt. Die ganze Einrichtung war wohl eine Konzession an die parlamentarische Regierungsform und bestand in der Hauptsache nur auf dem Papier.

4. Zusammenfassung.

Zusammenfassend kann hiernach festgestellt werden, daß die italienische Staatsbahnverwaltung nach der Organisation von 1907 in den Grundlinien wohl eine selbständige Stellung im Sinne des Autonomiegedankens erlangt hatte, daß diese Stellung aber in Einzelheiten noch vielfache Merkmale der Abhängigkeit trug, die ihre Selbständigkeit empfindlich einengten. Das Schwergewicht dieser Staatseisenbahnverfassung lag in der Freistellung von der direkten Beeinflussung durch das Parla-

ment. Dabei wurde der Autonomiegedanke nach der Verwaltungsseite stärker verwirklicht als nach der finanziellen. Wenn auch der Finanzminister aus der Mitwirkung in der Verwaltung der Staatsbahnen fast ganz ausgeschaltet war, so wurde die Tätigkeit der Staatsbahnen finanziell-wirtschaftlich doch noch überwiegend als Zweig echter Staatsverwaltung betrachtet und durch die Verknüpfung mit dem allgemeinen Staatshaushalt den allgemeinen haushaltsrechtlichen Beschränkungen unterworfen. Für eine volle Finanzautonomie fehlte es an der unerläßlichen Selbständigkeit der Wirtschaftsrechnung. Der Forderung nach beweglicher Wirtschaftsführung der konjunkturabhängigen Eisenbahnen glaubte man durch eine gewisse Abgrenzung und Verselbständigung der Eisenbahnbetriebsrechnung innerhalb des staatlichen Gesamtetats genügen zu können, wobei erstmalig der Grundgedanke der funktionellen Verbindung zwischen Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnverwaltung herausgestellt und die Forderung des eigenen Rechnungsausgleichs als Leitsatz der Wirtschaftsführung festgelegt wurde. Das weitgesteckte Ziel, das dem Gesetzgeber vorgeschwebt hatte, nämlich die Organisation der Staatsbahnen ihrer Doppelnatur als Wirtschaftsbetrieb (Transportunternehmen) und als Staatsverwaltung anzupassen, wurde nur zum Teile erreicht, weil die Rücksichten auf das parlamentarische Regierungssystem des Landes eine klarere Lösung verhinderten.

II. Die Übergangsregelung des faschistischen Regimes von 1922.

Trotz der mancherlei Unzulänglichkeiten der Organisation, die die Autonomie der Staatsbahnen insbesondere auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiete nur unvollkommen durchgeführt hatte und im ganzen keine einheitliche Linie innehielt, gelang es der Staatsbahnverwaltung, die während der Verpachtungszeit hervorgetretenen Mängel zu beseitigen und eine innere Festigung und Gesundung des Eisenbahnwesens herbeizuführen. Während des Weltkrieges haben die Eisenbahnen mit dieser Verfassung ihre Bewährungsprobe bestanden. Zu einer Umwälzung von Grund auf kam es erst in den Jahren nach 1918, als die verheerenden Auswirkungen des Krieges das Staats- und Wirtschaftsleben Italiens und damit auch die Staatseisenbahnen mit ihrer ganzen Schwere erfaßten. Ihre Ursachen lagen aber eben nicht in einem Versagen der Staatsbahnverwaltung als solcher, sondern sie ergaben sich aus den allgemeinen politischen Verhältnissen des Landes, die mit dem Wirrwarr der Demobilmachung und der allgemeinen Unsicherheit zu einer Überfüllung mit Personal und einer gefährlichen Zerrüttung der Finanzen führten.

Im Herbst 1922 übernahm die faschistische Partei unter Führung Mussolinis die Regierung und ließ sich alsbald diktatorische Befugnisse

erteilen. Durch Gesetz vom 3. Dezember 1922 wurde sie ermächtigt, zur Neuordnung des Finanzwesens und der öffentlichen Verwaltung bis zum 31. Dezember 1923 Verfügungen mit Gesetzeskraft zu erlassen.

Das Handeln der faschistischen Regierung bestimmten folgende Leitsätze: Ausschaltung der Kollektivverantwortlichkeit, Wiederherstellung der Einzelverantwortlichkeit und der uneingeschränkten Autorität der Vorgesetzten, Ordnung des Staatshaushalts. In Verfolg dieser Grundsätze wurden die kollegialen und beratenden Stellen der Staatsbahnen beseitigt. Damit verschwanden der Verwaltungsrat, der allgemeine und die besonderen Verkehrsbeiräte, der parlamentarische Überwachungsausschuß und die durch Wahl bestellten Vertreter des Personals. Die Aufgaben des Verwaltungsrats wurden dem faschistischen Abgeordneten Torre als außerordentlichem Kommissar übertragen, der die Eisenbahnverwaltung auch bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vertrat. Hand in Hand ging damit ein scharfer Personalabbau und eine gewaltsame Ordnung von Dienst und Finanzen.

Den neuen Geist, der mit dem Amtsantritt des außerordentlichen Kommissars in die Verwaltung einzog, kennzeichnen folgende Sätze seines Telegramms an die Eisenbahner: „Denjenigen, die ununterbrochen die Nation sabotiert und sich noch nicht in die Neuordnung der Dinge gefügt haben, rate ich, sich eine andere unabhängigere Beschäftigung zu suchen, da es nicht erträglich ist, daß vom Staat beschäftigte Beamte sich gegen die Gemeinschaft und gegen das Leben des Staates versündigen. Auch für die Eisenbahn hat eine neue Ära begonnen. Man muß zu der äußersten Disziplin oben und unten zurückkehren, man muß die Hierarchie der geistigen Werte wiederherstellen, man muß mit allen Mitteln den verhängnisvollen Haushalt des Unternehmens gesunden.

Nicht mit warmen Tüchern kann man einen vom Krebs befallenen Organismus heilen, man muß vielmehr mutig mit dem Messer tief in die Wunde schneiden und die infizierten Gewebe entfernen[1]."

III. Die Neuordnung der Staatsbahnverwaltung nach der Verordnung vom 22. Mai 1924 und dem Gesetz vom 16. Juni 1938.

Nach der Konsolidierung des faschistischen Regierungssystems wurde im Jahre 1924 eine Neuordnung des Eisenbahnwesens durchgeführt. Ebenso wie im nationalsozialistischen Deutschland ergaben sich im faschistischen Italien aus der totalen Umwälzung des Staats- und Wirtschaftslebens Auswirkungen, die eine grundsätzliche Abkehr vom Autonomiegedanken bedingten. Dazu kam, daß in Italien den Ausschlag

[1] Mitgeteilt bei Sauter Arch. f. Eis. 1923 S. 930.

für die Errichtung der autonomen Staatsbahnverwaltung schließlich die Sorge vor den unsachlichen Einflüssen parlamentarischer Regierungsstellen gegeben hatte, und daß anderseits bei der Ausgestaltung dieser Autonomie im einzelnen die Rücksichten auf die parlamentarische Regierungsform vielfach entscheidend gewesen waren, Gesichtspunkte also, die nach dem Siege des Faschismus gar kein politisches Gewicht mehr hatten. So spiegelt denn die Verordnung vom 22. Mai 1924, die das Amt des außerordentlichen Kommissars für die Staatseisenbahnen beendete und den Generaldirektor und Verwaltungsrat wieder schuf, durchaus den Geist der neuen Zeit wider, obwohl sie sich in den äußeren Formen der Organisation in mancherlei Beziehung an das Vorbild der Regelung von 1907/1912 anlehnt.

1. Organisation und Verwaltung.

Nach Art. 1 der Verordnung steht an der Spitze der Verwaltung der Staatseisenbahnen der Verkehrsminister; ihm stehen ein Verwaltungsrat und ein Generaldirektor zur Seite. Der Verkehrsminister hat also nicht bloß, wie früher der Minister der öffentlichen Arbeiten, bestimmte im Gesetz abgegrenzte Aufsichtsrechte gegenüber den selbständig (autonom) geleiteten Eisenbahnen, sondern er ist selbst der oberste Leiter der Verwaltung, in dessen Hand sich alle Befugnisse vereinigen. Aufsicht und Leitung sind nicht mehr getrennt. Generaldirektor und Verwaltungsrat erscheinen als ihm nachgeordnete Behörden.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats und der Generaldirektor werden wie früher auf Vorschlag des Verkehrsministers und nach Anhörung des Ministerrats durch Königliche Verordnung ernannt. Der Verwaltungsrat besteht aus zehn Mitgliedern, nämlich: dem Generaldirektor der Staatseisenbahnen, zwei Mitgliedern aus dem Personal der Staatseisenbahnen, drei Staatsbeamten, von denen einer das Finanzministerium, einer den Generalfiskalanwalt und der dritte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten vertritt, und vier nichtbeamteten Staatsangehörigen, die eine große Befähigung auf dem technischen und Verwaltungsgebiet bewiesen haben (Art. 2). Den Vorsitz im Verwaltungsrat führt nicht mehr der Generaldirektor, sondern der Verkehrsminister oder in seinem Auftrag der Unterstaatssekretär. Dabei ist dieser neue Verwaltungsrat seiner entscheidenden Befugnisse entkleidet. Während er nach dem Gesetz von 1907 über die wichtigsten Angelegenheiten der Staatsbahnen beschloß oder die Geschäftsakte zu genehmigen oder zu bestätigen hatte, weist ihm die Verordnung von 1924 nur eine gutachtliche Tätigkeit zu. Nach Art. 6 muß er u. a. in folgenden Angelegenheiten gehört werden:

1. Allgemeine Vorschriften für die einzelnen Dienstzweige und ihre Änderungen;
2. Entwurf des Haushaltsplans, Änderungsvorschläge im Laufe des Rechnungsjahres und Entwurf der Hauptrechnung;
3. Verteilung der durch den Haushaltsplan und durch besondere Gesetze genehmigten Mittel hinsichtlich der Bedürfnisse der verschiedenen Dienstzweige;
4. Verträge von grundsätzlicher Bedeutung oder größerer geldlicher Auswirkung;
5. Personalvorschriften;
6. Beförderungen in bestimmten Personalgruppen;
7. Beförderungs- und Tarifvorschriften.

Auf Verlangen des Verkehrsministers soll der Verwaltungsrat sein Gutachten auch über jeden anderen Gegenstand abgeben, der für die gedeihliche Entwicklung der Verwaltung und des Eisenbahnbetriebes von Belang ist. Das Amt eines Verwaltungsratsmitglieds ist auch jetzt unvereinbar mit einer solchen Stellung in einem anderen Beförderungsunternehmen oder in einer Gesellschaft, die mit den Staatseisenbahnen in einem Vertragsverhältnis steht (Art. 5). Hingegen können Parlamentsmitglieder dem neuen Verwaltungsrat angehören. Die frühere Ausschließung von Parlamentariern aus dem Verwaltungsrat der Eisenbahnen hat im faschistischen Italien — auch im Hinblick auf die nur noch gutachtlichen Aufgaben — ihre Berechtigung verloren, denn die politischen Bedenken sind insoweit gegenstandslos geworden.

Der Generaldirektor ist unter dem Verkehrsminister die zentrale Behörde für die laufenden Geschäftsaufgaben. Er hat dem Verkehrsminister im November eines jeden Jahres einen Geschäftsbericht für das vorausgegangene Rechnungsjahr vorzulegen (Art. 8). In diesem Bericht sind die Einnahmen und Ausgaben genau nachzuweisen, es ist Rechenschaft zu legen über den Abschluß wichtiger Verträge und über die Maßnahmen auf dem Gebiete der Beförderungsbedingungen und der Tarife, und es sollen schließlich Vorschläge für Änderungen unterbreitet werden, die nach den vorgenommenen Prüfungen und Erfahrungen angezeigt erscheinen.

Die Oberleitung hat aber nunmehr, wie gesagt, der Verkehrsminister, der damit unmittelbar entscheidend in die Verwaltung der Staatseisenbahnen eingegliedert ist. Nach Art. 10 der Verordnung sind ihm — mit Ausnahme des Neubaudienstes, der weiter zum Geschäftsbereich des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gehört — alle Zuständigkeiten übertragen, die die Eisenbahnverwaltung betreffen und nach dem Gesetz

von 1907 und der Verordnung von 1912 in den Bereich des Ministers für die öffentlichen Arbeiten fielen.

Nach der Verwaltungsseite ist demnach keine Autonomie der Staatsbahnen mehr vorhanden. Ihre Verwaltung ist wieder ein Zweig der allgemeinen unmittelbaren Staatsverwaltung, wobei sich lediglich im Behördenaufbau noch gewisse Besonderheiten abzeichnen, die äußerlich an die Organisation von 1907 erinnern. Generaldirektor und Verwaltungsrat sind dem Namen nach Einrichtungen, die aus der Privatwirtschaft entlehnt sind und die wirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahn als Transportunternehmen andeuten. Ihrer Natur nach sind sie aber hier echte Staatsbehörden, die für die ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben dem Verkehrsminister als oberster Behörde unterstellt sind.

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Über die Wirtschaftsführung und Finanzgebarung der italienischen Staatsbahnen enthält die Verordnung von 1924 keine besonderen Vorschriften. Lediglich die allgemeine Bestimmung des Art. 10, wonach der Verkehrsminister die nach dem Gesetz von 1907 dem Minister für die öffentlichen Arbeiten zugewiesenen Zuständigkeiten übernommen hat, deutet darauf hin, daß die allgemeinen Grundgedanken der früheren gesetzlichen Regelung, soweit sie nicht durch die Neuorganisation gegenstandslos geworden sind, auch heute noch fortwirken. Einer der wichtigsten dieser Grundsätze war der in Art. 16 des damaligen Gesetzes niedergelegte Gedanke der funktionellen Verbindung zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnrechnung, nach dem die Staatseisenbahnverwaltung die Ausgaben aus ihren Einnahmen zu bestreiten hatte. Dieser Leitsatz bestimmt auch heute die Verwaltungspraxis der italienischen Staatseisenbahnen mit der Folge, daß der Grundsatz der haushaltsrechtlichen Bindung an die Ausgabeansätze des Etats weitgehend gelockert ist. Eine solche Bindung besteht praktisch in ihrer strengen Form nur für die im Extraordinarium des Haushalts[1] bewilligten Beträge. In der laufenden Betriebsrechnung, dem Ordinarium des Etats, sind dagegen Abweichungen von den Ansätzen grundsätzlich zugelassen. Der Verkehrsminister, der auch darüber die Entscheidung hat, muß zu derartigen Änderungen allerdings den Verwaltungsrat hören (Art. 6 Ziff. 2 der Verordnung). Soweit damit verbundene Ausgabeerhöhungen nicht aus Mehreinnahmen gedeckt werden können, wird zum Ausgleich der Reservefonds in Anspruch genommen, dem bis zu einer Gesamtsumme von 100 Mio Lire jährlich 20 Mio Lire zugewiesen werden. Die Wirtschaftsführung der Staatsbahnverwaltung

[1] Vgl. oben S. 751/752.

ist auf diese Weise wesentlich beweglicher gestaltet, als es nach den Grundsätzen einer reinen Etatwirtschaft möglich wäre. Die Eisenbahnen sind namentlich in der Lage, den Konjunkturschwankungen einigermaßen zu folgen.

Das wichtigste Mittel zur Steuerung der Einnahmen, die Tarifbildung, steht ihnen freilich in eigener Zuständigkeit nur in sehr beschränktem Umfange zur Verfügung. Diese Fragen sind durch Königliche Verordnung vom 25. Januar 1940[1] besonders geregelt. Danach bedürfen Tariferhöhungen allgemeiner Art der Genehmigung durch Gesetz und Tarifermäßigungen allgemeiner Art einer königlichen Verordnung, die auf Vorschlag des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanz- und Korporationsminister nach Beratung im Ministerrat erlassen werden soll. Tariferhöhungen und -ermäßigungen nicht allgemeiner Art werden durch Verordnung des Verkehrsministers im Einvernehmen mit dem Finanzminister genehmigt. Die selbständige eigene Zuständigkeit des Verkehrsministers als Leiters der Eisenbahnverwaltung ist auf dem Tarifgebiete nur gegeben für 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, ferner für ausnahmsweise Frachterleichterungen für einzelne Transporte, für Änderungen der Gütereinteilung und für Änderungen der Nebengebühren. Darüber hinaus ist der Verkehrsminister ermächtigt, Tarifermäßigungen für einzelne Verfrachter zu bewilligen, wenn dies zur Erhaltung, Entwicklung oder Neuschaffung von Güterverkehr der Staatsbahnen im Wettbewerb gegen andere Verkehrsmittel notwendig ist. Die Bewilligung derartiger Wettbewerbstarife in Einzelfällen, die übrigens der Eisenbahnverwaltung eine angemessene Verdienstspanne lassen müssen, kann der Verkehrsminister auch dem Generaldirektor der Staatsbahnen übertragen, sofern ihre Geltungsdauer ein Jahr nicht überschreitet.

Der die Grundlage der Wirtschaftsführung bildende jährliche Voranschlag zum Etat wird von der Eisenbahnverwaltung (Verkehrsministerium) selbständig aufgestellt. Er läuft von da zum Finanzminister, der die Federführung für die Aufstellung des staatlichen Gesamtetats hat und zu diesem Zweck die Voranschläge aller Staatsverwaltungszweige vereinigt. Die Mitwirkung des Finanzministers beschränkt sich aber auf diese aus dem allgemeinen Staatshaushaltsrecht folgende formale Zuständigkeit; materiell ist er an der Aufstellung des Staats-

[1] Gazzetta Ufficiale del Regno Nr. 25; deutsche Übersetzung im Arch. f. Eis. 1940 S. 1049.

bahnetats nicht weiter beteiligt. Im Rahmen des Gesamtetats wird schließlich auch der Eisenbahnhaushalt von den gesetzgebenden Körperschaften (Senat und faschistische Kammer) endgültig genehmigt.

Wirtschaftsführung und Rechnungswesen sind wegen der Verknüpfung mit dem allgemeinen Staatshaushaltswesen, und weil die Staatsbahnverwaltung als Teil der allgemeinen Staatsverwaltung zu betrachten ist, kameralistisch. Es gibt also keine formell selbständige, von den allgemeinen Staatsfinanzen losgelöste Wirtschaftsrechnung, und damit fehlt es an der unerläßlichen Voraussetzung für eine echte Finanzautonomie. Wohl aber hat der Autonomiegedanke auch in Italien in neuerer Zeit wieder Fortschritte gemacht, wenngleich er sich zunächst auf eine gewisse materielle Abgrenzung der Staatsbahnfinanzen gegenüber dem sonstigen Staatshaushalt innerhalb des Gesamtetats beschränkt. Damit hat sich eine Entwicklung angebahnt, die in ihren Grundgedanken etwa vergleichbar ist mit den Ansätzen und Bestrebungen auf Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen in den deutschen Einzelstaaten vor dem Weltkriege[1]. Allerdings geht die Regelung in Italien doch schon erheblich weiter, als sie damals in Deutschland verwirklicht werden konnte. Maßgebend dafür ist das Gesetz vom 16. Juni 1938, das in einem einzigen Artikel folgendes bestimmt:

„Die Verwaltung der Italienischen Staatseisenbahnen ist bevollmächtigt, Verpflichtungen für Anschaffungen und Anlagen, die das Vermögen vermehren, zu übernehmen.

Zur Deckung solcher Verpflichtungen werden vom Betriebsjahre 1937/38 ab zur Verfügung gestellt:

a) die auf das Budget der Eisenbahnverwaltung gesetzte Anweisung für Erneuerung des Betriebsmaterials, die nicht unter 5 % der Einnahmen festzustellen ist;

b) die ebendort einzustellende Anweisung einer 45 Mio Lire nicht unterschreitenden Summe für Vermehrungen an den Eisenbahnlinien und -anlagen;

c) der jährliche Gebarungsüberschuß der Verwaltung."

Die Bedeutung dieses kurzen, aber weittragenden Gesetzes liegt zunächst darin, daß die italienische Staatsbahnverwaltung nunmehr selbst berechtigt ist, Verpflichtungen für substanzvermehrende Anschaffungen und Anlagen zu übernehmen. Das ist insofern neu, als nach dem bisherigen italienischen Finanzrecht die Finanzierung von Vermögensvermehrung (Anlagezuwachs) der Eisenbahnen nicht Sache der

[1] Vgl. oben S. 713.

Eisenbahnverwaltung war. Die Ausgaben hierfür trug vielmehr, soweit es sich um das Extraordinarium des Eisenbahnetats handelte, der allgemeine Staatschatz, und der Bau neuer Linien wurde im Etat des Ministers der öffentlichen Arbeiten veranschlagt und somit aus den Mitteln des allgemeinen Staatsetats finanziert[1]. Für den letzteren Fall, den Bau neuer Linien, ist diese Regelung unverändert geblieben (Art. 10 der Verordnung von 1924)[2]. Im übrigen ist die Staatsbahnverwaltung aber nunmehr ermächtigt worden, Anlagezuwachs selbständig zu finanzieren, und zwar einmal aus Mitteln, die ihr dafür besonders zugewiesen werden, und darüber hinaus ganz allgemein aus ihrem jährlichen Gebarungsüberschuß.

Diese Bestimmung, daß der jährliche Überschuß der Eisenbahnrechnung für die eigenen Bedürfnisse der Staatsbahnen in vollem Umfange zur Verfügung stehen soll, wirkt sich in zweierlei Hinsicht bedeutungsvoll aus: Erstens grenzt sie im Sinne der finanziellen Autonomie die Eisenbahnrechnung gegenüber dem allgemeinen Staatsetat ab, indem sie den sonst üblichen Grundsatz ausschaltet, daß die Eisenbahnüberschüsse in die allgemeine Staatskasse fließen. Und zweitens schließt sie damit fiskalische Interessen des Finanzministers an der Eisenbahnrechnung weitestgehend aus; denn weil der Finanzminister für den Gesamtetat des Staates mit Überschüssen der Eisenbahnrechnung auf keinen Fall mehr rechnen kann, wird er an den Einzelheiten der Staatsbahnrechnung in ihren Einnahme- und Ausgabezahlen nicht mehr besonders interessiert sein. Auch das neue Gesetz läßt damit wieder den schon oben bei der Behandlung des Voranschlags betonten Grundsatz hervortreten, daß sich die Mitwirkung des Finanzministers in der finanziellen Verwaltung der Staatseisenbahnen auf seine aus dem allgemeinen Haushaltsrecht folgenden formalen Zuständigkeiten beschränkt, daß er hingegen materiell an den Entscheidungen kaum beteiligt ist. Die oberste Entscheidung liegt vielmehr in der Hand des Verkehrsministers, der die Verantwortung für eine sachliche Verkehrspolitik und für das wirtschaftliche Gedeihen der Staatsbahnen trägt. Die italienischen Eisenbahnen führen danach trotz ihrer engen Verflechtung mit der allgemeinen Staatsverwaltung und, obwohl sie selbst nach ihrer Organisation als ein Zweig dieser Staatsverwaltung angesehen werden müssen, doch innerhalb der gesetzlich gezogenen Grenzen ein wirtschaftliches Eigenleben, für dessen Ausrichtung ihre besonderen Bedürfnisse und Notwendigkeiten als ein staatlicher Wirtschaftsbetrieb, ihre Aufgaben als allgemeiner Verkehrsträger und die daraus folgenden Konjunkturabhängigkeiten ausschlag-

[1] Vgl. oben S. 752.
[2] Vgl. oben S. 760.

gebend sind. Der Reservefonds gibt ihnen die Möglichkeit, derartige Schwankungen des Wirtschaftsablaufs aufzufangen und aus eigenen Kräften auszugleichen. Damit ist auch in Italien eine Entwicklung begonnen und zu einem vorläufigen Abschluß gekommen, die als neuer Durchbruch des Autonomiegedankens gewertet werden darf.

C. Rumänien.

In Rumänien bestand vor dem Weltkriege das Staatsbahnsystem. Durch die Gebietserweiterungen aus den Friedensschlüssen erfuhr das bis dahin rd. 3600 km Streckenlänge umfassende Eisenbahnnetz eine Erweiterung auf 11 350 km, d. h. auf mehr als das Dreifache. Als wichtigste Netzteile kamen hinzu von Rußland Bessarabien mit 1190 km, von Österreich die Bukowina mit 610 km und von Ungarn Siebenbürgen und ein Teil des Banats mit 5750 km[1]. In dem so entstandenen Gesamtnetz waren aber nunmehr 4380 km, d. h. nahezu ein Drittel, Privatbahnen mit enthalten. Der rumänische Staat betrachtete es in den ersten Nachkriegsjahren mit Recht als seine vordringliche Aufgabe, die unverhältnismäßig umfangreichen Neuerwerbungen mit seinem alten Eisenbahnbesitz zu einem einheitlichen Netz zu verschmelzen und dabei auch die wichtigen Privatbahnen zu verstaatlichen. Dieses Ziel ist denn auch, wenn auch erst allmählich und mit beträchtlichen finanziellen Opfern, erreicht worden. Die Schwierigkeiten wurden hierbei besonders dadurch wesentlich gesteigert, daß die meisten Teile sowohl des rumänischen Stammlandes wie der neuen Gebiete Kriegsschauplatz gewesen und ihre Eisenbahnen dementsprechend in Mitleidenschaft gezogen waren. Es mußte deshalb in erster Linie darauf ankommen, den gesamten durch den Krieg zerstörten oder heruntergewirtschafteten technischen Apparat der Eisenbahnen (Oberbau, Brücken, Bahnhöfe, Werkstätten, Sicherungsanlagen, Fahrzeuge) wieder instandzusetzen, eine Arbeit, die unter den allgemeinen Nachkriegserscheinungen wie Verkehrsrückgang, Hemmung des Wirtschaftlebens, Zerfall oder Verschlechterung der Währung, Kapital- und Kreditnot, Schwierigkeiten in der Personalpolitik nicht gerade leicht vonstatten ging.

Es ist unter diesen Umständen begreiflich, wenn man auch in Rumänien nach einem Ausweg suchte, der es den Staatseisenbahnen ermöglichen sollte, der vielfachen Schwierigkeiten aus eigenen Kräften Herr zu werden. Man sah ihn schließlich auch hier in Anlehnung an die Vorbilder anderer europäischer Staaten in einer Neuorganisation der Eisen-

[1] Die Zahlen sind abgerundet. Vgl. Miclesco, Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes 1929 S. 114.

bahnverwaltung, durch die sie unter grundsätzlicher Loslösung aus der allgemeinen Staatsverwaltung in einen selbständigen, nach kaufmännischen Grundsätzen arbeitenden Wirtschaftskörper umgewandelt werden sollte. Die wirtschaftliche Notlage der Eisenbahnen wird den staatlichen Aufsichtsorganen, deren Machtbefugnisse und Einflüsse bei einer solchen Freistellung der Eisenbahnverwaltung stark eingeschränkt werden mußten, die Zustimmung zu einer derartigen Neuordnung erleichtert haben. Tatsächlich konten diese Hemmnisse aber doch nicht ganz beseitigt werden. Die Wünsche nach einer Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne des Autonomiegedankens wurden daher durch das Gesetz vom 13. Juni 1925, das sie erstmalig verwirklichen sollte, nur zum Teil erfüllt.

I. Die Organisation der Staatseisenbahnen nach dem Gesetz vom 13. Juni 1925.

Das Neuland, in das man sich mit der Verselbständigung der Eisenbahnverwaltung begab, wurde nur vorsichtig beschritten. Die Übergangsbestimmungen (Art. 53 ff.) sahen vor, daß das Gesetz im Laufe des Jahres 1925, beginnend mit dem Tag der Veröffentlichung, allmählich zur Anwendung gelangen sollte.

1. Organisation und Verwaltung.

Nach Art. 1 des Gesetzes wurde die „Verwaltung der Rumänischen Eisenbahnen" als eine unter die Aufsicht des Verkehrsministeriums gestellte juristische Person gegründet. Durch sie „betrieb" der rumänische Staat die Eisenbahnen, die in seinem Eigentum stehen und deren Betrieb er übernommen hatte. Ähnlich wie seinerzeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft[1] wurde dem rechtsfähigen Wirtschaftskörper der Eisenbahnverwaltung also nur der Betrieb der Eisenbahnen, nicht aber auch das Eigentum an den Anlagen übertragen. Die Beamten dieser rumänischen Eisenbahnverwaltung standen in ihren Rechten und Bezügen den Beamten der übrigen Staatsverwaltungen gleich: das Gesetz über die öffentlichen Beamten und ihre Bezüge fand auf sie Anwendung (Art. 17 ff.). Die Verwaltung war von staatlichen Abgaben jeder Art befreit.

Als leitende Organe dieser Verwaltung wurden ein Verwaltungsrat und die Generaldirektion vorgesehen (Art. 1). An der Spitze der für die laufenden Geschäfte zuständigen Generaldirektion stand ein Generaldirektor, dem zu seiner Unterstützung zwei Subgeneraldirektoren beigegeben waren (Art. 12). Der Generaldirektor wurde nach Vorschlag

[1] § 1 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924/13. März 1930. Vgl. oben S. 719.

des Verwaltungsrats vom Verkehrsminister auf Grund königlicher Entschließung ernannt. Ihm war das gesamte Personal der Eisenbahn unterstellt (Art. 13). Unter der Generaldirektion wurden zur Erfüllung der sachlichen Aufgaben Direktionen und Zentralabteilungen, Betriebsdirektionen und andere Unterabteilungen nach Maßgabe der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz gebildet. Die Zahl, die Grenzen, der Sitz und die Zuständigkeiten der Betriebsdirektionen, in die das Gesamtnetz der Staatsbahnen gegliedert wurde, sollten durch den Verwaltungsrat festgesetzt werden. An der Spitze jeder Betriebsdirektion stand ein Direktor mit einem Subdirektor. Der Direktor hatte in seinem Bezirk die Leitung und Überwachung des Verwaltungsdienstes sowie des äußeren technischen und Betriebsdienstes (Art. 14—16).

Der Verwaltungsrat bestand aus neun Mitgliedern, von denen acht durch königliche Entschließung auf Vorschlag des Verkehrsministers im Benehmen mit den übrigen einschlägigen Ministerien und mit Billigung des Ministerrats ernannt wurden. Das neunte Mitglied war ein General, der vom Kriegsministerium nach gutachtlicher Äußerung des Generalstabs abgeordnet wurde. Von den acht Mitgliedern waren drei Ingenieure (davon mindestens zwei aus dem Eisenbahnbetriebe), ein Jurist auf Vorschlag des Justizministeriums, ein Finanzbeamter auf Vorschlag des Finanzministeriums und je ein Vertreter der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft, die von den zuständigen Ministerien vorzuschlagen waren (Art. 3). Die Ernennung zum Verwaltungsratsmitglied war unverträglich mit der Tätigkeit in einem Staatsamt oder im Parlament (Art. 4). Die zum Mitglied des Verwaltungsrats bestellten Beamten der verschiedenen Ministerien verloren also mit dieser Bestellung ihr bisheriges Amt. Um sie schadlos zu halten, wurden für die Verwaltungsratsmitglieder jährlich durch den Ministerrat je nach der Reineinnahme angemessene Tantiemen festgesetzt, die mindestens 30 000 Lei betragen sollten (Art. 11).

Der Verwaltungsrat, der in jeder Woche mindestens einmal tagen sollte, wählte aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vizepräsidenten; der Verkehrsminister hatte jedoch das Recht, jederzeit den Vorsitz in einer Sitzung zu übernehmen (Art. 4). Der Generaldirektor war verpflichtet, an den Sitzungen des Verwaltungsrats mit beratender Stimme teilzunehmen (Art. 8).

Der Verwaltungsrat war entscheidende Instanz für:

den Erlaß der Dienstvorschriften über den Betrieb,

Änderungen der inneren Organisation der Verwaltung,

die Fahrpläne,

die allgemeinen Entwürfe über Neubauarbeiten,
alle wichtigen Vorschläge in Betriebsangelegenheiten,
die Genehmigung in finanziellen und Materialfragen im Rahmen des Haushaltsgesetzes (Art. 6).

Daneben hatte er die Angelegenheiten, über die wegen ihrer besonderen Bedeutung der Ministerrat oder das Verkehrsministerium zu befinden hatte, vorzuprüfen, so z. B. die Vorschläge auf Erwerb und Veräußerung von Gegenständen oberhalb bestimmter Wertgrenzen, die Aufnahme von Anleihen und Ausgabe von Obligationen für die Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung (zuständig: Ministerrat), die Vorschläge für die königlichen Entschließungen über die Ernennung, Beförderung und Entlassung von Personal und die Entwürfe über Verträge mit fremden Eisenbahnverwaltungen oder anderen Transportunternehmungen (zuständig: Verkehrsministerium). Die besonderen Aufgaben des Verwaltungsrats auf dem Gebiete der Wirtschaftsführung und Finanzgebarung werden bei der Betrachtung der finanziellen Fragen im nächsten Abschnitt mitbehandelt werden.

Zur raschen Erledigung der laufenden Arbeiten und zur näheren Prüfung verschiedener Verwaltungs- und technischer Fragen wurde ein „Direktionskomitee" gebildet, dem der Generaldirektor und zwei Mitglieder des Verwaltungsrats angehörten. Ihm übertrug der Verwaltungsrat einen Teil seiner Befugnisse (Art. 5).

Neben diesen Organen bestand schließlich noch ein Verkehrsbeirat, der hauptsächlich in Tariffragen gutachtlich zu hören war.

Mit dieser Organisation war die Verwaltung der Staatseisenbahnen bei grundsätzlicher Trennung von der staatlichen Aufsicht in verwaltungsmäßiger Beziehung zu einer selbständigen Geschäftsführung im Sinne des Autonomiegedankens befähigt. Die eigene Rechtspersönlichkeit des Unternehmens unterstrich diese Selbständigkeit. Allerdings war ein gewisser unmittelbarer Einfluß der Regierung bestehen geblieben; er kam insbesondere darin zum Ausdruck, daß der Verkehrsminister jederzeit den Vorsitz im Verwaltungsrat übernehmen konnte.

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Der verwaltungsrechtlichen Freistellung der Eisenbahnen entsprach aber ihre finanziell-wirtschaftliche Selbständigkeit und Unabhängigkeit nur in sehr viel beschränkterem Umfange. Die Staatsbahnverwaltung blieb in ihrer Wirtschaftsführung mit dem Haushaltswesen des Staates verbunden und demzufolge auch den haushaltsrechtlichen Beschränkungen im allgemeinen unterworfen.

Der Haushaltsvoranschlag über die jährlichen Einnahmen und Ausgaben einschl. der Zinsen und Tilgung der von der Eisenbahnverwaltung aufgenommenen Schulden wurde vom Verwaltungsrat aufgestellt und dann als Teil des allgemeinen Staatshaushalts vom Verkehrsminister der Abgeordnetenkammer vorgelegt, die darüber entschied und die an den allgemeinen Staatshaushalt (Schatzverwaltung) abzuführende Reineinnahme festsetzte (Art. 6 Ziff. 1, Art. 43). Die über diesen an die allgemeine Staatskasse abgelieferten Einnahmeanteil etwa noch vorhandenen Überschüsse sollten mit 45 % in einen Erneuerungs- und Verbesserungsfonds zur Ergänzung der Fahrzeuge und zur Verbesserung des Betriebes fließen, zu 45 % an die Schatzverwaltung zur Bildung eines Neubaufonds und zu 10 % in einen Prämienfonds zur Ausschüttung von Prämien und Belohnungen an das Personal für besondere Leistungen (Art. 43, 49 ff.). Da aber die Entwicklung der Eisenbahneinnahmen angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten beim Erlaß des Gesetzes im Jahre 1925 durchaus zweifelhaft erschien, auf der anderen Seite dagegen der umfangreiche Geldbedarf der Eisenbahnverwaltung für die Beseitigung der zahlreichen Notstände aus der Kriegszeit ziemlich sicher feststand, waren fürs erste Reinüberschüsse für allgemeine Staatszwecke kaum zu erwarten. Das Gesetz schrieb daher in den Übergangsbestimmungen (Art. 53 ff.) vor, daß die Reineinnahmen in den ersten 10 Jahren nicht an den Staat abgeliefert, sondern zu Verbesserungen und Erneuerungen der Eisenbahnanlagen nach einem vom Verwaltungsrat aufzustellenden Programm verwendet werden sollten; dabei sollte namentlich ein Fahrzeugfonds für die Erweiterung des Fahrzeugparks und für Materialbeschaffungen auf Vorrat gebildet werden.

Wenn die Eisenbahnverwaltung hiernach zwar an die Regeln des allgemeinen Staaatshaushaltsrechts gebunden war, so war ihr doch für ihre Wirtschaftsführung innerhalb der kameralistisch veranschlagten und festgesetzten Ausgabeansätze eine gewisse Beweglichkeit ausdrücklich zugestanden. Auf Vorschlag der Generaldirektion konnte der Verwaltungsrat — ohne Mitwirkung des Parlaments oder der Regierung — Verschiebungen der in den verschiedenen Kapiteln des Haushalts vorgesehenen Betriebsausgaben im Laufe des Rechnungsjahres beschließen, soweit sich diese Änderungen im Rahmen der Gesamtsummme des Haushalts hielten (Art. 6 Ziff. 4). Und darüber hinaus konnten die Ausgaben auch erhöht werden, wenn solche Erhöhungen durch eine Verkehrssteigerung erforderlich und durch die aus dem steigenden Verkehr erwarteten Mehreinnahmen offensichtlich gedeckt wurden; für die Bewilligung derartiger Ausgabe-

erhöhungen war allerdings der Ministerrat zuständig (Art. 6 Ziff. 2a).

Im übrigen bestand für die Wirtschaftsführung der Eisenbahnverwaltung die gesetzliche Weisung, daß die Tarife so festgesetzt sein müßten, daß sie wenigstens die gesamten Betriebsausgaben einschl. der Aufwendungen für Erneuerung des Materials und der Einrichtung deckten (Art. 40). Die Eisenbahnverwaltung sollte also mindestens für den Ausgleich ihrer Betriebsrechnung selbst sorgen und dafür verantwortlich sein, wobei auch hier die funktionelle Verbindung der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen gesetzlich anerkannt wurde. Freilich wurde in diesen Grundsatz der finanziellen Eigenverantwortung der Staatsbahnverwaltung gleich wieder eine erhebliche Bresche durch die weitere Bestimmung des Art. 40 (Abs. 2) geschlagen, wonach die „allmähliche Anwendung dieser Bestimmungen" (über die Tarifbildung und den Rechnungsausgleich) durch den Ministerrat auf gemeinsamen Vorschlag des Verkehrsministers und des Finanzministers nach Beschlußfassung des Verwaltungsrats und Begutachtung durch den Verkehrsbeirat festgesetzt werden würde. Tatsächlich wurde der Eisenbahnverwaltung auf diese Weise die für die Einnahmen entscheidende Tarifgestaltung so gut wie ganz aus der Hand genommen und eisenbahnfremden Behörden übertragen, die von dieser Befugnis zum Nachteil der Staatsbahnen recht weitherzig Gebrauch gemacht haben. Außer den Freifahrtscheinen an die Parlamentarier, an verschiedene Klassen der Kriegsteilnehmer, an Blinde usw. wurden noch Fahrpreisermäßigungen von 50 bis 75 % an die Kriegerwitwen und -waisen, die aktiven Militärpersonen, die Staats-, Bezirks- und Gemeindebeamten und deren Familien gewährt. Dazu kamen die verkehrswerbenden Vergünstigungen in gleicher Höhe für Besucher von Bade- und Luftkurorten, Ausstellungen u. dergl. Zu gleicher Zeit genossen die meisten Fabriken und Industrieunternehmungen des Landes im Güterverkehr auf Grund des Gesetzes für die Förderung der Industrie eine Frachtermäßigung bis zu 45 % der Normalsätze für die Beförderung der Rohmaterialien. Insgesamt machten diese von dritter Seite verfügten Tarifausnahmen die ansehnliche Summe von 20 % der Haushaltseinnahmen aus[1]. Im Gesetz (Art. 41) war wohl angeordnet, daß Tarifermäßigungen niemals die „Regiepreise" unterschreiten dürften, wobei unter dem Regiepreis der Betrag der wirklichen reinen Beförderungskosten unter Außerachtlassung der allgemeinen Kosten, der Erneuerungskosten und des Anlagekapitals verstanden wurde. Aber diese Forderung stand doch mehr oder weniger auf dem Papier, da die Eisenbahnverwaltung Einwen-

[1] Codreano, Zeitschr. d. Intern. Eisenbahnverbandes 1929 S. 229.

dungen gegen die Untragbarkeit so weitgehender Tarifermäßigungen nicht mit Erfolg durchsetzen konnte.

Auf das Rechnungswesen der Staatsbahnen fanden nach Art. 38 die Vorschriften des Gesetzes über die Rechnungsführung der wirtschaftlichen Unternehmungen des Staats Anwendung.

Insgesamt gesehen war der rechtlich selbständigen rumänischen Staatsbahnverwaltung nach dieser Organisation verwaltungsmäßig eine Selbständigkeit und Unabhängigkeit gegeben, die sie zu einer eigenverantwortlichen Geschäftsleitung im Sinne des Autonomiegedankens sehr wohl hätte befähigen können. Auf dem für die Autonomie entscheidenden Gebiete ihrer Wirtschaftsführung und Finanzgebarung war diese Selbständigkeit indessen durch gesetzliche Schranken so stark eingeengt, daß für eine wahre Finanzautonomie nicht mehr viel Raum übrig blieb: Die einen erheblichen Teil der Ausgaben ausmachende Besoldung des Personals war dem Einfluß der Eisenbahnverwaltung ohnehin entzogen, da hierfür die allgemeine Regelung des Gesetzes über die öffentlichen Beamten galt. Und auf das für die Einnahmen ausschlaggebende Tarifwesen konnte die Staatsbahnverwaltung auch nur zum Teil einwirken, weil die Festsetzung der allgemeinen Tarife dem Ministerrat und die Gewährung von bestimmten Sondervergünstigungen vielfach den Fachministerien vorbehalten war. Im übrigen verlief die Wirtschaftsführung nach den Regeln des staatlichen Haushaltsrechtes; sie war in den Rahmen des Gesamthaushalts des Staates eingespannt. Dabei war eine gewisse Beweglichkeit in der Ausführung des Haushaltsplans während des Wirtschaftsjahres immerhin bemerkenswert: Die Staatsbahnverwaltung wurde in Anerkennung ihrer besonderen Notwendigkeiten als konjunkturempfindlicher Wirtschaftsbetrieb ermächtigt, erforderlich werdende Verschiebungen der Ausgabeansätze selbst vorzunehmen, soweit dadurch der Ausgabengesamtbetrag nicht überschritten wurde. Darüber hinaus konnten auch Erhöhungen der Ausgaben durch den Ministerrat bewilligt werden, wenn sie durch Mehreinnahmen aus erwarteten Verkehrssteigerungen gedeckt wurden.

II. Die Neuordnung der Staatsbahnverwaltung nach den Gesetzen vom 27. Juni 1929 und 30. März 1939[1].

Die Absichten, die der Gesetzgeber mit der Organisation von 1925 verfolgt hatte, nämlich die Schäden der Kriegsjahre zu heilen und eine

[1] Nach dem Abschluß dieser Arbeit ist eine neue Fassung des Gesetzes vom 30. März 1939 erschienen. Sie war infolge der politischen Ereignisse des Jahres 1940 notwendig geworden und ist mit Dekret vom 12. Februar 1941 veröffentlicht worden. Vgl. über ihren Inhalt den Vermerk in ZVMEV 1941 S. 264.

Gesundung der Eisenbahnfinanzen herbeizuführen, gingen nicht in Erfüllung, weil die Aufgabe angesichts der allgemeinen Schwierigkeiten im Lande zu groß war, als daß sie mit diesen organisatorischen Maßnahmen hätte gemeistert werden können. Die rumänische Regierung stellte deshalb ein neues umfassendes Programm für die Stabilisierung der Währung und der wirtschaftlichen Entwicklung auf, das vom 7. Februar 1929 an angewendet werden sollte. Für das Gebiet der Eisenbahnen wurde als Sachverständiger der französische Eisenbahnfachmann Gaston Leverve hinzugezogen, der in jedem der drei folgenden Jahre zusammen mit dem Generaldirektor der Staatsbahnen einen Bericht über die Ausführung des Programms zur Sanierung („Verbesserung") der Eisenbahnen einschl. einer Übersicht über ihre Finanz-, Verkehrs- und Tariflage vorlegte[1]. Dieses Programm stand in enger Verbindung mit der Aufnahme einer internationalen Stabilisierungsanleihe, an deren Vorbereitung und Zustandekommen Leverve maßgeblich beteiligt war. Einer der Programmpunkte war die durch Gesetz vom 27. Juni 1929 durchgeführte Neuordnung der Staatsbahnverwaltung in der Gestalt einer „autonomen Regie" mit wirtschaftlicher Selbständigkeit. Man wollte dadurch den Staatshaushalt von den bisherigen Fehlbeträgen der Staatseisenbahnen entlasten und so zur Hebung der Kreditwürdigkeit des Landes für äußere Anleihen beitragen[2].

Im Anschluß an das Organisationsgesetz vom 27. Juni 1929 wurde zwischen dem Staat und den rumänischen Staatsbahnen ein ergänzendes Abkommen vom 23. August 1929 getroffen. Nach diesem Abkommen wurde der Staat mit den Eisenbahnschulden belastet, die vor dem 1. Januar 1926 fällig geworden waren; es sollte dies der Ausgleich für die Beträge sein, die der Staat für Eisenbahnbeförderungen auf Rechnung der verschiedenen Ministerien der Bahnverwaltung schuldete. Alle späteren Schulden waren von den Staatsbahnen zu übernehmen. Daneben enthielt das Abkommen zur reinlichen Scheidung der Rechnungen noch eine Reihe weiterer wichtiger Punkte für das Finanzwesen der Staatseisenbahnen: Trennung ihres Haushalts von dem des Staates, Bezahlung aller Leistungen der Bahnen für die öffentlichen Dienstzweige, Nachprüfung aller Ermäßigungen auf die Beförderungspreise, Belastung der Bahnen mit den Zahlungen an die staatliche Pensionskasse für das Eisenbahnpersonal. Das Gleichgewicht des Haushalts der Eisenbahnen

[1] Vgl. Sauter Arch. f. Eis. 1931 S. 12; 1933 S. 755.

[2] Leverve hatte zusammen mit dem Engländer Acworth auch als Gutachter des Dawesplans bei der Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 mitgewirkt. Vgl. oben S. 718.

sollte spätestens in drei Jahren hergestellt sein. Hierzu sollten die Tarife auf die für die Deckung der Selbstkosten notwendige Höhe gebracht, die Leistungen für andere Verwaltungszweige des Staates vergütet und die Ausgaben durch strenge Sparsamkeit und eine bessere Organisation verringert werden[1].

Das weitgesteckte Ziel des Rechnungsausgleichs wurde mit diesem Dreijahresplan — hauptsächlich infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise — nicht erreicht. Auf Grund einer zweiten internationalen Anleihe, die Rumänien im Jahre 1931 aufnahm, wurde daher ein weiteres Sanierungs- und Arbeitsprogramm für drei Jahre aufgestellt, an dessen Durchführung Leverve wiederum als Sachverständiger mitwirkte[2]. An der gesetzlichen Organisation der Staatsbahnverwaltung änderte dieses zweite Programm nichts Grundsätzliches.

Mit der Zeit stellten sich aber doch in der Regelung des Gesetzes von 1929 offensichtliche Mängel heraus. Sie bestanden vornehmlich darin, daß einmal die zentrale Organisation der Staatsbahnverwaltung nicht im Gesetz selbst festgelegt, sondern den Ausführungsbestimmungen, praktisch aber dem Verwaltungsrat, überlassen worden war, der sie zum Nachteil der Stetigkeit der Verwaltung — bisweilen auch nur aus Interessen persönlicher Natur — häufig änderte. Zum anderen fehlte es nach dem Gesetz von 1929 an einer klaren Abgrenzung der Befugnisse der leitenden Organe; daraus ergaben sich dann häufig Zuständigkeitstreitigkeiten, die der sachlichen Arbeit der Verwaltung abträglich waren[3]. Durch eine Neufassung des Gesetzes vom 30. März 1939 wurden diese auf dem Gebiete der inneren Betriebsorganisation der Staatsbahnen liegenden Schwächen beseitigt. Die verfassungsrechtliche Stellung der Eisenbahnverwaltung in ihrem Verhältnis zum Staat und zu den übrigen Verwaltungszweigen wurde davon jedoch nicht berührt. Die folgende Darstellung behandelt das neueste Gesetz von 1939. In den wenigen Fällen, wo es zur Verfolgung des Autonomiegedankens notwendig erscheint, wird auch auf die Änderungen gegenüber der gesetzlichen Regelung von 1929 hingewiesen werden.

1. Organisation und Verwaltung.

Nach Art. 1 des Gesetzes wird der Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen (und Petroleumleitungen), die sich im öffentlichen Besitz des rumänischen Staates befinden oder befinden werden, der selb-

[1] Vgl. Sauter Arch. f. Eis. 1931 S. 18.

[2] Vgl. über den Bericht Sauter Arch. f. Eis. 1936 S. 635.

[3] Vgl. die amtliche Begründung zum Gesetz vom 30. März 1939, Arch. f. Eis. 1940 S. 531.

ständigen öffentlichen kaufmännischen Verwaltung „Regia Autonoma a Căilor Ferate Române (CFR)" übertragen, die sie nach kaufmännischen Grundsätzen unter Wahrung der höheren Belange der Volkswirtschaft und des Staates führen wird[1]. Diese selbständige Verwaltung der CFR ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts; sie ist von Abgaben jeder Art an den Staat, Bezirk oder die Gemeinden befreit (Art. 3). Das gesamte Personal dieser „autonomen Regie" untersteht nicht mehr dem allgemeinen Beamtenrecht, sondern ausschließlich einem besonderen Personalstatut der CFR, das unter Ausschaltung sämtlicher anderen allgemeinen oder besonderen Gesetze alle Bestimmungen über die Personalgruppen und ihre Tätigkeiten, die Anstellungsbedingungen, die Laufbahnen, die Besoldungen und das Disziplinarrecht enthält (Art. 33).

Leitende Organe der Verwaltung sind: der Verwaltungsrat, die Generaldirektion und ein Verwaltungsausschuß, der neben der Generaldirektion arbeitet (Art. 5).

Der Verwaltungsrat besteht aus dem Generaldirektor und zehn Mitgliedern, nämlich: drei Fachingenieuren und zwei Sachverständigen für Finanz- und Wirtschaftsfragen, die der Verkehrsminister benennt, einem vom Justizminister benannten Juristen, dem Generaldirektor des Staatshaushalts- und Generalrechnungswesens und je einem Vertreter der Landwirtschaft, der Industrie und des Handels. Diese Mitglieder werden auf Vorschlag des Verkehrsministeriums durch königlichen Erlaß ernannt; sie erhalten eine durch den Haushalt festgesetzte monatliche Vergütung (Art. 15). Die Mitgliedschaft im Verwaltungsrat ist mit der Zugehörigkeit zur gesetzgebenden Körperschaft (Parlament) unvereinbar. Ebenso dürfen die Mitglieder des Verwaltungsrats in keiner Form an Unternehmen beteiligt sein, die Lieferungen oder Arbeiten für die CFR ausführen oder deren Interessen denjenigen der CFR entgegenstehen. Dagegen behalten Beamte, die zum Mitglied im Verwaltungsrat ernannt werden — anders als nach dem Gesetz von 1925 —, ihr bisheriges Amt bei (Art. 6, 7).

Der Verwaltungsrat wählt in jedem Jahre aus seiner Mitte einen Präsidenten (Art. 6). Der Generaldirektor ist verpflichtet, an den Sitzungen mit entscheidender Stimme teilzunehmen (Art. 13). Der Verkehrsminister, dem die Tagesordnung spätestens 24 Stunden vor jeder Sitzung mitzuteilen ist (Art. 70), kann den Sitzungen beiwohnen; in

[1] Vgl. hinsichtlich der Anwendung kaufmännischer Grundsätze bei gleichzeitiger Wahrung der gemeinwirtschaftlichen Gesamtinteressen die sachlich gleichlautende Fassung in § 2 des Reichsbahngesetzes (für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft) von 1924/1930 (oben S. 721).

diesem Falle hat er kraft Gesetzes den Vorsitz (Art. 6). Das Gesetz von 1929 hatte dieses Recht des Verkehrsministers beseitigt; mit der Neuordnung ist es wiederhergestellt worden. Schließlich kann auch der Minister für die nationale Verteidigung (Großer Generalstab) einen Vertreter entsenden, der in militärischen Angelegenheiten entscheidende, sonst nur beratende Stimme hat (Art. 11).

Die Zuständigkeit des Verwaltungsrats erstreckt sich in erster Linie auf den Erlaß der allgemeinen Richtlinien und Ausführungsbestimmungen im Rahmen der geltenden Gesetze (Art. 9). Während der Organisation von 1929 hatte sich die Tätigkeit des Verwaltungsrats zu stark auf das Gebiet der laufenden Geschäftsführung verlagert, was zu häufigen Reibungen namentlich mit der Generaldirektion führte. Das neue Gesetz von 1939 legt deshalb auf eine klare Abgrenzung der Zuständigkeiten besonderen Wert und zählt die Befugnisse des Verwaltungsrats im einzelnen auf (Art. 9). Sie liegen hauptsächlich auf dem Gebiete der Wirtschaftsführung und Finanzgebarung der CFR, wo dem Verwaltungsrat die Überwachung und Prüfung der wichtigen Vorgänge zugewiesen ist. Er prüft u. a. den Haushaltsentwurf und den Jahresabschluß, nimmt Stellung zur etwa erforderlichen Erhöhung der Ausgaben, bewilligt Verschiebungen zwischen den Ausgabeansätzen des Haushalts, entscheidet über die Notwendigkeit kurzfristiger Betriebskredite und prüft die Vorschläge für sonstige Anleihen; er stellt die Entwürfe der Tarife und Beförderungsbedingungen auf, begutachtet die Entwürfe der Generaldirektion für Neubauten, prüft die von der Generaldirektion beabsichtigten Verkäufe von Grundstücken sowie die Vertragsentwürfe mit fremden Eisenbahnen und entscheidet über Vorschläge für Ausschreibungen bis zu einem Werte von 10 Mio Lei. Der Art. 10 ermächtigt den Verwaltungsrat, Teile dieser Aufgaben auf den Generaldirektor oder den Verwaltungsausschuß zu übertragen.

Die Befugnisse der vom Generaldirektor geleiteten Generaldirektion umfassen die Leitung und Verwaltung der Eisenbahnen im weitesten Sinne. Der Generaldirektor wird auf Vorschlag des Verkehrsministers durch Königlichen Erlaß ernannt (Art. 16). Ihm zur Seite stehen vier Vizegeneraldirektoren, die die Leiter der vier Gruppen von Zentraldirektionen und Zentraldienststellen der Generaldirektion sind (Verwaltungsdienst, Betrieb, Technik, Wirtschaft; Art. 26). Dem Generaldirektor ist das gesamte Personal unterstellt; er trifft im Rahmen des Personalstatuts alle Personalmaßnahmen wie Ernennungen, Beförderungen, Versetzungen, Strafverfügungen, bei den Vizegeneraldirektoren und leitenden Direktoren jedoch nur mit Genehmigung des Verwaltungsrats. Soweit nicht in bestimmten Angelegenheiten Vorbehalte zugunsten des

Verwaltungsrats oder des Verkehrsministers gemacht sind, leitet der Generaldirektor die gesamte allgemeine technische, kaufmännische, industrielle und finanzielle Verwaltung der Staatsbahnen (Art. 17). Er kann seine Befugnisse ganz oder teilweise auf die Vizegeneraldirektoren oder andere nachgeordnete Organe übertragen (Art. 19).

Das dritte leitende Organ ist der Verwaltungsausschuß, der aus dem Generaldirektor als Vorsitzer und den vier Vizegeneraldirektoren als Mitgliedern besteht (Art. 21). Nach dem Gesetz von 1929 setzte sich der Verwaltungsausschuß aus dem Generaldirektor und zwei Mitgliedern des Verwaltungsrats zusammen; das ist geändert worden, um zu verhindern, daß der Verwaltungsrat auf diesem Umwege noch mit Aufgaben der laufenden Geschäftsführung befaßt werden könnte. Als Hauptaufgabe ist dem Verwaltungsausschuß die Vorprüfung und Begutachtung aller Angelegenheiten zugewiesen, die demnächst dem Verwaltungsrat zur Beschlußfassung unterbreitet werden. Daneben hat er noch gewisse eigene Zuständigkeiten (Art. 22).

Der Verkehrsminister führt gemäß Art. 70 die allgemeine staatliche Aufsicht über den ordnungsmäßigen Betrieb und die Verwaltung der CFR. Zu diesem Zweck ist ein besonderer „Bevollmächtigter der Regierung" vorgesehen, der auf Vorschlag des Verkehrsministers durch Königliches Dekret ernannt wird und alle Maßnahmen der Verwaltung und Geschäftsführung der CFR zu überwachen hat (Art. 72). Der Generaldirektor hat dem Verkehrsminister vierteljährlich einen Bericht vorzulegen, der alle wichtigen Fragen (z. B. Stand der Einnahmen und Ausgaben sowie der Anleihen, Bewegung der Stoffvorräte, Stand der Barmittel, Schulden und Guthaben, durchgeführte Verbesserungen, Tariffragen) unter vergleichsweiser Berücksichtigung des Vorjahres behandeln muß (Art. 71). Der „Bevollmächtigte der Regierung" nimmt an den Sitzungen des Verwaltungsrats und des Verwaltungsausschusses[1] mit beratender Stimme teil. Auf Ersuchen des Verkehrsministers oder mit seiner Genehmigung sind ihm von der Generaldirektion alle zur Ausübung seines Überwachungsrechts notwendigen Akten und Unterlagen zur Verfügung zu stellen (Art. 72, 73). In den Sitzungen des Verwaltungsrats kann er mit aufschiebender Wirkung gegen solche Beschlüsse Einspruch einlegen, die nach seiner Ansicht gegen die Gesetze, die Bestimmungen, die allgemeine Staatswirtschaft und die Belange des Staates verstoßen; in diesen Fällen muß er an demselben Tage dem Verkehrsminister Bericht erstatten. Wird

[1] Nach dem Gesetz von 1929 war er nur bei den Sitzungen des Verwaltungsrats zugegen; die Kontrolle des Staates ist jetzt also noch wirksamer gestaltet worden.

den CFR darauf binnen 10 Tagen keine gegenteilige Entscheidung des Verkehrsministers mitgeteilt, so können die Beschlüsse des Verwaltungsrats durchgeführt werden. Andernfalls entscheidet der Ministerrat auf Vorschlag des Verkehrsministers; er kann die aufgeschobenen Beschlüsse des Verwaltungsrats außer Kraft setzen (Art. 73)[1].

Der Überblick zeigt, daß in Rumänien mit der Errichtung der rechtsfähigen „autonomen Regie" der Staatsbahnen zwar eine selbständige Verwaltung unter grundsätzlicher Trennung von Staatsaufsicht und Leitung des Unternehmens angestrebt, daß diese Selbständigkeit aber in verwaltungstechnischer Hinsicht doch recht erheblichen Einschränkungen unterworfen worden ist. Der Verkehrsminister ist nicht nur Aufsichtsinstanz über die Eisenbahnverwaltung, sondern er hat auch noch einen gewissen unmittelbaren Einfluß auf die Staatsbahnleitung: einmal persönlich, indem er jederzeit den Vorsitz im Verwaltungsrat übernehmen kann, sodann durch den Bevollmächtigten der Regierung, der bei der weitgehenden Fassung des Gesetzes (Art. 73) praktisch gegen alle wichtigen Beschlüsse des Verwaltungsrats Einspruch erheben und auf diese Weise die Angelegenheiten zur Entscheidung des Ministerrats bringen kann.

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Auf finanziellem Gebiete kommt der Autonomiegedanke in der — jedenfalls im Grundsätzlichen — gesetzlich festgelegten Selbständigkeit der Wirtschaftsführung und Loslösung der Wirtschaftsrechnung zum Ausdruck.

[1] Nach dem Gesetz von 1929 waren Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verkehrsminister und der Staatsbahnverwaltung, die nicht behoben werden konnten, vor ein Schiedsgericht zu bringen, das darüber unter Ausschluß der Berufung entschied. Diese den Autonomiegedanken stark betonende Einsetzung einer gerichtlichen Instanz für die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Eisenbahnverwaltung und Regierung hatte ein vergleichbares Gegenstück in dem Reichsbahngericht nach § 44 des Reichsbahngesetzes von 1924/1930 (vgl. oben S. 723). Es bestand aber doch ein Unterschied insofern, als in Rumänien vor das Schiedsgericht nach dem allgemeinen Vetorecht des Regierungsvertreters auch Maßnahmen der laufenden Geschäftsführung gebracht werden konnten, während die Zuständigkeit des Reichsbahngerichts auf Streitfälle über die Auslegung der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes und der Gesellschaftssatzung oder über die Maßnahmen auf Grund des Gesetzes oder der Satzung beschränkt war. Der praktisch wichtigste Fall, in dem das Reichsbahngericht tätig wurde, waren Tarifangelegenheiten, insbesondere Anträge der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf Tariferhöhung. Gerade in solchen Fragen war hingegen das rumänische Schiedsgericht ausgeschaltet; sie wurden vielmehr vom Ministerrat endgültig entschieden. Ebenso wie in Deutschland ist auch in Rumänien das Schiedsgericht nach der neuen Gesetzgebung verschwunden.

Der jährliche Haushaltsplan wird von der Generaldirektion nach einem auf die Bedürfnisse der Eisenbahnen zugeschnittenen Schema in der kameralistischen Form des staatlichen Haushaltsrechts aufgestellt, vom Verwaltungsrat geprüft und genehmigt und dann vom Verkehrsminister mit Gesetzeskraft festgestellt (Art. 9 Abs. 2a, Art. 38). In dem vom Parlament zu genehmigenden allgemeinen Staatshaushalt erscheint der Haushaltsplan der CFR als Anhang nur in den Endziffern der Einnahmen und Ausgaben mit dem daraus folgenden Überschuß oder Fehlbetrag. Die Einnahmen sind in solche aus dem Personenverkehr, dem Güterverkehr und in sonstige Einnahmen gegliedert. Bei den Ausgaben unterscheidet der Haushaltsplan „ordentliche" Ausgaben für den Betrieb sowie die Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen einschließlich der Aufwendungen für das Verwaltungs- und technische Personal, der Zinsen für aufgenommene Anleihen und der zu leistenden Unterstützungen („Betriebsrechnung") und „außerordentliche" Ausgaben für Investierungen („Anlagezuwachsrechnung"). Diese außerordentlichen Ausgaben sollen durch außerordentliche Mittel (Anleihen, Zuschüsse usw.), gegebenenfalls auch durch Mehreinnahmen gedeckt werden (Art. 38).

Über die Ausführung des Haushaltsplans stellen die CFR im Verlaufe des Wirtschaftsjahres für bestimmte Zeitabschnitte einen „inneren Haushaltsplan" auf (Art. 38, 55). Die Verteilung der durch den Haushalt bewilligten Mittel auf die einzelnen Wirtschaftsstellen (Direktionen, Dienststellen) ist Sache des Generaldirektors (Art. 17g). Nach dem allgemeinen Staatshaushaltsrecht wären die Staatsbahnen an sich an die im Haushaltsplan festgestellten Ausgabeansätze gebunden. Um aber wenigstens eine gewisse Beweglichkeit und Anpassung an die wechselnden Bedürfnisse während des Wirtschaftsjahrs zu ermöglichen, ist ihnen hier doch eine bestimmte Freizügigkeit insofern zugestanden worden, als Übertragungen zwischen den einzelnen Ausgabebewilligungen im Rahmen der durch den Haushalt zugewiesenen Gesamtsumme der Ausgaben vorgenommen werden dürfen. Derartige Übertragungen kann der Generaldirektor (Art. 17 d), der Verwaltungsrat (Art. 9 i) und der Verwaltungsausschuß (Art. 22 c) genehmigen. Darüber hinaus können auch die Gesamtausgaben durch den Ministerrat auf gemeinsamen Vorschlag des Verkehrsministers und des Finanzministers erhöht werden, wenn die Mehrausgaben nachgewiesenermaßen durch Mehreinnahmen gedeckt werden, so daß das Endergebnis des Haushalts nicht berührt wird (Art. 41). Wenn das höhere Staatsinteresse die Ausführung von Leistungen oder besonderen Arbeiten erfordert, so werden die Mittel dafür durch Gesetz auf Vorschlag des Ver-

kehrsministers im Einverständnis mit dem Finanzminister besonders bewilligt und im Haushaltsplan unter einem Sonderabschnitt „Sonderausgaben und -einnahmen" nachgewiesen (Art. 40).

Die gesamte Wirtschaftsführung muß so eingerichtet werden, daß die aufkommenden Einnahmen alle ordentlichen Ausgaben sowie die Tilgungsraten der aufgenommenen Anleihen decken. Demgemäß müssen vor allem die die Einnahmen regelnden Tarife bemessen werden (Art. 39, 87). Das Gesetz fordert also unter Anerkennung der funktionellen Verbindung zwischen Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnrechnung den Rechnungsausgleich aus eigener Kraft. Diese Forderung folgt zwangsläufig aus der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Staatsbahnverwaltung. Wenngleich hiernach die „autonome Regie" die Verantwortung für das wirtschaftliche Ergebnis ihrer Geschäftsführung zu tragen hat, so ist ihr doch die Entscheidung über die für die Einnahmen ausschlaggebenden Tarife aus der Hand genommen. Nach Art. 86 werden die allgemeinen Richtlinien für die Tarifbildung auf Vorschlag des Verkehrsministers und auf Grund eines Gutachtens des „Obersten Rates für Beförderung und Tarife" vom Ministerrat festgesetzt. Die Generaldirektion und der Verwaltungsrat der CFR stellen zwar die Entwürfe für die Tarife auf (Art. 17 f, 91), die Entscheidung hat aber in allen Tariffragen der Ministerrat (Art. 88). Eine Ausnahme besteht lediglich für einzelne Tarifermäßigungen, die aus kaufmännischen Gründen zur Aufrechterhaltung, Vermehrung oder Schaffung eines bestimmten Verkehrs erforderlich erscheinen; sie kann der Verwaltungsrat genehmigen, wenn die Selbstkostengrenze gewahrt bleibt und das Gleichgewicht des Haushalts dadurch nicht gefährdet wird (Art. 89 Abs. 4).

Im übrigen gilt für das Tarifwesen das Verbot von Ermäßigungen und unentgeltlicher Beförderung sowohl im Personen- wie im Güterverkehr. Ausnahmen für die öffentlichen Behörden, Körperschaften usw. können nur vom Finanzminister nach vorheriger Vereinbarung mit den CFR bewilligt werden. In solchen Fällen muß der Finanzminister den Kostenunterschied bis zum vollen Tarifsatz übernehmen (Art. 89)[1].

Stellt sich im Laufe des Rechnungsjahres heraus, daß die Einnahmen zur Deckung der ordentlichen Ausgaben nicht ausreichen, so sollen die CFR die nötigen Vorschüsse vom Staatsschatz erhalten.

[1] Die Durchsetzung dieser Forderung in der Praxis hat den CFR allerdings erhebliche Schwierigkeiten gemacht. Die Berichte des Sachverständigen Leverve weisen auf diesen Punkt immer wieder hin und empfehlen eine größere Tariffreiheit der Staatsbahnverwaltung, wie sie ihrer Autonomie entspräche. Vgl. Sauter Arch. f. Eis. 1931 S. 19/20; 1933 S. 759; 1936 S. 644.

Notfalls können sie auch mit Genehmigung des Ministerrats Anleihen in der erforderlichen Höhe aufnehmen. Der Gesamtbetrag solcher Vorschüsse und Anleihen darf aber 20 % der gesamten Einnahmen des Vorjahres nicht überschreiten (Art. 42). Die entliehenen Beträge müssen verzinst werden (Art. 44).

Auf Grund ihrer Rechtsfähigkeit sind die CFR auch sonst berechtigt, langfristige Anleihen zur Finanzierung ihres Investitionsbedarfs selbständig aufzunehmen. Sie bedürfen dazu und zur Ausgabe von Schuldscheinen jedoch einer besonderen gesetzlichen Ermächtigung (Art. 45).

Die Selbständigkeit der Wirtschaftsrechnung kommt zunächst äußerlich darin zum Ausdruck, daß die CFR von den Bestimmungen des Gesetzes über die öffentliche Buchhaltung freigestellt sind. Art. 36 des Gesetzes verpflichtet sie stattdessen, die Buchung der Gelder und Stoffe sowie des gesamten Vermögens nach den üblichen Regeln der industriellen und kaufmännischen doppelten Buchführung vorzunehmen. Das gesamte Rechnungswesen der Eisenbahnverwaltung ist deshalb in ihren Dienstvorschriften besonders geregelt (Art. 48).

Der Jahresabschluß hat dementsprechend die Form der kaufmännischen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Er wird vom Generaldirektor mit einem erläuternden Geschäftsbericht aufgestellt und vom Verwaltungsrat genehmigt (Art. 50). Danach wird das gesamte Jahresabschlußmaterial dem Verkehrsminister „zur Kenntnis" vorgelegt, der es nach Prüfung dem Finanzminister überreicht, damit es der Kontrolle des Rechnungshofs zugänglich gemacht wird. Um dem Rechnungshof die Kontrolle darüber zu ermöglichen, inwieweit der in den kameralistischen Formen des Staatshaushalts aufgestellte Haushaltsplan eingehalten worden ist, muß dem Jahresabschluß noch eine besondere „Rechnung über die Ausführung des Haushaltsplans" beigefügt werden; sie soll gegenüberstellen bei den Einnahmen die veranschlagten und die tatsächlichen Einnahmen, bei den Ausgaben die durch den Haushaltsplan zur Verfügung gestellten Mittel einschließlich etwaiger Nachbewilligungen und die wirklichen Ausgaben (Art. 74)[1].

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses gibt das Gesetz in Art. 49 zunächst einige Weisungen über die Fortschreibung des Inventarver-

[1] Das Gesetz von 1929 sah diesen besonderen Nachweis, der die Brücke von dem kaufmännischen Buchungssystem zum kameralistischen Haushaltsplan schlägt, nicht vor. Daraus ergaben sich bei der Prüfungsarbeit des Rechnungshofs Unzuträglichkeiten und Verzögerungen, die durch die neue Regelung abgestellt werden sollen.

zeichnisses, über die Bewertung der Betriebsvorräte und über die Abschreibung bei Gütern, die ihrer Art nach der Abnutzung und Wertverminderung unterliegen. Das von den CFR aufzustellende Muster für die Gliederung des Jahresabschlusses bedarf der Genehmigung des Verkehrsministers (Art. 50).

Aus dem Rohgewinn sollen in jedem Jahre mindestens 2 % bis zu einem vom Verwaltungsrat mit Zustimmung des Verkehrsministers festzusetzenden Höchstbetrage einem Erneuerungsfonds zugewiesen werden. Dieser Fonds stellt den Ausgleich für den Erneuerungsaufwand dar, der durch entsprechende Ausgaben des Haushalts nicht gedeckt worden ist (Art. 51). Andere Fonds können aus dem Reingewinn nur mit Genehmigung des Verkehrsministers und des Finanzministers gebildet werden (Art. 53)[1]. Aus dem verbleibenden Reingewinn sind vorab etwaige Verluste des Vorjahres zu decken; der Rest fließt in die allgemeine Staatskasse (den Staatsschatz), falls er nicht für Erweiterungsausgaben der Eisenbahnen benötigt wird (Art. 52). Bei dem hohen Finanzbedarf der CFR für Neuinvestitionen dürfte diese Voraussetzung auf längere Zeit hinaus erfüllt sein, so daß die allgemeine Staatsverwaltung mit Gewinnanteilen aus dem Eisenbahnbetriebe praktisch nicht rechnen kann[2].

Fehlbeträge der Jahresrechnung sollen durch Vorschüsse aus Mitteln des Staates abgedeckt werden. Sie werden den CFR als „Anleihe" auf gemeinsamen Vorschlag des Verkehrsministers und des Finanzministers mit Genehmigung des Ministerrats gegeben und sind zu verzinsen (Art. 43, 44).

3. Wirtschafts- und Rechnungsprüfung.

Die Ausführung der gesamten Verwaltung, namentlich aber der Kassen- und Stoffverwaltungsdienst, wird laufend von den in jeder Verwaltung üblichen und notwendigen inneren Prüfungsorganen der CFR überwacht. Mit dieser Aufgabe sind neben den amtlichen Vorgesetzten besondere Rechnungskontrolleure und Inspektoren betraut (Art. 80 ff.). Dabei gelten hinsichtlich der Haftung der beteiligten Bediensteten die allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes für das staatliche

[1] Das Gesetz von 1929 kannte drei Fonds: einen Reservefonds, einen Fonds für die Verbesserung des rollenden Materials und einen Fonds für die Amortisation des Anlagekapitals. Das neue Gesetz sieht in der Bildung so vieler Fonds eine wirtschaftlich schädliche Hortung von Volksvermögen; sie seien auch, vom Finanzstandpunkte der CFR aus betrachtet, nicht erforderlich. Vgl. die amtliche Begründung zum Gesetz von 1939, Arch. f. Eis. 1940 S. 534.

[2] Siehe auch die amtliche Begründung zum Gesetz a. a. O. S. 535.

Rechnungswesen auch im Bereich der CFR. In der Generaldirektion ist ein besonderes Büro für die Rechnungsprüfung eingerichtet (Art. 18).

Neben diesen eigenen Prüfungsorganen der Eisenbahnverwaltung besteht eine scharfe staatliche Aufsicht über den Finanzdienst der CFR. Einem Ständigen Kontrollausschuß obliegt die laufende „höhere" Überwachung der Einrichtungsgegenstände, des Rechnungswesens einschl. der Geld- und Lagerwirtschaft und der Finanzgeschäfte. Er hat zu diesem Zweck Einsicht in die Buchhaltung und die Geschäftsakten. Die Feststellungen und Vorschläge dieses Ständigen Kontrollausschusses werden in monatlichen Berichten zusammengefaßt und über die Generaldirektion dem Verwaltungsrat und ferner dem Verkehrsminister vorgelegt. Der Verwaltungsrat hat den Verkehrsminister über seine daraufhin getroffenen Maßnahmen zu unterrichten. Zu den Aufgaben des Ausschusses gehört weiter insbesondere die Prüfung des Jahresabschlusses, bevor er dem Verwaltungsrat zur Festsetzung vorgelegt wird; Beanstandungen und Anregungen werden in einer Niederschrift festgehalten, die dem Abschlußmaterial beizufügen ist. Der Ständige Prüfungsausschuß besteht aus drei Mitgliedern, die vom Verkehrsminister ernannt werden, davon einer auf Vorschlag des Finanzministers (Art. 76, 77).

Oberste Prüfungsinstanz ist der „Hohe Rechnungshof", der nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen als zentrales Prüfungsorgan für die gesamte Staatsverwaltung tätig wird. Er hat namentlich den Jahresabschluß zu prüfen, und zwar auch unter dem Gesichtspunkt der Einhaltung des Haushaltsplans. Dazu muß ihm als besonderer Nachweis die bereits erwähnte „Rechnung über die Ausführung des Haushaltsplans" eingereicht werden (Art. 74).

Als Organ der vorbeugenden Prüfung des Rechnungshofs besteht schließlich ein im Auftrage des Finanzministers tätiger Prüfungsrat. Er überwacht die Prüfung der Außenstellen durch die Leiter der Abteilungen für Buchhaltung (Art. 75).

4. Zusammenfassung.

Die rumänischen Staatseisenbahnen zeigen hiernach im Ergebnis das Bild einer beschränkten Selbständigkeit. Ihre äußere Gestalt einer „autonomen Regie", d. h. eines besonderen wirtschaftlichen Unternehmens mit eigener Rechtspersönlichkeit, läßt eine stärkere Unabhängigkeit vermuten, als in Wahrheit vorhanden ist. Zwar führen die CFR ein wirtschaftliches Eigenleben, zwar ist ihre nach kaufmännischen Methoden ausgebildete Rechnung vom allgemeinen Staatsfinanzwesen los-

gelöst, und zwar verwalten sie die Bahnen mit einem Personal, das unter Ausschaltung des allgemeinen Staatsbeamtenrechts allein einem besonderen Personalstatut der CFR unterworfen ist, aber trotz alledem wird ihre Leistung und Geschäftsführung doch von den allgemeinen Staatsorganen in einem Ausmaß beeinflußt, das den Rahmen der Staatsaufsicht als Ausfluß der Staatshoheit erheblich überschreitet. Die jährliche Wirtschaftsplanung vollzieht sich in staatshaushaltsrechtlichen Formen, wobei der Haushaltsplan vom Verkehrsminister festgesetzt wird. Wenn auch der Staatsbahnverwaltung in Anerkennung ihrer besonderen Notwendigkeiten als konjunkturabhängiger Wirtschaftsbetrieb eine gewisse Beweglichkeit zwischen den Ausgabeansätzen des Haushaltsplans zugestanden ist, so ist doch anderseits ihr Einfluß auf das für die Einnahmen entscheidende Tarifwesen gering, da hier alle wichtigen Maßnahmen dem Ministerrat vorbehalten sind. Dazu kommt die laufende Überwachung der gesamten Verwaltung und Geschäftsführung durch den Bevollmächtigten der Regierung; er kann durch sein weitgehendes Einspruchsrecht die Durchführung nahezu aller Maßnahmen der autonomen Verwaltung — insbesondere natürlich auch auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiete — verhindern und die so aufgeschobenen Angelegenheiten zur Entscheidung des Ministerrats bringen. Die auf diesem Wege geschaffene Möglichkeit zum Eingreifen der allgemeinen Staatsverwaltung in die Geschäftsführung der CFR wird in finanzieller Beziehung unterbaut durch eine dreifache besondere Kontrolle, die der Ständige Überwachungsausschuß der Regierung, der Hohe Rechnungshof als zentrales Prüfungsorgan der gesamten Staatsverwaltung und der vom Finanzminister beauftragte Prüfungsrat ausüben. Bemerkenswert ist immerhin, daß die meisten dieser Befugnisse, soweit nicht der Ministerrat als Gesamtregierung zuständig ist, dem Verkehrsminister als Fachminister für das Eisenbahnwesen im allgemeinen zugewiesen sind. Der Finanzminister wirkt in der Regel nur da mit, wo die Belange der staatlichen Finanzverwaltung auch im Sachbereich der CFR gewahrt werden sollen, so bei der Bewilligung von Sonderausgaben und -einnahmen für die Ausführung von Sonderleistungen in höherem Staatsinteresse (Art. 40), bei einer Erhöhung der Ausgabeansätze des Haushaltsplans (Art. 41), bei der Einführung verbilligter Ausnahmetarife für öffentliche Behörden usw. (Art. 89), beim Jahresabschluß und der Bildung von Sonderfonds (Art. 50, 53), bei der Abdeckung von Fehlbeträgen aus Mitteln des Staates (Art. 43) und bei der Besetzung des Ständigen Kontrollausschusses (Art. 76). Eine besondere Stellung nimmt der Prüfungsrat ein, der ausschließlich im Auftrage des Finanzministers tätig ist (Art. 75).

D. Die Schweiz.

Die Schweiz ging 1897 zum Staatsbahnsystem über. In den Konzessionen der bis dahin bestehenden Privatbahnen, die auf bestimmte Zeit (meist 99 Jahre) erteilt waren, hatte sich der Staat das Recht vorbehalten, das Eigentum an den Bahnen noch während der Dauer der Konzession nach Ablauf bestimmter Fristen zu erwerben. Von diesem Rückkaufsrecht machte er 1897 nach lebhaften Erörterungen in der Öffentlichkeit über die Vor- und Nachteile des Staatsbahnbetriebes hinsichtlich der Hauptbahnen Gebrauch. Das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen (Rückkaufsgesetz), ermächtigte den Staat zu diesem Vorgehen und legte zugleich die Richtlinien fest, nach denen die so geschaffenen Staatsbahnen in Zukunft verwaltet werden sollten. Im ganzen wurde damals ein Eisenbahnnetz von 2644 km Länge verstaatlicht.

Es waren hauptsächlich nationalpolitische und volkswirtschaftliche Beweggründe, die diesen auch durch Volksabstimmung ausdrücklich gutgeheißenen Entschluß der Regierung zur Tat heranreifen ließen. Man wollte einmal der kantonalen und durch den reinen Privatbetrieb begünstigten Zersplitterung im Eisenbahnwesen ein Ende machen; zum anderen sollte der ausländische Einfluß auf die Privatbahngesellschaften, deren Aktien in zunehmendem Maße in die Hand ausländischer Kapitalisten übergegangen waren, eingedämmt werden. Auf der politischen und wirtschaftlichen Ebene bewegten sich aber auch die Erwägungen, die schließlich für die künftige Organisation der Schweizerischen Bundesbahnen bestimmend waren. Es war selbstverständlich, daß mit der Errichtung einer einheitlichen Eisenbahnverwaltung die Zentralisationsidee im Schweizer Bundesstaat eine wesentliche Stärkung erfuhr. Umgekehrt bedeutete sie eine Schwächung des föderalistischen Gedankens, die für das Gebiet der Eisenbahnen eine Einschränkung des Einflusses der Kantone und ihrer Sonderinteressen auf die Eisenbahnangelegenheiten zur Folge haben mußte. Wenn die Bundesbahnverwaltung außerdem als ein Zweig der allgemeinen Staatsverwaltung des Bundes eingerichtet, wenn namentlich in ihrer Finanzgebarung keine Trennung von den allgemeinen Bundesfinanzen durchgeführt werden würde, so befürchtete man, daß die Bundesbahnen bald so stark unter den Einfluß der Bundesfinanzverwaltung geraten würden, daß sie ihren wirtschaftlichen Aufgaben wegen der fiskalischen Rücksichten auf die allgemeinen Bundesfinanzen nicht mehr gerecht werden könnten. Es erschien aus allen diesen Gründen zweckmäßig und notwendig, den Bundesbahnen eine Ver-

fassungsform zu geben, die ihnen die Gestalt eines selbständigen, streng in sich geschlossenen Wirtschaftskörpers verlieh und jedes Interesse der allgemeinen Bundesfinanzverwaltung an den Wirtschaftsergebnissen des Eisenbahnbetriebes nach Möglichkeit ausschloß. Diese verschiedenen Strömungen fanden ihren Niederschlag in dem Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897.

I. Die Organisation der Bundesbahnen nach dem Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897.

Die Organisationsvorschriften des Gesetzes werden von dem Grundgedanken beherrscht, daß die Bundesbahnen zur Regierung (dem Bundesrat) in keinem anderen Verhältnis stehen sollten wie die Privatbahnen. Dementsprechend standen dem Bundesrat gegenüber den Bundesbahnen grundsätzlich keine anderen Befugnisse zu als die allgemeinen Aufsichtsbefugnisse, die er in Ausübung der Staatshoheit auch den Privatbahnen gegenüber besaß.

1. Organisation und Verwaltung.

Nach Art. 12 des Gesetzes bildete die Verwaltung der Bundesbahnen eine „besondere Abteilung" der Bundesverwaltung. Ihre Beamten und Angestellten unterstanden der für die Bundesbeamten geltenden Gesetzgebung. Organe der Bundesbahnverwaltung waren (Art. 15):

a) der Verwaltungsrat, bestehend aus 55 Mitgliedern, von denen 25 durch den Bundesrat, 25 durch die Kantone und 5 durch die Kreiseisenbahnräte aus ihrer Mitte gewählt wurden (Art. 16);
b) die fünf- bis siebenköpfige Generaldirektion, deren Mitglieder vom Bundesrat ernannt wurden (Art. 23);
c) 5 Kreiseisenbahnräte von je 15 bis 20 als Vertretung der Kantone gewählten Mitgliedern (Art. 29);
d) 5 Kreisdirektionen mit je 3 Mitgliedern, die ebenfalls vom Bundesrat ernannt wurden (Art. 33).

Dieser überaus reichliche Verwaltungsapparat mit seinen mehr als 20 General- und Kreisdirektoren und seinen ganz ansehnlichen „Eisenbahn-Parlamenten" im Verwaltungsrat und in den Kreiseisenbahnräten stand schon rein zahlenmäßig in einem offensichtlichen Mißverhältnis zur Größe des Bundesbahnnetzes, das mit knapp 3000 km Streckenlänge nur etwa einem Direktionsbezirk der preußischen Staatsbahnen gleichkam. Wie schwerfällig aber dadurch die ganze Verwaltungshandhabung werden mußte, zeigt erst die Tatsache, daß die zahlreichen Kollegialbehörden jedenfalls in allen wichtigeren Angelegenheiten wirklich nach

dem Kollegialprinzip arbeiteten, d. h. diese Geschäfte mußten von der Generaldirektion oder den Kreisdirektionen im Wege der kollegialen Beschlußfassung erledigt werden (Art. 27, 39).

Der Schwerpunkt der Verwaltung lag bei der Generaldirektion, die für die gesamte Geschäftsführung zuständig war (Art. 25). An ihrer Spitze stand ein vom Bundesrat aus den Mitgliedern ernannter Präsident und ein Vizepräsident (Art. 24). Für die Erledigung der Geschäfte waren Abteilungen (Departements) gebildet, die von je einem Mitglied der Generaldirektion geleitet wurden. Soweit die Aufgaben nicht der Beschlußfassung durch das Kollegium unterlagen, wurden sie von den Departementsvorständen selbständig erledigt.

Dem Verwaltungsrat war im wesentlichen die Aufsicht über die gesamte Verwaltung übertragen. Seine Stellung ähnelte mithin der des Aufsichtsrats bei Aktiengesellschaften. Er war im einzelnen zuständig für die Aufstellung des dem Bundesrat einzureichenden Entwurfs des Jahresbudgets, die Prüfung der Jahresrechnung, die Aufstellung der Grundlagen für die Tarife, die Feststellung der Grundsätze für die Aufstellung der Fahrpläne, Genehmigung von wichtigen Verträgen, Genehmigung der Pläne für größere Um- und Neubauten, ferner für die Feststellung der Dienstorganisation und der allgemeinen Anstellungs- und Besoldungsbedingungen des Personals (Art. 17). Bei der hohen Zahl von 55 Mitgliedern des Verwaltungsrats erwies es sich als unmöglich, diese vielgestaltigen Aufgaben im Plenum durchzuführen. Es wurde deshalb eine Ständige Kommission von 11 Mitgliedern gebildet, die alle Vorlagen vorzuprüfen und die so vorberatenen Vorlagen dem Plenum mit ihren Anträgen zu unterbreiten hatte (Art. 19). Die Verbindung zwischen dem Verwaltungsrat und den Direktionen wurde dadurch hergestellt, daß die Mitglieder der Generaldirektion und die Präsidenten der Kreisdirektionen den Verhandlungen des Verwaltungsrats mit beratender Stimme beiwohnten (Art. 20).

Den fünf Kreisdirektionen oblag die Überwachung des gesamten äußeren Dienstes. Soweit sich die Generaldirektion die Erledigung bestimmter Angelegenheiten nicht selbst vorbehalten hatte, führten sie in ihrem Bereich die Ergänzungsbauten aus, entwarfen die Baupläne, stellten die Fahrplanentwürfe auf, verwalteten den Grundbesitz, erledigten die Steuersachen und nahmen schließlich Wünsche und Anregungen jeder Art aus ihrem Bezirk entgegen (Art. 35). Vereinbarungen und Verträge oberhalb bestimmter Geldgrenzen oder von grundsätzlicher Bedeutung bedurften der Genehmigung der Generaldirektion (Art. 38). Die Kreisdirektionen bestanden aus drei Mitgliedern, aus deren Mitte je ein Präsident und ein Vizepräsident bestellt wurden (Art. 33, 34).

Den Kreisdirektionen zur Seite standen schließlich die 15- bis 20köpfigen Kreiseisenbahnräte, denen in der Hauptsache gutachtliche Aufgaben übertragen waren (Art. 29, 30). Sie sollten die Kreisdirektion insbesondere beraten in Angelegenheiten des Fahrplan- und Tarifwesens und bei der Ausarbeitung der der Generaldirektion einzureichenden Unterlagen für das Jahresbudget. Sitzungen fanden regelmäßig in jedem Vierteljahr einmal statt (Art. 31).

Von diesen für die Leitung der Bundesbahnen zuständigen Behörden waren die Aufsichtsinstanzen des Staates scharf geschieden. Aufsichtsbehörde war der Bundesrat (= Regierung). Er übte seine Befugnisse aus durch das Post- und Eisenbahndepartement, das von einem Mitglied des Bundesrats geleitet wurde, das damit in der Gesamtorganisation etwa die Stellung eines Eisenbahnministers einnahm. Nach Art. 13 hatte der Bundesrat gegenüber den Bundesbahnen die gleichen Befugnisse, wie sie ihm — als Ausfluß der Staatshoheit — den Privatbahnen gegenüber zustanden. Dazu gehörte insbesondere die Prüfung der Baupläne und die Abnahme der Bauten, die Aufsicht über den gesamten Betriebsdienst (durch Kontrollingenieure) und über den ordnungsmäßigen Zustand der Betriebsmittel, die Untersuchung von Betriebsunfällen und die Prüfung der Fahrpläne und der Zugverspätungen.

Neben dem Bundesrat hatte auch das Parlament (die Bundesversammlung) gewisse Mitwirkungsrechte bei der Verwaltung der Bundesbahnen, deren Schwerpunkt auf finanziellem Gebiete lag. Sie werden deshalb bei der Behandlung der finanziellen Fragen mit erörtert werden.

Insgesamt war hiernach in verwaltungsrechtlicher Hinsicht die Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung weitgehend verwirklicht. Staatsaufsicht und Leitung der Eisenbahnen waren getrennt. Wenn auch im Wortlaut des Gesetzes (Art. 12) die Verwaltung der Bundesbahnen noch nicht ausdrücklich als selbständig („autonom"), sondern nur als „besondere Abteilung" der Bundesverwaltung bezeichnet wurde, so hatte sie mit ihrer weitgehenden eigenen Geschäftsführung doch tatsächlich die staatsrechtliche Stellung einer selbständigen Verwaltung im Sinne des Autonomiegedankens. Daß ihr die eigene Rechtspersönlichkeit fehlte, ist für die Beurteilung der Sachlage unter diesem Gesichtspunkt unerheblich.

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Es wurde schon oben in dem Überblick über die Entstehungsgeschichte des Rückkaufsgesetzes darauf hingewiesen, daß für die finanzielle Organisation der Bundesbahnen der Gedanke bestimmend war, der

Eisenbahnverwaltung eine finanzwirtschaftliche Selbständigkeit so zu sichern, daß sie die von den Privatbahnen überkommenen wirtschaftlichen Grundsätze ohne Rücksicht auf die fiskalischen Interessen der allgemeinen Bundesfinanzen weiter verfolgen könnte. Das Gesetz hat diesem Leitsatz durch folgende Bestimmung im Art. 8 entsprochen:

> „Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, daß ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann."

Aus dieser die Selbständigkeit der Wirtschaftsrechnung der Bundesbahnen gewährleistenden Bestimmung wurde die Folgerung gezogen, daß die Überschüsse der Bundesbahnen niemals den allgemeinen Bundesfinanzen zugutekommen sollen und können. Der Reinertrag des Bundesbahnbetriebes war vielmehr zunächst für die Verzinzung und Tilgung der Eisenbahnschuld bestimmt[1]. Von den weiteren Überschüssen sollten 20 % solange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds gelegt werden, bis dieser 50 Mio Franken erreicht hatte. Die restlichen 80 % sollten im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zu Tarifherabsetzungen und zur Erweiterung des Bahnnetzes verwendet werden (Art. 8). Mit diesen für die damalige Zeit außerordentlich weitgehenden Weisungen, die den sachlichen Belangen der finanziell selbständigen Eisenbahnverwaltung Rechnung zu tragen suchten, wurde die Finanzautonomie der Bundesbahnen gesetzlich verankert.

Für den umgekehrten Fall, daß die Bundesbahnrechnung mit einem Fehlbetrag abschloß, enthielt das Gesetz keine ausdrückliche Regelung. An sich hätte die Möglichkeit bestanden, ja sogar nahegelegen, daß in solchem Falle der Schweizer Bund als Eigentümer der Bahnen für die Abdeckung des Fehlbetrages aufkam. Tatsächlich geschah das aber, wie die Entwicklung der Bundesbahnen in den späteren Jahren des wirtschaftlichen Niedergangs beweist, nicht. Vielmehr wurden die Jahresfehlbeträge — übrigens gegen alle Grundsätze einer gesunden Finanzgebarung — durch Aufnahme neuer Anleihen zu Lasten der

[1] Diese Amortisation sollte längstens binnen 60 Jahren durchgeführt werden (Art. 7). Durch Bundesgesetz vom 16. Dezember 1920 wurde diese Frist auf 100 Jahre verlängert (Arch. f. Eis. 1921 S. 476).

Bundesbahnen abgedeckt[1]. Man ging dabei offenbar von der Erwägung aus, daß die Bundesbahnen als finanziell selbständiger, in sich geschlossener Wirtschaftskörper für den Ausgleich ihrer Rechnung unter allen Umständen selbst zu sorgen hätten. Bis Ende 1938 betrugen diese Fehlbeträge einschließlich der beim „Rückkauf" der Bahnen über ihren wirklichen Anlagewert hinaus gezahlten Mehrpreise rd. 627 Mio Franken, eine Summe, die um so mehr ins Gewicht fällt, als die Bundesbahnen dafür die Zinslast zu tragen haben[2].

Die völlige Loslösung der Eisenbahnrechnung hatte die weitere Folge, daß auch der Schulden- und Anleihedienst eigene Angelegenheit der Bundesbahnverwaltung war. Zwar wurden Anleihen vom Bundesrat (Finanzdepartement) aufgelegt, sie wurden aber stets als „Bundesbahn-Anleihen" bezeichnet und von der Bundesbahnverwaltung wie ihre sonstigen Schulden selbständig verwaltet[3]. Materiell bestanden diese Schulden hauptsächlich aus den vom Schweizer Bund für die Bezahlung der Rückkaufsentschädigungen aufgewendeten Beträgen und aus den in der Baurechnung anfallenden Kosten für Neubauten und Neuanschaffungen (Baukapitalien).

Trotz der Selbständigkeit der Bundesbahnrechnung wurde aber im Verhältnis zur Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung noch keine reinliche Leistungsabgrenzung durchgeführt. Die Bundesbahnen blieben hier zu vielfachen — geschichtlich entstandenen — unentgeltlichen oder ungenügend entschädigten Leistungen für die Postverwaltung verpflichtet. Eine angemessene Abgeltung der beiderseitigen Leistungen fand also nicht statt.

Formal fand die Selbständigkeit der Bundesbahnrechnung ihren sinnfälligen Ausdruck in der kaufmännischen Formen angelehnten Durchbildung ihres gesamten Rechnungswesens. Von entscheidender Bedeutung war hierfür, daß die Bundesbahnen die Vorschriften des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (Rechnungsgesetzes) vom 27. März 1896 zu beachten hatten. Dieses Gesetz war ursprünglich für die als Aktiengesellschaften betriebenen Privatbahnen erlassen, setzte also ein nach kaufmännischen, privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten geordnetes Rechnungswesen an sich voraus. Da bei der finanziell autonomen Stellung der Bundesbahnen kein zwingender Grund bestand, das Etats- und Rechnungswesen dem der

[1] Vgl. Wanner ZVMEV 1936 S. 1053.

[2] Heß Arch. f. Eis. 1939 S. 891, 893.

[3] Ihrer rechtlichen Natur nach waren diese Anleiheschulden aber Schulden des Schweizer Bundes, da die Bundesbahnen keine eigene Rechtspersönlichkeit besaßen.

Ressorts der eigentlichen Bundesverwaltung anzupassen, so konnte die Bundesbahnverwaltung für ihre Jahresabschlüsse auch im Hinblick auf die für sie gültigen Bestimmungen des Rechnungsgesetzes ohne weiteres die bewährten Formen der kaufmännischen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung übernehmen. Daraus ergab sich dann aber zwanglos, daß auch dem ganzen Rechnungswesen und besonders der Buchführung eine Form gegeben wurde, aus der die Wirtschaftsrechnung in der vorgesehenen kaufmännischen Form organisch herauswuchs.

Für die Bilanzen der Bundesbahnen ist besonders zu beachten, daß die Bundesbahnen nach ihrer Organisation als selbständiger Wirtschaftseinheit auch die vollständige Vermögens- und Schuldenverwaltung für ihr Gebiet hatten. Ihre Bilanzen vermittelten daher — anders als die sogenannten Bilanzen der preußischen Staatseisenbahnen vor dem Weltkriege[1] — einen wirklichen lückenlosen Überblick über den Vermögensstand im kaufmännischen Sinne.

Auf den Haushaltsplan (das „Budget") wurden die kaufmännischen Formen allerdings nicht angewendet. Insoweit verblieb es vielmehr bei der im Budgetschema üblichen kameralistischen Einteilung in Einnahmen und Ausgaben und bei jedem dieser Teile in Kapitel, Titel, Rubriken und Unterrubriken. Auch an dem haushaltsrechtlichen Grundsatz der Bindung an die einzelnen Ausgabeansätze des Etats hielt man fest. Übertragungen waren nur in bescheidenem Umfang zwischen den Unterrubriken gestattet. Eine den jeweiligen Bedürfnissen und Notwendigkeiten während des Rechnungsjahres elastisch folgende Wirtschaftsführung war bei dieser Sachlage natürlich nicht möglich. Um die Einhaltung der Budgetansätze prüfen zu können, mußten zu der in kaufmännischer Form erstellten Wirtschaftsrechnung noch besondere Nachweisungen gefertigt werden, die diesen Vergleich ermöglichten.

Der Entwurf des Haushaltsplans wurde nach den Anmeldungen der Kreisdirektionen zunächst von der Generaldirektion zusammengestellt und dann vom Verwaltungsrat festgestellt. Der Verwaltungsrat gab ihn dann durch den Bundesrat an die Bundesversammlung (das Parlament) weiter. Dabei war der Bundesrat lediglich Durchlaufstelle; er erhielt das Budget nur aus formalen staatsrechtlichen Gründen, weil nämlich die Bundesbahnverwaltung kein verfassungsmäßiges Organ war und deshalb auch nach schweizerischem Staatsrecht mit der Bundesversammlung nicht selbständig und unmittelbar verkehren konnte. Der

[1] Vgl. oben S. 713.

Bundesrat konnte daher auch von sich aus keine Änderungen an dem Haushaltsentwurf vornehmen. Wenn er etwa Äbänderungen einzelner Ansätze für erforderlich hielt, so mußte er dahingehende Anträge bei der Bundesversammlung stellen. Berücksichtigt man schließlich noch, daß auch die Budgetgenehmigung durch die Bundesversammlung als gesetzgebende Körperschaft im wesentlichen nur formale Bedeutung hatte[1]. so zeigt sich hier klar die außerordentlich weitgehende Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung in ihrer Wirtschaftsplanung und damit auch in ihrer Wirtschaftsführung. Allerdings bestanden doch auch hier wieder zwei sehr wesentliche materielle Einschränkungen: Die die Einnahmen beherrschenden allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung und die für die Ausgaben entscheidenden Besoldungen waren der Gesetzgebung durch die Bundesversammlung vorbehalten (Art. 13 des Gesetzes).

Die Bundesversammlung war ferner zuständig für die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts (Art. 13).

Zur Sicherung einer gleichmäßigen Eisenbahnwirtschaftspolitik gegenüber den konjunkturbedingten Schwankungen der Erträge der Bundesbahnen waren, was hier zur Abrundung des Bildes noch vermerkt sein mag, zwei Fonds vorgesehen: ein Erneuerungsfonds und der bereits erwähnte Reservefonds. Der Erneuerungsfonds war bestimmt für die Erneuerung der Anlagen und Einrichtungen, die einer wesentlichen Abnutzung unterworfen sind, z. B. Oberbau, Fahrzeuge, Geräte. Sein Bestand sollte zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwerts solcher Anlagen entsprechen. Der Fonds hatte mithin die Aufgaben der im kaufmännischen Verfahren üblichen Abschreibungen zu erfüllen. Er wurde nach einem vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen mit Zustimmung des Bundesrats aufgestellten „Reglement" mit bestimmten Jahreseinlagen gespeist, die nach den Werten und der voraussichtlichen Nutzungsdauer der verschiedenen Anlagearten errechnet waren.

Dem Reservefonds waren, wie bereits erwähnt ist, gemäß Art. 8 des Gesetzes aus den nach Deckung der Zins- und Tilgungslasten für die Eisenbahnschuld verbleibenden Überschüssen 20 % bis zu einem Gesamtbetrage von 50 Mio Franken zuzuweisen. Aus diesem Fonds sollten Beträge in solchen Jahren entnommen werden dürfen, in denen die ordentlichen Einnahmen einschließlich des Gewinnsaldovortrages zur Deckung der Betriebsausgaben und zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nicht ausreichten.

[1] Vgl. Wanner ZVMEV 1936 S. 394.

3. Rechnungsprüfung.

Besondere Organe für die Prüfung des Rechnungsmaterials, die etwa der Oberrechnungskammer in Preußen, dem Rechnungshof des Deutschen Reichs oder dem Rechnungshof in Italien entsprochen hätten, fehlen in der Schweiz. Infolgedessen wurden diese Prüfungsaufgaben im Zusammenhang mit der Abnahme der Jahresrechnung unmittelbar der Bundesversammlung zugewiesen (Art. 13 des Gesetzes). Das Parlament erledigte sie durch eine besondere Kommission, die sich aber wegen des Umfangs der zu prüfenden Unterlagen naturgemäß nur auf verhältnismäßig wenige Stichproben beschränken konnte. Eine fortlaufende, den Verwaltungsakten sich unmittelbar anschließende Prüfung durch besondere unabhängige Prüfungsorgane fand nicht statt.

4. Zusammenfassung.

Wenn man die Regelung des Gesetzes von 1897 überblickt, so fällt die ungewöhnlich fortschrittliche Ausgestaltung der Bundesbahnverfassung im Sinne der Eisenbahnautonomie auf. Unter grundsätzlicher Trennung der Geschäftsleitung der Bahnen von der Staatsaufsicht war ein in sich geschlossener selbständiger Wirtschaftskörper geschaffen, der zwar von Staatsbehörden (Generaldirektion und Kreisdirektionen) verwaltet wurde, aber sowohl verwaltungsmäßig wie finanziell-wirtschaftlich ein nahezu unbeschränktes Eigenleben führte. Die Regierung (der Bundesrat) nahm auf die „besondere Verwaltung" der Bundesbahnen keinen unmittelbaren Einfluß, wobei freilich zu berücksichtigen bleibt, daß die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen sowie etwa die Hälfte der Verwaltungsratsmitglieder vom Bundesrat ernannt wurden, der damit auf diese wichtigen Posten die ihm geeignet erscheinenden Persönlichkeiten bringen konnte. Die Aufsichtsbefugnisse des Bundesrats waren fest umgrenzt und nicht stärker, als er sie auch gegenüber den Privatbahnen als Ausfluß der staatlichen Hoheit besaß. Im inneren Verwaltungsaufbau gaben der Organisation der Bundesbahnen die Zugeständnisse das Gepräge, die man bei ihrer Errichtung an die demokratisch-föderalistischen Strömungen in der Schweiz glaubte machen zu müssen: Die reichliche Einrichtung von kollegialen Zentralbehörden mit hoher Mitgliederzahl stand in keinem Verhältnis zum Umfang der Bundesbahnen und führte zu einer Zersplitterung der Verantwortlichkeiten.

Dieser in sich abgegrenzte Wirtschaftskörper der Bundesbahnen war zwar nicht mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet, aber er war der Sache nach doch ein Sondervermögen, das seine Wirt-

schaft selbständig führte und auch seine gesamte Kapitalschuld selbst verwaltete. Das etwa der Stellung eines Finanzministers vergleichbare Finanzdepartement des Bundesrats war bei der finanziellen Verwaltung der Bundesbahnen nicht beteiligt. Dafür bestand auch um so weniger Anlaß, als etwaige Überschüsse des Bundesbahnbetriebes der allgemeinen Bundeskasse niemals zugute kommen konnten, fiskalische Interessen der Bundesfinanzen im Bereich der Bundesbahnen also kaum wahrzunehmen waren. Die Rechnung der Bundesbahnen war vielmehr vom allgemeinen Rechnungswesen des Bundes scharf abgetrennt. Sie war auch äußerlich durch ihr kaufmännisches Buchungssystem von dem kameralistischen Rechnungswesen der reinen Staatsverwaltung geschieden; ihre Jahresabschlüsse hatten die Form der kaufmännischen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung. Auf dem Gebiete der Wirtschaftsführung vollzog sich die Wirtschaftsplanung in den Formen des Staatshaushaltsrechts, wobei dem Parlament (der Bundesversammlung) das „Budgetrecht" der Haushaltsgenehmigung auch für die Bundesbahnen vorbehalten blieb. Es entsprang aber nur verfassungsrechtlichen Gründen und hatte nur formalen Charakter. Für die Wirtschaftsführung von ungleich größerer Wichtigkeit war die Tatsache, daß sowohl für die Grundsätze der Tarifbildung wie für die Festsetzung der Personalbesoldungen der Weg der Gesetzgebung durch die Bundesversammlung vorgesehen war. Die Bundesbahnen hatten danach auf der Einnahme- und Ausgabeseite ihrer Wirtschaftsrechnung mit erheblichen Einwirkungen zu rechnen, die ihrem eigenen Machtbereich entzogen waren.

II. Die Neuordnung der Bundesbahnverwaltung nach dem Gesetz vom 1. Februar 1923.

Trotz der offensichtlichen Mängel im inneren Verwaltungsaufbau, die der Bundesbahnverfassung nach dem als Kompromißlösung zustandegekommenen Rückkaufsgesetz von 1897 anhafteten, hat diese Organisation rund 25 Jahre bestanden und auch den Weltkrieg überdauert. Als dann aber namentlich unter den krisenhaften Folgeerscheinungen der Kriegs- und Nachkriegsjahre — ähnlich wie in den meisten anderen europäischen Ländern — immer mehr die Notwendigkeit hervortrat, wegen des gefährdeten Rechnungsausgleichs den Verwaltungsaufwand der Eisenbahnen zur Erzielung von Einsparungen möglichst einzuschränken, setzte sich auch in der Schweiz der Gedanke durch, daß dazu eine Umgestaltung des Bundesbahngrundgesetzes erforderlich sei. Das Ziel dieses neuen vom 1. Februar 1923 datierenden Gesetzes war demgemäß eine erhebliche Vereinfachung der Verwaltung und daraus folgend eine tunlichste Beschleunigung des Geschäftsganges. An der verfassungsrecht-

lichen Stellung der Bundesbahnen in ihrem Verhältnis zur allgemeinen Verwaltung des Schweizer Bundesstaats sollte dagegen grundsätzlich nichts geändert werden. Vielmehr wurde die im Rückkaufsgesetz verankerte, dem Autonomiegedanken entsprechende weitgehende Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Bundesbahnverwaltung auch weiterhin als eine politische und wirtschaftliche Notwendigkeit anerkannt, weil die Bundesbahnen als Wirtschaftsbetrieb größerer Bewegungsfreiheit bedürften als die übrigen Verwaltungszweige des Bundes, denen bei weitem nicht der gleiche kommerzielle und industrielle Charakter zukomme[1].

1. Organisation und Verwaltung.

Art. 1 des neuen Gesetzes bestimmt:

„Die vom Bunde erworbenen und die von ihm gebauten Bundesbahnen werden unter Wahrung der Interessen der nationalen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet und betrieben.

Geschäftsführung und Betrieb sind Sache einer innerhalb der Schranken der Bundesgesetzgebung autonomen eidgenössischen Verwaltung, die den Namen „Schweizerische Bundesbahnen" führt.

Zur Sicherung eines einfachen und raschen Geschäftsganges ist den einzelnen Dienststellen möglichst weitgehende Selbständigkeit einzuräumen und die Kontrolle auf das für die Ordnung und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung notwendige Maß zu beschränken."

In der Wortfassung des Abs. 2 dieses Artikels kommt also nunmehr der Autonomiegedanke unmittelbar zum Ausdruck. Eine sachliche Änderung gegenüber dem früheren Rechtszustande bedeutet das aber nicht, denn auch die nach dem Rückkaufsgesetz (Art. 12) für die Verwaltung der Bundesbahnen gebildete „besondere Abteilung" der Bundesverwaltung besaß praktisch diese Selbständigkeit und Unabhängigkeit. Der Abs. 3 umschreibt das Ziel des ganzen neuen Gesetzes: Sicherung eines einfachen und raschen Geschäftsganges.

Trotzdem wurde an dem organisatorischen Aufbau der Bundesbahnverwaltung nichts Wesentliches geändert. Das Gesetz von 1897 kannte mit dem Verwaltungsrat, der Generaldirektion, den fünf Kreiseisenbahnräten und den fünf Kreisdirektionen vier Hauptorgane der Verwaltung. An ihre Stelle sind nach Art. 7 des neuen Gesetzes drei Organe getreten, nämlich: der Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung und die Kreis-

[1] Botschaft des Bundesrats vom 16. Juni 1921, Arch. f. Eis. 1921 S. 1157.

eisenbahnräte. Diese Umbildung hat jedoch nur formale Bedeutung, denn die „Geschäftsleitung" besteht genau wie früher aus der Generaldirektion und den Kreisdirektionen. Durch die Zusammenfassung unter den Oberbegriff der Geschäftsleitung soll lediglich zum Ausdruck gebracht werden, daß die Verwaltung der Bundesbahnen in diesen Vollzugsinstanzen ein einheitliches Ganzes bildet, und daß die Kreisdirektionen nicht etwa den Weisungen der Generaldirektion entgegengesetzte Ziele verfolgen dürfen[1].

Wohl aber gab es in der Besetzung dieser einzelnen Organe einschneidende Veränderungen. Die bisher 55 betragende Mitgliederzahl des Verwaltungsrats wurde auf 15 in der Erkenntnis herabgesetzt, daß der bisherige Apparat für eine schlagkräftige Verwaltung viel zu schwerfällig war, und daß ja auch bisher schon die Hauptarbeit von der aus elf Mitgliedern bestehenden Ständigen Kommission geleistet wurde (Art. 8 des neuen Gesetzes). Alle 15 Mitglieder werden nunmehr vom Bundesrat ernannt, der auch den Präsidenten des Verwaltungsrats bestellt (Art. 6). Der Geschäftskreis des Verwaltungsrats ist im wesentlichen der gleiche geblieben: ihm obliegt neben gutachtlicher Tätigkeit die Aufsicht über die gesamte Verwaltung, die Aufstellung der allgemeinen Verwaltungsorganisation, die Aufstellung des Voranschlags, die Prüfung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts, die Genehmigung wichtiger Verträge und die Beschlußfassung über größere Bauvorhaben (Art. 9). Die Generaldirektoren und die Kreisdirektoren wohnen seinen Sitzungen wie bisher mit beratender Stimme bei (Art. 10).

Die Mitgliederzahl der Kreiseisenbahnräte beträgt nach Art. 23 des Gesetzes 20 bis 25 (früher: 15 bis 20 Mitglieder), von denen 6 vom Bundesrat und die übrigen von den Kantonen und Halbkantonen gewählt werden. Sie haben wie früher lediglich beratende Aufgaben und sollen ein Bindeglied bilden zwischen der Eisenbahnverwaltung einerseits und den Behörden und der Bevölkerung der von ihnen vertretenen Kantone anderseits. Durch Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1934 wurden sie Ende 1935 aufgehoben[2].

In der Geschäftsleitung liegt der Schwerpunkt nach wie vor bei der Generaldirektion, deren Mitgliederzahl auf drei „Generaldirektoren" (früher: fünf bis sieben Mitglieder) herabgesetzt worden ist. Um die Einheitlichkeit und die persönliche Verantwortung deutlicher zum Ausdruck zu bringen, ist dem Präsidenten der Generaldirektion eine Sonderstellung verliehen worden, die es ihm ermöglicht, in der ganzen Verwaltung einzugreifen und Weisungen zu erteilen, wo er es für nötig

[1] Botschaft des Bundesrats Arch. f. Eis. 1921 S. 1162.
[2] Heß Arch. f. Eis. 1939 S. 868.

hält (Art. 12, 14). Nach deutschem Sprachgebrauch entspricht die Stellung dieses Präsidenten etwa der des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, während die beiden anderen Generaldirektoren der Schweizerischen Bundesbahnen den Vorstandsmitgliedern der Reichsbahn gleich zu erachten sind. An der Kollegialverfassung der Generaldirektion ist aber im übrigen nichts geändert worden; über alle wichtigeren Geschäfte faßt die Generaldirektion „als Behörde" Beschluß (Art. 13). Der Präsident und die beiden Generaldirektoren werden auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrats vom Bundesrat ernannt (Art. 12).

Die Zahl der Kreise und damit der Kreisdirektoren ist von fünf auf drei vermindert worden (Art. 17). Nach dem Gesetz von 1897 war den Kreisen in ihrem örtlichen Bereich eine verhältnismäßig große Selbständigkeit eingeräumt. Nach dem neuen Gesetz soll diese Unabhängigkeit der Kreise da ihre Grenzen finden, „wo ein rationeller Betrieb des ganzen Bundesbahnnetzes und die unerläßliche gleichartige Behandlung aller Landesteile einheitliche Direktiven erfordern"[1]. Im Vollzug dieses Gedankens sind die Beziehungen zwischen der Generaldirektion und den Kreisdirektionen neuerdings so geregelt, daß die Abteilungsvorstände der Generaldirektion ohne den bisher nötigen Umweg über die Kreisdirektionen unmittelbar mit den zum gleichen Dienstzweig gehörenden Abteilungen der Kreise verkehren und ihnen die zur geordneten Dienstabwicklung nötig werdenden besonderen fachtechnischen Weisungen erteilen können (Art. 21). An der Spitze jedes Kreises steht nach Art. 20 ein Kreisdirektor, der ebenfalls auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrats vom Bundesrat „gewählt" (= ernannt) wird. Nach dem Rückkaufsgesetz von 1897 waren die Kreisdirektionen Kollegialbehörden mit drei Mitgliedern.

Für das Verhältnis der Bundesbahnverwaltung gegenüber der allgemeinen Staatsverwaltung hält das Gesetz, wie bereits oben erwähnt wurde, an der dem Autonomiegedanken entsprechenden Selbständigkeit und Unabhängigkeit der Bundesbahnen unter Trennung von Aufsicht und Leitung grundsätzlich fest. Aber diese Autonomie der Bundesbahnen ist doch durch folgende generelle Bestimmung des Art. 6 nicht unwesentlich abgeschwächt:

> „Der Bundesrat (= Regierung) übt die Oberaufsicht über die Geschäftsführung der Bundesbahnen aus. Er kann ihnen die ihm im Interesse des Landes gut scheinenden Weisungen erteilen."

[1] Botschaft des Bundesrats, Arch. f. Eis. 1921 S. 1165.

Mit dieser — vor dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes zweifelhaft gewesenen — allgemeinen Weisungsbefugnis werden der Bundesregierung in der Tat Möglichkeiten zum Eingreifen in die Leitung und Verwaltung der Bundesbahnen eröffnet, die als empfindliche Einschränkung der Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung gewertet werden müssen. In diesem Zusammenhang ist auch das Recht des Bundesrats auf Genehmigung der Fahrpläne (Art. 6 Ziff. 4 d) hervorzuheben, denn es sichert ihm eine weitgehende Mitwirkung bei einem wesentlichen Teile der Betriebsführung. Offenbar geht auch in der Schweiz die Entwicklung mehr und mehr dahin, die Bundesbahnen unter teilweiser Preisgabe ihrer verwaltungsmäßigen Autonomie wieder enger an die allgemeine Landesverwaltung heranzurücken. Dies muß um so mehr gelten, als ja der Bundesrat nach dem neuen Gesetz entscheidenden Einfluß auf sämtliche Organe der Bundesbahnverwaltung schon deshalb hat, weil er alle Mitglieder des Verwaltungsrats, den Präsidenten der Generaldirektion, die Generaldirektoren und die Kreisdirektoren ernennt (Art. 6). Die übrigen im Gesetz (Art. 6) aufgeführten Einzelbefugnisse treten demgegenüber an Bedeutung zurück; sie entsprechen dem bisherigen Rechtszustande. Ausdrücklich aufgehoben ist hingegen die bisher durch besondere Kontrollingenieure ausgeübte technische Aufsicht des Bundes über die Bundesbahnen (Art. 4). Die Botschaft des Bundesrats von 1921 sagt dazu, „eine derartige intensive und ständige Überwachung einer in sich selbst schon hierarchisch gegliederten staatlichen Anstalt durch eine andere staatliche Instanz sei eine Anomalie und führe zu einem schleppenden Geschäftsgang und zu einer in vielen Fällen ganz überflüssigen und kostspieligen Doppelarbeit“[1].

Die Mitwirkungsrechte der Bundesversammlung sind unverändert geblieben. Sie liegen auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiet. Nach Art. 5 steht der Bundesversammlung zu:

1. die Gesetzgebung über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung;
2. die Gesetzgebung über die Besoldungen;
3. die Genehmigung des Voranschlags;
4. die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts;
5. die Ermächtigung des Bundesrats zur Aufnahme von Anleihen für die Bedürfnisse der Bundesbahnen.

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Auf dem Gebiete der Wirtschaftsführung und Finanzgebarung hat das Gesetz von 1923 gegenüber dem Rückkaufsgesetz von 1897 keine we-

[1] Arch. f. Eis. 1921 S. 1161.

sentlichen Neuerungen gebracht. Als wichtigste Änderung ist auch hier der Art. 6 des Gesetzes zu vermerken, der dem Bundesrat die Oberaufsicht über die Geschäftsführung der Bundesbahnen zuweist und ihn ermächtigt, die ihm im Interesse des Landes gut scheinenden Weisungen zu erteilen. Die Auswirkungen solcher Weisungen können naturgemäß sehr stark auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiete liegen und damit die wirtschaftliche Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung materiell recht erheblich einengen[1]. Wenn man weiter berücksichtigt, daß der Bundesversammlung nach wie vor die Gesetzgebung über die Grundsätze der Tarifbildung und über die Besoldung des Bundesbahnpersonals zusteht, dann sind damit so wichtige Teile der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung herausgeschnitten, daß ihre formale Finanzautonomie an Bedeutung erheblich verliert.

Sonst hält aber auch das neue Gesetz an der Regelung von 1897 fest. An erster Stelle steht die wieder wörtlich in den Art. 27 übernommene Bestimmung über die Loslösung der Wirtschaftsrechnung der Bundesbahnen:

> „Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, daß die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann."

Diese Selbständigkeit gilt folgerichtig auch weiterhin für den Schulden- und Anleihedienst der Bundesbahnen:

> „Die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld erfolgt zu Lasten der Rechnung der Bundesbahnen" (Art. 27 Abs. 2).

Die Tilgung des Anlagekapitals soll innerhalb einer Frist von 100 Jahren durchgeführt werden (Art. 28); das ist der gleiche Zeitraum, den schon das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1920 an Stelle der im Rückkaufsgesetz (Art. 7) vorgesehenen Frist von 60 Jahren festgesetzt hatte.

Wegen der scharf durchgeführten Trennung der Bundesbahnrechnung von der Rechnung der allgemeinen Staatsverwaltung verbleibt es auch bei dem Grundsatz, daß die Überschüsse der Bundesbahnen der allgemeinen Bundeskasse nicht zugute kommen. Die Verwendung solcher Überschüsse geschieht vielmehr nach besonderen Regeln, die ganz auf die eigenen Bedürfnisse der Bundesbahnen und die Notwendig-

[1] Auf die Gestaltung des Voranschlags hat der Bundesrat aber trotzdem keinen wirksamen Einfluß. Gesetzlich kann er hier vielmehr nur in der Weise eingreifen, daß er seine Meinung in der den Voranschlag an die Bundesversammlung weiter leitenden Botschaft zum Ausdruck bringt.

keiten einer sachlichen Verkehrspolitik abgestellt sind. Nach Art. 30 sind aus dem Einnahmeüberschuß vorerst die Aufwendungen für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals sowie allfällige Defizite zu decken. Weist danach die Gewinn- und Verlustrechnung noch einen Aktivsaldo auf, so wird dieser bis zum Betrage von 5 % der gesamten Betriebseinnahmen des Jahres auf neue Rechnung vorgetragen; es soll damit eine gewisse Reserve für etwaige Fehlbeträge der folgenden Jahre geschaffen werden. Ein dann noch verbleibender Überschuß wird einem Reservefonds überwiesen, der zur Deckung außerordentlicher Ausgaben und von Fehlbeträgen der Gewinn- und Verlustrechnung dient. Übersteigt der Überschuß der Gewinn- und Verlustlustrechnung nach Abzug des Vortrags aus dem Vorjahre während fünf aufeinander folgender Jahre 8 % der jeweiligen Betriebseinnahmen, so sollen Verkehrserleichterungen durchgeführt werden.

Im Gesetz besonders hervorgehoben ist schließlich noch der Erneuerungsfonds für die einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen (Art. 29). Als Wertberichtigungsposten auf der Passivseite der Bilanz hat er wie früher die Aufgaben der kaufmännischen Abschreibung zu erfüllen.

Im übrigen gelten für die Wirtschaftsführung und Finanzgebarung der Bundesbahnen die früher dargestellten Grundsätze der Organisation von 1897 weiter. Das Buchungs- und Rechnungswesen vollzieht sich in kaufmännischen Formen, und die Jahresabschlüsse haben die Form der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung[1]. Für die jährliche Wirtschaftsplanung sind die Regeln des staatlichen Haushaltsrechts maßgebend. Das „Budgetrecht" steht der Bundesversammlung zu, die außerdem auch für die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts zuständig ist (Art. 5).

Vom Standpunkte der finanzwirtschaftlichen Selbständigkeit der Bundesbahnen ist immer noch am bedeutendsten die Bestimmung, daß — bei völliger Loslösung der Bundesbahnrechnung — ihre Überschüsse weder ganz noch teilweise in die allgemeine Bundeskasse fließen. Mit diesem Grundsatz, den man als „rocher de bronce" der Finanzautonomie der Bundesbahnen bezeichnet hat, hat die Schweiz mit der allgemeinen Auffassung gebrochen, daß die Staatsbahnbetriebe letzten Endes doch

[1] Das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 (vgl. oben S. 789) gilt jetzt allerdings für die Bundesbahnen nicht mehr. Die entsprechenden Bestimmungen sind vielmehr im Abschnitt IV des Gesetzes von 1923 (Art. 27 ff.) und in der dazu ergangenen Vollziehungsordnung vom 9. Oktober 1923 zusammengefaßt.

dem Staatsganzen zu dienen haben und dementsprechend auch Gewinne zur Verwendung für allgemeine Staatszwecke erwirtschaften sollen. Die weitere Folge dieser finanziellen Unabhängigkeit ist die Verpflichtung der Bundesbahnen zur selbständigen Abdeckung ihrer Fehlbeträge und zur selbständigen Übernahme des gesamten Schulden- und Anleihedienstes. Nach ihrer finanziellen Struktur sind die Bundesbahnen danach ganz auf fest verzinsliches Fremdkapital aufgebaut. Da auch die Rechnungsfehlbeträge in den Jahren der Krise durch Aufnahme von Anleihemitteln — bis 1938: 627 Mio Franken — abgedeckt worden sind, hat die Schuldenlast der Bundesbahnen ein Ausmaß angenommen[1], dem die Bahnen mit ihrer eigenen Finanzkraft um so weniger gewachsen erscheinen, als sie das frühere tatsächliche Verkehrsmonopol wegen des zunehmenden Kraftwagenwettbewerbs nicht mehr besitzen. Es sind deshalb bei den Erörterungen über die Sanierung der Bundesbahnen Zweifel laut geworden, ob die Finanzautonomie in dieser Form weiter aufrechterhalten bleiben kann. Wanner[2] bezeichnet sie angesichts dieser Verhältnisse als eine Fiktion.

III. Der Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936.

Die wirtschaftliche Notlage, in der sich die Schweizerischen Bundesbahnen infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise und nach ihrer Auffassung namentlich wegen des ungeregelten Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen seit Jahren befinden, hat Reformbestrebungen ausgelöst, die eine Neuorganisation der Bundesbahnverwaltung zum Ziele haben. Man hofft, auf diese Weise — neben anderen Hilfsmaßnahmen — der Schwierigkeiten Herr zu werden und die Bundesbahnen wieder auf gesunde Grundlagen stellen zu können. Das Bundesbahn-Grundgesetz soll in dem Sinne neu gestaltet werden, daß das Unternehmen einen strafferen Aufbau sowie die Möglichkeit und die Mittel zu einer größeren Bewegungsfreiheit und Anpassungsfähigkeit in dem wirtschaftlichen Kampfe erhält, in dem es sich nun einmal befindet. Auf Grund von Vorarbeiten der Bundesbahnverwaltung[3] hat der Bundesrat einen Gesetzentwurf aufgestellt und am 24. November 1936 mit einer sehr eingehenden Begründung[4] der Bundesversammlung vorgelegt. Dieser Entwurf

[1] Über 3 Mrd. Franken (Heß, Arch. f. Eis. 1939 S. 891).

[2] ZVMEV 1936 S. 394.

[3] Vgl. insbesondere den 2. Bericht des Verwaltungsrats und der Generaldirektion vom 23. März 1936.

[4] Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936.

wurde in einer Sondersession der Bundesversammlung vom 7. bis 11. Februar 1938 beraten; die Verhandlungen wurden aber nicht zu Ende geführt, weil in ihrem Verlauf insbesondere zu den Fragen der finanziellen Sanierung der Bundesbahnen neue Gesichtspunkte auftraten, die eingehend geprüft werden sollen[1]. Infolge der kriegerischen Ereignisse in Europa, deren Rückwirkungen auch die Lage der Schweizerischen Bundesbahnen tiefgreifend verändert haben, wurde dann die Weiterbehandlung des Gesetzentwurfs zunächst ausgesetzt.

Wenn hiernach auch mit einer endgültigen Verabschiedung des Gesetzes durch die gesetzgebenden Körperschaften in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, so sollen die Grundgedanken des Entwurfs hier doch dargestellt werden, weil sie die Richtung erkennen lassen, in der sich der Autonomiegedanke bei den Schweizerischen Bundesbahnen in Zukunft weiter entwickeln wird. Diese Entwicklungsrichtung liegt in der Linie einer Abschwächung der Autonomie der Bundesbahnverwaltung zugunsten einer Verstärkung des Einflusses der Bundesregierung, die damit aber auch eine entsprechende Verantwortung für die Bundesbahnen übernehmen soll und muß. Man empfindet es in der Schweiz als einen mehr und mehr untragbaren Mangel der bisherigen Organisation, daß die letzte Verantwortung für das Bundesbahnunternehmen zwischen den Organen der Bundesbahnen (Verwaltungsrat und Geschäftsleitung) und den Stellen des Staates (Bundesrat und Bundesversammlung) aufgespalten und nicht klar genug geschieden ist. Der schwere Daseinskampf, den die Bundesbahnen nach dem Verlust des früheren tatsächlichen Verkehrsmonopols auszutragen haben, mache es im Hinblick auf die finanzielle Schicksalsverbundenheit mit dem Schweizer Bund als dem Eigentümer der Bahnen notwendig, sie durch eine Zusammenfassung der obersten finanziellen Verantwortung beim Bundesrat enger an den Staat heranzurücken. Bei der hierdurch gebotenen Neugestaltung der Bundesbahnorganisation müsse jedoch dem „Charakter der Bundesbahnen als einer kommerziellen Unternehmung“[2] in möglichst weitgehendem Maße Rechnung getragen werden und ihre verwaltungsmäßige Selbständigkeit gewahrt bleiben. Hand in Hand damit soll dann auch der finanzielle Aufbau der Bundesbahnen auf neue Grundlagen gestellt werden, von denen man eine wirtschaftliche Gesundung und Gesunderhaltung des Unternehmens erhofft.

In der Form bemüht sich der 27 Artikel enthaltende Gesetzentwurf um eine möglichst knappe Fassung. Er will mit der gesetzlichen Fest-

[1] Vgl. Heß, ZVMEV 1938 S. 189.
[2] Botschaft des Bundesrats S. 10.

legung nur der wichtigsten Grundsätze lediglich den Rahmen für die künftige Gestaltung der Bundesbahnen geben und überläßt bewußt alle Einzelheiten der Regelung durch bundesrätliche Ausführungsverordnungen, damit diese an die jeweiligen Bedürfnisse leichter und ungestörter angepaßt werden können.

1. Organisation und Verwaltung.

Auch der neue Entwurf stellt in seinem ersten Teil „Verwaltung und Betrieb" den Leitsatz an die Spitze, daß Verwaltung und Betrieb der dem Bunde gehörenden Eisenbahnen Sache einer innerhalb der Schranken der Bundesgesetzgebung selbständigen eidgenössischen Verwaltung seien, die den Namen „Schweizerische Bundesbahnen" führt (Art. 1). Die bisherige staatsrechtliche Stellung der Bundesbahnen als einer „autonomen" Verwaltung wird also jedenfalls formell unverändert beibehalten. Der in der Schweizer Öffentlichkeit von den Anhängern der sogenannten Entpolitisierungsinitiative zur Erörterung gestellte Gedanke, diese Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung durch Errichtung eines besonderen Unternehmens mit eigener Rechtspersönlichkeit noch zu erweitern, ist fallen gelassen, weil eine solche Lösung — neben Bedenken wegen des Kredits der Bundesbahnen bei künftiger Aufnahme von Anleihen und formalrechtlichen Schwierigkeiten hinsichtlich der Rechtsstellung des Bundesbahnpersonals — der Tendenz des Gesetzentwurfs, den unmittelbaren staatlichen Einfluß auf das wirtschaftliche Geschehen der Bundesbahnen zu stärken, zuwiderlaufen würde.

Der Art. 3 des Entwurfs umschreibt den Aufgabenkreis der Bundesbahnen: Sie sollen nach wirtschaftlichen Grundsätzen verwaltet und betrieben werden, haben der schweizerischen Volkswirtschaft zu dienen und im besonderen bei der Tarif- und Fahrplangestaltung auf deren Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, soweit ihre finanziellen Mittel dies gestatten. Sie sind dauernd in befriedigendem Zustand zu erhalten und haben sich im Rahmen der verfügbaren Mittel den Bedürfnissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen. Damit ist klargestellt, daß die Aufgaben der Bundesbahnen öffentlicher Dienst sind und bleiben. An Stelle der im Art. 1 des Organisationsgesetzes von 1923 enthaltenen Forderung nach Anwendung „kaufmännischer" Grundsätze schreibt der Entwurf die Verwaltung nach „wirtschaftlichen" Grundsätzen vor. Eine sachliche Änderung ist damit nicht bezweckt; vielmehr soll nur etwaigen Mißdeutungen des Begriffes „kaufmännisch" begegnet werden, die darauf hinauslaufen könnten, daß die Bundesbahnen ihr Geschäft zur Erzielung von Gewinnen im kaufmänni-

schen Sinne betreiben sollten. Dies ist nicht ihre Aufgabe, sondern im Vordergrund steht der gemeinnützige Dienst an der schweizerischen Volkswirtschaft. Dabei sollen die Bahnen allerdings nach wirtschaftlichen Grundsätzen verfahren, d. h. dem Aufwand den höchsten Nutzeffekt geben[1]. Es ist bemerkenswert, daß der öffentliche Dienst der Bundesbahnen für Staat und Wirtschaft da seine Grenze findet, wo ihre eigenen finanziellen Belange auf dem Spiele stehen: die gemeinwirtschaftlichen Bedürfnisse dürfen bei der Tarif- und Fahrplangestaltung nur soweit berücksichtigt werden, als es die finanziellen Mittel der Bundesbahnen gestatten.

Für das künftige Verhältnis der Bundesbahnen zum Staat sind die Art. 7 und 8 entscheidend, welche die Befugnisse der Bundesversammlung und des Bundesrats umgrenzen. Den Leitgedanken des Gesetzentwurfs, die Bundesbahnen unter entsprechender Abschwächung ihrer bisherigen Autonomie näher an den Staat heranzurücken, drückt der Art. 8 mit folgender allgemeinen, außerordentlich weittragenden Bestimmung über die Stellung des Bundesrats aus:

> „Der Bundesrat übt die Oberaufsicht über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt der Bundesbahnen aus. Er kann ihnen zur Wahrung wichtiger Interessen des Landes die ihm gut scheinenden Weisungen erteilen."

Mit dieser alleinigen Vorschrift, die im Gegensatz zu den bisherigen Organisationsgesetzen darauf verzichtet, die Zuständigkeiten des Bundesrats (= Regierung) im einzelnen aufzuzählen, soll die Zusammenfassung der obersten Macht und finanziellen Verantwortung verwirklicht werden. Der Bundesrat hat danach, wie auch schon bisher, insbesondere das Recht, den Bundesbahnen die ihm im Interesse des Landes gut scheinenden Weisungen zu erteilen. Die Begründung[2] hebt dazu hervor, daß sich dieses Weisungsrecht allerdings auf den Fall der Wahrung wichtiger Interessen des Landes beschränken solle; damit sei festgelegt, daß sich die Oberaufsicht des Bundesrats nicht etwa in einer Einmischung in Einzelheiten der Betriebsführung und Verwaltung, d. h. der fachtechnischen Leitung der Bundesbahnen, äußern solle, die für das Landesinteresse nicht von wesentlicher Bedeutnug sind. Die einzelne Regelung seiner eigenen Befugnisse sowie derjenigen des Post- und Eisenbahndepartements und der leitenden Organe der Bundesbahnen soll der Bundesrat treffen (Art. 8 des Abs. 2). Dabei soll durch weitgehende

[1] Botschaft des Bundesrats S. 101.
[2] Botschaft des Bundesrats S. 107.

Abtretung von Befugnissen an diese Organe für eine einfache, rasche und unabhängige Geschäftsbehandlung gesorgt werden. Auf diese Weise werden die vielleicht nicht ganz unberechtigten Befürchtungen entkräftet, die Geschäftslast des Bundesrats oder seines Eisenbahndepartements werde durch die ihm aufgebürdete neue Verantwortung in einem unerträglichen Maße gesteigert.

Mit der Zusammenfassung der obersten Leitungsbefugnis und Verantwortung beim Bundesrat müssen und können die Zuständigkeiten der Bundesversammlung entsprechend eingeschränkt werden. Der Entwurf (Art. 7) beseitigt daher in erster Linie das „Budgetrecht" der Bundesversammlung auf Genehmigung des jährlichen Voranschlags, dem schon bei dem bisherigen Rechtszustande ohnehin nur formale Bedeutung zukommt[1]. Der Voranschlag soll künftig vom Bundesrat genehmigt werden. Auch in der Tarifbildung wird das Schwergewicht der Verantwortung von der Bundesversammlung in den Bundesrat verlegt, indem die Grundsätze für die Tarifgestaltung nicht mehr durch Bundesgesetz erlassen, sondern vom Bundesrat aufgestellt und von der Bundesversammlung nur noch genehmigt werden. Die Genehmigung der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts bleibt dagegen nach wie vor der Bundesversammlung vorbehalten. Es würde das also die Gelegenheit sein, wo sich die Bundesversammlung auch in Zukunft mit den Bundesbahnen regelmäßig zu befassen hat. Dabei wird ihr in einer neuen wichtigen Bestimmung (Art. 7 d) ausdrücklich die Beschlußfassung über Maßnahmen zur Deckung von Fehlbeträgen zugewiesen. Der Entwurf unterstreicht damit die Verantwortung der staatlichen Instanzen für die finanzielle Gebarung der Bundesbahnen. Sie soll insbesondere verhindern, daß derartige Fehlbeträge jeweils durch Aufnahme neuer Anleihen aus der Welt geschafft werden, errichtet mithin einen Damm gegen eine weitere Verschuldung der Bundesbahnen aus solchen Anlässen. Die weiteren Zuständigkeiten der Bundesversammlung erstrecken sich auf die Beschlußfassung über die Erwerbung weiterer Eisenbahnen sowie den Bau neuer Linien durch den Bund, die Genehmigung der endgültigen Stillegung von Eisenbahnlinien und die Beschlußfassung über die Erhöhung der für Anschaffungen und Bauten aufzuwendenden Mittel.

Nach Art. 6 des Entwurfs sind die Bundesbahnen mit Einschluß ihrer Nebenbetriebe im gleichen Umfange wie bisher von jeder Besteuerung durch die Kantone und Gemeinden befreit.

[1] Vgl. oben S. 793.

Als leitende Organe sind der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung vorgesehen (Art. 9). Das dritte Organ des Gesetzes von 1923, die Kreiseisenbahnräte, sind bereits seit 1935 beseitigt[1]. Neu ist der zweite Absatz im Art. 9, nach dem diese Organe dem Bundesrate für ihre Geschäftsführung verantwortlich sind. Die Begründung[2] sagt dazu, die Betonung der gesetzlichen Verantwortlichkeit sei notwendig, um die Zusammenfassung der gesamten Geschäftsführung des Unternehmens unter einen einheitlichen obersten Willen sowie die Pflicht zur unbedingten Zusammenarbeit aller Beteiligten zum Wohle des Ganzen einwandfrei hervortreten zu lassen.

Der Verwaltungsrat besteht nach Art. 10 wie bisher aus 15 Mitgliedern, die sämtlich vom Bundesrat ernannt werden. „Durch genaue Umschreibung von Rechten und Pflichten will der neue Entwurf allerdings zum Ausdruck bringen, daß der Verwaltungsrat im Aufbau des ganzen, im Bundesrate kulminierenden Unternehmens ein zwischen diesem und der Generaldirektion stehendes Glied ist, mit Aufsichtskompetenzen gegenüber der letzteren und dem gesamten Unternehmen sowie mit selbständigen Entscheidungsbefugnissen, daß aber anderseits die Rechte und die Verantwortung des Bundesrats hinsichtlich des ganzen Unternehmens durch die Anwesenheit und die Stellung des Verwaltungsrats nicht beeinträchtigt werden sollen"[3]. Er steht mit den ihm vorbehaltenen Befugnissen zwischen dem Bundesrat und der Generaldirektion als „drittes qualifiziertes Kollegium". Entsprechend der bisherigen Regelung sieht der Entwurf für den Verwaltungsrat vor:

1. die Aufsicht über die Verwaltung,
2. die Aufstellung allgemeiner Richtlinien für die Geschäftsleitung,
3. die Aufstellung der allgemeinen Verwaltungsorganisation sowie die Festsetzung der Befugnis und Obliegenheiten der einzelnen Dienststellen,
4. die Genehmigung wichtiger Verträge,
5. die Beschlußfassung über generelle Projekte für größere Bauten.

Er soll ferner wie bisher alle wichtigen Angelegenheiten, die vom Bundesrat oder von der Bundesversammlung zu behandeln sind, begutachten, und er macht schließlich die Vorschläge für die vom Bundesrat zu er-

[1] Vgl. oben S. 795.
[2] Botschaft des Bundesrats S. 108.
[3] Botschaft des Bundesrats S. 109.

nennenden Mitglieder der Geschäftsleitung. Eine bedeutungsvolle Erweiterung erfahren die Zuständigkeiten des Verwaltungsrats im Personalwesen, wo ihm namentlich auf dem Gebiete der Besoldung der Bediensteten neue Befugnisse zugewiesen werden, über die später das Nötige noch zu sagen sein wird.

An der Zusammensetzung der Geschäftsleitung ändert der Entwurf nichts. Sie besteht nach wie vor aus der Generaldirektion und den Kreisdirektionen (Art. 11). Dabei ist aber über die Zusammensetzung der Generaldirektion, die zurzeit aus dem Präsidenten und zwei Generaldirektoren besteht, im Gesetz selbst nichts Näheres mehr bestimmt, sie wird vielmehr dem Bundesrat überlassen (Art. 12). Die Begründung[1] vermerkt dazu, daß man es nach den heutigen Bedürfnissen, den bisherigen Erfahrungen und in Anbetracht der Zusammensetzung des Landes zweckmäßigerweise wohl bei dem bewährten Dreierkollegium bewenden lassen solle. Die Befugnisse der Generaldirektion sind die gleichen wie bisher: sie hat die oberste Leitung und Geschäftsführung der Bundesbahnen im Rahmen der vom Verwaltungsrat zu erlassenden Geschäftsordnung. Nach oben sind diese Befugnisse selbstverständlich begrenzt durch die Zuständigkeiten des Verwaltungsrats als des Aufsichtsorgans der Bundesbahnverwaltung und des Bundesrats als der Behörde, in der die Oberaufsicht über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt der Bundesbahnen zusammengefaßt ist.

Die Einteilung des Bundesbahnnetzes in drei Kreise wird ebenfalls unverändert beibehalten. Wohl aber sieht der Entwurf (Art. 13) von der Umschreibung des Tätigkeitsgebietes der Kreisdirektionen ab, um durch eine elastische Regelung überall da, wo es sich für die Verwaltung als zweckmäßig erweist, Verschiebungen und Organisationsänderungen leichter zu ermöglichen.

Eine überaus wichtige und praktisch sehr einschneidende Neuerung bringt der Entwurf auf dem Gebiete des Personalwesens der Bundesbahnen insofern, als die bisher der Bundesgesetzgebung überlassene Ordnung des Besoldungswesens der Bundesbahnbeamten von der dadurch zwangsläufig gegebenen Starrheit befreit und aufgelockert werden soll. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die Bundesbahnen als „industrielle Regieanstalt" und konjunkturabhängiger Wirtschaftsbetrieb mit einem so starren Personalkörper wie bisher nicht weiterarbeiten könnten, daß vielmehr ihren verantwortlichen Stellen ein entscheidender Einfluß auf die Anstellungsbedingungen und die Besoldung

[1] Botschaft des Bundesrats S. 112.

des Personals gewährt werden müsse[1]. Die jetzige gesetzliche Ordnung des Besoldungswesens habe den Fehler, daß sie vom Parlament erlassen würde, dem keine Verantwortung für das finanzielle Gedeihen der Bundesbahnen zukomme, und sie wirke sich auf den Haushalt der Bundesbahnen deswegen so verhängnisvoll aus, weil auf Grund gesetzlicher Verpflichtung der Bundesbahnen im Laufe der Zeit eine die sachliche Notwendigkeit weit übersteigende Zahl von Bediensteten in das Beamtenverhältnis überführt worden sei[2]. In Zukunft soll daher die Aufstellung des Verzeichnisses der Ämter, deren Träger die Eigenschaft von Beamten haben, und der Erlaß der Besoldungsordnung der Regelung durch Gesetz entzogen und dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat übertragen werden (Art. 14)[3]. Im übrigen sollen aber für die Ordnung des Dienstverhältnisses der Bundesbahnbeamten die allgemeinen bundesrechtlichen Bestimmungen weiter gelten.

Mit diesen Bestimmungen des Gesetzentwurfs erfährt die verwaltungsmäßige Autonomie der Bundesbahnen in der Tat eine wesentliche Einschränkung zugunsten der Landesregierung. Der Bundesrat steht in der verantwortlichen Leitung der Bahnen als oberste Behörde über und neben ihren eigenen Organen, dem Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung. Er übt nicht nur Staatshoheitsrechte der Aufsicht über die Bundesbahnverwaltung aus, sondern ihm steht die oberste unmittelbare Geschäftsführung zu, und er trägt eine dementsprechende Verantwortung namentlich für das finanziell-wirtschaftliche Gedeihen der Bundesbahnen. Seine weitgehende allgemeine Weisungsbefugnis ist der natürliche Ausfluß dieser in ihm verkörperten höchsten Zuständigkeit und Verantwortung. Die darüber hinaus noch genannten einzelnen Rechte des Bundesrats ordnen sich diesem Gedanken zwanglos unter. Der Gesetzentwurf setzt damit in verstärktem Maße die Entwicklungslinie fort, die sich schon in dem Organisationsgesetz von 1923 gegenüber dem Rückkaufsgesetz von 1897 abzeichnete: Die Bundesbahnen werden unter zunehmender Preisgabe ihrer bisherigen Selbständigkeit und Unabhängigkeit immer enger an den Staat heran-

[1] Botschaft S. 62 ff., insbesondere S. 64, 66, 67.

[2] Im Jahresdurchschnitt von 1935 waren bei den Bundesbahnen 84,85 % des ganzen Personalbestandes Beamte. Bei der Deutschen Reichsbahn betrug dieser Anteil Ende 1938 (dem letzten Friedensjahr) nur 38,8 %.

[3] Dieser Vorschlag ist allerdings in der politischen Öffentlichkeit sehr heftig umstritten worden. Bei der ersten Beratung des Gesetzentwurfs in der Bundesversammlung wurde er mit 112 gegen 53 Stimmen abgelehnt (Heß ZVMEV 1938 S. 189).

gerückt[1]. Nach den vorgesehenen neuen Bestimmungen wird man sie nach der Verwaltungsseite hin kaum noch als autonom bezeichnen können, obwohl ihre Verwaltung aus der allgemeinen Staatsverwaltung formell herausgelöst und in ihrer „Selbständigkeit" nach den besonderen Grundsätzen aufgebaut ist, die der Gesetzentwurf in Anlehnung an die bisherige Regelung festlegt.

2. Wirtschaftsführung und Finanzgebarung.

Für die Finanzautonomie sind zwei Gesichtspunkte entscheidend: die Selbständigkeit der Wirtschaftsrechnung und die Selbständigkeit der Wirtschaftsführung. Hinsichtlich der Loslösung der Wirtschaftsrechnung wiederholt der Entwurf in Art. 18 den schon seit dem Rückkaufsgesetz von 1897 bestehenden Grundsatz, daß das Rechnungswesen der Bundesbahnen vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten sei, daß die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann. Die Einzelregelung wird wie bisher einer zu erlassenden Vollziehungsverordnung vorbehalten (Art. 24), wobei den Bundesbahnen nach der Begründung[2] möglichste Freiheit in der Gestaltung ihres Rechnungswesens gewährt werden soll. Auch die Verzinsung der Eisenbahnschuld soll nach wie vor zu Lasten der Bundesbahnrechnung erfolgen (Art. 18 Abs. 2); die Selbständigkeit der Bundesbahnrechung ist also auch in dieser Beziehung wieder klargestellt.

Auf die Wirtschaftsführung sind die oben dargestellten Änderungen in der Organisation und Verwaltung der Bahnen von ausschlaggebendem Einfluß. Wenn man den Bundesrat in diesem Zusammenhang als künftiges Organ der Bundesbahnverwaltung betrachtet, dann erfährt ihre finanziell-wirtschaftliche Selbständigkeit durch die zum größten Teile bereits behandelten Neuerungen des Entwurfs keine Einengung, sondern im Gegenteil eine Erweiterung im Sinne des Autonomiegedankens. Das ist ja überhaupt der Grundgedanke der beabsichtigten Neuregelung, den Bundesbahnen in ihrem wirtschaftlichen Kampfe eine größere Bewegungsfreiheit und Anpassungsfähigkeit zu geben. Die Botschaft des Bundesrats betont deswegen auch immer wieder die „industrielle" und „kommerzielle" Natur des Bundesbahnunternehmens[3]; ihre Leitung und Verwaltung müsse nach den danach nun einmal bestehenden Notwendigkeiten ausgerichtet und von den für echte Verwaltungszweige vorhandenen und dafür auch berechtigten gesetzlichen Bindungen und Starrheiten weitgehend befreit werden.

[1] Vgl. oben S. 797.
[2] Botschaft des Bundesrats S. 122.
[3] z. B. S. 10, 64, 65, 67, 71, 100, 101.

Eine solche Erleichterung bringt der Entwurf zunächst mit der Bestimmung, daß der jährliche Voranschlag vom Bundesrat und nicht mehr von der Bundesversammlung festgesetzt werden soll. Der Bundesrat erhält damit entsprechend seiner obersten Verantwortung für den Finanzhaushalt der Bundesbahnen (Art. 8) den entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung der gesamten Ausgabenwirtschaft bei der Wirtschaftsplanung und im Ablauf des Wirtschaftsjahres. Für den größten und wichtigsten Ausgabeposten, die Personalausgaben, wird dieser Einfluß ausdrücklich dadurch sichergestellt, daß die Festsetzung der Besoldungsordnung nicht mehr dem Parlament im Wege der Gesetzgebung obliegt, sondern dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen mit Zustimmung des Bundesrats übertragen wird. Und auf der Einnahmeseite wird dieser Einfluß in der Weise verstärkt, daß für die Aufstellung der allgemeinen Grundsätze der Tarifbildung gleichfalls der umständliche Weg der Gesetzgebung durch die Bundesversammlung verlassen und statt dessen die Zuständigkeit des Bundesrats (wenn auch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung) vorgesehen wird.

Die Selbständigkeit der Wirtschaftsführung der Bundesbahnen soll hierdurch in einem Maße erweitert werden, das ihren sachlichen Bedürfnissen als Wirtschaftsbetrieb und den Forderungen nach Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit an die Wirtschaftsschwankungen Rechnung trägt. Die Bundesversammlung hat sich in Zukunft regelmäßig nur noch einmal im Jahre mit den Bundesbahnen zu beschäftigen, nämlich bei der Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichts. Sie übernimmt dabei aber insofern eine neue wichtige Verantwortung, als sie über die Maßnahmen zur Deckung etwaiger Fehlbeträge beschließen muß (Art. 7, 22). Der Gesetzentwurf unterstreicht damit die trotz der getrennten Rechnungsführung der Bundesbahnen bestehende finanzielle Schicksalsgemeinschaft zwischen dem Schweizer Bund und seinen Staatsbahnen.

Im übrigen steht der zweite Teil des Entwurfs „Finanzhaushalt und Rechnungsführung" (Art. 18 ff.) unter dem Leitgedanken der finanziellen Wiederaufrichtung der Bundesbahnen. Er geht von der Erkenntnis aus, daß die bisherige ausschließliche Finanzierung der Bundesbahnen mit fest verzinslichem Fremdkapital (aus Anleihen, Obligationen usw.)[1] ein grundlegender Fehler im Aufbau des Unternehmens war, der sich bei dem wirtschaftlichen Niedergang und nach dem Verlust des tatsächlichen Verkehrsmonopols besonders verhängnisvoll auswirken mußte. Die Bundesbahnen sollen daher nunmehr vom

[1] Vgl. oben S. 800.

Staat mit einem „Dotationskapital" von 700 Mio Franken ausgestattet werden, das wirtschaftlich etwa die Bedeutung des Aktienkapitals bei einer Aktiengesellschaft hat und je nach der Größe des Ertrags *überschusses* mit höchstens 3½ % zu verzinsen ist (Art. 19, 22). Außerdem übernimmt der Schweizer Bund zur finanziellen Entlastung des Haushalts der Bundesbahnen die Abschreibung des Überschusses der Rückkaufspreise über die Anlagekosten, die in der Bilanz ausgewiesenen zu tilgenden Verwendungen sowie den Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung, wie er im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes vorhanden sein wird[1]. Die Botschaft des Bundesrats[2] macht kein Hehl daraus, daß eine Entlastung der Bundesbahnen in diesem Umfange vielleicht nicht der vollen gegenwärtigen Entwertung ihres Netzes entspreche. Es sei aber sehr schwierig, den Grad dieser Entwertung auch nur annähernd genau zu bestimmen. Maßgebend dafür sei die Größe des Verkehrs und der Umfang der Erholungsmöglichkeit des Unternehmens. Da die Möglichkeiten für eine Besserung der wirtschaftlichen Lage der Bundesbahnen nicht abzuschätzen seien, empfehle es sich, ihnen ein nicht zu gering bemessenes Dotationskapital zu geben. Solange es dem Unternehmen schlecht geht, wirke das Dotationskapital zu seinen Gunsten genau gleich wie seine völlige Entlastung von der betreffenden Schuldensumme; gehe es dem Unternehmen aber wieder besser, so erweise es sich für den Geldgeber als eine produktive Anlage. Diese Lösung bewahre den Bund vor der Gefahr, unter dem Eindruck der gegenwärtigen Not für die Bundesbahnen ein größeres Opfer zu bringen, als im Hinblick auf ihre Ertragsmöglichkeit unbedingt nötig sei.

Weitere Bestimmungen des Gesetzentwurfs sollen die Werterhaltung des von den Bundesbahnen verwalteten Bundesvermögens sichern. Zu diesem Zweck schreibt der Art. 20 den Bundesbahnen die Pflicht vor, an ihrem Anlage- und Betriebsvermögen die erforderlichen und den Umständen angemessenen *Abschreibungen* gemäß einem vom Bundesrat zu genehmigenden Reglement durchzuführen. Der bisher bestehende „Erneuerungsfonds" erfüllt im wesentlichen schon die gleichen Aufgaben[3]. Mit der neuen Bestimmung verfolgt der Gesetzgeber neben einer Klarstellung der Begriffe den Zweck, für eine einfache und einheitliche Durchführung der Abschreibungen zu sorgen, sie auf bisher nicht erfaßte Anlageteile auszudehnen und ihre Sätze (zumeist im Sinne einer Erhöhung) im einzelnen den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen[4].

[1] 1938: 627 Mio Franken, vgl. oben S. 789.
[2] S. 83, 84.
[3] Vgl. oben S. 799.
[4] Botschaft des Bundesrats S. 76.

Aufwendungen für neue Bauten und Anschaffungen dürfen die Bundesbahnen gemäß Art. 21 in Zukunft nur noch so weit tätigen, als sie die Verwaltung herauszuwirtschaften in der Lage ist. Dafür stehen ihnen deshalb höchstens die aus den Abschreibungen und Rücklagen gewonnenen Mittel zur Verfügung. Müssen die Schulden für solche Zwecke weiter erhöht werden, so soll dies nur durch einen Bundesbeschluß möglich sein. Auch im Falle der Erwerbung weiterer Eisenbahnen oder des Baues neuer Linien durch den Bund ist ein Bundesbeschluß notwendig (Art. 2). Er hat neben der Kreditbewilligung gleichzeitig zu bestimmen, mit welchem Betrage die Bundesbahnrechnung zu belasten ist; dabei soll diese Belastung den kommerziellen Wert, den die neue Linie für die Bundesbahnen hat, nicht überschreiten. Alle diese Vorschriften wollen einen Damm gegen eine etwaige Neuverschuldung des Unternehmens aufrichten und dadurch die Gesunderhaltung der Bundesbahnen sicherstellen, für die nach dem Entwurf zunächst schwere finanzielle Opfer gebracht werden müssen.

Die gesetzlichen Weisungen für die Aufstellung der Jahresabschlußrechnung sind auch in dem neuen Entwurf (Art. 22) wiederum abgestellt auf die eigenen Belange des wirtschaftlich selbständigen Bundesbahnunternehmens und auf die Notwendigkeiten einer sachlichen Verkehrspolitik. Der wichtige Grundsatz, daß die Reinüberschüsse der Bundesbahnrechnung nicht in die allgemeine Staatskasse fließen, bleibt unverändert aufrechterhalten; solche Überschüsse sollen nach Art. 22 Abs. 3 auf neue Rechnung vorgetragen werden. Aus den Roherträgnissen haben die Bundesbahnen nach der Deckung der Personal- und Sachausgaben zu bestreiten:

1. die vorschriftsmäßigen Abschreibungen,
2. die Kapitalkosten,
3. die Bildung von Rücklagen mit Einschluß eines (neu vorgesehenen) Ausgleichsfonds für die Deckung von Fehlbeträgen in Jahren mit ungenügenden Betriebsergebnissen.

Aus dem danach verbleibenden Überschuß wird das Dotationskapital mit höchstens 3½ % verzinst. Soweit es die Höhe dieses Restes und die allgemeine Lage des Unternehmens gestattet, sollen Tarifsenkungen oder andere Verkehrserleichterungen durchgeführt werden. Über die Deckung von Fehlbeträgen entscheidet, wie schon oben ausgeführt wurde, die Bundesversammlung; damit soll verhindert werden, daß solche Defizite durch Aufnahme neuer Anleihen, die die Lasten der Bundesbahnen steigern, aus der Welt geschafft werden.

Bemerkenswert ist schließlich noch, daß bei der mit dem Entwurf eines neuen Bundesbahn-Grundgesetzes in Zusammenhang stehenden Re-

form des allgemeinen Eisenbahnrechts in der Schweiz[1] auch eine angemessene Abgeltung der bisher nicht entschädigten Eisenbahnleistungen für die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung[2] in Aussicht genommen ist. Man ist der Auffassung, daß eine solche Verpflichtung der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung, die die Bundesbahnen jährlich mit rd. 10 Mio Franken belastet[3], mit den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht mehr vereinbar ist. Die Vergütung derartiger Leistungen entspricht außerdem dem Grundsatz der Ressortabgrenzung, der für ein wirtschaftlich selbständiges Unternehmen von Rechts wegen selbstverständlich sein sollte.

3. Zusammenfassung.

Zusammenfassend kann hiernach festgestellt werden, daß die Schweizerischen Bundesbahnen mit der in dem vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen Neuordnung ihrer Verfassung die Autonomie in verwaltungsmäßiger Beziehung fast gänzlich einbüßen werden. Äußerlich ähnelt ihre Organisation zwar noch dem bisherigen Aufbau, insbesondere bleibt die von der allgemeinen Staatsverwaltung losgelöste „selbständige" Verwaltung der Bundesbahnen erhalten, aber der Entwurf unterstellt sie doch künftig dem Bundesrat, der damit die oberste Behörde für die Leitung des Unternehmens wird, eine entsprechende Verantwortung übernimmt und mit seiner allgemeinen Weisungsbefugnis unmittelbar in die Verwaltung der Bahnen eingeschaltet ist. Die staatliche Aufsicht über das Unternehmen und dessen Leitung sind also nicht mehr scharf getrennt, sondern in der Hand des Bundesrats vereinigt. Eine echte Autonomie ist folglich nach der Verwaltungsseite hin nicht mehr vorhanden.

Für die Wirtschaftsführung und Finanzgebarung wird dagegen der Autonomiegedanke nicht nur in dem bisherigen Umfange aufrechterhalten, sondern sogar noch verstärkt. Die Bundesbahnen behalten ihre selbständige, von den übrigen Staatsfinanzen losgelöste Wirtschaftsrechnung mit eigener Schuldenverwaltung, und sie bilden demgemäß auch ihr Rechnungswesen nach ihren eigenen Bedürfnissen unter Freistellung von den für die Staatsverwaltungen geltenden Regeln aus. Die kaufmännischen Methoden bleiben in ihrer Finanzgebarung gewahrt. Ihre Wirtschaftsführung wird dadurch selbständiger, daß das „Budgetrecht" des Parlaments beseitigt und die Festsetzung des jährlichen Voranschlags dem Bundesrat als dem obersten

[1] Vgl. dazu Heß ZVMEV 1938 S. 181 ff., insbesondere S. 186/187.
[2] Vgl. oben S. 789.
[3] Wanner ZVMEV 1936 S. 1052.

Organ der Bundesbahnen übertragen wird, der damit den maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben bei der Wirtschaftsplanung und im Ablauf des Wirtschaftsjahres erhält. Bei den wichtigsten Posten der Einnahme- und Ausgabeseite wird dieser Einfluß noch im einzelnen ausdrücklich dadurch erweitert, daß die Aufstellung der Grundsätze der Tarifbildung dem Bundesrat und die Aufstellung der Besoldungsordnung für das Bundesbahnpersonal dem Verwaltungsrat (mit Zustimmung des Bundesrats) zugewiesen wird. Bisher ist für diese bedeutendsten Teilgebiete der Wirtschaftsführung der Weg der Gesetzgebung durch die Bundesversammlung vorgesehen; der darin liegende Einbruch in die Finanzautonomie der Bundesbahnen wird also durch den Entwurf beseitigt.

Im ganzen gesehen rücken die Bundesbahnen weit enger als bisher an den Staat heran, der durch den Bundesrat in Auswirkung des Gedankens der finanziellen Schicksalsverbundenheit die Verantwortung für ihr wirtschaftliches Gedeihen trägt. Sie bleiben aber doch ein finanziell selbständiger Wirtschaftskörper, für dessen Verwaltung die wirtschaftliche Natur seines Betriebes und seine Daseinsbedingungen im allgemeinen wirtschaftlichen Kampfe, nicht hingegen die Leitsätze eines echten Staatsverwaltungszweiges richtungweisend sind.

Zweiter Teil:

Systematischer Vergleich der vier Länder.

Die bisherigen Ausführungen haben einen Abriß des geschichtlichen Verlaufs der Autonomiebestrebungen bei den einzelnen Staatseisenbahnen gegeben und den gegenwärtig vorhandenen Zustand geschildert. Im Anschluß daran soll nunmehr versucht werden, in einem Querschnitt die Wesensmerkmale zu beleuchten, die für oder gegen die Autonomie der einzelnen Staatsbahnen sprechen. Dieser Versuch wird in der Hauptsache auf die derzeitige Verfassung der Eisenbahnen abgestellt sein; auf die zurückliegende geschichtliche Entwicklung braucht dabei nur insoweit eingegangen zu werden, als es zum Verständnis der Schlußfolgerungen notwendig ist.

Der Autonomiegedanke ist bisher durchweg in einer Zweiteilung verfolgt worden, nämlich nach der Verwaltungsseite und auf dem finanziell-wirtschaftlichen Gebiete der Staatsbahnorganisationen. An dieser Gliederung wird aus Zweckmäßigkeitserwägungen festgehalten, weil sich so am ehesten die Elemente erkennen lassen, die den Selbständigkeitsgrad der verschiedenen Verwaltungen bestimmen. Es muß aber vorweg betont werden, daß streng genommen eine solche Zerlegung des Auto-

nomiegedankens nach seinen Wirkungsbereichen nicht möglich ist. Denn jede Eisenbahnverfassung stellt ein organisches Gebilde dar, bei dem alle „Einzelglieder" in sinnvoller Wechselwirkung zueinander stehen und das nur als Einheit gewertet werden kann. Daraus versteht es sich von selbst, daß die Verwaltungsorganisation einer Eisenbahn vielfach bedingt wird durch die Ziele, die man auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiete anstrebt, und daß umgekehrt die Grenzen der wirtschaftlichen Unabhängigkeit von der geschaffenen Verwaltungsorganisation entscheidend beeinflußt werden.

I. Die Aufgaben der Eisenbahnbetriebe.

Ausgangspunkt für die Autonomiebewegung war die Erkenntnis, daß die Staatseisenbahnen als Wirtschaftsbetriebe nicht nach denselben Grundsätzen verwaltet werden können wie die übrige Staatsverwaltung, daß ihnen vielmehr die Möglichkeit zu einem gewissen wirtschaftlichen Eigenleben gewährt werden müsse. Das Ziel sollte sein, den Eisenbahnverwaltungen unter Wahrung ihres Charakters als Staatsbahn eine Organisationsform zu geben, die sie von den Beengtheiten der starren Haushaltswirtschaft freistellt und eine bewegliche Wirtschaftsführung durch Anpassung an die konjunkturellen Abhängigkeiten ihres Geschäftsbetriebes zur Sicherstellung ihrer eigenen Bedürfnisse und einer sachlichen Verkehrspolitik zuläßt. Der Autonomiegedanke erstrebt mithin letztlich einen Zusammenschluß der Vorteile des Staatsbahn- und Privatbahnsystems bei tunlichster Ausschaltung ihrer Nachteile. Die gemeinnützigen Aufgaben der Staatsbahnen als allgemeiner Verkehrsträger, als Diener für Staat, Volk und Wirtschaft sollen aufrechterhalten bleiben, der Weg zur Erreichung dieses Ziels soll aber von den Hemmnissen befreit werden, die sich ergeben, wenn die Eisenbahnen wie ein reiner Zweig der allgemeinen Staatsverwaltung arbeiten müssen.

Dieser Grundgedanke kommt auch — zum Teil in fast wörtlicher Übereinstimmung — in den gesetzlichen Bestimmungen zum Ausdruck, die das Aufgabengebiet der einzelnen Unternehmen allgemein umreißen. So lautete § 2 des für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geltenden Reichsbahngesetzes von 1924/1930:

> „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen."

Art. 1 des Schweizerischen Gesetzes von 1923 bestimmt:

> „Die Eisenbahnen werden unter Wahrung der Interessen der nationalen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen verwaltet und betrieben."

Im Art. 1 des rumänischen Gesetzes von 1939 heißt es:

„Die CFR werden den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen unter Wahrung der höheren Belange der Volkswirtschaft und des Staates führen."

Die in diesen Bestimmungen vorgeschriebene Anwendung kaufmännischer Grundsätze bedeutet streng genommen privatwirtschaftliches Streben nach Gewinn. Ein solches kaufmännisches Gewinnstreben wäre jedoch mit der gleichzeitig gestellten Forderung auf Berücksichtigung der gemeinwirtschaftlichen Belange der Volkswirtschaft und des Staates nicht vereinbar. Die Vorschrift der drei Gesetze kann daher nur in dem Sinne verstanden werden, daß der gemeinwirtschaftliche Gesichtspunkt im Vordergrund zu stehen hat, daß aber unter dieser Voraussetzung mit möglichst großem Nutzungsgrad nach kaufmännischen Methoden verfahren werden soll[1].

Das neue Reichsbahngesetz von 1939 hebt, um Mißdeutungen eines derartigen Wortlauts auszuschließen, allein die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn ausdrücklich hervor:

„Die Deutsche Reichsbahn ist zum Nutzen des deutschen Volks und der deutschen Wirtschaft zu verwalten; dabei sind die Belange der Landesverteidigung zu wahren. Die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Reichsbahn ist öffentlicher Dienst" (§ 3).

Ferner: „Die Deutsche Reichsbahn wird nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen geführt" (§ 6).

Darin liegt indessen keine sachliche Änderung der bisherigen Geschäftsgebarung. Vielmehr können und sollen die für den inneren Geschäftsbetrieb in Anlehnung an kaufmännische Gepflogenheiten ausgebildeten fortschrittlichen Methoden, namentlich auf dem Gebiete des Rechnungs- und Buchungswesens, durchaus beibehalten werden; denn andernfalls wäre es nicht möglich, den Jahresabschluß in der vom Gesetz vorgesehenen Form der kaufmännischen Bilanz mit Gewinn- und Verlustabrechnung überhaupt aufzustellen.

Auch der Entwurf eines neuen Schweizerischen Bundesbahngesetzes (Art. 3) vermeidet aus ähnlichen Erwägungen den Begriff der „kaufmännischen" Grundsätze und ersetzt ihn durch die Weisung, daß die Bundesbahnen nach „wirtschaftlichen" Grundsätzen zu verwalten seien.

[1] Diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung findet allerdings ihre natürlichen Schranken in den eigenen Existenznotwendigkeiten des wirtschaftlich selbständigen Eisenbahnunternehmens.

Eine inhaltliche Änderung gegenüber dem bisherigen Rechtszustande ist damit gleichfalls nicht bezweckt, sondern es soll nur klargestellt werden, daß die Bundesbahnen kein vorwiegend auf Gewinnerzielung abgestelltes Unternehmen sind.

II. Die Verwaltungsseite der Autonomie.

Dem Wesen des Autonomiegedankens, wie er hier verstanden wird, nämlich den Staatseisenbahnen unter Loslösung von den allgemeinen Staatsfinanzen die Gestalt eines mehr oder weniger selbständigen Wirtschaftskörpers zu geben, muß auch eine gewisse Unabhängigkeit und Freiheit ihrer Verwaltung entsprechen. Der Grad dieser verwaltungsmäßigen Selbständigkeit kann verschieden bestimmt werden, wobei wiederum auf die gegenseitige Abhängigkeit mit den auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiete verfolgten Zielen hinzuweisen ist. Es ergibt sich etwa nachstehende Stufenfolge:

a) Am stärksten ist die Autonomie verwirklicht, wenn die Staatsbahnverwaltung in die Form eines selbständigen Unternehmens mit eigener Rechtspersönlichkeit gekleidet ist. Dabei ist freilich der Vorbehalt zu machen, daß die gesetzliche Bezeichnung als juristisch selbständige (autonome) Verwaltung allein noch keinen sicheren Schluß auf den in Wahrheit vorhandenen Selbständigkeitsgrad zuläßt; dieser kann vielmehr immer erst aus den Einzelmerkmalen der gesetzlichen Regelung abgeleitet werden. Zweifellos war diese ausgeprägteste Form der Autonomie gegeben bei der ehemaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die dem Reich als völlig selbständiges Unternehmen gegenüberstand. Leitung und Aufsicht waren scharf getrennt, die Aufsichtsbefugnisse der Reichsregierung gesetzlich genau festgelegt. Streitfälle zwischen der Gesellschaft und der Reichsregierung wurden von einem Schiedsgericht, dem Reichsbahngericht, entschieden.

Im grundsätzlichen Aufbau, wenn auch mit sehr starken Einschränkungen, ist eine solche Autonomie auch heute noch vorhanden bei der autonomen Regie der rumänischen Staatsbahnen. Sie ist hier aber vor allem dadurch wesentlich abgeschwächt, daß die Landesregierung die gesamte Verwaltung und Geschäftsführung der CFR laufend überwacht, und zwar in einem Ausmaß, das den Rahmen der Staatsaufsicht erheblich überschreitet. Infolgedessen besteht keine klare Grenzziehung zwischen Aufsicht und Leitung, die die Voraussetzung für die Verwaltungsautonomie in diesem Sinne bildet.

b) In der Form nicht so scharf ausgebildet, der Sache nach aber ziemlich gleichwertig ist die Selbständigkeit der Schweizerischen Bundesbahnen, die zwar kein rechtsfähiges Staatsbahnunternehmen dar-

stellen, wohl aber eine besondere („autonome") Verwaltung haben, deren Aufbau von der allgemeinen Staatsverwaltung losgelöst und ganz auf die Aufgaben der Bundesbahnen zugeschnitten ist. Staatsaufsicht und Leitung der Bahnen sind hier gleichfalls getrennt. Mit der dem Bundesrat (= Landesregierung) neuerdings zugestandenen Befugnis, den Bundesbahnen die ihm im Interesse des Landes gut scheinenden Weisungen zu erteilen, hat sich allerdings auch in der Schweiz eine Entwicklung angebahnt, die die Bundesbahnen unter teilweiser Preisgabe ihrer verwaltungsmäßigen Autonomie wieder enger an die allgemeine Landesverwaltung heranrückt.

c) Von einer Verwaltungsautonomie im eigentlichen Sinne kann man auf den ersten Blick überhaupt nicht sprechen, wenn die Verwaltung der Eisenbahnen Sache der allgemeinen Landesverwaltung ist. Denn hier fehlt es an der wichtigsten Voraussetzung für diese Autonomie: der Trennung zwischen Staatsaufsicht und Leitung der Bahnen. So liegen die Dinge jetzt bei der Deutschen Reichsbahn und den italienischen Staatseisenbahnen. Und doch hat sich auch bei diesen Bahnen der Autonomie gedanke in der oben dargestellten Weise durchgesetzt, deutlich erkennbar auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiete, weniger stark nach der Verwaltungsseite hin.

Das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" wird zwar unter der Leitung des Reichsverkehrsministers von Reichsbehörden verwaltet; diese Verwaltung vollzieht sich aber nach eigenen Regeln, die im Reichsbahngesetz festgelegt sind und den besonderen Bedürfnissen der Reichsbahn als Wirtschaftsbetrieb Rechnung tragen. Dem Verwaltungsapparat der Reichsbahn ist damit eine Sonderstellung im Gefüge der allgemeinen Reichsverwaltung zugewiesen, für die die dem Autonomiegedanken entsprechende eigene Wirtschafts- und Rechnungsführung maßgebend ist. Von entscheidender Bedeutung ist hier die mit entsprechender Verantwortung verbundene Selbständigkeit des Reichsverkehrsministers in der Gesamtleitung der Reichsbahn, die insbesondere die bei den sonstigen Zweigen der Reichsverwaltung vorgesehene Mitwirkung des Reichsministers der Finanzen auf die Angelegenheiten beschränkt, bei denen allgemeine finanzwirtschaftliche Interessen des Reichs gewahrt werden müssen.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den italienischen Staatseisenbahnen, obwohl sie dort gesetzlich bisher nicht so klar und eingehend geregelt sind wie bei der Deutschen Reichsbahn. Hier kommt der Autonomiegedanke zunächst formal zum Ausdruck in dem an privatwirtschaftliche Vorbilder angelehnten Aufbau ihrer Verwaltung (Generaldirektor und Verwaltungsrat), materiell aber namentlich in der weit-

gehenden verantwortlichen Zuständigkeit des Verkehrsministers, die den Finanzminister im wesentlichen auf rein formale Mitwirkung bei einzelnen Wirtschaftsfragen beschränkt. Da die Überschüsse der Eisenbahnrechnung in vollem Umfange für Investitionsbedarf zur Verfügung der Staatsbahnen bleiben, sind auch fiskalische Interessen der staatlichen Finanzverwaltung im Bereich der italienischen Eisenbahnen nicht wahrzunehmen.

Es ist schließlich noch darauf hinzuweisen, daß die Grenzen zwischen den Gruppen b) und c) dieser Übersicht in der Praxis ziemlich flüssig sind. Die Schweizerischen Bundesbahnen (zu b) haben zwar eine eigene selbständige Verwaltung, die die volle Verantwortung trägt, aber sie unterstehen neben anderen Einschränkungen dem weitgehenden Weisungsrecht der Landesregierung (Bundesrat). Die Deutsche Reichsbahn und die italienischen Staatseisenbahnen (zu c) sind hingegen wohl Zweige der unmittelbaren Staatsverwaltung, die Ausführung dieser Verwaltung ist jedoch nach ihren Aufgaben als Wirtschaftsbetriebe und den daraus folgenden Bedürfnissen besonders geregelt. Im übrigen werden auch die Schweizerischen Bundesbahnen nach dem Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes trotz der formalen Aufrechterhaltung ihrer „selbständigen" Verwaltung durch die zunehmende Unterstellung unter die Leitung des Bundesrats in dieser Selbständigkeit noch weiter so eingeschränkt, daß sie künftig der Gruppe c) zugerechnet werden müssen[1].

[1] Witte (a. a. O. S. 177 ff., insbesondere S. 179) vertritt die Auffassung, daß überall da, wo Aufsicht und Geschäftsleitung in einer Hand vereinigt sind, von einer verwaltungsmäßigen Selbständigkeit der Eisenbahn überhaupt nicht gesprochen werden könne. Er verneint in diesen Fällen auch das Vorhandensein der finanziellen Autonomie, da die verwaltungsmäßige Autonomie dafür die Vorbedingung sei (S. 202, 217). Von diesem Standpunkt aus wäre die Selbständigkeit nur noch bei den rumänischen Staatsbahnen und den Schweizerischen Bundesbahnen (für die letzteren auch nur noch im gegenwärtigen Rechtszustande) gegeben. Die rein rechtliche Auslegung des Begriffes der Autonomie rechtfertigt diesen Schluß wohl. Die vorliegende Arbeit untersucht aber die Entwicklung des Autonomie g e d a n k e n s in seiner allgemeinen Auswirkung auf die Organisation der Staatseisenbahnen, wie sie in den neuesten einschlägigen Gesetzen zum Ausdruck gekommen ist. Ob man danach die Deutsche Reichsbahn und vielleicht auch die italienischen Staatsbahnen als „autonom" ansehen kann und will, ist schließlich allein eine Frage des Inhalts, den man diesem vieldeutigen Begriff beimißt. Eine klare Grenze läßt sich ohnehin nicht ziehen (vgl. oben S. 709). Jedenfalls wird anerkannt werden müssen, daß das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" als finanziell selbständiger und vom allgemeinen Staatsfinanzwesen losgelöster Wirtschaftskörper nach Regeln verwaltet wird, die die finanzwirtschaftliche Autonomie kennzeichnen.

Für die italienischen Staatsbahnen führt L a l o n i (ZVMEV 1940 S. 224) aus, sie hätten mit dem Gesetz von 1938 gegenüber dem Staatsschatz jene

1. Staatsaufsicht und Geschäftsleitung.

Das Aufsichtsrecht des Staates gegenüber den Eisenbahnen stellt einen Teil der allgemeinen Staatshoheit dar; es steht neben dem Gesetzgebungs- und Verordnungsrecht des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und sonstigen besonderen Hoheitsrechten. Nach seinem Inhalt umfaßt es die staatliche Fürsorge dafür, daß die Eisenbahnen, soweit sie nicht in der Hand des Staates sind, den Verpflichtungen nachkommen, die ihnen der Staat auferlegt, in erster Linie hinsichtlich der Sicherheit ihres Betriebes, darüber hinaus aber auch allgemein auf den Gebieten der Verwaltung und der Finanzen. In der Regel wird diese Aufsicht, auf die der Staat als Hoheitsrecht nicht verzichten kann, von der Landesregierung ausgeübt.

Im Gegensatz dazu bedeutet die Geschäftsleitung die vom Staat freiwillig übernommene wirtschaftliche Führung des staatlichen Eisenbahnunternehmens, also eine wirtschaftliche Tätigkeit, die man im kaufmännischen Leben als Geschäftsführung bezeichnet.

Bei den reinen Staatsbahnunternehmungen, wie sie nach Durchsetzung des Staatsbahnprinzips ursprünglich in den meisten Ländern bestanden, ließ sich keine Grenze zwischen der staatlichen Aufsicht und der Geschäftsleitung ziehen. Diese Eisenbahnbetriebe waren Verwaltungszweige der allgemeinen Staatsverwaltung, bei denen sich das allmählich zwar anerkannte betriebswirtschaftliche Übergewicht ihrer Natur auf die Verwaltungshandhabung noch nicht auswirken konte. Erst der Autonomiegedanke stellte diesen Gesichtspunkt zur Erörterung mit der Forderung, die wirtschaftliche Leitung der Staatseisenbahnen von der staatlichen Hoheitsverwaltung abzutrennen, mehr oder weniger selbständig zu machen und die staatlichen Behörden auf eine im Rahmen der Staatshoheitsrechte zu haltende obrigkeitliche Aufsicht zu beschränken. In ihrer ganzen Schärfe wurde diese Forderung erfüllt im ersten Organisationsgesetz der Schweizerischen Bundesbahnen, das der Landesregierung (dem Bundesrat) gegenüber den Bundesbahnen keine anderen Befugnisse zugestand als die allgemeinen Aufsichtsbefugnisse, die sie in Ausübung der Staatshoheit auch den Privatbahnen gegenüber besaß. Auch für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ergab sich eine ähnlich klare Trennung zwischen Aufsicht und Leitung aus ihrer voll autonomen Stellung gegenüber dem Reich, deren politischer Zweck es geradezu war, den Ein-

finanzielle Unabhängigkeit erlangt, die seit vielen Jahren von Staatsmännern und politischen Persönlichkeiten angestrebt worden war; das Land könne jetzt zu seinem Eisenbahnunternehmen für alle in Betracht kommenden Notwendigkeiten seines politischen und wirtschaftlichen Lebens das vollste Vertrauen haben.

fluß der Reichsregierung auf das unumgänglich Notwendige zu beschränken und — unter Einschaltung eines Schiedsgerichts für etwaige Streitfälle — gesetzlich genau festzulegen.

Zur Zeit ist diese grundsätzliche Trennung von Aufsicht und Leitung nur noch erkennbar bei den Schweizerischen Bundesbahnen und der autonomen Regie der rumänischen Staatsbahnen, hier jedoch auch nur noch in wesentlich abgeschwächter Weise. Denn in der Schweiz erscheint der Bundesrat durch das ihm nach Art. 6 des Gesetzes von 1923 eingeräumte Weisungsrecht bereits weitgehend in die Geschäftsführung der Bundesbahnen eingeschaltet, und auch bei den rumänischen Staatsbahnen kann der Ministerrat auf dem Wege über das Einspruchsrecht des Regierungsbevollmächtigten (Art. 73 des Gesetzes von 1939) nahezu alle Angelegenheiten der laufenden Verwaltung zur Entscheidung an sich ziehen. Immerhin sind bei diesen beiden Eisenbahnverwaltungen doch noch besondere Organe und Behörden vorhanden (Generaldirektion, Verwaltungsrat), die aus eigenem Recht und mit eigener Verantwortung für die Geschäftsleitung zuständig sind.

Bei der Deutschen Reichsbahn und den italienischen Staatseisenbahnen ist dies heute nicht mehr der Fall. Die oberste Leitung steht hier dem Verkehrsminister zu, der zugleich auch die staatliche Aufsichtsinstanz über die Eisenbahnen ist. Aufsicht und Geschäftsleitung sind infolgedessen wieder in einer Hand vereinigt. Der Autonomiegedanke hat sich in seinem Schwerpunkt allein auf das finanziell-wirtschaftliche Gebiet verlagert. Für das Gebiet der Verwaltung ist daraus die Folgerung gezogen, daß sie zwar nicht mehr selbständig und abgelöst von der allgemeinen Landesverwaltung aufgebaut, wohl aber einer gesetzlichen Sonderregelung unterworfen worden ist, die durch die Notwendigkeiten und Bedürfnisse ihrer finanzwirtschaftlichen Eigenheiten bestimmt wird.

In der Schweiz strebt die Entwicklung neuerdings auf ein ähnliches Ergebnis zu. Denn nach dem Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes erhält der Bundesrat die verantwortliche Leitung des Bundesbahnunternehmens, so daß auch hier der Grundsatz der Trennung von Aufsicht und Leitung nicht mehr gewahrt bleibt. Die finanziell-wirtschaftliche Selbständigkeit der Bundesbahnen soll aber auch künftig nicht geschmälert, sondern eher noch verstärkt werden.

2. Einzelgebiete der Staatsaufsicht.

Von einer besonderen Staatsaufsicht im eigentlichen Sinne kann man nach dem eben Ausgeführten nur da sprechen, wo sie von der Geschäftsleitung der Staatsbahnen getrennt ist. Diese Voraussetzung ist

gegeben bei den Schweizerischen Bundesbahnen und den rumänischen Eisenbahnen. Die Einzelbefugnisse der Aufsicht sind hier gesetzlich festgelegt und müssen es auch sein, weil andernfalls keine Grenze zur Geschäftsführung gezogen werden könnte. Sie erstrecken sich vornehmlich auf folgende Gebiete:

a) Bau und Betrieb. Die Sorge dafür, daß sich die Anlagen und Betriebsmittel in sicherem Zustand befinden und daß der Betrieb den Anforderungen des Verkehrs genügt, gehört zu den unverzichtbaren Hoheitsrechten jedes Staates. Ebenso ist allgemein die staatliche Genehmigung erforderlich zum Bau neuer und zur Stillegung alter Linien, zur Einführung grundlegender Neuerungen oder zu Änderungen der Betriebsweise. Aus diesem Rahmen fällt der Vorbehalt heraus, der in der Schweiz nach dem Gesetz von 1923 (Art. 6) für den Bundesrat hinsichtlich der Genehmigung der Fahrpläne gemacht ist. Die Regierung gewinnt hierdurch einen bestimmenden Einfluß auf einen wesentlichen Teil der Betriebsführung im einzelnen, der die üblichen Grenzen der obrigkeitlichen Aufsicht überschreitet.

b) Tarifwesen. Sowohl in der Schweiz wie in Rumänien ist der Eisenbahnverwaltung ausdrücklich zur Pflicht gemacht, Betrieb und Verwaltung unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft und des Staates zu führen. Die Landesregierung überwacht die Erfüllung dieser gemeinwirtschaftlichen Forderung hauptsächlich dadurch, daß sie sich den entscheidenden Einfluß auf die Tarifgestaltung vorbehält. In der Schweiz werden gegenwärtig die allgemeinen Grundsätze über die Tarifbildung durch Gesetz, also vom Parlament (der Bundesversammlung), erlassen. Nach dem Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes sollen sie vom Bundesrat aufgestellt und von der Bundesversammlung genehmigt werden. In Rumänien werden die allgemeinen Richtlinien für die Tarifbildung vom Ministerrat festgesetzt, der auch sonst die Entscheidung in allen wichtigen Tarifangelegenheiten hat.

c) Überwachung der Geschäftsführung. Gesetzlich besonders festgelegt ist ein solches allgemeines Aufsichtsrecht der Regierung im rumänischen Gesetz von 1939, das dem Verkehrsminister die Aufsicht über den ordnungsmäßigen Betrieb und die Verwaltung der CFR zuweist (Art. 70 ff.). Er übt sie durch den „Bevollmächtigten der Regierung" aus, der den Sitzungen des Verwaltungsrats und Verwaltungsausschusses beiwohnt und dort ein sehr weitgehendes Einspruchsrecht gegen die Beschlüsse dieser Organe hat. In ähnlicher Weise stand früher in Italien nach dem Gesetz von 1907 dem Minister der öffentlichen Arbeiten ein Vetorecht gegenüber den Maßnahmen des Verwaltungsrats und der Generaldirektion zu, durch das er sehr stark negativ auf die Verwaltung der Eisenbahnen einwirken konnte.

d) Finanzkontrolle. Das finanzielle Gedeihen der Staatseisenbahnen ist das Spiegelbild ihrer wirtschaftlichen Leitung. Bei der überragenden politischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen haben die Staaten an einer gesunden Finanzlage ihrer Eisenbahnen ein ausschlaggebendes Interesse, das sich in einer entsprechenden Aufsicht auswirkt. Sie äußert sich zunächst darin, daß die staatlichen Stellen die Jahresabschlußrechnung abnehmen oder genehmigen. In der Schweiz ist dafür sogar die Bundesversammlung zuständig; in Rumänien wird der Jahresabschluß über den Verkehrsminister dem Finanzminister vorgelegt.

Dazu tritt eine besondere finanzielle Überwachung durch staatliche Prüfungseinrichtungen. In der Schweiz fehlen solche besonderen Prüfungsorgane allerdings. In Rumänien ist der „Hohe Rechnungshof" als oberste Prüfungsinstanz der gesamten Staatsverwaltung auch für die CFR vorgesehen, neben ihm aber noch ein „Ständiger Kontrollausschuß", dem die laufende Beaufsichtigung des Finanzdienstes der CFR obliegt. Er ist gewissermaßen das sichernde Gegengewicht, das sich die allgemeine Staatsverwaltung für die Herausnahme der autonomen Regie aus ihrem unmittelbaren finanziellen Einflußbereich geschaffen hat.

Einen einmaligen und eigenartigen Platz nahm der selbständige Prüfungsdienst der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft insofern ein, als hier die laufende Überwachung der Geschäftsakte eigenen Organen der Gesellschaft übertragen war, die zwar der Gesellschaft gegenüber ganz unabhängig waren, aber doch außerhalb der Staatsverwaltung standen. Hier war die Überwachung der einzelnen Vorgänge der Kontrolle des Staatsbahnunternehmens selbst anvertraut (Selbstkontrolle). Die nach dem neuen Reichsbahngesetz von 1939 vorhandenen, in ihrem äußeren Aufbau nahezu gleichen Prüfungseinrichtungen der Reichsbahn sind dagegen zweifellos Reichsbehörden, deren Aufgaben im Sachbereich des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" liegen, und die mit Rücksicht darauf mit Reichsbahnbeamten besetzt werden.

3. Die leitenden Stellen der Eisenbahnverwaltungen.

Solange die Staatseisenbahnen in den ursprünglichen Formen echter Zweige der allgemeinen Landesverwaltung betrieben wurden, konnten ihre leitenden Stellen nichts anderes als Staatsbehörden sein, deren fest umgrenzte Zuständigkeiten in das System des allgemeinen Verwaltungsaufbaus eingefügt waren. Erst mit dem Aufkommen des Autonomiegedankens setzten die Bestrebungen ein, die unter Hinweis auf die wirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen für deren Leitung eine beweglichere, vom Behördenapparat und Verwaltungsschema des Staates los-

gelöste Verfassung forderten. Als Vorbild dienten ihnen die im bürgerlichen Recht der Handelsgesellschaften vorgesehenen Organe (Vorstand, Aufsichtsrat, Generalversammlung), die eine einwandfreie Geschäftsführung der großen Eisenbahnbetriebe nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen ohne weiteres zu gewährleisten schienen. Da aber anderseits am Staatsbahnsystem festgehalten werden sollte, war es notwendig, der Stellung solcher „Organe", wenn man sie schon auf die Staatseisenbahnverwaltung übernehmen wollte, einen öffentlich-rechtlichen Inhalt zu geben. Das Endziel der Autonomiebewegung, das auf die Vereinigung der Vorteile des Staats- und Privatbahnsystems hinauslief, drückte sich mithin auch in der Formung der leitenden Stellen der Eisenbahnverwaltung aus, die mit der Einsetzung von „Generaldirektionen" und „Verwaltungsräten" an privatwirtschaftliche Einrichtungen angelehnt, der Sache nach aber im öffentlichen Staats- und Verwaltungsrecht verankert wurde. Auf diese Weise entstanden Gestaltungen eigenen Rechts, die aus öffentlich- und privatrechtlichen Elementen zusammengeschweißt und deren Wesensbestandteile nur aus den einzelnen Eisenbahnverfassungsgesetzen zu entnehmen sind.

Der Name allein gibt freilich auch hier noch keinen sicheren Aufschluß. So war insbesondere der Verwaltungsrat der italienischen Staatsbahnen nach dem Gesetz von 1907 noch kein echtes Organ einer selbständigen Verwaltung in diesem Sinne, sondern eine Einrichtung mit durchaus behördlichem Charakter, der namentlich in der Beamteneigenschaft der Mitglieder sichtbar wurde. Als „Organ" kann man die leitende Stelle der Eisenbahnverwaltung nur dann anerkennen, wenn sie bei Trennung von Aufsicht und Leitung die geschäftliche Leitung kraft eigenen Rechts ausübt und dafür die Verantwortung trägt, und wenn die Stellung ihrer Mitglieder mit entsprechender persönlicher Unabhängigkeit ausgestattet ist. Diese Voraussetzungen waren bei den Organen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegeben, und sie sind auch heute noch beim Generaldirektor und Verwaltungsrat der rumänischen Staatseisenbahnen vorhanden. Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen sind zwar nach dem eigenartigen Gesamtaufbau der Bundesbahnverwaltung überwiegend Behörden, ihre Stellung gleicht indessen inhaltlich der von Organen eines selbständigen Unternehmens.

Es ist wichtig, daß die Mitglieder aller dieser Organe von der Landesregierung unmittelbar oder unter ihrem Einfluß bestellt werden. In der Schweiz ernennt sie der Bundesrat, in Rumänien wird die Ernennung durch Königlichen Erlaß auf Vorschlag des Verkehrsministers vollzogen. Auch in Deutschland lag die Bestellung der Verwaltungsrats-

mitglieder der Reichsbahn-Gesellschaft zuletzt in der Hand der Reichsregierung, und die Ernennung des Generaldirektors und der Vorstandsmitglieder bedurfte der Bestätigung des Reichspräsidenten. Die Regierungsstellen können danach für diese Organe Persönlichkeiten auswählen, die nach ihrer Überzeugung die Gewähr dafür bieten, daß sie mit der aus ihrer Stellung folgenden Unabhängigkeit keinen Mißbrauch treiben werden. Eine gewisse Abhängigkeit besteht außerdem in Rumänien insofern, als der Verkehrsminister jederzeit den Vorsitz im Verwaltungsrat übernehmen kann. Im übrigen wählt aber der rumänische Verwaltungsrat seinen Präsidenten frei aus seiner Mitte, während der Präsident des Verwaltungsrats der Schweizerischen Bundesbahnen vom Bundesrat ernannt wird.

Die leitenden Stellen des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" nach dem Gesetz von 1939 und der italienischen Staatseisenbahnen nach der Verordnung von 1924 sind wieder echte Staatsbehörden (Verkehrsminister), denen nach der Rücküberführung der Eisenbahnen in die unmittelbare Staatsverwaltung keinerlei Organeigenschaft mehr zukommt. Die Bestimmung im § 3 des Reichsbahngesetzes von 1939, daß der Reichsverkehrsminister als Leiter der Deutschen Reichsbahn die Bezeichnung „Generaldirektor" führt, und daß ihm in der obersten Leitung ein Staatssekretär als „Stellvertretender Generaldirektor" und Ministerialdirektoren als „Vorstandsmitglieder" zur Seite stehen, unterstreicht allerdings auch heute noch die wirtschaftliche Seite der geschäftlichen Leitung der Reichsbahn; sie ist wohl so zu verstehen, daß der Reichsverkehrsminister und die Abteilungsleiter seines Ministeriums bei dieser Geschäftsführung als wirtschaftlicher Aufgabe w i e der Vorstand eines selbständigen Unternehmens, d. h. wie ein dafür die Verantwortung tragendes Organ, verfahren sollen.

Der wiedergeschaffene Verwaltungsrat der italienischen Staatsbahnen ist kein Organ der Geschäftsleitung mehr, weil ihm lediglich gutachtliche Aufgaben zugewiesen sind. Er hat etwa dieselbe Stellung wie der „Beirat der Deutschen Reichsbahn", der den Reichsverkehrsminister in wichtigen Fragen der Reichsbahn beraten soll. Auch ihm fehlt jede Entscheidungsbefugnis. Der Generaldirektor der italienischen Eisenbahnen kann schließlich gleichfalls nicht mehr als ein Organ in diesem Sinne bezeichnet werden; er ist vielmehr eine dem Verkehrsminister nachgeordnete echte Staatsbehörde.

4. P e r s o n a l w e s e n.

Die von den Befürwortern der Autonomie betonte wirtschaftliche Natur des Eisenbahnbetriebes und die daran geknüpfte Forderung auf

Herauslösung aus der unmittelbaren Staatsverwaltung stellte auch die Frage zur Entscheidung, ob der Personalkörper der Staatseisenbahnen wie bisher grundsätzlich im Beamtenverhältnis bleiben sollte, oder ob es nicht richtiger sei, dem Beschäftigungsverhältnis der Eisenbahnbediensteten die in der Privatwirtschaft üblichen Formen eines privatrechtlichen Arbeitsvertrages zugrundezulegen. Dieser Gedanke lag deswegen besonders nahe, weil der selbständigen, konjunkturbeweglichen Geschäftsleitung des Eisenbahnbetriebes durch die Bindungen an die starren Regeln des Beamtenrechts naturgemäß sehr starke Einschränkungen auferlegt werden, die sich infolge der Größe des notwendigen Personalbedarfs auf der Ausgabeseite unter Umständen störend bemerkbar machen. Trotzdem ist die Entscheidung bei allen Staatsbahnen zugunsten der Beibehaltung des Staatsbeamtentums gefallen.

Einen eigentümlichen Weg war man bei der Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft insofern gegangen, als damals ein besonderer Beamtentyp, der Reichsbahnbeamte, geschaffen wurde, dessen Rechtsverhältnisse unter Anlehnung an das allgemeine Reichsbeamtenrecht in einer besonderen Personalordnung zusammengefaßt waren („mittelbare Reichsbeamte"). Die jetzigen Reichsbahnbeamten des Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" sind wieder unmittelbare Reichsbeamte, auf die die allgemeinen beamtenrechtlichen Vorschriften — mit geringfügigen durch die wirtschaftliche Natur des Eisenbahnbetriebes bedingten Abweichungen[1] — Anwendung finden.

Auch in Italien gilt für die Eisenbahnbediensteten das allgemeine Staatsbeamtenrecht. Bei der autonomen Regie der rumänischen Eisenbahnen ist das gesamte Personal hingegen aus dem allgemeinen Staatsbeamtenrecht herausgenommen und (ähnlich wie seinerzeit bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft) ausschließlich einem besonderen Personalstatut der CFR unterstellt, das alle einschlägigen Bestimmungen über die Laufbahnen, Anstellungsbedingungen, Besoldungen usw. trifft.

Das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen untersteht nach der gegenwärtigen Regelung noch voll dem allgemeinen Bundesbeamtenrecht[2]. Der Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes strebt hier aber eine wesentliche Lockerung der bisherigen gesetzlichen Bindungen nach der Richtung an, daß künftig die Festsetzung der Besoldung und die Auswahl der Dienstposten, die mit Beamten zu besetzen sind, dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen mit Zustimmung des Bundesrats übertragen werden soll.

[1] Vgl. oben S. 730.

[2] Es gilt das Bundesgesetz über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten vom 30. Juni 1927. Bis dahin hatte für die Beamten der Bundesbahnen ein besonderes, von der allgemeinen Regelung zum Teil abweichendes Gesetz bestanden.

III. Die finanzielle Seite der Autonomie.

Wirtschaftsführung und Finanzgebarung der Staatseisenbahnen sind das Gebiet, von dem der Autonomiegedanke ausging und in dem er seinen wesentlichsten Niederschlag finden muß. Das Ziel ist hier: Loslösung der Eisenbahnfinanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen und möglichste Selbständigkeit der finanzwirtschaftlichen Lenkung der Staatsbahnen. Es sind also zwei Merkmale, die die finanzielle Seite der Autonomie kennzeichnen, nämlich einmal die Selbständigkeit der Wirtschaftsrechnung und damit im Zusammenhang stehend dann zweitens die Selbständigkeit der Wirtschaftsführung.

Bei dem Überblick über die geschichtliche Entwicklung des Autonomiegedankens in den vier Ländern ist wiederholt darauf hingewiesen worden, daß sich die Staatsbahnverwaltungen, auch wenn ihnen im allgemeinen eine weitgehende Unabhängigkeit zugestanden war, doch fast überall und fast immer auf finanziell-wirtschaftlichem Gebiete praktisch sehr einschneidende Beschränkungen ihrer Handlungsfreiheit haben gefallen lassen müssen. Sie liegen auf der Ausgabeseite hauptsächlich in der ihrem Einfluß entzogenen Besoldungsregelung für das im Staatsbeamtenverhältnis beschäftigte Eisenbahnpersonal und auf der Einnahmeseite darin, daß die Festsetzung der für die Einnahmen entscheidenden Grundsätze der Tarifbildung anderen staatlichen Stellen (Regierung oder Parlament) vorbehalten bleibt.

Die Übernahme der allgemeinen staatlichen Besoldungsordnung auch für die Eisenbahnbeamten ist an sich natürlich, sofern die Eisenbahnbediensteten dieselbe Stellung haben wie die sonstigen Staatsbeamten. Für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft war zwar mit dem „Reichsbahnbeamten" ein besonderer Beamtentyp geschaffen, in der Besoldung wirkte sich dies aber kaum aus, da sie nach der ausdrücklichen Gesetzesvorschrift in Anlehnung an die für Reichsbeamte geltenden Vorschriften zu regeln war. Zur Zeit eröffnet lediglich das Personalstatut der autonomen Regie der rumänischen Eisenbahnen die Möglichkeit, für die Eisenbahnbeamten eine Sonderregelung zu treffen. In der Schweiz sind nach dem Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes Bestrebungen im Gange, die die Besoldungsregelung für die Bundesbahnbeamten aus dem bisher gültigen allgemeinen Bundesbeamtenrecht herausnehmen, damit der Gesetzgebung der Bundesversammlung entziehen und der Zuständigkeit des Verwaltungsrats der Bundesbahnen (mit Genehmigung durch den Bundesrat) zuweisen wollen.

Die Einwirkung der Staatsgewalt auf die Tarifbildung ist eine Folge der überragenden Bedeutung der Eisenbahnen als allgemeiner Ver-

kehrsträger für Staat und Volkswirtschaft. Bei der Einräumung der verwaltungsmäßigen und finanziellen Autonomie glaubte man, den Staatsbahnverwaltungen doch auf diesem wichtigen Gebiete nicht völlig freie Hand lassen zu können, um die Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sicherzustellen. Die Tarifhoheit wurde deshalb durchweg als Teil der staatlichen Aufsicht den Aufsichtsbehörden vorbehalten. So bedurften selbst bei der weitgehend autonomen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft fast alle Tarifmaßnahmen der Genehmigung der Reichsregierung, und bei den rumänischen Staatsbahnen sind sie auch heute dem Ministerrat vorbehalten. In der Schweiz werden die allgemeinen Grundsätze der Tarifbildung von der Bundesversammlung durch Gesetz festgesetzt.

Für die neuesten Eisenbahnorganisationen, wie sie in dem Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" und in der jetzigen italienischen Staatsbahnverwaltung Gestalt gewonnen haben, besteht — abgesehen von der mit dem Staatsbeamtentum ihrer Bediensteten gegebenen Besoldungsregelung — an sich kein triftiger Grund für materielle Beschränkungen ihrer geschäftlichen Leitung. Da ihre Verwaltung selbst Teil der unmittelbaren Staatsverwaltung und ihr oberster verantwortlicher Leiter der Verkehrsminister ist, müßte es als ein kaum zu rechtfertigendes Mißtrauen gegen die Staatsbahnverwaltung angesehen werden, wenn hier deren Entschließungen auf einzelnen Gebieten der Wirtschaftsführung an die Genehmigung anderer staatlicher Stellen gebunden würden. Das wäre eine Form der staatlichen Aufsicht einer obersten Staatsbehörde über die andere, für die bei fehlender Trennung von Staatsaufsicht und Geschäftsleitung der Eisenbahn kein Raum ist. Bei der Einheitlichkeit der gesamten Landesverwaltung muß vielmehr davon ausgegangen werden, daß die für sie geltenden Grundsätze und Richtlinien ohne weiteres auch in dem Zweig der Eisenbahnverwaltung von dem dafür zuständigen Minister eingehalten werden. Sollte es ausnahmsweise nicht der Fall sein, wäre es Sache der Staatsführung, auf politischem Wege für Abhilfe zu sorgen. Das Kampffeld liegt hier hauptsächlich in der Abgrenzung der Mitwirkungsbefugnisse des Finanzministers, der als Hüter der staatlichen Finanzhoheit und Verwalter der öffentlichen Gelder gewisse Zuständigkeiten auch im Sachbereich der Eisenbahnverwaltung für sich in Anspruch nehmen darf. Es kommt darauf an, diese Mitwirkungsrechte des Finanzministers auf die Dinge zu beschränken, bei denen allgemeine Finanzinteressen des Landes berührt werden, und zwar in der Weise, daß der Verkehrsminister trotzdem die Verantwortung für die ihm obliegende selbständige Geschäftsführung der Staatseisenbahn übernehmen kann.

In den früheren Einzeldarstellungen der vier Länder ist geschildert worden, wie die Staaten diese Fragen im geschichtlichen Verlauf ihrer Staatsbahnverfassungen und gegenwärtig gelöst haben. Als Ergebnis konnte für die Jetztzeit festgestellt werden, daß ein Weg gefunden worden ist, der dem Autonomiegedanken nach der finanziell-wirtschaftlichen Seite hin Rechnung trägt. Dies bedeutet, daß insbesondere auch die Deutsche Reichsbahn auf dem Gebiete ihrer Wirtschaftsführung und Finanzgebarung eine Selbständigkeit und Unabhängigkeit bewahrt hat, wie sie dem Sinne der Autonomie entspricht. Da bei ihr materielle Einengungen der eigenen Geschäftsführung, namentlich auf dem wichtigen Gebiete der Tarifbildung, nicht mehr vorhanden sind, so ist hier der Autonomiegedanke sogar stärker ausgeprägt als sonst. Bei der italienischen Staatsbahnverwaltung hat sich eine derartige Selbständigkeit, insbesondere auf dem Tarifgebiete, bisher nicht durchsetzen können. Hier ist der Verkehrsminister als Leiter der Eisenbahnen zu eigenen Entschließungen im wesentlichen nur in den Ausnahmefällen ermächtigt, wenn es sich um kaufmännische Maßnahmen zur Sicherung von Eisenbahngüterverkehr im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln handelt. Offenbar sieht man in Italien das Eisenbahntarifwesen wegen seiner umfassenden wirtschaftlichen Bedeutung noch für so wichtig an, daß man Maßnahmen von größerer Tragweite der Gesetzgebung oder der Landesregierung vorbehalten hat.

Wenn man danach auch für die finanzielle Seite der Autonomie eine Reihenfolge des Selbständigkeitsgrades bilden will, so ergibt sich hier ein anderes Bild wie bei der verwaltungsmäßigen Selbständigkeit. Denn mit der Deutschen Reichsbahn muß derjenigen Eisenbahnverwaltung, die — außer den italienischen Eisenbahnen — verwaltungsmäßig am wenigsten selbständig ist, hinsichtlich der finanziell-wirtschaftlichen Verwirklichung des Autonomiegedankens der erste Platz zugewiesen werden. Die autonome Regie der rumänischen Staatsbahnen und die Schweizerischen Bundesbahnen, denen im Gegensatz zu der staatsunmittelbaren Eisenbahnverwaltung in Deutschland noch eine echte Verwaltungsautonomie zuerkannt werden konnte, sind hingegen durch die der Landesregierung oder dem Parlament vorbehaltenen Aufsichtsrechte in ihrer formal selbständigen Geschäftsführung materiell wesentlich stärker eingeengt. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den italienischen Staatsbahnen. Nach dem Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes werden sich allerdings auch die Schweizerischen Bahnen mehr der Stellung der Deutschen Reichsbahn nähern, denn dieses Gesetz verfolgt gerade das Ziel, den Bundesbahnen unter entsprechender Abschwächung ihrer Verwaltungsautonomie eine weitergehende wirtschaftliche Selbständigkeit und Verantwortung als

bisher zu geben. Zu diesem Zweck soll insbesondere die zur Zeit noch dem Parlament vorbehaltene Festsetzung der Tarifgrundsätze beseitigt und dem Bundesrat als der für die Leitung der Bahnen zukünftig zuständigen Stelle übertragen werden.

1. Das Eisenbahnvermögen.

Die Eisenbahnen der betrachteten vier Länder sind ausnahmslos Staatsbahnbetriebe, d. h. Eisenbahnen, deren Vermögen grundsätzlich dem Staate gehört. Eine Abweichung von den dadurch gegebenen Rechtsverhältnissen ist überhaupt nur möglich, wenn die Staatsbahnverwaltung die Gestalt eines rechtsfähigen Wirtschaftskörpers (juristische Person) erhält, der als Träger eigener Rechte und Verbindlichkeiten erscheint. Diese ausgeprägte Form der Selbständigkeit bestand bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, und sie ist heute noch vorhanden bei der autonomen Regie der rumänischen Eisenbahnen (juristische Personen des öffentlichen Rechts). Aber auch in diesen beiden Fällen haben die Verfassungsgesetze davon abgesehen, den selbständigen, rechtsfähigen Eisenbahnunternehmungen das Eigentum an den Eisenbahnanlagen zu übertragen. Vielmehr wurde sowohl die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wie auch die rumänische Regie lediglich „zum Betriebe" der Eisenbahnen errichtet, so daß als aktiver Bestandteil der Vermögensmassen insoweit lediglich dieses Betriebsrecht an den Eisenbahnanlagen angesehen werden kann. Hinsichtlich der sonstigen Vermögensaktiven war hingegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und ist die autonome Regie in Rumänien selbst Eigentümer oder Rechtsträger, so also etwa bezüglich der Betriebsvorräte, der Kassenbestände und der Forderungen aus dem Geschäftsbetriebe. Umgekehrt erscheinen solche selbständigen Unternehmen bei den Passiven des Vermögens als unmittelbare Träger der Verbindlichkeiten, z. B. aus den von ihnen aufgenommenen Anleihen. Auf diese Weise war und ist das von den beiden rechtsfähigen Anstalten verwaltete Vermögen vom übrigen Staatsvermögen schon aus Rechtsgründen geschieden und in sich abgegrenzt.

Die Deutsche Reichsbahn besitzt nach ihrer neuesten Organisation keine Rechtspersönlichkeit mehr. Ebensowenig haben sie die italienische Staatsbahnverwaltung und die Schweizerischen Bundesbahnen. Bei diesen drei Staatseisenbahnen kann man daher von einem „Eisenbahnvermögen" im eigentlichen Sinne ohne weiteres gar nicht sprechen. Es läßt sich vielmehr nur aus der Zweckwidmung für den Eisenbahnbetrieb im Einzelfalle bestimmen, ob ein Gegenstand dazu gerechnet werden kann oder nicht. Da ein besonderer Rechtsträger fehlt, stehen alle Rechte dem Staate unmittelbar zu, der anderseits auch für die Verbindlichkeiten ent-

sprechend haftet. Die italienischen Staatseisenbahnen lassen demgemäß auch heute jede nähere Abgrenzung ihres Eisenbahnvermögens vermissen; sie stehen in dieser Beziehung nicht anders da wie die übrigen Zweige der Staatsverwaltung. Für die Deutsche Reichsbahn und ähnlich für die Schweizerischen Bundesbahnen ist dagegen eine rechnerische und verwaltungsmäßige Ausscheidung des Eisenbahnvermögens ausdrücklich vorgeschrieben. Das Reichseisenbahnvermögen wird jetzt als Sondervermögen des Reichs unter Trennung von dessen übrigen Vermögen nach eigenen Grundsätzen besonders verwaltet. Auf dieses Sondervermögen ist namentlich die Haftung des Reichs für Verbindlichkeiten der Deutschen Reichsbahn beschränkt; umgekehrt haftet das Reichseisenbahnvermögen nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Reichs. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen ist das „Rechnungswesen" vom übrigen Rechnungswesen des Bundes scharf getrennt. Auch hier erscheinen die Aktiven und Passiven des Eisenbahnvermögens für sich zusammengefaßt in der Rechnung der Bundesbahnen. Es handelt sich aber, wie gesagt, sowohl bei der Deutschen Reichsbahn wie bei den Schweizerischen Bundesbahnen um eine verwaltungsmäßige Aussonderung und Abgrenzung des Eisenbahnvermögens, die an der Rechtsnatur seiner Bestandteile nichts ändert. Träger der zu diesen „Sondervermögen" gehörenden Rechte und Verbindlichkeiten ist infolgedessen in jedem Falle das Deutsche Reich oder der Schweizer Bund[1].

2. Anleihefähigkeit.

Der große Kapitalbedarf der Eisenbahnen zwang von jeher zur Hereinnahme fremder Gelder, insbesondere zur Kapitalbeschaffung durch Anleihen. Bei den Staatseisenbahnverwaltungen alten Stils war die Begebung derartiger Eisenbahnanleihen anerkanntermaßen Sache des Staats, und zwar in der Regel der dafür zuständigen Staatsfinanzverwaltung. Der Gedanke, der Eisenbahnverwaltung eigene Kreditfähigkeit beizulegen, kam erst im Zusammenhang mit dem Autonomiegedanken auf, der ja eine selbständige Wirtschaftsführung der Staatsbahnen unter Loslösung vom allgemeinen Finanzwesen des Staates anstrebt. Dabei war es vielfach geradezu die Notwendigkeit, die Staats-

[1] Es ist deshalb im Wortlaut etwas irreführend, wenn § 8 des Reichsbahngesetzes von 1939 bestimmt, die Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn stünden den Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen des Reichs gleich. In Wahrheit sind sie Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen des Reichs — wenn auch unter Haftungsbeschränkung auf das Reichseisenbahnvermögen —, und daraus ergibt sich ihre Gleichstellung zwangsläufig.

eisenbahn zum Träger größerer Anleihen zu machen, die den Anstoß zur Verselbständigung des Eisenbahnunternehmens gab[1].

Eigener Träger solcher Anleihen mit der Rechtswirkung der eigenen ausschließlichen Haftung können die Eisenbahnen selbstständlich nur dann sein, wenn sie selbst rechtsfähig sind, also eigene Rechtspersönlichkeit besitzen. In allen anderen Fällen begründen auch die von der Eisenbahnverwaltung aufgenommenen Anleihen Verbindlichkeiten des Staates, wenngleich sie rechnungsmäßig in der Eisenbahnrechnung besonders ausgewiesen werden, die demzufolge auch mit dem Schuldendienst belastet ist. Da aber auch bei den autonomen, mit juristischer Persönlichkeit ausgestatteten Eisenbahnunternehmungen der Staat Eigentümer der Staatsbahn bleibt und deswegen an deren Verschuldung interessiert sein muß, zum anderen die Begebung größerer Anleihen den öffentlichen Kreditmarkt erheblich berührt, ist die Schuldenaufnahme durch die Eisenbahnverwaltung auf diesem bedeutsamen Wege in allen Ländern mehr oder weniger an die Mitwirkung anderer staatlicher Stellen gebunden. Die Schweizerischen Bundesbahnen bedürfen zur Aufnahme von Anleihen der Ermächtigung der Bundesversammlung (des Parlaments) und die rumänischen Eisenbahnen einer Ermächtigung durch Sondergesetz. Die Deutsche Reichsbahn darf Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen nur im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen ausgeben; dieses Einvernehmen ist auch zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten und zur Aufnahme von Darlehen gegen Schuldschein erforderlich, soweit es sich um Geschäftsvorgänge handelt, die nach Umfang und Bedeutung den üblichen Rahmen der Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn überschreiten.

In Italien gibt es z. Zt. keine rechnerische Abgrenzung des Eisenbahnvermögens und daher auch keine besondere Verwaltung der Eisenbahnschulden. Die Aufnahme von Anleihen und die Abwicklung des Schuldendienstes ist hier grundsätzlich Sache der dafür allgemein zuständigen Finanzverwaltung.

3. Die selbständige Wirtschaftsrechnung.

Die Loslösung der Eisenbahnrechnung vom allgemeinen Staatshaushaltswesen ist die notwendige Voraussetzung für ein wirtschaftliches Eigenleben der Staatsbahnverwaltung im Sinne der finanziellen Autonomie. Solange die Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahnen in

[1] Dieser Gesichtspunkt war z. B. bei der Schaffung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" nach der Verordnung vom 12. Februar 1924 ausschlaggebend, nachdem die Reichseisenbahnen durch die plötzliche Abhängung vom Reichshaushalt ohne Reichsunterstützung auf eigene Füße gestellt waren.

den Staatshaushalt eingeordnet und für ihre Bewirtschaftung die kameralistischen Regeln der staatlichen Haushalts- und Rechnungsvorschriften allein maßgebend bleiben, ist eine eigenverantwortliche, anpassungsfähige Wirtschaftsführung kaum möglich. In den Ländern, wo sich der Autonomiegedanke durchsetzen konnte, ist deshalb auch eine mehr oder weniger scharfe Abtrennung und Abgrenzung des Eisenbahnrechnungswesens durchgeführt worden. Sie verfolgt zugleich das Ziel, den allgemeinen Staatshaushalt vor den Erschütterungen zu bewahren, die sich aus den unvermeidlichen Schwankungen der konjunkturabhängigen Eisenbahnerträge ergeben.

Bei der Deutschen Reichsbahn wurde diese Selbständigkeit der Wirtschaftsrechnung in der Gesellschaftszeit voll verwirklicht. Sie ergab sich damals von selbst aus dem besonderen rechtlichen Aufbau der Gesellschaft als einer juristischen Person des öffentlichen Rechts, deren Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen geführt und deren Rechnung nach kaufmännischen Grundsätzen so durchgebildet werden sollte, daß die Finanzlage des Unternehmens jederzeit mit Sicherheit feststellbar war. Die damit verbundene Unabhängigkeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber dem Reichshaushalt fand ihren sichtbarsten Niederschlag in der gesetzlichen Ausschließung der Anwendbarkeit der Reichshaushaltsordnung, in der ganz selbständigen Aufstellung eines eigenen Voranschlags durch die Organe der Gesellschaft (Verwaltungsrat), der lediglich ein unverbindliches, jederzeit abänderliches Wirtschafts p r o g r a m m darstellte, und in der nach kaufmännischen Methoden ausgebildeten Jahresabschlußrechnung, für die die Form der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung ausdrücklich vorgeschrieben war. Hand in Hand damit ging eine Ergänzung und Verfeinerung des kameralistischen Buchungswesens nach erfolgswirtschaftlichen Gesichtspunkten, um die Unterlagen für den kaufmännischen Jahresabschluß buchungstechnisch einwandfrei zu ermitteln. Die Deutsche Reichsbahn hat diese Grundsätze auch nach ihrer Rückverwandlung in eine reichsunmittelbare Verwaltung beibehalten: Auch das neue Reichsbahngesetz von 1939 schließt die Anwendbarkeit der Reichshaushaltsordnung und der sonstigen Finanz-, Rechnungs- und Wirtschaftsbestimmungen des Reichs auf die Reichsbahn aus, sieht für die jährliche Wirtschaftsplanung einen eigenen (vom Reichshaushalt ganz unabhängigen) Wirtschaftsplan vor, der wiederum nur die Bedeutung eines nach den tatsächlichen Bedürfnissen abänderlichen Programms hat, und verpflichtet die Reichsbahn schließlich beim Jahresabschluß zur Ermittlung des wirtschaftlichen Ergebnisses durch eine kaufmännische Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung. Zu diesem Zweck ist das Buchungssystem der Reichsbahn-

Gesellschaft in seinen kameralistischen Grundformen mit den erfolgswirtschaftlichen Zusatzbuchungen auch für das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" übernommen worden.

Die autonome Regie der rumänischen Staatsbahnen und die Schweizerischen Bundesbahnen haben eine ähnlich selbständige Wirtschaftsrechnung. Für das mit Rechtspersönlichkeit ausgestattete besondere „Unternehmen" der rumänischen Eisenbahnen ist eine solche Abtrennung der Rechnung ohnehin notwendig; bei den Schweizerischen Bundesbahnen ist sie bereits seit dem Rückkaufsgesetz von 1897 gleichbleibend vorgeschrieben. In beiden Ländern haben die Staatsbahnen ein kaufmännisches Buchungssystem[1], aus dem der kaufmännische Jahresabschluß in den üblichen Formen der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung organisch herauswächst. In der jährlichen Wirtschaftsplanung ist indessen sowohl in Rumänien wie in der Schweiz die förmliche Abtrennung des Eisenbahnwirtschaftsplans vom allgemeinen Staatshaushalt nicht in der Klarheit durchgeführt wie bei der Deutschen Reichsbahn. Denn beide Verwaltungen stellen ihren Haushaltsentwurf im kameralistischen Schema des staatlichen Haushaltsrechts auf und müssen ihn dann in — wenn auch gelockerter — Verknüpfung mit dem allgemeinen Etat von den dafür zuständigen Stellen genehmigen lassen. In der Schweiz hat dieses Budgetrecht die Bundesversammlung[2], während in Rumänien der eigentliche Voranschlag der autonomen Regie vom Verkehrsminister festgestellt wird, und im allgemeinen Staatshaushalt lediglich die Endsummen der Einnahmen und Ausgaben mit dem daraus folgenden Überschuß oder Fehlbetrag erscheinen.

In Italien besteht gegenwärtig keine förmliche Abgrenzung der Eisenbahnrechnung gegenüber den sonstigen Staatsfinanzen. Die staatliche Eisenbahnverwaltung geht vielmehr als Zweig der allgemeinen Landesverwaltung im gesamten Haushalts- und Rechnungswesen in der Weise auf, wie es bei den früheren Staatseisenbahnenverwaltungen alten Stils gemeinhin der Fall war. Die nach dem neuesten Gesetz von 1938 vermerkten Ansätze zu einer gewissen Verselbständigung der Staatsbahnwirtschaft beschränken sich auf eine materielle Trennung zwischen Eisenbahnfinanzen und allgemeinen Staatsfinanzen innerhalb des Gesamtetats, der noch keine Loslösung des Rechnungs- und Buchungswesens der Eisenbahnen entspricht.

[1] Das rumänische Gesetz von 1939 schreibt ausdrücklich die kaufmännische doppelte Buchführung vor; Art. 36.

[2] Nach dem Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes soll es auf den Bundesrat übergehen.

4. Die selbständige Wirtschaftsführung.

Die selbständige, von den allgemeinen Staatsfinanzen unabhängige Wirtschaftsrechnung ist die formale Voraussetzung für die selbständige Wirtschaftsführung der Staatseisenbahnen. Nach dem zeitlichen Ablauf lassen sich drei Abschnitte der Wirtschaftsführung unterscheiden: Wirtschaftsplanung, Ausführung des Wirtschaftsplans und Jahresabschluß.

a) Die Wirtschaftsplanung: Die selbständige Wirtschaftsplanung der Staatsbahnverwaltung ist dann am vollkommensten, wenn der jährliche Voranschlag in keinem Zusammenhang mit dem allgemeinen Staatshaushalt steht und allein von der Eisenbahnverwaltung ohne Mitwirkung anderer staatlicher Stellen aufgestellt wird. Dieser hohe Grad von Selbständigkeit ist jedoch zur Zeit in keinem der behandelten vier Länder verwirklicht. Er war vorhanden bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die ihren Voranschlag in restlos durchgeführter Trennung vom Reichshaushalt und in ausschließlicher eigener Zuständigkeit (Verwaltungsrat) aufstellte. Für das jetzige vom Reichsverkehrsminister verwaltete Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" ist zwar die Loslösung vom Reichshaushalt unverändert beibehalten, zur Festsetzung des Wirtschaftsplans ist aber nunmehr das Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen erforderlich. Wenn dieses vorgeschriebene Einvernehmen auch nach den früheren eingehenden Ausführungen[1] an der grundsätzlichen Selbständigkeit und Eigenverantwortung der vom Reichsverkehrsminister geleiteten Reichsbahn nichts ändern will, so bedeutet es doch jedenfalls hinsichtlich der Verfahrensform eine Schmälerung der bisherigen wirtschaftlichen Autonomie.

Bei der autonomen Regie der rumänischen Staatsbahnen ist auch die Abtrennung des Voranschlags vom Staatsetat noch nicht scharf durchgeführt. Dies ist um so auffallender, als es sich hier ja um ein besonderes Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit handelt, bei dem man eine solche Herausnahme des Wirtschaftsplans aus dem Staatshaushalt eigentlich erwarten könnte. Der Voranschlag der Eisenbahnen wird nach den Regeln des Staatshaushaltsrechts aufgestellt; die Endsummen seiner Einnahmen und Ausgaben werden mit dem daraus folgenden Überschuß oder Fehlbetrag als Anhang in den staatlichen Gesamtetat übernommen. Für die „gesetzliche Genehmigung" des Voranschlags ist der Verkehrsminister zuständig, also die staatliche Aufsichtsinstanz und nicht ein Organ der autonomen Regie.

Auch bei den Schweizerischen Bundesbahnen vollzieht sich die Wirtschaftsplanung in den kameralistischen Formen des staatlichen Haushalts. Die Festsetzung des Voranschlags ist hier gegenwärtig noch

[1] Vgl. oben S. 741 ff.

Sache des Parlaments (Bundesversammlung). Erst der Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes will mit Rücksicht auf die besonderen wirtschaftlichen Bedürfnisse des Bundesbahnunternehmens eine Erleichterung schaffen, indem er dieses „Budgetrecht" auf den Bundesrat überträgt, der damit als künftiger oberster Leiter der Bundesbahnen auch die Wirtschaftsplanung in eigener Zuständigkeit erhalten würde.

Bei den italienischen Staatsbahnen liegt die Wirtschaftsplanung in der Hand des mit ihrer Leitung betrauten Verkehrsministers. Da ihre Verwaltung noch durchaus als Teil der allgemeinen Landesverwaltung gilt, wirkt der Finanzminister in der haushaltsrechtlich üblichen Weise dabei mit. Allerdings ist diese Beteiligung des Finanzministers doch im wesentlichen nur formaler Natur, zumal er nach dem Gesetz von 1938 materielle fiskalische Interessen im Sachbereich der Eisenbahnverwaltung nicht mehr wahrzunehmen hat.

b) Die Ausführung des Wirtschaftsplans: Eisenbahnen sind konjunkturempfindliche Wirtschaftsbetriebe, die als Verkehrsträger von den Schwankungen des Wirtschaftsablaufs in hohem Maße beeinflußt werden. Es ist deshalb schwierig, ihre voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans zuverlässig zu veranschlagen, und noch schwieriger, die so ermittelten Ansätze des Wirtschaftsplans im Verlauf des Geschäftsjahres genau einzuhalten. Der Autonomiegedanke will diese Aufgaben erleichtern, indem er der Eisenbahnverwaltung erforderlich werdende Abweichungen vom ursprünglichen Wirtschaftsplan aus eigenem Recht und mit eigener Verantwortung gestattet.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hatte diese Bewegungsfreiheit in vollem Umfange. Ihr Voranschlag war lediglich ein Wirtschaftsprogramm, von dem sie bei der Ausführung nach den veränderten Bedürfnissen insgesamt und in den Einzelheiten ohne Mitwirkung irgendwelcher staatlicher Stellen abweichen konnte. Diese von den Bindungen des Reichshaushaltsrechts gänzlich freigestellte Wirtschaftsführung ist der Reichsbahn auch in ihrer jetzigen Gestalt eines Sondervermögens belassen worden: ihr Wirtschaftsplan hat seinen programmatischen Charakter behalten, so daß die Reichsbahnverwaltung von den darin enthaltenen Einzelansätzen ohne weiteres abweichen kann. Sie muß zu solchen Änderungen das Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen nur dann herbeiführen, wenn durch sie das ursprünglich erwartete Wirtschaftsergebnis (insgesamt) voraussichtlich wesentlich beeinflußt werden wird[1].

[1] Vgl. oben S. 743.

Die rumänischen Staatsbahnen haben wegen der haushaltsrechtlichen Grundlagen und Zusammenhänge ihres Wirtschaftsplans keine so weitgehende Freiheit in dessen Durchführung. Die Organe der autonomen Regie (Generaldirektor, Verwaltungsrat und Verwaltungsausschuß) können hier freilich auch Übertragungen zwischen den einzelnen Ausgabebewilligungen ihres Etats genehmigen, sofern dadurch die Gesamtsumme der im Haushalt zugewiesenen Mittel nicht überschritten wird. Erhöhungen der gesamten Ausgaben bedürfen aber der Zustimmung des Ministerrats, auch wenn sie nachgewiesenermaßen durch Mehreinnahmen voll ausgeglichen werden.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen ist der Gedanke der freibeweglichen, eigenverantwortlichen Wirtschaftsführung nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht oder nur in sehr bescheidenem Umfange verwirklicht, denn die Bundesbahnverwaltung ist grundsätzlich an die im Etat festgestellten Ausgabeansätze gebunden. In der Praxis hat aber auch hier die Generaldirektion als oberste Geschäftsleitung im Interesse einer den jeweiligen Verhältnissen folgenden Wirtschaftsführung stets das Recht für sich in Anspruch genommen, von sich aus Ausgleiche zwischen den Ansätzen des Etats bei den einzelnen Verrechnungsstellen vorzunehmen. Solche Fälle, bei denen es sich etwa um die Erhöhung der Mittel bei einer bestimmten Rubrik unter entsprechender Einsparung bei einer anderen handelt, werden beim Jahresabschluß begründet und alsdann mit der Abnahme der Jahresrechnung durch die Bundesversammlung insgesamt genehmigt. Dieses Verfahren, mit dem also auch in der Schweiz eine eigenverantwortliche, bewegliche Wirtschaftsführung in begrenztem Umfange angestrebt wird, ist bislang weder von der Aufsichtsbehörde noch im Parlament beanstandet worden.

Bei der italienischen Staatseisenbahnverwaltung besteht diese strenge haushaltsmäßige Bindung an die Ansätze lediglich für das Extraordinarium des Haushalts. Für die laufende Betriebsrechnung, das Ordinarium des Etats, ist sie dagegen praktisch beseitigt, obwohl die Eisenbahnverwaltung Zweig der allgemeinen Landesverwaltung und dementsprechend in den allgemeinen Staatshaushalt eingeordnet ist. Die Erkenntnis der wirtschaftlichen Notwendigkeiten, unter denen die Eisenbahnen auch in Italien arbeiten, hat wohl zu dieser Lockerung geführt.

c) Der Jahresabschluß: Die Jahresabschlußrechnung ist das zusammengefaßte Ergebnis der Wirtschaftsführung eines Geschäftsjahres. Bei selbständiger Wirtschaftsführung müßte infolgedessen eigentlich auch die Feststellung dieses Wirtschaftsergebnisses eigene und alleinige Angelegenheit der selbständigen Staatsbahnverwaltung sein. Die Eisenbahnverfassungsgesetze haben diese Folgerung, die nach

den Vorbildern des privaten Gesellschaftsrechts an sich naheliegen würde, jedoch nicht überall gezogen.

Bei der Deutschen Reichsbahn war sie in der Zeit der Gesellschaft allerdings verwirklicht, denn damals oblag die Feststellung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung dem Verwaltungsrat als dem entscheidenden Organ der Gesellschaft. Wegen der weitgehenden Autonomie der Gesellschaft wäre eine andere Lösung wohl auch kaum denkbar gewesen. Neuerdings ist aber für die Festsetzung des Jahresabschlusses der Reichsbahn in ihrer heutigen Gestalt die Reichsregierung zuständig, also nicht der Leiter der Reichsbahn, der Reichsverkehrsminister.

Für die rumänischen Staatseisenbahnen läßt die gesetzliche Regelung die Zuständigkeiten nicht klar erkennen. Die autonome Regie muß zunächst ein Muster für ihren Jahresabschluß aufstellen, das der Genehmigung des Verkehrsministers — d. h. der Aufsichtsbehörde — bedarf. Der Abschluß selbst ist mit einer Gewinn- und Verlustrechnung und einem Geschäftsbericht vom Generaldirektor zu erstellen und dem Verwaltungsrat zur Genehmigung vorzulegen. Der damit anscheinend festgesetzte Abschluß wird alsdann dem Verkehrsminister „zur Kenntnis" vorgelegt, der ihn nach Prüfung dem Finanzminister überreicht, damit das gesamte Abschlußmaterial der Kontrolle des Hohen Rechnungshofs zugeleitet wird. Wenngleich hier also wohl die eigentliche Feststellung des Jahresabschlusses in die Hand eines eigenen Organs des autonomen Staatsbahnunternehmens gelegt ist, so wird er doch jedenfalls von den sachlich beteiligten Ministern nachgeprüft, bevor er der Kontrolle des Rechnungshofs unterworfen wird.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen ist die Abnahme der Jahresrechnung von jeher Sache des Parlaments. Auch der Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes ändert an dieser Zuständigkeit der Bundesversammlung nichts.

Die italienische Staatsbahnverwaltung führt zur Zeit keine selbständige Wirtschaftsrechnung. Da ihre Finanzgebarung Teil des allgemeinen Staatshaushalts ist, kann man hier auch nicht von einem eigenen Jahresabschluß in diesem Sinne sprechen. Soweit er aufgestellt wird, richtet sich seine Form und das Verfahren seiner Festsetzung nach dem allgemeinen Staatshaushaltsrecht.

In Deutschland, Rumänien und der Schweiz hat der Jahresabschluß der Staatseisenbahnen die Form der kaufmännischen Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung. Er vermittelt demgemäß den rechnerischen Ausweis des Wirtschaftserfolges jedes Geschäftsjahres

(Gewinn- und Verlustrechnung) und außerdem in der Bilanz den rechnungsmäßigen Überblick über den Stand des gesamten Eisenbahnvermögens mit allen Aktiven und Passiven[1].

Für die Aufstellung und Gliederung dieser Abschlüsse gelten die kaufmännischen Gepflogenheiten, wenngleich bei der Deutschen Reichsbahn die handelsrechtlichen Vorschriften ausdrücklich für nicht verbindlich erklärt sind[2]. Von besonderer Wichtigkeit sind hierbei die Richtlinien für die Bildung von Rücklagen und Rückstellungen („Fonds"), deren ein Wirtschaftsbetrieb zur eigenen finanziellen Sicherung bedarf. Wegen der weitgehenden Konjunkturabhängigkeit der Eisenbahnen haben solche Rücklagen eine außerordentliche Bedeutung für die Durchführung einer gleichmäßigen Verkehrspolitik auf längere Sicht. Sie kennzeichnen zugleich die finanzielle Unabhängigkeit der Staatseisenbahn vom allgemeinen Staatshaushalt und bewahren diesen vor Erschütterungen von der Eisenbahnseite her.

Bei der Deutschen Reichsbahn besteht zu diesem Zweck jetzt eine Ausgleichsrücklage, die zunächst auf 600 Mio RM vorgesehen ist, im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen aber noch weiter erhöht werden kann. Ihr werden jährlich 2 % der Betriebseinnahmen überwiesen. „Sonderrücklagen" können im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen gebildet werden, soweit sie wirtschaftlich geboten sind. Die ursprünglich außerdem noch vorgesehene Rücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien ist inzwischen gegenstandslos geworden, nachdem die Vorzugsaktien Ende 1940 für den 1. Juli 1941 zur Einlösung aufgerufen und bei dieser Gelegenheit größtenteils in Reichsbahnschatzanweisungen umgetauscht worden sind.

Die Schweizerischen Bundesbahnen kennen einen Reservefonds, der aus dem Rechnungsüberschuß nach Einstellung eines Saldovortrags von 5 % der Jahreseinnahmen gespeist wird und zur Deckung außerordentlicher Ausgaben und von Fehlbeträgen dient (Art. 30 des Gesetzes von 1923). Der neue Gesetzentwurf (Art. 22) sieht statt dessen einen Ausgleichsfonds für die Deckung von Fehlbeträgen in Jahren mit ungenügenden Betriebsergebnissen vor, dem nach den vorläufigen Berechnung des Bundesrats jährlich 3 Mio Franken aus den Roherträgnissen zufließen sollen.

Das rumänische Gesetz von 1939 schreibt auffallenderweise die Bildung eines derartigen Ausgleichs- oder Reservefonds nicht vor. Zugelassen sind — neben einem Erneuerungsfonds — lediglich Sonderfonds, die mit Genehmigung des Verkehrsministers im Einvernehmen mit

[1] Vgl. dazu die Ausführungen unter III 1, oben S. 829.

[2] § 11 (2) des Reichsbahngesetzes von 1939.

dem Finanzminister aus dem Reingewinn eingerichtet werden dürfen (Art. 51, 53). Die Gesetzesbegründung[1] vermerkt dazu, ein Reservefonds, der notwendigerweise von allen Handels- und Industrieunternehmen geschaffen wird, sei bei den CFR nicht erforderlich, da die durch höhere Gewalt hervorgerufenen Ausgaben und andere, die vielleicht aus einem solchen Fonds noch zu decken wären, für die Eisenbahnverwaltung laufende Betriebsausgaben darstellten, die nach ihrer Höhe im Verhältnis zu den übrigen Ausgaben von untergeordneter Bedeutung seien. Unter solchen Umständen sei eine Verteuerung der Frachtkosten nicht gerechtfertigt, um über das zur Deckung der Betriebs- und Erweiterungskosten notwendige Maß hinaus Überschüsse zu schaffen. Der Gesichtspunkt der Vorsorge für Rechnungsfehlbeträge künftiger Jahre wird nicht erwähnt.

Die italienische Staatsbahnverwaltung besitzt dagegen wieder einen — allerdings wertmäßig recht niedrigen — Reservefonds, dem bis zu einem Höchstbetrage von 100 Mio Lire jährlich 20 Mio Lire zugewiesen werden. Er ermöglicht den Eisenbahnen den Ausgleich von Mehraufwendungen in ihrer Betriebsrechnung gegenüber der Haushaltsbewilligung, die durch Mehreinnahmen nicht gedeckt werden.

Der Werterhaltung des Anlagevermögens dienen die Grundsätze über Erneuerung und Abschreibung. Die Deutsche Reichsbahn ist verpflichtet, ihre Anlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiter zu entwickeln (§ 6 des Reichsbahngesetzes von 1939). Sie muß diesen Erneuerungsaufwand, der für die verschiedenen Anlagearten nach ihren Werten und ihrer durchschnittlichen Nutzungsdauer ermittelt wird („Erneuerungssoll"), bei den Ausgaben der Betriebsrechnung verrechnen (§ 11 des Gesetzes). Die rumänischen Staatsbahnen verfahren nach ähnlichen Grundsätzen. Das Gesetz (Art. 51) sieht dazu noch einen besonderen „Erneuerungsfonds" vor. Er ist für die Ergänzung der Erneuerungsarbeiten bestimmt, die durch entsprechende Ausgaben des Haushalts nicht gedeckt worden sind, und soll in jedem Jahre aus dem Rohgewinn mit mindestens 2 % gespeist werden. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen besteht gleichfalls ein Erneuerungsfonds, der als Wertberichtigungsposten auf der Passivseite der Bilanz von jeher die Aufgaben der kaufmännischen Abschreibung zu erfüllen hat (Art. 29 des Gesetzes von 1923). Der neue Gesetzentwurf (Art. 20) will statt dessen die Bundesbahnen ausdrücklich zur Durchführung angemessener Abschreibungen an ihrem Anlage- und Betriebsvermögen verpflichten.

[1] Arch. f. Eis. 1940 S. 534.

5. Rechnungsausgleich; Überschüsse und Fehlbeträge.

Der Rechnungsausgleich ist das ideale Ziel jeder Finanzwirtschaft. Für ein wirtschaftlich selbständiges Eisenbahnunternehmen muß er als Mindestforderung an die finanzielle Verwaltung gelten. Ja vielfach war es gerade der Wunsch, der Staatsbahnverwaltung die Lösung dieser Aufgabe selbständig zu übertragen, der ihre Abtrennung von den allgemeinen Staatsfinanzen begünstigte und die Widerstände der Staatsfinanzverwaltung gegen eine solche Autonomie der Eisenbahn überwinden half. Wenn die Eisenbahnverfassungsgesetze diesen Gedanken des eigenverantwortlichen Rechnungsausgleichs noch besonders zum Ausdruck bringen, so stellen sie damit ein Gebot auf, das für die wirtschaftliche Leitung eines finanziell selbständigen Unternehmens eigentlich selbstverständlich ist.

Für die Deutsche Reichsbahn lautet diese Weisung nach § 6 des Gesetzes von 1939:

> „Die Deutsche Reichsbahn hat ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Ausgaben selbst bestreiten kann."

Und die rumänischen Eisenbahnen

> „müssen Tarife in solcher Höhe aufstellen, daß die tatsächlichen Einnahmen alle ordentlichen Ausgaben und die Raten der aufgenommenen Anleihen decken" (Art 39, 87 des Gesetzes von 1939).

Im schweizerischen Recht fehlt eine entsprechende allgemeine Bestimmung. Die Forderung des Rechnungsausgleichs erscheint hier als zwanglose Folgerung aus dem Aufbau und der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Bundesbahnverwaltung. Es muß hierzu aber erneut darauf hingewiesen werden, daß für eine etwaige Nichterfüllung dieser Forderung sowohl die rumänischen wie die schweizerischen Bahnen nur in sehr beschränktem Maße verantwortlich gemacht werden könnten. Denn neben der aus dem Staatsbeamtenverhältnis ihrer Bediensteten folgenden Bindung der Personalausgaben haben diese beiden Verwaltungen auch keine Selbständigkeit in der Steuerung ihrer Einnahmen, da die Tarifbildung nicht ihren eigenen Organen, sondern anderen staatlichen Stellen (Ministerrat oder Parlament) zusteht. Der Grundsatz des notwendigen Ausgleichs zwischen Einnahmen und Ausgaben ist daher hier wohl weniger ein verpflichtendes Rechtsgebot für die Staatsbahnunternehmen als vielmehr Wegweiser für die Tarifpolitik der dafür zuständigen Stellen.

b) Die Überschüsse der Eisenbahnrechnung standen bei den unselbständigen Staatsbahnverwaltungen alten Stils im Rahmen des staatlichen Gesamtetats ohne weiteres der allgemeinen Staatskasse für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung. An diesem Grundsatz brauchte der Autonomiegedanke finanzpolitisch nichts zu ändern, wenn der Begriff des Überschusses seiner wahren Natur als Reinüberschuß entsprechend abgegrenzt wurde. Mit der Einführung einer zuverlässigen Erfolgsermittlung nach kaufmännischen Methoden (Gewinn- und Verlustrechnung) ist diese Voraussetzung bei den finanziell selbständigen Staatsbahnen in Deutschland, Rumänien und der Schweiz erfüllt[1]. Wenn in diesen Ländern die Bestimmungen über die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse dennoch verschieden lauten, so können darin keine Wesensmerkmale der Autonomie erblickt werden. Es handelt sich vielmehr um politische Zweckmäßigkeitslösungen, die der Gesetzgeber nach den Bedürfnissen der einzelnen Staaten getroffen hat.

Die autonome Regie der rumänischen Staatsbahnen hat ihren Reinüberschuß, soweit er nicht für die Finanzierung von eigenem Anlagezuwachs benötigt wird, an den Staatsschatz abzuliefern (Art. 52 des Gesetzes von 1939). Bei den Schweizerischen Bundesbahnen und neuerdings auch bei den italienischen Staatsbahnen fließen die Reingewinne dagegen nicht in die allgemeine Staatskasse. Sie sollen vielmehr in der Schweiz zu Verkehrserleichterungen (Tarifherabsetzungen) verwendet werden, während sie in Italien der Finanzierung von Vermögensvermehrungen dienen. In der Schweiz entspricht diese weitgehende Trennung von Eisenbahnfinanzen und allgemeinen Staatsfinanzen, die wie gesagt nicht zum Wesen der Finanzautonomie schlechthin gehört, einer schon seit dem Rückkaufsgesetz von 1897 bestehenden Überlieferung, in Italien erscheint sie mehr als zeitbedingte Lösung zur Sicherung außerordentlichen Finanzbedarfs der Staatsbahnverwaltung.

Einen eigenartigen Weg hat das Reichsbahngesetz von 1939 (§§ 12, 13) für das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" beschritten. Es sieht feste Ablieferungen der Reichsbahn an die allgemeine Reichskasse vor, deren Größe sich nach der Höhe der jährlichen Verkehrseinnahmen richtet. Beträgt die Verkehrseinnahme 4600 Mio Reichsmark, so sind 3 % dieser Einnahme als Abgabe zu leisten. Ist die Verkehrseinnahme in einem Geschäftsjahr höher oder niedriger als 4600 Mio RM, so erhöht oder ermäßigt sich die Abgabe um 10 % des von 4600 Mio RM abweichenden Betrages; sie beträgt jedoch mindestens 100 Mio RM. Bis zum Betrage von 120 Mio RM muß diese Abgabe in

[1] Vgl. dazu die Ausführungen über den Jahresabschluß unter III 4c), oben S. 836ff.

der Betriebsrechnung verrrechnet werden. Der darüber hinausgehende Teil wird hingegen aus dem Überschuß gedeckt, der sich in der Gewinn- und Verlustrechnung nach Erfüllung des Schuldendienstes und der notwendigen Rückstellungen, insbesondere nach der Speisung der Ausgleichsrücklage, ergibt. Über die Verwendung des nach Berücksichtigung aller Verpflichtungen der Gewinn- und Verlustrechnung verbleibenden Gewinns befindet der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen[1].

c) Für die Abdeckung von Fehlbeträgen der Jahresabschlußrechnung muß letzten Endes die Erwägung ausschlaggebend sein, daß die Staatsbahnen dem Staate gehören. Trotz aller finanziell-wirtschaftlichen Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltung wird daher dem Staate im Ernstfalle praktisch gar nichts anderes übrig bleiben, als seinem Eisenbahnunternehmen finanziell zur Seite zu stehen, wenn ein Rechnungsausgleich aus dessen eigener Finanzkraft nicht gelingt. Über diese Notwendigkeiten, denen sich der Staat als Eigentümer der Staatseisenbahnen schon mit Rücksicht auf ihre volkswirtschaftliche und staatspolitische Bedeutung nicht verschließen kann, vermag auch die Tatsache nicht hinwegzutäuschen, daß die autonome Verfassung der Bahnunternehmen, ihre wirtschaftliche Verselbständigung, vielfach gerade durch den Wunsch entscheidend gefördert worden ist, eine notleidend gewordene Staatsbahn von den allgemeinen Staatsfinanzen abzutrennen und ihr finanzielles Schicksal selbst gestalten zu lassen. Unter den krisenhaften Wirtschaftserscheinungen der letzten beiden Jahrzehnte hat

[1] Die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit dieser Regelung ist hier nicht zu untersuchen. Sicher ist wohl, daß die im Gesetz festgelegte Höhe der Ablieferungssätze, die allein nach den Einnahmen bemessen ist, seinerzeit auch ein gewisses Maß der Ausgaben zugrunde gelegt hat, denn man mußte doch abwägen, welche Beträge der Reichsbahn überhaupt zugemutet werden könnten. Vergleicht man dazu etwa den Jahresabschluß 1938, so standen damals 5134 Mio Reichsmark Erträgen in der Betriebsrechnung Gesamtaufwendungen von 4760 Mio RM (ohne die Abgabe von 120 Mio RM an die Reichskasse) gegenüber. Inzwischen sind die Einnahmen infolge der erheblichen Vergrößerung des Reichsbahnnetzes auf weit über 7 Mrd. RM angestiegen. Aus dem gleichen Grunde haben aber auch die Ausgaben eine entsprechende Steigerung erfahren. Es erscheint daher ganz undenkbar, daß die Reichsbahn unter diesen völlig veränderten Verhältnissen von dem 4600 Mio RM übersteigenden Betrag ihrer Erträge die 10prozentige Abgabe leisten kann. Dieses Verlangen dürfte auch die Reichsfinanzverwaltung wohl kaum an sie stellen. Im übrigen bleibt zu berücksichtigen, daß die Reichsfinanzverwaltung gesetzlich den Teil der Abgabe, der über die in der Betriebsrechnung zu verrechnenden 120 Mio RM hinausgeht, nur insoweit verlangen kann, als er aus dem Überschuß der Gesamtrechnung (Gewinn- und Verlustrechnung) nach der Erfüllung der vorgehenden Posten, insbesondere auch der erforderlichen Rückstellungen, gedeckt werden kann.

es sich meistens als ein Trugschluß erwiesen, wenn man die Hoffnungen auf eine dauerhafte Gesundung der Staatsbahnunternehmen allein auf eine solche organisatorische Maßnahme setzte. Die Daseinsbedingungen der Eisenbahnen, die neben dem aus der Wirtschaftskrise folgenden allgemeinen Verkehrsrückgang zugleich noch den Verlust ihres tatsächlichen Verkehrsmonopols durch den Wettbewerb des Kraftwagens in Kauf nehmen mußten, waren eben zu schwer, als daß die Eisenbahnen dieser Schwierigkeiten bei ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung und den sonst noch im allgemeinen Staatsinteresse bestehenden Bindungen hätten Herr werden können. Aus allen diesen Gründen war und ist es für den Staat unausweichlich, daß er — d. h. praktisch die Staatsfinanzverwaltung — für unvermeidbare Fehlbeträge in der Eisenbahnrechnung aufkommen muß. Hinter diesem allgemeinen Gesichtspunkt treten die Regelungen zurück, die im einen oder anderen Staatsbahngrundgesetz über den Ausgleich solcher Fehlbeträge getroffen worden sind. Es kann sich dabei immer nur um den Versuch handeln, zunächst die Eisenbahnverwaltung allein mit dem Fehlbetrag zu belasten und sie für dessen Abdeckung sorgen zu lassen.

So ist diese Frage namentlich in der Schweiz jahrelang gehandhabt worden. Obwohl die Gesetze über die Bundesbahnen von 1897 und 1923 keine ausdrückliche Regelung über die Abdeckung von Fehlbeträgen der Bundesbahnrechnung enthielten und damit die Möglichkeit bestand, ja sogar nahelag, daß der Schweizer Bund als Eigentümer der Bahnen aus den dargelegten allgemeinen Gesichtspunkten dafür eintrat, überließ man der Bundesbahnverwaltung in Verkennung des Sinnes ihrer Autonomie den Ausgleich dieser Fehlbeträge selbst. Den Bundesbahnen blieb dazu nur der Weg neuer Anleihen, d. h. die Ersetzung des Rechnungsfehlbetrages durch neue Schulden, die dann ihren Haushalt noch mit zusätzlichen Zinsen belasteten. Auf diese Weise wurde aber das Übel niemals beseitigt, sondern im Gegenteil noch verschlimmert. Erst der Entwurf des neuen Bundesbahngesetzes will einen Schlußstrich unter diese unheilvolle Entwicklung setzen, indem er die Bundesversammlung verpflichtet, bei der Abnahme der Jahresrechnung jeweils über die Maßnahmen zur Deckung etwaiger Fehlbeträge zu befinden. Das Parlament soll so für die künftige Finanzgebarung der Bundesbahnen mit verantwortlich gemacht werden.

Einen ähnlichen Weg hat auch das rumänische Gesetz von 1939 eingeschlagen. Es sieht im Art. 43 vor, daß am Ende des Jahres festgestellte Fehlbeträge durch Vorschüsse aus Mitteln des Staates unter der Bezeichnung Anleihe, notfalls auch durch Aufnahme von echten Anleihen aus privater Hand mit Genehmigung des Ministerrats gedeckt

werden sollen. Für die so geliehenen Beträge haben die CFR Zinsen zu zahlen (Art. 44). Wenn hier auch in Aussicht gestellt ist, daß der Staat mit „Vorschüssen" für sein Eisenbahnunternehmen einspringen soll, so erscheint er doch in der Hauptsache nur als Geldgeber, der sich diese „Anleihen" wie ein Bankier von der autonomen Regie verzinsen, also bezahlen läßt. Gegen das Verfahren als solches müssen die Bedenken erhoben werden, die sich bei den Schweizerischen Bundesbahnen immer fühlbarer bemerkbar gemacht haben.

Die italienischen Staatsbahnen sind ein Zweig der allgemeinen Landesverwaltung, der mit seinen Finanzen in den allgemeinen Staatshaushalt eingegliedert ist. Hier ist es selbstverständlich, daß der Gesamtetat des Staates für etwaige Fehlbeträge der Eisenbahnverwaltung aufzukommen hat. Die Anordnung des Gesetzes von 1938, wonach Überschüsse der Rechnung voll zur Verfügung der Staatsbahnen bleiben, tut dieser Notwendigkeit keinen Abbruch.

Für die Deutsche Reichsbahn fehlt es nach dem Reichsbahngesetz von 1939 gleichfalls an einer ausdrücklichen gesetzlichen Regelung über den Ausgleich von Fehlbeträgen. Es kann aber auch hier keinem Zweifel unterliegen, daß das Reich als Eigentümer der in seiner eigenen Verwaltung befindlichen Reichseisenbahnen die erforderlichen Maßnahmen treffen muß, sofern und soweit die Abdeckung von Fehlbeträgen die eigene Finanzkraft des wirtschaftlich selbständigen Sondervermögens „Deutsche Reichsbahn" übersteigt.

6. Leistungsabgeltung; öffentliche Abgaben.

a) Für ein wirtschaftlich selbständiges Staatsbahnunternehmen sollte es an sich selbstverständlich sein, daß ihm seine Leistungen in jedem Falle angemessen vergütet werden, und zwar auch dann, wenn diese Leistungen anderen Verwaltungen des Staates zugute kommen. Von diesem Grundsatz, der der klaren Rechnungsabgrenzung dient, bestanden aber in den meisten Ländern aus den Anfangsjahren ihrer Staatseisenbahngeschichte Ausnahmen, vornehmlich zugunsten der Post- und Militärverwaltung. Die Tatsache, daß der Schienenverkehr als neues Verkehrsmittel das bis dahin bestehende Postregal weitgehend aushöhlte, hatte man seinerzeit zum Anlaß genommen, die Eisenbahnverwaltungen zu entschädigungslosen Beförderungsleistungen für die Postverwaltung zu verpflichten. Und darüber hinaus schien es im Interesse der Landesverteidigung geboten, daß die Eisenbahnen als wichtigster allgemeiner Verkehrsträger Militärtransporte, wenn auch nicht ganz unentgeltlich, so doch zu wesentlich verbilligten Sätzen auszuführen hätten.

Erst der Autonomiegedanke hat eine Bresche in diese geschichtlich verwurzelten Auffassungen geschlagen, da es mit der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Staatsbahnen und der Abtrenung ihrer Finanzen von den allgemeinen Staatsfinanzen grundsätzlich nicht vereinbar gewesen wäre, wenn die Eisenbahnverwaltung noch umfangreiche unentgeltliche Beförderungsleistungen für andere öffentliche Verwaltungen vollbringen müßte. Der wirtschaftliche Niedergang der letzten Jahrzehnte mit seinem empfindlichen Verkehrsschwund und der Verlust des Transportmonopols zwang die Eisenbahnverwaltungen auch mehr und mehr dazu, alle Einnahmequellen zu erschließen und auf eine angemessene Vergütung aller ihrer Leistungen zu dringen.

In Deutschland wurde diese Forderung erstmalig bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft klar verwirklicht. Das Reichsbahngesetz von 1924/1930 bestimmte im § 13, daß Leistungen der Gesellschaft für die Reichspost- und Telegraphenverwaltung und für sonstige Verwaltungen des Reichs, der Länder oder der Gemeinden (Gemeindeverbände) sowie Leistungen dieser Verwaltungen für die Gesellschaft gegenseitig nach den im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätzen angemessen abzugelten seien. Die bestehenden Vergünstigungen für Militärtransporte sollten dagegen aufrecht erhalten bleiben, solange und soweit sie nicht durch neue Vereinbarungen zwischen der Reichsregierung und der Reichsbahn abgeändert würden. Das neue Reichsbahngesetz von 1939 hat diese Regelung in seinem § 14 auch für das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" inhaltlich voll übernommen, so daß auch heute namentlich die praktisch wichtigsten Leistungen der Reichsbahn für die Reichspost zu angemessenen Vergütungssätzen abgerechnet werden.

Das rumänische Gesetz von 1939 geht ebenfalls von dem Grundgedanken aus, daß die autonome Regie der Staatsbahnen Anspruch auf volle Abgeltung ihrer Leistungen für öffentliche Verwaltungen hat. Ermäßigung und frachtfreie Beförderungen sind den CFR sowohl für Reisende als auch für Güter verboten. Ausnahmen für die öffentlichen Behörden, Körperschaften usw. können nur vom Finanzminister auf Grund einer vorherigen Vereinbarung mit den CFR bewilligt werden. In diesen Fällen muß aber der Finanzminister den Kostenunterschied bis zum vollen Tarif übernehmen (Art. 89 des Gesetzes). In der Praxis konnte diese gestzliche Forderung allerdings nur zögernd durchgeführt werden[1].

Die Schweizerischen Bundesbahnen, die ja schon seit dem Rückkaufsgesetz von 1897 eine sehr weitgehende Trennung ihres Finanzwesens von den allgemeinen Bundesfinanzen genießen, haben sich auffallenderweise von ihren Verpflichtungen zu erheblichen unentgeltlichen

[1] Vgl. oben S. 779 Anmerkung 1.

Leistungen für die eidgenössische Post- und Telegraphenverwaltung bisher nicht befreien können. Erst das im Entstehen begriffene neue allgemeine Eisenbahnrecht will hier Wandel schaffen, indem es eine angemessene Abgeltung dieser Leistungen vorsieht[1]. Die besonderen Bedingungen für Militärtransporte sollen auch hier bestehen bleiben.

b) Die Heranziehung der Staatsbahnen zu öffentlichen Abgaben (Steuern, Gebühren u. dergl.) ist weniger ein Merkmal der Eisenbahnautonomie als vielmehr eine Angelegenheit der Finanzpolitik des Landes, die diese Fragen je nach den allgemeinen finanziellen Bedürfnissen, der staatsrechtlichen Stellung und der wirtschaftlichen Lage des Eisenbahnunternehmens verschieden lösen kann.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft war nach § 14 des Reichsbahngesetzes von 1924/1930 von jeder neuen direkten Steuer auf ihre Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen neuen direkten Steuer des Reiches, der Länder, der Gemeinden (Gemeindeverbände) und sonstiger öffentlicher Körperschaften befreit. Dabei galt als neue Steuer jede Steuer, der das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" am 12. Februar 1924 nicht unterworfen war. Der tiefere Grund für dieses Steuervorrecht lag in der starken Reparationsbelastung der Gesellschaft, die die Freistellung von anderen öffentlichen Abgaben erforderlich machte. Das neue Reichsbahngesetz (§ 15) stellt das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" in dieser Beziehung den Reichsverwaltungen gleich: Auf die Verpflichtung der Reichsbahn, Beiträge und Gebühren an das Reich, die Länder, die Gemeinden (Gemeindeverbände) und Körperschaften des öffentlichen Rechts zu entrichten, finden die allgemein für die Reichsverwaltungen geltenden Vorschriften Anwendung. Das Gesetz zieht damit die notwendigen Schlußfolgerungen aus der veränderten staatsrechtlichen Stellung der Reichsbahn.

Die autonome Regie der rumänischen Staatsbahnen ist von Abgaben jeder Art an den Staat, Bezirk oder die Gemeinden befreit (Art. 3 des Gesetzes von 1939). Die Schweizerischen Bundesbahnen haben Befreiung von jeder Besteuerung durch die Kantone und Gemeinden (Art. 3 des Gesetzes von 1923).

7. Wirtschafts- und Rechnungsprüfung.

Es spricht für die Selbständigkeit der Staatsbahnen, wenn die Prüfung ihrer Wirtschafts- und Rechnungsführung, d. h. die laufende Überwachung der Geschäftsvorgänge auf ihre sachliche und förmliche Richtigkeit, besonderen Einrichtungen übertragen ist, die den Eigen-

[1] Vgl. oben S. 812.

arten des Eisenbahndienstes Rechnung tragen. Dies ist heute bei der Deutschen Reichsbahn der Fall, wo ein eigener Prüfungsdienst besteht, dessen Behörden (Hauptprüfungsamt und örtliche Prüfungsämter) mit Reichsbahnbeamten besetzt werden, und der seine Aufgaben nach einer besonderen Rechnungsprüfungsordnung durchführt. Die oberste allgemeine Prüfungsbehörde des Reichs, der Rechnungshof, ist beschränkt auf die Mitwirkung seines Präsidenten bei der Bestellung des Leiters des Reichsbahnprüfungsdienstes und auf Anregungen und Auskünfte, die der Präsident des Rechnungshofs dem Leiter des Reichsbahnprüfungsdienstes geben oder von ihm fordern kann. Schließlich wird noch der Jahresabschluß der Reichsbahn vom Präsidenten des Rechnungshofs begutachtet (§§ 10, 11 des Reichsbahngesetzes von 1939)[1].

Besondere Prüfungseinrichtungen sind im übrigen nur noch bei den rumänischen Staatseisenbahnen vorhanden. Hier obliegt die laufende höhere Überwachung der Finanzgeschäfte und des Rechnungswesens einem „Ständigen Kontrollausschuß", der sich aus drei vom Verkehrsminister ernannten Mitgliedern zusammensetzt. Über ihm ist oberste Prüfungsinstanz der „Hohe Rechnungshof", der nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen als zentrales Prüfungsorgan für die gesamte Staatsverwaltung tätig wird. Als Organ der vorbeugenden Prüfung besteht außerdem noch ein im Auftrage des Finanzministers wirkender „Prüfungsrat". Diese drei Behörden sind jedoch Überwachungseinrichtungen des Staats gegenüber der „autonomen Regie" der Eisenbahnen, also Prüfungsbehörden der allgemeinen Staatsverwaltung, deren Einschaltung für das rechtlich und verwaltungsmäßig selbständige „Unternehmen" der CFR eine gewisse Abhängigkeit bedeutet und nicht deren Unabhängigkeit unterstreicht[2].

Anhang: Die politische Seite der Autonomie.

Der Wunsch nach „Entpolitisierung" der Staatsbahnen, d. h. nach Sicherung ihrer Verwaltung und Leitung gegen unsachliche politische Beeinflussung, wie sie hauptsächlich in Ländern mit parlamentarischer Regierungsform befürchtet wurde, bildete zusammen mit der Notwendigkeit freierer wirtschaftlicher Betätigung den Ausgangspunkt der Autonomiebestrebungen. Anderseits war es von vornherein klar, daß poli-

[1] Vgl. oben S. 737.

[2] Im Gegensatz dazu wurden bei der autonomen ehemaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Prüfung der inneren Geschäftsvorgänge mit dem Hauptprüfungsamt und den Prüfungsämtern besondere eigene Organe der Gesellschaft geschaffen. Vgl. dazu oben S. 725 und ferner über die rechtliche Wandlung des Reichsbahnprüfungsdienstes in seiner jetzigen Gestalt oben S. 737 und S. 822.

tische Gesichtspunkte bei den Eisenbahnen schon mit Rücksicht auf ihre bedeutsame Stellung im gesamten öffentlichen Leben nicht völlig ausgeschaltet werden konnten. Es kam also darauf an, den Staatsbahnbetrieben das Maß von politischer Unabhängigkeit, aber auch von politischer Sicherung zu gewähren, dessen sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedürfen.

Mit dem Durchbruch der nationalsozialistischen Staatsauffassung in Deutschland und der faschistischen in Italien ist der politische Gesichtspunkt für die Verfassung der Staatsbahnen in diesen beiden Ländern ganz in den Hintergrund getreten. Im Gegenteil: die Politik durchdringt hier mit beherrschendem Einfluß das gesamte öffentliche und volkliche Leben, und sie hat diesen Herrschaftsanspruch namentlich auch gegenüber der Wirtschaft voll durchgesetzt. Die mit der parlamentarischen Regierungsform verbundenen Gefahren unsachlicher Handhabung oder Beeinflussung der Eisenbahnleitung sind restlos beseitigt. Die Verwaltungen der Deutschen Reichsbahn und der italienischen Staatsbahnen sind der politischen Führung in jeder Beziehung untergeordnet. Ihre Umwandlung zu Zweigen der unmittelbaren Staatsverwaltung entspricht diesen veränderten politischen Voraussetzungen und Notwendigkeiten.

Aus diesem Grunde ist auch die frühere gesetzliche Ausschließung von Parlamentsmitgliedern aus dem Verwaltungsrat der italienischen Staatsbahnen durch die Neuregelung von 1924 aufgehoben worden. Nur das Amt des Generaldirektors ist mit dem eines Parlamentsmitglieds oder einem anderen Wahlamt unvereinbar (Art. 5 der Verordnung von 1924). In Rumänien dürfen dagegen auch heute Mitglieder der gesetzgebenden Körperschaften dem Verwaltungsrat der autonomen Regie nicht angehören (Art. 7 des Gesetzes von 1939). Für den Generaldirektor ist eine solche Ausschließung aber nicht vorgesehen. Die politische Abhängigkeit der Eisenbahnorgane kommt in Italien und Rumänien stärker darin zum Ausdruck, daß sowohl der Generaldirektor wie die Mitglieder des Verwaltungsrats auf Vorschlag des Verkehrsministers durch Königlichen Erlaß ernannt werden.

In der Schweiz bestehen keine einschränkenden Voraussetzungen für die Mitgliedschaft im Verwaltungsrat oder für das Amt des Generaldirektors. Es entscheidet allein die persönliche Eignung. Die Verwaltungsratsmitglieder werden hier ebenso wie der Generaldirektor von der Regierung bestellt.

In Rumänien, wo übrigens ausländische Anleiheverhandlungen den Anstoß zur Bildung der autonomen Regie der Staatsbahnen gegeben haben, ist es ein weiteres Zeichen politischer Abhängigkeit, daß der Verkehrsminister jederzeit den Vorsitz im Verwaltungsrat übernehmen kann.

Die Regierung führt außerdem durch ihren besonderen „Bevollmächtigten" eine ständige Aufsicht über die Verwaltung und Geschäftsführung der CFR.

Als Folge politischen Einflusses sei schließlich noch die innerorganisatorische Einteilung des Netzes der Schweizerischen Bundesbahnen in drei Kreisdirektionen erwähnt. Sie nimmt bewußt Rücksicht auf den bundesstaatlichen Charakter des Landes und wird nicht zuletzt deshalb auch im neuen Entwurf des Bundesbahngesetzes beibehalten, obwohl gerade in den letzten Jahren starke Strömungen in der Schweizer Öffentlichkeit eingesetzt haben, die eine größere Zentralisierung des Verwaltungsapparats zur Ersparung von Verwaltungsaufwand befürworten.

Schlußbetrachtung.

Es ist kaum möglich, aus dem buntscheckigen Bild der einzelnen Regelungen, die die vier Länder in ihren Staatsbahnverfassungsgesetzen getroffen haben, einheitliche Erkenntnisse abzuleiten. Die Eisenbahnorganisationen sind zwangsläufig zu sehr auf die verschiedenartigen politischen Grundauffassungen der einzelnen Staaten und auf ihre politischen Verhältnisse abgestimmt, als daß sie auf einheitliche Nenner gebracht werden könnten. Soviel dürfte aber feststehen: die Autonomiebestrebungen haben in allen vier Ländern ihren Höhepunkt überschritten, und ihre weitere Entwicklung bewegt sich in der rückläufigen Richtung einer Verstärkung des unmittelbaren staatlichen Einflusses auf die Staatsbahnverwaltungen.

Am weitesten ist in dieser Beziehung Italien gegangen, also das Land, das die „Autonomie" seiner Staatsbahnen als erstes verwirklicht hatte. Die faschistische Regierung hat hier die Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltung von Grund auf beseitigt und die Staatsbahnen wieder als echten Zweig der staatlichen Verwaltung in die allgemeine Landesverwaltung eingegliedert. Erst in jüngster Zeit sind Einzelmaßnahmen getroffen worden, die den italienischen Staatsbahnen auf finanziellem Gebiete ein gewisses wirtschaftliches Eigenleben gewährleisten sollen. Es handelt sich dabei aber nur um Ansätze zu einer finanziell-wirtschaftlichen Selbständigkeit, die zwar als neuer Durchbruch des Autonomiegedankens gewertet werden dürfen, in ihrer Durchführung im einzelnen den Staatseisenbahnen jedoch noch keine wirkliche Unabhängigkeit verleihen.

Auch das nationalsozialistische Deutschland hat die Verwaltungsautonomie der Deutschen Reichsbahn beseitigt, da sie mit dem politischen Führungsanspruch der nationalsozialistischen Staatsauffassung nicht vereinbar gewesen wäre. Die Verwaltung der Reichsbahn ist wieder eine unmittelbare Angelegenheit des Deutschen Reichs geworden; sie wird von Reichsbehörden ausgeführt, die ihre Spitze im Reichsverkehrsminister haben. In ihrer Wirtschaftsführung und Finanzgebarung

ist die Deutsche Reichsbahn aber als Sondervermögen des Reichs selbständig und unabhängig geblieben. Diese Selbständigkeit kommt namentlich zum Ausdruck in der vollkommenen Loslösung der Reichsbahnrechnung vom allgemeinen Reichshaushalt und in der Unabhängigkeit der eigenverantwortlichen Wirtschaftsführung. Das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" erscheint als ein in sich geschlossener Wirtschaftskörper, der sich finanziell selbst zu tragen hat und nach besonderen auf die Aufgaben als Wirtschaftsbetrieb zugeschnittenen Grundsätzen verwaltet wird. Die Reichsbahnverwaltung ist danach zwar Teil der allgemeinen Reichsverwaltung, sie hat aber als solche eine Sonderstellung, deren Inhalt von den eigengesetzlichen Bedürfnissen ihres Betriebes bestimmt wird.

Die rumänischen Staatseisenbahnen verkörpern in ihrer Gestalt einer autonomen Regie mit eigener Rechtspersönlichkeit die äußerlich sinnfälligste Ausdrucksform der Eisenbahnautonomie. Das so geschaffene besondere wirtschaftliche Unternehmen der Staatsbahnen ist jedoch in Wahrheit nur beschränkt selbständig, denn seine geschäftliche Leitung wird in nahezu allen wichtigen Fragen von den allgemeinen Staatsorganen laufend beeinflußt und überwacht.

Die Schweizerischen Bundesbahnen werden von einer besonderen Verwaltung des Schweizer Bundes geführt. Sie sind gleichfalls ein in sich abgegrenzter Wirtschaftskörper, dessen Verwaltung besonderen Behörden übertragen ist und nach eigenen Grundsätzen durchgeführt wird. Die allgemeine Landesverwaltung ist in die geschäftliche Leitung des Bundesbahnunternehmens grundsätzlich nicht eingeschaltet, ihre Stellen sind vielmehr auf fest umrissene Aufsichtsbefugnisse beschränkt. Finanziell-wirtschaftlich tragen die Bundesbahnen bei scharfer Trennung ihres Finanzwesens von den allgemeinen Bundesfinanzen die volle Verantwortung für ihr wirtschaftliches Gedeihen. Gerade die Tragweite dieser finanziellen Verantwortung der Bundesbahnen hat aber in der neueren Rechtsentwicklung dem Gedanken zum Durchbruch verholfen, das Bundesbahnunternehmen unter teilweiser Preisgabe seiner bisherigen Autonomie enger an den Staat heranzurücken und die Landesregierung an der Leitung der Bahnen in einem Maße zu beteiligen, daß sie am Schicksal des mit außerordentlichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten ringenden Unternehmens stärker als derzeitig interessiert wird.

Aus den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte muß man überhaupt die Folgerung ziehen, daß die Autonomie der Staatsbahnen als organisatorische Maßnahme allein kein zuverlässiges Mittel ist, um etwa die Eisenbahnverwaltungen vor wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu bewahren. Die Erwägung, die Staatsbahnen nach Verleihung der eigenverantwortlichen Selbständigkeit ihrem Schicksal zu überlassen und sie

selbst zusehen zu lassen, wie sie ihre schwierige Lage meistern könnten, enthebt die Staaten doch nicht der Fürsorgepflichten, die sie ihren Eisenbahnen gegenüber im Interesse des Volksganzen und des Gemeinwohls haben. In Ländern wie Deutschland und Italien, die ihre Staatsbahnen wieder unmittelbar verwalten, ist diese Fürsorge eine Selbstverständlichkeit. In Rumänien ist sie durch die laufende Beeinflussung und Überwachung der Geschäftsführung der Staatsbahnen sichergestellt. Und in der Schweiz wird sie in irgendeiner Form verwirklicht werden, weil die Bundesbahnen eine wirtschaftliche Gesundung aus eigener Kraft wohl kaum herbeiführen können.

Dennoch braucht damit die verfassungsrechtliche Selbständigkeit der Staatsbahnen grundsätzlich nicht angetastet zu werden. Das Ziel ihrer Wirtschaftsführung ist überall das gleiche, nämlich gemeinnütziger Dienst für Volk, Staat und Wirtschaft. Dieser Zweck wird dann am ehesten erreicht, wenn die Eisenbahnverwaltungen die Möglichkeit haben, die wirtschaftliche Natur ihres Geschäftsbetriebes — im Gegensatz zur staatlichen Hoheitsverwaltung — zur Geltung zu bringen. Dafür müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, die die Autonomiebewegung von Anfang an zum Leitgedanken ihrer Bestrebungen erhoben hat: Loslösung der Eisenbahnrechnung von den Beengungen und Starrheiten des allgemeinen Staatshaushalts und Beweglichkeit der Wirtschaftsführung zur Anpassung an die Wirtschaftsschwankungen, denen jedes Verkehrsunternehmen mehr oder weniger ausgesetzt ist. Nicht zuletzt gehört dazu aber auch eine entsprechende Einstellung des Eisenbahnpersonals zu verantwortungsbewußtem wirtschaftlichem Denken. Gemeinnützig und kaufmännisch zugleich soll der Eisenbahner denken und handeln, zwar nicht im Sinne einer kleinlichen Jagd auf Vorteile um jeden Preis, wohl aber zur Erreichung des bestmöglichen Nutzungsgrades für den Dienst am Volk. Unter diesem Gesichtswinkel ist für den Erfolg oder Mißerfolg schließlich doch nicht die Gestaltungsform der Staatsbahnbetriebe für sich entscheidend, sondern der Geist der zu ihrer Verwaltung Berufenen, also derjenigen, denen es obliegt, die toten Buchstaben der Organisation ins praktische Leben umzusetzen.

Übersicht der Grundgesetze über die Staatseisenbahnen.

A. Deutschland:

Die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 (RGBl. S. 1383).

Gesetz, betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (RGBl. S. 773).

Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 (RGBl. I S. 57).

Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272).

Gesetz zur Änderung des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 (RGBl. II S. 359).

Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47).

Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205).

Begründung zum Gesetz über die Deutsche Reichsbahn. Deutscher Reichsanzeiger und Preuß. Staatsanzeiger Nr. 158 vom 12. Juli 1939.

Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 5. Juli 1939 (RGBl. I S. 1213).

B. Italien:

Gesetz betr. die Ordnung des Staatsbetriebs auf den nicht dem Privatbetrieb überlassenen Eisenbahnen in Italien vom 7. Juli 1907 (Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia vom 12. Juli 1907 No. 165 S. 4189 ff). — Deutsche Übersetzung: Arch. f. Eis. 1908 S. 273.

Königliche Verordnung vom 28. Juni 1912, Nr. 728, betr. Abänderung der geltenden Gesetze über die Staatseisenbahnen (Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia No. 171 vom 20. Juli 1912). — Deutsche Übersetzung: Arch. f. Eis. 1913 S. 1643.

Ermächtigungsgesetz für die faschistische Regierung vom 3. Dezember 1922 (Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia No. 293 vom 15. Dezember 1922 S. 3291).

Verordnung vom 22. Mai 1924, betr. die Einrichtung des Verwaltungsrats und des Amts eines Generaldirektors für die Staatseisenbahnen (Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia No. 134 vom 7. Juni 1924 S. 2178). — Deutsche Übersetzung: Arch. f. Eis. 1924 S. 892.

Gesetz Nr. 1043 vom 16. Juni 1938 (Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia No. 167 vom 25. Juli 1938). — Deutsche Übersetzung: S. 763 dieser Arbeit.

C. Rumänien:

Gesetz über die Organisation und den Betrieb der Eisenbahnen vom 13. Juni 1925. (Monitorul oficial 1925 No. 130 S. 6977.) — Deutsche Übersetzung: Arch. f. Eis. 1926 S. 472.

Gesetz zur Gründung der Autonomen Regie der Rumänischen Staatsbahnen vom 27. Juni 1929 (Monitorul oficial 1929 No. 141 S. 4922). — Deutsche Übersetzung im Auszug: Arch. f. Eis. 1931 S. 24.

Gesetz über die Einrichtung der Selbständigen Verwaltung der Rumänischen Staatseisenbahnen vom 30. März 1939 (Monitorul oficial 1939 No. 77 S. 1790). — Deutsche Übersetzung: Arch. f. Eis. 1940 S 503.

Darstellung der Gründe für das Gesetz über die Einrichtung der Selbständigen Verwaltung der Rumänischen Eisenbahnen. — Deutsche Übersetzung: Arch. f. Eis. 1940 S. 531.

D. Die Schweiz:

Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897, betr. die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen. Arch. f. Eis. 1898 S. 610.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betr. die Änderung der Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen vom 16. Juni 1921. Arch. f. Eis. 1921 S. 1153.

Bundesgesetz vom 1. Februar 1923, betr. die Organisation und Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen. Arch. f. Eis. 1923 S. 530.

Zweiter Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion über die Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen mit einem neuen Entwurf für ein Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. März 1936.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936.

Schrifttum.

Abkürzungen:

Arch. f. Eis. = Archiv für Eisenbahnwesen
VW = Verkehrstechnische Woche
ZVDEV = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
ZVMEV = Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Bresciani: Die Eisenbahnfrage in Italien. Arch. f. Eis. 1905 S. 1017; 1907 S. 1067; 1908 S. 263.

Busch: Das neue Reichsbahngesetz. ZVMEV 1939 S. 593.

Codreano: Die hauptsächlichen Betriebsergebnisse der rumänischen Staatsbahnen im Jahre 1928. Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes 1929 S. 225.

Conrad: Zur finanzwirtschaftlichen Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn. Arch. f. Eis. 1936 S. 725.

Dorpmüller: Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat. „Reichsbahn" 1933 S. 246.

Finger: Das neue Reichsbahngesetz. VW 1939 S. 341.

Heß: Die Revision der Eisenbahngesetzgebung in der Schweiz. ZVMEV 1938 S. 181.

Heß: Die Schweizerischen Bundesbahnen in den letzten zwölf Jahren (1926 bis 1938). Arch. f. Eis. 1939 S. 865.

von Hutten-Czapski: Sechzig Jahre Politik und Gesellschaft. Berlin 1936.

Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der Deutschen Eisenbahnen. Herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium. 2. Aufl. Leipzig 1938.

Kittel: Reichsbahnverfassung und Reichsbahngesetz. ZVDEV 1930 S. 421.

Kittel: Eisenbahn und Staat in Deutschland, Arch. f. Eis. 1936 S. 709.

Kittel: Der Neuaufbau der Deutschen Reichsbahn nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937. ZVMEV 1937 S. 355.

Kittel: Die Grundgedanken der neuen Reichsbahn-Gesetzgebung. Arch. f. Eis. 1937 S. 257.

Kittel: Das Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939. Arch. f. Eis. 1939 S. 813.

Kittel: Das neue Reichsbahngesetz. „Reichsbahn" 1939 S. 702.

Kittel und Kruchen: Das Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939. „Deutsche Verwaltung" 1939 S. 452.

Kluge: Staatsrechtliche Wandlungen der Deutschen Reichsbahn. „Deutsche Justiz" 1937 S. 770.

Kruchen: Gesetz über die Einrichtung der selbständigen Verwaltung der rumänischen Staatseisenbahnen. Arch. f. Eis. 1939 S. 1477.

Laloni: Die Italienischen Staatsbahnen im letzten Jahrzehnt. ZVMEV 1940 S. 219.

Lengemann: Reichsbahn und Reich. Ein Beitrag zur Integritätslehre. Berlin 1933.

v. d. Leyen: Der Übergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem. ZVDEV 1898 S. 667.

Miclesco: Die rumänischen Staatsbahnen nach dem Kriege. Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes 1929 S. 113.

Miclescu: Eisenbahnen und Verkehrspolitik in Rumänien seit dem Weltkriege. Arch. f. Eis. 1939 S. 1013.

Ritter: Die Neuordnung der italienischen Staatseisenbahnverwaltung. Arch. f. Eis. 1913 S. 1431.

Roesner: Die rumänischen Eisenbahnen. Arch. f. Eis. 1925 S. 427.

Sarter: Die Aufsicht des Reichs über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Arch f. Eis. 1931 S. 1131.

Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken. 3. Aufl. Berlin 1931.

Sarter-Kittel: Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. 7. Aufl. Leipzig 1939.

Sauter: Die Gesetzgebung Italiens auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens seit 1915. Arch. f. Eis. 1923 S. 927.

Sauter: Die autonomen Staatsbahnen in Europa. ZVDEV 1931 S. 1037.

Sauter: Bericht über die Ausführung des Programms zur Sanierung („Verbesserung") der Rumänischen Bahnen. Arch. f. Eis. 1931 S. 12.

Sauter: Bericht über die Ausführung des Programms zur Verbesserung der Rumänischen Bahnen im 2. und 3. Anwendungsjahr. Arch. f. Eis. 1933 S. 755.

Sauter: Die Ausführung des Sanierungsprogramms der Rumänischen Bahnen 1932—1935. Arch. f. Eis. 1936 S. 635.

Stieler: Autonomiebestrebungen bei Staatseisenbahnen. Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht, 9. Heft. Stuttgart 1927.

Wanner: Die organisatorische und finanzielle Neugestaltung der Schweizerischen Bundesbahnen. ZVMEV 1936 S. 393.

Wanner: Der vom Bundesrat am 24. November verabschiedete Entwurf eines neuen schweizerischen Staatsbahn-Grundgesetzes. ZVMEV 1936 S. 1049.

Weißenbach: Die Entwicklung der Eisenbahnfrage in der Schweiz. Arch. f. Eis. 1898 S. 221.

Witte: Eisenbahn und Staat. Ein Vergleich der europäischen und nordamerikanischen Eisenbahnorganisationen in ihrem Verhältnis zum Staat. Weltwirtschaftliches Archiv, 4. Ergänzungsheft. Jena 1932.

Aktenstücke zur Vorgeschichte der Reichsbahn.

I. Niederschrift über die Sitzung des Preußischen Staatsministeriums vom 10. April 1915.

II. Votum des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Frage der Gründung eines deutschen Reichseisenbahnnetzes. Vom 15. Dezember 1915.

III. Niederschrift über die Sitzung des Preußischen Staatsministeriums vom 17. Februar 1916.

IV. Aus einem Bericht des Sächsischen Gesandten in München vom 25. März 1915.

V. Aus einem Bericht des sächsischen Vertreters zum Bundesrat an den Sächsischen Finanzminister vom 16. Dezember 1915.

VI. Brief des Sächsischen Finanzministers an den Preußischen Finanzminister vom 27. Dezember 1915.

VII. Aufzeichnung des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach über eine Besprechung mit dem Württembergischen Ministerpräsidenten Frhr. v. Weizsäcker. Vom 3. April 1917.

VIIa. Aktenvermerk des Ministerialdirektors Offenberg über eine Aussprache mit zwei württembergischen Reichstagsabgeordneten. Vom 16. März 1917.

VIIb. Bericht des Württembergischen Bundesratsbevollmächtigten an den Württembergischen Ministerpräsidenten. Vom 17. März 1917.

VIII. Aktenvermerk des Präsidenten der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen v. Stieler über die Besprechung mit preußischen Ministerialkommissaren in Erfurt am 17. und 18. April 1917.

IX. Aktenvermerk des Ministerialdirektors Hoff über einen Vortrag beim Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten über den Stand der Verhandlungen mit Württemberg und Baden wegen einer Eisenbahn-Finanzgemeinschaft und über den Vorschlag eines „Bundes der deutschen Staatseisenbahnen". Vom 22. Mai 1917.

IXa. Grundgedanken eines Bundesübereinkommens der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen. Vom 2. Mai 1917.

X. Bericht des Sächsischen Gesandten in Berlin über den preußischen Plan eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen. Vom 18. Juni 1918.

XI. Vortrag des Bayerischen Verkehrsministers v. Seidlein an den König von Bayern über den geplanten „Bund der deutschen Staatseisenbahnen". Vom 2. Juli 1918.

XII. Niederschrift über die Besprechung beim Reichskanzler über Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens. Vom 21. März 1918.

Vorbemerkung.

(Die hier veröffentlichten Aktenstücke knüpfen an den Aufsatz im vorhergehenden Heft des „Arch. f. Eisenbahnw." (S. 537 ff.) an, in dem der Plan eines Bundes der Deutschen Staatseisenbahnen geschildert wurde.)

Die Bildung der Reichseisenbahnen wird immer als ein wichtiger Markstein in der deutschen Wirtschaftsgeschichte verzeichnet werden; sie ist zugleich ein bedeutsamer Vorgang in der Verfassungsgeschichte des Reiches. Der Gedanke, die Staatsbahnen der deutschen Bundesstaaten zu einem einheitlichen Netz in der Hand des Reiches zusammenzuschließen, ist zwar bald 70 Jahre alt; er ist aber nur sehr langsam und zunächst gegen viele Widerstände, namentlich gegen den Widerstand der Regierungen der Bundesstaaten, herangereift. Die Not des Zusammenbruchs nach dem Weltkrieg brachte 1919/20 die Verwirklichung. Aber selbst dann blieben die Reichseisenbahnen noch mehr als ein Jahrzehnt gehemmt in ihrer Verwaltung und Organisation durch partikularistische Vorbehalte und Sonderrechte der Länder (als der Nachfolger der früheren Bundesstaaten); und sie blieben belastet in ihrer Wirtschaftsführung durch Reparationstribute an die Feindstaaten (die sogen. „Ententemächte").

Wirklich frei und lebensfähig wurden die Reichseisenbahnen erst nach dem Umbruch von 1933, als im Jahr 1934 die Einflüsse des Partikularismus (durch das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches und das Gesetz über Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung[1]) ausgeschaltet und als im Jahr 1937 endlich auch die Reparationsbindungen (durch das Gesetz über die Reichsbank und die Reichsbahn[2]) beseitigt wurden.

Die Bedeutung der Zusammenfassung der deutschen Eisenbahnen in der Hand des Reichs und ihrer Leitung durch den Reichsverkehrsminister liegt für uns heute hauptsächlich darin, daß damit eine einheitliche, das ganze Reich und alle Verkehrsmittel umfassende Verkehrspolitik möglich geworden ist. Es ist interessant, jetzt, nach einem Vierteljahrhundert, festzustellen, daß damals, als die Staatseisenbahnen auf das Reich überführt wurden, die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik durchaus nicht einer der hauptsächlichsten Gründe für den Zusammenschluß der Staatseisenbahnen war. Zu jener Zeit war der Kraftwagen noch nicht zu einem allgemeinen Verkehrsmittel von ähnlicher Bedeutung für die gesamte Wirtschaft wie die Eisenbahn

[1] Gesetz vom 30. Januar 1934 (RGBl. I S. 75) und vom 27. Februar 1934 (RGBl. I S. 130).

[2] Gesetz vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47).

herangewachsen. Deshalb hat der Gedanke, daß das Reich einheitlich den gesamten Verkehr bewirtschaften müsse, sich erst langsam in der Folgezeit durchgesetzt, und zwar hauptsächlich aus der Erkenntnis der Nachteile, die das ungeregelte Nebeneinanderwirtschaften der verschiedenartigen Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Schiffahrt, Kraftwagen) mit sich brachte.

Für jene Zeit, in der die Reichseisenbahnen entstanden, war der Zusammenschluß der Staatseisenbahnen eine Frage der verwaltungsmäßigen Vereinheitlichung, eine Frage der Beseitigung des Wettbewerbs der Eisenbahnen untereinander, eine Frage der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs und vor allem eine Frage der deutschen Reichsverfassung. Unserer Zeit ist die deutsche Einheit im Staats- und Verfassungsrecht bereits selbstverständlich geworden. Daß das Deutsche Reich bis zum Weltkrieg staatsrechtlich die Summe von zwei Dutzend souveränen Bundesstaaten in allerverschiedenster Größenordnung war, und daß diese Bundesstaaten weitgehend innenpolitisch und in der Wirtschaftspflege ihr Eigenleben führten und ihre eigene Politik machten, ist für uns nur noch eine Erinnerung an eine längst überwundene Epoche.

Und doch: Gerade um die Größe des Fortschritts zu ermessen, den für uns und unsere Nachkommen die endlich errungene deutsche Einheit bedeutet, lohnt es sich, das Material, das in den Archiven ruht, der Vergessenheit zu entziehen. Denn es zeigt, wie stark damals bis in den Weltkrieg hinein noch auf wichtigen Gebieten die Aufspaltung der Staatsgewalt auf die einzelnen Bundesstaaten gewesen ist. Ein besonders anschauliches Beispiel dafür ist das Eigenleben, das damals die Bundesstaaten mit ihren Staatseisenbahnen führten, und der zähe Widerstand, den im besonderen die Regierungen der großen Bundesstaaten gegen ein Preisgeben ihrer Selbständigkeit gerade auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens leisteten; — ein Widerstand, der sich in der Hauptsache gegen die Bestrebungen weiter Kreise der deutschen Wirtschaft und der deutschen Öffentlichkeit richtete.

Wer die damalige Zeit miterlebt hat, weiß, und die Literatur hat es auch bereits festgehalten, daß die Forderung nach Reichseisenbahnen aus den Erfahrungen des Weltkrieges und aus jenem Drängen der Wirtschaft und der öffentlichen Meinung entstand. Erst jetzt, aus den Archiven der Bundesstaaten erkennen wir aber, wie stark innerhalb der „Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz" die Kräfte gewesen sind, die sich dem Reichseisenbahngedanken widersetzten; und wir erkennen die Beweggründe, aus denen dieser Widerstand geleistet wurde.

Wir geben im folgenden in den Anlagen I bis XII eine Reihe von Schriftstücken aus amtlichen Akten wieder. Sie sind unter dem Gesichtspunkt ausgewählt, sine ira et studio, objektiv das Wesentliche festzuhalten; sie lassen erkennen, welche Kräfte für und wider das Entstehen der Reichseisenbahnen gewirkt haben.

Als bekannt wird vorausgesetzt,

daß bereits Mitte der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts Bismarck versucht hat, die deutschen Eisenbahnen, die damals weit überwiegend noch Privatbahnen waren, in der Hand des Reichs zu vereinigen;

daß es Bismarck nicht gelang, dieses Ziel zu erreichen, weil die Bundesstaaten, vor allem Bayern und Sachsen, sich widersetzten, und weil übrigens auch innerhalb der preußischen Regierung Kräfte gegen das Bismarcksche Projekt wirkten;

daß dann Preußen und ihm folgend Sachsen die Privatbahnen im Verlauf von zwei Jahrzehnten verstaatlichten;

daß die sieben Staatsbahnnetze (Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg) in sich gefestigte Staatsbetriebe waren, deren Verwaltung, auf die Interessen des einzelnen Bundesstaats ausgerichtet, von der einzelstaatlichen Regierung geführt und von dem Parlament dieses Bundesstaats maßgebend beeinflußt wurde, — endlich,

daß diese auf die Interessen und auf die Finanzen des Einzelstaats ausgerichtete Politik der Staatsbahnen zu geschäftlichem Wettbewerb der Staatsbahnen gegeneinander und infolgedessen zu beträchtlichen Störungen in der Bedienung des gesamtdeutschen Verkehrs geführt hat und

daß sich daraus in der deutschen Öffentlichkeit und bei der deutschen Wirtschaft der Wunsch nach Einheitlichkeit im deutschen Eisenbahnwesen und im besonderen der Wunsch nach Verwirklichung des alten Bismarckschen Planes der Reichseisenbahnen ergab.

Kittel

Anlage I

Niederschrift über eine Aussprache über die Reichseisenbahnfrage im Preußischen Staatsministerium am 10. April 1915[1].

Sitzung des Königlichen Staatsministeriums.

Das Staatsministerium trat heute zu einer Sitzung zusammen, in der folgendes verhandelt wurde:

1. und 2. . . . .

3. . . . . Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hob hervor . . . . Die von Baden gewünschten Reichseisenbahnen würden keinen Vorteil, sondern

[1] Den Anlaß zu dieser Besprechung der Reichseisenbahnfrage bildeten Wünsche und Vorschläge für die Zukunft Elsaß-Lothringens. Eine Darstellung der elsaß-lothringischen Frage findet sich in dem Sammelwerk: Das Reichsland Elsaß-Lothringen, Band II, Verfassung und Verwaltung 1871 bis 1918. Berlin 1936. Seite 101 ff. Der darauf bezügliche Teil der Niederschrift des Staatsministeriums vom 10. April 1915 wird hier nicht mitabgedruckt.

einen Rückschritt in wirtschaftlicher Beziehung bedeuten, überdies 7—800 000 Eisenbahnangestellte und Arbeiter unter das Regiment des Reichstags stellen, was geradezu verderblich wirken würde. Die Reichseisenbahnen würden im Reiche nicht unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern nur unter finanziellen Gesichtspunkten verwaltet werden, deshalb würde die Anregung Badens die schwerwiegendsten Konsequenzen nach sich ziehen. Sollte ein südwestdeutsches Reichseisenbahnnetz aus den Eisenbahnen der Reichslande, Badens, Württembergs, der Pfalz und Luxemburgs geschaffen werden, so müßte zwischen diesen und der preußischen Eisenbahnverwaltung eine Personalunion in derselben Weise bestehen bleiben, wie sie jetzt zwischen Preußen und den Reichseisenbahnen bestehe. In solcher Regelung würde er einen Vorteil erblicken können, während er eine völlig selbständige Reichseisenbahnverwaltung für bedenklich halte.

Der Herr Finanzminister glaubte, daß die Einrichtung von Reichseisenbahnen sofort vom Reichstage gefordert werden würde, vom preußischen Standpunkt aus müsse dies aber geradezu als gefährlich angesehen werden. Die Eisenbahneinnahmen bildeten das Rückgrat der Finanzen in Preußen. Eine ausreichende Entschädigung durch das Reich sei nicht möglich, da es sich um eine steigende Rente handele. Politisch sei es kaum denkbar, daß die Eisenbahnverwaltung unter die Einwirkung des Reichstages gestellt werde. Alle Angelegenheiten, vor allem die Arbeitslohnfragen, liefen dann die Gefahr, tendenziös behandelt zu werden. Außerdem würde der Übergang der Eisenbahnen auf das Reich einen Verlust an Staatshoheit bedeuten. Neubau- und Tariffragen usw. würden partikularistische Kämpfe zwischen den Bundesstaaten heraufbeschwören. Deshalb müsse er den Übergang als ein gefährliches Unternehmen auch vom allgemeinen deutschen Standpunkt aus ansehen.

Herr Staatsminister Dr. Helfferich teilte mit, daß bei seinen kürzlichen Besuchen an den süddeutschen Höfen auch die Eisenbahnfrage Gegenstand der Unterhaltung mit den Finanzministern gewesen sei. In Bayern habe er mehr Sympathie für eine einheitlichere Gestaltung gefunden, als er erwartet habe. In Württemberg wünsche man keine Reichseisenbahnen, sondern ein System von Konventionen mit Preußen und den übrigen Bundesstaaten mit Eisenbahnen; in Baden sei der Finanzminister entschieden für Reichseisenbahnen; in Hessen sei man mit dem jetzigen Zustande zufrieden.

Die Eisenbahnfrage sei nicht zu umgehen bei der Lösung des finanziellen Problems im Reiche. Falls wir keine sehr große Kriegsentschädigung erlangen könnten, so würden für das Reich solch gewaltige Lasten entstehen, daß es fraglich erscheine, ob sie allein durch Steuern oder Monopole gedeckt werden könnten. Genügten diese Quellen nicht, so würden erhebliche Eingriffe in die Einkommens- und Vermögenssteuern der Einzelstaaten oder starke Erhöhungen der Matrikularbeiträge erfolgen müssen. Der erstere Weg müsse nach Möglichkeit vermieden werden; der zweite Weg — starke Erhöhung der Matrikularbeiträge — werde sich nicht betreten lassen ohne Berücksichtigung der verschiedenen finanziellen Leistungsfähigkeit der Einzelstaaten. Deshalb werde die Eisenbahnfrage von selbst kommen — anderenfalls würden die kleineren Staaten fusionsreif werden.

Nach näheren Darlegungen über die Bedeutung der Eisenbahneinnahmen für die Finanzlage Preußens sowie über die Eisenbahnverhältnisse in den anderen Bundesstaaten wies der Herr Minister darauf hin, daß die jetzt bestehende finanzielle Beteiligung des Reichs an den Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen in Form der Fahrkartensteuer kaum in der erforderlichen Weise ausgebaut und gesteigert

werden könne. Eine engere Gemeinschaft und Beteiligung des Reichs an den Betriebseinnahmen sei vielleicht die Lösung. Im einzelnen sei ihm der Weg noch unklar. Die Sache bedürfe der sorgfältigsten Prüfung.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte, daß ihm, falls die Finanzlage des Reichs dieses gebiete, eine weitere Besteuerung der Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen möglich erscheine. Die Fahrkarten- und die Frachturkundensteuer sei entwicklungsfähig, allerdings sei Vorsicht geboten, da es sich um Verkehrssteuern handele. Einer Fortentwicklung der Eisenbahngemeinschaften, etwa nach dem Muster der preußisch-hessischen, sei er nach den gerade durch die letztere gewonnenen Erfahrungen aus politischen Gründen abgeneigt. In Hessen sei dadurch der Partikularismus gestärkt; noch schwieriger werde die Sache in Baden und Württemberg werden. Für das Reich würde aus den Gemeinschaften kein finanzieller Vorteil erwachsen. Er müsse der Gründung eines selbständigen südwestdeutschen Reichseisenbahnkomplexes unter preußischer Leitung den Vorzug geben.

Der Herr Finanzminister glaubte, daß die süddeutschen Staaten kaum auf letzteren Plan eingehen würden, zumal ihnen bei einem solchen Reichseisenbahnkomplexe eine eigene parlamentarische Vertretung fehlen würde. Zweckmäßiger erscheine ihm deshalb der Anschluß der Süddeutschen an Preußen. Darin erblicke er das kleinste Übel, während er den Übergang der Bahnen auf das Reich geradezu als unheilvoll betrachten müsse.

Der Herr Ministerpräsident stellte fest, daß Einverständnis darüber herrsche, daß wegen der Sensibilität der Bundesstaaten bei der weiteren Behandlung der Angelegenheit Vorsicht geboten sei.

4. usw.

Unterschriften.

Anlage II

Votum
des Ministers der öffentlichen Arbeiten (v. Breitenbach)
in der Frage der Gründung eines deutschen Reichseisenbahnnetzes, vorzulegen dem Königlichen Staatsministerium.
Vom 15. Dezember 1915.

Seit einiger Zeit mehren sich in der deutschen Tagespresse die Stimmen, die eine Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens durch Abtretung oder Verpachtung der bundesstaatlichen Eisenbahnen an das Reich befürworten. Sieht man von der sozialdemokratischen Presse ab, in der der Reichseisenbahngedanke vorwiegend zu dem Zwecke verfolgt wird, den parlamentarischen Einfluß auf die persönlichen Angelegenheiten der Eisenbahnwähler zu stärken, so kommt man bei der Durchsicht der Pressekundgebungen zu dem Ergebnis, daß es politische und nationale, zum Teil auch finanzielle Beweggründe sind, die den Plan, ein deutsches Reichseisenbahnnetz zu schaffen, gerade in der jetzigen Zeit wiederum in den Vordergrund des Interesses geschoben haben. Namentlich in den liberalen Zeitungen Südwestdeutschlands wird immer wieder ausgesprochen, daß eine große und kraftvolle Reichseisenbahnverwaltung nötig sei, um eine wirklich nationale deutsche Verkehrspolitik zu betreiben und die Schäden auszumerzen, die bei dem gegenwärtigen Zustand durch die widerstreitenden Interessen der bundesstaat-

lichen Eisenbahnverwaltungen angeblich entständen. Zusammenfassend wird dem Gedanken Ausdruck gegeben, daß Reichseisenbahnen das alle deutschen Bundesstaaten umfassende Band kräftigen und fester schließen werden.

Auch in den Landtagen einzelner Bundesstaaten ist die Reichseisenbahnfrage kürzlich von neuem erörtert worden. Der sächsische Finanzminister hat hierbei sich scharf gegen die Abtretung der sächsischen Staatseisenbahnen an das Reich ausgesprochen, während sein badischer Kollege sich zwar dagegen verwahrt hat, daß finanzielle Gründe Baden dazu nötigten, die badischen Bahnen dem Reiche zu überlassen, andererseits aber doch hat durchblicken lassen, daß die badische Regierung dem Reichseisenbahngedanken nicht grundsätzlich ablehnend gegenüberstände. Bekannt ist außerdem, daß in Württemberg bei Volk und Regierung die Neigung besteht, alle Vereinheitlichungsbestrebungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu unterstützen, und zwar nicht nur aus nationalen Beweggründen, sondern auch deshalb, weil die finanzielle Lage der württembergischen Staatseisenbahnen bei Fortsetzung der Alleinwirtschaft immer ungünstiger zu werden droht. Andererseits sind in Bayern die Anhänger des Vereinheitlichungsgedankens zweifellos in der Minderheit; aber auch dort dürfte — so wie die Verhältnisse liegen — mit einer abermaligen Verhandlung im Landtage zu rechnen sein.

Unter diesen Umständen ist bestimmt damit zu rechnen, daß derartige Erörterungen auch im preußischen Landtage und im Reichstage bevorstehen, zumal es bekannt ist, daß das Reich zur endgültigen Regelung seiner finanziellen Belastung einer kräftigen Besteuerung des Eisenbahnverkehrs nicht entraten kann. Im Landtage, dessen konservative Mehrheit aus Gegnern des Reichseisenbahngedankens besteht, wird die Frage vermutlich beim Etat der Staatseisenbahnverwaltung zur Sprache gebracht werden, so daß ich in der Lage bin, die Beantwortung zu übernehmen. Im Reichstage hingegen, wo ausführlichere Erörterungen zu erwarten sind, wird dies voraussichtlich entweder bei der allgemeinen Etatsberatung oder beim Etat des Reichseisenbahnamtes und nicht bei dem von mir zu vertretenden Etat der Reichseisenbahnen geschehen. Ich würde es nicht für zweckmäßig halten, daß dort die Beantwortung durch mich erfolgt, da meine Antwort vom Reichstage mehr als Erklärung des preußischen Ressortministers, denn als Erklärung des Bundesratsbevollmächtigten aufgefaßt werden würde. Ich halte vielmehr für notwendig, daß zu einer Frage von so schwerwiegender Bedeutung der Herr Reichskanzler oder sein ständiger Vertreter, der Herr Staatssekretär des Innern oder der Herr Staatssekretär des Reichsschatzamtes Stellung nimmt.

Was den Inhalt der zu erteilenden Antwort anlangt, so ist es nicht ratsam, auf Wünsche nach Schaffung eines Reichseisenbahnnetzes eine ausweichende Antwort etwa in dem Sinne zu geben, daß es jetzt nicht an der Zeit sei, diese Wünsche eingehend zu behandeln. Vielmehr glaube ich, daß — zur Hintanhaltung falscher Hoffnungen — sowohl die Königlich Preußische Staatsregierung wie die Reichsleitung genötigt sein werden, sachlich Stellung zu nehmen. Dies hat zur Voraussetzung, daß die Frage zunächst im Schoße des Staatsministeriums einer Prüfung unterzogen wird.

Für den Meinungsaustausch im Staatsministerium möchte ich nachstehend zunächst die Gründe darlegen, die m. E. die Schaffung von Reichseisenbahnen für ganz Deutschland sowohl vom Standpunkt Preußens wie auch im Interesse des Reiches zu einem unerfüllbaren Wunsche machen. Dabei bin ich mir wohl bewußt,

daß diese Gründe sich nicht sämtlich zu einer amtlichen Bekanntgabe in der Öffentlichkeit eignen, und ich behalte mir daher für den Schluß meiner Darlegungen vor, noch einige Vorschläge über Form und Inhalt der zu erteilenden Antwort anzufügen.

Wenn die Verfechter des Reichseisenbahngedankens in Deutschland sich immer von neuem darauf berufen, daß Fürst Bismarck ein Anhänger dieses Gedankens gewesen sei, so übersehen sie, daß sich die Verhältnisse seit der Mitte der 70er Jahre, als Bismarck das Projekt verfolgte, die preußischen Bahnen auf das Reich zu übertragen, vollständig verschoben haben. Zu jener Zeit bestand die große Mehrzahl der deutschen Eisenbahnen aus Privatbahnen mit verschiedenartigen Betriebs- und Verkehrseinrichtungen und einander widerstreitenden wirtschaftlichen Interessen. Mit diesen Verschiedenheiten aufzuräumen und die Grundlage zu schaffen für eine einheitliche, den Bedürfnissen nationaler Volkswirtschaft gerecht werdenden Eisenbahntarifpolitik, war das große Ziel, das Fürst Bismarck im Auge hatte und das er, nachdem sein Reichseisenbahnplan gescheitert war, auf anderem Wege dadurch erreichte, daß er ein geschlossenes, umfassendes preußisches Staatsbahnnetz schuf mit seinem bestimmenden Einfluß in allen wichtigen Fragen des Eisenbahnwesens. Damit steht im Einklang, daß Bismarck seit den großen Eisenbahnverstaatlichungen in Preußen niemals wieder den Gedanken an Reichseisenbahnen verfolgt hat. Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte hat inzwischen zu einer weiteren Klärung der Reichseisenbahnfrage mit dem Ergebnis beigetragen, daß dem Gedanken hauptsächlich folgende Bedenken entgegenstehen.

1. Die innere Wirtschaftsfürsorge, d. h. die Sorge für Handel und Verkehr, für Industrie und Landwirtschaft, ist in Deutschland eine der wichtigsten Aufgaben der bundesstaatlichen Regierungen. Die größeren Bundesstaaten besitzen zur Betätigung dieser Fürsorge als wirksamstes Hilfsmittel eigene Eisenbahnnetze mit ihren den Bedürfnissen des Verkehrs angepaßten Verkehrseinrichtungen und Tarifen und ihren verschiedenen Ausgestaltungsmöglichkeiten. Die kleineren nord- und mitteldeutschen Bundesstaaten einschließlich des Großherzogtums Hessen sind dagegen bei dieser Fürsorge auf die Mithilfe der preußischen Staatseisenbahnverwaltung angewiesen. Gingen die preußischen Eisenbahnen auf das Reich über, so würde hierdurch unzweifelhaft eine Machtverminderung Preußens gegenüber diesen Bundesstaaten herbeigeführt, oder mit anderen Worten: die Vormachtstellung Preußens im Reiche würde nicht unerheblich geschwächt werden. Die Stärke des Reiches und seine innere Festigkeit beruhen aber gerade auf dem Überwiegen des preußischen Einflusses.

2. Auch in finanzieller Beziehung würde ein Übergang der preußischen Staatsbahnen auf das Reich voraussichtlich zu einer Schwächung der Vormachtstellung Preußens führen. Denn das Reich könnte bei seiner nach dem Kriege doppelt schwierigen Finanzlage kaum imstande und gewillt sein, dem preußischen Staat für seine Eisenbahnen einen ihrem Wert voll entsprechenden Kaufpreis oder Pachtzins zu zahlen. Täte es dies, so würde das Reich in Anbetracht der Unsicherheit der Verkehrsentwicklung in der Zukunft ein Risiko auf sich laden, das es kaum zu tragen vermag. Eine Abtretung oder Verpachtung unter dem Preise würde aber die preußischen Finanzen empfindlich treffen und dadurch der preußischen Stellung im Reiche zum Schaden des Ganzen Abbruch tun.

3. Auch in anderer Beziehung muß die finanzielle Lage des Reiches ernste Bedenken gegen den Reichseisenbahngedanken hervorrufen. Um einen Eisenbahnbetrieb auf die Höhe seiner Leistungsfähigkeit zu bringen und auf dieser

Höhe zu erhalten, bedarf es einer kräftigen finanziellen Grundlage. Eine solche ist im preußischen Staate vorhanden, aber nicht im Reiche, am allerwenigsten nach dem Kriege. Die steigenden Geldbedürfnisse aller Reichseinrichtungen, der hohe Zinsfuß und die ständige Geldknappheit in der Reichskasse müßten Reichstag und Bundesrat auch beim besten Willen, die Eisenbahnentwicklung zu fördern, dazu veranlassen, die Ausgaben für das Eisenbahnnetz einzuschränken und den Eisenbahnetat mehr und mehr als Einnahmequelle zu behandeln. Die schädigenden Wirkungen eines solchen Zustandes würden mannigfacher Art sein. An die Stelle einer den Verkehr pflegenden Eisenbahn-Tarifpolitik, wie sie der preußische Staat seit Jahren zum Segen der wirtschaftlichen Entwicklung von ganz Deutschland betreibt, würde fiskalische Ängstlichkeit und Zurückhaltung treten.

Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes (Schaffung neuer Linien, Bau zweiter und dritter Gleise, Umgestaltung großer Bahnhofsanlagen usw.) würde überall durch Geldsorgen gehemmt werden, und auch der Fuhrpark würde kaum in derselben Weise weiter vermehrt werden können, wie dies bisher durch die preußischen Staatseisenbahnen geschehen ist. Gerade dem Umstande, daß Preußen infolge seiner guten Finanzlage seine Eisenbahnen machtvoll zu entwickeln vermochte, ist es zu danken, daß neben der kräftigen Förderung der deutschen Volkswirtschaft der große Krieg die preußischen Staatseisenbahnen wohl ausgerüstet und zu den höchsten Kraftanstrengungen fähig vorgefunden hat. Gewiß würde in Zukunft auch der Reichstag die Mittel bewilligen, die ihm als notwendig zur Ausgestaltung der Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung nachgewiesen werden. Aber gerade bei den Eisenbahnausgaben ist der Nachweis der Notwendigkeit, da man die künftigen Kriegs- und Friedensbedürfnisse nur schwer beurteilen kann, nicht einfach; und die Erfahrung hat gezeigt, daß von den gewaltigen Mitteln, die die preußische Staatsbahn in den letzten Jahren für Eisenbahnzwecke ausgegeben hat, nur wenige für militärische Zwecke angefordert worden sind. Die jetzige militärische Leistungsfähigkeit der preußischen Staatsbahnen ist also in erster Linie auf den Umstand zurückzuführen, daß diese Bahnen sich, sowohl was die Entwicklung ihrer baulichen Anlagen wie die Zahl ihrer Betriebsmittel anlangt, auf den höchsten Friedensverkehr einzurichten vermochten und hier nicht durch überwiegende fiskalische Rücksichten gehindert wurden. Um dies nachzuweisen, braucht man nicht auf die Eisenbahnen benachbarter Länder, wie z. B. auf die österreichischen Staatseisenbahnen, hinzuweisen, die nicht imstande sind, den Bedarf ihrer Heeresverwaltung an Betriebsmitteln zu decken. Es genügt als Beispiel ein Vergleich zwischen den von den preußischen Staatsbahnen und den übrigen Staatsbahnen für militärische Zwecke zur Verfügung gestellten Lokomotiven. Vermöge ihrer besseren Vorbereitung für den höchsten Friedensverkehr sind die preußischen Staatsbahnen in der Lage, verhältnismäßig erheblich mehr und stärkere Lokomotiven herzugeben, als die durch fiskalische Rücksichten in der Entwicklung ihres Lokomotivparks gehemmten kleineren deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Die Streckenlänge der preußischen Staatseisenbahnen beträgt 63,7 % der Gesamtlänge der deutschen Eisenbahnen. Von dem Lokomotivpark der deutschen Eisenbahnen entfallen nach der Stückzahl 76,5 % auf Preußen. Der Heeresverwaltung sind überwiesen von den preußischen Staatseisenbahnen 83 % ihres gesamten Bedarfs an Lokomotiven.

Wenn bei den Güterwagen eine solche Verschiedenheit nicht zutage getreten ist, so beruht das darauf, daß seit einer Reihe von Jahren die Güterwagengemein-

schaft besteht und die anderen Bahnverwaltungen durch sie genötigt, aber auch in die Lage versetzt worden sind, ihren Wagenpark auf die Höhe des preußischen zu bringen und — den preußischen hohen jährlichen Aufwendungen entsprechend — zu halten.

Ich glaube in der Annahme nicht fehlzugehen, daß dieser Weltkrieg mit seinen außerordentlichen Anforderungen an die Leistungen der Eisenbahnen bei dem Vorhandensein von Reichseisenbahnen die deutschen Eisenbahnen nicht in dem Maße gerüstet gefunden hätte, wie es tatsächlich auf Grund der Stärke der preußischen Staatseisenbahnen der Fall war, und ich fürchte, daß der Übergang zum Reichseisenbahnsystem angesichts der schweren Finanzlage des Reiches die Möglichkeit einer unzureichenden Rüstung für den Fall eines neuen Krieges heraufbeschwören könnte.

4. Eine Hauptbedingung für das Gedeihen eines Eisenbahnunternehmens ist ferner der Umstand, daß es seine Tätigkeit unbehindert von äußeren Einflüssen entfalten kann. Dem preußischen Landtag kann im allgemeinen das Zeugnis nicht versagt werden, daß er Verständnis für diese Notwendigkeit besitzt. Weder in die Ausübung des Tarifhoheitsrechts noch in die Fragen des Betriebes und der Verwaltung hat er sich über Gebühr einzumischen versucht. Im Reiche mit seinem demokratischen Wahlsystem würde das wahrscheinlich anders werden. Dort sind die Abgeordneten in hohem Maße von ihren den unteren Ständen angehörigen Wählern abhängig und bestrebt, diesen zuliebe überall erhöhten Einfluß zu gewinnen. Ganz besonders unheilvoll könnte dieses Bestreben auf dem Gebiete der Personalverwaltung werden. In Preußen entfällt auf etwa 90 Einwohner einschließlich Frauen und Kinder je ein Eisenbahnbediensteter. Dies beleuchtet zur Genüge die Bedeutung des Eisenbahners als Wähler. Geriete die Personalverwaltung aber mehr und mehr unter parlamentarischen Einfluß, wie dies in manchen romanischen Ländern der Fall ist, so würde darunter die Dienstzucht und damit die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Krieg und Frieden empfindlich leiden.

5. Aber auch abgesehen von diesen im Reichstagswahlrecht begründeten Gefahren wären von einer Abtretung der Eisenbahnen an das Reich Hemmungen einer gesunden Weiterentwicklung zu erwarten. Dies würde vor allem auf dem Gebiete der Tarif- und Wirtschaftspolitik in die Erscheinung treten. In dem weiten Gebiete des preußischen Staates sind in Industrie, Handel und Landwirtschaft alle denkbaren gegensätzlichen Wirtschaftsinteressen vorhanden. Daraus ergibt sich von selbst für die preußischen Staatseisenbahnen die Aufgabe, im Gesamtinteresse des Staates für einen billigen Ausgleich aller dieser Gegensätze zu sorgen. Die Erfahrung hat gelehrt, daß dies fast immer gelingt; auch hat sie gezeigt, daß die preußische Macht — verstärkt durch die in Personalunion erfolgende Verwaltung der reichsländischen Eisenbahnen — groß genug ist, die Tarif- und Wirtschaftspolitik der preußischen Staatsbahnen den anderen deutschen Staatsbahnen zum Segen des ganzen Vaterlandes aufzunötigen.

Würden Reichseisenbahnen geschaffen, so würde sich dieser Zustand voraussichtlich, wiederum auch unter Minderung der preußischen Vormachtstellung, ändern. Die kleineren Bundesstaaten sind naturgemäß fast immer Vertreter einseitiger Wirtschaftsinteressen. Gewinnen ihre Bundesratsbevollmächtigten und ihre Abgeordneten Einfluß auf die Tarif- und Wirtschaftspolitik der Reichseisenbahnen, so würden sie sicherlich überall da hemmend wirken, wo ihre Interessen berührt werden, und Ersatzleistungen verlangen, wenn für andere Teile des Reiches wirtschaftlich notwendige, aber sie nicht berührende Verkehrserleichte-

rungen eingeführt werden. Es würde die Gefahr entstehen, daß aus der Besorgnis, Verstimmungen unter den Bundesstaaten oder zwischen Bundesstaaten und Reich hervorzurufen, wirtschaftlich richtige Maßnahmen unterbleiben und Stillstand da eintritt, wo Fortschritt und Weiterentwicklung nottun.

Die vorstehend zusammengefaßten Hauptgründe gegen die Schaffung von Reichseisenbahnen werden nicht in vollem Umfange bekannt gegeben werden können. Vor allem dürften die Erwägungen, die eine Kritik des Reichstagswahlrechts enthalten, unausgesprochen bleiben; und auch die Gründe, die die Erhaltung der Vormachtstellung des preußischen Staates betreffen, werden zweckmäßig in der Öffentlichkeit nur vorsichtig angedeutet. Aber auch ohne dies verbleibt genügend Inhalt, um die Verfechter des Reichseisenbahngedankens in Landtag und Reichstag auf die widerstrebende Haltung einzelner Bundesstaaten sowie darauf verweisen zu können, daß durch den Übergang der deutschen Staatseisenbahnen auf das Reich entgegen ihrer Erwartung voraussichtlich die wirtschaftliche Entwicklung des Reichs eingeengt und gehemmt werden würde.

Daneben dürfte es sich empfehlen, darzulegen, daß das, was die Anhänger der Vereinheitlichung neben der Verstärkung der Reichsmacht erhoffen — nämlich die Beseitigung vorhandener Mißstände und die Erzielung größerer Ersparnisse — in der Hauptsache auf falschen Voraussetzungen beruht. Es muß mit Entschiedenheit in Abrede gestellt werden, daß durch das Nebeneinanderbestehen der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen irgendwie erhebliche Schädigungen und Behinderungen des Betriebes oder Verkehrs auf den Eisenbahnen entstanden sind. In allen Betriebs- und Verkehrseinrichtungen ist auf dem Wege gegenseitiger Vereinbarung unter den Staatseisenbahnen eine fast vollkommene Einheitlichkeit erreicht worden, die z. B. im gegenwärtigen Augenblick es möglich gemacht hat, daß auf den Eisenbahnen des besetzten feindlichen Auslandes Eisenbahnbedienstete aller Bundesstaaten von Anfang an wie Bedienstete ein- und derselben Verwaltung zusammenwirken konnten. Überhaupt gehört das, was in der Öffentlichkeit von Verkehrsbehinderungen durch den Wettbewerb der Eisenbahnen verlautet, meist in das Gebiet der unbewiesenen Schlagworte. Ein treffendes Beispiel hierfür ist die Geschichte vom „preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieg", über den der sächsische Finanzminister im Landtage mehrfach geäußert hat, daß ihm von einem solchen Kriege nichts bekannt sei[1]. Insbesondere auf dem Gebiete des Güterverkehrs besteht für die Verkehrstreibenden kein Grund zu Klagen, da im innerdeutschen Verkehr nach Vereinbarung der Staatseisenbahnen alle Güter über den betrieblich besten Weg geleitet werden und die Fracht nach der kürzesten Entfernung berechnet wird.

Ebenso unbegründet wie diese Klagen ist die Hoffnung, daß durch die Schaffung eines Reichseisenbahnnetzes große Ersparnisse zu erzielen sind. Das letzte, was auf diesem Gebiete in großem Maßstabe herauszuholen war, ist durch die Gründung der deutschen Güterwagengemeinschaft ausgeschöpft worden. Wenn die kleineren Staatseisenbahnen und die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ungünstigere Betriebsergebnisse haben als die preußischen Staatsbahnen, so ist dies nicht auf ihre Selbständigkeit, sondern auf andere Ursachen zurückzuführen. Den meisten dieser Bahnen fehlen die Massentransporte auf größere Entfernungen, die das preußische Eisenbahngeschäft so ertragreich machen. Bahn-

[1] Daß es doch nicht bloß „Schlagworte" waren, dafür vgl. Arch. f. Eisenbahnw. 1941 S. 537 ff. und unten Seite 883 Anm. 2.

bau, Bahnunterhaltung und Betrieb sind bei den süddeutschen Bahnen im Hinblick auf ihre zahlreichen Gebirgsstrecken wesentlich kostspieliger als in Preußen. Dazu kommt ferner insbesondere auf den Reichsbahnen die Notwendigkeit teurer Anlagen im Interesse der Landesverteidigung.

Immerhin soll nicht in Abrede gestellt werden, daß durch eine Zusammenfassung aller Bahnnetze in einer Hand noch kleinere Ersparnisse erreicht werden könnten, z. B. durch Dienstvereinfachung auf einzelnen Übergangsstationen, durch bessere Lokomotiv- und Personalausnutzung auf einzelnen Grenzstrecken, durch Vereinigung sozialer Fürsorgeeinrichtungen, durch Vereinfachung der Abrechnungen und gemeinschaftliche Materialverwaltung und dergleichen. Aber alle diese nicht sehr erheblichen Ersparnisse würden m. E. dadurch voraussichtlich wieder ausgeglichen werden, daß es notwendig sein würde, die Gehälter und Löhne der Bediensteten der verschiedenen Verwaltungen miteinander in Einklang zu bringen, was sicherlich nur in der Weise durchführbar wäre, daß überall die günstigsten Besoldungsbedingungen der Neuregelung zugrunde gelegt werden.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen fasse ich meine Ansicht in der Behandlung der Reichseisenbahnfrage nochmals dahin zusammen:

1. Bei den zu erwartenden Verhandlungen im preußischen Landtag und im Reichstag empfiehlt es sich, den Verfechtern des Reichseisenbahngedankens keine ausweichende, sondern eine sachliche Antwort, und zwar im Landtage durch mich, im Reichstage durch die Reichsleitung zu geben.
2. In dieser Antwort ist darzulegen, daß und weshalb die Hoffnungen, die an die Schaffung von Reichseisenbahnen auf finanziellem und volkswirtschaftlichem Gebiete geknüpft werden, stark anzuzweifeln sind, und daß ein Übergang der bundesstaatlichen Eisenbahnen auf das Reich die innere Kraft desselben voraussichtlich kaum beeinflusen, wohl aber seine wirtschaftliche Entwicklung eher einengen und hemmen als fördern würde.

Den sämtlichen Herren Staatsministern habe ich Abschrift dieses Votums zugehen lassen, dessen Besprechung in einer der nächsten Staatsministerialsitzungen ich hiermit beantrage.

gez. Breitenbach.

Anlage III.

Sitzung des Königlichen Staatsministeriums.

Berlin, den 17. Februar 1916.

Anwesend:

Der Präsident des Staatsministeriums D. Dr. von Bethmann Hollweg,
der Vizepräsident des Staatsministeriums Dr. Delbrück,
die Staatsminister von Tirpitz, Dr. Beseler, Dr. von Breitenbach, Dr. Sydow, D. Dr. von Trott zu Solz, Dr. Freiherr von Schorlemer, Dr. Lentze, von Loebell, von Jagow, Wild von Hohenborn, Dr. Helfferich;
als Kommissar des Reichskanzlers der Unterstaatssekretär in der Reichskanzlei Wirkliche Geheime Rat Wahnschaffe;
der Unterstaatssekretär Heinrichs;
als Kommissar und zugleich als Mitprotokollführer: der Geheime Regierungsrat Renaud (zu 2).

Das Staatsministerium trat heute zu einer Sitzung zusammen, in der folgendes verhandelt wurde:

Zu Nr. 1 der Tagesordnung usw. .....

2. Gründung eines deutschen Reichseisenbahnnetzes.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten führte aus, daß die Frage der Schaffung eines großen, das ganze Reich umfassenden Reichseisenbahnnetzes seit Ausbruch des Krieges in steigendem Maße die Öffentlichkeit beschäftige und daß im Hinblick auf die zahlreichen Presseerörterungen anzunehmen sei, daß sie in der einen oder anderen Form auch in den Parlamenten zur Sprache gebracht werden würde. Anhänger des Reichseisenbahngedankens befänden sich — wenn man von den Sozialdemokraten absähe — vor allem unter den süddeutschen Demokraten und teilweise auch unter den Nationalliberalen. Die eisenbahnbesitzenden Bundesstaaten seien dagegen überwiegend Gegner dieses Gedankens. In Sachsen habe sich der Finanzminister erst kürzlich sehr bestimmt gegen Reichseisenbahnen ausgesprochen, und bei der Bayerischen Regierung könne man das Vorhandensein des gleichen Standpunktes mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen. Auch die Mecklenburgische und Oldenburgische Regierung zögen vermutlich den Fortbestand der Selbständigkeit ihrer Bahnnetze vor. Der badische Finanzminister habe freilich erst kürzlich im badischen Landtage eine dem Reichseisenbahnplane entgegenkommende Erklärung abgegeben, und von der Württembergischen Regierung sei bekannt, daß bei ihr Neigung zu einer großen Eisenbahngemeinschaft bestehe.

Daß die bürgerlichen Parteien im preußischen Landtage die Reichseisenbahnfrage zur Sprache brächten, sei seines Erachtens nicht anzunehmen. Wenn aber die Sozialdemokraten im Reichstag die Frage anschnitten, so sei das gleiche von ihrer Seite auch im preußischen Landtage zu erwarten.

Bei der großen politischen Bedeutung der Frage halte er eine Verständigung über sie im Staatsministerium für erforderlich. Zu dem von ihm hierüber erstatteten schriftlichen Votum hätten sich fast alle Herren Staatsminister zustimmend geäußert. Er glaube daher davon absehen zu dürfen, die Ausführungen dieses Votums hier nochmals mündlich zu wiederholen. Nötig sei nur noch, sich über den Inhalt der im Reichstag und Landtag abzugebenden Erklärungen zu verständigen und sich darüber zu einigen, von welchen Stellen diese Erklärungen abzugeben seien.

Er habe schon in seinem Votum hervorgehoben, daß gerade die wichtigsten Gründe, die gegen die Schaffung von Reichseisenbahnen sprächen, im Reichstage nicht wohl vom Regierungstische aus bekanntgegeben werden könnten.

Diese Gründe seien:

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

In der Presse sei allerdings auch auf diese Gründe bereits hingewiesen worden, und es sei möglich, daß sie von anderer Seite zur Sprache gebracht wür-

den. Er verweise in dieser Beziehung auf einen Aufsatz, den der bekannte Abgeordnete Freiherr von Zedlitz kürzlich im „Tag" veröffentlicht habe[1].

In der Regierungserklärung sei seines Erachtens in den Vordergrund zu stellen, daß gerade der Krieg keinen Anlaß dazu gebe, die Frage der Reichseisenbahnen jetzt aufzurollen, weil die deutschen Staatseisenbahnen im Kriege den Beweis ihrer vollen Leistungsfähigkeit erbracht hätten. Die fehlende Einheit sei kein Hindernis dafür gewesen, in engem Zusammenarbeiten mit der Heeresverwaltung die Kriegsaufgaben der Eisenbahnen auf das beste vorzubereiten; und jetzt während des Krieges hätten die deutschen Staatseisenbahnen nicht nur allen militärischen Anforderungen genügt, sondern sich auch den zahlreichen wirtschaftlichen Anforderungen gewachsen gezeigt, die der Krieg an sie stelle.

Sodann sei seines Erachtens zu betonen, daß schon jetzt auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens — in den Tarifen, im Betrieb, im Fahrplan, in der Abfertigung usw. — die Einheit nahezu völlig erreicht sei. Der deutsche Staatsbahnwagenverband sichere die Freizügigkeit der deutschen Staatsbahngüterwagen, und in allen internationalen Tariffragen träten die deutschen Staatseisenbahnen kraft einer unter ihnen abgeschlossenen Vereinbarung dem Auslande als eine geschlossene Einheit entgegen. Wo noch eine weitere Vereinheitlichung möglich sei, handle es sich durchweg um Dinge von geringerer Bedeutung.

Daneben werde in der Regierungserklärung darauf hinzuweisen sein, daß die Mehrzahl der eisenbahnbesitzenden Bundesstaaten offensichtlich entscheidenden Wert darauf lege, den Eisenbahnverkehr auch fernerhin selbst zu pflegen. Sie wider ihren Willen zur Abtretung ihrer Bahnen zu veranlassen, würde von ihnen als eine unberechtigte Einengung empfunden werden und sei daher im Reichsinteresse nicht angängig. Auch müsse in diesem Zusammenhang beachtet werden, daß der Betrieb der bundesstaatlichen Eisenbahnen bei der Bevölkerung ihrer Heimatländer stets volle Anerkennung gefunden habe. Das gelte für alle Staaten, für Oldenburg sowohl wie für Preußen und Bayern.

Wenn aber die deutschen Staatsbahnen an das Reich übergingen, so bestände die Besorgnis, daß diese Anerkennung verschwinden und an ihre Stelle immer lauter werdende Beschwerden treten würden. Preußen sei ein großes Verkehrsgebiet mit den verschiedenartigsten wirtschaftlichen Interessen und Bedürfnissen, ein Gebiet, in dem bald hier, bald dort die Notwendigkeit eintrete, mit Tarif- oder Fahrplanmaßnahmen nachzuhelfen. Diese Notwendigkeit werde bei Reichseisenbahnen in den anderen Bundesstaaten nicht immer als berechtigt anerkannt werden, und das habe dann unerwünschte Berufungen und Verstimmungen zur Folge.

Außerdem sei hervorzuheben, daß die Einrichtung von Reichseisenbahnen kaum eine finanzielle Stärkung des Reichs bewirken würde. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen seien in den einzelnen Bundesstaaten, insbesondere in Preußen, für das Gleichgewicht des Staatshaushalts von ausschlaggebender Bedeutung. Das habe zur Folge, daß im Falle der Abtretung alle Bundesstaaten voll zu entschädigen seien; notleidende Bundesstaaten, wie insbesondere Württemberg, würden voraussichtlich sogar überreichliche Forderungen stellen. Das alles bedeute für das Reich ein großes finanzielles Risiko, das es kaum übernehmen könne. Die

[1] Frhr. v. Zedlitz u. Neukirch „Das Reichseisenbahnprojekt im Lichte der Wirklichkeit" im „Tag", Ausg. B vom 19. November 1915. Gegen ihn wieder Kirchhoff „Der Bismarcksche Reichseisenbahn-Gedanke" Stuttgart/Berlin 1916.

Auffassung, daß sich bei einem Eisenbahnbetrieb durch das Reich wesentliche Ersparnisse erzielen ließen, sei irrtümlich. Darüber bestände unter ernstzunehmenden Fachleuten überhaupt keine Meinungsverschiedenheit. Er sei sogar der Überzeugung, daß der Einfluß des Reichstags zu sehr erheblichen Ausgabebelastungen führen werde; es würden steigende Gehälter und erhöhte Löhne gefordert werden. Dies ließe sich in der Regierungserklärung etwa in der Form andeuten, daß jeder Ausgleich in der Richtung nach oben erfolgen müsse und daß diese Tatsache deshalb von erhöhter finanzieller Bedeutung sei, weil Preußen nicht überall die höchsten Gehälter und Löhne bezahle.

Ebenso ließe sich vielleicht auch im Reichstage andeuten, daß der heutige Zustand deshalb verkehrsfördernd sei, weil Preußen in der Tarifpolitik die Führung habe. Im preußischen Staate werde jede wichtige Tarifmaßnahme unter Zuziehung der wirtschaftlichen Beiräte vorher sorgfältig erwogen. Seit Jahrzehnten folgten die anderen Staatseisenbahnen den preußischen Entschließungen und auf diese Weise seien durch die Selbständigkeit Preußens dauernd erhebliche Vorteile für das ganze Reich erzielt worden. Wären statt der Staatsbahnen Reichseisenbahnen vorhanden, so würden die partikulären Widerstände schon bei der Vorerwägung der Tarifmaßnahmen in die Erscheinung treten und manches aufhalten oder gar verhindern, was zum Segen des Ganzen erforderlich sei.

Schließlich falle auch noch die Frage der Leistungsfähigkeit im Kriege schwer ins Gewicht. Wenn schon vor dem Kriege Reichseisenbahnen bestanden hätten, so wäre voraussichtlich ihre Ausrüstung nicht so vollkommen gewesen als die jetzige Ausrüstung der preußischen Staatsbahnen. Es sei nicht wahrscheinlich, daß das Reich ebenso wie Preußen in der Lage gewesen wäre, während des letzten Jahrzehnts rund 5 Milliarden M für Ausgestaltung des Wagenparks und der Bahnanlagen auszugeben. Zweifelhaft sei ihm allerdings, ob diese letzteren Ausführungen im Reichstag gemacht werden könnten. Im preußischen Landtage dagegen würde er keine Bedenken tragen, gerade sie besonders zu betonen.

Was nun die Frage anlange, von welcher Stelle diese Erklärung abzugeben sei, so sei er als Ressortminister hierzu im preußischen Landtage zweifellos in erster Linie berufen. Dagegen glaube er, daß im Reichstage gerade er als preußischer Ressortminister hierfür auszuscheiden habe. Seines Erachtens müsse dort bei der Bedeutung der Frage die Antwort von der Reichsleitung selbst, d. h. von dem Hern Reichskanzler oder von seinem Herrn Vertreter, gegeben werden. Nach der Äußerung des Herrn Staatsministers Dr. Helfferich zu seinem Votum müsse er anerkennen, daß der Herr Staatssekretär des Reichsschatzamts vielleicht besser mit dieser Erklärung nicht befaßt werde. Auch würde er es nicht für richtig halten, die Antwort dem Herrn Präsidenten des Reichseisenbahnamts zu übertragen, weil die Bedeutung der Reichseisenbahnfrage weit über den Geschäftskreis des Reichseisenbahnamts als einer Eisenbahnaufsichtbehörde hinausgehe[1].

Der Herr Vizepräsident des Staatsministeriums stimmte den Ausführungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in sachlicher Beziehung durchaus zu. Insbesondere sei auch er der Meinung, daß der Zeitpunkt für eine Über-

[1] Über die Gegensätze zwischen dem Preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Präsidenten des Reichseisenbahnamts vgl. Arch. f. Eisenbahnw. 1941 S. 542 Anm. 1. Daraus versteht man, daß der preuß. Minister darauf bedacht war, den Präsidenten des Reichseisenbahnamts in dieser sehr wichtigen Frage nicht besonders hervortreten zu lassen.

tragung der deutschen Eisenbahnen auf das Reich unwiderruflich verpaßt sei. Die Entscheidung sei schon damals gefallen, als Fürst Bismarck die großen Eisenbahnverstaatlichungen in Preußen durchgeführt habe. Auch teile er die Auffassung, daß der Besitz der Eisenbahnen für das Reich durchaus keine ergiebige Einnahmequelle sein würde. Das Streben nach Gehalts- und Lohnerhöhungen und die zahlreichen Finanzkalamitäten des Reichs würden jede günstige Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens aufhalten.

In formeller Beziehung habe er dagegen Bedenken geltend zu machen. Er halte es nicht für zweifellos richtig, daß eine etwaige Anfrage im Reichstag durch den Herrn Reichskanzler oder durch ihn beantwortet werden müsse. Die Reichseisenbahnfrage sei weniger eine politische als eine wirtschaftliche Frage. Auch sei nicht anzunehmen, daß sie ohne Debatte erledigt werden könne. Unter diesen Umständen sei zu befürchten, daß die Verlesung einer vorbedachten Regierungserklärung ziemlich wirkungslos verhalle. Einer längeren Debatte über diese ihm fernerliegende Frage sei er aber ohne eingehende Vorbereitung nicht gewachsen. Er möchte daher vorschlagen, daß die Beantwortung von sachkundiger Seite beim Etat der Reichseisenbahnen erfolge.

Der Herr Finanzminister wies demgegenüber darauf hin, daß die Frage nicht bloß eine wirtschaftliche, sondern eine hervorragende politische Bedeutung habe. An ihrer finanzpolitischen Seite sei gerade die preußische Finanzverwaltung ganz besonders interessiert. Auch komme in Betracht, daß voraussichtlich für die Antragsteller im Reichstage die politische Seite der Frage im Vordergrund des Interesses stehen werde. Unter diesen Umständen müsse er der Ansicht beitreten, daß die Reichsleitung selbst die notwendige Erklärung abzugeben habe. Wenn sich an diese Erklärung alsdann eine Debatte anschließe, so sei der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in der Lage, in die Einzelerörterung einzugreifen.

Auch Herr Staatsminister Dr. Helfferich war der Meinung, daß die politische Seite der Frage nicht außer acht gelassen werden könne. Der Reichseisenbahngedanke sei jetzt im Zusammenhang mit den Vereinheitlichungsbestrebungen wieder aufgetaucht, die durch das gesteigerte nationale Empfinden im Weltkrieg hervorgerufen worden seien und später voraussichtlich wieder abflauen würden. Auch die Badische Regierung stehe dem Reichseisenbahngedanken vorwiegend aus nationalpolitischen Gründen freundlich gegenüber. Daneben seien natürlich auch technische Erwägungen maßgebend, wie sie in der Presse vor allem durch den Ministerialdirektor a. D. Kirchhoff[1] vertreten würden. Außerdem spielten finanzielle Betrachtungen mit. Aber alle diese Gesichtspunkte, insbesondere die finanziellen und politischen, ständen in engster Berührung untereinander, zumal für die kleineren Bundesstaaten, deren Verhältnis zum Reich durch die Entscheidung der Reichseisenbahnfrage tiefgehend berührt werde. Die südwestdeutschen Staaten besorgten, mit ihren Bahnen bei den steigenden Ausgaben dem Verkehrsbedürfnis nicht mehr gerecht werden zu können; und diese Befürchtung lege ihnen

[1] Kirchhoff hatte durch seine, damals sehr umstrittenen — übrigens auch objektiv z. T. recht anfechtbaren — Schriften: „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft“ und „Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens“ (beide Verlag Cotta, Stuttgart/Berlin) die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit, namentlich der Presse, und der Wirtschaftskreise auf die Reichseisenbahnfrage gelenkt.

den Gedanken nahe, die Last, die für ihre Schultern zu schwer sei, auf das Reich zu schieben.

Dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten könne er darin beipflichten, daß überwiegende Gründe gegen den Reichseisenbahngedanken sprächen und daß die wichtigsten von ihnen im Reichstage nicht wohl ausgesprochen werden könnten. Er habe sich überlegt, was er als Staatssekretär des Reichsschatzamtes wohl antworten könne, wenn die Frage, wie zu erwarten sei, bei den Steuervorlagen oder beim Etat seines Ressorts zur Sprache käme. Dabei sei er, wie er schon in seinem Votum hervorgehoben habe, zu dem Ergebnis gelangt, daß er nur finanzielle Gesichtspunkte anführen solle. Er werde daher darlegen, daß man in dieser Frage auf historischem Boden stehe und daß man die großen Staatseisenbahnnetze kaum mehr — und jedenfalls nicht gegen den Willen der beteiligten Bundesstaaten — beseitigen könne. Die meisten Sachverständigen seien außerdem der Meinung, daß die finanziellen Vorteile, die sich aus einer Vereinigung dieser Bahnen zu Reichseisenbahnen ergeben könnten, gering seien, und unter diesen Umständen läge für ihn als Staatssekretär des Reichsschatzamts kein Anlaß vor, das Reich jetzt mit solchen Dingen zu belasten.

Er gebe zu, daß in einer solchen Antwort die entscheidenden Gesichtspunkte nicht enthalten seien; aber mehr zu sagen halte er in seiner Stellung nicht für angezeigt.

Der Herr Vizepräsident erklärte, daß er die von den Herren Vorrednern hervorgehobenen politischen Gesichtspunkte durchaus nicht verkenne. Er bitte aber in Betracht zu ziehen, daß gerade die wichtigsten von ihnen nicht ausgesprochen werden könnten und daß es deshalb notwendig sei, die verkehrs- und finanztechnische Seite der Frage mehr in den Vordergrund zu schieben. Die ganze Sache werde kleiner gehalten werden können, wenn sie beim Etat der Reichseisenbahnen oder dem des Reichseisenbahnamts besprochen und erledigt werde. Geschähe dies, so ließen sich unerwünschte politische Erörterungen viel leichter ausschalten. Überhaupt sei es ihm zweifelhaft, ob die Parteien an einer Erörterung gerade dieser Frage besonders stark hingen. Der Abgeordnete Konrad Haußmann habe sie kürzlich ihm gegenüber nur in dem Zusammenhange erwähnt, daß es dem allgemeinen Empfinden entspräche, wenn etwas für die Reichseinheit geschähe.

Dazu komme seines Erachtens noch etwas anderes. Werde die Antwort von einem Fachressort erteilt, so sei dieses hierzu ohne weiteres in der Lage. Die Reichsleitung als solche gebe aber ihre Erklärungen namens der verbündeten Regierungen ab. Daher sei, wenn der letztere Weg gewählt werde, eine vorherige Verhandlung im Bundesrat behufs Feststellung der abzugebenden Erklärung kaum zu umgehen. Dadurch werde die Sache aber erst recht großgezogen, was nach seiner Ansicht besser unterbleibe.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erwiderte hierauf, daß die Frage beim Etat der Reichseisenbahnen wohl kaum zur Sprache gebracht werden würde, wohl aber bei dem des Reichseisenbahnamts. Wenn er dort eine Erklärung abgäbe, so würde sie als Erklärung eines Ressortministers kaum den gewünschten Eindruck machen. Denn für den Reichstag habe die Frage einen hochpolitischen Anstrich. Es werde daher seines Erachtens ein Eingreifen der Reichsleitung kaum zu umgehen sein. Vielleicht sei es zweckmäßig, die zu erteilende Antwort durch Kommissare des Reichsamts des Innern und seines Ressorts zunächst einmal entwerfen zu lassen.

Gegen die von dem Herrn Staatssekretär des Reichsschatzamts beabsichtigte Erklärung habe er hauptsächlich dann Bedenken, wenn die Weigerung Preußens, seine Bahnen an das Reich abzutreten, an die Spitze gestellt werde. Wie er bereits ausgeführt habe, sei es zweckmäßig, die Gedanken, daß die Eisenbahnen sich im Kriege bewährt haben und daß eine weitgehende Einheitlichkeit schon jetzt vorhanden sei, an die Spitze der Erklärung zu stellen.

Der Herr Minister des Innern trat in sachlicher Beziehung der Ansicht des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten bei. In formeller Beziehung erkannte er an, daß die Schwierigkeiten groß seien und der Herr Staatssekretär des Innern unter Umständen in eine recht unbequeme Lage kommen könne. Eine gegenseitige Fühlungnahme unter den Bundesregierungen würde er nicht für unzweckmäßig halten; vielleicht ließe sich nach einer solchen die abzugebende Erklärung leichter und kürzer fassen.

Ausschlaggebend erscheine ihm, wer zuerst wohl vor die Frage gestellt werde, und da müsse er anerkennen, daß dies wahrscheinlich der Herr Staatssekretär des Reichsschatzamts sein werde. Gegen die von Exzellenz Helfferich für diesen Fall beabsichtigte Antwort habe er Bedenken nicht zu erheben, wenn die Weigerung Preußens, seine Bahnen abzutreten, nicht an die Spitze gestellt werde.

Herr Staatsminister Dr. Helfferich bestätigte, daß er schon bei der demnächstigen Beratung des Frachturkundenstempels voraussichtlich mit der Reichseisenbahnfrage befaßt werden würde. Für ihn wäre es dann am einfachsten, eine ausweichende Antwort etwa des Inhalts zu geben, jetzt während des Krieges sei es nicht an der Zeit, sich mit derartigen Plänen zu befassen. Er erkenne aber an, daß eine solche Antwort dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten aus guten Gründen nicht erwünscht sei. Deshalb halte er es nach wie vor für das richtigste, daß er sich darauf beschränke zu erklären, die finanziellen Vorteile einer Reichseisenbahngemeinschaft seien erwiesenermaßen so gering, daß es sich nicht verlohne, die Bundesregierungen dieserhalb zu einer Abtretung ihrer Bahnen zu nötigen.

Daneben halte er es für zweckmäßig, daß die Reichsleitung sich durch das Entwerfen einer ausführlicheren Erklärung für alle Möglichkeiten vorbereite. Auch gegen einen Meinungsaustausch mit den Bundesregierungen habe er nichts einzuwenden.

Der Herr Ministerpräsident trat den Ausführungen des Herrn Staatsministers Dr. Helfferich im wesentlichen bei. Auch er sei der Meinung, daß die Frage zuerst bei der Beratung der Kriegssteuern zur Sprache kommen werde. Er persönlich würde alsdann die Abgabe einer kurzen, mehr oder minder ausweichenden Erklärung nicht für unangebracht halten. Denn endgültig erledigt könne diese Frage jetzt während des Krieges doch nicht werden.

Der Herr Finanzminister äußerte Bedenken gegen eine ausweichende Antwort. Wolle man verhüten, daß der Reichseisenbahngedanke sich mehr und mehr ausbreite, so müsse man schon jetzt Stellung gegen ihn nehmen. Vielleicht könne der Herr Staatssekretär des Reichsschatzamts seiner Antwort noch hinzufügen, daß die Abtretung der Staatseisenbahnen an das Reich wegen der finanziellen Schwierigkeiten des letzteren für die Verkehrsentwicklung abträglich sein würde.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten teilte die Ansicht, daß der Herr Staatssekretär des Reichsschatzamts voraussichtlich die erste Antwort geben müsse. Für diesen Fall stellte er zur Erwägung, ob es nicht zweckmäßig sei, wenn alsdann in dieser Antwort noch einzelne Gesichtspunkte nicht finanzieller Natur

mitangeführt würden, z. B. die Bewährung der Staatseisenbahnen im Kriege, das Vorhandensein einheitlicher Verkehrseinrichtungen usw. Denn, wenn dies geschähe, sei es denkbar, daß die Frage — wenigstens in diesem Jahre — nicht nochmals bei einem anderen Ressort zur Sprache gebracht werden würde.

Herr Staatsminister Dr. Helfferich entgegnete, daß er nicht glaube, diesem Wunsche entsprechen zu können. In zahlreichen Unterredungen mit den Parteiführern habe er festgestellt, daß es taktisch richtig sei, alle Fragen grundsätzlicher Art bei der Beratung der Steuervorlagen tunlichst auszuschalten. Es erscheine ihm daher bedenklich, zu der Reichseisenbahnfrage weitere Ausführungen zu machen, als die, die er bereits vorgeschlagen habe.

Einen Schaden vermöge er hierin nicht zu erblicken. Denn nach dem Kriege — spätestens bei der nächsten Reichsfinanzreform — werde die Reichseisenbahnfrage doch wieder eingehend zur Sprache gebracht werden.

Der Herr Vizepräsident stimmte diesen Ausführungen zu. Wenn im Reichstage Neigung hierzu vorhanden sei, werde die Frage immer wieder zur Verhandlung gebracht werden.

Werde der Frage jetzt durch eine längere Regierungserklärung eine größere Bedeutung gegeben, so bestehe die Gefahr einer unbequemen Debatte oder gar einer großen Gegenaktion des Reichstags mit einer den Absichten der Reichsleitung zuwiderlaufenden Resolution.

Aus dem gleichen Grunde müsse er sich auch gegen Verhandlungen mit den Bundesregierungen aussprechen. Denn durch solche könnten falsche Vorstellungen erweckt, möglicherweise sogar der Verdacht hervorgerufen werden, als ob der Reichseisenbahnplan insgeheim begünstigt werde.

Der Herr Minister des Innern teilte die Auffassung, daß eine große Aktion von seiten der Regierung keineswegs begonnen werden dürfe.

Gegen die von dem Herrn Staatssekretär des Reichsschatzamts beabsichtigte Antwort habe er in ihrer jetzt vorgeschlagenen Form nichts mehr einzuwenden. Aber mit dieser Antwort werde die Frage nur finanziell erledigt, während es wahrscheinlich sei, daß die ideellen Gesichtspunkte bei anderen Etats vorgebracht würden. Alsdann müsse aber nach seiner Ansicht der Herr Vertreter des Reichskanzlers selbst Stellung nehmen, und dessen Erklärung müsse — auch nach seiner Ansicht — jetzt schon vorbereitet werden.

Auch der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte, der von dem Herrn Staatssekretär des Reichsschatzamts beabsichtigten Antwort nunmehr zustimmen zu können. Für ihn sei der Hauptzweck der heutigen Besprechung gewesen, ein Einverständnis unter den Herren Staatsministern zu erzielen. Was die später während der Etatsdebatte abzugebende Erklärung anlangt, so setze er nach dem Lauf der Debatte Einverständnis darüber voraus, daß der Herr Präsident des Reichseisenbahnamts angewiesen werde, eine bei seinem Etat etwa notwendig werdende Antwort in der Reichseisenbahnfrage der Reichsleitung zu überlassen[1].

Der Herr Ministerpräsident stellte hierauf als Meinung des Staatsministeriums fest:

1. Gegen die von dem Herrn Staatssekretär des Reichsschatzamts beabsichtigte Erklärung sind in ihrer heute vorgetragenen Form Bedenken nicht zu erheben.

[1] Vgl. oben S. 869 Anm. 1.

2. Gelangt die Frage bei der allgemeinen Etatsdebatte zur Sprache, so ist von dem Herrn Staatssekretär des Innern eine Erklärung nach dem Vorschlage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten abzugeben. Diese Erklärung ist durch Kommissare der beteiligten Ressorts alsbald im Entwurfe festzustellen. Eine Verhandlung mit den anderen Bundesregierungen hat dagegen nicht stattzufinden.

3. Der Herr Präsident des Reichseisenbahnamts ist im Sinne des Vorschlags des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zu verständigen.

Unterschriften.

Anlage IV.

Bericht des Sächsischen Gesandten in München an den Sächsischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten über einen Besuch in Karlsruhe.

Vom 25. März 1915[1].

. . . . Der Minister (badischer Finanzminister Rheinboldt) betonte im weiteren Verlaufe der Unterhaltung, daß das badische Eisenbahnnetz durchaus gesund und in sich lebensfähig sei. Er überraschte mich dann aber mit der Bemerkung, daß seiner Ansicht nach im Hinblick auf die derzeitigen Leistungen der Eisenbahn nach Friedensschluß wohl der Moment gekommen sei, den großen nationalen Gedanken der Reichseisenbahn wieder aufzunehmen. Er fügte allerdings hinzu, daß Preußen, dem es als Vormacht zukommen würde, dieses nationale Werk vorzubereiten, wohl nicht geneigt sein werde, das damit verbundene Opfer zu bringen. Minister v. Breitenbach scheine ihm jedenfalls davon weit entfernt zu sein. Auffällig ist es mir gewesen, daß ich der gleichen Anschauung auch bei dem Angehörigen eines anderen Ministeriums begegnet bin. Wenn auch bei der bekannten und, wenn ich nicht irre, durch die jüngsten Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses bestärkten, ablehnenden Haltung der gegenwärtigen Regierung eine Gefahr der Verwirklichung der mir in Karlsruhe entgegengetretenen Anschauungen momentan nicht vorzuliegen scheint, so handelt es sich hier doch immerhin um Symptome, die der Beachtung wert erscheinen. Sie zeigen eine gewisse Verwandtschaft mit jener im Jahre 1871 in Baden hervorgetretenen Stimmung, in der in weitgehendem Maße und in einem nachmals oft bedauerten Umfange staatliche Rechte aufgegeben worden sind. Wenn in Erinnerung daran für die jetzt mir entgegengetretene Anschauung nationale Begeisterung als Erklärung angesehen werden kann, so fürchte ich, daß auch jene bedenkliche Resignation, daß für den Staatsgedanken im Reich die Zeit vorüber ist, vielleicht verhängnisvoll mit einwirkt.

Der Königliche Gesandte

v. St . . . . .

[1] Bemerkenswert ist der Zeitpunkt: März 1915. Damals wurde, wie auch die Anlage I (oben S. 858 Anm. 1) zeigt, in den Berliner Regierungskreisen die Frage der Zukunft Elsaß-Lothringens erörtert und im Zusammenhang damit die Frage der Reichseisenbahnen — wenn auch von Preußen aus ablehnend — mitbehandelt. Sicher bestand auch für den badischen Finanzminister ein innerer Zusammenhang beider Fragen.

Anlage V.

Bericht des Sächsischen Bundesratsbevollmächtigten an den Sächsischen Finanzminister.

Vom 16. Dezember 1915.

Hochwohlgeborener Herr!

Hochgebietender Herr Staatsminister!

. . . . Vor einer Reihe von Tagen traf ich mit dem preußischen Ministerialdirektor X. aus dem Finanzministerium zusammen und habe diese Gelegenheit benutzt, um etwas zu erfahren zu suchen über den Stand der Dinge und über die Stellung L.....s, der ja eigentlich am meisten interessiert ist an dem Projekt von Reichseisenbahnen. X. hat mir mitgeteilt, daß man im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten anscheinend noch nicht recht wisse, was man tun solle. Ihm (X.) sei gesagt worden, daß es sich jetzt um die Aufnahme Württembergs und Badens in die Reichseisenbahnen handle.

Hiernach gewinnt es den Anschein, als ob man im Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten doch schließlich Bedenken getragen habe, Württemberg und Baden in die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft aufzunehmen. Sollten die Dinge so liegen, wie X. annimmt, dann läge immer noch eine fatale Situation vor. Natürlich wäre es schlimm, wenn Württemberg und Baden von Preußen aufgenommen würden, schon wegen des starken Drucks, der dann auf Bayern und Sachsen entstehen würde, aber die Einverleibung Württembergs und Badens in die Reichseisenbahnen ist immer noch reichlich unangenehm. Es ist sehr schade, daß sich gar nichts Genaues erfahren läßt . . .

Bei dieser Sachlage nehme ich an, daß dem Finanzminister augenblicklich der Besuch Eurer Exzellenz nicht ganz erwünscht käme. L..... will offenbar, ehe er etwas sagt, sich selbst noch orientieren und vor allem auch noch mit seinen Herren darüber beraten, welche Haltung das Preußische Finanzministerium einzunehmen haben wird. Ich möchte daher anraten, ihn jetzt nicht zu überfallen, sondern noch einige Zeit zu warten . . . .

Genehmigen Eure Exzellenz den Ausdruck meiner größten Ehrerbietung, mit der ich die Ehre habe zu sein

Eurer Exzellenz gehorsamster

v. Si....

Anlage VI.

Brief des sächsischen Finanzministers an den Preußischen Finanzminister.

Vom 27. Dezember 1915.

Euer Exzellenz

gestatte ich mir, den verbindlichsten Dank dafür auszusprechen, daß Sie mir ungeachtet der jetzt vorhandenen Geschäftsüberlastung eine Unterredung über das Reichseisenbahnprojekt gewährt haben. Gleichzeitig möchte ich meiner großen Genugtuung darüber Ausdruck verleihen, daß Eure Exzellenz in dieser für unser Staatswesen so überaus wichtigen Frage ganz den gleichen Standpunkt einnehmen wie meine Regierung. Mit dieser der Tradition der Preußischen Finanz-

verwaltung entsprechenden Haltung Eurer Exzellenz erachte ich das Projekt für jetzt — und damit wohl für alle Zeit — als begraben.

Desgleichen habe ich zu meiner Freude ersehen, daß Eure Exzellenz auch dem Beitritt der Badischen und Württembergischen Staatsbahnen zur Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft aus durchschlagenden Gründen durchaus abgeneigt sind.

Wenn aber Eure Exzellenz sich nicht mit gleicher Bestimmtheit gegen das neuerdings aufgetauchte Projekt eines Zusammenschlusses der Badischen und Württembergischen Bahnen mit den Reichsbahnen ausgesprochen haben, so möchte ich die Bemerkung wiederholen, daß ein solcher Zusammenschluß, wennschon er die finanziellen Interessen Preußens wie auch Sachsens zunächst unmittelbar weniger berührt, doch einen äußerst bedenklichen Vorgang für das große Reichseisenbahnprojekt bilden würde und daher von vornherein mit allen Mitteln zu bekämpfen sein wird. Ich bin sicher, daß Bayern den gleichen Standpunkt einnimmt . . . . . .

Anlage VII.

Aufzeichnung des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über eine Aussprache mit dem Württembergischen Ministerpräsidenten in Wiesbaden am 3. April 1917.

Staatsminister von Weizäcker[1] suchte mich am 3. dieses auf, um in eine Vorbesprechung über Einrichtung engerer Beziehungen zwischen den Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und den Württembergischen Staatseisenbahnen einzutreten.

Bemerkenswert war eine erkennbare Zurückhaltung von seiner Seite, die im Widerspruch stand zu dem seit Jahren bekanntgegebenen Bestreben Württembergs, mit Preußen in eine engere Gemeinschaft zu treten. Reichseisenbahnen waren von württembergischer Seite in früheren Verhandlungsstadien als den Interessen Württembergs nicht entsprechend bezeichnet. Möglich ist, daß diese Zurückhaltung zurückzuführen ist auf das Scheitern der Verhandlungen über die Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft, wie sie durch meinen Amtsvorgänger betrieben wurde (Anfang 1904/1905). Wahrscheinlicher ist es, daß die aus den Kreisen württembergischer Reichstagsabgeordneter gelegentlich der Verhandlungen über die Verkehrssteuer gegebene Anregung zu den jetzigen Verhandlungen der Württembergischen Regierung unbequem war, weil sie mit der finanziellen Notlage Württembergs begründet wurde. In diesem Vorgehen schien Staatsminister v. Weizäcker eine Schwächung seiner Position für die weiteren Verhandlungen zu erkennen.

Diese Annahme fand ihre Bestätigung dadurch, daß v. Weizäcker die Finanzlage Württembergs während des Krieges, insbesondere auch diejenige der Staatseisenbahnen als eine über Erwarten günstige bezeichnete.

Der Verlauf der Erörterung war ein freundlicher und vertrauensvoller.

Besonderer Erwähnung verdienen zwei Feststellungen v. Weizäcker:

Er sprach sehr bestimmt aus, daß ein Entgegenkommen Preußens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens für Württemberg keinen Grund abgeben könne,

[1] Richtige Schreibweise: Weizsäcker.

seine ablehnende Haltung bezüglich der Aufteilung von Elsaß-Lothringen aufzugeben. Sodann machte er deutlich erkennbar, daß eine Aufteilung, an der Bayern beteiligt wäre — er nannte Bayern nicht —, für sein Land nicht annehmbar wäre. Er berief sich auch darauf, daß der Reichskanzler ihm seinerzeit versichert habe, in dieser Frage könne die Majorisierung eines Bundesstaates nicht in Frage kommen . . . . . .

Ich erwiderte bezüglich der elsaß-lothringischen Frage nur, daß Württemberg so große wirtschaftliche und finanzielle Vorteile, wie sie eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft der beiderseitigen Eisenbahnnetze für dasselbe bringen werde, wie sie unter Umständen aus einer Mithilfe Preußens an der Kanalisierung des Neckars erwachsen könnten, um der ersteren Frage willen nicht von der Hand weisen dürfe. Angesichts der ungeheuren Lasten, die uns nach dem Kriege erwarteten, unter denen die mittleren und kleinen Bundesstaaten besonders schwer leiden würden, könnten doch die materiellen Vorteile den Ausschlag geben.

Selbstverständlich betonte ich, daß Preußen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens keinerlei Bedürfnis nach Machterweiterung habe, vielmehr nur seine Pflicht als führender Bundesstaat erfüllen wolle.

Auf ein gutes Verhältnis zur Badischen Regierung legte v. Weizäcker großen Wert und bat um baldige Verständigung derselben, was inzwischen geschehen ist. Ich hatte den Eindruck, daß beide Regierungen in der elsässischen Frage gemeinsam vorgehen wollen.

In der den Gegenstand der Verhandlung betreffenden Eisenbahnfrage wurden weitere kommissarische, zunächst unverbindliche Erörterungen vereinbart.

gez. Breitenbach,
Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten.

Anlage VIIa.

Aufzeichnung über eine Aussprache des Preußischen Finanzministers und des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit zwei württembergischen Reichstagsabgeordneten.

Vom 16. März 1917.

Pro not. Mit dem Herrn Finanzminister waren heute die württembergischen Abgeordneten Haußmann und List erschienen, um den in der gestrigen Reichstagskommission besprochenen Gedanken der Aufnahme Württembergs in die Preußisch-Hessische Finanzgemeinschaft näher zu erörtern.

Die beiden Abgeordneten legten die finanziellen Schwierigkeiten dar, in denen sich Württemberg befinde und sprachen ihre Überzeugung aus, daß bei Ablehnung des Reichsbahngedankens Württemberg selbst auf die Gefahr des Verlustes gewisser Hoheitsrechte (namentlich Tarifhoheit) nur durch Anschluß an die Preußisch-Hessische Finanzgemeinschaft gerettet werden könne. Die Ausführung dieses Gedankens setze aber voraus, daß einmal Württemberg dadurch tatsächlich aus seinen finanziellen Schwierigkeiten komme und daß zum anderen in irgendeiner Form dem württembergischen Parlamente die Gelegenheit gegeben werde, mitzureden.

Seitens der beiden preußischen Herren Minister wurde unverbindlich die Bereitwilligkeit ausgesprochen, in eine nähere Erörterung über die finanzielle

Unterstützung Württembergs durch Aufnahme in die Finanzgemeinschaft einzutreten. Es bestand Übereinstimmung darin, daß die Zeit des Friedensschlusses auch die richtige Zeit zur Lösung dieser Frage sei, und daß der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten deshalb dem Herrn Präsidenten des Württembergischen Staatsministeriums von dieser Verhandlung Kenntnis geben möge[1].

gez. Offenberg.

Anlage VIIb.

Bericht des Württembergischen Bundesratsbevollmächtigten Schl. an den Württembergischen Ministerpräsidenten.

Vom 17. März 1917.

Eure Exzellenz

wissen bereits durch Herrn Direktor S., daß die Abgeordneten Haußmann und List auf gestern abend gleichzeitig zu Exzellenz von Breitenbach eingeladen waren, um ihnen Gelegenheit zu geben, württembergische Verkehrswünsche vorzutragen. Ich habe heute vormittag jeden der beiden Herren für sich nach dem Ergebnis der Besprechung gefragt und von beiden die Antwort bekommen, daß sie mir Einzelheiten aus der Besprechung, die 1½ Stunden gedauert habe und bei der auch Finanzminister Dr. L..... anwesend gewesen sei, nicht mitteilen möchten, daß sie sich aber vorbehalten, bei ihrer nächsten Anwesenheit in Stuttgart Eurer Exzellenz mündlich über die Angelegenheit Bericht zu erstatten.

Herr Haußmann sagte mir (und Herr List hat das nachher bestätigt), daß der Zweck der Besprechung für Exzellenz von Breitenbach weniger die Entgegennahme von Einzelwünschen, als eine Sondierung wegen eines Eintritts Württembergs in die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft gewesen sei. Herr Haußmann hatte den Eindruck, daß im Hintergrund der Besprechung die elsaß-lothringische Frage stand . . .

Herr List stand ebenfalls unter dem Eindruck, daß die gestrige Besprechung wegen der elsaß-lothringischen Frage einen stark politischen Hintergrund hatte. Er war der Ansicht, daß, wenn Württemberg aus politischen Gründen bei Elsaß-Lothringen nachgeben muß, es dafür möglichst vorteilhafte Bedingungen für seinen Eintritt in die Eisenbahngemeinschaft herausschlagen sollte. Er habe auch dem Verlangen nach günstigen Eintrittsbedingungen Exzellenz von Breitenbach gegenüber unverhohlen Ausdruck gegeben und namentlich einen günstigen Teilungsschlüssel gefordert. Exzellenz von Breitenbach, der auf einen möglichst baldigen Eintritt Württembergs in die Gemeinschaft offenbar den größten Wert

[1] Auffallend ist es, daß in den zahlreichen Aktenvermerken und Aufzeichnungen der Ministerialdirektoren Hoff und Offenberg nie eine Andeutung der elsaß-lothringischen Frage sich findet. Möglich ist, daß sie von dem Zusammenhang dieser Frage mit der Eisenbahnfrage überhaupt nichts gewußt haben und daß dieses rein politische Geschäft nur ganz geheim von den Ministern persönlich behandelt wurde. Dafür spricht auch, daß die Niederschrift Breitenbachs vom 3. April 1917 (oben S. 876) nicht bei den übrigen Akten über die Eisenbahnverhandlungen Preußen-Württemberg/Baden sich befindet, sondern in einem besonderen persönlichen Geheimaktenstück Breitenbachs verwahrt wurde.

lege, habe das Verlangen nach günstigen Bedingungen als gerechtfertigt anerkannt und gesagt, daß ein günstiger Teilungsschlüssel gefunden oder vielmehr „erfunden" werden müsse. Auf das Wort „erfunden" habe er nachher Exzellenz von Breitenbach ausdrücklich festgelegt.

Ehrerbietig
gez. Schl.

Anlage VIII.

Aktenvermerk des Präsidenten der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen v. Stieler über die Besprechung mit preußischen Ministerialkommissaren in Erfurt am 17./18. April 1917.

Am 17. und 18. April 1917 fand in Erfurt eine Besprechung des von Min.-Rat Weber begleiteten Unterzeichneten mit den Ministerialdirektoren Hoff und Offenberg vom preußischen Arbeitsministerium statt.

Zunächst wurde betont, daß die Erörterung einen lediglich informatorischen und unverbindlichen Charakter tragen solle. Die preußischen Herren erklärten ausdrücklich, sie hielten sich nicht einmal für ihre Person an die Worte gebunden, die vielleicht im Laufe der Besprechung von ihnen gebraucht würden. Ich schloß mich dieser Verwahrung natürlich an.

Ministerialdirektor Offenberg knüpfte an die Unterredung seiner Exzellenz mit dem preußischen Herrn Arbeitsminister an und wiederholte, daß Preußen den Übergang der deutschen Bahnen an das Reich unter allen Umständen ablehnen müsse. Die Gründe für diese Haltung sind bekannt. Offenberg meinte und ihm schloß sich später auch Hoff an, die seitherige, dem bundesstaatlichen Verhältnis entsprechende Verteilung des Eisenbahnbesitzes unter die größeren Bundesstaaten habe für die Einzelstaaten nicht nur, sondern auch für die Gesamtheit nicht zu unterschätzende Vorteile in kultureller Beziehung. In Preußen sehe man aber ein, daß in der südwestdeutschen Ecke bei der Mehrheit der dort aneinanderstoßenden Verwaltungen diese Vorteile vielleicht zu teuer erkauft sein könnten. Auch seien dort leicht Mißhelligkeiten unter den Nachbarn möglich. Trotz der bekannten, wenig ermutigenden Erfahrungen, die Preußen nach dem Zusammenschluß seiner Bahnen mit den hessischen in politischer Beziehung gemacht habe, sei Preußen bereit, zur Erleichterung dieser Verhältnisse politische und finanzielle Opfer zu bringen, um damit die Klagen zu beseitigen, die in Südwestdeutschland und besonders in Württemberg immer wieder erhoben würden. Auch der preußische Finanzminister verschließe sich aus politischen Erwägungen der Notwendigkeit nicht, hier helfend einzugreifen. Es werde freilich schwer sein, eine Form zu finden, die allen politischen Bedenken Rechnung trage. Immerhin könnte wohl der Versuch gemacht werden, zunächst an der Hand des preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrags die Frage des Anschlusses Württembergs an diese Gemeinschaft zu prüfen.

Es wurde hierauf nach kurzer Erörterung anderer möglicher Wege der preußisch-hessische Vertrag nach seinen hauptsächlichsten Bestimmungen durchgesprochen, wobei man in erster Linie die politische Seite im Auge hatte. Ich bemerkte zu dieser Geschäftsbehandlung, daß sie den Wünschen Seiner Exzellenz

durchaus entspreche, daß aber natürlich die Frage, ob Württemberg auf seine Eisenbahnhoheitsrechte auch nur teilweise verzichten könne, auch davon abhängig sei, welche finanziellen Vorteile ihm geboten werden könnten. Ich warf dabei sofort das Wort in die Verhandlung, es müßte sich wohl um die Garantie der Verzinsung unserer Eisenbahnschuld und einer entsprechenden Tilgungsrate handeln. Merkwürdigerweise wurde diese Bemerkung zunächst von keiner Seite beanstandet. Im ferneren Verlauf der Verhandlungen erklärte Min.Dir. Hoff sogar, er finde diesen Standpunkt durchaus begreiflich. Württemberg könne nicht ein finanzielles Risiko eingehen, wenn es auf seine politischen Rechte verzichten müsse. Dieser Erklärung Hoffs gegenüber bemerkte Offenberg, es scheine ihm doch fraglich, ob Preußen sich zu einer Garantieleistung verstehen könne. Übrigens wurde auch von Offenberg der Gedanke nicht als indiskutabel abgelehnt.

Zu der politischen Seite ist zu bemerken, daß die preußischen Vertreter durchaus zugaben, es könne sich nicht um die glatte Übertragung der preußisch-hessischen Abmachung auf Württemberg handeln. Bei der Besprechung der einzelnen Bestimmungen zeigte sich zwar, daß hinsichtlich der Tariffrage, der Aufstellung des Fahrplans, der Fertigung der Bauentwürfe und der Mitwirkung des Eisenbahnbeirats eine Wahrung der württembergischen Interessen von Preußen wohl zugestanden werden könnte. Dagegen schien es mir, daß die preußischen Herren doch sehr bedenklich seien hinsichtlich der Frage, ob sich Württemberg den Übergang der Gesamtleitung auf den preußischen Minister ohne politische Beschwerden gefallen lassen könne. Sie sprachen sich dahin aus, daß die Lage der preußischen, nach Württemberg abzuordnenden Beamten keine glückliche sein werde. Wenn man, was als möglich bezeichnet wurde, den Ständen eine Mitwirkung bei der Feststellung des Personaletats, allerdings auf das finanzielle Sonderrisiko Württembergs hin, zugestehen wolle, so müßte der Präsident wohl den württembergischen Minister begleiten. Er würde da keine gute Rolle spielen, auch wenn er aus der württembergischen Beamtenschaft genommen wäre. Es schien mir, daß die preußischen Vertreter entsprechend der Haltung des Unterstaatssekretärs Stieger die größten politischen Bedenken tragen, eine dem preußisch-hessischen Vertrag sich annähernde Gemeinschaftsbildung vorzuschlagen.

Offenberg behandelte dann noch einzelne finanzielle Punkte, sprach auch über die erfreuliche Tatsache, daß in Württemberg ein nicht unerheblicher Teil der Eisenbahnschuld getilgt sei, versäumte aber nicht, darauf hinzuweisen, daß die Finanzaussichten der württembergischen Eisenbahnen mit den preußischen verglichen schlechtere seien, es hänge dies mit den Produktionsverhältnissen zusammen. Dabei wurde anerkannt, daß die seitherige Verwaltung unter Berücksichtigung der eigentümlichen Lage des Landes finanziell, wirtschaftlich und betriebstechnisch Tüchtiges geleistet habe. Hoff erklärte auch, Preußen würde nicht mehr aus den württembergischen Bahnen herausbringen können. Die Lieferung des zur Beurteilung unserer Verhältnisse notwendigen statistischen Materials wurde von uns in Aussicht gestellt, Einzelheiten hierüber wurden erörtert.

Damit schloß die Besprechung und es wurde von Ministerialdirektor Offenberg nun angeregt, es möchte die württembergische Regierung nunmehr die Einleitung von Verhandlungen unter Bezeichnung ihrer Kommissare beim preußischen Arbeitsminister in Vorschlag bringen.

Auf einem kurzen Rundgang durch die Stadt, der sich an die Besprechung anschloß, bemerkte ich Hoff gegenüber, ich fürchte nach den Ausführungen der

preußischen Herren, daß die politischen Bedenken gegen den Eintritt Württembergs in die preußisch-hessische Gemeinschaft die ganze Sache zum Scheitern brächten. Wenn diese Bedenken auch zum größten Teil auf preußischer Seite liegen, so werde Württemberg doch später bei Anbringung von Klagen und Wünschen zu hören bekommen, man habe die jetzt gebotene Hand ausgeschlagen und sei deshalb zu weiteren Beschwerden nicht berechtigt. Hoff erwiderte, ein solcher Ausgang müsse unter allen Umständen vermieden werden. Er sei freilich für seine Person durchaus der Ansicht, daß es mit dem Anschluß Württembergs an die preußisch-hessische Gemeinschaft nicht gehe. Er erinnere an die Bemerkung des Unterstaatssekretärs Stieger. Deswegen habe er inzwischen studiert, ob Preußen nicht in anderer Weise Württemberg zuhilfe kommen könne. Der gute Wille sei da, weil man eben in Preußen den größten Wert auf die Beruhigung Württembergs mit seinen Reichseisenbahnbestrebungen lege. Die Gelegenheit, hier etwas für Württemberg herauszuschlagen, müsse man, wie er als guter Freund Württembergs bemerken wolle, benützen. Er denke sich die Sache so, daß Württemberg in einzelnen Beziehungen sich den preußischen Einrichtungen anschlösse und seine Verwaltung im allgemeinen den preußischen Normen anpasse. Die Durchführung könne auch durch Kommandierung von Beamten hinüber und herüber gewährleistet werden. Die Selbständigkeit der beiderseitigen Verwaltungen bliebe dabei aber durchaus gewahrt. Preußen würde auf seinen Anteil an den finanziellen Vorteilen dieser Vereinheitlichung verzichten und könnte sogar Württemberg eine Bonifikation für seinen Anschluß bewilligen, die nicht geringer ausfallen würde als der Betrag, der dem Lande beim Anschluß an die preußisch-hessische Gemeinschaft zufallen würde. Ich erwiderte, daß ich zu diesen Ausführungen keine Stellung nehmen könne, und bat ihn, mir seine Vorschläge doch schriftlich mitzuteilen. Hoff stellte mir das zunächst nur ganz obenhin in Aussicht und rückte erst später damit heraus, daß er während der Osterfeiertage den Entwurf einer solchen Teilgemeinschaft zu Papier gebracht habe. Er sei erfreut darüber, daß die Sache geschrieben noch viel besser aussehe, als er sich gedacht habe. Er werde mir seine Arbeit zuschicken, betonte aber ausdrücklich, daß sie eine Privatarbeit darstelle. Er müsse mich bitten, daß man württembergischerseits auf die Sache nicht zurückkomme, wenn etwa von preußischer Seite der Gedanke nicht weiter verfolgt werden würde.

gez. Stieler.

Anlage IX.

Aktenvermerk von Ministerialdirektor Hoff über einen Vortrag beim Minister der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach über den Vorschlag eines Bundes der deutschen Staatseisenbahnen.

Vom 22. Mai 1917.

Bei dem am 22. d. M. gehaltenen Vortrag wurde nach eingehender Erörterung von des Herrn Chefs Exzellenz folgendes bemerkt und bestimmt:

1. Bei der Bildung einer Eisenbahn-Finanzgemeinschaft mit Württemberg ist bei weitestgehendem Entgegenkommen Preußens eine wesentliche Einschränkung der Selbständigkeit der württembergischen Eisenbahnverwaltung unvermeidbar; bei der von Württemberg angestrebten Garantieleistung Preußens ist ihre gänzliche Preisgabe selbstverständlich.

2. Die Feststellung der Teilungsziffer mit den Ergänzungsnormen ist bei der durch den Krieg völlig neu gestalteten, in der Folge unübersehbaren Wirtschaftslage äußerst erschwert.

3. Als feststehend ist anzunehmen, daß Baden eine Eisenbahn-Finanzgemeinschaft mit Preußen nicht eingehen, wohl aber in dem Zusammenschluß Preußens und Württembergs eine unfreundliche Maßregel erblicken wird, da die badischen Bahnen alsdann als ein von Preußen (und dem Reich) eingeschnürtes Gebiet zu betrachten wären.

4. Ob unter diesen Umständen die Württembergische Regierung die Zustimmung des Landtages zu dem Staatsvertrage erhalten würde, erscheint zweifelhaft. Eine Ablehnung wäre in hohem Grade schädlich.

5. Aber auch im Falle des Zustandekommens eines Gemeinschaftsvertrages zwischen Preußen und Württemberg würde Preußen eine schwere Verantwortung mit der Übernahme der württembergischen Eisenbahnverwaltung auf sich laden; im Falle ungünstiger Finanzergebnisse für Württemberg würde statt der Zufriedenheit Unzufriedenheit geschaffen werden, und es wäre zu besorgen, daß so den Reichseisenbahnplänen nicht nur nicht Abbruch getan, sondern vielmehr neue Nahrung gegeben würde.

6. Sollten bei den Beratungen mit den Vertretern der Württembergischen Regierung diese Bedenken nicht beseitigt werden, vielmehr — wie nach dem Verhalten des württembergischen Herrn Ministerpräsidenten erwartet werden kann[1] — eine Zurückhaltung Württembergs gegenüber dem bisher geförderten Gemeinschaftsplane wahrgenommen werden, so ist von weiteren Vorarbeiten einer Gemeinschaftsbildung abzusehen, gleichzeitig aber eine andere Lösung der Frage zu versuchen. Dabei ist anzustreben, die durch Verwirklichung eines Reichseisenbahnplanes überhaupt noch möglichen Vereinheitlichungen im wesentlichen durch eine losere Vereinigung aller Staatseisenbahnen unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der einzelnen Unternehmungen zu erzielen[2].

7. Bei den Erörterungen, wie den diesem Ziele entgegenstehenden Schwierigkeiten beizukommen ist, sind die Grundgedanken[3] vom 2. d. M. und der Vorschlag betr. Bildung eines besonderen Dispositionsfonds[4] zur Begleichung der vorhande-

[1] Gemeint ist damit die Besprechung Breitenbach-Weizsäcker in Wiesbaden am 3. April 1917, Niederschrift oben S. 876 abgedruckt.

[2] Am 31. Mai hat Ministerialdirektor Hoff dem Unterstaatssekretär Stieger seines Ministeriums folgendes mitgeteilt: . . . . Es ist nicht beabsichtigt, den Entwurf bereits bei den zum 22. Juni in Aussicht genommenen Beratungen mit den Vertretern der Württembergischen Regierung bekanntzugeben; vielmehr sollen diese auf die Erörterungen über die Eisenbahn-Finanzgemeinschaft mit Württemberg beschränkt bleiben. Nur in allgemeinen Zügen würde bei dieser Gelegenheit auch auf die Möglichkeit anderer, loserer Gemeinschafts- oder Verbandsgebilde hinzuweisen sein, bei deren späterer Erörterung alsdann zunächst noch Baden und das Reichsamt (für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) zu beteiligen sein würden. . . .

[3] Diese „Grundgedanken", entworfen von Ministerialdirektor Hoff, sind nachstehend als Anlage IX a abgedruckt.

[4] Der „Vorschlag betr. einen Dispositionsfonds", aufgestellt von Ministerialdirektor Offenberg, sollte in erster Linie dazu dienen, den Ausgleich für die Umfahrungen im Güterverkehr zu ermöglichen.

nen Schwierigkeiten mit der Maßgabe zum Anhalt zu nehmen, daß nur eine geschäftsführende Stelle im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu schaffen wäre und die Vereinigung nicht zu umgestaltenden Änderungen im Ministerium führen darf und daß der Beamtenaustausch bei den Betriebsbehörden zunächst nur versuchsweise in mäßigem Umfange in Aussicht zu nehmen ist.

8. Der Begleichsfond ist nicht zu gering zu bemessen. Er muß die Mittel bieten, um die geldlichen Schwierigkeiten, die bisher an sich erwünschten und möglichen Einheitsmaßnahmen entgegenstanden, zu beheben. Die Verwendung des Fonds ist nicht auf einzelne Fachgebiete zu beschränken, sondern nach zu vereinbarenden Richtlinien auf alle in Betracht kommenden Gebiete auszudehnen.

9. Wenn es auch erwünscht ist, die allgemeine Vereinigung auf alle deutschen Staatsbahnverwaltungen auszudehnen, so empfiehlt sich doch zunächst eine Vorerörterung mit Württemberg unter baldmöglicher Beteiligung Badens und selbstverständlich der Reichseisenbahnverwaltung.

10. Die geschäftliche Verfolgung dieser Angelegenheit geschieht unabhängig von der Bearbeitung der Reichstagsresolution vom 26./27. März 1917. Sie ist aber so zu fördern, daß sowohl bei den demnächstigen Verhandlungen im Reichstage als auch bei den vorauszugehenden Einheitsanregungen der Heeresleitung von der Reichsregierung auf das neue, wirksame Einheitsgebilde hingewiesen werden kann.

11. An den weiteren Beratungen ist der Kommissar der Finanzverwaltung zu beteiligen und daher unverzüglich eine Verständigung mit ihm herbeizuführen.

Anlage IXa.

Grundgedanken eines Bundesübereinkommens der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen (einschließlich der Reichseisenbahnverwaltung[1]).

(Entwurf des Ministerialdirektors Hoff vom 2. Mai 1917.)

Vorbemerkung.

Zur Bekämpfung des Plans der Schaffung von Reichseisenbahnen in der Form der Überführung der Staatseisenbahnen auf das Reich oder der Vereinigung dieser Bahnen zu Reichsbahnen erscheint es notwendig:

1. daß alle deutschen Bundesstaaten mit selbständigem Eisenbahnbesitz sich übereinstimmend gegen den Plan — insbesondere auch bei der Behandlung der Reichstagsresolution vom 27. März d. J. — aussprechen,
2. daß die Wettbewerbskämpfe unter den deutschen Staatseisenbahnen im Personen- und Güterverkehr nirgends nach außen in die Erscheinung treten[2].

[1] Gemeint sind damit nur die damaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

[2] Dies hier ist einer der zahlreichen Belege dafür, daß die damaligen Regierungen der Bundesstaaten unter sich, wie übrigens auch im gegenseitigen vertraulichen Meinungsaustausch, das Bestehen von Wettbewerb und Kampf der Staatseisenbahnen zugaben. Die Akten der Ministerien Preußens, Bayerns und Sachsens enthalten dafür viele ähnliche Beweisstücke. Nur nach außen hin tat man so, als ob alles im besten Einvernehmen wäre, und als ob von Gegen-

3. daß hingegen eine äußerlich wahrnehmbare nähere Vereinigung der deutschen Staatsbahnen hervortritt, durch die eine einheitlichere Verwaltung und Betriebsführung aller Staatsbahnen in denkbar umfassender Weise gewährleistet wird.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, sind folgende Grundgedanken aufgezeichnet, wobei weiter davon ausgegangen ist, daß der Bund alle Staatsbahnen zu umfassen hätte, daß aber nötigenfalls auch eine Beschränkung auf einzelne Bahnen nicht ausgeschlossen wäre.

I.

Die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen und die Reichseisenbahnverwaltung treten

zur Schaffung und Fortbildung einheitlicher Einrichtungen auf allen Gebieten des Baues, des Betriebes, des Verkehrs und der Verwaltung der Eisenbahnen,

unbeschadet des Fortbestehens der bereits in Wirksamkeit befindlichen Gemeinschaften und Verbände, zu einem

Deutschen Eisenbahn-Bunde

zusammen. Die Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen bleibt, soweit nicht Beschränkungen für einzelne Fälle vereinbart werden, unberührt.

II.

Die Geschäftsführung im Deutschen Eisenbahn-Bunde (D.E.B.) obliegt dem

Deutschen Eisenbahn-Bundesamt,
(D.E.B.A.)

das in Berlin im Anschluß an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten aus Vertretern sämtlicher Staats- und der Reichseisenbahnen gebildet wird. Die Vertreter der anderen Verwaltungen werden, soweit ihre Geschäfte es zulassen, zu den laufenden Geschäften des Ministeriums hinzugezogen, wie auch umgekehrt preußische Beamte bei den Eisenbahnzentralbehörden (Verkehrsministerien) der anderen Bundesstaaten tätig sein sollen. Der Austausch soll dazu dienen, aufklärend und fördernd bei allen Einheitsbestrebungen zu wirken.

Den Vorsitz im Deutschen Eisenbahn-Bundesamt führt Preußen; die erste Vertretung soll Bayern, die zweite Sachsen zustehen.

III.

Zur weiteren Förderung und tatkräftigen Durchführung einheitlicher Bau-, Verkehrs- und Verwaltungseinrichtungen findet ein regelmäßiger

Beamtenaustausch

auch bei den Eisenbahnbetriebsbehörden derart statt, daß bei den außerpreußischen Eisenbahn-(General-)direktionen preußische Mitglieder, bei den preußischen

---

sätzen der Verkehrspolitik keine Rede sein könne. Man tat dies, weil man eben den Gedanken an die Reform durch Reichs-Eisenbahnen nicht aufkommen lassen wollte. Doch half alles dies nicht viel; denn die maßgebenden Vertreter der Wirtschaft und die Heeresleitung, übrigens auch weite Kreise der Öffentlichkeit, wußten Bescheid, und so fanden die in den Parlamenten von den Regierungstribünen herab verkündeten Dementis bei denen, für die sie bestimmt waren, den Verfechtern der Reichseisenbahn-Idee, keinen Glauben.

Eisenbahndirektionen, deren Gebiete in stärkerem Verkehr mit anderen deutschen Staatsbahnen stehen, Mitglieder der Betriebsbehörden dieser Verwaltungen tätig sind.

Auch die tauschweise Besetzung von Aufsichtstellen (Ämtern) und großen Dienststellen (Bahnhöfe, Abfertigungsstellen, Lokomotivstationen) ist in Aussicht zu nehmen.

Die Verkehrskontrollbüros sowie die der Wagenmiet- und Reparaturkosten-Abrechnung dienenden Büros sollen zwecks Vermeidung aller Nachprüfungen in weitestem Umfange gemeinsam besetzt werden. Das Deutsche Eisenbahn-Bundesamt regelt diesen Austausch.

IV.

Zur Ermöglichung und Erleichterung sowie zur durchgreifenden Ausgestaltung von einheitlichen Maßnahmen, die auf die geldlichen Ergebnisse der einzelnen Verwaltungen von stärkerem Einflusse sind, wird (Vorschlag des Ministerialdirektors Offenberg) ein

Begleichsfonds

gebildet, zu dem alle Verwaltungen nach einem zu vereinbarenden Maßstabe beisteuern.

Der Begleichsfonds wird in erster Linie zur Ausgleichung bei der Beseitigung des Wettbewerbs und Bildung von Abrechnungsgemeinschaften im Personen- und Güterverkehr (Bauschfestsetzungen nach festen Verhältnisziffern ohne Rücksicht auf die befahrene Strecke usw.) verwendet. Er soll aber auch für andere Fälle, z. B. regelmäßige Aushilfe im Lokomotiv- und Personenwagendienst, Wegfall von Abrechnungen in Entschädigungsfällen, bei Fundsachen, Einführung von Einheitsbauarten der Eisenbahnbetriebsmittel und ihrer Teile, Beschaffung und Beförderung von Materialien (Kohle usw.) dienen.

Der Begleichsfonds wird vom Deutschen Eisenbahn-Bundesamt nach zu vereinbarenden Grundsätzen ohne Nachprüfung der obersten Rechnungsbehörden der beteiligten Bundesstaaten verwaltet. Die Jahresrechnung wird den Regierungen der Vertragsstaaten zur Kenntnis vorgelegt.

V.

Das Deutsche Eisenbahn-Bundesamt ist befugt, in allen Bundesstaaten örtliche Erhebungen anzustellen und Versuche zum Zwecke der Vorbereitung und weiteren Ausgestaltung von Einheitsmaßnahmen anzuordnen. Nötigenfalls kann auch hierbei auf den Begleichsfonds zurückgegriffen werden.

Das Deutsche Eisenbahn-Bundesamt überwacht die Durchführung der vereinbarten Einheitsmaßnahmen.

Den Geschäftsgang soll eine zu vereinbarende Geschäftsordnung regeln. Der Regel nach soll die Geschäftsabwicklung ohne Beschlußfassung im Wege der Entscheidung erfolgen. Soweit eine Beschlußfassung in Frage kommt, ist sie in der Geschäftsordnung nach einem festzulegenden Teilverhältnis zu regeln.

VI.

Die vertragschließenden Eisenbahnverwaltungen treten, soweit dies nicht bereits geschehen ist, den bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung unter der Leitung des Eisenbahn-Zentralamts bestehenden, ständigen

Fachausschüssen

(Oberbauausschuß, Block- und Stellwerksausschuß, Fahrdienstausschuß, Lokomotivausschuß, Personenwagen- und Gepäckwagenausschuß, Bremsausschuß, Finanzausschuß, Materialien- und Geräteausschuß, Verkehrskontrollausschuß, Dienstanweisungsausschuß, Personalienausschuß, Wohlfahrtausschuß) bei und bringen darin vorbereitete Beschlüsse, soweit nicht etwas anderes vorgesehen wird, in gleicher Weise wie die preußischen Staatseisenbahnen zur Durchführung.

Die Mitglieder des Deutschen Eisenbahn-Bundesamts können gleichzeitig als Mitglieder von Fachausschüssen bestellt werden.

Von vornherein ist eine weitgehende

gegenseitige Hilfeleistung mit Lokomotiven, Personenwagen, Gepäckwagen und anderen Sonderwagen

in allen Bedarfsfällen (bei starkem Verkehrsandrange, Manöver, Ausstellungen, Fahrplanänderungen, Bauveränderungen der Betriebsmittel, hohem Reparaturstande) zu verabreden, wobei die Bestände ohne Rücksicht auf das Eigentum als gemeinsamer Park anzusehen sind. Das Deutsche Eisenbahn-Bundesamt erhält Verfügungsbefugnisse (in gewissem Umfange auch das Zentralamt ebenso, wie etwa für zweckmäßig zu erachtende Ausgleichsstellen). (Abrechnung einfachst zu regeln, nötigenfalls Bauschfestsetzung unter Heranziehung des Begleichsfonds.)

Zubehörstücke und Ersatzteile der Lokomotiven, Personenwagen usw. sollen möglichst einheitlich sein und ohne kleinliche Berechnung ausgetauscht werden.

Auch im Werkstättendienst ist gegenseitige Hilfeleistung vorzusehen.

Bei der Fahrplanbearbeitung soll das Deutsche Eisenbahn-Bundesamt zu Anregungen und Vorschlägen für den durchgehenden Verkehr befugt sein. — Für die Zeiten großen Verkehrsandrangs, Stockungen und Störungen sollen ihm nach ein für allemal festgelegtem Plan Anordnungsbefugnisse für zeitweise Zugumleitungen im Güterverkehr beigelegt werden (nötigenfalls Rückgriff auf den Begleichsfonds), soweit diese Umleitungen über die Grenzen der einzelnen vertragschließenden Verwaltungen hinausgehen.

Die Tarifhoheitsrechte der einzelnen Staaten sollen unberührt bleiben; die „Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen" soll fortbestehen. Dagegen soll, wie bereits erwähnt, der Begleichsfonds die Mittel dazu darbieten, um auseinandergehende Interessen bei Neubildungen auszugleichen.

Auf dem Verwaltungsgebiete soll das Deutsche Eisenbahn-Bundesamt sich als eine Dauereinrichtung an Stelle der bisherigen sogenannten

Regierungskonferenzen

herausbilden, so daß letztere nur noch selten zusammentreten.

Sachliche und persönliche Dienstanweisungen sind einheitlich zu beraten, so daß mit der Zeit auch die Anforderungen und die Bezüge der Beamtenschaft sich nähern.

Für die Geschäftshandhabung bei den äußeren Dienststellen, Aufsichtsorganen und jedenfalls bei den Büros der Behörden, die dem Verkehr und Betrieb dienen, werden einheitliche Leitsätze aufgestellt, so daß der Geschäftsverkehr mit Dritten, insbesondere Verkehrtreibenden und Lieferern ein einheitliches Gepräge erhält (gleiche Vordrucke in gleichen Verkehren, bei gleichen Beschaffungen usw.).

Die allgemeinen Regelungen des Arbeiterwesens (Arbeiterdienstordnung, Lohnordnung, Arbeiterausschußbestimmungen) sollen in ihren Grundzügen einheitlich getroffen werden, um ein einheitliches Vorgehen in allen wichtigen Fragen sicherzustellen.

Der Materialiendienst soll, soweit es für die Verwaltungen zweckmäßig ist, als einheitlicher Dienst unter weitestgehendem Entgegenkommen im Beförderungswesen ausgestaltet werden.

Das Abrechnungswesen unter den Vertragsverwaltungen soll unter Inanspruchnahme des Begleichsfonds und in Anbetracht der gemeinsamen, gegenseitigen Verwendung der Beamten gründlichen Vereinfachungen unterzogen werden, wobei grundsätzlich alle Nachprüfungen wegzufallen haben.

VII.

Preußen — vielleicht ohne Hineinbeziehung Hessens — verzichtet auf die aus den Vereinfachungen entspringenden geldlichen Vorteile, da es die Vorteile des Großbetriebes bereits genießt. Diese Folgewirkung soll bei der Verwendung des Begleichsfonds zum Ausdruck kommen.

VIII.

Den deutschen Privateisenbahnen ist mit gewissen Vorbehalten und Ausnahmebestimmungen der Zutritt zu dem Deutschen Eisenbahn-Bunde zu gestatten.

gez. Hoff.

Anlage X.

Bericht des Sächsischen Gesandten in Berlin an den Sächsischen Staatsminister für die Auswärtigen Angelegenheiten Grafen Vitzthum von Eckstädt.

Vom 18. Juni 1918.

Der Preußische Eisenbahnminister rief mich Anfang letzter Woche bei Anwesenheit von Exzellenz von Seydewitz an, um dessen Besuch zu erhalten, und teilte mir hierbei mit, daß er auch mich zu sprechen wünschen werde. Nachdem der Herr Finanzminister bei ihm gewesen, von mir aber nachmals nicht mehr gesehen worden ist, rief mich Exzellenz v. Breitenbach erneut an und teilte mir mit, daß er an das Königliche Finanzministerium ein Schreiben wegen Herbeiführung einer größeren Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens gerichtet und dies Schreiben auch mit dem Herrn Finanzminister besprochen habe. Hierbei habe er den Eindruck erhalten, daß Exzellenz v. Seydewitz seine Vorschläge nicht ungünstig

aufgenommen habe. Da es sich darum handle, den Bestrebungen auf Übernahme der Staatsbahnen in die Reichsverwaltung entgegenzuwirken, sehe er die Angelegenheit als eine politische an und werde auch mir Abschrift des Schreibens zugehen lassen, auch gern bereit sein, die Sache mit mir mündlich zu besprechen. Nach Empfang des Schreibens habe ich gestern Exzellenz v. Breitenbach aufgesucht. Hiernach geht das Preußische Eisenbahnministerium davon aus, daß noch auf wichtigen Gebieten gemeinsame Einrichtungen und Maßnahmen möglich und jedenfalls zum Teil dringend geboten sind, um das deutsche Eisenbahnwesen durchgehends und im Ganzen zu kräftigen und zweckmäßiger zu gestalten. Auch die Oberste Heeresleitung vertrete diesen Standpunkt und werde ihn zweifellos geltend machen. Es bestehe nun ein lebhaftes Interesse, der Agitation im Reichstag den Boden zu entziehen und gleichzeitig zu verhindern, daß die Oberste Heeresleitung die Bestrebungen des Reichstags auf Schaffung von Reichseisenbahnen unterstütze. Zu diesem Zwecke habe er seinerseits die Initiative ergriffen und die deutschen Staaten mit Eisenbahnbesitz für Ende dieses Monats nach Wiesbaden eingeladen, hiervon auch den Berliner Gesandten der Bundesstaaten, u. a. Graf Lerchenfeld, Kenntnis gegeben. Sein Plan und Wunsch gehe dahin, daß die deutschen Staatsbahnverwaltungen sich zu einem Bunde zusammenschließen und auf diesem Wege das erreichen sollten, was die Anhänger des Reichseisenbahngedankens erhofften und was die Oberste Heeresleitung ihrerseits für notwendig halte.

Unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit und Verantwortlichkeit der einzelnen Staatseisenbahnverwaltungen hätte das Übereinkommen in der Hauptsache folgende Ziele zu behandeln: Bedienung und Leitung des Verkehrs unter Ausschaltung des Wettbewerbs — wofür bei Meinungsverschiedenheiten das Reichseisenbahnamt als Schiedsamt fungieren soll —, gegenseitige Betriebsaushilfe in Zeiten größerer Betriebsschwierigkeiten, sachliche und persönliche Dienstvorschriften, einheitliche Bauart der Fahrzeuge und anderer technischer Stücke, gemeinsame Beschaffungen, technische Güteprüfungen und Abnahmen, Verwaltungs- und Personalangelegenheiten, Beamtenaustausch. Als leitende Organe würde eine Zentralstelle in Berlin als Bundesleitung unter Vorsitz der preußischen Bahnverwaltung zu errichten sein und die bisher schon übliche Regierungskonferenz auszubauen und als oberste Verwaltungsstelle des Zusammenschlusses zu bilden sein, wobei für jede Verwaltung, also auch für Preußen, eine Stimme in Aussicht zu nehmen ist. Als Ausgleichsmittel wäre etwa 1 Mark von je 1000 Mark der jährlichen Verkehrseinnahmen beizusteuern, was etwa jährlich 4½—5 Millionen ergeben würde und wozu auch Preußen entsprechend beitragen werde, obgleich es den Ausgleichsfonds am wenigsten oder gar nicht beanspruchen würde, wie denn Preußen überhaupt bei dem ganzen Übereinkommen am meisten Opfer bringe, da es bisher eine ausgesprochene Übermacht in Eisenbahnangelegenheiten besessen habe . . .

Die Angelegenheit ist dringlich. Exzellenz v. Breitenbach deutete an, daß gewisse Maßnahmen schon im Herbst in Kraft treten sollten, und daß auch die Oberste Heeresleitung davon unterrichtet sei, daß er etwas vorbereite. Sobald die nach Wiesbaden einberufene Konferenz eine Grundlage geschaffen habe, werde die Oberste Heeresleitung zu beteiligen sein.

gez. v. N.....

Anlage XI.

Vortrag des Bayerischen Verkehrsministers an den König von Bayern.

Vom 2. Juli 1918.

An Seine Majestät den König.

Alleruntertänigster Antrag des
K. Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten.
Bund der deutschen Staatseisenbahnen betreffend.
München, den 2. Juli 1918.

Den eingenommenen Standpunkt grundsätzlich genehmigt.
Leutstetten, den 4. Juli 1918
gez. Ludwig

Der K. Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem an die Minister der übrigen deutschen Bundesstaaten gerichteten Schreiben vom 9. Juni d. Js. im Hinblick auf die Bewegung im Reichstag für die Schaffung von Reichseisenbahnen und in der Besorgnis, daß auch die Oberste Heeresleitung mit Forderungen im Sinne einer Vereinheitlichung der deutschen Staatseisenbahnen hervortreten werde, auf die Notwendigkeit weiterer umfassender Maßnahmen in letzterem Sinne hingewiesen. Er habe deshalb den Wünschen der württembergischen und badischen Regierung auf die Einleitung von Verhandlungen über diese Frage stattgegeben. Aus diesen Verhandlungen seien „Grundzüge eines Verwaltungsübereinkommens der deutschen Staatseisenbahnen (einschl. Reichseisenbahnen)" hervorgegangen, die dem Schreiben an die Bundesregierungen mit Eisenbahnbesitz beigefügt waren. Er halte es für notwendig zu prüfen, ob nicht auf der geschaffenen Grundlage ein allgemeines Übereinkommen aller Bundesstaaten mit eigenem Eisenbahnbesitz aufgebaut werden könne. Bei der Bedeutung und Tragweite des Reformwerkes schlug er zunächst eine gemeinsame Aussprache unter den leitenden Staatsministern vor, um einen Meinungsaustausch darüber herbeizuführen, ob grundsätzliche Geneigtheit zur Einleitung kommissarischer Beratungen bestehe und von welchen leitenden Gesichtspunkten dabei auszugehen sein werde.

Nach den erwähnten „Grundzügen" soll ein „Bund der deutschen Staatseisenbahnen" geschlossen werden, dessen Ziel und Aufgabe darin bestehen soll, „unter Erhaltung der Selbständigkeit und Verantwortlichkeit der einzelnen Staatseisenbahnverwaltungen" auf allen Gebieten des Baues, Betriebes, Verkehrs und der Verwaltung im wesentlichen die Vorteile für den allgemeinen Verkehr, die militärische Leistungsfähigkeit und die Wirtschaftsführung zu erreichen, die noch zu erreichen wären, wenn die Eisenbahnen als ein einheitliches Netz für eine Rechnung verwaltet würden. Die Organe des Bundes sollen die „Bundesleitung" und die „Regierungskonferenz" sein. Die Bundesleitung soll eine ständig in Wirksamkeit befindliche Zentralstelle sein und aus Vertretern aller beteiligten Verwaltungen unter preußischem Vorsitz bestehen. Die Regierungskonferenz soll das Oberste Organ des Bundes sein und je nach Bedarf einberufen werden. Es soll eine „Ausgleichskasse" mit einer jährlichen Beisteuer der Mitglieder von 1 M vom Tausend der jährlichen Verkehrseinnahme geschaffen werden. Als die vor-

nehmsten bei dem Zusammenschluß angestrebten Ziele sind in den „Grundzügen" näher bezeichnet: die einheitliche Regelung der deutschen Verkehrsleitung unter Ausschaltung des Wettbewerbs, die weitgehende gegenseitige Betriebsaushilfe und Durchführung einheitlicher Maßnahmen in Zeiten größerer Betriebsschwierigkeiten, die möglichste Vereinheitlichung des Vorschriftenwesens sowie der Verwaltungs- und Personalangelegenheiten, dann des Konstruktions- und Beschaffungswesens und endlich ein mäßiger Beamtenaustausch.

Die bayerische Regierung hat sich schon bisher an allen einheitlichen Maßnahmen beteiligt, von denen Vorteile für den gemeinsamen Betrieb und Verkehr und für die Wirtschaftlichkeit der Staatsbahnen zu erwarten waren; sie hat jedoch streng daran festgehalten, in der Vereinheitlichung nicht weiter zu gehen, als zur Erreichung dieser Vorteile unbedingt notwendig ist. Von diesem Grundgedanken glaubte ich auch bei meiner Stellungnahme zu den preußischen Vorschlägen ausgehen und daher der Einladung zu der Ministerkonferenz zustimmen zu sollen. Ein Fernbleiben Bayerns von einem Zusammenschluß der deutschen Bahnen würde zweifellos zu unerwünschten Rückwirkungen führen, auch den bayerischen Interessen bei der Lösung der elsaß-lothringischen Frage abträglich sein.

Die Selbständigkeit der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung, die bayerischen Reservatrechte und auch das Budgetrecht des Landtags müssen unter allen Umständen gewahrt bleiben. Was im einzelnen die Leitsätze anlangt, so erscheint die Wiederaufnahme der unmittelbar vor dem Krieg eingestellten Verhandlungen über die Beseitigung der Verkehrsumleitungen auch im Interesse der guten Beziehungen unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen selbst wünschenswert. Der in den „Grundzügen" enthaltene Vorschlag, das Reichseisenbahnamt als Schiedsamt für die Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten auf diesem Gebiet einzusetzen, erschien mir jedoch nicht annehmbar. Die mit den Vorschlägen für gegenseitige Betriebsaushilfe und einheitliche Maßnahmen in Zeiten größerer Betriebsschwierigkeiten verfolgten praktischen Ziele dürften erstrebenswert sein. Als völlig unannehmbar erscheint mir jedoch der in den „Grundzügen" enthaltene Gedanke, die „Bundesleitung" mit Anordnungsbefugnissen und dem Recht zur Vornahme von Erhebungen im bayerischen Bahnbereich auszustatten. Der föderative Grundgedanke des Zusammenschlusses ist nur dann voll gewahrt, wenn die Bundesleitung auch auf dem Gebiete der Betriebsdisposition lediglich als Organ zur erleichterten Verständigung der Eisenbahnverwaltungen aufgefaßt und ausgestaltet wird. Aus dem gleichen Grunde erschien es mir auch nicht vertretbar, der „Regierungskonferenz" die Befugnis zur Beschlußfassung mit Stimmenmehrheit zuzuerkennen. An die Stelle der Abstimmung wird die freie Vereinbarung zu setzen sein. Auch zu der Frage der Einrichtung einer gemeinsamen Kasse glaubte ich im Hinblick auf die budgetrechtlichen Zuständigkeiten des Landtags grundsätzlich eine ablehnende Stellung einnehmen und dem Gedanken nur unter der Bedingung näher treten zu sollen, daß sich auf den Regierungskonferenzen ergeben würde, daß tatsächlich andere Wege zur Erreichung der Ziele des Zusammenschlusses praktisch nicht zu finden sind.

Im Interesse einer weiteren Vereinheitlichung des Vorschriftenwesens wird man eine Beteiligung Bayerns an den gemeinsamen Fachausschüssen, zu denen heute schon alle übrigen deutschen Verwaltungen, außer Bayern, Vertreter entsenden — allerdings ohne die Übernahme einer Bindung zur Einführung der Beschlüsse — ins Auge fassen können. Dagegen glaubte ich die angestrebte

Reglementierung des technischen Konstruktionswesens und Zentralisierung der Beschaffung von Fahrzeugen und Materialien, mit Rücksicht auf die entsprechende Befriedigung der Bedürfnisse Bayerns, die Erhaltung des Wettbewerbs als Element des technischen Fortschritts und vor allem wegen der Gefahr einer Abwanderung von Industrien aus Bayern, grundsätzlich ablehnen und auch gegen den Plan einer Vereinheitlichung der Verwaltungs- und Personalangelegenheiten Bedenken geltend machen zu sollen. Einem mäßigen Beamtenaustausch würde wenigstens auf dem Gebiete des Abrechnungswesens nähergetreten werden können.

Bei der außergewöhnlichen Wichtigkeit der ganzen Frage erschien es mir geboten, zunächst mit führenden Persönlichkeiten der beiden Kammern des Landtags in Fühlung zu treten. Hierbei ergab sich eine völlige Meinungsübereinstimmung mit den im vorstehenden vorgetragenen Grundgedanken. Im II. Ausschuß der Kammer der Reichsräte kennzeichnete der Vorsitzende Dr. Graf von C..... seine Stellung dahin, daß man in der Vereinheitlichung soweit als irgend möglich gehen solle, aber daran festhalten müsse, daß wir ein Reservatrecht haben, daß wir uns nicht unter Reichsaufsicht stellen können, soweit es nicht durch die Reichsverfassung vorgesehen ist, und daß wir uns ebensowenig direkt unter preußische Führung stellen wollen.

Da ich infolge meiner Erkrankung an den Verhandlungen in Wiesbaden nicht persönlich teilzunehmen in der Lage war, habe ich den Staatsrat von W.... und den Geheimen Rat von V.... abgeordnet. Ich hielt es für zweckmäßig, zunächst mit der sächsischen Regierung Fühlung zu nehmen. Meine Vertreter hatten daher am 27. Juni d. J. in Leipzig mit dem sächsischen Finanzminister von Seydewitz eine Aussprache, wobei sich in den wichtigsten grundsätzlichsten Fragen Meinungsübereinstimmung ergab.

Bei der Ministeraussprache in Wiesbaden am 28. und 29. Juni wurde von dem preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Gefahr in den Vordergrund gestellt, daß, wenn nicht die deutschen Bundesregierungen von sich aus mit Vereinheitlichungen, insbesondere auf dem Gebiet des Betriebsdienstes, vorgehen würden, die Oberste Heeresleitung auf die Seite der Anhänger des Reichseisenbahngedankens im Reichstag treten und hierbei von der Reichsfinanzverwaltung unterstützt werden könnte.

Eine einheitliche Betriebsdisposition in Zeiten von Betriebsschwierigkeiten wurde als unumgänglich notwendig bezeichnet, und zwar sollte dieser Teil der Vereinbarungen noch vor dem Einsetzen des großen Herbstverkehrs, spätestens also Mitte September, in Kraft treten. Meine Vertreter nahmen den im vorstehenden gekennzeichneten Standpunkt ein und erklärten die vorgeschlagene Organisation nur auf der Grundlage freier Vereinbarung unter Ausschluß von Anordnungsrechten und Mehrheitsbeschlüssen für annehmbar. Sachsen nahm den in Leipzig vereinbarten Standpunkt ein, während die übrigen deutschen Regierungen im wesentlichen die preußischen Vorschläge billigten. Im Lauf der sehr schwierigen Verhandlungen, bei denen die bayerischen Vertreter an ihrem programmatischen Standpunkt unverrückt festhielten, schien sich schließlich bei Preußen doch eine gewisse Geneigtheit zu zeigen, sich mit den von Bayern angebotenen Zugeständnissen abzufinden, und der preußische Minister konnte schließlich der Hoffnung Ausdruck geben, daß man auf der Grundlage der Wiesbadener Verhandlungen zum Abschluß eines Verwaltungsübereinkommens der deutschen

Staatseisenbahnen gelangen werde. Die weiteren Verhandlungen sollen in Regierungskonferenzen gepflogen werden, die noch im Laufe dieses Monats einberufen werden sollen.

Auf Grund des Vorgetragenen erlaube ich mir im Einverständnis mit dem Herrn Staatsminister des K. Hauses und des Äußern allerehrfurchtsvollst zu beantragen:

Euere Königliche Majestät wollen den im Vorstehenden eingenommenen Standpunkt grundsätzlich zu genehmigen geruhen.

Über den weiteren Verlauf und die Ergebnisse der Verhandlungen werde ich Euerer Königlichen Majestät weiteren Vortrag erstatten.

gez. Seidlein.

Referent: Geheimer Rat von V....

Anlage XII.

Niederschrift über die Besprechung beim Reichskanzler über Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens.

Vom 21. März 1918.

Anwesend: Der Herr Reichskanzler, Exzellenz von Payer, Exzellenz von Breitenbach, Exzellenz von Wallraf, Exzellenz Frhr. von Stein, Exzellenz Wackerzapp, Exzellenz Heinrichs, Exzellenz Graf Roedern, Unterstaatssekretär von Radowitz, Legationssekretär von Prittwitz.

Frhr. von Stein: Meine Stellungnahme zu dem Antrag Dr. Ablaß und Genossen vom 23. März v. J. ergibt sich aus meinem Schreiben vom 4. März an den Herrn Reichskanzler.

Hinsichtlich der formellen Behandlung halte ich es für das beste, wenn angesichts der Beteiligung verschiedener Ressorts der Stellvertreter des Reichskanzlers die Angelegenheit gegenüber dem Reichstage vertritt.

Eine ausschließliche Zentralisierung der Angelegenheit beim Reichs-Eisenbahnamt ist unerwünscht.

Wallraf: Ich schließe mich an.

Wackerzapp: Die Frage der Vereinheitlichung des Binnenwasserstraßenwesens kann zunächst ausgeschaltet werden.

Die Entschließung des Reichstags hat zunächst keine weittragende Bedeutung. Es soll lediglich festgestellt werden, ob das Reich Vorteile von einer Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens haben würde.

Redner vertritt in längeren Ausführungen den Standpunkt, daß ausschließlich das Reichs-Eisenbahnamt die formelle Vertretung der Angelegenheit haben müsse.

v. Breitenbach: Zustandekommen der Resolution: Eigentlicher Zweck: Schaffung von Reichseisenbahnen. Bei bundesstaatlichen Regierungen keine Neigung, auf die Sache einzugehen.

Formelle Vertretung: Grundsätzlich nicht der Ansicht Wackerzapps; aber es könnte dem Reichs-Eisenbahnamt die Vertretung übertragen werden, denn der Vorsitzende der Fachkommission muß ein Fachmann sein.

Aber: Das Reichs-Eisenbahnamt ist nicht das Eisenbahnressort des Reichs.

Ich glaube, die politische Bedeutung der Frage ist größer als die wirtschaftliche für das Reich. Es handelt sich um einen Schritt vom Föderativstaat zum Einheitsstaat.

Preußen gegen Reichsbahnen.

Da die Sache politisch wichtig, so ist die politische Stelle die maßgebende; die Leitung der Fachkommission kann beim Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts bleiben. Redner führt frühere Beispiele an.

Wallraf: Bundesregierungen schlagen vor, erst Material nach Friedensschluß zu sammeln. Eine diesbezügliche Erklärung muß Vizekanzler abgeben. Fachkommission kann erst später in Aktion treten.

von Payer: Resolution ist auch von mir eingebracht. Werdegang der Resolution. Abwägung des wirtschaftlichen und politischen Vorteils. Um das zu können, Material von der Regierung erbeten.

Erst Unterlagen schaffen für die Kommission; dann Fachkommission. Große Eile nicht geboten.

Es geht über die Kompetenz des Reichs-Eisenbahnamts hinaus, es liege allgemeines Interesse vor.

Frhr. von Stein: Formelle Kompetenz des Reichs-Eisenbahnamts. Das Gesetz gibt keine Handhabe für die Kompetenz des Reichs-Eisenbahnamts. Hauptbeteiligt ist Reichswirtschaftsamt.

Graf Roedern: Schließt sich Breitenbach an? Bin für Eile. Wenn der Krieg zu Ende, wird alles geprüft, auch diese angebliche Ersparnis von 1 Milliarde durch Reichseisenbahn. Daher muß man bis dahin die Unterlagen haben. Kommission muß bald zusammentreten.

Wackerzapp: Die Väter der Resolutionen behaupten, sie wollten nur sich ein Bild machen.

Kompetenz: Das Reichs-Eisenbahnamt hat auch verwaltungstechnische Aufgaben. Wir sind zuständig. Finanzielle Erfolge sind verschieden beurteilt. Meine Schätzung, 100 Millionen im Jahre zu ersparen.

v. Breitenbach: Das Reichs-Eisenbahnamt ist Aufsichts-, nicht Verwaltungsbehörde. Bundesstaaten haben große Bedenken. Es ist undenkbar, daß die deuschen Eisenbahnen während des Krieges dieses Material zutage bringen.

Wallraf: In vier Ausschüssen ist die Sache im Bundesrat besprochen worden. Es soll Material zunächst beschafft werden (siehe den dem Bundesrat vorgeschlagenen Beschluß).

Wackerzapp: Das Reichs-Eisenbahnamt ist auch Verwaltungsbehörde, da ihm Verwaltungsgeschäfte übertragen sind. Sonst wäre die Tätigkeit des Reichs-Eisenbahnamts gleich Null.

Reichskanzler: Wir haben als Parlamentarier immer geglaubt, das Reichs-Eisenbahnamt sei Aufsichtsbehörde.

Wackerzapp: Wenn die Verwaltungstätigkeit entzogen, muß die Behörde verschwinden.

Graf Roedern: Vom finanziellen Gesichtspunkt Zustimmung, falls Behörde eingezogen. Eile. Etwas Material muß da sein, damit der Reichstag nicht dilettantenhafte Vorschläge macht.

Reichskanzler: Freundliche Zusage kann wohl gegeben werden. Beschaffung des Materials ist schwierig. Technische Leitung muß Reichs-Eisenbahnamt haben. Die grundsätzliche Frage über die Tätigkeit des Reichs-Eisenbahnamts kann heute wohl unerörtert bleiben.

Wackerzapp: Meine Zuständigkeit ist zu oft bestritten; das Reichs-Eisenbahnamt wird immer übergangen. Muß das Verbleiben im Amte davon abhängig machen.

Graf Roedern: Verkehr zwischen Reichsressorts und bundesstaatlichen Verwaltungen.

von Breitenbach: Frage der Beschleunigung. Wir können schon kaum die Betriebsstatistik liefern. Das Reichs-Eisenbahnamt besteht seit 1873. Seitdem sind nennenswerte Beschwerden nicht aufgetreten, erst im Kriege. Einzelfall. Tariffrage. Bitte an den Präsidenten: Während des Krieges den Streit ruhen zu lassen. Keine Zeit zu Ressortdifferenzen. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß das Reichs-Eisenbahnamt nicht entbehrt werden kann.

Wackerzapp: Die Spannung ist nicht durch das Reichs-Eisenbahnamt hervorgerufen; auch früher schon Beschwerden. Es ist Weisung des Kanzlers wegen der Zuständigkeit erforderlich.

von Payer: Reichs-Eisenbahnamt Aufsichtsbehörde trotz einzelner Verwaltungsaufträge. Mahnung zur Versöhnung und Ausgleich.

Reichskanzler: Ich schließe mich an.

Wackerzapp: Ich schließe mich nicht an, muß, falls die Sache so entschieden wird, zurücktreten[1].

Frhr. von Stein: Wiederholt seine eingangs gemachten Vorschläge.

von Breitenbach: Behandlung im Parlament?

Reichskanzler: Die Angelegenheit braucht nicht aufgebauscht zu werden, aber die politische Seite muß berührt werden.

von Breitenbach: Bundesratsbeschluß muß baldigst extrahiert werden.

[1] Wackerzapp hat unmittelbar danach tatsächlich seine Stellung als Präsident des Reichs-Eisenbahnamtes aufgeben müssen.

Kleine Mitteilungen.

Wirtschaft und Verkehr in der Ukraine[1]. Mit einem Flächengebiet von 451 300 qkm nimmt die Ukraine 2,11 % der Sowjetunion in Anspruch. Die Bevölkerung belief sich im Jahr 1926 auf 28 Mio Einwohner, das waren 19,1 % der Sowjetunion. Die wirtschaftliche Gestaltung der Ukraine ist nicht einheitlich. Die bestehenden Unterschiede finden ihre Erklärung im wesentlichen in den klimatischen und Bodenverhältnissen, in der Vergangenheit des Landes, die nicht einheitlich war, und in der geologischen Lagerung der Bodenschätze des Landes.

Der mittlere und nördliche Teil weist Erhebungen auf, die der Dnjepr in zwei Teile teilt. Die Höhen des Ostteils überschreiten mit Ausnahme des Donezgebietes niemals 250 m, der Westteil hat größere Erhebungen aufzuweisen und erreicht am Westrande 450 m, jedoch nirgends mehr. Das Meeresgestade ist überall flach. Die Erdoberfläche fällt zum Ufer des Schwarzen Meeres bis auf 40 und 0 m ab. Eine nicht breite Niederung zieht sich an beiden Ufern des Dnjepr entlang bis zur weißruthenischen Grenze, von größerer Ausdehnung ist sie nur in der Nähe der Städte Krementschug, Tschernigow und Kiew. Da die Temperatur mit 200 m Höhe um je einen Grad abnimmt, muß man auf dem rechten Ufer des Dnjepr mit größeren Niederschlägen rechnen. So teilt sich die Ukraine in einen nördlichen nassen und einen südlichen trockenen Teil. Was das Klima betrifft, so verläuft hier eine Grenze von Norden nach Süden und zerlegt das Land in ein wärmeres westliches und kälteres östliches Gebiet.

Die Holzsteppen der Ukraine liegen in den früheren Gouvernements Kiew und Podolsk, teils reichen sie auch in die Kreise Poltawa und Charkow hinein. Die Holzsteppe stellt den Übergang zwischen dem Waldgebiet des russischen Nordens und den Steppen des Südens dar. Im Norden der Ukraine befindet sich das Gebiet des gemischten Holzbestandes, es umfaßt die früheren Gebiete des Kreises Wolynsk, einen Teil des Landes um Tschernigow und einen kleineren Teil des Landes um Kiew, in den Beständen finden sich Fichten, Ahorn, Birke, Linden und Eschen. Im 19. Jahrhundert war die Ukraine, die 1648 zwischen Polen und Rußland geteilt worden war, im ganzen Umfange Bestandteil des russischen Reiches, ihre wirtschaftliche Entwicklung war eng mit der Entwicklung des Kapitalismus verbunden. Zu den großen wirtschaftlichen Vorgängen gehört die Entwicklung des Getreideexports, der Eisenbahn und die Entstehung der Schwerindustrie.

Die Ausfuhr des Getreides wurde früher durch das Vorhandensein der Häfen Noworossisk und der Krim zwar erleichtert, aber schwierig

[1] Nach russischen Quellen bearbeitet.

war die Heranschaffung an diese Häfen. Die Nichtschiffbarkeit der Flüsse und die Ungangbarkeit der Straßen legten sehr bald den Bau von Eisenbahnen nahe. Eisenbahn und Großindustrie fanden auch als Angelegenheit der Landesverteidigung Förderung. Erst die Eisenbahn schuf den Markt für die Kohle und die Metallerzeugnisse. Die Metallverarbeitung verlangte nach der Entwicklung der Kohlenwirtschaft, beide brachten starke Beschäftigung für die Eisenbahnen, diese führte wieder zu einer Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, die seinerseits dann den Export von Getreide begünstigte.

Das stark einströmende fremde, besonders französische Kapital bemühte sich vor allem zunächst um den Ausbau des Eisenbahnwesens, chronologisch fiel die Entwicklung der Eisenbahn in die 60er und 70er Jahre, die Entwicklung der Kohlen- und Eisenindustrie in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Zu den Besonderheiten der Schwerindustrie muß die Eroberung der Märkte gerechnet werden.

Im 19. Jahrhundert arbeiteten beide Industrien ausschließlich für die Heeres- und Eisenbahnbedürfnisse, der landwirtschaftliche Markt spielte keine Rolle, er kam für die Versorgung mit Metallgeräten noch nicht in Frage. Die Bedürfnisse der Industriezentren führten auch nicht zu einer Intensivierung der Getreideerzeugung, diese war und blieb auf den bisherigen Umfang der Ausfuhr eingestellt und reagierte nicht auf die Entstehung der Industrie. Dagegen führte die Entwicklung der Kohlen- und Eisenwirtschaft zur Entstehung der Industrien Zentralrußlands und der nordwestlichen Gebiete. Der Bedarf an Arbeitskräften für die ukrainische Industrie wurde aus der besitzlosen Landbevölkerung Mittelrußlands gedeckt, der ansässige ukrainische Bauer konnte lange Zeit nicht von der Anziehungskraft der Industrie erfaßt werden. Auch die Metallindustrie litt infolge Fehlens geeigneter Arbeitskräfte lange Zeit Not. In der Ukraine empfand man die Schwerindustrie als eine fremdländische Angelegenheit, sie wurde in Moskau, Leningrad und in Zentralrußland weit mehr beachtet als in der Ukraine selbst.

Dieses Verhältnis, wie man es noch im 19. Jahrhundert sah, begann sich allerdings vor dem Krieg 1914—1918 zu ändern; der Umschwung hat aber niemals den Grad erreicht, daß die Ukraine die ukrainische Industrie als ihre eigene Angelegenheit ansah, sie ist für den Ukrainer eine Oase fremdländischen Charakters geblieben.

Die Leichtindustrien. Während fast die gesamte Schwerindustrie verstaatlicht war — sie gehörte dem Staat oder den sogenannten kooperativen Verbänden — stand die Leichtindustrie im Jahr 1928 noch zu 20 % im Privatbesitz. Obwohl sich ferner in der Ukraine die großen Kohlen- und Eisenunternehmungen befinden, betrug der Anteil der Leichtindustrie an der Produktion noch etwa 50 %. In ihr nehmen die Zuckerrübenindustrie, Branntweinbrennereien und Müllereien bedeutende Stellungen ein.

Zuckerrübenunternehmungen. Die Zuckerindustrie der Ukraine ist später als im übrigen Rußland entstanden, und zwar erst seit 1827. Im jetzigen Zentrum entstanden die ersten Werke erst nach 1834 mit französischen Maschinen und unter französischer Leitung. Der Anbau der Zuckerrübe verursacht schwerste Arbeit, 100 bis 120 Tage müssen

zur Aussaat und Einbringung der Ernte je Hektar angesetzt werden, wogegen beispielsweise die gleiche Arbeit im Getreidebau in 35 bis 45 Tagen geleistet werden kann. Der Anbau der Zuckerrübe verlangt eine Bevölkerungsdichte von 60 bis 70 Menschen je qkm.

Für die Standortfrage ist von Bedeutung:

1. das Klima, der Boden und andere natürliche Vorbedingungen,
2. die Geübtheit der Bevölkerung im Anbau.

Die günstigsten Vorbedingungen aller Art sind im gesamten Gouvernement Poltawa, auch in Tschernigow sowie im westlichen und mittleren Teil des Bezirks Charkow und im gesamten Gouvernement Kiew gegeben. In großer Anzahl finden sich Zuckerunternehmungen nur bei Kiew und in einem Teil des Bezirks Charkow. Eigentlicher Mittelpunkt der Rübenerzeugung ist aber die Ukraine in ihrem rechten Teil des Dnjeprufers, obwohl dort infolge der größeren Entfernung vom Donezgebiet die Kohlen teurer als auf dem linken Ufer sind. Die Transportkosten sind keineswegs unwesentlich, da sie 8 % der Selbstkosten ausmachen. Auch liegen die Fabriken des Ostufers näher an größeren Städten, und dies spielte bei den hohen Tarifen der Eisenbahnen für Zucker ebenfalls eine Rolle. Die Rübe verträgt übrigens die weite Beförderung nicht gut, weshalb die größte Sorge darin besteht, genügend Anbaufläche in unmittelbarer Nähe der Fabriken zu finden. Bei der Verstaatlichung des Grundbesitzes erhielt die Ukraine mehr als 530 000 ha Pachtland für die Zuckerwirtschaft in einem Umkreis von 15 km vom Werk oder der Verladestation der Eisenbahn zugeteilt. Das für die Pflanzung geeignete bäuerliche Land beläuft sich — ebenfalls im Umkreis von 15 km — auf 8 Mio ha. Das bäuerliche Besitztum stellte also die Hauptmasse der Rüben. Der „Zuckertrust" hatte eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Anbaus getroffen, darunter die Gewährung geldlicher Vorteile bei größeren Lieferungen, der Einsatz von 500 Agronomen, die an den Problemen arbeiteten, Ausgabe von Rübensamen und landwirtschaftlichen Maschinen, Dünger und die Schaffung neuer Werke. In dieser Weise erstreckte sich der Einfluß des Syndikats im Interesse der staatlichen Planwirtschaft auf Hunderttausende bäuerlicher Besitzungen. Die Arbeit der 1918 gegründeten bäuerlichen Genossenschaften, die 80 % der Anbauflächen umfaßten, und des Trustes erstreckte sich anfänglich auf die Organisation der bäuerlichen Aussaat, später unterhielten sie auch ansehnliche Stäbe von Agronomen.

Die Herstellung von Zuckerraffinade war vom Export abhängig, die Raffinade fand im nahen Osten in Iran und der Türkei Absatz, die weniger den Streuzucker liebten. Der dreifache Teil der Erzeugung bestand jedoch aus Streuzucker.

Branntweinindustrie. Unter den Arten der leichten Industrien nimmt auch die Branntweinbrennerei einen beachtlichen Platz ein. Als Rohstoffe kommen Kartoffeln, Syrup aus der Zuckerherstellung, Mais und andere Getreidearten in Betracht. Der wesentlichste Rohstoff ist die Kartoffel, aus dem 50 % allen Branntweins hergestellt wird. Die Brennereien teilen sich in ländliche und industrielle. Erstere, die vor 1918 steuerliche Erleichterung genossen, verarbeiten ihre selbst erzeugten Produkte, letztere sind auf den Markt angewiesen. Die ländliche Erzeu-

gung überwog, da die frühere Gesetzgebung sie begünstigte. Die größte Anzahl der Brennereien befindet sich in den Waldgebieten, dieses ist volkswirtschaftlich auch richtig, da die Holzsteppe sich auf den Anbau der Zuckerrübe spezialisiert hat. Die Gesamterzeugung belief sich im Jahr 1927 auf 1,8 Mio hl 40prozentigen Erzeugnisses.

Tabakanbau und Industrie. Vor dem Weltkriege war der Tabakanbau ein starker Zweig der ukrainischen Landwirtschaft. Die Anbaufläche belief sich auf 40 % der gesamten Tabakanbaufläche Rußlands und bestand aus 22 000 ha, von denen wiederum 20 000 ha auf dem linken Ufer des Dnjepr in den Gouvernements Tschernigow und Poltawa gelegen waren. Die Hauptsorte war der minderwertige Machorka; nur in der Gegend von Tschernigow pflanzte man auch Zigarrentabak, der aber nicht mehr als 5 % der Ernte hergab. Unter dem Einfluß des Mangels an männlichen Arbeitskräften im Weltkrieg ging der Anbau, der bekanntlich mit viel Arbeit verbunden ist, wesentlich zurück. Eine Besserung trat erst 1928 wieder ein. Die Tabakfabriken befinden sich bei Poltawa, Kiew und Podolsk, diese verarbeiteten auch Tabak aus der Krim und dem Kaukasus. Das frühere österreichische Monopol hat gern ukrainischen Tabak gekauft, desgleichen die französische Monopolverwaltung, der Auslandsmarkt ging aber im Bürgerkrieg verloren.

Hanf- und Mühlenerzeugnisse. Die Anbaufläche für Hanf betrug 140 000 ha, 25 % der Ernte ging nach Deutschland. Der Anteil der Privatwirtschaft auf dem Gebiet der Mühlen, der früher bestand (bis 1928), ging stark zurück und wurde schließlich unter dem Einfluß der staatlichen Brotversorgung ganz beseitigt.

Eine gewisse Bedeutung nimmt auch die Erzeugung von Ölen ein, die aus Leinsaat, Hanf, Raps, Leindotter und Mohn gewonnen werden. Von diesen Pflanzenarten nebst Sonnenblumen sind 720 000 ha, also weit mehr als Rüben, vor allem im Südwesten des Landes angebaut. Die Verarbeitung geschieht meist im Heimbetrieb, einige dauernd arbeitende Werke sind bei Kiew und Charkow zu finden.

Die Schwerindustrie. Die Entwicklung der Schwerindustrie im Süden und damit auch in der Ukraine war bedingt durch das Vorhandensein einer Reihe äußerst günstiger Umstände. Das Vorkommen von Kohle und Eisen, beide nicht weit von einander entfernt, außerdem ihre günstige Lage zum Schwarzen und Asowschen Meer, war allein schon ein bedeutungsvolles Zusammentreffen.

Kohle. Das Vorkommen von Kohle und Anthrazit, bekannt unter dem Begriff des Donezbeckens — Donbas —, ist von recht bedeutender Größe. Man kennt nichts Ähnliches im europäischen Teil der Sowjetunion, nur im asiatischen Teil übertreffen zwei Reviere, das Kusnezk- und Cheremcha-Gebiet, das Donezbassin durch ihren Reichtum an Erdschätzen. Das Donbas umfaßt ein Gebiet von etwa 40 000 qkm, es liegt zum größten Teil in der Ukraine, nur ein kleiner Teil befindet sich bereits östlich davon auf nordkaukasischem Gebiet.

Die geologischen Bedingungen sind nicht so sehr günstig, die Ursache liegt in der geologischen Vergangenheit. Um an die Läger heranzukommen, bedarf es vielfach der Durchdringung großer Massen an Sandstein, Schiefer und Kalk. Die Vorkommen sind nicht sehr dick und

wechseln auch ihre Richtung. An manchen Stellen erreicht die ausbeutbare Schicht die Erdoberfläche oder nähert sich ihr sehr stark. Die Flöze sind zwischen 75 cm und 2,5 m stark. Die Größe der Vorkommen ist letzten Endes nicht bekannt; jahrelange geologische Untersuchungen berechtigen dazu, den Bestand mit 60 Mrd. t anzunehmen. Eine Kommission hat die Schichten bis zu einer Tiefe von 1400 m unter Meeresspiegel untersucht, sie nahm die nach dem jetzigen Stande der Technik abbaufähigen Mengen mit 4 Mrd. t an (hiervon 2,6 Mrd. t Kokskohlen und 0,93 Mrd. t Anthrazit), der Rest besteht aus anderen Kohlenarten. Anthrazit kommt im östlichen Teil, Kokskohle im westlichen Teil vor. Das Vorkommen des Donbas ist in der Lage, die intensivsten Anforderungen von Industrie, Verkehr und Hausbedarf zu befriedigen.

Die Nachfrage nach Kohle trat erst spät, und zwar zuerst 1797 in einem Lugansker Eisenwerk auf. Ein geringer Handel mit Kohle entstand, der durch die Wasserwege und das Fuhrwerk vermittelt wurde. Wie im übrigen Europa trat ein grundlegender Wechsel der Verhältnisse durch das Auftreten der Eisenbahnen ein. Sie machten auch den Abtransport aus dem westlichen Revier möglich, dem keine Wasserwege zur Verfügung standen, und stellten sich als billiges und zuverlässiges Beförderungsmittel zu den Häfen des Schwarzen und des Asowschen Meeres und zu den Fabriken des mittleren Rußlands heraus. So kam die Kohle nach Kiew, Moskau, Saratow und Wladikawkas. Die Hauptsache blieb aber, daß die Kohle des Donezreviers zu den Eisenlägern von Kriwoi Rog gelangen konnte.

Mit dem Bau von Eisenbahnen verlagerte sich das Schwergewicht der Kohlenwirtschaft in westlicher Richtung, die Anthrazitperiode fand ihre Ablösung in der Steinkohlenperiode. In der Anthrazitperiode fand der Abbau ohne Beachtung bergbaulicher Regeln statt, der Kampf mit dem Grubenwasser hatte recht primitiven Charakter. Erst in den 70er Jahren trat eine Reihe großer Werke europäischen Stils in Tätigkeit, wodurch die Kleinindustrie durch eine ausgesprochene Großindustrie ersetzt wurde.

Die erste Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Rohstoffgebieten wurde 1884 durch die Jekaterinenbahn geschaffen, aber man darf die Entwicklung der Eisenbahnen in der Ukraine nicht allein von der Seite der Großindustrie aus betrachten. Getreideanhäufungen ohne Absatzmöglichkeit waren eine alltägliche Erscheinung, wohingegen das industrialisierte Europa starke Nachfrage nach Getreide entwickelte. Das stand in schreiendem Gegensatz zu der Unmöglichkeit, das Getreide über die Häfen oder die trockene Grenze der Ukraine auszuführen; das Land mußte auch aus diesem Grunde unter allen Umständen zum intensiven Eisenbahnausbau übergehen.

Der Trust der Donezkohle (Donugol) vereinigt jetzt in sich im Zusammenarbeiten mit dem kohlenchemischen Trust (Chimugol) und dem „Südstahl" (Jugostal) alle Vorkommen von Kohle. Dazu gehörten auch die Schächte, die das Verkehrskommissariat gepachtet hatte. Es lag der Gedanke zugrunde, daß der chemische und Südstahl-Trust aus eigenen Gruben mit Kohlen besonderer Art versorgt werden können. Die Pach-

tung eigener Schächte durch das Verkehrskommissariat fiel in die Zeit, als dieses eine unregelmäßige Belieferung der Bahnen befürchtete. Diese Maßnahme ist später rückgängig gemacht worden.

1924 setzten die Mechanisierungsbestrebungen ein. Erfahrungen in den USA. wiesen hierzu den Weg. Es entstand die Frage, ob die Mechanisierung in der Sowjetunion auch wirklich zweckmäßig war, wo die Arbeitskräfte billig waren. Bisher konnte die Mechanisierung nicht als fortgeschritten bezeichnet werden und noch war nicht die Ordnung in den Arbeitsvorgängen vorhanden, die dazu notwendig wäre. Ein einheitlicher wirtschaftlicher Typ der Schächte hat noch nicht herausgearbeitet werden können, bisher waren nur die ersten Schritte auf diesem Gebiet geschehen. Wertvolle Maschinen, insbesondere aus den USA., sind beschafft, der Erfolg ist aber nicht groß gewesen.

Interessant ist noch, daß es im Donbas zahlreiche Notschächte gibt. Ihre Entstehung fällt in die Zeit des japanischen Krieges; eine neue Blüte erlangten sie im Weltkrieg, als alle Gruben für die Verteidigung des Landes arbeiteten. Unter diesen Notschächten versteht man solche Anlagen, die mit Drehrädern (mit Hand- oder Pferdebetrieb) als Fördermittel arbeiten. Bei einer Tiefe des Schachtes von meist 60 m schwankte der monatliche Ertrag zwischen 35 und 2000 t. Juristisch gesehen war die Kohlenfirma nicht Eigentümer der Erdoberfläche, sondern sie pachtete das Land auf 30 Jahre. Dies gab den Bauern oder Gemeinden die Möglichkeit zu einer Vertragsbedingung, daß die Kohlenausbeutung erst in einer Tiefe von 60 m beginnen durfte. Diese Art der Förderung belief sich normalerweise auf etwa eine ½ Mio t, stieg aber in der Kriegszeit auf 5 Mio t.

Es ist bekannt, daß das Donbas „die Aufgabe des gesamtrussischen Heizers" hat. 1913 betrug sein Anteil an der Gesamtförderung 87,1 %. 1930 belief sich die Förderung auf 37 Mio t, und es entstand die Frage, ob das Eisenbahnnetz den daraus entstehenden Anforderungen noch gewachsen war. 70 bis 80 % der Kohlen wurden verfrachtet, 20 bis 30 % dienten dem Werkbedarf. Bei weiterer Steigerung der Förderung war auch ein weiteres Steigen der Beförderungen zu erwarten, so daß letzten Endes die Höhe der Förderung von der Wagengestellung abhängig wurde. Auch hieraus ergab sich die Notwendigkeit der Schaffung neuer Bahnen und des Ausbaues der bestehenden Linien.

Kriwoi Rog. In früheren Zeiten wurde nur das Eisenerz des Donbas ausgebeutet, es wurde nach dem Süden zu dem 1871 gegründeten ersten Teil der metallverarbeitenden Industrie befördert. Indessen war es nicht möglich, auf den Erzen des Donbas eine Basis der schweren Industrie aufzubauen, da man sehr bald die Ungeeignetheit dieses Erzes und den geringen Eisengehalt von 40 % entdeckte. Durchgreifend änderten sich diese Verhältnisse mit der Verwendung der Erze von Kriwoi Rog. An sich war dieses Vorkommen bereits im 18. Jahrhundert bekannt, der Abbau begann aber erst 1880 durch eine französische Gesellschaft und erreichte schnell eine ansehnliche Höhe.

Unter dem Begriff Kriwoi Rog versteht man ein Gebiet von 200 qkm Ausdehnung, das durch den Fluß Ingul mit seinen Nebenflüssen durchschnitten wird. Es erreicht eine Länge von 100 km und stellenweise eine

Breite von 6 km. Im Norden überwiegt das Vorkommen des Erzes in Nestern, im größeren Teil des Südens in Flözen. Im Norden besteht Tagebau, im Süden liegt das Erz in einer Tiefe von 200 bis 250 m. Das Erz ist erstklassig, Vorkommen mit 55 % Fe rechnen zu den armen Erzen, durchschnittlich weist das Erz 60 bis 70 % auf, an einzelnen Stellen jedoch weit mehr. Im besonders reichen Gebiet von Ssaksagan wurden 65 % der gesamten Ausbeute gefördert, der Rest in den übrigen Gebieten. Im Vergleich mit anderen Erzgebieten der UdSSR ist das Revier nicht groß. Es bestehen mehrere Ansichten über die Größe des Vorkommens. Jetzt wird sie auf 225 Mio t geschätzt, im Norden und Süden befinden sich aber noch bedeutende Vorkommen nicht bekannter Ausdehnung.

Außer Eisen birgt die Ukraine Manganerz bei der Stadt Nikopol. Es handelt sich um ein Revier von 80 qkm; die Läger sind auf 20 Mio t veranschlagt, von denen 8 Mio t zur Zeit erreichbar sind. Das Haufwerk enthält 34 % Mangan, es wird auf 47 bis 50 % angereichert, ehe es zum Versand kommt. Gegenüber den Lägern in Tschiatury in Grusien hat Nikopol untergeordnete Bedeutung. 10 % Nikopolerz wurden exportiert.

Die Eisenerzförderung belief sich 1913 auf 6,5 Mio t. Der größere Teil der Schächte gehörte den Eisenwerken, der kleinere Teil stand im Besitz unabhängiger Gruben, die das Erz vorwiegend exportierten. Das Erz gelangte auch nach Deutschland, an dritter Stelle der Bezugsländer erschien Großbritannien. Infolge der guten Qualität bestand an sich große Nachfrage, aber die zu zahlenden Frachten waren hoch.

Ein Teil der ukrainischen Werke tendierte nach Kriwoi Rog, der größere Teil gliederte sich an das Donbas an, eine dritte Gruppe hat die Nähe des Asowschen Meeres gesucht. Diese haben die Möglichkeit, sich auch auf die Vorkommen von Kertsch (Krim) zu stützen. Die Wahl des Standorts kannte keine Gesetzmäßigkeit, die Lage wurde durch Abhängigkeit von anderen Werken, von der Wasserstraße usw. bedingt.

Chemische und Glasindustrie. Eigentlicher Mittelpunkt der Glasindustrie ist der Kreis Lissischansk im Donezbecken. Hier sind außer den Rohstoffen Salz, Sand und Kalk auch Kohle, Wasser und nicht zuletzt gute Eisenbahnverbindungen vorhanden. Es hat sich als zweckmäßig herausgestellt, im Kombinat Chimugol (Chemiekohle) den geschlossenen Zyklus vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat zusammenzufassen. Zu ihm gehörten auch Kohlengruben, weil die langflammige Lisitschansker Kohle keinen Transport verträgt. Gefertigt werden Soda, Säuren, Industriegase und Glas.

Maschinenbau. Diese Industrie wurde in der Ukraine ziemlich spät entwickelt. Man hat zwei Gruppen zu unterscheiden: der Bau für die Zwecke der Eisenbahnen und für die Landwirtschaft. Die Herstellung von Eisenbahnmaterial wurde früher durch hohe Zölle gegen ausländischen Wettbewerb sehr geschützt. Bekannt sind die Lokomotivwerke in Lugansk und Charkow, die, sehr günstig zu den Rohstoffen gelegen, schon 1916 60 % aller russischen Lokomotiven herstellten. An Wagenbauanstalten sind zwei vorhanden, die Dnjeprowsker Wagenfabrik und die Schiffswerft in Nikolajew. Spezialität des letzteren Werkes sind

großräumige Güterwagen und Kesselwagen. Eine Anzahl kleinere veraltete Werke sind in Charkow, Nikolajew, Kiew, Sinowjewsk, Berdjansk und Odessa vorhanden, sie sind im ukrainischen Maschinentrust (Uktrestcelmasch) vereinigt.

Arbeitskräfte. Die Schwerindustrie hat in der Ukraine keine starken Wurzeln, es fehlte an Arbeitskräften aus dem eigenen Gebiet. Der Typus des Grubenarbeiters war in der Ukraine ganz und gar nicht vorhanden. Die unterirdische Arbeitsweise in den Gruben war sehr primitiv und stellte an den Arbeiter sehr große Ansprüche. Der Arbeiter des Urals erhielt auch höhere Löhne. Charakteristisch für die metallverarbeitende Industrie ist auch hier der Bedarf an hochqualifizierten Arbeitern. Man ist davon abgegangen, unter allen Umständen auf einer Rohstoffbasis selbst zu arbeiten, sondern die großen Städte, wo qualifizierte Arbeiter leichter zu erhalten sind, wurden Zentren der Metallfabriken, großen Lokomotiv- und Wagenfabriken, Werften usw. Auch waren die Löhne in Moskau und Leningrad höher, hinzukam, daß der Bürgerkrieg die Arbeitskräfte der Ukraine zerstreut hatte, die neu zusammengesucht werden mußten.

Das Eisenbahnnetz der Ukraine. Die Ukraine verfügt über ein großes Eisenbahnnetz. Sie ist besser versorgt als irgendein anderes Gebiet der Sowjetunion, bleibt aber bezüglich der Dichte im Vergleich mit westeuropäischen Ländern zurück. In den statistischen Nachrichten der SSR. werden folgende Angaben über die Ausdehnung und Dichte des Netzes, verglichen mit anderen Republiken nach dem Stand vom 1. Januar 1925 gemacht (diese haben sich inzwischen nicht wesentlich geändert):

Weißrußland 2 131 km = 20 km Strecke auf 1000 qkm,
Mittelasiatische Republik 3 290 km = 3,95 km auf 1000 qkm,
die RSFSR. 53 689 km = 2,07 km auf 1000 qkm,
die Ukraine 13 185 km = 29,5 km auf 1000 qkm.

Gegenüber der mittleren Eisenbahndichte im gesamten europäischen Teil der UdSSR. (12,2 km) zeigt dies, daß die entsprechende Zahl in der Ukraine mehr als zweimal so hoch ist.

Aber nicht alle Teile der Ukraine sind dabei gleichmäßig mit Bahnen ausgerüstet. Begreiflicherweise besteht die größte Dichte im Donezgebiet, bei Dnjepropetrowsk und Charkow, das heißt in den Gebieten der Großindustrie. Die Gebiete der Zuckerindustrie und die Teile der Ukraine, die zu den Häfen neigen, weisen ein weniger dichtes Netz auf.

Die Entwicklung des Verkehrs forderte gebieterisch den Umbau der Kiewer, Charkower und Dnjepropetrowsker Eisenbahnanlagen, die zur Zeit ein Hindernis für die Flüssigkeit des Betriebes darstellen. Hinzukommt, daß sich die Verkehrsrichtungen geändert hatten.

Richtung der bedeutendsten Güterströme. Die Beförderung des Getreides nach dem Süden vollzog sich früher in starkem Maße in der Richtung auf die Seehäfen Odessa, Nikolajew und Cherson, auf deren Anteil fast drei Viertel des gesamten Getreideexports über See entfielen. Einst war Nikolajew der bedeutendste Getreidehafen, mußte aber seinen Rang

an Odessa abtreten. Der Hafen Nikolajew hatte große Bedeutung weit über die Grenzen der Ukraine hinaus, denn dorthin kamen die Getreidemengen auch aus Westsibirien und den Gouvernements Saratow, Samara, ferner aus Ufa. Die nach Odessa tendierenden Getreidegegenden waren im allgemeinen die gleichen, indessen erhielt Odessa auch viel Zufuhr aus Bessarabien. Nach Cherson gelangte die Hauptmenge des Getreides über den unteren Dnjepr, aber auch aus den früheren Gouvernements Jekaterinoslaw und Cherson. Für diesen Hafen hatte der gemischte Eisenbahn-Flußverkehr Bedeutung, der sich über den Binnenhafen Saporoshje am Dnjepr abspielte. Schließlich gelangten große Getreidemengen aus den Gebieten Charkow, Poltawa und Jekaterinoslaw zum Hafen Taganrog.

Die Einflußzone des Hafens Odessa konnte man mit einem Halbkreis von 500 km begrenzen, indessen kamen nicht weniger als 70 % aller Getreidegüter in den Hafen Odessa bereits aus einem Umkreis von 300 km. Auch das Getreide, das nach Nikolajew gelangte, stammte vorwiegend (50 bis 55 %) aus der 300-km-Zone. Ähnlich war das Bild auch bei den übrigen Häfen. So erhielt der wichtige Flußhafen Saporoshje (Alexandrowsk) 98 % seiner Getreidemengen aus der gleichen 300-km-Zone. Ganz erheblich geringer als der Zustrom des Getreides zu den Häfen des Schwarzen Meeres war die Ausfuhr über die trockene Grenze nach Radsiwilow, Woloschisk und Gusjatin und zur Libauer Bahn.

Dieser Vorkriegszustand hatte sich nun in der letzten Zeit wesentlich geändert, die Beförderungen, die in das Innere der Sowjetunion gingen, hatten sich stark erhöht. Bei der Lage der Landwirtschaft in den zentralen Gebieten der Union mußte die Ukraine zusammen mit dem Nordkaukasus den heftig steigenden Bedarf der inneren UdSSR. an Getreide decken. In Verbindung mit dieser Verschiebung hatten sich die Beförderungen zu den Häfen des Schwarzen Meeres auf den dritten oder vierten Teil verringert. Nachgelassen hatten auch die Beförderungen zu der trockenen Grenze.

Der größte Teil der Eisenbahnerzbeförderungen schlug die Richtung von Kriwoi Rog nach dem Donbas ein, in der Gegenrichtung wurde der Wagenpark mit Kohle ausgelastet. Bis 1914 fanden noch bedeutende Eisenerzbeförderungen nach Polen statt. Dagegen haben sich die Beförderungen von Kriwoi Rog und Nikopol in den Hafen Nikolajew bis jetzt erhalten. Die Bahnen fuhren die Kohlen in allen Richtungen ab. In der Richtung nach Westen und Nordwesten erreichten die Kohlen die Metallwerke von Kriwoi Rog und Dnjepropetrowsk sowie das Zuckerrübengebiet, wo die Donezkohle die polnische Kohle abgelöst hatte. Stark war auch die Belegung der Strecken dieser Richtung mit Dienstkohlen für die Eisenbahnen. Nach Süden verteilte sich die Kohle in der Richtung auf Mariupol, von wo sie teilweise in das Ausland ging, teilweise durch die Küstenschiffahrt in die Städte verteilt wurde, die an den Ufern des Schwarzen Meeres liegen. Nach Osten schlug die Kohle ihren Weg in zweifacher Richtung ein. Der kleinere Teil ging nach Stalingrad, der größere nach Kupjansk und Lißky. Die Zone der Ausbreitung der sog. harten Kohle konnte hier nicht sehr groß sein, weil sie auf die Konkurrenz der weichen Kohle traf, die in Lastschiffen auf der Wolga her-

unterkommt. Schließlich gelangte die Kohle nach Norden für den Bedarf Moskaus und Leningrads. Die Bedeutung dieser Transporte war recht groß. Sie erklärte sich daraus, daß sich die Industrien hier von der englischen Kohle freigemacht und sich auf die Donezkohle abgestellt hatten. Dies hatte eine verstärkte Nachfrage nach Donezkohle zur Folge und stellte die Eisenbahnen vor schwierige Aufgaben. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Abfuhr aus dem Donezrevier nach Norden ist noch zu bemerken, daß die Wege sich in vier Richtungen teilten:

Kramatorsk—Charkow,
Lisitschansk—Kupjansk,
Lugansk—Millerowo,
Lichaja—Millerowo.

Von ihnen bedienten die ersten drei den westlichen Teil des Kohlenreviers, die vierte den östlichen.

Nach Süden stoßen aus dem Revier drei Linien vor:

Dolja—Wolnowacha—Mariupol,
Charzisk—Taganrog,
Schachti—Nowotscherkassk—Rostow.

Schließlich stehen drei Bahnen in der Richtung nach dem Westen zur Verfügung:

Kramatorsk—Losowaja,
Otschertino—Grischino—Sinelnikowo,
Wolnowacha—Pologi.

Nach dem Osten verläßt nur eine Strecke das Revier:

Lichaja—Stalingrad.

Das dichteste Netz befindet sich im Westteil des Kohlengebiets, im Osten ist das Netz wesentlich dünner. Schlecht ist die Mitte versorgt, die keine ausreichenden Verbindungen nach dem Norden und zu den Häfen hat.

Die größte Bedeutung kommt dem Ausbau und der Abfuhr über die sog. Kohlenmagistrale Moskau-Donbas zu, die die gewaltige Aufgabe der früheren Beförderung über Charkow und Kursk hat auf sich nehmen müssen.

Binnenschiffahrtsverkehr. Das Dnjepr-Bug-Flußsystem umfaßt einen bedeutenden Teil des Südwestens und Westens der Ukraine. Die Dnjeprstaustufe teilte dieses in zwei selbständige Teile, den sog. oberen und unteren Dnjepr. Nur Holz in Flößen konnte über die Staustufe gelangen, so daß der Verkehr auf dem oberen Fluß nur örtliche Bedeutung behalten kann, solange der Ausbau der Staustufe nicht durchgeführt ist. Der untere Dnjepr vermittelte den Verkehr mit Cherson und diente der Verfrachtung einer Reihe von Gütern, insbesondere von Getreide. Die Schiffe geraten bei voller Belastung jedoch sehr leicht auf Grund, ihre Tragfähigkeit kann daher meist nur zu 75 % ausgenutzt werden. Die Flotte ist überaltert und etwa 22 bis 50 Jahre alt.

Die Häfen des Schwarzen Meeres. Zu den großen Häfen der Ukraine gehören Odessa, Nikolajew und Cherson. Der Hafen Odessa wurde 1794 geschaffen, er ist 180 km Wasserweg von den beiden anderen

Häfen entfernt. Bedeutung und Umschlag des Hafens hatten seit 1904 sehr gewechselt. Im alten Rußland spielte er eine bedeutende, zum Teil erste Rolle für die Seeausfuhr auf dem Gebiet der Lebensmittel, Rohstoffe und Halbfabrikate. In Odessa kamen Kohle aus Mariupol und Rostow, ferner Raseneisenerze, Zucker und einige andere Güter an. Von Bedeutung war der Hafen für die große Küstenschiffahrt zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee. Der Hafen hat eine sehr geschützte Lage und verfügt über reichlich Platz, seine Anlagen waren für russische Verhältnisse ausreichend.

Den zweiten Platz nahm Nikolajew ein, das bis 1860 ausschließlich Kriegshafen, später auch Handelshafen war. Er nahm eine gute Entwicklung und wurde für Schiffe mit größerem Tiefgang ausgebaut. Die Ausfuhr überwog, aber auch die Küstenschiffahrt war beachtlich. Unter den Ausfuhrgütern war das Getreide stark vertreten, das über den unteren Bug hierher gelangte, ferner die Ausfuhr von Eisen- und Manganerz.

An dritter Stelle ist Cherson zu nennen, das am rechten Ufer des Dnjepr gelegen ist. Die Leistungsfähigkeit des Hafens wurde durch den Bau eines Stichkanals zur See in Länge von 1,7 Meilen erhöht.

Vor dem Weltkrieg haben die Häfen sehr intensiv gearbeitet. In der Zeit des Bürgerkrieges sank ihre Bedeutung, viele Bauten wurden damals eingestellt. In den Jahren 1923 bis 1927 wurden 20 Mio Rubel investiert. Die Häfen sind mechanisiert, in Nikolajew befinden sich Getreideelevatoren, in Odessa Kühlanlagen für Massengüter. Der Umschlag belief sich im Jahr 1926/27 auf:

Odessa	820 000 t
Nikolajew	550 000 t
Cherson	250 000 t
Mariupol	675 000 t
Berdjansk	110 000 t
	2 405 000 t

Straßenverkehr. Der Zustand der Wege in der Ukraine ist unbefriedigend. Chausseen und andere Landstraßen dienen nur dem örtlichen Verkehr und der örtlichen Wirtschaft. Ein großer Teil der Wege ist unbefahrbar. Die Wege werden in Staatsstraßen, Spezialstraßen und Wege örtlicher Bedeutung eingeteilt.

Es waren vorhanden

1. Staatsstraßen	1 917 km
2. Spezialwege	5 087 „
3. Wege örtlicher Bedeutung	87 700 „
	94 704 km
Zu 1 und 2: Wege mit Steinbefestigung .	1 828 km
„ ohne „ .	5 176 „
Zu 3: Wege mit Steinbefestigung . . .	4 400 „
„ ohne „ . . .	83 300 „

Dr. Wehde-Textor (z. Zt. in Minsk).

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 24. Juli 1941. Gesetz über die Verbesserung der Leistungen in der Rentenversicherung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 443)

Vom 29. Juli 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den Generalinspektor für Wasser und Energie.
(Reichsgesetzblatt I, S. 467)

Vom 15. August 1941. Zweiter Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Hannover.
(Reichsgesetzblatt I, S. 506)

Verordnung des Vorsitzenden des Ministerrats für die Reichsverteidigung:

Vom 20. August 1941. Verordnung über die Änderung von Steuergesetzen (Steueränderungs-Verordnung — StÄV.).
(Reichsgesetzblatt I, S. 510)

Verordnungen des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 14. Juli 1941. Verordnung über die verlängerte Geltungsdauer der Verordnung über Kündigungsschutz für Miet- und Pachträume.
(Reichsgesetzblatt I, S. 386)

Vom 23. August 1941. Verordnung zur Änderung und Ergänzung der Seemannsordnung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 532)

Vom 18. September 1941. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen der Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten „Hermann Göring".
(Reichsgesetzblatt I, S. 583)

Verordnungen des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht:

Vom 15. Juli 1941. Fünfte Verordnung zum Gesetz über die Besoldung, Verpflegung, Unterbringung, Bekleidung und Heilfürsorge der Angehörigen der Wehrmacht bei besonderem Einsatz (Einsatz-Wehrmachtsgebührnisgesetz).
(Reichsgesetzblatt I, S. 435)

Vom 17. Juli 1941. Verordnung über die Wehrbezirkseinteilung für das Deutsche Reich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 391)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 6. August 1941. Bekanntmachung über die deutsch-slowakische Vereinbarung über die Staatsschuld und das Staatseigentum der früheren Tschecho-Slowakischen Republik sowie einige andere damit zusammenhängende finanzielle Fragen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 305)

Vom 18. August 1941. Bekanntmachung über die deutsch-slowakisch-ungarische Vereinbarung über die Aktiengesellschaft „Kaschau-Oderberger Eisenbahn".
(Reichsgesetzblatt II, S. 322)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 24. Juli 1941. Zweite Durchführungsverordnung zum Zweckverbandsgesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 464)

Vom 14. August 1941. Dritter Erlaß zur Änderung des Erlasses über die Amtsschilder.
(Reichsgesetzblatt I, S. 492)

Vom 29. August 1941. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Vorschriften auf dem Gebiete des Beamtenrechts im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 551)

Vom 30. August 1941. Verordnung über die Einrichtung und den Aufgabenbereich von Wohnungs- und Siedlungsämtern.
(Reichsgesetzblatt I, S. 543)

Verordnung des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe:

Vom 9. Juli 1941. Verordnung über die Einführung des Luftschutzrechts im Protektorat Böhmen und Mähren.
(Reichsgesetzblatt I, S. 377)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 21. August 1941. Verordnung zur Durchführung der Steueränderungs-Verordnung (StÄDV.).
(Reichsgesetzblatt I, S. 514)

Vom 2. September 1941. Zweite Verordnung zur Änderung der Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 548)

Vom 9. September 1941. Zweite Bekanntmachung über die Eintragung von verzinslichen Schatzanweisungen der Deutschen Reichsbahn in das Reichsbahnschuldbuch.

(Reichsgesetzblatt I, S. 558)

Verordnung des Reichsministers der Justiz:

Vom 16. Juli 1941. Verordnung über die Wertgrenzen für die Zulässigkeit der Berufung und der Revision.

(Reichsgesetzblatt I, S. 390)

Verordnung des Reichswirtschaftsministers:

Vom 16. September 1941. Siebente Verordnung zur Durchführung der Vorschriften über die Prüfungspflicht der Wirtschaftsbetriebe der öffentlichen Hand.

(Reichsgesetzblatt I, S. 572)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 25. Juni 1941. Verordnung zur Durchführung und Ergänzung der Verordnung über die Sozialversicherung der Bediensteten der Behörden und Dienststellen des Reichs im Protektorat Böhmen und Mähren.

(Reichsgesetzblatt I, S. 375)

Vom 29. Juli 1941. Verordnung über baupolizeiliche Zuständigkeiten in den Reichsgauen der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 485)

Vom 4. August 1941. Verordnung über die Sozialversicherung in den besetzten Gebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 486)

Vom 1. September 1941. Zweite Verordnung über die Neugestaltung der Reichshauptstadt Berlin und der Hauptstadt der Bewegung München.

(Reichsgesetzblatt I, S. 548)

Vom 13. September 1941. Durchführungsverordnung zum Gesetz über weitere Maßnahmen in der Reichsversicherung aus Anlaß des Krieges.

(Reichsgesetzblatt I, S. 568)

Verordnung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine:

Vom 24. Juli 1941. Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über den Kriegsverdienstwimpel.

(Reichsgesetzblatt I, S. 475)

Verordnung des Reichskommissars für Preisbildung:

Vom 26. Juli 1941. Verordnung über die Umlegung von Grundsteuerbeträgen in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 448)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 17. Juni 1941. Gebührenberechnung der Arbeitsgemeinschaften des Güternahverkehrs.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 19, S. 97)

Vom 23. Juni 1941. Typenbegrenzung in der Kraftfahrzeugindustrie. — Verordnung über die Typenbegrenzung in der Kraftfahrzeugindustrie und die dazu erlassenen Ausführungsvorschriften im Zusammenhang.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 20, S. 101)

Vom 27. Juni 1941. Erhöhung des Reifenluftdruckes bei Kraftfahrzeugen und Anhängern.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 19, S. 99)

Vom 27. Juni 1941. Kraftfahrzeuge der SS; Kennzeichen und Weiterbenutzung während des Krieges.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 21, S. 125)

Vom 2. Juli 1941. Neunundzwanzigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 235)

Vom 2. Juli 1941. Dreißigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 235)

Vom 4. Juli 1941. Ausführungsbestimmungen zu § 18 der Achten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz.

(Reichsgesetzblatt I, S. 455)

Vom 4. Juli 1941. Kraftfahrzeugsteuer.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 21, S. 126)

Vom 4. Juli 1941. Ausführungsbestimmungen zu § 18 der Achten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 24, S. 144)

Vom 7. Juli 1941. Grenzüberschreitender Güterfernverkehr; Verzeichnis der in den besetzten Gebieten von Belgien und Frankreich bestehenden Meldestellen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 21, S. 129)

Vom 11. Juli 1941. Verordnung über die Einführung von Vorschriften über die Hinterziehung und Überhebung von Verkehrsabgaben in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 468)

Vom 15. Juli 1941. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 272)

Vom 18. Juli 1941. Pflichtversicherung für Kraftfahrzeuge; hier Benachrichtigung der Versicherer von der Wiederinbetriebnahme stillgelegter Kraftfahrzeuge.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 22, S. 131)

Vom 21. Juli 1941. BO. Kraft; Besonderer Ausweis für Fahrer von Kraftomnibussen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 23, S. 139)

Vom 21. Juli 1941. Gebühren beim Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 23, S. 140)

Vom 25. Juli 1941. Fünfte Anordnung zur Änderung und Ausführung der Nahverkehrspreisverordnung.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 25, S. 156)

Vom 29. Juli 1941. Fünfte Verordnung über die Ausbildung und Prüfung für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst.

(Reichsgesetzblatt I, S. 465)

Vom 1. August 1941. Einundreißigste Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 277)

Vom 4. August 1941. Anerkennung von Führerscheinen des Protektorats Böhmen und Mähren.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 25, S. 155)

Vom 7. August 1941. Ausführungsbestimmungen zu der Verordnung über die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge mit Wehrmacht-Tarnscheinwerfern.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 24, S. 153)

Vom 7. August 1941. Anweisung zur Prüfung der Tarnscheinwerfer von Kraftfahrzeugen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 24, S. 154)

Vom 7. August 1941. § 37 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 13. Februar 1939; hier Kraftstoffbehälter in der Nähe des Motors bei Personenkraftwagen im Droschken-, Überland- und Mietwagenverkehr.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 25, S. 161)

Vom 13. August 1941. Aufhebung oder Verlegung von Straßenbahnhaltestellen; hier Mitwirkung der Straßenbahnaufsichtsbehörden.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 25, S. 161)

Vom 18. August 1941. Erlöschen der Gültigkeit tschechischer Führerscheine für Kraftfahrzeuge.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 26, S. 163)

Vom 30. August 1941. Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 546)

Vom 31. August 1941. Vereinfachtes Abrechnungsverfahren zwischen den Verwaltungsbehörden (Zulassungsstellen für Kraftfahrzeuge) und dem Statistischen Reichsamt (Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeuge); Neufassung der Dienstanweisung zum § 21 der Straßen-Verkehrs-Zulassungsordnung.
(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 27, S. 165)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 8. Juli 1941. Din 1073. Berechnungsgrundlagen für stählerne Straßenbrücken	274
Vom 11. Juli 1941. Unterricht. Lehrstoffhefte	274
Vom 12. Juli 1941. Verlegung des Verkehrsamts Waren (Müritz) nach Neustrelitz	274
Vom 14. Juli 1941. Din 1072. Straßenbrücken, Belastungsannahmen	275
Vom 18 Juli 1941. Vornormblatt Din 1100 — Hartbetonbeläge, Hartbetonstoffe	291
Vom 21. Juli 1941. Organisation der Reichsbahn-Zentralämter. — Bau und Einkauf der Straßen-Kraftfahrzeuge und Einkauf der Elektrokarren durch RZA. München	274
Vom 30. Juli 1941. Programm der NSDAP. — Preise für die Schrifttafeln herabgesetzt	291
Vom 4. August 1941. Teilung des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Floridsdorf in Lokomotivwerk und Wagenwerk	312
Vom 6. August 1941. Verreichlichung der Kreis Oldenburger Eisenbahn A.-G.	312
Vom 8. August 1941. Entwurfsbüro Prag erhält Bezeichnung „Entwurfsamt"	312
Vom 13. August 1941. Unterricht. Lehrstoffhefte	312
Vom 15. August 1941. Zuständigkeit für Ansprüche aus dem Frachtvertrag	312
Vom 23. August 1941. Unterricht, Lehrhefte	332
Vom 26. August 1941. Din 1167 — Traßzement	332

Bücherschau.

Besprechungen.

Spiess, Dr. W., Dipl.-Kaufmann, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft. (Sonderdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen, 1941, Heft 1 u. 2.) Berlin, Springer-Verlag, Berlin W 9, Linkstr. 22—24. 127 Seiten. Preis 3,90 RM.

Den Lesern des Archiv ist die Aufsatzreihe, die hier als Buch angezeigt wird, aus ihrer ersten Veröffentlichung bekannt. Gerade deshalb werden sie es begrüßen, daß nun die Gelegenheit dargeboten wird, diesen zweiten Teil einer Gütertariflehre, die Fortsetzung zu dem Buche „Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs", ebenfalls in Buchform zu beschaffen und so in den Besitz einer umfassenden, die privatwirtschaftlichen wie die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte allseitig behandelnden Darstellung des Eisenbahngütertarifwesens zu gelangen. Mit einmaligem Lesen, wie es der Umlauf einer Zeitschrift mit sich zu bringen pflegt, ist es auch diesmal nicht getan. Wer sich mit Verkehrsfragen irgendwie wirtschaftlicher Art befaßt, muß die hier entwickelten Gedankengänge in sich verarbeiten und wird oft genug auch bei der Behandlung spezieller Einzelfragen mit ihnen sich auseinandersetzen müssen.

Für seine Darlegungen findet Spiess eine feste Grundlage in zwei Lehrsätzen, die unmittelbar aus dem Wirtschaftsleben geschöpft sind, und die er nun theoretisch in ihrer Wirksamkeit nach allen Seiten erörtert. Der eine ist ihm darin gegeben, daß die Reichsbahn nach der staatsrechtlichen Lage verpflichtet ist, sich finanziell selbst zu tragen, daß sie mithin mit dem Gesamt ihrer Tarife das Gesamt ihrer Ausgaben zu decken hat. Zum andern weist er nach, daß die Gütertarife der Reichsbahn tatsächlich den Maßstab abgeben, nach dem sich alle Frachtsätze der sonstigen Landverkehrsmittel und zu gutem Teil sogar die der Seeschiffahrt ausrichten müssen — das für mein Empfinden reizvollste, weil durchaus neuartige Kapitel seines Buches.

Daß bei aller Betonung dieser wirtschaftlichen Grunderscheinungen der Verfasser auch die allgemein-politischen Zusammenhänge nicht etwa vernachlässigt, die in Deutschland die Entwicklung der Gütertarife mitausschlaggebend bestimmt haben, zeigt seine Behandlung des Fragenkomplexes, der sich an die horizontale und vertikale Staffelung anschließt. In der Tat hat nichts die gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen zwischen den entferntesten Landschaften des Reiches so kräftig belebt wie die Staffelung der Kilometersätze, die als allgemeiner Tarifierungsgrundsatz bekanntlich im Jahre 1920 von der Reichsbahn angenommen

worden ist und sich nach dem jetzigen Kriege dank der Ausweitung des Gebietes noch mehr als fruchtbar erweisen wird; erst durch diesen Grundsatz ist es dahin gekommen, daß das Reich nicht nur als eine wirtschafts-politische, sondern auch in dem Hin und Her des Güteraustauschs als eine wirtschafts-tatsächliche Einheit gelten kann. Die allgemeine Staffelung war aber früher nicht einmal in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einzuführen, weil — wie Spiess darlegt — die Rücksicht auf die anderen Bundesstaaten, ein allgemeinpolitischer Grund also, es damals verbot.

Als ein Beispiel für die strenge Sachlichkeit, mit der Spiess als Eisenbahnmann die anderen Verkehrsmittel und ihr Verhältnis zur Reichsbahn würdigt, sei die Behandlung des Kraftwagens angeführt. Was hier zu der Frage eines „arteigenen Kraftwagentarifs" gesagt wird, verdient eingehendste Beachtung aller Beteiligten. Und daß Spiess die Bedeutung der Eisenbahngütertarifierung auch nicht überschätzt, zeigt seine Behandlung der Ein- und Ausfuhr- und Durchfuhrtarife.

So liegt eine Leistung vor, die dem Fachmann reiche Anregungen gibt, die jedoch über die Fachwelt hinaus Aufmerken beanspruchen kann. Um so wertvoller ist es, daß die Aufsatzreihe jetzt als Buch vorliegt. Wir brauchen solche Veröffentlichungen ganz dringend; ist doch die Zahl derer, die über Verkehrsfragen wirklich Bescheid wissen, noch immer in Deutschland beschämend klein und dem Schlagwort daher Tür und Tor nur allzu weit geöffnet. *Kurt Wiedenfeld.*

Guarneri, Dr. Felice, Minister a. D., Professor, Nationalrat, Präsident des Banco di Roma und der Italienischen Gruppe der Internationalen Handelskammer Rom. Autarkie und Außenhandel. Kieler Vorträge, gehalten im Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Nr. 65. Verlag: Gustav Fischer, Jena. 24 Seiten. Preis 1,50 RM.

Von dem Begriff des Wortes Autarkie ausgehend, der in den letzten Jahren sich eingebürgert hat und nicht mehr Selbstgenügsamkeit, sondern nur noch Selbstsicherheit umfaßt, gibt der italienische Volkswirtschafter in gutem Deutsch zunächst eine Übersicht über die geschichtlich sich folgenden Wirtschaftssysteme bis zur voll ausgebildeten Weltwirtschaft und zu deren Zerfall durch den Weltkrieg. Scharf hebt er heraus, daß dieser Zerfall durch die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich und England eingeleitet worden ist, daß der „Todesstoß" aber dem Weltwirtschaftssystem durch die Sanktionen versetzt worden ist, die England im November 1935 gegen Italien im Völkerbund hat beschließen lassen.

Die zweite Hälfte des Vortrages ist dann einer Darstellung der modernen Wirtschaftsautarkie gewidmet, wie sie aus den programmatischen Erklärungen des Faschismus und des Nationalsozialismus und aus den bereits erzielten Erfolgen sich ablesen läßt. Guarneri definiert hier-

nach die Autarkie als diejenige „ Tätigkeit des Staates, die auf die rationelle und organische Ausnutzung aller Wirtschaftskräfte des Landes gerichtet ist, um der nationalen Wirtschaft die höchste Leistungsfähigkeit zu geben im Hinblick auf die gegenwärtigen und historischen politischen und sozialen Ziele, die sich der Staat gesteckt hat — sie bildet die Grundlage für die politische Unabhängigkeit des Staates". Was sich für die Praxis der Wirtschaftspolitik daraus ergibt, wird in organischer Reihenfolge kurz erörtert; namentlich wird wiederholt betont und begründet, daß zur Errichtung der Autarkie zwar die Lenkung des Wirtschaftslebens durch den Staat unerläßlich sei, daß dies aber nicht die private Initiative ausschließe und auch nicht ausschließen dürfe. Hervorzuheben ist, daß G u a r n e r i hierbei die „grundsätzliche Forderung" aufstellt, daß unter allen Umständen von den staatlichen Organen alles getan werden muß, damit durch die Formen der gelenkten Wirtschaft und der durch sie bedingten zwischenstaatlichen Abkommen „nicht der Unternehmungsgeist und das zähe Vorwärtsdrängen der Produzenten und Kaufleute erstickt werden, die zu den wichtigsten Voraussetzungen des wirtschaftlichen Fortschritts gehören". So erklärt er auch den Fortbestand des internationalen Güteraustauschs als des „Trägers und Ansporns des Ideenaustauschs" für dringend erwünscht; es sei nur notwendig, den Warenverkehr in Einklang mit den innerwirtschaftlichen Bedürfnissen zu halten und deshalb ebenfalls bewußt zu steuern. Dem Pessimismus, daß es in Zukunft keine großen Erweiterungsmöglichkeiten für den Außenhandel mehr gebe, stellt er den Satz entgegen, daß „noch weiteste Erzeugungs- und Austauschmöglichkeiten bestehen, die dank der neuen Erfindungen, der ertragsteigernden Arbeitsmittel und der zunehmenden Bedürfnisse einer immer größer werdenden Bevölkerung ständig wachsen". Aus der bisherigen Entwicklung leitet G u a r n e r i das Urteil, „daß das Volumen des Außenhandels je Kopf dem Anschein nach von den spezialisierten (d. h. auf Monokulturen abgestellten) zu den vielseitig und autark eingestellten Volkswirtschaften eine abnehmende und parallel zu dem Anstieg des Durchschnittseinkommens eine zunehmende Tendenz aufweist".

Zum Schluß schildert G u a r n e r i in knapper, eben dadurch besonders fesselnder Form, was Italien zur Erreichung solchen Zieles bereits getan und welche Erfolge es erzielt hat. Er geht aber auch an den Lücken nicht vorüber, die noch ausgefüllt werden sollen und auch ausgefüllt werden können, wie auch nicht an denjenigen Notwendigkeitsgütern, die Italien voraussichtlich immer aus der Ferne wird beziehen müssen. Da die beiden wichtigsten Aktivposten, mit denen Italien vor dem Weltkrieg das Defizit seiner Handelsbilanz gedeckt hat, die Geldsendungen der Auswanderer und der Reiseverkehr, nach und nach versiegt sind und auch schwerlich in der Zukunft ihre frühere Bedeutung wiedererlangen werden, so müsse Italien auch für die Ausfuhr neue Industrien entwickeln, „in denen dem Faktor Arbeit im Vergleich zu dem Faktor Rohstoffe das Schwergewicht zufällt"; was wiederum weite Möglichkeiten für die Entwicklung des Außenhandels eröffne.

So sieht Guarneri innerhalb des Autarkiesystems allgemeine große Aufgaben für den internationalen Güteraustausch gegeben und diesen geradezu als einen Wesensbestandteil des Systems. Im einzelnen natürlich anders, dem Grundzuge nach aber ebenso ist unsere Lage. Auch für uns Deutsche enthält also der Vortrag wichtige Anregungen, denen nachzugehen verlohnt. *Kurt Wiedenfeld.*

Kiefersauer, Dr. Fritz. Kriegsnotrecht für Miet- und Pachtverhältnisse. Zugleich Ergänzungsheft zu Kiefersauer, Mieterschutzrecht, 6. Auflage. Taschenformat, 1939, 80 S. Zweite Folge 1941. 162 Seiten. Verlag J. Schweitzer, Berlin W 35, Woyrschstraße 13. Preis für beide Bände 3,50 RM.

Der erste 1939 erschienene Band enthielt die 3. und 4. Verordnung zur Ausführung der Verordnung über Kündigungsschutz für Miet- und Pachträume vom 5. und 26. September 1939, die Verordnung über Kündigungsschutz von Kleingärten vom 27. September 1939 und die Verordnungen über Kündigungsschutz für Miet- und Pachträume in der Ostmark und im Sudetenland vom 31. August und 5. September 1939. Das Erscheinen der 5. Verordnung zur Ausführung der Verordnung über Kündigungsschutz für Miet- und Pachträume vom 14. August 1940, des Erlasses des Reichskommissars für die Preisbildung vom 5. Mai 1940 betr. Preisbildung und Preisüberwachung bei Mieten während des Krieges, der Verordnung über die Vertragshilfe des Richters aus Anlaß des Krieges (Vertragshilfeverordnung) vom 30. November 1939, der Vorschriften über die Umwandlung von Wohnungen in Räume anderer Art und schließlich des Gesetzes zur Änderung des Reichsmietengesetzes vom 15. Januar 1941 brachten auf diesem Gebiet so viele wichtige Änderungen, daß die Herausgabe eines zweiten erheblich umfangreicheren Bandes notwendig wurde, der die genannten Gesetze und Verordnungen nebst einigen weiteren Ergänzungserlassen und -verordnungen enthält.

Die Bände bringen neben dem Text der erwähnten Gesetze und Verordnungen Erläuterungen, die durch ihre klare und leicht verständliche Darstellung und reichliche Angabe von einschlägigem Schrifttum und Rechtsprechung die richtige Auslegung und Anwendung der Bestimmungen wesentlich erleichtern. Wenn auch gemäß § 2 Abs. 1 der 3. und der 5. Verordnung zur Ausführung der Verordnung über Kündigungsschutz für Miet- und Pachträume in Verbindung mit § 32 Abs. 1 Mieterschutzgesetz die Wohn- und Geschäftsräume in Gebäuden der Reichsbahn und die unbebauten gewerblich genutzten Grundstücke der Reichsbahn meist — nämlich, wenn die Gebäude bzw. Grundstücke öffentlichen Zwecken zu dienen bestimmt sind oder bestimmt werden — dem Mieterschutz nicht unterliegen, bleiben doch auch im Geschäftsbereich der Reichsbahn genügend Fälle übrig, für die die Bestimmungen des Mieterschutzes gelten. Die Bücher, die durch die übersichtliche und handliche Zusammenfassung der einschlägigen Bestimmungen und durch die guten Erläuterungen ein

zuverlässiger Führer durch das weit verstreute und unübersichtliche Gebiet des Kriegsmietrechts sind, können daher auch den mit Mietangelegenheiten befaßten Stellen der Reichsbahn zur Benutzung empfohlen werden. *Dr. Genest.*

Kayser, Georg. Die baupolizeilichen Vorschriften des Deutschen Reiches und Preußens. Ergänzungsblätter Mai 1941. 2. Lieferung zur 2. Auflage, 3. Lieferung zur 1. Auflage. 127 Blatt. 3,50 RM. Hauptband mit den zwei Ergänzungslieferungen jetzt 12 RM. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung München 23, Wilhelmstraße 9.

Das Buch ist im Archiv 1939, Seite 1527, die erste Ergänzungslieferung 1940, Seite 897, besprochen worden. Die vorliegende zweite Ergänzungslieferung berücksichtigt die zahlreichen Änderungen und Neuerungen des im Reich und in Preußen geltenden Baurechts bis Mai 1941. Der Ausbau der Erläuterungen ist fortgeführt worden unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts in den letzten Jahren. *Dr. Genest.*

Biermann, Dr. Franz. Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden. Verlag Albert Limbach, Berlin W 35, Rauchstraße 8. 94 Seiten. Preis 2,70 RM.

Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 hat lediglich die Haftung der Eisenbahn für Personenschäden einer reichsrechtlichen Regelung zugeführt. Auf dem Gebiete der Eisenbahnhaftung für Sachschäden waren bisher noch die landesrechtlichen, stark voneinander abweichenden Vorschriften in Geltung. Aus der zwingenden Notwendigkeit, auch auf dem Gebiete der Sachschadenhaftung die Rechtszersplitterung zu beseitigen, wurde das Gesetz vom 29. April 1940 erlassen. Die in ihm geschaffenen Haftungstatbestände sind denen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 in vielen Punkten angepaßt. Der Verfasser konnte deshalb bei seinen Erläuterungen in weitem Umfang auf die in Wissenschaft und Rechtsprechung zum Reichshaftpflichtgesetz entwickelten Auslegungsgrundsätze zurückgreifen.

Hervorzuheben ist, daß er hierbei in größerem Umfang auch neuere richterliche Entscheidungen anführt.

Was die Rechtsprechung als „Erhöhung der Betriebsgefahr" wertet, wird in einer interessanten Übersicht von Gerichtsentscheidungen gezeigt.

Der rechtsgeschichtlichen Entwicklung des Begriffs „höhere Gewalt" widmet der Verfasser breiten Raum. An zahlreichen Beispielen aus der Praxis wird dargelegt, daß die Rechtsprechung es fast unmöglich mache, den Einwand der höheren Gewalt zu erheben, und zwar auch in jenen Fällen, in denen er dem gesunden Rechtsempfinden zufolge be-

gründet erscheinen müßte. Diese vom ursprünglichen Begriffsinhalt wegführende Rechtsanwendung habe ihre Ursache vor allem darin, daß vielfach noch über der Begriffsjurisprudenz das letzte Ziel der Rechtsprechung — die Erfordernisse des Lebens — vergessen würde.

In der amtlichen Begründung zum Gesetz ist bei der beispielhaften Aufzählung einzelner, nicht unter das Gesetz fallender Einwirkungen auch der Funkenflug aufgeführt. Diese Frage ist im Schrifttum lebhaft umstritten. Der Verfasser schließt sich mit überzeugenden Darlegungen der meines Erachtens zutreffenden Auffassung an, daß durch Funkenflug verursachte Schäden immer dann unter das Gesetz fallen, wenn es sich um ein einmaliges Unfallereignis handelt.

Das Werk stellt eine sorgfältige, auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebaute Arbeit dar. Nicht zuletzt wegen seiner zahlreichen Schrifttumshinweise wird es sich rasch viele Freunde erwerben.

Dr. Fickel.

Heeckt, Dr. Hugo. Wandlungen der Wettbewerbsverhältnisse in der Ostseeschiffahrt. Verlag Gustav Fischer, Jena. 144 Seiten. Preis 7,50 RM.

In der Schriftenreihe „Probleme der Weltwirtschaft" des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel legt Dr. Hugo Heeckt eine Arbeit vor, die in diesem Augenblick gleichsam als Schlußrechnung über viele Jahre schiffahrtspolitischer Verworrenheit im Ostseeraum erscheint.

Der Verfasser geht von der Tatsache aus, daß die Wettbewerbsverhältnisse in der Ostseeschiffahrt vor dem Kriege in mehrfacher Hinsicht ständigen, und zwar kaum berechenbaren Wandlungen unterworfen waren. Galt dies schon in enger Beziehung auf die in diesem Raum besonders stark konkurrierenden Land- und Luftverkehrsmittel, so brachte das politische Kräftespiel der zahlreichen Anliegerstaaten viele Unsicherheitsfaktoren in die Planungen der Reedereibetriebe, ohne daß eine Hoffnung auf einen dauernden und tragenden Ausgleich der nationalen und wirtschaftlichen Interessen bestand.

Obwohl eine der Grundzahlen, nämlich der Gesamtbestand des an der Ostseefahrt beteiligten Schiffsraums nicht ermittelt werden kann, ist es dem Verfasser gelungen, an Hand von zahlreichen Einzelvergleichen einen guten Überblick über die Entwicklungstendenzen zu geben. Die Arbeit ist deshalb besonders wertvoll, weil keine Mühe gescheut wurde, die betriebswirtschaftlichen Unterschiedlichkeiten und Voraussetzungen zu untersuchen, mit denen die beteiligten nationalen Handelsflotten zu rechnen hatten. Dem Schiffahrtspolitiker kann die Arbeit zunächst im Hinblick auf die große Bereinigung im Osten sagen, was nicht wieder geschehen darf. Die Besorgnisse, die in Skandinavien seit der Besetzung der Randstaaten durch die Sowjets hinsichtlich einer sowjetrussischen Führung in der Ostseeschiffahrt laut wurden, beruhten vorwiegend darauf, daß die Nationalisierungstendenzen der Randstaaten und Polens schon vorher den deutschen und den skandinavischen Einfluß bekämpft hatten. Eine Verständigung mit der UdSSR wäre nie zu erwarten ge-

wesen. Nunmehr werden sich die Tendenzen zur künstlichen und unnatürlichen Förderung der nationalen Handelsflotten erheblich abschwächen können, so daß man in der Ostseeschiffahrt hoffentlich recht bald von einer echten Zusammenarbeit der beteiligten Nationen und ihrer Reeder sprechen wird. *K. Langguth.*

Handbuch für das Eisenhüttenlaboratorium. Band 2: Die Untersuchung der metallischen Stoffe, herausgegeben vom Chemikerausschuß des Vereins deutscher Eisenhüttenleute. Verlag Stahleisen mbH., Düsseldorf, Ludwig-Knickmann-Str. 27. 598 Seiten mit 91 Abbildungen. Preis 38,65 RM.

Das Werk enthält alle Angaben, die der Untersuchende für seine Arbeit benötigt. Im ersten Absatz werden die Untersuchungsverfahren für Roheisen und Stahl, im zweiten die für Zusatzmetalle wie Mangan, Chrom, Nickel, Wolfram und die Ferrolegierungen, im dritten die für Hartmetalle und ihre Ausgangsstoffe beschrieben. Im vierten Absatz finden sich die Richtlinien für die Untersuchung der Nichteisenmetalle und ihre Legierungen, die zwar nicht unmittelbar zur Eisen- und Stahlerzeugung gehören, aber doch im Hüttenwerk vielfach benötigt werden. Weitere Absätze berichten über die Bestimmung der nichtmetallischen Einschlüsse und der Gase im Stahl, über die Spektralanalyse und andere Untersuchungsverfahren für kleinste Mengen des zu untersuchenden Materials, über die überschlägliche Bestimmung der Stähle, Gußeisensorten und des Tempergusses durch Tüpfelanalyse und Schleiffunkenprobe.

Sämtliche beschriebenen Verfahren sind genau erprobt und haben sich auf Grund der Erfahrungen des Chemikerausschusses als die besten und zweckmäßigsten erwiesen.

Die Grundlagen des Bestimmungsverfahrens und die einzelnen Arbeitsgänge sind so genau beschrieben, daß auch der Chemiker oder Laborant, der mit dem Verfahren noch nicht genügend vertraut sein sollte, in der Lage ist, danach sachgemäß zu arbeiten.

Das Handbuch wird also nicht allein der Eisenhüttenindustrie, sondern auch den Laboratorien und Prüfanstalten der verarbeitenden Industrien nützliche Dienste leisten. *Dr. Kühnel.*

Hilfshefte für das dienstliche Fortbildungswesen bei der Deutschen Reichsbahn: h 501, Abstecken und Vermarken von Bogen nach dem Winkelbildverfahren. Herausgegeben im amtlichen Auftrag von der hierfür eingesetzten Arbeitsgemeinschaft. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Leipzig. 212 Seiten mit 73 Abbildungen und 7 Tafeln. Preis 2,20 RM.

Das vorliegende gut ausgestattete Lehrheft ist eine Anleitung zum Abstecken und Vermarken von Bogen jeder Art. Da es vor allem für den Eisenbahner bestimmt ist, nimmt es in erster Linie Rücksicht auf Gleis-

bogen. Die damit zusammenhängenden Aufgaben werden am einfachsten und genauestens mit dem Winkelbildverfahren nach Nalenz, Höfer und Schramm gelöst, so daß dieses Verfahren den größten Raum einnimmt. Denn der Lageplan z. B. wird in dem üblichen Maßstab von vielleicht 1 : 500 zu ungenau. Beim Winkelbildverfahren erhält man die erforderlichen Größen im Maßstab 1 : 10 oder 1 : 5.

Dabei ist das Buch vorwiegend für den Praktiker geschrieben und bringt nur die nötigsten theoretischen Erörterungen und Gleichungen.

Nach kurzer Besprechung der Aufgaben der Eisenbahnabsteckung wird der notwendige Abriß der oberbautechnischen Grundlage gegeben. Dem Gleis als Standlinie folgt später die Absteckung von einem beliebigen Vieleckzuge, nachdem vorher Bezugslinien und Gegenbögen behandelt sind.

Selbstverständlich gehört dazu auch der Übergangsbogen und die weiteren Aufgaben des praktischen Eisenbahnbetriebes, die alle durch die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten besonders wichtig geworden sind, wie Gleisverziehungen.

Dem Prüfen und Berichtigen von Bogenabsteckungen sowie der mathematischen Begründung und der Bogengeometrie sind die letzten — zum Teil in der vorliegenden Ausgabe neu aufgenommenen — Abschnitte gewidmet.

Das Buch ist übersichtlich und klar und erfüllt bestimmt seine Aufgabe.

Es bleibt noch darauf hinzuweisen, daß die gute Ausstattung mit Inhalts- und Sachverzeichnissen die Benutzung des Buches sehr erleichtert. Die neuartige Bezeichnung der Formeln, Abbildungen und Zusammenstellungen nach Seiten macht das Nachschlagen einfach.

Das Buch kann also jedem empfohlen werden, der mit Abstecken und Vermarken von Bögen zu tun hat; es eignet sich auch besonders als Lehrbuch für Anfänger, also auch für Lehranstalten.

Dr.-Ing. Kümmell.

Niederstraßer, Leopold, Oberreichsbahnrat. Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. 6. Auflage. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Leipzig C 1, Goethestraße 6. 532 Seiten, 343 Abbildungen. Preis 8,50 RM, Reichsbahnvorzugspreis 7 RM.

Niederstraßer-Stürzebecher. Fragenheft zum Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. 3. Auflage. 84 Seiten. Verlag wie oben. Preis 1 RM, Reichsbahnvorzugspreis 0,90 RM.

Fast unbeachtet trägt das große Heer der Eisenbahner unter schwerster Beanspruchung seinen Teil zum Gelingen des derzeitigen großen Ringens bei. Wie selbstverständlich werden die ungeheuren Beförderungsleistungen aller Art vollbracht und doch würde selbst bei dem hohen Alter, das das Eisenbahnwesen mit seinen über 100 Jahren inzwischen erreicht hat, der Betrieb sich nicht so reibungslos abwickeln, wenn nicht bei dem hohen Stand der Technik bis ins kleinste auf allen Gebieten Vor-

sorge getroffen wäre. Hierzu gehört nicht zuletzt die Ausbildung des Personals und die Vorbereitung für seine Aufgaben. Auf diesem Gebiet hat der „Niederstraßer", wie der Leitfaden jetzt schon allgemein heißt, von Anfang an einen vorbildlichen Beitrag für die Ergänzung der Praxis des Lokomotivpersonals durch ein gediegenes theoretisches Wissen geliefert. 1935 ist der „Niederstraßer" erstmalig erschienen, zu einer Zeit, in der es zwar verschiedene Fachbücher für das Lokomotivpersonal gab, von denen jedoch keins der damaligen Nachkriegsentwicklung des Lokomotivbaus gerade der Reichsbahn so gefolgt war, daß die unbedingt für eine wirtschaftliche und sichere Betriebsführung notwendigen Kenntnisse von den dem Lokomotivpersonal anvertrauten hochwertigen Betriebsmitteln in entsprechender und verständlicher Form eindrucksvoll vermittelt werden konnten. Die 1. Auflage hat damals schon ihrem ganzen Aufbau, Inhalt und der Gestaltung nach so großen Anklang gefunden, daß in kürzester Folge nunmehr die 6. Auflage herausgebracht worden ist. Jedes Jahr eine neue Auflage! Das ist eine Empfehlung, die an sich schon genug für sich spricht. Die schnelle Folge dieser Auflagen hat es ermöglicht, auch den Inhalt jeweils dem neuesten Stand und den Erfahrungen aus den vorhergehenden Bearbeitungen schnell anpassen zu können, so daß in der 6. Auflage ein hochwertiges Lehrmittel dem Lokomotivpersonal an die Hand gegeben wird, das diesem wie der Verwaltung den größten Nutzen bringen wird.

Besonders möchte in diesem Zusammenhang die vorbildliche Ausstattung des Buches mit Bildstoff hervorgehoben werden. Im Vergleich hierzu und für das in dem Leitfaden allgemein Gebotene, ist der Preis für das Buch äußerst günstig. An Ergänzungen gegenüber den früheren Auflagen sind neben der Anpassung aller Abschnitte an den letzten Stand der technischen Entwicklung die Neubearbeitung des Abschnittes über die Bremsen, über die Behandlung und Bedienung der Lokomotiven, Verbesserungen in dem Abschnitt Steuerungen durch stärkeres Herausheben des Kolbenschiebers zu nennen, sowie die Aufnahme verschiedener Einrichtungen, die wie die Einspritzvorwärmer, Achslager mit Umlaufschmierung z. B. bei Lokomotiven der ehemaligen österreichischen Bahnen vorhanden sind.

Gleichzeitig mit dem „Niederstraßer" erscheint das zugehörige Fragenheft in 3. neubearbeiteter Auflage. Das Heft soll dem Lernenden eine Handhabe sein, sich selbst darüber Rechenschaft ablegen zu können, wieweit das Gelesene wirklich aufgenommen worden ist. Bei der Fülle des Stoffes ist in der neuen Auflage die Unterscheidung der Fragen nach zwei Gruppen zu begrüßen, nämlich solchen, deren Beantwortung als Mindestmaß des Wissens verlangt werden muß und solchen, die darüber hinaus das Wissensgebiet in erwünschtem Maße erweitern. In der gleichen Richtung liegt auch die Einschränkung der früher Sondergebiete betreffenden zugunsten der für den allgemeinen Betrieb wichtigen Fragen.

Die Bücher werden zweifellos zu einem wesentlichen Teil zur Förderung des Eisenbahnbetriebs beitragen. *Witte.*

Tochtermann, Dipl.-Ing. W., Professor an der Staatlichen Ingenieurschule Eßlingen a. N. Das Maschinenzeichnen mit Einführung in das Konstruieren. II. Ausgeführte Konstruktionsbeispiele. Verlag Walter de Gruyter u. Co., Berlin W 35, Woyrschstraße 13. 2. Auflage, Berlin 1941, 130 Seiten, 58 Tafeln, Preis 1,62 RM.

Das vorliegende Bändchen aus der Sammlung Göschen baut auf dem 1. Teil, „Das Maschinenzeichnen", auf und enthält Darstellungen von Maschinenteilen, die als Elemente des Maschinenbaues gelten. Über die zeichnerische Darstellung hinaus werden zum vollkommenen Verständnis Zweck, Verwendung, Werkstoff und bauliche Gestaltung der Maschinenteile erläutert. Den Abschluß bildet die Durcharbeitung einer Konstruktionsaufgabe, bei der die in den vorhergehenden Abschnitten erworbenen Kenntnisse an Hand eines Beispiels praktisch verwertet werden.

Das Bändchen bietet dem lernenden und übenden Ingenieur eine wertvolle Grundlage für sein Studium und vermittelt ihm die Kenntnis der wichtigsten Maschinenelemente in einfacher und übersichtlicher Form. Es wird in seiner neuen, 2. Auflage sicherlich großen Anklang finden.

Röbling.

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Avieny, Wilhelm. Strukturwandlungen der Weltmetallwirtschaft. Verlag Institut für Weltwirtschaft, Kiel, Düsternbrook 120—122. 22 Seiten. Preis 1,50 RM.

Couvé, Dr. rer. pol. Richard. Fragenheft zum Lehrbuch „Die Eisenbahn-Güterabfertigung Teil I und II". Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft mbH., Leipzig C 1, Goethestraße 6. 56 Seiten. Preis 0,90 RM. Vorzugspreis für Reichsbahner 0,75 RM.

Finger, Dr. Hans-Joachim. Eisenbahngesetze, Reichshaftpflichtgesetz, Sachschadenhaftpflichtgesetz, Kreuzungsgesetz, Eisenbahnverkehrsordnung, Reichsbahngesetz, Internationale Übereinkommen und sonstige eisenbahnrechtliche Bestimmungen. Textausgabe mit Erläuterungen und Sachverzeichnis. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. 477 Seiten. Preis 8 RM.

Hohenschuh, Dr. jur. Robert. Die rechtliche Bedeutung des Eisenbahntarifs und des Tarifzwangs in § 6 EVO. Verlag Droste, Düsseldorf, Postschließfach 537. Preis 3 RM.

Karig, Julius. Hilfstafeln zum Berechnen von Straßenbrücken der Klasse I A für die Verkehrslast nach Din 1072. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 16 Seiten. 20 Abbildungen. Preis 1,60 RM.

Leon, Prof. Dr. Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten der rumänischen Volkswirtschaft. Verlag Institut für Weltwirtschaft, Kiel, Düsternbrook 120—122. 18 Seiten. Preis 1,50 RM.

Palandt, Dr. Otto. Kurzkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Verlag C. H. Beck, München 23, Wilhelmstraße 9. 2274 Seiten. Preis 27,50 RM.

Zeitschriften.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

58. Jahrg. Nr. 30 bis 39. Vom 27. Juli bis 28. September 1941.

(30:) Änderungen der Vorschriften betr. Schweißen von Stahlbauten. — Neuzeitliches Reinigen des verschlemmten Sammelbehälters bei Metallreinigungsanlagen. — (31/32:) Die Rückbleibe (Remanenz oder Hysteresis). — (33:) Verfahren und Vorrichtungen zum Ausdrehen von Lagerschalen für Dünnguß. — Sicherung freistehender Doppelleitern. — (34:) Die Geschwindigkeitsbeschränkung der Kraftfahrzeuge im Kriege. — Umgestaltung des Biegeverfahrens. — (35:) Die Holzschwelle im Kriege. — (36:) Das Tauschverfahren bei der Fahrzeugerhaltung. — Die Sicherung der Zugfahrten bei nicht vom Signal abhängigen Weichen. — (37:) Ursache und Behebung eines Dammrutsches. — Entgegnung zum Aufsatz: Wie werden die Lagerschalen der Eisenbahnfahrzeuge im Betriebe beansprucht. — (38:) Über die Grenzen zwischen bau- und vermessungstechnischem Dienst. — (39:) Die deutschen Textilrohstoffe und ihre Verwendung bei der Reichsbahn.

Der Bauingenieur. Berlin.

22. Jahrg. Heft 31/32. Vom 5. August 1941.

Versuche mit engmaschigen Gitterträgern.

Die Bautechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 33 bis 42. Vom 1. August bis 26. September 1941.

(33:) Schiffshebewerk mit flachem waagerechtem Schwimmkörper. — (34/35:) Temperaturschäden im Beton. — (36 u. 37:) Schalung und Rüstung im Eisenbetonbau und im Brückenbau. — (36:) Zur Prüfung der Schweißempfindlichkeit von Baustählen. — (40/41:) Grundwasserabsenkung und Bauschäden. — (42:) Über Schäden an überschütteten, gewölbten Bauwerken, ihre Ursachen und ihre Verhütung. — Bauwerke zur Kreuzung von Reichswasserstraßen und Straßen.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes. Aarau.

12. Jahrg. Nr. 106. Vom Juli/August.

Einige Bemerkungen zum Geschäftsbericht der SBB. für das Jahr 1940. — Mit der Schmalspurbahn nach Dubrovnik.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

75. Jahrg. Nr. 29 bis 40. Vom 16. Juli bis 1. Oktober 1941.

(29:) Autoritäre Preisbildung für Bauland. — (40:) Ein norddeutsches Kraftwagenwerk.

Deutsche Justiz. Berlin.

103. Jahrg. Nr. 33 bis 34. Vom 15. bis 22. August 1941.

(33 u. 34:) Deutsche Rechtswahrerausbildung.

Deutsches Recht. Berlin.

11. Jahrg. Heft 37 bis 39. Vom 13. bis 27. September 1941.

(37:) Verbotener und erlaubter Nachdruck in Zeitungen und Zeitschriften. — (39:) Erstattungsfähigkeit und Ursächlichkeit im Haftpflichtrecht, insbesondere bei der Unfallneurose. — Über Personenschäden bei der allgemeinen Verdunkelung.

Deutsche Wasserwirtschaft. München.

36. Jahrg. Nr. 7 bis 9. Vom Juli bis September 1941.

(7:) Aus dem Tätigkeitsbericht der Wasserwirtschaftsstellen. — Von der Schonung des Landschaftsbildes bei der Planung von Wasserstraßen. — Vorläufige Richtlinien für die Anwendung, den Bau und Betrieb von Grundstückskläranlagen. — (9:) Nationalsozialistische Wasser- und Energiewirtschaft. — Reise zu französischen Wasserstraßen.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

38. Jahrg. Nr. 28 bis 36. Vom 25. Juli bis 19. September 1941.

(28:) Der deutsche Einheitsstraßenbahnwagen. — Der Eisenbahnbau im unbesetzten China. — (31:) Generalinspektor für Wasser und Energie. — (32:) Nutzungsschäden der Seeschiffahrt. — (36:) Die Organisation der gewerblichen Wirtschaft in den rückgegliederten oder besetzten Westgebieten.

E und M Elektrotechnik und Maschinenbau. Berlin.

59. Jahrg. Heft 31/32. Vom 1. August 1941.

Umformer und Stromrichter.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). — Madrid.

Heft 83. Vom Juli 1941.

Kohlen und Schwellen. — Die Überlandtransporte im Wiederaufbau Spaniens. — Kosten und Preise. — Eisenbahnen im Bau. — Die erste elektrische Straßenbahn der Welt. — Übernahme der Schmalspurlinien der Nord-, M.Z.A.- und Westandalusischen Bezirke in die Spanischen Nationaleisenbahnen. — Die Ergebnisse der verschiedenen Unternehmen im Jahre 1940. — Die Löhne im Verhältnis zu den Lebenshaltungskosten.

Le Génie Civil. Paris.

118. Jahrg. Nr. 9/10. Vom 30. August bis 6. September 1941.

Les formes de radoub du port de Marseille. Travaux de grosse réparation et nouvelles installations de pompage.

Glasers Annalen. Berlin.

65. Jahrg. Heft 13 bis 17. Vom 1. Juli bis 1. September 1941.

(13:) Die Bedeutung der deutschen Maschinenindustrie im Kriege. — (13/14:) Berechnung der Schweißkonstruktionen auf Dauerhaltbarkeit. — (15:) Neue Schlafwagen der Mitropa. — (16:) Heißdampf- statt Sattdampf-Antrieb für Lokomotiv-Kolbenpumpen. — (17:) Über Zuckschwingungen an Dampflokomotiven.

Glückauf. Essen.

77. Jahrg. Heft 32. Vom 9. August 1941.

Diesel- und Akkumulatorlokomotiven für den Betrieb unter Tage.

Großdeutscher Verkehr. Berlin.

Jahrg. 1941 (35. Jahrg. der „Verkehrstechnischen Woche"), **Heft 13 bis 17.** Vom Juli bis September 1941.

(13:) Hochseefischerei im Eismeer. — Der gegenwärtige Stand der Seeschiffsvermessung. — 200 Sitzungen der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen. — 20 Jahre Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit. — Die 25 000. Henschellokomotive. — Eisenbahnfähre Russe-Giurgiu. — (14:) Aus der Geschichte der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. — 100 Jahre Dampfschiffahrt auf der Elbe. — Aus alten Wasserbaubüchern. — Kanalverbindungen zum Mittelmeer. — Die holländischen Eisenbahnen 1940. — (15:) 15 Jahre Gleisbremsen und selbsttätige Ablaufstellwerke im Ruhrgebiet. — Lage und Einsatz des Verkehrsarbeiters. — Die Wege des iranischen Außenhandels. — (16:) Sicherheit im Straßenverkehr — Vorschläge zu ihrer Verbesserung. — Verreichlichung der Kreis Oldenburger Eisenbahn-Aktiengesellschaft. — Änderung in der Stellung des Unternehmens „Reichsautobahnen". — Der Geschäftsbericht der „Reichsautobahnen" für 1940. — (17:) Die Bedeutung der Elektrisierung von Eisenbahnen. — Die deutsche Fruchtfahrt. — Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1940. — Organisation und Verwaltung des Nationalspanischen Eisenbahnnetzes.

L'Ingegnere. Mailand.

19. Jahrg. Nr. 7. Vom Juli 1941.

Le nuove automotrici articolate per le strade ferrate del mediterraneo.

Mitteilungen der deutschen Materialprüfungsanstalten. Berlin.

Heft 28. Vom 14. Juli 1941.

Das staatliche Materialprüfungsamt Berlin-Dahlem.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

96. Jahrg. Heft 14 bis 16. Vom 15. Juli bis 15. August 1941.

(14:) Das Minimumverfahren der Bogenlaufuntersuchung und seine Anwendung auf Verschubachsen. — Beitrag zur Fahrzeitberechnung im Abstoßbetrieb. — (15:) Die norwegischen Eisenbahnen. — Selbsttätige Warnlichtanlagen an Wegübergängen auf eingleisigen Strecken der Ostmark. — Die zusammengesetzte Eisenbahnquerschwelle. Wagenschleuse auf der Schiebebühne. — (16:) Selbsttätige Weichenstellung im Ausland. — Die Eisenbahnen Irans.

Railway Signaling. Chicago.

Vom Juni bis August 1941.

(Juni:) Interlocking and automatic signals on the Alton. — Non-stop permissive signals on the Union Pacifik. — Sodium lights make grade crossing safer. — Missouri Pacifik installs C.T.C. — Automatic inter-

locking installed by the St. Louis—San Francisco. — (August:) C.T.C. installed on Norfolk & Western. — All-relay signal system installed on Terminal Railroad of St. Louis. — War on the British railways. — Protection at 38 street crossings in and near Rock Island, III. — I.C.C. annual statistics.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

5. Jahrg. Heft 6/7. Vom Juni/Juli 1941.

Die Grundlagen für die Verkehrsplanung in neu zu gestaltenden Räumen.

Die Reichsbahn. Berlin.

17. Jahrg. Heft 29/30 bis 36/37. Vom 16./23. Juli bis 3./10. September 1941.

(29/30:) Betreten der Bahnanlagen. — (31/32:) Die Verpflichtungen der Reichsbahn als Bauherr im nationalsozialistischen Staat. — Die neue Bahnhofsgaststätte in Falkenburg (Pom.). — (33/35:) Die Sowjetisierung der Estnischen Eisenbahnen. — (36/37:) Maßnahmen zur Verhütung von Betriebsstörungen durch Frost und Schnee. — Die Neuordnung des Unternehmens „Reichsautobahnen". — Die Berlin-Anhalter Eisenbahn.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 62. Heft 30 bis 38/39. Vom 24. Juli bis 18. September 1941.

(30:) Organisationsänderungen bei den Reichsautobahnen. — (34/35:) Stellung und Aufgaben des Ausbildungsleiters der Regierungsreferendare. — Fortsetzungszusammenhang im Dienststrafrecht. — (38/39:) Zur Frage der Aufgaben und Organisation der Baupolizei.

Revista C.F.R. Bukarest.

28. Jahrg. Nr. 1/3. Vom Januar/März 1941.

Finanţele Cailor Ferate Germane.

Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung. Essen.

22. Jahrg. Heft 33/34 bis 35. Vom 22. bis 29. August 1941.

(33/34:) Preisregelung im Güternahverkehr. — (35:) Zur Durchführung des § 22 KWVO.

SBB Nachrichten Blatt. Bern.

18. Jahrg. Nr. 7 bis 8. Vom Juli bis August 1941.

(7:) Der Personenverkehr der SBB im Jahre 1940. — Automatische Kupplung auf der Brünigbahn. — Aus dem Werkstättedienst der SBB. — Die Inbetriebnahme der neuen Vierspur Wilerfeld—Bern. — Eisenbahner-Sommersporttage in Biel (28./29. Juni 1941). — (8:) Aktuelle Fragen über die Werbung im Güterverkehr. — Die neue Lorrainelinie in Bern.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 118 Nr. 2 bis 7. Vom 12. Juli bis 16. August 1941.

(2:) Die Berechnung von ebenen Trägerrosten. — Der neue Bommerstein-Tunnel der SBB. — Zum Streit um die Stromversorgung der RhB. — (7:) Die Betriebssicherheit der Drahtseile. — Wettbewerb für eine neue Bahnhofbrücke in Olten.

Spoor- en Tramwegen. Utrecht — den Haag.

14. Jahrg. Nr. 16 bis 19. Vom 2. August bis 13. September 1941.

(16:) Der Eisenbahntunnel bei Velsen. — Kanadische Fischerzüge. — Die Eisenbahnen in Corsika. — Tarife für den wilden Lastkraftwagenverkehr. — (17 u. 19:) Über den Jahresbericht der Niederl. Eisenbahnen. — Ausbau der Schweizerischen Bundesbahnen. — (18:) Die elektrische Schnellzuglokomotive E 19 der DR. — Die Entwicklung der Türkischen Staatsbahnen. — Italienische Reisebüros. — (19:) Der wirtschaftliche Wert des Verkehrs. — Die Untergrundbahn in Rom. — Gasheizung in Reisezügen.

Türkische Eisenbahnzeitschrift (Demiryollar Dergesi). Ankara.

15. Jahrg. Nr. 189 bis 16. Jahrg. Nr. 194. Vom November 1940 bis April 1941.

(189:) Rationelle Organisation des Bürodienstes. — Die iranischen Eisenbahnen. — Europäisches Verkehrswesen (Essen, Düsseldorf). — Amerikanische Züge heute und morgen. — Wer ist der beste Lokomotivführer? — (190:) Wagendienst. — Die Bürobeamten. — Die italienischen Eisenbahnen in den Jahren 1936/37 und 1937/38. — Die belgischen Eisenbahnen. — Der große vaterländische Held Namik Kemal. — Betriebsergebnisse der ersten 6 Monate 1939/40. — Berechnung des Oberbaues. — Geschweißte lange Schienen. — (191:) Eisenbahnbetriebsverwaltung. — Die große transsibirische Eisenbahn. — (193:) Rationalisierung. — Die indischen Eisenbahnen. — Die syrischen Eisenbahnen und der Hafen von Beirut. — (194:) Gefährdung der Eisenbahnen im Kriege. — Die Eisenbahn Djibuti—Addis Abeba. — Die Einrichtungen der Lokomotive.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 12 Heft 2 bis 3. Vom August bis September 1941.

(2:) Rechtsgrundlagen zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr. — Der Frachtzuschlag wegen Wagenüberlastung. — (3:) Richter und Eisenbahnfrachtrecht. — Beamte und Soldaten als Unfallverletzte.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin-Charlottenburg.

20. Jahrg. Heft 5/6 bis 7/8. Von Juni bis August 1941.

(5/6:) Die Beförderungstätigkeit der Deutschen Reichsbahn als Ausübung öffentlicher Gewalt. — Die neue Straßenverkehrsordnung für das besetzte Gebiet Frankreichs. — Die Erteilung, die Versagung, die Entziehung und die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis. — (7/8:) Die Reufracht. — Die Mankohaftung des Frachtführers.

Verkehrstechnik. Berlin.

22. Jahrg. Heft 14 bis 18. Vom 20. Juli bis 20. September 1941.

(14:) Die Obusanlage in Eberswalde. — Der Nachtverkehr der Berliner Verkehrsbetriebe im Kriege. — Die Umstellung der Verkehrsmittel der Stadt Marburg auf Obusbetrieb. — (15:) Fahrdienst und Signalanlage bei Seilschwebebahnen. — Die Verkehrsverhältnisse im Gau Oberschlesien. —

Die Kapitalgesellschaften der Straßenbahnen, Klein- und Privatbahnen. — (15 bis 17:) Zwei Jahre Obusbetrieb in Leipzig. — Neue Straßenbahn-Trieb- und Beiwagen der Berliner Verkehrsbetriebe. — (16:) Umwandlung des Straßenbahn-Fahrerstandes in einen Fahrersitz. — Die Linienkostenrechnung im Nahverkehr. — Der neue Einheitstarif für Kraftfahrtversicherungen. — (17:) Künftige Aufgaben im Straßenbahnwesen. — (18:) Untersuchung über die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Schaltung der Schienenbremsen bei Straßenbahnen. — Die Bewährung der Frau als Schaffnerin im Nahverkehr. — Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsstraßen in Großstädten.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

73. Jahrg. Heft 7/8. Von Juli/August 1941.

Die verkehrs- und raumpolitische Bedeutung der europäisch-sowjetrussischen Wasserstraßen.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

36. Jahrg. Nr. 10/11 bis 12. Vom 20. August bis 10. September 1941.

(10/11 u. 12:) Die selbsttätigen Warnlichtanlagen der Deutschen Reichsbahn. — Das belgische Signalwesen. — (12:) Die Rohrpostanlage als Zubehör einer neuen Basa.

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

49. Jahrg. Nr. 7 bis 9. Vom Juli bis September 1941.

(7:) Anregungen zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. — (8:) Unklarheiten in den Art. 58 des IÜG. und des IÜP. — (9:) Der Einfluß des Krieges auf die Lieferfristen des IÜG. — Die Bahnhaftung im Sachenverkehr und der Krieg.

VDI. Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Bd. 85 Nr. 34 bis 37/38. Vom 23. August bis 20. September 1941.

(34:) Kraftwerke im Verbundbetrieb. — Kleine Wasserkraftwerke im Verbundbetrieb. — Selbst- und Fernsteuerung von Wasserkraftwerken. — Die Entwicklung des Drehstrommotors. — (35/36:) Brückenbauten für die Reichsautobahnen. — (37/38:) Reichsautobahn-Talbrücke mit Granitquader-Gewölben.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

17. Jahrg. Heft 4. Von 1941.

Der Sozialismus der Tat im deutschen Verkehrswesen. — Verkehrsbedarfspolitik. — Freiheit und Bindung in Kraftverkehr und Binnenschiffahrt. — Die Verkehrserschließung von Kolonien.

Zeitung des Vereins Mitteldeutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

81. Jahrg. Heft 30 bis 39. Vom 24. Juli bis 25. September 1941.

(30:) Carl Friedrich von Siemens †. — Der neue Bahnhof Termini in Rom. — Das Rangieren im Dunkeln und der zwangläufige Ablauf. — (31:) Die Entwicklung des Borsigschen Lokomotivbaues bis zur 15 000. Lokomotive. — (32:) Die 150. bis 199. Sitzung der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen. — Die türkischen Staatseisenbahnen im Jahre 1940. — (33:) Eisenbahn und Heimatschutz. — (34:) Die Fortsetzung der Eisenbahn-Verstaatlichung in der Schweiz als Aufgabe einer nationalen Verkehrsplanung. — Das Deutsche Rote Kreuz und die Deutsche Reichsbahn. — (35:) Chinas Eisenbahnen im Jahre 1941. — (36:) Vereinfachtes Verfahren für betriebswirtschaftliches Trassieren. — Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Deutschen Reich, in der Slowakischen Republik und im Königreich Ungarn. — (37:) Bahnhof und Stadt. — Der Bahnhof Roma Ostiense im Rahmen der Neugestaltung der Bahnanlagen der Hauptstadt Italiens. — Die Leistungsfähigkeit der sowjetischen Eisenbahnen. — (38:) Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1940. — (39:) Betrieb und Verkehr, Einnahmen und Ausgaben bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1940.

Zentralblatt der Bauverwaltung, vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

61. Jahrg. Heft 32. Vom 6. August 1941.

Die Ermittlung und Nachprüfung von Stundenlohnzuschlägen.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Professor Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

Springer-Verlag Berlin W 9 – Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW 68

Die Österreichische Südbahn.

Ein geschichtlicher Rückblick auf Grund des amtlichen Wiener Quellenstoffes (bis zum Weltkrieg)[1].

Von

Dr. **Karl Feiler** in Wien.

(Mit 2 Abbildungen.)

I. Vorbemerkungen zum Konzessionsabkommen vom 23. September 1858.

In der Reihe der bemerkenswertesten Schriftdenkmale des Wiener Verkehrsarchivs, der Hauptsammel- und Betreuungsstätte für den amtlichen Quellenstoff des altösterreichischen Eisenbahnwesens[2], kommt dem „Protocoll, aufgenommen am 23. September 1858 im k. k. Finanzministerium" samt den ihm angeschlossenen „Concessions-" und sonstigen Urkunden besondere geschichtliche Bedeutung zu. An diesem Tage trafen der Finanzminister und der Handelsminister des „Kaiserthums Österreich" mit acht einflußreichen Geldgebern aus dem In- und Auslande zusammen, um das tiefgreifende Endergebnis ihrer streng geheim geführten Verhandlungen in den vorbereiteten Urschriften rechtsverbindlich zu fertigen und zu siegeln. In dem einbegleitenden Protokoll begründeten beide Minister ihren schwerwiegenden Entschluß kurz folgendermaßen[3]:

„Um zur Erfüllung des zweifachen Zweckes zu gelangen, die Vollendung des Eisenbahnnetzes der auf dem rechten Donauufer gelegenen österreichischen Gebiete sicher zu stellen, und den Betrieb der einzelnen Linien, welche dieses Netz bilden, in gegenseitigen Einklang zu brin-

[1] Anmerkung der Herausgeber: Die Darstellung folgt auch in der Ausdrucksweise weitgehend den alten Urkunden und Schriftstücken. Das bedingt den teilweise eigenartigen, mitunter altmodisch klingenden Stil, der bewußt beibehalten wurde.

[2] Näheres in der Abhandlung des Verfassers: „Das Archiv für Verkehrswesen als Forschungsinstitut für mitteleuropäische Eisenbahngeschichte", veröffentlicht im amtlichen Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn", Berlin, 17. Jahrgang, Heft 8/9.

[3] Der Wortlaut der „Concessionsurkunde" ist in der Anlage (Seite 989) auszugsweise abgedruckt.

gen und zu vervollkommnen, wurde es als zweckmäßig erkannt, alle diese Eisenbahnlinien, mit Ausnahme der West-[1] und der Raaber-Bahn[2], in eine einzige Concession zusammen zu fassen und Behufs des Ausbaues und Betriebes derselben eine große Gesellschaft zu bilden. In Folge dessen sind Unterhandlungen, die Übernahme der Eisenbahnen von Wien nach Triest, sammt deren Zweigbahnen, dann der kroatischen, kärntnerischen und Tiroler Bahnen (betr.), unter der Bedingung angeknüpft worden, daß die Concessionäre es übernehmen, das südliche Netz zu vollenden, und es wurde denselben gestattet, sich mit der k. k. lombardisch-venetianischen und der k. k. Orientbahn-Gesellschaft zu verständigen, um eine Verschmelzung des gesamten südlichen Bahnnetzes zu Stande zu bringen.

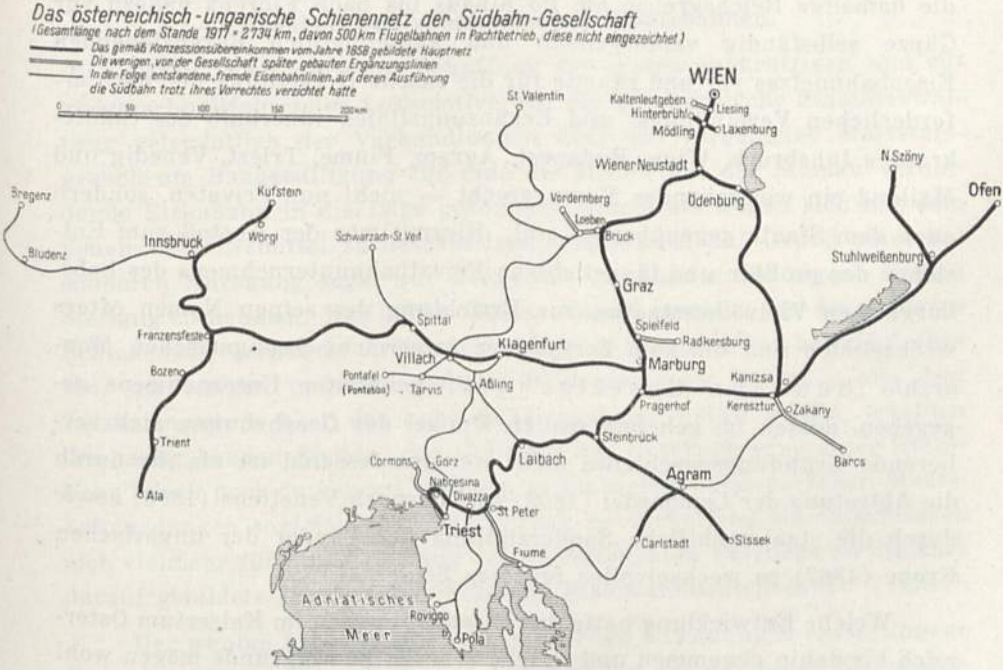
Als Resultat dieser Unterhandlungen sind die in dem angeschlossenen Bedingnißhefte enthaltenen Bestimmungen der zu ertheilenden Concession von Seite Ihrer Exellenzen, der Herren Minister der Finanzen und des Handels mit den Herren: Sr. Durchlaucht Johann Adolf Fürsten zu Schwarzenberg, Sr. Durchlaucht Max Egon Fürsten zu Fürstenberg, Leopold Ritter von Lämel, in ihrer Eigenschaft als Präsident und Verwaltungsräte der k. k. priv. österreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe und im Auftrage derselben; Anselm Freiherr von Rothschild, für sich und die Häuser: Gebrüder Rothschild in Paris und N. M. von Rothschild und Söhne in London; Paulin Talabot in Paris; Eduard Blount in Paris; Samuel Laing in London und Mathew Uzielli in London, verabredet und beschlossen worden, welche Concession jedoch bloß unter der Bedingung in Wirksamkeit zu treten hat, daß die einzuberufende General-Versammlung der Aktionäre der lomb. venet. Eisenbahn-Gesellschaft zu der projektirten Verschmelzung mit der neu zu bildenden Gesellschaft die Zustimmung gibt, und die angeschlossenen Concessions-Bedingungen die Allerhöchste Genehmigung seiner k. k. Apostolischen Majestät erhalten.

Womit das Protocoll geschlossen und allseitig gefertigt wurde."

Diese unter so merkwürdigen Begleitumständen zustande gekommene Vereinbarung sah nichts Geringeres als die Schaffung eines ein-

[1] Die später bis Wörgl verlängerte Linie Wien—Salzburg mit Abzweigung nach Passau, die am 8. März 1856 an die Kaiserin Elisabeth-Bahn konzessioniert worden war.

[2] Die Linie Wien—Raab—Neu-Szöny, neukonzessioniert am 28. April 1856 an die das Jahr vorher entstandene Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft (die nachherige Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft), die die von der früheren Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft bloß bis Bruck an der Leitha ausgebaute Teilstrecke am 18. Februar 1855 käuflich erworben hatte (Fußnote 1 auf Seite 936 und 3 auf Seite 940).


Das österreichisch-ungarische Schienennetz der Südbahn-Gesellschaft
(Gesamtlänge nach dem Stande 1911 = 2734 km, davon 500 km Flügelbahnen in Pachtbetrieb, diese nicht eingezeichnet)
Das gemäß Konzessionsübereinkommen vom Jahre 1858 gebildete Hauptnetz
Die wenigen, von der Gesellschaft später gebauten Ergänzungslinien
In der Folge entstandene, fremde Eisenbahnlinien, auf deren Ausführung die Südbahn trotz ihres Vorrechtes verzichtet hatte
0 50 100 150 200 km
WIEN
St Valentin
Kaltenleutgeben
Hinterbrühl
Liesing
Mödling
Laxenburg
Wiener Neustadt
N.Szöny
Ofen
Ödenburg
Vordernberg
Leoben
Bruck
Bregenz
Kufstein
Innsbruck
Wörgl
Schwarzach-St Veit
Bludenz
Stuhlweißenburg
Graz
Spittal
Spielfeld
Radkersburg
Franzensfeste
Villach
Klagenfurt
Marburg
Kanizsa
Bozen
Pontafel
(Pontebba)
Tarvis
Aßling
Pragerhof
Kerestur
Zakany
Trient
Steinbrück
Barcs
Cormons
Görz
Laibach
Agram
Nabresina
Divazza
St Peter
Ala
Triest
Fiume
Carlstadt
Sissek
Adriatisches
Meer
Rovigno
Pola

Das oberitalienische Schienennetz der Südbahn-Gesellschaft
(Gesamtlänge nach dem Stande 1875 = 3539 km, davon 1454 km Pachtbahnen)
Das ursprüngliche Schienennetz der Lombardisch-venetianischen u. zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft (Stand 1858)
Die zahlreichen, von der Gesellschaft bis 1875 gebauten Ergänzungslinien
Das bedeutsame Schienennetz der von der Südbahn in Pachtbetrieb übernommenen fremden Bahnen
0 50 100 150 km
Pontebba
Udine
Cormons
Triest
Venedig
Mestre
Chiasso
Lecco
Varese
Como
Calolzio
Bergamo
Ala
Gozzano
Arona
Biella
Ivrea
Novara
Rho
Monza
Coccaglio
Brescia
Verona
Padua
Este
Este S. Helena
Adria
Rovigo
Mailand
Treviglio
Sarthia
Modane
Susa
Bussoleno
Chivasso
Verolli
Casale
Pavia
Mantua
Cremona
Turin
Chieri
Alexandria
Vogherra
Piacenza
Pinerolo
Tortona
Cavallermaggiore
Saluzzo
Castagnole
Novi
Bra
Bastia
Cairo
Cuneo
Carcare
Savona
Genua
Golf v. Genua
Modena
Bologna
Carrara
Avenza
Menton
Pistoja
Pisa
Florenz
Adriatisches
Meer

heitlichen, das weite Gebiet südlich der Donau bis zur Adria und über die damalige Reichsgrenze am Po hinaus bis nach Florenz nahezu zur Gänze selbständig versorgenden und ausschließlich durchziehenden Eisenbahnnetzes vor und räumte für die rasche Herstellung der noch erforderlichen Verbindungs- und Ergänzungslinien innerhalb des Städtekranzes Innsbruck, Wien, Budapest, Agram, Fiume, Triest, Venedig und Mailand ein weitgehendes Vorzugsrecht — nicht nur Privaten, sondern auch dem Staate gegenüber — ein[1]. Hiermit war der Anstoß zum Entstehen des größten und längstlebigen Privatbahnunternehmens des habsburgischen Vielvölkerstaates, zur Errichtung des seinen Namen öfters wechselnden und bis zum Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie „Südbahn-Gesellschaft"[2] benannten Unternehmens gegegeben, dessen im geheimnisvollen Dunkel der Geschehnisse sich verlierende Gründungsgeschichte nicht weniger fesselnd ist als ihr durch die Abtretung der Lombardei (1859) und hernach Venetiens (1866) sowie durch die staatsrechtliche Sonderstellung der Länder der ungarischen Krone (1867) so wechselvolles ferneres Schicksal.

Welche Entwicklung hatte das Eisenbahnwesen im Kaisertum Österreich bis dahin genommen und welche inneren Beweggründe mögen wohl die leitenden Staatsmänner zu jenem selbst den Zeitgenossen wenig verständlichen Entschluß verleitet haben, ein dem früheren Brauch widersprechendes Verfahren anzuwenden? Sich abzukehren von dem Staatsbahnsystem, das ihre unmittelbaren Vorgänger mit klugem Vorausblick über alle Bedenken und Widerstände hinweg zur Einführung brachten und dem sie durch den Ankauf von Privatbahnen derart feste und erfolgversprechende Gestaltung gaben, daß nach dem gegebenen Vorbild besonders Preußen — dank der Umsicht seines tatkräftigen Handelsministers August von der Heydt — sich diese Einrichtung zu eigen machte und fürderhin auch beibehielt? Dies alles — wie es scheint — in jähem Entschluß und überhasteter Eile mit sehr erheblichen unnötigen Geldopfern, ohne überhaupt die verheißungsvollen Ergebnisse der bisherigen Leistungen — die durchaus günstig anhebende Entwicklung der Betriebsergebnisse auf den zunächst vollendeten Staatsbahnlinien — vorerst abzuwarten; im Großen und Ganzen gewiß ein recht wenig erfreuliches Ereignis in der heimischen Eisenbahngeschichte.

[1] §§ 23 und 24 der „Konzessionsurkunde". Den Wortlaut bringt die Anlage auf Seite 991.

[2] Heute die „Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft" (Dosag).

II. Die wechselvolle Entwicklung des Eisenbahnwesens im südlichen Länderraum des Österreichischen Kaisertums bis zum Verkauf der Lombardisch-venetianischen Staatsbahnen.

Schon fünf Jahre vor Schaffung der ersten zugkräftigen und zugleich schnellfahrenden Lokomotive war die habsburgische Staatsverwaltung gelegentlich der Verhandlungen über ein vorgelegtes Majestätsgesuch um Baubewilligung für eine die Donau mit der Moldau verbindende Eisenbahn in die Lage gekommen, von Amts wegen sich mit dem neuen Verkehrsmittel zu beschäftigen und hierbei auf Grund einer besonderen Anregung sogar zur Frage des Bahnbaues auf eigene Kosten Stellung zu nehmen. Des hohen Wertes vollauf bewußt, den der geplante Schienenweg gerade in Anbetracht der vom Staate selbst bewerkstelligten, schwierigen und kostspieligen Salzversorgung Böhmens aus dem Salzkammergute über das hohe Scheidegebirge haben mußte, erschien den maßgebenden Stellen „das Gelingen der Unternehmung einer Eisenbahn" doch noch zu gewagt, um dem so frühzeitig aufgeworfenen Staatsbahngedanken sogleich zum Durchbruch zu verhelfen; sie entschlossen sich vielmehr für eine Erteilung des nachgesuchten Privilegs an die kurz darauf gebildete „Erste österreichische Eisenbahn-Gesellschaft" (1824)[1].

Der wenige Jahre später ganz ähnlichen Erwägungen entsprungene Gedanke eines anderen deutschen Vorkämpfers für das junge Eisenbahnwesen, die ursprünglich von den Witkowitzer Eisenwerken in Mähren zum nahen Ostrau-Karwiner Kohlenbecken vorgesehene Werkbahn als eine dem öffentlichen Betriebe dienende Hauptverkehrsader sowohl über die westgalizischen Salzbergwerke bei Bochnia hinaus bis in die Gegend von Stryi, als auch über Wien bis Triest zu verlängern, zeitigte gleichfalls eine kaiserliche Genehmigung zum Bau und Betrieb der Linie Bochnia—Wien durch eine Gesellschaft, die Kaiser Ferdinands Nordbahn (1836). Doch machten sich bei der Staatsverwaltung dank den aus dem Auslande immer häufiger einlangenden, verbürgten und durchaus ermutigenden Nachrichten von den über alles Erwarten günstigen Erfahrungen mit der in rascher Ausbreitung und ständiger Vervollkommnung begriffenen Verkehrseinrichtung schon damals Anzeichen geltend zu einem allmählichen Wandel in ihrer bisherigen Auffassung über das neue Beförderungsmittel und seine grundlegende Bedeutung für das

[1] Näheres über diese ursprünglich für den Dampfbetrieb gebaute, jedoch hernach aus Ersparungsgründen bloß für tierische Zugförderung zu Ende geführte Pferdeeisenbahn in der Abhandlung des Verfassers: „Die älteste öffentliche Eisenbahn Deutschlands — Geschichte und Bedeutung der Linz-Budweiser Schienenstraße", veröffentlicht in der „Deutschen Verkehrsgeschichte", Band II, Berlin (im Erscheinen).

gesamte Staatswesen. Diese nach außen hin merklich nicht sogleich in Erscheinung tretende Wendung bestimmte die Regierung zunächst bloß zu einer wohlüberlegten vorsichtigeren Behandlung der in rascher Aufeinanderfolge vorgelegten Bauansuchen für hauptsächlich im Zuge alter Welthandelsstraßen gelegene Schienenstraßen. Von der Absicht geleitet, in die geplanten, für die Volkswirtschaft so wichtigen Unternehmungen die nötige Ordnung zu bringen und bei deren Gründung und Ausführung jede unnütze Vergeudung von Mühe und Geld hintanzuhalten, entschloß sich die Staatsverwaltung kurz vor Erteilung des Nordbahnprivilegs, bis zur Festlegung geeigneter Richtlinien über das bei Genehmigung von Eisenbahnanlagen später anzuwendende Verfahren von allen weiteren Bewilligungen vorläufig abzusehen. In den daraufhin erlassenen und ein halbes Jahr später für den innerdienstlichen Gebrauch verlautbarten „Normativbestimmungen über das bei Eisenbahnen anzuwendende Concessionssystem" blieb die Wahl der Richtung der künftigen Hauptlinien und die Reihenfolge ihrer Ausführungen entgegen der ursprünglichen Absicht wohl der privaten Unternehmungslust weitgehend überantwortet; indessen mit dem vom Kaiser angeordneten ausdrücklichen Vorbehalt des Rechtes, „Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen oder zu benützen"[1], wovon der Monarch jedoch zunächst keinen Gebrauch zu machen sich veranlaßt sah (1837/1838).

Von den zu jener Zeit so jäh und ungestüm aufgekommenen Anregungen und Vorschlägen für Schienenwege hatten einige die Aufmerksamkeit der Staatsverwaltung im besonderen Maße erweckt. Die Eingaben betrafen sowohl eine teils über Wiener Neustadt teils über Bruck an der Leitha führende Gleisverbindung Wiens mit Raab, um der Hauptstadt des Kaisertums eine verläßlichere und wohlfeilere Zufuhr der benötigten Bodenerträgnisse aus dem fruchtbaren Ungarlande zu sichern, als auch ein von Venedig nach Mailand führendes und „jede andere Stadt, die man für nützlich halten würde", einschließendes Bahnnetz im damals zum Kaisertum gehörenden Lombardisch-venetianischen Königreich. Der hohen Bedeutung, die gerade diesen Strecken der ganzen Sachlage nach zukommen mußte, war sich die Staatsverwaltung um so mehr bewußt, als der weit voraus denkende Bewerber der Wien-Raaber Bahn in seinem Entwurf bloß den Anfang einer weit größer geplanten, von Wien teils bis tief nach Ungarn, teils bis zur Adria ausstrahlenden Linie sah. Deren südwärts gerichteter Flügel stellte sohin nichts anderes als die schon früher vorgesehene, jedoch von der Kaiser Ferdinands Nordbahn nicht in Ausführung genommene Fortsetzungsstrecke nach

[1] Die hier und in der Folge mit „..." bezeichneten Stellen sind wörtliche Wiedergaben der Archivquellen.

Triest dar, die über das meerverbundene nahe Venedig zugleich auch einen willkommenen Anschluß an die von dort ausgehenden Gleisverbindungen eröffnen und damit das erst wenige Jahrzehnte vorher erworbene Lombardisch-venetianische Königreich dem habsburgischen Staatsgefüge näher bringen sollte. Die Staatsverwaltung zögerte daher in diesen besonderen Ausnahmsfällen nicht, den Bewerbern eine vorläufige, erst nach Erlassung der Normativbestimmungen durch eine endgültige ersetzte Baubewilligung zu erteilen, worauf sich im Norden die „Wien-Raaber Bahn" (1838), im Süden die „Lombardisch-venetianische Ferdinands Bahn" (1837) bildeten; in weiterer Folge kamen noch die Eisenbahnen von Mailand nach Como (1837) und nach Monza (1838) hinzu, die sich später zu einer einzigen Gesellschaft vereinigten (1846).

Den verlockenden Gedanken, das in Ausführung begriffene Lombardisch-venetianische Eisenbahnnetz über Triest mit Wien in Zusammenhang zu bringen, hatten frühzeitig auch führende Persönlichkeiten des Triester Handelsstandes verfolgt und durch ihre Forderung der Überlassung der durch das Gelände sowie den zu erwartenden Ertrag besonders begünstigten Teilstrecke Wien—Wiener Neustadt—Gloggnitz die Ausführung der Pläne des Gründers der Wien-Raaber Bahn vorübergehend ernstlich bedroht. In Anbetracht der außerordentlichen Schwierigkeiten, die der unausweichbaren Überschienung des Ausläufers der nördlichen Alpenkette, des nahezu 1000 m hohen Semmeringpasses, südlich von Wiener Neustadt im Wege standen und die nach dem Stande des damals noch in keinem Lande bis in Gebirgsgegenden vorgedrungenen Eisenbahnwesens mit Recht für nahezu unüberwindlich angesehen werden mußten, scheuten jedoch die neuen Bewerber vor der Verwirklichung ihres Vorhabens zurück. Ebensowenig konnten sich andere Privatunternehmer zu einer unverzüglichen Ausführung des „so lange ersehnten" Schienenweges zur Adria entschließen, weshalb die darob schon besorgte Staatsverwaltung seine Errichtung auf eigene Kosten in immer stärkerem Maße in Erwägung zog. Noch bevor das Wien-Raaber Eisenbahnunternehmen die von seiner Neustädter Teilstrecke bis hart an den Semmering vorstoßende „Gloggnitzer Flügelbahn" vollendet und Gelegenheit gefunden hatte, die zur Baubewilligung der südlichen Anschlußlinie erforderlichen Planunterlagen auszuarbeiten und den Behörden vorzulegen, überraschte es der unerwartete kaiserliche Entschluß, die Verbindung mit dem Meere in Durchführung des gleichzeitig angeordneten, staatlichen Eisenbahn-Bauprogrammes selbst herzustellen (1841). Durch die über alle fachlichen Einwendungen und Bedenken hinweg durchgeführte kühne Anlage der schwierigsten Teilstrecke, der Semmeringbahn, für den Lokomotivbetrieb erwarb sich die Ostmark bekanntlich das bleibende

große Verdienst, der Dampfeisenbahn auch das Hochgebirge erschlossen zu haben[1]. Drei Jahre nach Eröffnung dieser ersten Hochgebirgsbahn war die für die habsburgische Gesamtmonarchie wichtigste Verkehrsader, die „Südliche Staatsbahn", bis zur Adria vollendet und durch vorherige Einlösung der Gloggnitzer Linie des Wien-Raaber Eisenbahnunternehmens[2] auch zur Gänze in den Betrieb der staatlichen Verwaltung übergegangen (1857).

So wünschenswert das frühzeitige und rasche Zustandekommen der Lombardisch-venetianischen Ferdinands-Bahn der Staatsverwaltung erschien, so erfolgverheißend die Aussichten standen, unter denen das im stürmischen Gründungsfieber gegründete Unternehmen ins Leben trat, so ungünstig gestalteten sich seine weiteren Schicksale. Schwere innere „Zerwürfnisse und Wirren" brachten die Gesellschaft alsbald in derart schlechten Ruf, daß die Börsenpreise der Anteilscheine wider Erwarten tief sanken und die Rateneinzahlungen auf diese Wertpapiere gänzlich ins Stocken gerieten. Noch viel mehr als die Kaiser Ferdinands Nordbahn und die Wien-Raaber Bahn drohte auch sie der Ungunst der Verhältnisse zu unterliegen, und in ihrer Bedrängnis sahen sich alle drei Verkehrsanstalten genötigt, den Kaiser um Unterstützung anzurufen. Die Einleitung besonderer Hilfsmaßnahmen — sei es unter Aufrechterhaltung des bisherigen Bestandes und Betriebes der notleidenden Bahnen oder, wie schon damals erwogen wurde, im Wege einer grundlegenden Neuordnung durch Vereinigung der bestehenden Gesellschaften zu einer einzigen großen unter staatlicher Oberleitung — erwies sich jedoch der ganzen Sachlage nach als gänzlich verfehlt und vollkommen überflüssig. Dazu kam, daß nach den verlautbarten Normativbestimmungen die Wahl der Bahntrassen in bezug auf deren Linienführung wie auch die Bestimmung der Reihenfolge in deren Herstellung ganz der privaten Unternehmungslust überantwortet blieb. Die Folge davon war, daß das schon von allem Anfang an empfundene Bedürfnis nach einem bestimmenden Einfluß der Staatsgewalt auf den Ausbau des heimischen Eisenbahnnetzes sich immer stärker fühlbar machte, zumal als angesichts der regen Eisenbahnbautätigkeit der Nachbarstaaten — vor allem Preußens, der

[1] Näheres hierüber in der Abhandlung des Verfassers: „Zur Baugeschichte der Semmeringbahn", veröffentlicht in der „Festschrift anläßlich der Feier des 75jährigen Bestandes der Semmeringbahn", herausgegeben von der österreichischen Verkehrswerbung, Wien 1929.

[2] Der Wien-Raaber Bahn, die nach Fertigstellung der Linie Wien—Gloggnitz vom Ausbau der auf ungarischem Boden gelegenen Teilstrecken enthoben worden war, verblieb fortan bloß der Schienenweg Wien—Bruck an der Leitha, der bereits zwei Jahre später von der neugebildeten österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft käuflich erworben wurde (vgl. S. 930 Anm. 2).

Rheinstaaten und Piemonts — die Gefahr erwuchs, daß diese Länder ihren wichtigsten Durchgangslinien eine den heimischen Verkehrsbelangen abträgliche — ja möglicherweise das ganze kaiserliche Gebiet sogar umgehende — Linienführung geben könnten, eine Gefahr, die geeignet wäre, den uralten Welthandelszug in neue Bahnen außerhalb der Grenzmarken zu lenken. Auf entscheidende Veranlassung des Hofkammerpräsidenten Karl Friedrich Freiherrn von Kübeck, eines großen Staatsmannes mit klarem Weitblick und rascher Entschlußkraft, verfügte der Kaiser die Bildung eines, die einzelnen Teile seines Reiches zusammenschließenden, staatlichen Schienennetzes, wobei die Lombardisch-venetianischen Linien zu Staatsbahnen erklärt und ihre Vollendung auf Staatskosten vorgesehen wurden, sofern die dort bestehenden Privatbahnen hierzu außerstande wären[1]. Da dies tatsächlich der Fall war, löste die Staatsverwaltung in der Folge die Eisenbahnen von Mailand nach Como und Monza (19. März 1851) sowie die Lombardisch-venetianische Ferdinands-Bahn (9. Juni 1852) ein, nachdem sie den Ausbau und Betrieb der Strecken des letztgenannten Unternehmens bereits sechs Jahre vorher unter Aufrechterhaltung des Bestandes der Ge-

[1] Die einschlägigen Stellen der bezüglichen kaiserlichen Entschließung haben folgenden Wortlaut:

Lieber Freiherr von Kübeck!

Eine sorgfältige Untersuchung und die fortgesetzte Beobachtung der schon eingetretenen und noch zu erwartenden Wirkungen, welche aus dem Baue und der Benützung von Eisenbahnen für alle Zweige des Verkehrs hervorgehen, haben Mich zu dem Beschlusse bestimmt, auf die Zustandebringung der für die Staats-Interessen wichtigsten Bahnen von Seite der Regierung directen Einfluß zu nehmen, ohne die Privat-Betriebsamkeit, da, wo sich sich nützlich bewährt, auszuschließen.

Die Bahnen werden sich daher in Meinen Staaten in Staats- und Privatbahnen theilen. STAATSBAHNEN sind diejenigen, welche von mir als solche dermahl oder künftig bezeichnet werden. Schon dermahl finde Ich die Bahnlinien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, von Venedig über Mailand nach dem Comer-See; dann jene in der Richtung gegen Bayern für Staatsbahnen, unbeschadet der Privilegien, welche Privatunternehmungen theilweise oder ganz in diesen Richtungen bereits erworben haben, zu erklären.

. . . . . .

Da, wo keine Privat-Unternehmungen bestehen, oder die bestehenden ihre übernommenen Verpflichtungen zum Bau oder zur Vollendung der Staats-Bahnen in den bezeichneten Richtungen zu erfüllen außer Stande wären, ist der Bau der erwähnten Staats-Bahnen auf Kosten des Staates zu bewirken.

. . . . . .

Wien, den 19. Dezember 1841. Ferdinand."

Später erließ der Kaiser noch ein auf fünf Jahre befristetes Verbot neuer Konzessionserteilungen (1845).

sellschaft übernommen hatte (3. Januar 1846); schließlich gelangten noch nebst sonstigen Schienenwegen nördlich und östlich der Donau „die Nordtiroler Staatsbahn" (Innsbruck—Kufstein) und die von der Lombardisch-venetianischen Ferdinands-Bahn gegen Innsbruck abzweigende „Südtiroler Staatsbahn" (Verona—Bozen) zum Bau.

Ungeachtet aller Anstrengungen der Staatsverwaltung, bei der Anlage ihrer Bahnen nach einem festen wohlüberlegten Plan vorzugehen, in angemessener Frist ein rücksichtlich der Richtung und Zeitfolge der Errichtung der einzelnen Linien im voraus entworfenes, den militärischen, volkswirtschaftlichen wie handelspolitischen Belangen vollauf genügendes Schienennetz zu schaffen, hielt dessen räumliche Entwicklung nicht gleichen Schritt mit dem Fortgang der Eisenbahnbauten im Auslande[1]; denn durch die inzwischen vollzogene Zusammenfassung aller habsburgischen Kronländer unter eine einheitliche Gesetzgebung hatten sich die Anforderungenn auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues mehr als verdoppelt. Dagegen reichte der durch die politischen Ereignisse der Jahre 1846 und 1848 sowie des bald nachher entstandenen Krimkrieges ohnehin schon stark in Mitleidenschaft gezogene Staatsschatz um so weniger aus, den gesteigerten Anforderungen zu entsprechen, als auch unvorhergesehene Stützungen und spätere Einlösungen von Privatbahnen in nordöstlich der Donau gelegenen Gebietsteilen die verfügbaren knappen Geldmittel übermäßig in Anspruch nahmen. Kaum ein Drittel der von der Staatsverwaltung für den Ausbau zunächst in Aussicht genommenen 6800 km war fertiggestellt, und bei Einhaltung des bis dahin erreichten jährlichen Baufortschrittes von nicht mehr als durchschnittlich 150 km hätte es über drei Jahrzehnte bedurft, das begonnene Werk in seinem vorläufigen Ausmaß zu vollenden. Bei dieser Sachlage erschien es dem damals für das Eisenbahnwesen zuständigen Handels- und zugleich Finanzminister Andreas Freiherrn von Baumgartner „zur Hebung der Industrie und des Handels, zur Erhöhung der Steuerkraft sowie zur gehörigen Vermittlung des internationalen Verkehres — insbesondere aus Anlaß des mit dem deutschen Zollverein abgeschlossenen Handelsvertrages —" für unerläßlich, das früher entworfene und durch seine angestrebte Verbindungen Wiens mit den wichtigsten Kronländern bloß auf eine Befriedigung der inländischen Bedürfnisse abgesteckte Schienennetz von dem übergeordneten Gesichtspunkte

[1] Die Gesamtlängen der ausgebauten ausländischen Eisenbahnen betrugen bereits Ende 1850 ein Vielfaches, so in Frankreich nahezu das Doppelte, in Deutschland das Dreifache, in England und Nordamerika sogar das Fünf- und Neunfache; nur die russischen Eisenbahnen erreichten kaum die Hälfte der Gesamtlänge der österreichischen (2143 km, davon 1667 km im Besitze des Staates).

der Erfordernisse des Welthandels aus neu zu prüfen und den Ausbau mit den nötigen Abänderungen und Ergänzungen mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu beschleunigen, um die beklagenswerten Ursachen des Zurückbleibens „in dem friedlichen Wettbewerb der Ausbreitung der Verkehrslinien" raschestens auszumerzen. Die Erreichung dieses Zieles dünkte ihm nur möglich durch eine weitgehende Wiederheranziehung der Privattätigkeit „entweder unmittelbar oder in Gemeinschaft mit der Staatsverwaltung" und durch Schaffung eines „auf das möglichst geringe Maß" beschränkten „besonderen Eisenbahnfondes" im Wege einer öffentlichen Schuldverschreibung, um auf diese Art in begründeten Ausnahmsfällen den allfällig in Aussicht genommenen staatlichen Beitrag zu leisten (1854).

In Durchführung des diesbezüglich ergangenen, sehr ausführlichen und mit „Befriedigung" aufgenommenen Vorschlages des Handelsministers erließ der Kaiser ein die bisherigen innerdienstlichen Normativbestimmungen ersetzendes „neues Eisenbahnkonzessionsgesetz", das nebst einer wesentlichen Vereinfachung des früher geübten Verfahrens die Konzessionsdauer zum Vorteile der Bewerber erheblich verlängerte, der Staatsverwaltung jedoch alle Vorbehalte wahrte, den Bau und Betrieb von Privatbahnen mit den öffentlichen Interessen besser „im gehörigen Einklang" zu halten (14. September 1854). Um indessen die Unternehmungslustigen in Kenntnis zu setzen, nach welchen Richtungen sie ihre Tätigkeit aufzunehmen und zu verfolgen hätten, veröffentlichte die Staatsverwaltung kaum zwei Monate später durch die amtliche „Wiener Zeitung" unter eingehender Darlegung der Verhältnisse die Hauptrichtungen des gedachten erweiterten Schienennetzes[1], wodurch die österreichische Monarchie mittels dreier Hauptlinien von Westen nach Osten und mittels ebenso vieler Linien von Süden nach Norden durchschnitten werden sollte und wobei die Absicht ausgesprochen wurde, die wichtigsten Orte der Monarchie nicht bloß untereinander, sondern auch mit sämtlichen Nachbarstaaten „in segensverheißende Verbindung" zu bringen; bezeichnenderweise war zum Schluß der Zusatz beigefügt, „daß die auf Staatskosten erbauten oder eingelösten und bisher in eige-

[1] In einer Gesamtausdehnung von rund 9200 km; als Hauptrichtungen für das ursprüngliche Gebietsbereich der Südbahn sind angeführt die Linien: Ofen (Budapest)—Stuhlweißenburg—Gr. Kanisza—Agram, Ödenburg—Gr. Kanisza, Gr. Kanisza—Fünfkirchen, Gr. Kanisza—Marburg, Fiume—St. Peter zum Anschluß an die südliche Staatsbahn, Klagenfurt—Marburg, Klagenfurt—Villach—Udine, Innsbruck—Bozen, Mantua—Borgoforte zum Anschluß an die italienische Zentralbahn, Bergamo—Lecco, Mailand—Piacenza, Mailand—Pavia.

ner Regie betriebenen Eisenbahnen gegen eine entsprechende Ablösungssumme an Privatunternehmer auf eine gewisse Reihe von Jahren zum Betriebe überlassen werden könnten".

Überzeugt von der andauernden Notwendigkeit, den Ausbau des gedachten erweiterten Schienennetzes in die Hände verläßlicher Geldgeber zu legen, die durch ihr verdienstvolles Wirken im Wirtschaftsleben hinreichende Sicherheit für die klaglose Erreichung des gesteckten Zieles besäßen, hegte die Staatsverwaltung indessen auch die nicht ganz unbegründete Befürchtung, daß eine ausschließlich inländische Bedeckung der erwachsenden beträchtlichen Kosten den „ohnehin sehr beengten" heimischen Geldmarkt übermäßig belasten, den geplanten, nachher jedoch nicht aufgestellten Baufonds nur allzu rasch und zwecklos aufzehren könnte. Aus dieser Besorgnis heraus ermächtigte der Kaiser noch vor Erlassung des Eisenbahnkonzessionsgesetzes Andreas Freiherrn von Baumgartner, in seiner Eigenschaft als Finanzminister unverzüglich Verkaufsverhandlungen mit angesehenen Geldkräften des Auslandes, größtenteils aus Frankreich, aufzunehmen. Den Gegenstand der mündlich anbefohlenen Fühlungnahme bildete die Veräußerung der „Nördlichen"[1] und der „Südöstlichen Staatsbahn"[2] sowie der im Bereich dieser Linien gelegenen staatseigenen Berg- und Hüttenwerke, Kohlengruben und sonstigen Besitztümer in Böhmen und im Banat; die Besprechungen nahmen einen so günstigen Verlauf, daß der daraufhin gegründeten „Österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft" bereits wenige Monate später die Konzession erteilt werden konnte (1. Januar 1855)[3]. Zur Deckung und Vermehrung des Bedarfs des Staates an Metallmünze mußte das neue Unternehmen den Kaufbetrag von 65 450 000 Gulden für die Bahnen und von 11 550 000 Gulden für den unter einem überlassenen sonstigen Staatsbesitz in Gold oder Silber, und zwar in 36 aufeinanderfolgenden Monatsraten erlegen, worin die drückende Notlage des habsburgischen Kaisertums in jenen Tagen von selbst zu erkennen ist; außerdem erhoffte sich die Staatsführung in Verbindung mit dem Einströmen fremden Geldes

[1] Die Linie Bodenbach—Prag—Brünn mit Abzweigung von Böhmisch Trübau nach Olmütz in einer Gesamtlänge von rund 480 km.

[2] Die Linie Marchegg—Budapest—Szegedin mit der damals noch im Bau stehenden Fortsetzungsstrecke nach Bazias in einer Gesamtlänge von über 600 km.

[3] Das nach der staatsrechtlichen Sonderstellung Ungarns den Namen „Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft" führende Unternehmen, das nach der Verstaatlichung des ungarischen (1891) und hernach des österreichischen Teilnetzes (1909) ihrer vorher ergänzten Linien bis heute die ehemaligen Staatsdomänen besitzt.

auch eine vorteilhafte Einführung „fremder Intelligenz", die nach ihrem Dafürhalten bei der „bekannten Betriebsamkeit und Rührigkeit der französischen Industriellen und Ingenieure" einen nicht zu unterschätzenden Ansporn zur Nacheiferung abgeben würde[1].

Mit diesem folgenschweren Entschluß betrat die Staatsverwaltung jenen Weg, der in Bälde zum Zustandekommen eines noch größeren Privatbahnunternehmens — der Südbahn — führen sollte. Offenbar angeregt und angeeifert durch das eben besprochene Abkommen machte sich in der Folge eine gleichfalls von französischen Geldgebern ins Leben gerufene Vereinigung in- und ausländischer Persönlichkeiten — darunter nahezu alle Unterzeichner der eingangs erwähnten zwei Niederschriften, ausgenommen die beiden Minister — der Staatsverwaltung erbötig, ihre Strecken im Lombardisch-venetianischen Königreich — ausschließlich der in Verona einmündenden „Südtiroler Staatsbahn" — anzukaufen. Diesen Vorschlag griffen die mittlerweile neu ins Amt getretenen Minister für Finanzen und Handel, Karl Ludwig Freiherr von Bruck und Georg Ritter von Toggenburg, um so freudiger auf, als eine raschere Vollendung dieser etwa 800 km langen, jedoch erst zur Hälfte im Betriebe befindlichen Staatsbahngruppe vom Standpunkte der Stärkung der habsburgischen Herrschaft in Oberitalien nur zu begrüßen war. Schon in kürzester Zeit kam die von beiden Teilen angestrebte Einigung zustande. Danach sollte den Bewerbern das erwähnte Schienennetz gegen die ausdrückliche Verpflichtung zu dessen unverzüglicher Vollendung um die Pauschalsumme von 100 Mio Lire — „nach der Wahl des Ärars entweder in klingender österreichischer Silber- oder in österreichi-

[1] Mit Recht prangert der nachherige Präsident der Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen (1884—1896), Wirkl. Geh. Rat Alois Freiherr von Czedik in seinem bedeutsamen dreibändigen Werk: „Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen", Wien 1913, den schweren Fehler der damaligen Staatsführung an, daß sie — anstatt vorher einen anderen Ausweg zu versuchen oder mit Ruhe wenigstens Angebote abzuwarten — mit geradezu ängstlicher Geheimnistuerei selbst so stürmisch zum raschen Verkauf drängte und bezeichnet die Annahme als großen Irrtum, daß „nur in Frankreich die Geldquelle zu finden sei", wodurch „jede Konkurrenz und darunter auch der Appell an den inländischen Geldmarkt unmöglich gemacht" wurde (Bd. I, Seite 62); die katastrophalen Rückwirkungen aber, die dieses ganz verfehlte Verkaufsgeschäft in der Folge überdies auch auf die Außenpolitik des Kaisertums ausüben mußte, indem sie den Habsburgerstaat völlig in Abhängigkeit von Frankreich und damit in Gegensatz zu Preußen brachten, kennzeichnet in voller Schärfe Dr. Sommer in seiner aufschlußreichen Abhandlung „Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich, veröffentlicht im Archiv für Eisenbahnwesen 1938, Seite 542 f., worauf ergänzend hingewiesen sei.

scher Goldmünze“[1] — auf die nach dem kurz vorher erlassenen Eisenbahnkonzessionsgesetze allgemein vorgesehene Dauer von 90 Jahren und mit dem Zugeständnis einer 5½prozentigen Verzinsung der Bausumme und des in den ersten drei Jahren aufgewendeten Betriebsvermögens gegenüber der zu bildenden Gesellschaft überlassen werden (14. März 1856). Die Zuerkennung einer besonderen Ertragshaftung in Form einer — französischem Vorbild nachgeahmten — sogenannten staatlichen „Zins-“ und später häufiger angewendeten „Ertragsgarantie“ erschien beiden Ministern, ungeachtet des ja bereits vorliegenden Angebotes, deshalb für unerläßlich, weil sich nach ihren eigenen Worten im nachfolgenden Vortrag an den Kaiser „sonst kein Kapitalsbesitzer an dem umfangreichen Unternehmen betheiligt haben würde“; zu welch untragbarer Dauerbelastung für den Staatsschatz indessen dieser im löblichen Streben nach Förderung des heimischen Eisenbahnwesens anbetrachts der schwierigen Zeit- und Geldverhältnisse gehandhabte und daher entschuldbare, späterhin jedoch nur allzu freigebig wiederholte Vorgang führen konnte und tatsächlich auch führte, davon machten sich die leitenden Staatsmänner von damals allerdings keine Vorstellung[2].

Bereits drei Tage nach Unterzeichung des bald darauf auch vom Kaiser genehmigten[3] Übereinkommens über den Verkauf der Lombardisch-venetianischen Staatsbahnen fertigten die Bewerber einen weiteren wichtigen Vertrag, demzufolge ihnen die Regierungen des Kaisertums Österreich sowie der damals noch selbständigen Kleinstaaten in Ober- und Mittelitalien: Parma, Modena, Toscana und Kirchenstaat die dem

[1] Die durch die nachgeschilderten Verträge in der Folgezeit noch mehrmals zugunsten des Habsburger Staates abgeänderten Zahlungsbedingungen waren: 20 Mio Lire binnen dreier Monate vom Tage der Konzessionserteilung, 50 Mio Lire in gleichen Raten innerhalb der darauffolgenden fünf Jahre, der Rest aus der Hälfte des reinen Erträgnisses sämtlicher abgetretener Linien, sobald es 7 % des ursprünglichen Bauaufwandes überschritt; als besonderer Anreiz war noch das Zugeständnis aufgenommen, daß die Ablösungssumme auf 90 Mio Lire erniedrigt werden sollte, wenn die Gesellschaft nach zeitgerechter Abstoßung der ersten 70 Mio Lire in den darauffolgenden zwei Jahren 20 Mio Lire erlegt.

[2] Die vom Staate unter dem Titel Staatsgarantie geleisteten Zahlungen erreichten schließlich die besorgniserregende Höhe von 23 Mio Gulden im Jahr und zwangen gebieterisch zur Abkehr; auf Grund des „Sequestrationsgesetzes“ vom 14. Dezember 1877 begann denn auch die Staatsverwaltung in beharrlicher Durchführung notleidende und die Garantie übermäßig in Anspruch nehmende Unternehmen einzulösen und schritt damit bei gleichzeitiger Aufnahme des Staatsbahnbaues an die Schaffung eines sich ständig erweiternden eigenen Schienennetzes.

[3] 17. April 1856.

Herzog von Galleria gemeinsam verliehene Konzession[1] für die — gemäß eines früheren Abkommens[2] — ins Leben gerufene „italienische Centralbahn" übertrugen; hiernach war Mailand mit Florenz durch den nunmehr gesicherten Ausbau der Zwischenstrecke Piacenza—Bologna—Pistoja samt einer von Reggio gegen Verona ausstrahlenden Abzweigung in einer Gesamtlänge von 280 km binnen drei Jahren zu verbinden. Auf Grund dieser zwei Bewilligungen trat die „Lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft" mit dem Sitz in Wien und mit einem Stammvermögen von 180 000 000 Lire — bestehend aus 312 500 Anteilscheinen zu je 576 Lire — in Wirksamkeit (31. Dezember 1856[3]), die durch den Ankauf der rund 35 km langen, toskanischen „Maria Antonia Bahn" ihr Schienennetz zwei Jahre später bis Florenz erweiterte; nebstbei unterzog sich die mit reichen Geldmitteln ausgestattete Gesellschaft der Aufgabe, die vorhandenen kleinen Lücken, die noch ihre zwei, gesondert verwalteten Bahngruppen teils untereinander, teils von den Nachbarstaaten trennten, durch den Ausbau von Verbindungslinien auszufüllen.

III. Die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens im südlichen Länderraum nach Bildung der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Um diese Zeit gingen die beiden Talstrecken nördlich und südlich des 1367 m hohen Brennerpasses, die 76 km lange „Nordtiroler-" und die 146 km lange „Südtiroler Staatsbahn", der allmählichen Vollendung entgegen, deren Bau die Staatsverwaltung in Erfüllung ihrer Verträge mit Bayern in Angriff genommen hatte, um diesem Lande den erwünschten kürzesten Schienenanschluß an das oberitalienische Liniennetz und die Adria im Zuge der uralten Welthandelsstraße zu sichern[4]). Mit der

[1] Die Konzession war am 25. Juni 1852 erteilt worden. Dem Unternehmen war eine 5prozentige Zinsengarantie sowie sehr weitgehende Ausnahmestellungen hinsichtlich der Steuern, des Zolles und sonstigen Abgaben zugestanden.

[2] Eisenbahnvertrag vom 1. Mai 1851.

[3] Von dem Zeitpunkt der Betriebsübernahme der zentralitalienischen Linien an garantierten die fünf Staaten einen jährlichen Mindestertrag von 6½ Mio Franken.

[4] Bereits der erste Staatsvertrag vom 21. Juni 1851 verpflichtete den Kaiserstaat rücksichtlich der künftigen Eisenbahnen in Tirol zur Anlage der Talstrecken beiderseits des Brenners bis Ende 1858 und zur gleichzeitigen Einleitung der technischen Vorarbeiten für die spätere Überschienung dieses Gebirgspasses behufs Herstellung einer durchgehenden Linie nach München (Artikel 2 und 4); das zweite Abkommen vom 21. April 1856 änderte daran nichts und enthob die österreichische Staatsverwaltung lediglich von einer unverzüglichen Ausführung der ursprünglich vorgesehenen Verbindung Bruck an der Mur

Tiroler Bahn sollte zugleich auch die „Kärntner Bahn" in unmittelbare Verbindung kommen, zu deren Verwirklichung einer vom Klagenfurter Landesausschuß ins Leben gerufenen Vereinigung angesehener Persönlichkeiten für die nachgesuchte, über 350 km lange Linie Marburg (Südliche Staatsbahn)—Klagenfurt—Brunnecken samt einer über 120 km langen Abzweigung zum venetianischen Schienennetz über Villach und Udine die kaiserliche Bewilligung bereits erteilt worden war (24. Oktober 1856)[1]. Auch den lebhaften Anstrengungen, den rechts der Donau gelegenen wegearmen Landesteil Ungarns durch Schienenstraßen besser zu erschließen, war dank dem in der „Wiener Zeitung" veröffentlichten amtlichen Aufruf ein großer sichtbarer Erfolg beschieden; der von ungarischen Edelleuten und ausländischen Bankhäusern gebildeten „Kaiser Franz Josef Orientbahn-Gesellschaft" wurde die Konzession zur Herstellung eines über 1000 km umfassenden Schienennetzes teils von Wien über Ödenburg und Gr. Kanizsa, teils von Uj Szöny (Komorn) über Stuhlweißenburg nach Esseg und weiter nach Semlin (Belgrad) sowie von der Südlichen Staatsbahn bei Pöltschach über Gr. Kanizsa und Stuhlweißenburg nach Budapest erteilt (24. August 1856)[2]. Die über Agram nach Sissek sowie in Richtung auf den wichtigen Adriahafen Fiume wegen der Geländeschwierigkeiten zunächst bloß bis Karlstadt geplante „Kroatische Staats-Eisenbahn" beabsichtigte die Staatsverwaltung gleichfalls vom Triester Hauptschienenweg ausstrahlen zu lassen und hatte sich zu deren Bauinangriffnahme in der Teilstrecke Steinbrück—Agram bereits angeschickt, als sich auch für diese Bahn Bewerber fanden (1857).

(Südliche Staatsbahn)—Salzburg zum Anschluß an Rosenheim gegen die Verpflichtung, an ihrer Stelle den Schienenweg Wien—Salzburg mit Abzweigung nach Passau herzustellen.

[1] Der Kärntner Bahn war gleichfalls eine Zinsgarantie von 5 1/5 % zugesichert. Die Lage des Geldmarktes erschwerte jedoch die rechtzeitige Unterbringung der Anteilscheine, so daß zahlreiche Unterzeichner wieder zurücktraten, als sie sahen, daß das vorgesehene Stammvermögen von 40 Mio Gulden auch nicht annähernd aufgebracht werden konnte, die zu gründende Gesellschaft also vor unüberwindlichen Schwierigkeiten stand. Finanzminister Freiherr von Bruck bezeichnete daher in einem Schreiben an den Handelsminister Ritter von Toggenburg vom 22. Dezember 1858 das nachherige Übereinkommen mit der Lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft geradezu als „Glück", da Kärnten seine Bahn nunmehr, und zwar ohne Inanspruchnahme seiner Geldkräfte bekäme; dem Schreiben war die treffende Bemerkung beigefügt: „Das Land erhält binnen kurzer Zeit das Nothwendige und Mögliche, und sollte von der Staatsverwaltung nicht das Unmögliche und vorerst auch Überflüssige verlangen."

[2] Das Stammvermögen war auf 57 600 000 Gulden — bestehend aus 300 000 Anteilscheinen zu je 192 Gulden — bestimmt, der Gesellschaft eine Zinsgarantie von 5 1/5 % zugesichert.

IV. Die Gründung der Vereinigten südlichen Staats-, Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahngesellschaft (Südbahn-Gesellschaft).

Bis zu dieser Stufe der Entwicklung war das Eisenbahnwesen im südwestlichen Länderraum des Kaisertums gediehen, als die ausbreitungslustige Lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahngesellschaft die alten Bestrebungen führender Persönlichkeiten des Triester Handelsstandes[1], das erwogene oberitalienische Schienennetz über Triest mit Wien zu verbinden, in anderer Form wieder aufgriff, indem sie an die Staatsverwaltung unter Hinweis auf die kundgegebene Geneigtheit zur Überlassung der Staatsbahnlinien an Privatunternehmen herantrat, die Südliche Staatsbahn in ihr Eigentum zu übergeben (1858). Der Antrag fiel auf fruchtbaren Boden, denn im Staatshaushalt sah die Lage nach wie vor besorgniserregend aus. Wohl hatte der zur Gänze bereits abgestattete Erlös aus dem Verkaufsgeschäfte mit der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft sowie die bis dahin geleisteten Teilzahlungen des Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahnunternehmens eine vorübergehende Erleichterung geschaffen, aber die inzwischen notwendig gewordenen außerordentlichen Ausgaben hauptsächlich für Rüstungszwcke belasteten den Staatshaushalt derart[2], daß die noch fälligen Raten der letztgenannten oberitalienischen Eisenbahngesellschaft bloß den sechsten Teil der jährlichen Zahlungsverpflichtungen an das Ausland zu decken vermochten.

Vor die schwierige Aufgabe gestellt, das Gleichgewicht im Staatshaushalt ohne neuerliche Gefährdung der Landeswährung zu sichern, erblickte Finanzminister Karl Ludwig Freiherr von Bruck den einzig rettenden Ausweg darin, unter Ausnützung der sich bietenden günstigen Gelegenheit die von seinem Amtsvorgänger begonnene Veräußerung der Staatsbahnen fortzusetzen und zu Ende zu führen[3], um durch den Ver-

[1] Darunter als Mitglied an erster Stelle Karl Ludwig Freiherr von Bruck, des Finanzministers in entscheidender Stunde.

[2] Der Staatsvorschlag für das Jahr 1859 wies bereits einen Fehlbetrag von 71 Mio Gulden auf; dazu kam noch, daß der Finanzminister zur gesicherten Aufnahme der unvermeidlichen Barzahlungen durch die Nationalbank nebst dem ausgewiesenen „Silber-Bank-Schatze" noch einer „Münz-Reserve" bedurfte, um „gegen ein etwaiges stärkeres Mißtrauen in der Verwechslung gerüstet zu seyn".

[3] Die Mit- und Nachwelt erhob gegen den Finanzminister allerdings den schweren Vorwurf, daß er den Anstoß auch zur Entäußerung der Nördlichen und Südöstlichen Staatsbahnen gegeben habe, und zwar ebenfalls an eine französische Gesellschaft; dies jedoch mit Unrecht, da er zu jener Zeit „Internuntius" (Botschafter) in Konstantinopel war; wegen der gegen ihn erhobenen Verdächtigungen schied er — einen Tag nach seinem Rücktritt vom hohen Amte — freiwillig aus dem Leben (23. April 1860).

kauf der noch verbliebenen restlichen Staatsbahnlinien[1] rasch und sicher in den Besitz der zur Befriedigung der staatlichen Bedürfnisse erforderlichen Mittel zu kommen[2]. Der Durchschlagskraft seiner in einem mündlichen und hernach auch schriftlich wiederholten Vortrag überzeugend vorgebrachten Darlegungen konnte sich der Kaiser um so weniger entziehen, als nach Ansicht der dem Monarchen abschließend berichtenden „Kabinettskanzlei" auch „alle anderen" europäischen Staaten den Grundsatz des Privatbahnsystems angenommen hatten[3]; dazu kam noch, daß

[1] Dem Verkaufsgeschäfte mit dem nachmaligen Südbahnunternehmen folgte anschließend noch die Veräußerung der Westgalizien durchziehenden „Östlichen Staatsbahn" (Oswiecim—Krakau, Krakau—Rzeszow), jedoch zum Unterschiede gegen früher an rein einheimische Gesellschaften, die schon bestehende Kaiser Ferdinands Nordbahn und die neu gebildete Karl Ludwig Bahn, und zwar zu einem den aufgelaufenen Herstellungskosten tatsächlich entsprechenden Betrage. Darin erblickt Czedik (Fußnote 1 auf Seite 941) mit Recht den Beweis, daß „der Verkauf im Inland nicht nur überhaupt möglich war, sondern daß ein solcher unter viel vorteilhafteren Bedingungen abgeschlossen werden konnte, als in den beiden anderen Fällen die französischen Gesellschaften zugestanden haben" (Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen, Bd. I, Seite 79 f.).

[2] In seinem bezüglichen Vortrag an den Kaiser verweist der Finanzminister ausdrücklich darauf, daß ansonsten in Ermanglung jedweder Bedeckung für die Auslandschuld ein ausländisches Anlehen aufgenommen werden müßte, das „schwerlich viel über 75 per Cent in Silber abgeschlossen werden könnte. Es müßte daher eine 25 % höhere Summe als der Betrag, den man für die Konzessionierung der Südbahn erlangen kann, aufgenommen und verzinst werden; folglich ist es besser, um diesem Nachtheile auszuweichen, daß man verkaufe, was man besitzt, als daß man neue Schulden mache, besonders wenn mit dem Verkaufe so wichtige Vortheile erreicht werden können, als ich darzustellen die Ehre hatte". Eine Abstattung der Kaufsumme innerhalb kurzer Zeit hielt Finanzminister Bruck jedoch nicht für unbedingt nötig mit der Begründung, „es ist genug, wenn man weiß, daß die Staatsverwaltung Schuldverschreibungen in Händen hat, mit denen sie nöthigenfalls in der kürzesten Frist viele Millionen Silber beziehen kann" (26. August 1858).

[3] Was jedoch nicht zutraf, wie allein schon das an früherer Stelle erwähnte Beispiel Preußens zeigt (Seite 932). Die kaiserliche Kabinettskanzlei unterstützte übrigens den Antrag Brucks vom 26. August 1858 besonders auch unter dem Hinweis darauf, daß bereits alle großen Verkehrsanstalten, wie die Kaiser Ferdinands Nordbahn, die Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft, der Österreichische Lloyd und die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft Privatunternehmen seien und stellte hierzu mit kühnem Urteil klipp und klar fest: „Privatgesellschaften besorgen Betrieb und Erhaltung wohlfeiler als der Staat. Das ist ein Vortheil für Verkehr und Erwerb und der Staat entledigt sich eines lästigen Beamtenwesens. Vor monopolisierenden Tendenzen in den Transportpreisen

durch die beantragte großzügige Verschmelzung der in Tirol, Kärnten, Ungarn südlich der Donau und Kroatien angelegten oder geplanten Schienenwege mit der Südlichen Staatsbahn und durch deren vollständige Überlassung an die Lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft dank deren „konzentrirten Geldkraft und dem Kredite" die vom Finanzminister angestrebte[1] Schaffung eines einheitlichen, nach seinem Ausbau den Verkehrs- und Wirtschaftsrücksichten des ganzen südwestlichen Staatsgebietes Rechnung tragenden Schienennetzes „mit mehr Wahrscheinlichkeit" zu erhoffen war, als von den „zersplitterten Mitteln" mehrerer kleiner, mit ernsten Schwierigkeiten kämpfender Unternehmen. Auf Grund der erhaltenen Ermächtigung nahm Freiherr von Bruck unverweilt die Verhandlungen mit den Vertretern der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft auf, die seinen Wünschen in Betreff der Erwerbung eines weit größeren, bis tief nach Tirol und Ungarn reichenden Schienennetzes bereitwillig nachkamen; gleichzeitig forderte die Staatsverwaltung die Gründer der Kärntner Bahn[2] auf, die an sie erteilte Baubewilligung zugunsten des geplanten künftigen Großunternehmens in die Hände der Staatsverwaltung zurückzulegen; desgleichen ließ sie an die Konzessionswerber für die kroatische Staatsbahn die Weisung ergehen, ihre Bestrebungen unverzüglich aufzugeben. Erst nachdem diese Schritte zu einem raschen Erfolg geführt hatten und alle bezüglichen Einzelheiten in er-

müssen die Konzessions-Bedingungen das Publikum schützen. Polizeylich werden diese Gesellschaften wie alle anderen überwacht und in Kriegszeiten frägt man nicht nach dem Eigenthümer. Die Kriegsnoth nimmt rechtzeitig Bahn und Boote in Beschlag und erzwingt den Transport." Rücksichtlich des Verkaufspreises erschien der Kabinettskanzlei die zuerst in Aussicht genommene Ablösungssumme für die Südliche Staatsbahn von rund 66 Mio Gulden im „nicht maßgebenden" Vergleich mit dem tatsächlichen Bauaufwand (170 Mio Gulden) wohl ungünstig, jedoch im Vergleich mit dem damaligen Jahresertrag dieser Linie von 2 Mio Gulden durchaus annehmbar, selbst unter Zugrundelegung einer zu erwartenden Steigerung auf das doppelte Ausmaß in Anbetracht der „großen Last und des Risicos, welche der Käufer mit dem Ausbau der Anschlußbahnen übernimmt"; „66 Mio Gulden beschafft im Verkaufswege mit dem Verluste eines Einkommens von 2 Mio Gulden sind wohlfeiler als 66 Mio im Anlehenswege aufgenommen zu 75 und verzinst zu 5 %" (29. August 1858).

[1] Ob und inwieweit hierbei dem Minister der von der französischen Staatsverwaltung betriebene Zusammenschluß der bestandenen Bahnunternehmen zu schließlich 6 großen Gesellschaften zum Vorbild diente, ist heute nicht mehr feststellbar.

[2] Für die wegen der Schwierigkeiten in der Geldaufbringung eine Gesellschaft sich noch nicht gebildet hatte (Fußnote 1 auf Seite 944).

gänzenden Protokollen sichergestellt waren[1], konnte unter dem Vorbehalte des Zustandekommens der geplanten Vereinigung der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn mit der Kaiser Franz Josef Orient-Bahn das eingangs erwähnte Hauptabkommen vom 23. September 1858, die „Concessions-Urkunde" der nachmaligen Südbahn-Gesellschaft[2], unterzeichnet werden.

Bereits am Tage nach der Vertragsunterzeichnung verständigte Finanzminister Freiherr von Bruck die Kaiser Franz Josef Orient-Bahn, daß den vom Verwaltungsrat wegen der schwierigen Lage des Unternehmens vorgebrachten Wünschen in betreff einiger Abänderungen der Konzessionsbestimmungen[3] die kaiserliche Genehmigung versagt worden sei und daß es unter diesen Umständen angezeigt wäre, sich mit den Bewerbern um die Südliche Staatsbahn zu vereinigen, die sich verpflichtet hätten, von dem geplanten Schienennetz die Linie Pragerhof—Gr. Ka-

[1] Darnach gingen die mit Konzession vom 24. Oktober 1856 an die Kärntner Bahn erteilten Rechte und Verbindlichkeiten zur Gänze an die nachmalige Südbahn-Gesellschaft über, die den Gründern der Kärntner Bahn als Kostenentschädigung für die bis dahin geleisteten technischen Vorarbeiten eine Vergütung von 70 250 Gulden zu leisten hatte. Die Vorarbeiten der Konzessionswerber für die kroatische Staatsbahn wurden mit 40 000 Gulden, sowie jene der erst kurz vorher eingeschrittenen Konzessionswerber für den die Nordtiroler und Südtiroler Staatsbahn verbindenden Schienenweg Innsbruck—Bozen mit 60 000 Gulden bewertet; ferner mußten noch Übereinkommen wegen Übernahme rückständiger Verpflichtungen des Staates aus Anlaß der Grundeinlösungen und Bauleistungen — soweit sie bei den vormaligen Lombardisch-venetianischen Staatsbahnen vor dem 16. April 1856 und bei den übrigen Staatsbahnen vor dem 1. November 1858 angefallen waren — sowie wegen Einlösung der Wasserleitung in den Bahnhof Triest geschlossen werden.

[2] Der Wortlaut der „Concessions-Urkunde" ist in der Anlage (Seite 989 ff.) im Auszug wiedergegeben. Über Auftrag des Kaisers vom 30. November 1858 sollte aus dem Übereinkommen vom 23. September 1858 sowie aus den früheren Baubewilligungen für die Lombardisch-venetianische und zentralitalienische, die Kärntner und die Kaiser Franz Josef Orient-Bahn in der Folge eine „einzige allein giltige Concessions-Urkunde" verfaßt werden; dazu kam es jedoch nicht, da die durch die Kriegsereignisse der Jahre 1859 (Verlust der Lombardei) und 1866 (Abtretung Venetiens) ausgelösten stetigen Veränderungen im Aufbau und den Rechtsbeziehungen des Unternehmens dies zunächst unmöglich machten. Nach Festigung und vollkommener Klärung der Verhältnisse durch den Übergang der ausländischen Linien an den neu entstandenen italienischen Staat und durch die damit in Zusammenhang stehende Bildung einer rein inländischen Gesellschaft (1876) bestand für die Staatsverwaltung anscheinend kein Bedürfnis mehr, eine neue Konzessionsurkunde zu erlassen.

[3] Die beantragten Abänderungen bezweckten Erleichterungen der auferlegten Pflichten dahingehend, daß sämtliche Linien nur für ein Gleis und daß innerhalb der ersten zehn Jahre nur die wichtigsten Strecken hergestellt zu werden brauchten.

nizsa—Budapest mit dem Flügel Stuhlweißenburg—Uj Szöny „unaufhaltsam", die Strecke Ödenburg—Gr. Kanizsa jedoch binnen kurzem herzustellen. Die Aufforderung blieb nicht wirkungslos; gegen die Stimmen der in der Minderheit gebliebenen ungarischen Mitglieder beschloß die entscheidende Generalversammlung die Einigung mit den Bewerbern um die Südliche Staatsbahn (10. November 1858), die ihrerseits bei der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft bereits acht Tage später die Annahme des Übereinkommens mit der Staatsverwaltung sowie des inzwischen mit der Orientbahn vereinbarten Vertragsentwurfes[1] bewirkten. So konnte das in Aussicht genommene Großunternehmen, die „Südliche Staats-, Lombardisch-Venetianische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft", mit dem Sitze in Wien und mit einem Stammvermögen von 150 Mio Gulden — bestehend aus 750 000 Anteilscheinen[2] zu je 200 Gulden — am 1. Januar 1859 ins Leben treten.

Nach dem in der „Concessionsurkunde" zusammengefaßten Übereinkommen sollten in dem Geschäftsbetrieb der neugeschaffenen Eisenbahnbau- und -Betriebsgesellschaft nachstehende Linien mit dem lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Schienenetz vereinigt werden: Die Südliche Staatsbahn mit ihren Flügeln nach Laxenburg und Ödenburg, die Strecken Marburg—Klagenfurt—Villach, Pragerhof—Budapest mit den Abzweigungen Gr. Kanizsa—Ödenburg und Stuhlweißenburg—Uj Szöny, Steinbrück—Agram—Sissek mit der Abzweigung Agram—Karlstadt[3] und schließlich Kufstein—Innsbruck—Verona unter „Einfügung" der Linie Padua—Rovigo sowie über Verlangen der Staatsverwaltung nach Ablauf des Jahres 1865 die weiteren Linien: St. Peter—Fiume und Villach—Brixen (Franzensfeste) gegen Übernahme eines Drittels der Baukosten durch den Staat (§ 2)[4]; die ursprünglich vorgesehenen Fortsetzungsstrecken der Kaiser Franz Josef Orient-Bahn: Gr. Kanizsa—Semlin mit der Abzweigung Stuhlweißenburg-Essek blieben sohin

[1] Nach diesem am 11. Dezember 1858 unterfertigten Vertrag überließ die Kaiser Franz Josef Orient-Bahn ihre Konzession der neuen Gesellschaft gegen Überlassung von 192 000 Schuldverschreibungen zu je 500 Franken an Stelle der bis dahin verausgabten 300 000 Anteilscheine zu je 150 Franken (Fußnote 2 auf Seite 944); fünf Mitglieder des Verwaltungsrates der Orientbahn traten in gleicher Eigenschaft der neuen Gesellschaft bei.

[2] Davon wurden 312 500 Stück mit dem Einzahlungswerte von je 80 Gulden gegen die alten gleichwertigen Anteilscheine der lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn ausgetauscht.

[3] Die Abzweigung Agram—Karlstadt wurde am 1. Juli 1880 an den ungarischen Staat verkauft.

[4] Insgesamt 3133 km, davon 1396 km im Betrieb und 1105 km bereits im Bau.

unberücksichtigt (§§ 1, 2). Die Konzessionsdauer war nach den gesetzlichen Bestimmungen mit 90 Jahren, gerechnet vom 1. Januar 1865, festgesetzt, nach deren Verlauf die Staatsverwaltung „unentgeltlich in den lastenfreien Besitz und Genuß" des gesamten Bahneigentums treten sollte (§§ 51, 53); sie behielt sich jedoch das Recht vor, nach Ablauf des Jahres 1895 „wann immer" den Bahnbesitz gegen Leistung einer entsprechenden, bis Ende 1954 laufenden Halbjahresrente einzulösen (§§ 55, 56, 57). Als Ablösung für die überantworteten Staatsbahnlinien hatte die Gesellschaft „in klingender österreichischer Silbermünze" 100 Mio Gulden zu erlegen (§ 15)[1]; hingegen übernahm die Staatsverwaltung für alle Linien eine $5^1/_5$prozentige Reinertragsgarantie nach vier Gruppen rücksichtlich des ganzen erforderlichen Anlagekapitals auf Konzessionsdauer (§§ 28—30) und sprach schließlich noch die Befreiung von der Entrichtung der Einkommensteuer bis Ende 1868 aus (§ 35). Die Gesellschaft verpflichtete sich hinwieder, die ihr überwiesenen Bahnlinien in bestimmten Fristen auszubauen und in Betrieb zu nehmen (Anhang A der Konzessionsurkunde)[2].

Der ganz im Geheimen durchgeführte jähe Verkauf der Südlichen und Tiroler Staatsbahnlinien, sowie die gleichzeitige Überlassung der Kärntner, Orient- und Kroatischen Bahn an die Lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahn löste bei den Zeitgenossen große Überraschung aus, die bald einem starken Befremden und einer ziem-

[1] Die Zahlungsbedingungen waren folgende: 10 Mio Gulden binnen einem Monat vom Tage der nachträglichen kaiserlichen Genehmigung des Konzessionsübereinkommens, 10 Mio Gulden am 1. November 1859, je 6 Mio Gulden am gleichen Tage der nächstfolgenden fünf Jahre, je 10 Mio Gulden am 1. November 1865 und 1866, der Rest von 30 Mio Gulden jedoch erst ab 1870 allmählich aus der Hälfte des Reinertrages sämtlicher neu übernommener Bahnlinien, sobald dieses Erträgnis „sieben Percent des Anlagekapitales (§§ 28, 29) übersteigt" (§ 16); ähnlich wie früher bei der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahngesellschaft (Fußnote 1 auf Seite 942) war als besonderer Anreiz noch die Bestimmung aufgenommen, daß die Ablösungssumme sich auf 90 Mio Gulden erniedrigen sollte, wenn die Gesellschaft sich bis 1. November 1866 verpflichtet, den Betrag von 20 Mio Gulden ohne Rücksicht auf den künftigen Reinertrag innerhalb der Jahre 1871—1874 in vier gleichen Teilzahlungen tilgen zu wollen (§ 17); die Südbahngesellschaft machte jedoch von dieser Begünstigung keinen Gebrauch und stattete die letzte Teilzahlung (4 492 636 Kronen) erst am 28. Juni 1907 ab.

[2] Als Baufristen waren gestellt: Für die Linie Steinbrück—Sissek und Pragerhof—Gr. Kanizsa das Jahr 1861, Gr. Kanizsa—Budapest, Agram—Karlstadt das Jahr 1862, Stuhlweißenburg—Uj. Szöny das Jahr 1863, Marburg—Villach und Padua—Rovigo das Jahr 1864, Ödenburg—Gr. Kanizsa das Jahr 1865 und schließlich Bozen—Innsbruck das Jahr 1868.

lich allgemeinen Beunruhigung Platz machte. Mit Recht fiel es auf, daß — ungeachtet der inzwischen gemachten Erfahrungen mit der Österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft — Staatsbahnlinien abermals einem zum Großteil ausländischen Unternehmen überantwortet worden waren und daß hierdurch einem verstärkten, nunmehr sich auch über den ganzen Südwesten des Kaisertums erstreckenden Überhandnehmens französischen Einflusses auf die inländischen Verkehrsverhältnisse Vorschub geleistet wurde. Bei der tiefgehenden und langandauernden Unzufriedenheit weiter Kreise blieben Abwehrversuche nicht aus, die sich in verschiedenster Weise kundtaten. Der Landesausschuß in Kärnten erhob sogleich nach dem Bekanntwerden der neugeschaffenen Sachlage warnend seine — vom Finanzminister Freiherrn von Bruck indessen nur wenig beachtete[1] — Stimme und überreichte mit größeren Hoffnungen an dessen Nachfolger eine ausführliche Denkschrift, in der die neue Gesellschaft geradezu als „ein Staat im Staate" bezeichnet wurde, der stets auf den ausländischen Einfluß sich stützen und die ausländischen Erzeugnisse bevorzugen würde, dem gegenüber aber Kärnten und der ganze österreichische Süden rechtlos blieben (1860); ebenso erhoben auch die ungarischen Verwaltungsratsmitglieder der ehemaligen Kaiser Franz Josef Orient-Bahn, die gegen die Vereinigung ihres Unternehmens mit dem neuen gestimmt hatten, aus völkischen Rücksichten Beschwerde zugleich mit der Behauptung, daß das ursprüngliche Projekt, wenn überhaupt, so doch nicht ausreichend in Erwägung gezogen worden wäre. Ungeachtet des Mißerfolges dieser Bemühungen ebbten die hochgehenden Wogen der allgemeinen Unzufriedenheit noch lange nicht ab, die durch die unverständliche weitere Geheimhaltung der Vertragsbestimmungen immer von frischem entfacht wurde[2]; ein Stillstand im Ansturm gegen die Schaffung des neuen Unternehmens trat erst ein, als die Südbahngesellschaft im Zuge der vom Staate schon längst geforderten Trennung ihres Unternehmens für das inländische Teilnetz eine eigene Verwaltung einrichtete (1867).

[1] Fußnote 1 auf Seite 944.

[2] Wiederholten Anfragen wegen Verlautbarung der Vertragsbestimmungen in dem durch die Reichsverfassung vom 26. Februar 1861 neugeschaffenen Reichsrat trat die Regierung schließlich mit der spitzfindigen Ausrede entgegen, daß der bezügliche Vertrag noch vor Erlassung der neuen Verfassung abgeschlossen und vom Kaiser genehmigt worden, daher längst in Rechtskraft erwachsen sei und daß deshalb kein in den Staatsgrundgesetzen begründeter Anlaß zur Veröffentlichung der Verträge mehr vorliege, zumal als „mehrere Abgeordnete" ohnehin mit Kopien der Urkunden beteilt worden wären (1861).

V. Die Rückwirkungen der Kriegsereignisse der Jahre 1859 und 1866 auf die fernere Gestaltung der neugegründeten Südbahn-Gesellschaft.

Eben, als sich die neugebildete Südliche Staats-, lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft anschickte, die vom Staate angekauften Linien in ihren Betrieb zu übernehmen, brach der „Italienische Krieg" mit Sardinien und Frankreich aus, der für den Habsburgerstaat mit dem Verlust der Lombardei endete (1859). Der blutige Waffengang spielte sich in Gebieten ab, in denen das Privatunternehmen einen beträchtlichen Teil seines oberitalienischen Liniennetzes betrieb; die übrigen ausgebauten Schienenwege — vorzugsweise die zuletzt erworbenen — dienten dem Heere als Hauptbeförderungsmittel. Wurde hierdurch schon die Gesellschaft in unliebsamer Weise unmittelbar in den unerbittlichen Lauf der Geschehnisse gezogen, so geriet sie auch rücksichtlich ihrer Stellung zur Staatsverwaltung in eine sehr heikle Lage, da ein Großteil der Verwaltungsräte und leitenden Oberbeamten nunmehr feindliche Ausländer geworden waren, die ebenso wie die große Zahl der Angestellten italienischer und französischer Volkszugehörigkeit, die sonst im gesellschaftlichen Dienst standen, ihre Posten verlassen mußten. Dessenungeachtet gingen die schweren Erschütterungen vorüber, ohne der Verkehrsanstalt die befürchteten empfindlichen Nachteile gebracht zu haben[1]. Nach Kriegsende konnte das Unternehmen die bis dahin auf seine Rechnung vom Staate betriebenen ehemaligen Staatsbahnlinien endgültig in Besitz nehmen und an die Einrichtung seiner inneren Ausgestaltung schreiten.

Eine Veränderung in den Rechtsverhältnissen der Südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft trat jedoch infolge der durch den Züricher Friedensvertrag vom 10. November 1859 hervorgerufenen Abtretung der Lombardei an Sardinien insofern ein[2], als das Betriebsnetz des Unternehmens fortan zwei verschiedenen Staatsgebieten angehörte und die gesellschaftliche Tätig-

[1] Eine große Schwierigkeit war allerdings aus den Valutaverhältnissen erwachsen. Um die Gesellschaft vor Verlusten zu schützen, die bei der geänderten Lage aus der Entwertung der österreichischen Banknoten entstehen konnten, stimmte die Staatsverwaltung zu, daß „die Actieneinzahlungen anstatt in österreichischer Währung in effectiver Silbermünze zu erfolgen haben" und das Unternehmen weiter berechtigt sein solle, die Tarifgebühren gleichfalls in klingender Münze einzuheben (29. August 1859).

[2] Auf Grund dieses Vertrages übernahm Sardinien alle von der österreichischen Staatsverwaltung rücksichtlich des lombardischen Schienennetzes eingegangenen Verpflichtungen und erworbenen Rechte, insbesondere auch die Zinsgarantie, und zwar mit 5 1/5 % für die lombardischen, mit 6½ Mio Franken für die zentralitalienischen Bahnen.

keit sich auf diese beiden zu erstrecken hatte. Damit war der erste Anstoß zu der Erwägung gegeben, daß eine beiden Staatsinteressen entsprechende Entfaltung des Dienstbetriebes der Privatbahn gebieterisch deren Zweiteilung erfordere. Die Erkenntnis dieser Notwendigkeit fand im Habsburger Staat ihren Ausdruck in einem vom Finanzminister Dr. Ignaz Edlen von Plener mit der Gesellschaft abgeschlossenen, die Beziehungen des Staates zum Unternehmen neu regelnden Übereinkommen „über die in Folge des Züricher Friedens notwendig gewordenen und einigen anderen Änderungen in der Concession und den Statuten" (20. November 1861). In diesem Abkommen behielt sich die Staatsverwaltung ausdrücklich das Recht vor, vom nächstfolgenden Jahr an zu jeder Zeit „die Trennung der Gesellschaft in zwei getrennte und von einander unabhängige Gesellschaften, für das österreichische Netz einerseits und für das außerösterreichische italienische Netz andererseits, verlangen" zu können, wobei das Unternehmen gehalten blieb, diese Teilung innerhalb Jahresfrist durchzuführen. Bis dahin sollte jedoch der Verwaltungsrat sogleich in zwei unabhängige, alle erforderlichen Vollmachten für die Verwaltung je eines Teiles des Gesamtnetzes in sich vereinigende „Abtheilungen" gespalten werden, wogegen die Staatsverwaltung die Abhaltung der Generalversammlungen in Paris gestattete.

Obgleich das abgeschlossene Übereinkommen eine durch die geänderte Sachlage bedingte, gänzliche Trennung der Privatbahn vorsah, gelang es den eifrigen Bemühungen der Gesellschaft dennoch, unter Hinweis auf die geltend gemachten „fast unüberwindlichen" Schwierigkeiten bei sofortiger Durchführung der gewünschten Maßnahmen[1] eine die Einheit des Unternehmens wenigstens für die nächste Zeit aufrechthaltende Gliederung ihres Verwaltungskörpers durchzusetzen, die in den Gesellschaftssatzungen die staatliche Bestätigung fand (20. Juni 1862). Darnach wurde die Oberleitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten je einem für den Habsburgerstaat und das sardinische Königreich gesonderten und voneinander unabhängigen Verwaltungsrat übertragen. Jedem dieser beiden, zur selbständigen Betreuung seines Betriebsnetzes bevollmächtigen Körper gehörten außer 13 im Lande selbst wohnenden Mitgliedern 8 in Paris oder London seßhafte an, die in gleicher Eigenschaft in der Hauptstadt Frankreichs ein „Comité" zu bilden und durch dieses die Interessen der französischen und englischen Anteilscheinbesitzer wahrzunehmen hatten. Fragen, die nach den Satzungen der Schlußfassung der Generalversammlung unterlagen, entschied die vom Präsidenten des ausländischen Komitees einberufene allgemeine Ver-

[1] Den Zeitpunkt hierfür erachtete die Gesellschaft erst dann für gegeben, wenn ihr Netz zur Gänze ausgebaut und die Anteilscheine voll eingezahlt waren.

sammlung in Paris, die sich aus je fünf Vertretern des Komitees zusammensetzte. Dieser Gestaltung entsprechend führte das Unternehmen fortan den Namen „Privilegierte Südbahn-Gesellschaft" für die auf inländischem Gebiet gelegenen und „Lombardisch- und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft"[1] für die außerhalb des österreichischen Gebiets gelegenen Linien, in allen Geschäftsfällen allgemeiner Natur dagegen „Vereinigte südösterreichische, lombardische und centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft". Als Sitz des Unternehmens war Wien für die selbständige Verwaltung des heimischen und Turin[2] für die des außerösterreichischen Schienennetzes bestimmt. Noch bevor das durch den Züricher Frieden ausgelöste Übereinkommen mit der Staatsverwaltung abgeschlossen und von ihr die vorgelegten Gesellschaftssatzungen genehmigt[3] worden waren, hatte das Südbahnunternehmen durch die Vollendung des letzten Anschlußstückes Nabresina—Cormons—Casarsa die langerstrebte unmittelbare Schienenverbindung Wiens mit Oberitalien auch zu Lande hergestellt und weiter die vorgesehenen ungarischen Linien Pragerhof—Budapest mit der Abzweigung nach Uj Szöny ausgebaut; auf dem dieser Art zusammengeschlossenen und bedeutend erweiterten Schienennetz der Südbahn begann sich — dank besonders auch der außerordentlich stark einsetzenden Güterbeförderung aus dem fruchtbaren Ungarn — ein Betrieb zu entwickeln, der alle Erwartungen weit übertraf, wogegen die Ergebnisse des Verkehrs auf den lombardischen und zentralitalienischen Strecken weniger zufriedenstellten[4].

Dessenungeachtet verschloß sich die Staatsverwaltung keineswegs der Erkenntnis, daß diese Regelung unzulänglich und daß es in ihrem ureigenen Interesse gelegen wäre, die im abgeschlossenen Übereinkommen vorgesehene völlige Scheidung der Südbahn-Gesellschaft sobald als nur immer möglich herbeizuführen. Da von den damals betriebenen Linien des Unternehmens die in Oberitalien außerhalb der Reichsgrenze gelegenen Schienenwege bloß wenig mehr als „ein Sechstel" des gesell-

[1] Einen wertvollen Beitrag zur Geschichte dieser oberitalienischen Eisenbahn bringt Regierungsrat Dr. P i e c k im Arch. f. Eisenb. 6. J., 1883, S. 134.

[2] Im Jahre 1874 verlegte das Südbahnunternehmen seinen Sitz von dort nach Mailand.

[3] Bis dahin standen die aus Anlaß der Konzessionserteilung vom Jahre 1858 mit den „notwendigen Änderungen" versehenen Statuten der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn in Geltung.

[4] Dies schrieb die Gesellschaft teils den Schwierigkeiten im Verkehr zwischen den beiden Teilen ihres Gesamtnetzes, teils der unzureichenden Entwicklung der Eisenbahnen in Italien zu.

schaftlichen Gesamtnetzes[1] betrugen, mußte es nach den inzwischen aufgetauchten Befürchtungen der Staatsverwaltung die inländischen Anteilscheinbesitzer auf die Dauer „gewiß schmerzlich berühren", daß nach den vorgelegten Satzungen die Generalversammlungen in Paris stattfinden sollten und der heimische Verwaltungsratkörper ungeachtet der viel größeren Ertragsfähigkeit der von ihm betreuten Bahngruppe dem „intensiven Einflusse der Pariser und Turiner Comités" ungebührlich ausgesetzt wäre. In der Erkenntnis der dringenden Notwendigkeit einer Änderung entschloß sich Finanzminister Dr. Ignaz Edler von Plener, die Teilung des Unternehmens in zwei voneinander ganz unabhängige Gesellschaften innerhalb der festgelegten Jahresfrist schon zu einem Zeitpunkte zu verlangen, als die eingereichten Satzungen noch der staatlichen Prüfung und Genehmigung unterzogen wurden (12. April 1862). Aber auch die Turiner Regierung hatte bei Abschluß ihres Vertrages mit der Vereinigten südösterreichischen, lombardischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft auf deren Zweiteilung „mit Lebhaftigkeit" gedrungen (25. Juni 1860). Das Unternehmen mußte sohin erkennen, daß ein längeres Hinausschieben der von beiden Staaten betriebenen Durchführung der Trennung wohl nicht angängig wäre und die weitere Aufrechterhaltung des bestandenen Zustandes die künftigen Entschlüsse behindern könnte. Um das kleine, im Falle der gänzlichen Loslösung vermeintlich lebensunfähige lombardische und zentralitalienische Schienennetz ertragsfähiger zu machen, sah sich die Südbahn-Gesellschaft bestimmt, die piemontesichen Staats- (687 km) und die von ihnen betriebenen kleineren Privatbahnen (insgesamt 154 km) anzukaufen, wofür ihr einschließlich der später erworbenen Strecke Bussoleno—Modane (Mont Cenis-Bahn) eine Ertragsgarantie von 30 Mio Franken zugebilligt wurde (30. Juni 1864)[2]. Diese Erwerbung erweiterte das gesellschaftliche Netz westwärts bis an Frankreichs Grenze und südlich bis nach Florenz. Sie war aber nicht nur wegen der hierdurch bedingten Beschaffung bedeutender Geldmittel[3], sondern auch wegen des fortab

[1] Gesamtlänge damals rund 300 Meilen = 2375 km, die Länge des außerösterreichischen Teilstückes 53 Meilen = 402 km, wobei von der Staatsverwaltung das zentralitalienische Schienennetz mit seiner Länge von 30,8 Meilen = 233 km allerdings nicht mitberücksichtigt wurde.

[2] Durch den Ankauf der piemontesischen Staats- und der von ihnen betriebenen Privatbahnen wurde auch das ursprüngliche Hauptbedenken der Südbahn gegen die verlangte Zweiteilung hinfällig, daß eine Teilung ohne wesentliche Erschütterung der Vertrauenswürdigkeit der Gesellschaft nur für den Fall möglich sei, wenn der für sich nicht lebensfähige Teil des abzutrennenden außerösterreichischen Netzes mit anderen italienischen Linien zu einer neuen Unternehmung verschmolzen werde.

[3] 200 Mio Franken in acht halbjährlichen Teilzahlungen, wozu ausschließlich die Ausgabe von Schuldverschreibungen diente.

betätigten, oft mit unverhältnismäßigen Opfern verbundenen Strebens, alle außerdem in Oberitalien bestehenden oder entstehenden Eisenbahngesellschaften durch Ankauf oder Verschmelzung aufzunehmen, für die geldwirtschaftliche Entwicklung des Südbahnunternehmens von einschneidender Bedeutung[1].

Die nächste Veränderung in den Verhältnissen des Südbahnunternehmens, das inzwischen sein vorgesehenes diesseitiges Schienennetz durch Vollendung der Strecken Steinbrück—Sissek, Marburg—Villach und Ödenburg-Gr. Kanizsa nahezu zur Gänze ausgebaut hatte[2], vollzog sich jedoch erst im Jahre 1865. Damals arbeitete der Handelsminister, Konteradmiral Bernhard Freiherr von Wüllersdorf-Urbair, wegen der in Aussicht stehenden Durchstechung der Landenge von Suez und der mit diesem neuen Seeweg sich vollziehenden Verlagerung des europäisch-ostindischen Welthandels darauf hin, die schon vorher geplante Umwandlung des Ankerplatzes Triest in einen mit allen Verkehrserleichterungen der damaligen Zeit ausgerüsteten Großhandelshafen nach Möglichkeit zu beschleunigen. Er bot der Privatbahn die Herstellung der einschlägigen Arbeiten unter Hinweis darauf an, daß der Gesellschaft schon mit Rücksicht auf die hieraus mit Sicherheit zu erwartende erhebliche Belebung ihres Eisenbahnverkehrs und auf die mit dem Hafenbau zusammenhängende Ausgestaltung des Triester Bahnhofes besonders daran gelegen sein müßte, zumal als die Südbahn-Gesellschaft nach des Ministers Ansicht im besonderen Maße geeignet erschien, die gewünschten Ausführungen zu günstigen Bedingungen zu bewerkstelligen[3]. Die hierüber eingeleiteten Verhandlungen wurden in der Folge auch auf andere der Regelung bedürftige Angelegenheiten — vorzugsweise auf den Bau der Abzweigungen von Kanizsa (Murakeresztur) nach Barcs und von Bruck an der Mur nach Leoben, auf die Einführung einer Ertragsgarantie[4] an Stelle der zugesicherten Zinsgarantie, sowie auf mehrfache Abänderungen des Konzessionstarifes zugunsten der

[1] So erweiterte die Südbahn-Gesellschaft ihr außerösterreichisches Netz bis kurz vor dessen Übernahme durch den italienischen Staat auf eine Gesamtlänge von 3539 km, davon 2085 km im Eigenbesitz. Der Gesamtverlust beim Betriebe der Linien fremder Gesellschaften betrug zuletzt 378 121 Gulden (Geschäftsbericht für 1874).

[2] Es fehlte bloß die Brennerstrecke Innsbruck—Bozen.

[3] Die Südbahn-Gesellschaft hatte die Hafenbauten bloß als Bauunternehmer des Staates zu dem Pauschalpreis von 13 500 000 Gulden durchzuführen.

[4] Sie sah die Gewährung einer mit 90 000 Gulden im Jahre 1866 beginnenden und um je 1000 Gulden jährlich bis zum Höchstausmaß von 100 000 Gulden für die Meile (7,58 km) steigenden Haftung für das gesamte diesseitige Liniennetz einschließlich der venetianischen Linien vor.

Volkswirtschaft — ausgedehnt. Sie führten zum Abschluß eines vorläufigen Abkommens (27. Februar 1866). In diesem Übereinkommen bedang sich die Staatsverwaltung die schon früher geforderte Trennung der Gesellschaft in der Weise aus, daß die völlig abgesonderte Verwaltung der heimischen Bahngruppe und die Abhaltung der sie vertretenden Generalversammlung — der allein die Festsetzung der Vermögensaufstellungen und die Beratung der Rechnungsabschlüsse zustehen sollte — schon mit Beginn des darauffolgenden Jahres verwirklicht sein konnte.

Zur Durchführung dieses Abkommens, das vier Monate später in Wirksamkeit treten sollte, kam es jedoch nicht, da inzwischen der Krieg ausbrach und der Verlust Venetiens zu einer zwischenstaatlichen Neuregelung zwang. Doch trat gemäß dem in Wien abgeschlossenen Friedensvertrag die italienische Staatsführung bezüglich der abgetretenen Linien in die durch das vorläufige Übereinkommen geschaffenen Rechtsverhältnisse voll ein. Sie erkannte nicht allein die von der habsburgischen Staatsverwaltung dem Unternehmen zugestandenen Rechte in bezug auf die Ertragsgarantie für die venetianischen Bahnen ausdrücklich an, sondern sie übernahm auch die Verpflichtung, im Einvernehmen mit der Südbahn-Gesellschaft „ehethunlichst eine Convention mit der k. k. Regierung zum Behufe der administrativen und ökonomischen Trennung der venetianischen und österreichischen Eisenbahngruppen zu stipulieren". Damit stand dem endgültigen Abschluß des vorläufigen Übereinkommens nichts mehr im Wege und die Staatsverwaltung entschloß sich daher, dieses in entsprechender Umarbeitung — insbesondere mit Weglassung der nur das venetianische Netz betreffenden Bestimmungen, hingegen mit unveränderter Beibehaltung der Garantie[1] und der die Durchführung der unverzüglichen Trennung[2] betreffenden Bestimmungen in Rechtskraft treten zu lassen (13. April 1867). Zugleich wurden der Privatbahn mehrere, mit Rücksicht auf ihre damals be-

[1] Das Bruttoerträgnis der österreichischen Linien pro Meile sollte in Übereinstimmung mit den gleichlautenden Bestimmungen des Friedenstraktates vom 3. Oktober 1866 in der Weise berechnet werden, daß das wirkliche jährliche Gesamterträgnis des österreichischen Netzes mit jenem der bis zum Jahre 1866 unter der Verwaltung des Wiener Verwaltungsrates gestandenen italienischen Strecken zu einer Summe vereinigt und durch die Meilenanzahl dieser Schienenwege geteilt wurden, so daß der sich hierbei ergebende Quotient als Bruttoergebnis einer Meile der österreichischen Bahnen zu gelten hatte.

[2] Zur finanziellen Auseinandersetzung wurde der Gesellschaft jedoch ein Zeitraum von fünf Jahren bewilligt, innerhalb dessen „die Festsetzung des ein jedes der beiden Netze betreffenden Actien- und Obligationen-Capitals, dann der Austausch der bisherigen Actien gegen die Actien der beiden neu zu bildenden Gesellschaften zu erfolgen hat".

drängte Lage schon im vorläufigen Übereinkommen vorgesehene Begünstigungen wieder zugestanden, so vor allem die Erstreckung der Einkommensteuerfreiheit von 1869 bis einschließlich 1879, die Verlängerung der Konzessionsdauer auf 99 Jahre und schließlich noch Erleichterungen in betreff der nunmehr aus dem Bruttoertragsüberschuß zu leistenden Zahlungen des Kaufschillingsrestes von 30 Mio Gulden; dafür verzichtete die Südbahn-Gesellschaft auf das ihr in der Konzessionsurkunde vom 23. September 1858 eingeräumte, bereits eingangs hervorgehobene Vorrecht bezüglich der Herstellung von Schienenwegen auf dem rechten Donauufer innerhalb der Königreiche Ungarn, Kroatien und Slawonien auf die Herstellung der Gleisverbindungen von einem Punkte der Kaiserin Elisabeth-Bahn (St. Valentin) über Leoben, Villach gegen Süden (Laibach)[1], sowie von einem Punkte der Tiroler Strecke gegen Vorarlberg oder gegen die bayrische Grenze[2] auf die Dauer von sieben Jahren.

Bereits vier Monate nach Abschluß des endgültigen Übereinkommens konnte die Südbahn-Gesellschaft durch Vollendung der 126 km langen Brennerbahn[3] die bis dahin empfindlich störende Lücke zwischen Innsbruck und Bozen schließen und damit eine der bedeutendsten Verkehrsadern des europäischen Festlandes dem Betriebe übergeben, während die gemäß dem vorläufigen Übereinkommen vom Jahre 1866 in Bau genommenen Flügelbahnen Bruck a. d. Mur—Leoben (17 km) und Murakeresztur—Barcs (71 km) im darauffolgenden Jahr eröffnet wurden (1868). Auf dem solcherart über das ursprünglich vorgesehene Ausmaß hinaus vervollständigten Schienennetz setzte eine alle Erwartungen übertreffende Betriebsentwicklung ein, zu der sich der befriedigende Stand der Auseinandersetzungen des Unternehmens mit den beteiligten zwei Staatsverwaltungen in Wien und Turin gesellte; diese Umstände trugen nicht allein zur allgemeinen und endgültigen Beruhigung der öffent-

[1] Die Stammlinie der bald nachher konzessionierten Kronprinz Rudolf-Bahn (11. November 1866).

[2] Die Tallinie Bludenz—Lindau mit Abzweigungen nach Buchs und St. Margarethen der Vorarlbergbahn (konzessioniert am 17. August 1869), die ein Jahr nach Fertigstellung der Verbindungsstrecke Innsbruck—Bludenz über den Arlberg auf Staatskosten vom Staate eingelöst wurde (1885). Damit gingen — wenigstens soweit es sich um das österreichische Alpengebiet handelte — die Erwartungen, die die Staatsverwaltung beim Verkauf der Südlichen Staatsbahn im Jahre 1858 hegte, daß die übernehmende Gesellschaft bestrebt sein werde, alle im Bereiche ihres Netzes noch erforderlichen Ergänzungslinien selbst herzustellen, nicht in Erfüllung.

[3] Gebaut als zweite große Alpenbahn Österreichs unter der Leitung des hervorragenden württembergischen Ingenieurs und damaligen Baudirektors der Südbahn, Karl von Etzel.

lichen Meinung bei, sondern spornten auch die Gesellschaft zu einer weiteren Vergrößerung ihres Machtbereiches an.

Ihre darauf abzielenden Bestrebungen galten zunächst der Erweiterung der diesseitigen Bahngruppe durch den Ausbau der an die Brennerbahn anschließenden 211 km langen Querlinie Villach—Franzensfeste, sowie des 55 km langen Flügels von St. Peter nach dem zweitgrößten habsburgischen Adriahafen Fiume, wozu übrigens die Gesellschaft nach Ablauf des Jahres 1865 und gegen einen staatlichen Beitrag von einem Drittel der Kosten für Grundeinlösung, Unter- und Oberbau — wie schon erwähnt — verpflichtet war. Die Herstellung der beiden Ergänzungsstrecken[1] wurde auf Grund eines mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Abkommens in der Weise sichergestellt, daß der Staat für das vom Unternehmen zur Beschaffung der Geldmittel für beide Schienenwege aufgenommene „Spezialanlehen" von 50 Mio Gulden rücksichtlich der Verzinsung und Rückzahlung innerhalb der Grenzen der vorgesehenen Ertragsgarantie gutstand und als Beitrag überdies die Leistung eines Pauschbetrages von 13 Mio Gulden[2] übernahm (27. Juli 1869); hinsichtlich des auf ungarischem Gebiete liegenden, über 3 km langen Teilstückes des Fiumer Flügels war in Auswirkung der inzwischen eingetretenen staatsrechtlichen Sonderstellung Ungarns von dieser Reichshälfte eine entsprechende, die Summe von 43 000 Gulden jedoch nicht überschreitende Ertragsgarantie und ferner ein Staatsbeitrag von 185 000 Gulden zugesichert worden. In Verfolg ihrer weitgesteckten Ziele schlossen Bevollmächtigte des „Pariser Comités" schließlich mit der Türkei ein vorläufiges Abkommen über die künftige Betriebsführung der vom fortschrittlich gesinnten Großwesir Aali Pascha geplanten Anschlußlinien[3] ab (17. April 1869), deren Zustandekommen sein entgegengesetzt eingestellter Nachfolger indessen verhinderte, weshalb die abgeschlossenen Verträge nicht in Wirksamkeit treten konnten.

Das Jahr darauf trat in Italien nach langen Verhandlungen eine vertragsmäßige Regelung der Rechtsverhältnisse zwischen diesem Staat

[1] Eröffnet in den Jahren 1871 und 1873.

[2] Die Pauschsumme war zahlbar vom 2. Januar 1870 ab in sieben Halbjahrsraten, davon die ersten sechs Teilzahlungen zu je 2 Mio, die letzte zu 1 Mio Gulden.

[3] Die türkischen Schienenwege sollten von der Grenzstation Novi südlich von Agram über Sarajevo nach Konstantinopel mit Abzweigungen von Üsküb nach Saloniki, sowie von Adrianopel teils nach Burgas, teils nach Enos führen; für spätere Zeit waren noch Verbindungslinien von Barcs nach Banjaluka, sodann von Belgrad nach Üsküb vorgesehen. Übrigens hatte sich auch die Österreichische Staatseisenbahngesellschaft um die Pachtübernahme des Betriebes dieser Linien bemüht, jedoch gleichfalls ohne Erfolg.

und der Südbahn ein, indem das diesfalls vereinbarte Übereinkommen Gesetzeskraft erlangte (28. August 1870). Darnach wurde die im Sinne der ursprünglichen Konzessionsurkunde von der italienischen Staatsführung gemäß ihrem früheren Abkommen vom Jahre 1860 für die lombardischen und zentralitalienischen Linien übernommene Zinsverpflichtung nunmehr mit 5 1/5 % des ganzen Anlagekapitals[1] dieser fortan in eine Gruppe zusammengefaßten Strecken, sowie die Konzessionsdauer des gesamten italienischen Netzes in Übereinstimmung mit jener des österreichischen Netzes auf 99 Jahre festgesetzt. Gleichzeitig wurde der Südbahn die Konzession für die italienische Strecke Bussoleno—Modane der Mont Cenis-Bahn als Bestandteil der eine Ertragsgarantie von 30 Mio Franken genießenden piemontesischen Schienenwege erteilt und ihr auf Konzessionsdauer pachtweise der Betrieb der einen zweiten Anschluß an die französischen Bahnen eröffnenden toskanisch-ligurischen Linien übergeben, und zwar mit Zusicherung eines mit 8 % verzinslichen, aus den Betriebsüberschüssen rückzahlbaren, wenige Jahre nachher von der italienischen Staatsverwaltung jedoch gekündigten Vorschusses von rund 18 Mio Gulden. Schließlich übernahm die Südbahn-Gesellschaft, kraft des ihr zustehenden Vorrechtes, den Bau und Betrieb der 70 km langen Verbindungslinie Udine—Pontafel (Pontebba), für die ihr die Geldbeschaffung durch ein 5 % „Spezialanlehen" von rund 8 Mio Gulden bewilligt und eine Ertragsgarantie von rund 80 000 Gulden für jeden Kilometer zugesichert worden war (1872)[2].

VI. Der langwierige und schwierige Kampf um die Trennung des Schienennetzes der Südbahn diesseits und jenseits der österreichischen Reichsgrenze.

Um diese Zeit lief die gemäß dem endgültigen Abkommen vom Jahre 1867 zugestandene fünfjährige Frist zur Regelung der Aufteilung des gesamten Gesellschaftsvermögens zwischen den beiden künftig voneinander völlig unabhängigen zwei Unternehmen[3] ab, ohne daß jedoch — ungeachtet der unablässigen tatkräftigsten Betreibungen durch die Staatsverwaltung und der lebhaften Bemühungen aller zur Lösung dieser überaus schwierigen Aufgabe Berufenen — irgendein Verhandlungsfortschritt oder eine Einigung erzielt worden wäre. Die Privatbahn erachtete die Aussichten, die sich infolge der Ungleichheit der Erträgnisse ihrer beiden

[1] Ende 1874: 108 268 690 Gulden.

[2] Die bereits auf habsburgischem Landesgebiet gelegene, 25 km lange Fortsetzungsstrecke Pontafel—Tarvis zum Anschluß an die Kronprinz Rudolf-Bahn wurde jedoch vom Staate gebaut (eröffnet 1879).

[3] Fußnote 2 auf Seite 957.

Netze aus der gesamtverbindlichen Haftung für die Verzinsung und Tilgung der schwebenden Schuld sowohl bei der bevorstehenden endgültigen Auseinandersetzung als auch nach vollzogener Trennung ergäben, trotz der teilweisen Behebung dieser Ungleichheit durch die weitgehende Vergrößerung der oberitalienischen Bahngruppe[1] noch immer für derart ungünstig, daß sie sich — entgegen ihrer früheren Erkenntnis — plötzlich außerstande fühlte, die geforderte Durchführung der Zweiteilung in die Wege zu leiten. Dem sich stetig verstärkenden Drucke des Handelsministeriums[2] jedoch schließlich nachgebend, bequemte sich der Präsident des Pariser Komitees, kurz vor Ablauf der Frist die verlangten Vorschläge in Gestalt eines umfangreichen „Memoires über die Frage der Trennung der Vereinigten südösterreichischen, lombardischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft" vorzulegen. Diese Denkschrift enthielt indessen keinerlei bestimmte Anträge — wie erwartet worden war —, sondern beschränkte sich bloß auf eine ziemlich ausführliche Schilderung der Schwierigkeiten, die sich der verlangten Trennung überhaupt und insbesondere im gegebenen Zeitpunkte entgegenstellten, und klang sodann in dem frommen Wunsch aus, die Zweiteilung fallen zu lassen oder wenigstens auf einen günstigeren Zeitpunkt zu verschieben, zumal als nach Fertigstellung des Mont Cenis-Grenztunnels und durch den hiermit bewirkten Anschluß des oberitalienischen Schienennetzes an die französischen Bahnen eine weitere Besserung der Einnahmen dieses Netzes erwartet werden konnte. Damit hatten die vieljährigen Verhandlungen, die bis dahin unmittelbar und ausschließlich mit dem Privatbahnunternehmen geführt worden waren, ihren ersten Kreislauf beendet, indem sie wieder zu dem Ausgangspunkte zurückkehrten, der durch den unbeugsamen Widerstand des Pariser Komitees gegen die Erfüllung der vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen gekennzeichnet war. Dieser Widerstand erfuhr erst in der Folge seine Erschütterung durch das fortan eingeleitete einvernehmliche Zusammenwirken der habsburgischen und italienischen Staatsführung (1871).

[1] Fußnote 2 auf Seite 955.

[2] Es würde im Rahmen dieser Abhandlung zu weit führen, auf alle gewiß sehr aufschlußreichen Einzelheiten näher einzugehen; es sei hier nur im allgemeinen darauf hingewiesen, daß der Leiter des Handelsministeriums, Sisino Freiherr von Pretis-Cagnodo, und seine Nachfolger, die Handelsminister Dr. Albert Schäffle und Dr. Anton Freiherr von Banhans, im Verlaufe ihrer vieljährigen Verhandlungen mit dem der Trennung widerstrebenden Pariser Komitee durchaus eine feste Haltung einnahmen und den unausgesetzten Verschleppungsversuchen schließlich sogar unter Androhung gesetzlicher Rechtsmittel — insbesondere der Zwangsverwaltung — entgegentraten.

Die Verhandlungen über die völlige Trennung des Südbahnnetzes, die bis dahin den Brennpunkt aller, die verschiedenen Angelegenheiten der Südbahn betreffenden Erörterungen gebildet hatten, traten jedoch um diese Zeit vor einer neuen Frage, dem Verkaufe der ungarischen Gesellschaftslinien, vorübergehend zurück. Nach dem für das Habsburger Herrscherhaus unglücklichen Ausgang des Krieges vom Jahre 1866 war die Staatsverwaltung an eine grundlegende Änderung der bis dahin geltenden Verfassung geschritten, die das österreichische Kaisertum in eine Doppelmonarchie — das „Österreichisch-Ungarische Reich" — zerlegte, wobei für jede der beiden neuentstandenen „Reichshälften" eigene Ministerien zur Besorgung der ihnen vorbehaltenen, nicht gemeinsamen Staatsgeschäfte errichtet wurden (1867). In Verwirklichung des vordem vergeblich verfochtenen Lieblingsplanes, die Landeshauptstadt Budapest mit dem wichtigsten heimischen Adriahafen, Fiume, durch einen unmittelbaren Schienenweg zu verbinden, beeilte sich die ungarische Regierung, die noch bestehenden Lücken zwischen der Südbahnstation Zakany (Murakeresztur—Barcs) und Agram, sowie zwischen Karlstadt und Fiume durch Herstellung von Ergänzungsstrecken auf Staatskosten zu schließen (1868). Zur Aufrechterhaltung der Selbständigkeit dieser beiden Bahnen und einer unbehinderten Entfaltung des Verkehrs auf ihnen nahm die ungarische Staatsführung unverweilt die Verhandlungen mit der Südbahn-Gesellschaft wegen Überlassung ihres gesamten ungarländischen Netzes auf, die indessen „wegen überspannter Forderung" des Unternehmens[1] lediglich an der Kostenfrage scheiterten. In dem Bestreben, diese Linien wenigstens von dem zwischenstaatlichen Gesamtnetz der Südbahn loszutrennen und zu ausschließlich heimischen Eisenbahnen zu machen, griff die ungarische Regierung nunmehr den Plan zur Bildung eines eigenen neuen Privatbahnunternehmens unter gleichzeitiger Eingliederung der beiden vorgenannten Staatsbahnlinien in dieses auf. Doch nach dem bald darauf erfolgten Rücktritt des geistigen Trägers dieser Ideen, des Ministerpräsidenten Melchior von Lonyay, von seinem Amte geriet die Angelegenheit ins Stocken. Die ungarische Staatsverwaltung beschränkte sich weiterhin darauf, die im Zuge des Fiumer Schienenweges gelegene Teilstrecke der Südbahn Agram—Karlstadt einzulösen[2] und dessen unmittelbare Verbindung mit Budapest von Zakany aus durch eigene Anschlußlinien herzustellen.

Noch bevor die Regierung in Budapest die Verhandlungen wegen Ankaufs der ungarischen Südbahnlinien aufgenommen hatte, waren vom

[1] Die Südbahn verlangte einen Kaufschilling von 107½ Mio Gulden, wogegen der ungarische Staat nur 105 Mio Gulden zugestehen wollte.

[2] Fußnote 3 auf Seite 949.

österreichischen Handelsminister Dr. Anton Freiherrn von Banhans Schritte in der Richtung eingeleitet worden, sich der Bereitwilligkeit der italienischen Staatsverwaltung zur einverständlichen Feststellung der Grundsätze und des weiteren Vorganges bei Durchführung der in Aussicht genommenen Zweiteilung der Gesellschaft zu versichern, um nunmehr „im Wege des internationalen Einvernehmens" den hartnäckigen Widerstand des Unternehmens zu bezwingen. Die italienische Staatsführung willigte gern ein, und auf ihren Vorschlag richteten beide Regierungen an die Verwaltungsratkörper in Wien und Turin gleichzeitig je einen im Wortlaut genau übereinstimmenden Erlaß, worin die Privatbahn nachdrücklich zur Vorlage eines geeigneten Trennungsvorschlages innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten mit der Warnung aufgefordert wurde, daß im Falle des Zuwiderhandelns sogleich die verwaltungsmäßige und geldwirtschaftliche Scheidung der zwei Schienennetze durch Anwendung aller gesetzlichen Zwangsmittel bewerkstelligt werden würde (24. April 1873).

Das einvernehmliche Vorgehen der beiden beteiligten Staaten verfehlte nicht seine Wirkung, indem es den leitenden Kreisen der Südbahn ein für allemal die trügerische Hoffnung nahm, daß die Trennungsfrage auf dem bis dahin eingeschlagenen Wege einer mehr oder weniger verhüllten Verneinung sich doch noch aus der Welt schaffen lassen werde. Die Verwaltungskörper in Wien und Turin beeilten sich denn auch, der mit nachträglicher Zustimmung der ungarischen Regierung ergangenen Aufforderung durch rechtzeitige Vorlage eines Schriftstückes nachzukommen, das unter der Bezeichnung „Programm über die Trennung der Vereinigten südösterreichischen, lombardischen und centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft in zwei voneinander unabhängige Gesellschaften" zum ersten Male wirkliche Anträge enthielt (12. Oktober 1873). Wohl bewegten sich die Vorschläge auch diesmal noch streng auf der durch das Übereinkommen vom Jahre 1867 gegebenen Grundlage einer ungeteilten Haftung beider Gesellschaften für die Gesamtschuld. „Wie immer die Basen beschlossen sein mögen, auf Grund welcher die Verteilung der gesellschaftlichen Titel vorgenommen werden soll, ein Satz steht über jede Diskussion erhaben da und das ist der, daß die Gesellschaft nur eine ist und rücksichtlich der Erfüllung der gemeinschaftlich übernommenen Verpflichtungen auch eine bleibt; daß daher — was immer das aufgenommene Kapital sein mag — sei dasselbe consolidiert oder nicht, sei es schon emittirt oder soll es erst, um den von der Gesellschaft vor der Trennung eingegangenen Verpflichtungen gerecht zu werden, emittirt werden — daß für dieses Kapital die Gesamtheit beider Netze verpfändet ist und daß daher in dieser Hinsicht, was man auch immer thun

möge, beide Gesellschaften während der ganzen Dauer der Conzession solidarisch füreinander haften." — Aus dieser zum Leitsatz erhobenen Forderung folgerte das Unternehmen, daß die an seine Stelle tretenden zwei neuen Gesellschaften nie vollständig unabhängig voneinander sein könnten, da ein gemeinschaftliches Interesse sie zu einer gegenseitigen Überwachung zwänge. Wie schon in der früheren Denkschrift wurden auch jetzt wieder in dem unverkennbaren Bestreben, das Pariser Komitee mit der Befugnis einer übergeordneten Überwachungs- und Abwicklungsstelle für die Abtragung aller aus den ausgegebenen oder noch zu begebenden Anleihen erwachsenden Lasten um jeden Preis fortbestehen zu lassen, die Schwierigkeiten hervorgehoben, die einer wortgetreuen Einhaltung der Vertragsbestimmung — insbesondere bezüglich der geforderten Abhaltung der Generalversammlung in Wien und der Teilung des Unternehmens überhaupt[1] — im Wege stünden. Schließlich faßte die Privatbahn ihre Vorschläge in sechs Artikeln zusammen, wonach die von der Vereinigten südösterreichischen, lombardischen und centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen auf Konzessionsdauer der neugebildeten „Südbahn-Gesellschaft" und „Oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft" im Verein mit der ihnen übergeordneten Überwachungs- und Abwicklungsstelle in Paris obliegen sollten[2]; weiter verlangte sie bei der Aufteilung des gesellschaftlichen Gesamtvermögens[3] die Mitberücksichtigung des Kaufschillingsrestes[4] der vormaligen Staatsbahnlinien, sodann der erst einem späteren Zeitpunkt vorbehaltenen Rückzahlungen der italienischen Garantievorschüsse und gestundeten

[1] Hierbei wurde rücksichtlich der ziffernmäßigen Wertermittlung der schwebenden Schuldverpflichtungen die Notwendigkeit betont, durch entsprechende Trennungsbedingungen der Ungleichmäßigkeit in der Lage der beiden künftigen Gesellschaften dadurch Rechnung zu tragen, daß für das österreichisch-ungarische Schienennetz wegen seiner günstigeren Ertragsverhältnisse die Anlagekosten, für das italienische jedoch die Betriebsergebnisse als Richtlinie für die Verteilung der Lasten zu dienen hätten, da ansonsten das italienische Unternehmen in einen „schwierigeren, wenn nicht sogar gefährlicheren Zustand" käme.

[2] Die Organisation und Geschäftsführung dieser Stelle sollte durch einen zwischen den Gesellschaften abzuschließenden Vertrag geregelt werden.

[3] Zu diesem stellte die Gesellschaft nach dem Stande vom 31. Dezember 1873 nebst den „consolidirten Aktien und Obligationen" (1349½ Mio Franken) die Erfordernisse für „Rückzahlung der Bons (165 Mio Franken) und schwebenden Schulden (40 Mio Franken)" wie auch für Vollendung und Betriebsvervollständigung des ganzen Schienennetzes (150 Mio Franken), insgesamt also 1704½ Mio Franken, in Rechnung.

[4] Er betrug damals 28 Mio Gulden für die Südliche Staatsbahn sowie 30 Mio Lire für die Lombardisch-venetianische Ferdinands-Bahn, zusammen 101 Mio Franken, und war aus den Ertragsüberschüssen zu tilgen.

Steuerzahlungen[1], wie endlich noch die Entlastung des österreichisch-ungarischen Netzes von der Ergänzung der unzureichenden Gesamterträgnisse der venetianischen Linien[2].

Das einvernehmliche Zusammengehen Österreich-Ungarns und Italiens hatte also den angestrebten Zweck, den Widerstand der Pariser Finanzkräfte zu bezwingen, im wesentlichen erreicht. Die Privatbahn zeigte sich den Wünschen beider Staatsverwaltungen geneigter; ein sprechendes Zeugnis für die vollständige Abkehr von ihrer vorangegangenen Haltung lieferte die bereitwillige Teilnahme des Präsidenten des Wiener Verwaltungsrates in der Eigenschaft eines fachkundigen Vertrauensmannes an den Verhandlungen, die das Handelsministerium unter Hinzuziehung je eines Vertreters des Finanz- und des Justizministeriums unverzüglich zu dem Zweck einberief, um im Hinblick auf die beabsichtigte weitere Auseinandersetzung mit dem italienischen Staate die Trennungsfrage zunächst noch in allen einschlägigen Beziehungen zu erörtern und auf der gewonnenen Grundlage ein „Regierungsprogramm" für den künftighin einzuhaltenden Vorgang auszuarbeiten (11. Juli 1874). Bei den anschließenden Besprechungen im Schoße des Handelsministeriums bestärkte der Präsident des Wiener Verwaltungsrates die Mehrheit der erschienenen Abgeordneten in der Ansicht, daß der vom Unternehmen in seiner Denkschrift vorgeschlagene Weg der Bildung von zwei neuen, zur ungeteilten Hand haftenden Gesellschaften verlassen und durch eine zwecks Erwerbes der diesseitigen Linien neu gebildete, rein inländische Gesellschaft eine durchgreifende Lösung der das österreichisch-ungarische sowie das italienische Südbahnnetz verknüpfenden Bande angestrebt werden sollte. Hierbei gab vor allem die sicherlich nicht unbegründete Befürchtung den entscheidenden Ausschlag, daß der ursprüngliche Trennungsplan in bezug auf die Wahrung der staatswirtschaftlichen Belange unzulänglich und vermöge der nach österreichischem Zivilrechte für die beabsichtigte Assignation erforderlichen, im gegebenen Falle jedoch schwer beizubringenden Zustimmung der Gläubiger kaum durchführbar erschien; zudem trug die zur wechselseitigen Überwachung vorgeschlagene übergeordnete Stelle in Paris den Keim zu ständigen Streitigkeiten mit der Justizhoheit und dem Oberaufsichtsrechte der beteiligten Staatsregierungen in sich. In der angeregten Abtrennung der heimischen Südbahnlinien von dem vereinigten Unternehmen und in ihrer Erwerbung durch eine neue inländische Gesellschaft

[1] Die vom Jahre 1891 an aus den Ertragsüberschüssen rückzuzahlenden italienischen Garantievorschüsse betrugen damals bereits 45 Mio Franken, der Betrag der gestundeten Steuerzahlungen war noch nicht ermittelt.

[2] Fußnote 1 auf Seite 957.

erblickte die Mehrheit den geeignetsten Ausweg, die gefährliche Klippe der Zustimmung der Gläubiger zu umgehen und zugleich eine gemeinsame Haftung für beide Netze entbehrlich zu machen; als den nächsten Schritt zu diesem Ziele, rücksichtlich dessen allerdings nicht verkannt wurde, daß er nur mit größeren Opfern für den Staatsschatz erreichbar sei, bezeichnete sie die unverzügliche Einleitung vertraulicher Verhandlungen zwischen den zuständigen österreichischen und ungarischen Ministerien, um bei der von Österreich-Ungarn und Italien für das darauffolgende Jahr bereits in Aussicht genommenen „internationalen Unterhandlung" auch den neuen Antrag zur weiteren Veranlassung überweisen zu können (1874).

Der Wandel der Südbahn-Gesellschaft in ihren Anschauungen war jedoch auch durch andere Umstände stark beeinflußt worden, insbesondere durch die stetige Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Vorzüglich wegen der großen Bauten in Italien waren die Lasten ihrer, oft unter harten Bedingungen aufgenommenen Anleihen in rascher Folge angewachsen. Diese Anleihelasten hatten in den vorausgegangenen, minder verkehrsreichen Jahren den gesamten Ertragsüberschuß soweit aufgebraucht, daß schließlich für die Auszahlung der Gewinnanteile das Geld mangelte. Die Nichteinlösung des Novemberkupons der „Lombarden" erregte in der breiten Öffentlichkeit größtes Aufsehen, das in den Tagesblättern mit der einheitlich gestellten Forderung nach beschleunigter Teilung des Unternehmens unter Wahrung der Rechte des Staatsschatzes Ausdruck fand. Gleichartige Wünsche hatten übrigens wenige Monate vorher auch Volksvertreter im österreichischen Reichsrate zu wiederholten Malen ganz unzweideutig geäußert, als das Gesetz über die Abänderungen einiger Bestimmungen des Südbahn-Übereinkommens vom Jahre 1867 vor der kaiserlichen Schlußfassung durchberaten wurde. Diese Abänderungen sahen nebst einer Fristerstreckung für die Vollendung der von der Privatbahn übernommenen Hafenbauten in Triest einen neuerlichen Verzicht des Unternehmens auf das ihm konzessionsmäßig zugestandene Vorrecht auf Herstellung von in seinem Gebietsbereich liegenden Bahnen zum Zwecke des Ausbaues der Verbindungslinie Tarvis (Kronprinz Rudolf-Bahn)—Pontebba (italienisches Südbahnnetz) sowie der Arlbergbahn (Innsbruck—Bludenz) auf Staatskosten vor. Es war damals nämlich ebensowenig wie sieben Jahre vorher in dem Plane der Gesellschaft gelegen, das nach ihrer Ansicht bereits ausreichend vervollständigte österreichische Schienennetz noch weiter zu vergrößern, schon gar nicht durch Ausführung „kostspieliger Linien, die nicht anders als mit einer sehr reichlichen

Unterstützung des Staates hergestellt werden konnten" (19. Mai 1874)[1]. Hingegen übernahm die Südbahn die 68 km langen Linien der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn in vollkommen betriebsfähigem Zustande gegen Entrichtung eines unveränderlichen Pachtschillings von 550 000 Gulden für das Jahr auf die ganze Konzessionsdauer endgültig in Betrieb (1. Januar 1875)[2], nachdem sie bereits drei Jahre früher die 15 km lange Strecke der Leoben-Vordernbergbahn gegen Aufteilung der jährlichen Gesamterträgnisse in einem von vornherein festgelegten Verhältnis zunächst vorläufig in Pachtbetrieb übernommen hatte[3].

Die sich stetig verschlechternde Lage des Unternehmens, die das Pariser Komitee zur Aufgabe seines Widerstandes gegen die Trennung wesentlich mitbestimmte, wirkte sich indessen besonders für das italienische Südbahnnetz verhängnisvoll aus. Die Ursachen dieser bedauerlichen Tatsache lagen nicht so sehr in den ganz anders gearteten allgemeinen Verhältnissen Italiens[4], als vielmehr in den sonderbaren Verwaltungsmaßregeln seiner Regierung; sie ließ an Stelle des ihr zustehenden natürlichen Aufsichtsrechtes ein „System der Beeinflussung der geringsten administrativen Verfügungen" gegenüber der Gesellschaft treten, das deren wirtschaftlichen Belangen nicht im entferntesten Rechnung trug. Besonders zwei Verfügungen waren es, durch die sich die Privatbahn geradezu dem Zusammenbruch preisgegeben sah: die Verweigerung, zur Deckung der durch die allgemeinen Verhältnisse bedingten erhöhten Ausgaben die Bahntarife innerhalb der konzessionsmäßigen Grenzen „etwas" erhöhen zu dürfen, trotzdem die gleiche Freiheit in der Handhabung der Tarife anderen italienischen Privatbahnen nicht genommen wurde; zum anderen die nicht minder die Interessen der Südbahn beeinträchtigende Einmengung in den Fahrdienst über das in den Konzessionsbestimmungen vorgesehene und nach dem allgemeinen Ge-

[1] Fußnoten 2 auf Seite 960 und 2 auf Seite 958.

[2] Die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Eisenbahn ging aus der Verschmelzung der kurz vorher konzessionierten Wiener Neustadt—Grammat Neusiedler Eisenbahn und der Wien-Pottendorfer Eisenbahn hervor (1874), deren Schienennetz die Strecken: Wien—Wiener Neustadt, Pottendorf—Grammat Neusiedl sowie die im Jahre 1883 an eine fremde Privatbahn weiter verpachtete Abzweigung Ebenfurt—Neufeld umfaßte; die zuerst ausgebaute Strecke Wiener Neustadt—Grammat Neusiedl hatte die Südbahn schon seit 1871 betrieben.

[3] Der zunächst bloß für die Dauer von zehn Jahren abgeschlossene Pachtvertrag wurde am 15. Januar 1881 mit einigen Änderungen zugunsten der Südbahn auf Konzessionsdauer erneuert.

[4] Namentlich machten sich die Verluste aus der Entwertung der Lire, die die Gesellschaft nicht — wie in Österreich — durch einen entsprechenden Aufschlag zu den Tarifen wettmachen konnte, die Steigerung aller Lebensmittelpreise und die dadurch hervorgerufenen Erhöhungen der Besoldungen und Löhne sowie schließlich die übermäßige Steuerlast drückend fühlbar.

brauch anderer Länder gehandhabte Ausmaß. Die italienische Regierung beschränkte sich nicht auf die Überwachung der Sicherung der Anschlüsse und die Erfordernisse der Postverwaltung, sondern darüber hinaus engte sie durch Vorschreibung der Zahl der erlaubten Züge, deren Geschwindigkeiten und dergleichen mehr die Verfügungsfreiheit der Gesellschaft weitgehend ein. Dazu kam noch, daß die italienische Staatsverwaltung ihre aus der österreichischen Konzession übernommenen Verbindlichkeiten zum Nachteile des Unternehmens „interpretirte", indem sie die Einkommensteuer von den garantierten Reinerträgnissen einhob, den geringeren tatsächlichen Reinertrag jedoch durch Bemängelung der verschiedenen Posten nach Möglichkeit noch weiter herabdrückte und die zugesicherten Garantieleistungen hinauszog; dagegen drang die Regierung mit „schonungsloser" Strenge auf Einhaltung der gesellschaftlichen Verpflichtungen, auch wenn diese nur unter gewissen, nicht immer gegebenen Voraussetzungen zu erfüllen waren[1]. Aus allem glaubte die Gesellschaft zu erkennen, daß diesem Vorgehen eine bestimmte Absicht zugrunde liege.

Von der Unmöglichkeit eines längeren Fortbestandes dieser unleidlichen Verhältnisse nunmehr vollends überzeugt, beeilte sich die Staatsverwaltung in Wien, die erforderlichen Einleitungen zu der in Aussicht genommenen endgültigen Auseinandersetzung mit Italien nach Möglichkeit zu beschleunigen. Damals war jedoch die Südbahn-Gesellschaft ungeachtet ihres Bahnbesitzes in Ungarn als rein österreichisches Unternehmen angesehen und behandelt worden und es hatte daher noch keine Regelung des Verhältnisses beider Reichshälften zur gemeinsamen Verkehrsanstalt stattgefunden. Deshalb erschien auch eine Heranziehung der Regierung in Budapest zu den geplanten Verhandlungen nicht unbedingt geboten, und der inzwischen ins Amt getretene Handelsminister Johann Freiherr von Chlumecky konnte sich darauf beschränken, die ungarische Staatsführung über alle einschlägigen Fragen am laufenden zu erhalten[2]. Die Verhandlungen mit Italien sollten

[1] Es handelte sich hier nach dem Berichte des Wiener Verwaltungsrates der Südbahn vom 9. April 1875 vornehmlich um die geforderte unverzügliche Vervollständigung und bauliche Ausgestaltung des italienischen Netzes zu einem Betrage von rund 100 Mio Franken; diese Summe hätte nach Ansicht des Unternehmens „hauptsächlich durch den Credit des österreichischen Netzes" beschafft werden müssen.

[2] Die Beteiligung der ungarischen Regierung an den Verhandlungen mit Italien, die übrigens gemeinsam mit jenen wegen Erneuerung des Zollvertrages durchgeführt werden sollten, erschien auch deswegen entbehrlich, da Österreich und Ungarn an der geplanten Scheidung der Südbahn gleich interessiert waren und die endgültige Regelung der Verhältnisse der beiden Reichshälften zur Gesellschaft einfacher und reibungsloser erst nach Bereinigung der Trennungsfrage erfolgen konnte.

unter der Leitung des Handelsministers selbst, und zwar zunächst in Gestalt vertraulicher Besprechungen mit dem römischen Abgesandten und den nach Erfordernis beigezogenen Vertretern der Südbahn begonnen und erst nach Einigung in den wichtigsten Belangen in der üblichen Form fortgeführt und abgeschlossen werden. Der Handelsminister Johann Freiherr von Chlumecky beabsichtigte, hierbei nicht allein eine geldwirtschaftliche und verwaltungsmäßige Scheidung beider Schienennetze anzustreben, sondern darüber hinaus die vollständige Aufhebung aller zwischen ihnen vorher bestandenen Bindungen zu bewirken. Hierzu dünkte ihm als das geeignetste Mittel der Verkauf der italienischen Linien unter der Voraussetzung, daß ein in jeder Hinsicht vertrauenerweckender Käufer gefunden und eine Ablösungssumme erzielt würde, die es ermöglichte, die Gläubiger des verbleibenden heimischen Schienennetzes in ihren berechtigten Forderungen vollständig und dauernd zu befriedigen und ihnen eine beruhigende Aussicht auf einen, wenn auch nur mäßigen Reingewinnanteil zu eröffnen.

VII. Überraschende Bereinigung der Trennungsfrage durch Abschluß der Basler Konvention zwischen Italien und der Südbahn-Gesellschaft.

Inzwischen hatte sich die römische Regierung aber veranlaßt gesehen, nach Erwerb der süditalienischen Linien auch mit den Pariser Finanzkräften wegen Überlassung des oberitalienischen Schienennetzes an den Staat zu verhandeln[1]. In der Erkenntnis, daß ein Verkauf dieser Linien der fast unentwirrbaren gesellschaftlichen Lage mit einem Schlag ein Ende setzen würde, zögerte die Südbahn keinen Augenblick, in die gewünschten Verhandlungen einzutreten, die derart günstig verliefen, daß es schon zehn Wochen nachher zum Abschluß der sogenannten „Basler Konvention" kam (17. November 1875). Nach den Bestimmungen dieses Vertrages gelangte Italien mit 1. Juli 1876 in den uneingeschränkten Besitz des gesamten jenseitigen Schienennetzes samt allem Zubehör[2],

[1] Die in Luzern zunächst halbamtlich aufgenommenen und in Basel sodann beendeten Verhandlungen leitete für Italien der ehemalige Finanzminister und Abgeordnete Quintino Sella, der Verfechter des Staatsbahngedankens, und für die Südbahn der Präsident des Pariser Komitees.

[2] Die Ablösungssumme wurde unter Zugrundelegung des von der Gesellschaft für das italienische Bahnnetz bis zum 31. Dezember 1874 ausgegebenen Vermögens von 752 375 618,50 Lire mit 613 252 478,64 Lire für den Bauaufwand und mit 139 123 139,86 Lire für die Anschaffung des Fahrparkes und der Betriebseinrichtungen ermittelt. Die Kosten für den Bauaufwand verpflichtete sich der italienische Staat unter Abzug der Einkommensteuer in feststehenden Jahreszahlungen von je 33 160 211,12 Lire (bis einschließlich 1954) und hernach in Raten von je 13 321 008,40 Lire (bis einschließlich 1968) zu tilgen, wogegen er den rest-

und zwar unter Vermeidung der früher stets als unerläßlich hingestellten Zerreißung des gesellschaftlichen Gesamtvermögens und damit ohne die ehedem ebenfalls befürchteten Schädigungen der Besitzer der ausgegebenen Anteilscheine und Schuldverschreibungen, zumal als ja das gleiche, bloß auf das österreichisch-ungarische Liniennetz eingeschränkte Unternehmen für die Verzinsung und Tilgung der Wertpapiere weiterhin haftete. Das in aller Stille vereinbarte Abkommen, wohl der größte Geschäftsabschluß, der bis dahin jemals zwischen einer Staatsverwaltung und einem Privatbahnunternehmen getroffen worden war, wurde bereits zwölf Tage später vom Verwaltungsrat gebilligt und sodann — wie vorgesehen — durch das Unternehmen der österreichischen Staatsverwaltung bekanntgegeben, um deren Zustimmung einzuholen.

Durch den überraschenden Abschluß der Basler Konvention war die Lösung, die der Handelsminister bei den geplanten Verhandlungen mit Italien im wesentlichen erreichen wollte, im vorhinein bereits getroffen. Das außerösterreichische Südbahnnetz hatte im italienischen Staat einen verläßlichen Käufer gefunden und es bedurfte sohin bloß der Anerkennung der Konvention durch die österreichische Regierung. Bevor sie jedoch durch einen völkerrechtlichen Akt der Konvention zustimmte, schloß die Wiener Verwaltungsbehörde — unter Hinzuziehung der ungarischen leitenden Stellen[1] — mit dem Unternehmen ein „Protokollar-Übereinkommen" ab, das die Bedingungen für die staatliche Genehmigung des Basler Vertrages unter teilweiser Änderung und entsprechender Ergänzung des Südbahnabkommens vom Jahre 1867 enthielt (25. Februar 1876). Darnach wurde — mit Gültigkeit vom Zeitpunkte der Besitzergreifung der veräußerten Strecken durch den Käufer — eine neue Rohertragsberechnung für die laufende jährliche Ermittlung der allfällig vom Staate

lichen Betrag innerhalb kurzer Zeit teils durch Übernahme einer gesellschaftlichen Schuld (20 Mio Lire), teils durch Ausfolgung einer dem Gegenwert voll entsprechenden Anzahl von auf Überbringer lautenden „Titeln der consolidirten 5 %igen italienischen Rente" beglich; überdies vergütete die Regierung den in den vorgenannten Summen nicht inbegriffenen Wert der Vorräte des Bau- und Betriebsdienstes und die rückständigen Garantievorschüsse in der Höhe von 2 450 000 Lire; alle Guthaben und Schulden des Unternehmens gegen dritte Personen verblieben jedoch zugunsten und Lasten der Gesellschaft.

[1] Hierbei stellte der Vertreter der ungarischen Regierung, Ministerialrat Alexander von Ribary, die Bedingung, daß die Südbahn auf ihr Vorrecht auf Ausführung bestimmter Verbindungs- und Ergänzungslinien für immer verzichte und die Einkommensteuer für die ungarischen Strecken — nach Ablauf der Befreiungsfrist, also vom Jahre 1880 an — an den Staatsschatz in Budapest abführe.

zu leistenden Garantievorschüsse[1], sowie für jene der von der Privatbahn aus den Überschüssen abzustattenden Kaufschillingsreste für die ehemaligen Staatsbahnlinien[2] in der Weise aufgestellt, daß auf Grund der erzielten höheren Durchschnittsziffern eine Inanspruchnahme der Staatsgarantie nach Möglichkeit ausgeschaltet, die Tilgung des Kaufschillingsrestes indessen innerhalb kürzerer Zeit gewährleistet blieb. Des weiteren war die Privatbahn gehalten, die von Italien geleisteten Teilzahlungen in erster Linie zur Löschung der schwebenden Schulden und sodann zur Bildung einer Rücklage zu verwenden und sich diesbezüglich der Oberaufsicht durch die Staatsverwaltung zu unterwerfen. Schließlich sah das getroffene Abkommen noch alle jene Maßnahmen vor, die sich aus der Umwandlung der Privatbahn in eine wieder inländische, fortan bloß den einen Namen führende Südbahn-Gesellschaft zwangsläufig ergaben, vor allem eine bald nachher durchgeführte, jedoch streng auf die unmittelbaren Folgerungen des Verkaufsgeschäftes beschränkte Änderung der Satzungen; die Generalversammlungen hatten fortan ausschließlich in Wien stattzufinden[3], von den 21 Verwaltungsratmitgliedern mußten wenigstens 12 — darunter der Präsident und Vizepräsident — österreichische oder ungarische Staatsangehörige sein und die den Verwaltungsrat bis dahin beschränkende Einflußnahme des Pariser Komitees in Fragen von gemeinsamen Belangen war völlig beseitigt worden (18. November 1876)[4].

Gleichzeitig mit dem Protokollar-Übereinkommen hatte die Staatsverwaltung auch den Abschluß eines „Zusatzvertrages" zwischen Italien

[1] Die Ermittlung erfolgte unter Ausschluß des weniger erträgnisreichen venetianischen Schienennetzes derart, daß der Rohertrag der betriebenen Strecken durch die Gesamtkilometerzahl geteilt und der hieraus sich ergebende Betrag dem mit 13 182 Gulden für den Kilometer garantierten Roherträgnis gegenübergestellt wurde; Fußnoten 1 auf Seite 950, 4 auf Seite 956 und 1 auf Seite 957.

[2] Die Südbahn schuldete damals der Staatsverwaltung noch für die Südliche Staatsbahn einen Betrag von 27 446 892 Gulden und für die lombardisch-venetianischen Staatsbahnen eine Summe von 30 Mio Lire, die jedoch aus den Ertragsüberschüssen erst nach Begleichung der erstgenannten Schuld abzustatten war. Bei der Ermittlung dieser Überschüsse wurde ein über das durchschnittliche Roherträgnis von 14 100 Gulden für den Kilometer hinausgehender Betrag in Rechnung gestellt.

[3] Zum ersten Male fand nach 16 Jahren die Wiederabhaltung der Generalversammlung in Wien am 30. Juni 1877 statt.

[4] Wohl durften nach den neuen Satzungen die ausländischen Verwaltungsratmitglieder in Paris ein ständiges Komitee mit festumschriebenem Wirkungskreis insolange bilden, als die Zahl der in Paris wohnenden Mitglieder mindestens fünf betrug; dieses Komitee war jedoch nur mehr dazu berufen, die Verbindung der ausländischen Mitglieder mit dem Wiener Verwaltungsrat auch weiterhin aufrechtzuerhalten.

und der Südbahn-Gesellschaft in Wien erwirkt, der in teilweiser Abänderung einiger Bestimmungen der Basler Konvention die Festsetzung eines von vornherein bestimmten Pauschbetrages für die Steuern vorsah, um die von Italien zu leistenden jährlichen Entschädigungen für den Bauaufwand vor allfälligen Kürzungen, insbesondere durch Steuererhöhungen, zu schützen[1]. Indem die Regierung so die Rechte des Staatsschatzes hinreichend gewahrt wußte, entschloß sie sich bereits vier Tage später, der ganzen Abmachung durch einen Vertrag mit Italien die völkerrechtsgültige Genehmigung zu erteilen, wonach also — wie beide Staaten feierlich erklärten — durch die auf Grundlage der Basler Konvention und des kurz nachher getroffenen Wiener Zusatzübereinkommens vollzogene Trennung der beiderseitigen Südbahnnetze den einschlägigen Bestimmungen des Friedensvertrages vom Jahre 1866 vollauf Genüge getan sei und alle Fragen endgültig geregelt erscheinen (29. Februar 1876). In der Erkenntnis, daß die so vorbereitete Lösung die beste sei, um aus der bedrängten Lage herauszukommen, hatte die in Paris zusammengetretene Generalversammlung der Südbahn schon tags zuvor ihre mit Italien abgeschlossenen zwei Verträge ohne jede Erörterung einstimmig genehmigt und den Verwaltungsrat zur Durchführung der durch das Protokollar-Übereinkommen notwendig gewordenen Änderungen angewiesen.

Damit hatten die fünfzehnjährigen, zähen und wechselvollen Bemühungen um die Rückgestaltung der Südbahn in ein rein inländisches Unternehmen zu einem erfolgreichen Abschluß geführt. Der Vollzug der Trennung stellte die Gesellschaft wieder ausschließlich in den Aufgabenkreis der heimischen Verkehrspolitik und die Privatbahn sah sich weder durch geschäftliche noch sonstige Rücksichten gezwungen, fremdländische Belange zu begünstigen. Mit einem Schlag von allen Bedrückungen befreit, denen sie zuletzt in Italien besonders auf dem Gebiete des Verwaltungsdienstes ausgesetzt war, entfielen nun für die Südbahn auch alle jene übermäßigen Leistungen, die ihr in diesem Lande durch die Entwertung der Lire, die hohen Steuern und die immer neuen Bauerfordernisse Jahr für Jahr erwuchsen. Zu dem Vorteile einer größeren finanziellen Unabhängigkeit gesellte sich der Entfall der Lasten der weniger erträgnisreichen venetianischen Linien bei der jährlichen Ertragsberechnung für das verbliebene Schienennetz, wie schließlich die Sicherung einer festen, unkürzbaren Jahresrente für die abgetretenen

[1] Hierbei wurden die hierfür vorgesehenen Jahreszahlungen von je 33 160 211,12 auf je 29 569 887,12 Lire, beziehungsweise von je 13 321 008,40 auf je 12 774 751,26 Lire ermäßigt und festgelegt, daß diese Leistungen unabänderlich seien und in keinem Falle aus welchem Grunde auch immer gekürzt werden dürfen (Fußnote 2 auf Seite 969).

Linien, wodurch der Bestand des Rumpfunternehmens wieder gefestigt, seine wirtschaftliche Lage für die Zukunft geschützt erschien. Aber auch die Staatsverwaltung konnte mit dem erreichten Ergebnis zufrieden sein, hatte sie doch nicht allein durch die unerwartet eingetretene jähe Wendung das bis dahin vergebens angestrebte Ziel vollkommen erreicht, sondern durch die dabei sich ergebende Neuregelung ihres Verhältnisses zum Unternehmen auch die Belange des Staatsschatzes nach allen Richtungen zu wahren verstanden. Dank dem Zusammentreffen dieser günstigen Umstände begegnete die verfassungsmäßige Behandlung des Staatsvertrages mit Italien über die Trennung des Südbahnnetzes beider Reiche sowie des Protokollar-Übereinkommens über die teilweise Abänderung und Ergänzung des mit dem Unternehmen vorher abgeschlossenen Abkommens im österreichischen Reichsrate keinen Schwierigkeiten (1877)[1]. Schon vorher hatte die Südbahn ihren Verwaltungsbereich in der österreichischen Reichshälfte geringfügig erweitert, indem sie die vom Staate zur Linderung der volkswirtschaftlichen Folgen des Jahres 1873 als „Notstandsbau" hergestellte, rund 143 km lange Istrianer Bahn (Divacca—Pola mit Abzweigung Canfanaro—Rovigno) mit der Verpflichtung zur Inverkehrsetzung je eines Zugpaares am Tage und gegen eine Pauschvergütung von jährlich 275 000 Gulden zunächst für drei Jahre in Betrieb nahm (20. September 1876)[2] und bald darauf auch den Verkehr auf den rund 91 km langen Linien der notleidenden Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft (Graz—Köflach mit Abzweigung Lieboch—Wies) gegen eine von der Höhe der jährlichen Gesamteinnahmen abhängige aufgerundete Entschädigung für die vereinbarte Dauer von 50 Jahren durchführte (1. September 1878)[3]; schließlich überantwortete der Staat der Südbahn noch

[1] Der Staatsvertrag wurde nach der kaiserlichen Genehmigung (11. August 1876) der verfassungsmäßigen Behandlung im Reichsrate unterzogen und sodann im Reichsgesetzblatt kundgemacht (16. April 1877), das Protokollar-Übereinkommen nach Zustimmung des Reichsrates vom Kaiser bestätigt (6. April 1877); in Ungarn gelangte die Angelegenheit erst später zu gesetzmäßiger Behandlung.

[2] Der bezügliche Vertrag mit der Südbahn wurde in der Folge unter Vermehrung der Zuganzahl und Auflassung der Pauschvergütung zunächst noch einmal erneuert (25. November 1879), der Betrieb dieser Linien jedoch hernach vom Staate im Zusammenhang mit der Schaffung eines eigenen Schienennetzes (Fußnote 2 auf Seite 942) selbst übernommen (1. Januar 1883).

[3] Nach dem Zerfall der habsburgischen Monarchie ging der Betrieb dieser Linien im Zusammenhang mit der verwaltungsmäßigen und technischen Neuordnung des an die Nachfolgestaaten aufgeteilten Südbahnnetzes (Accord von Rom vom 29. März 1923) mit den dem Rumpfstaate Österreich verbliebenen Strecken der Südbahn zunächst an die Österreichischen Bundesbahnen über (1. Januar 1924); doch übernahm die Graz-Köflacher Eisenbahn bereits ein halbes Jahr später ihre Strecken wieder in Eigenbetrieb.

zwei auf seine Kosten hergestellte Nebenbahnen, und zwar die 38 km lange Linie Unterdrauburg—Wolfsberg und die 11,5 km lange Strecke Mürzzuschlag—Neuberg mit dem Tage der Betriebseröffnungen gegen eine jährliche Vergütung von 65 000 und 24 000 Gulden (4. Oktober und 1. Dezember 1879)[1].

Nicht so glatt verlief indessen die verfassungsmäßige Behandlung der Basler Konvention in Rom, wenngleich auch in den dortigen maßgebenden Kreisen die Verstaatlichung des italienischen Südbahnnetzes allgemein als die beste Lösung anerkannt worden war. In der römischen Kammer forderte jedoch die Vorlage dieses Vertrages samt dem Wiener Nachtragsabkommen wegen der darin enthaltenen finanziellen Bedingungen den Widerspruch einflußreicher Volksvertreter — vor allem der dem Staatsbahngedanken abholden toskanischen Partei — in so hohem Maße heraus, daß die Regierung dieserhalb zurücktrat und das nachfolgende Kabinett sich genötigt sah, die Bereinigung der Angelegenheit von neuen Zugeständnissen durch die Gesellschaft abhängig zu machen. Nach schwierigen, von beiden Seiten sehr hartnäckig geführten Verhandlungen kam in Paris ein vorläufiges „Compromiss" zustande, das dem bis dahin ungeklärten Schicksal der Basler Konvention ein Ende setzte und die Grundlage zu dem bereits sechs Tage später in Rom endgültig abgeschlossenen „Additional-Acte" schuf[2]. Die Nachricht hiervon befriedigte allenorts die beteiligten in- und ausländischen Stellen und trug wesentlich zur Hebung des Vertrauens in die wirtschaftliche Lage des Unternehmens bei. Die nachfolgende Durchführung der Trennung stieß allerdings in bezug auf die mit der italienischen Regierung zunächst zu vollziehende Abrechnung auf ernste Schwierigkeiten, da wirkliche oder vermeintliche Zweifelhaftigkeiten in den Vertragsbestimmungen hinsichtlich der Betriebsmittel und der von der Privatbahn zuletzt gemachten Auslagen zu erheblichen Rechnungsschwierigkeiten geführt hatten; doch wurden mit der Zeit auch diese Erschwernisse überwunden und die Abrechnung in einer beide Teile befriedigenden Weise abgeschlossen (1881).

[1] Beide Linien gingen zehn Jahre später in den Eigenbetrieb des Staates über (1. Januar 1889).

[2] Die einleitenden Verhandlungen hatten der römische Staatsrat Cäsar Correnti und der Präsident des Pariser Komitees geführt und am 1. Juni 1876 abgeschlossen; auf Grund dieser neuen Abmachung übernahm die Südbahn in Ermangelung rechtzeitig getroffener Vorsorgen durch den Staat den Betrieb auf den verkauften italienischen Linien bis 1. Juli 1878 gegen eine dem Reinerträgnis ungefähr entsprechende jährliche Pauschsumme von 31 500 000 Lire und stellte dem Königreich überdies einen Betrag von 12 000 000 Lire zwecks Bauausführungen und Beschaffung von Betriebsmitteln zur Verfügung.

VIII. Die weiteren Schicksale der rein inländisch gewordenen Südbahn-Gesellschaft.

Nach der völligen Loslösung des italienischen Südbahnnetzes, die gleichzeitig zu einer durchgreifenden Ordnung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Gesellschaft geführt hatte, stützten sich alle Hoffnungen des Unternehmens ausschließlich auf seine österreichisch-ungarischen Linien, deren Lebenskraft angesichts der stetig angestiegenen Erträgnisse außer Zweifel stand, wenn auch diese in den vorangegangenen Jahren infolge der Ungunst der Verhältnisse hinter den Erwartungen zurückgeblieben war. Die Privatbahn blickte daher mit einiger Sorge auf den schon nahenden Ablauf der durch das Übereinkommen vom Jahre 1867 verlängerten Frist für die Befreiung von der Einkommensteuer, deren Höhe bedeutend genug erschien, die gedeihliche Fortentwicklung wieder empfindlich zu stören, zumal da ja die von ihr im vorerwähnten Vertrag als Gegenleistung übernommenen Lasten das von beiden Teilen errechnete Ausmaß bereits weit überschritten. Der Verwaltungsrat erachtete es deshalb für notwendig, die Staatsverwaltungen in Wien und Budapest mit Nachdruck um die Gewährung einer teilweisen Schadloshaltung in Gestalt einer weiteren Erstreckung der Frist für die Steuerfreiheit zu bitten. Die nachdrücklich wiederholten Ansuchen nahm die ungarische Regierung, die sich inzwischen mit der österreichischen rücksichtlich einer getrennten bodenständigen Verwaltung der beiderseitigen Betriebsnetze ihrer vier gemeinsamen Verkehrsanstalten[1] grundsätzlich geeinigt hatte, sogleich zum willkommenen Anlaß, eine Reihe von Forderungen zu stellen, um so ihre altgehegten Wünsche zu verwirklichen. In teilweiser Erfüllung dieser Wünsche[2] willigte die Südbahn in die Errichtung einer eigenen Direktion in Budapest an Stelle der bis dahin bestandenen Verkehrsleitung ein (1. Juli 1880) und schloß überdies einen Vertrag über den Verkauf der im Zuge des Fiumer Schienenweges gelegenen gesellschaftlichen Teilstrecke Agram—Karlstadt[3], wie schließlich auch über eine Gleichstellung des Hafens Fiume mit Triest durch Anwendung angeglichener Tarife ab, wofür sie

[1] Es waren dies nebst der Südbahn die schon mehrfach erwähnte Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie die Kaschau-Oderberger Bahn (konzessioniert am 26. Juni 1866) und die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (privilegiert im Jahre 1830).

[2] Die ungarische Staatsverwaltung hatte nebst anderen Forderungen auch die käufliche Überlassung der Linie Budapest—Zakany verlangt, um den Schienenweg nach Fiume ganz in ihre Hände zu bekommen.

[3] Der Verkauf der 49 km langen Strecke erfolgte gegen eine während der ganzen Konzessionsdauer zahlbare steuerfreie Jahresrente in der Höhe von 240 000 Gulden; Fußnote 2 auf Seite 962.

die angestrebte Steuerfreiheit für weitere zehn Jahre erhielt (11. März 1880).

In der österreichischen Reichshälfte hingegen gestalteten sich die von vornherein wenig aussichtsvollen Verhandlungen ungünstiger, da die Staatsverwaltung der angestrebten Fristverlängerung der Steuerfreiheit — ungeachtet der von der Gesellschaft geltend gemachten Billigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründe — nicht zustimmen und in Ansehung der ungünstigen staatlichen Finanzlage im besten Falle bloß eine Steuerermäßigung für fünf Jahre, und zwar nur gegen Übernahme neuer Verpflichtungen zubilligen konnte. Dem Unternehmen erschien jedoch das Zugeständnis der Regierung völlig unzureichend; es zog daher bei der gänzlichen Aussichtslosigkeit weiterer Bemühungen sein Gesuch zurück. Die zunächst anfallenden Steuerzahlungen von über 2 000 000 Gulden brachte die Südbahn auf eine gesetzlich vorgesehene Weise durch einen 10prozentigen Abzug von den Zinsen jener Vorzugsanleihescheine wieder herein, bei denen sie ein Recht zum Steuerabzug hatte; damit begann aber für die Privatbahn der ununterbrochene Leidensweg andauernder Schwierigkeiten, zu deren fallweisen Behebung sie mit den Besitzern von Vorzugsaktien ständig neue Vereinbarungen treffen mußte. Vom Beginn der Steuerpflicht an hielt sich indessen das Unternehmen — in einseitiger Auslegung der Bestimmungen des Abkommens vom Jahre 1867 und ungeachtet des Einspruchs der Staatsverwaltung — nicht mehr für gebunden, weitere Abschlagszahlungen auf den Kaufschilling für die ehemalige Südliche Staatsbahn zu leisten, weshalb sich die Regierung genötigt sah, die für den Fall von Streitigkeiten vorgesehene schiedsgerichtliche Entscheidung herbeizuführen (1880)[1].

Mittlerweile hatte der durch die unablässige Ausgestaltung des heimischen Eisenbahnnetzes stetig zunehmende Verkehr — wie anderwärts so auch im Südbahnbereich — das Bedürfnis wachgerufen, bedeutendere Orte abseits der großen Durchgangslinien mit diesen durch Bahnen niederer Ordnung zu verbinden. Zur Befriedigung der dringendsten Er-

[1] Das Urteil wurde, nachdem sich das Wiener Landes- und Oberlandesgericht für unzuständig erklärt hatten, durch ein besonders eingesetztes Schiedsgericht am 24. Februar 1897 gefällt, wonach die Südbahn dem österreichischen Staat für die Zeit von 1880 bis einschließlich 1895 insgesamt bloß den Betrag von 1 669 950 Gulden auf Rechnung des Kaufschillings bezahlen mußte. Da die Gesellschaft vorher die Summe von 8 100 938 Gulden erlegt hatte, verblieb noch ein Rest von 19 345 954 Gulden (Fußnote 2 auf Seite 971), den sie bis zum Jahre 1907 vollständig abdeckte.

fordernisse des Nahverkehrs schritt daher auch die Privatbahn an die Errichtung einer Reihe von Nebenbahnen, der nächst Wien gelegenen Flügelbahnen Liesing—Kaltenleutgeben[1] und Mödling—Hinterbrühl[2] (1882), sowie der Strecke Spielfeld—Radkersburg[3] in Steiermark (1882)[4], wodurch das Unternehmen die endgültige Ausdehnung seines österreichisch-ungarischen Schienennetzes in einer Gesamtlänge von 2234,2 km — davon 806 km ungarische Linien — erreichte. Hierzu kam noch eine Reihe neuer Pachtbahnen, und zwar — um hier nur die wichtigsten anzuführen — die 39 km lange Nebenbahn Cilli—Wöllan (21. März 1891), die 11 km lange Linie Preding—Wieselsdorf—Stainz und die 15 km lange Strecke Pöltschach—Gonobitz (beide 14. Juli 1893), der 23 km lange Schienenweg Kapfenberg—Au-Seewiesen (9. November 1894), die 18 km lange schmalspurige Lokalbahn Kühnsdorf—Eisenkappel (20. Mai 1903), sowie die 25 km lange Verbindung Mori—Arco—Riva (10. Juli 1905), die 60 km lange Bahn von Trient nach Male (13. Februar 1907) und die 15 km lange Bahn Bruneck—Sand in Tirol (5. Juli 1909), alle diese Linien gegen Selbstkostenvergütung betrieben, wogegen das Unternehmen den Betrieb der 25 km langen Strecke Radkersburg—Luttenberg (4. August 1890) und der 34 km langen Rohitscher Nebenbahn (28. Oktober 1903) gegen angemessene Pauschalentschädigung führte, nachdem in der ungarischen Reichshälfte die 17 km lange Linie der Güns-Steinamanger- (20. Juli 1883), wie die 129,5 km lange Strecke der Barcs-Pakracer Eisenbahn (15. Mai 1884) gleichfalls gegen entsprechende Verrechnung schon früher in Pachtbetrieb übernommen worden waren. Schließlich traf die Privatbahn mit der Staatsverwaltung aus Anlaß der Vollendung der Arlbergbahn[5] und der Übernahme der Istrischen Bahn in den staatlichen Eigenbetrieb[6] Abkommen wegen gemeinsamer Benutzung der Strecken Wörgl—Innsbruck (6. Juni 1883) und Laibach—Divacca

[1] Diese 6,7 km lange Flügelbahn wurde am 21. Juni 1882 konzessioniert und am 18. August 1883 eröffnet.

[2] Diese elektrisch betriebene und seit 31. März 1932 aufgelassene, 4,6 km lange Flügelbahn wurde am 23. August 1882 konzessioniert und in ihrer ganzen Länge am 14. Juli 1885 eröffnet.

[3] Diese 30,9 km lange Nebenbahn wurde am 2. Juni 1882 konzessioniert und am 14. Juli 1885 eröffnet.

[4] Nebst der Hebung des Nahverkehrs galt die Sorge der Gesellschaft auch der Förderung des Fremdenverkehrs durch Errichtung von wohleingerichteten Hotelanlagen auf der Höhe des Semmerings, sowie in Toblach, Abbazia und Görz, die sie später zum Teil wieder veräußerte.

[5] Fußnote 2 auf Seite 958.

[6] Fußnote 2 auf Seite 973.

(7. Juni 1887) gegen Entrichtung eines jährlichen „Bahngeldes“[1], um die abgetrennten Tiroler und istrischen Staatsbahnstrecken an das staatliche Hauptnetz unmittelbar anzuschließen.

IX. Vergebliche Bemühungen der österreichischen und ungarischen Staatsverwaltung um Verstaatlichung des Südbahnnetzes.

Das mit der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft aus Anlaß des Verkaufes der Südlichen und Tiroler Staatsbahnen ehemals getroffene Konzessionsabkommen über die Bildung eines einheitlichen großen Südbahnnetzes hatte der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, nach Ablauf des Jahres 1895 „wann immer“ die gesellschaftlichen Linien zu einer nach den Reinerträgnissen der vorangegangenen letzten sieben Jahre zu bemessenden Rente einzulösen. Auf dringendes Verlangen der Regierungen in Wien und Budapest sah sich daher das Unternehmen genötigt, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1889 die bis dahin gemeinsam aufgestellte Betriebsrechnung für jede der beiden Reichshälften getrennt und nach den einzelnen Bahngruppen gesondert zu führen, um so die rechnerischen Voraussetzungen für die jederzeitige Verstaatlichung der Südbahnlinien zu erfüllen. Diese Vorsorge erschien durchaus am Platze, denn schon drei Jahre nachher traten die genannten Regierungen als die Rechtsnachfolger der ehemals vereinigten Staatsführung in streng geheimgehaltene Verhandlungen zur Klärung der Grundlagen ein, auf denen angesichts des wiedererwachten[2] lebhaften Interesse der Öffentlichkeit an einer befriedigenden Lösung der damals wieder in den Vordergrund gerückten Südbahnfrage eine grundsätzliche Verständigung in Angelegenheit der Übernahme der gesellschaftlichen Schienennetze in den Staatsbetrieb spätestens „mit

[1] Das Mitbenutzungsrecht beschränkte sich bloß auf den Verkehr durchgehender Züge, also nicht auf die Bestreitung des Ortsverkehrs, die der Südbahn verblieb. Das „Bahngeld“ setzte sich hauptsächlich aus den im Verhältnis der von den beiderseitigen Zügen in der gemeinschaftlichen Betriebsstrecke zurückgelegten Achskilometer zu berechnenden Anteilen an der 5,2%igen Verzinsung des Baukapitals (angenommen mit 6 000 000 Gulden für die eine, 58,7 km lange, und 20 457 300 Gulden für die andere, 100 km lange Linie), dann aus den Kosten der Bahnerhaltung und des Betriebsdienstes zusammen.

[2] Vor allem hatte sich die hauptsächlich bloß von Strecken des Unternehmens oder der von ihm gepachteten Privatbahnen durchzogene Steiermark stark benachteiligt gefühlt, da dieses Land der Vorteile eines „billigen Staatsbahntransportes“ fast zur Gänze entbehrte. Der Grazer Landestag war es daher auch, der wiederholt die Staatsverwaltung auf die Notwendigkeit einer Übernahme des Südbahnbetriebes aufmerksam machte und diese zuletzt nachdrücklichst forderte (1882).

dem Eintritte des concessionsmäßigen Einlösungstermines"[1] erwartet werden könnte. Beide Regierungen gelangten auf Grund eingehender Erhebungen zu dem Schlusse, daß mit Rücksicht auf die bestehenden Währungs- und sonstigen Verhältnisse eine „förmliche" Einlösung der Privatbahn den Interessen der Habsburger Monarchie vorläufig nicht entspräche und die Verstaatlichung bloß in Gestalt der Übernahme des gesellschaftlichen Netzes in den beiderseitigen Eigenbetrieb gegen Zahlung von im vorhinein bestimmten Pachtrenten und ohne irgendeine Beeinträchtigung der Rechtsverhältnisse der Südbahn gegenüber den beteiligten Staaten oder den Besitzern von Vorzugsanleihescheinen zu geschehen hätte, und zwar zur frühesten, nach den Konzessionsbestimmungen möglichen Zeitfrist; bei voller Anerkennung der Handlungsfreiheit bezüglich eines selbständigen Vorgehens in diesem Belange sicherten sie sich ein vorheriges beiderseitiges Einvernehmen zu (1891). In der Sache selbst kamen der österreichische Handelsminister Graf Gundackar Wurmbrand und der ungarische Handelsminister Bela von Lukacs überein, die angestrebte Verstaatlichung — die Zustimmung der Gesellschaft vorausgesetzt— im Wege eines mit dieser unter sinngemäßer Anwendung der konzessionsmäßigen Einlösungsbestimmungen abzuschließenden Betriebsvertrages durchzuführen (18. September 1894). Die daraufhin gemeinsam mit Vertretern der Südbahn abgehaltenen Besprechungen ergaben jedoch zwischen beiden Staatsverwaltungen unüberbrückbare Meinungsverschiedenheiten, und zwar hauptsächlich wegen der verschiedenartigen Bemessung der Steuern für die nach den Konzessionsbestimmungen aus dem durchschnittlichen Reinerträgnis der letzten sieben Jahre zu ermittelnde Ablösungsrente[2]. Das österreichische Handelsministerium wollte den bis dahin in beiden Reichshälften angewendeten 10prozentigen Steuerabzug beibehalten, das ungarische Ministerium hingegen einen erhöhten 15prozentigen hereingebracht und überdies den dadurch ohnehin schon verringerten Betrag[3] noch um den Betriebsverlust der Barcs-Pakracer Nebenbahn in der veranschlagten Höhe von 80 000 Gulden weiter gekürzt wissen (8.—10. Dezember 1894)[4].

[1] Konzession § 55, Wortlaut s. Anlage S. 994.

[2] Auch bezüglich der Übernahme der Beamten des gesellschaftlichen Zentraldienstes und der Ruheständler ergaben sich Unstimmigkeiten, die aber nach österreichischer Auffassung zu überbrücken gewesen wären.

[3] Nach den von beiden Regierungen versuchsweise für die Zeitspanne 1888 bis 1894 ermittelten Prüfungsergebnissen hätte der an die Südbahn als steuerfreie Jahresrente zu vergütende Durchschnittsbetrag österreichischerseits die Summe von 4 156 000, ungarischerseits dagegen 3 902 000 Gulden ergeben.

[4] Über den Aufteilungsschlüssel war aber bereits eine Einigung erzielt worden, wonach Österreich für 70 %, Ungarn für 30 % der Jahresrente aufzukommen hatte.

Wohl bemühte sich die unmittelbar nachher neugebildete ungarische Regierung um die Einleitung von Ausgleichsverhandlungen, in denen sie jedoch den Standpunkt ihrer Vorgängerin in den strittigen Belangen unverändert aufrechterhielt. Bei dieser Sachlage versprach sich die österreichische Staatsverwaltung begreiflicherweise von einer weiteren Fortführung der Besprechungen keinen Erfolg, die sie denn auch schließlich in der sicheren Erkenntnis abbrach, daß das Unternehmen in einen höheren als den bis dahin gehandhabten Steuerfuß niemals einwilligen würde (1896). Von der Notwendigkeit einer ehestens im gegenseitigen Einvernehmen durchzuführenden Verstaatlichung der gemeinsamen Verkehrsanstalt blieben beide Staatsführungen indessen auch nachher fest überzeugt, doch gediehen die in der Folge noch zweimal unternommenen Einigungsversuche wegen ungünstiger äußerer Umstände nicht über die ersten Anfänge hinaus. Beim ersten von Budapest ausgegangenen Versuch erachtete die österreichische Regierung in Ansehung der mit der nahenden Vollendung der im Verkehrsbereich der Südbahn auf Staatskosten gebauten Tauern-, Karawanken- und Wocheiner Bahn (Salzburg—Villach—Triest) zu gewärtigenden Rückwirkungen auf das Unternehmen den Zeitpunkt „wenigstens auf eine Reihe von Jahren hinaus" für nicht gekommen (1907); im anderen Falle verschuldeten es die durch den Weltkrieg hervorgerufenen außergewöhnlichen Verhältnisse, daß sich diesmal Ungarn gegen eine unverzügliche Übernahme der Südbahnlinien sträubte (1916).

X. Der Ausbruch des Weltkrieges vereitelte die Sanierung der Südbahn-Gesellschaft.

Um die Jahrhundertwende waren die Betriebseinnahmen der Südbahn merklich gesunken, die Ausgaben hingegen durch die im großen Umfange notwendig gewordenen baulichen Herstellungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit und der Leistungsfähigkeit der Bahnanlagen bei gleichzeitiger bedeutender Vermehrung des Personals und des Fahrparks wie nicht minder durch die jäh eingetretene allgemeine Verteuerung aller wichtigen Verbrauchsgegenstände sowie der Staatssteuern unverhältnismäßig stark gestiegen; es trat ein erheblicher Gebarungsabgang ein, der um so bedenklicher erschien, als es sich hier — wie das Unternehmen sogleich und richtig erkannte — um keine vorübergehende Erscheinung handelte (1901). In dem Bestreben, sich eine Erleichterung dort zu schaffen, wo die Hauptbelastung wurzelte, traf die Privatbahn mit den Besitzern bestimmter Vorzugsschuldscheine[1] ein rechts-

[1] Es waren dies die Besitzer von 3prozentigen Vorzugsschuldbriefen, die die Zustimmung zur Rückstellung der Verlosung von 200 500 Stück dieser Wertpapiere bis einschließlich 1917 gegeben hatten.

gültiges Übereinkommen zu einer vorläufigen Einschränkung der Tilgung der von ihnen erworbenen Anleihescheine, um die für die weiteren zusätzlichen Anschaffungen sowie für die Abschlagszahlungen auf den Kaufschillingsrest benötigten Geldmittel sicherzustellen und eine ausreichende Rücklage anzuschaffen. Diese Vorsorge erwies sich jedoch in der Folge als unzulänglich, weshalb die Gesellschaft sich zu einem neuen, viel weitergehenden Vergleich mit den Gläubigern entschließen mußte, der als aushilfsweise und zeitweise Regelung eine gänzliche Einstellung der Verlosung ihrer Wertpapiere auf die Dauer von zwei Jahren unter der Voraussetzung vorsah, daß bis zum Ablauf dieser Frist bei den Staatsverwaltungen in Wien und Budapest die Genehmigung zur unverzüglichen Einführung eines entsprechend erhöhten Gütertarifs durchgesetzt sein würde und der finanzielle Erfolg dieser Maßnahme wenigstens mit hinreichender Genauigkeit abgeschätzt werden könnte. Im Zusammenhang mit den bisherigen Erfahrungen über die Einnahmen- und Ausgabenentwicklung sollte hieraus die nötige Grundlage für ein mit den Interessentenvertretern auch der übrigen, bis dahin noch nicht herangezogenen Vorzugsaktien[1] abzuschließendes Abkommen über die endgültige Regelung der gesellschaftlichen Geldverhältnisse gewonnen und die zurückgestellte Verlosung sodann innerhalb der anschließenden acht Jahre nachgetragen und aus den im Güterverkehr durch die getroffene Tariferhöhung erzielten Mehreinnahmen gedeckt werden. Mit Zustimmung der beiden Regierungen führte die Südbahn sogleich den Gütertarif der Staatsbahnen zuzüglich eines auf die meisten Frachtsätze ausgedehnten 7prozentigen Zuschlages ein (1. Januar 1910).

Die daraufhin von der Südbahn mit dem erweiterten Interessentenkreis eingeleiteten, überaus schwierigen Verhandlungen, denen auch eine Abordnung des damals noch bestehenden Pariser Komitees beiwohnte, führten erst nach mehrwöchiger, ununterbrochener Dauer auf Grundlage der vom Unternehmen vorgeschlagenen Kapitalisierung der italienischen Jahresrenten und einer Abstempelung der von der tilgungsplanmäßigen Rückzahlung vorübergehend zurückgestellten Vorzugsschuldscheine zu einer Einigung (Juni 1911)[2]. Darnach sollten die aus

[1] Die 4prozentigen und 5prozentigen Vorzugsanleihescheine.

[2] Darnach sollten die Besitzer der von der Verlosung zurückgestellten 3prozentigen Vorzugsschuldbriefe für jedes Stück eine 3prozentige, auf der italienischen Jahresrente beruhende Obligation im Nennwerte von 100 Franken erhalten, während die 3prozentigen Südbahnobligationen selbst auf einen Nennwert von 250 Franken und mit einer 4prozentigen Verzinsung abzustempeln gewesen wären, so daß der Nennwert der für jedes einzelne Wertpapier ausgefolgten zwei Stücke bloß 350 anstatt 500 Franken betragen hätte.

diesen Maßnahmen gewonnenen Überschüsse zunächst ausschließlich zur Abdeckung des Kaufschillingsrestes für die ehemaligen Lombardisch-venetianischen Staatsbahnen[1] und der schwebenden Schuld, die zusammen noch 28 000 000 Kronen erforderten, sodann zur Bestreitung der notwendigen zusätzlichen Anschaffungen und Bildung einer ausreichenden Rücklage verwendet werden. Hierdurch wäre aber für einen Zeitraum von etwa acht Jahren nicht allein der laufende börsenmäßige Rückkauf der Anteilscheine weitestgehend unterbunden, sondern auch jede Ausschüttung von Gewinnanteilen so gut wie völlig ausgeschlossen gewesen. Die Rückwirkungen des bald darauf ausgebrochenen libyschen Krieges, die die angestrebte Kapitalisierung der italienischen Jahresrenten vereitelten, machten den Vertragsentwurf jedoch hinfällig und die Privatbahn konnte sich wieder nicht anders als durch eine erneute Hinausschiebung der Verlosung bestimmter Schuldscheine helfen, um der schwierigen Lage wenigstens für die allernächste Zeit Herr zu werden.

Der in dem vorangegangenen Zeitabschnitt immer deutlicher in Erscheinung tretende stete Mangel an Leistungsfähigkeit, den Kaufschillingsrest und die Prioritätsschulden aus den verfügbaren Einkünften tilgungsplanmäßig zurückzuzahlen, mußte sich um so drückender auswirken, je weiter die Verlosungen der Schuldverschreibungen eingeschränkt und je länger sie hinausgeschoben wurden. Dieser auf die Dauer unhaltbare, die Belange der Besitzer der in Mitleidenschaft gezogenen Wertpapiere zu tiefst berührende Zustand wirkte sich indessen auch auf die natürliche Entwicklung der Gesellschaft in bedenklicher Weise aus, da — solange er andauerte — nicht die vorrangigen technischen und wirtschaftlichen Rücksichten auf den Betrieb, sondern die Höhe der jeweils von den Gläubigern erzielten vorläufigen Zugeständnisse die Geschäftsführung des Unternehmens beeinflußten. Aus dieser Erkennntis heraus nahm die Privatbahn — und diesmal unter tatkräftiger Mitwirkung der österreichischen Staatsverwaltung — die Verhandlungen mit den Vertretern der Gläubiger wieder auf, wobei es nach Überwindung großer Schwierigkeiten endlich gelang, ein allseits befriedigendes Ergebnis zu erzielen (9. Oktober 1913). Um eine dauernde Ordnung der finanziellen Lage der Südbahn auf jeden Fall sicherzustellen, sah das beschlossene vorläufige Übereinkommen einen zweifachen Ausweg vor: Die Regelung des gesellschaftlichen Schuldtilgungsdienstes durch angemessene Tarifzugeständnisse im sogenannten „Regime I", das durch eine bloße Verwaltungsmaßnahme der Regierung für den Fall in Wirk-

[1] Der Kaufschilling für die ehemalige Südliche Staatsbahn war damals bereits zur Gänze getilgt; Fußnote 2 auf Seite 971.

samkeit treten sollte, daß das andere, von allen Beteiligten bevorzugte, jedoch den parlamentarischen Fährlichkeiten ausgesetzte „Regime II" einer staatlichen Ertragsgarantie vom österreichischen Reichsrat nicht rechtzeitig verabschiedet und bis Ende 1914 in Gesetzeskraft erwachsen sein sollte.

Das Regime I bezweckte die planmäßige Tilgung der dank den Zugeständnissen der Gläubiger erheblich herabgesetzten[1] Prioritätenschuld unter vorläufiger Aufrechterhaltung, später jedoch schrittweiser Herabsetzung der mit Zustimmung beider Regierungen kurz vorher erhöhten Gütertarife, sowie unter Schaffung eines „Ausgleichsfond" bis zu einem Höchstbetrage von 20 000 000 Gulden zur ergänzungsweisen Bedeckung des Schuldendienstes bei allfälligen unzureichenden Reinerträgnissen[2]. Nach dem Regime II, dessen in erster Linie angestrebte Verwirklichung der Ausbruch des Weltkrieges vereitelte, hätte die österreichische und ungarische Staatsverwaltung die Haftung für die Verzinsung und Tilgung der Prioritätenschuld, soweit diese Verzinsung und Tilgung nicht durch die italienische Jahresrente und einige andere Zuflüsse gedeckt erschien, zu übernehmen gehabt, und zwar in Form von rückzuzahlenden, mit 4 % verzinslichen Garantievorschüssen unter der Voraussetzung einer allmählichen Angleichung der Südbahntarife an jene der Staatsbahnen und der Schaffung des vorerwähnten Ausgleichsfonds zur Sicherung der Staatsverwaltung vor der Inanspruchnahme der Garantie. Nach der bald hergestellten Einigung mit der ungarischen Regierung über die sie mitberührenden Belange konnten die Vertreter der österreichischen Staatsverwaltung, der Gesellschaft und der Gläubiger ein dem Regime I zugrunde gelegenes endgültiges Übereinkommen unterzeichnen, wodurch nach vieljähriger angestrengtester Arbeit die „Sanierung" der Privat-

[1] Der Nennwert der 3prozentigen Obligationen sollte von 500 auf 325 Franken (Regime I) oder auf 310 Franken (Regime II), jener der 4prozentigen auf 94 % herabgesetzt werden, wodurch die gesellschaftliche Schuldenlast sich um 662,2 Mio beziehungsweise 727,5 Mio Franken vermindert hätte; überdies verpflichtete sich die Gesellschaft den Gläubigern der Obligationen gegenüber auch zu einer Verminderung der ursprünglich ausgegebenen, auf 200 Gulden = 500 Franken lautenden Aktien auf je 200 Franken. Das gesellschaftliche Aktienkapital betrug damals rund 364 000 000 Franken bei einer Obligationenschuld von über 2 000 000 000 Franken. Die ganze Schuld lautete auf ausländische Währung (97 % auf Franken) und war in französischen Franken zu bezahlen.

[2] Das Regime I sah überdies die Aufnahme eines 4½ %-Anlehens von 150 000 000 Franken mit bücherlichem Vorrang zur Bestreitung der erforderlichen zusätzlichen Anschaffungen sowie des Kaufschillingsrestes für die ehemaligen Lombardisch-venetianischen Staatsbahnen (damals beziffert mit nur mehr rund 23 000 000 Kronen) und der Kosten für die Durchführung des Übereinkommens vor.

bahn in verheißungsvoller Weise angebahnt worden war (29. November 1915). An der Bewältigung der Kriegsaufgaben als wichtigste Verkehrsader für den italienischen Kriegsschauplatz in hervorragender Weise beteiligt, erzielte die Gesellschaft in der Folge aus dem Militärverkehr wohl namhafte Einkünfte; dagegen schwollen — bedingt durch die notgedrungenen, erheblichen Einschränkungen des übrigen Verkehrs, sowie späterhin durch die unter den Einwirkungen der feindlichen Absperrung unerwartet hereingebrochenen und rasch zunehmenden, erschreckenden Teuerungsverhältnisse mit all ihren schweren Folgen — die Betriebsausgaben in so beängstigender Weise an, daß das Unternehmen bei der Staatsverwaltung nebst der Befreiung von der Leistung des Kriegszuschlags auf seine Steuern wiederholt weitgehende Zugeständnisse auf tarifarischem Gebiet in Anspruch nehmen mußte, um sich für die geordnete Fortführung der Geschäfte die unerläßlichen Einnahmen zu sichern.

XI. Die Neuregelung durch den Akkord von Rom nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Der Zerfall der habsburgischen Monarchie Ende 1918 war auch für die Südbahn von den schwerwiegendsten Folgen begleitet. Ihre zu etwa zwei Drittel in der österreichischen und zu einem Drittel in der ungarischen Reichshälfte gelegenen Linien gingen auf vier selbständige Staaten über und der Zusammenhang zwischen ihnen, der bis dahin ungeachtet der Trennung beider Schienenwege in allen betriebswirtschaftlichen Belangen bestand und der Anwendung einheitlicher Verwaltungsgrundsätze nach Möglichkeit Rechnung trug, wurde jäh zerrissen. Zugleich mit der Besetzung Südtirols und des Küstenlandes nahm Italien auch die gesellschaftlichen Linien samt Zubehör und mit den dort selbst vorgefundenen Fahrzeugen in sein Eigentum und in seinen Betrieb, wogegen das Unternehmen die in den Machtbereich des neugegründeten südslawischen Staates übergegangenen Strecken zunächst noch in eigener Hand behalten durfte, für deren selbständige Betriebsführung jedoch fortan unter der Oberaufsicht der Belgrader Regierung unverzüglich eine eigene Betriebsdirektion aufgestellt werden mußte (1919). Auf den verbliebenen, der einheitlichen Betriebsführung vielfach beraubten Rumpflinien gestalteten sich die Betriebsergebnisse unter den verhängnisvollen Auswirkungen des Krieges in der Folgezeit sehr unbefriedigend, so daß das den neuen Namen Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft führende Unternehmen sowohl in Österreich als auch in Ungarn laufend die Staatshilfe beanspruchen mußte. Dem unhaltbaren Zustand machte der auf Grund (und unter dem Druck) der Friedensverträge von Saint-Ger-

main (für Österreich) und Trianon (für Ungarn) zwischen den beteiligten vier Staaten und der Privatbahn unter Beitritt der Prioritätenbesitzer zu Rom abgeschlossene „Accord über die administrative und technische Reorganisation" des Südbahnnetzes ein Ende („Accord von Rom", vom 29. März 1923)[1]. Im Zusammenhang mit der Regelung aller aus der Aufteilung des Schienennetzes hervorgegangenen Belange wurde auch der gesellschaftliche Schuldentilgungsdienst auf eine völlig neue Grundlage gestellt und hierbei die heikle Frage der italienischen Jahresrente bereinigt[2]. Damit war ein Vertrag von allergrößter Tragweite abgeschlossen worden, nach den Worten des österreichischen Motivenberichtes „ein Werk internationaler Finanzpolitik, verwickelt und schwierig, wie kaum je eines, mit Auswirkungen auf das Verkehrs- und Wirtschaftsleben von vier Staaten, die vorerst noch nicht abgesehen werden können".

Zeittafel

(zugleich Inhaltsübersicht).

25. Februar 1837: Vorläufige Genehmigung der Bildung einer lombardisch-venetianischen Eisenbahn-Gesellschaft (Venedig—Mailand mit Abzweigungen); Seite 934.

2. Januar 1838: Vorläufige Bewilligung der Bildung der Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft (Wien—Raab teils über Ödenburg, teils über Bruck an der Leitha); Seite 934 f.

[1] Am gleichen Tage wurde zwischen den vier beteiligten Staaten auch die „Convention zur Regelung des Transits und des Verkehrs auf dem Netze der Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft) unterzeichnet, die als reiner Staatsvertrag nach ihren Hauptabschnitten bloß den „Durchgangsverkehr, das Zollwesen, den Zugverkehr, die Gemeinschaftsstationen sowie die Transporte und Tarife" regelte.

[2] Nach sechswöchiger ununterbrochener Dauer der Besprechungen wurde eine Einigung dahin erzielt, daß aus der Forderung des Unternehmens gegenüber Italien auf Zahlung der Jahresrente samt Rückständen und Zinsen gegen keinen der vier beteiligten Staaten ein Anspruch erhoben und daß dafür die Gläubigerschaft der gesellschaftlichen Prioritätsaktien unter gleichzeitiger Herabsetzung ihrer Forderungen — nach vorhergegangener Einlösung von auf Mark lautenden 56 153 Stück Schuldverschreibungen im Werte von 37 434 000 Mark auf insgesamt 4 187 256 vereinheitlichte neue Obligationen mit durchgehends gleichem Nennwerte von 120,50 Goldfranken zum Gesamtbetrage von 471 066 300 Goldfranken — aus den vier Staaten obliegenden Zahlungen an Garantievorschüssen oder für die allfällige Betriebsübernahme zu befriedigen seien; überdies verzichteten die vier Staaten auf eine Tilgung der Restschuld für die Erwerbung der ehemaligen Lombardisch-venetianischen Staatsbahnen durch das Unternehmen, sowie dieses selbst auf jede Vergütung für die durch die Kriegsereignisse erlittenen Verluste und Schäden.

27. November 1840: Endgültiges Privileg für die Lombardisch-venetianische Ferdinands-Bahn; Seite 935.

19. Dezember 1841: Kaiserliche Anordnung des Baues einer Eisenbahn von Wien (Gloggnitz) nach Triest auf Staatskosten; Seite 935.

3. Dezember 1842: Enthebung der Wien-Raaber Bahn vom Ausbau der ungarischen Teilstrecken: Katzelsdorf—Ödenburg, Bruck an der Leitha—Raab.

7. März 1845: Konzession für die Strecke Katzelsdorf—Ödenburg.

3. Januar 1846: Übereinkommen mit der Lombardisch-venetianischen Ferdinands-Bahn wegen Übernahme des Ausbaues und Betriebes ihrer Linien durch den Staat unter Aufrechterhaltung des Bestandes der Gesellschaft.

18. Juli 1846: Endgültiges Privileg für die ihren Namen auf „Wien-Gloggnitzer Eisenbahn" abändernde Wien-Raaber Bahn.

19. März 1851: Einlösung der in den Jahren 1837 und 1839 konzessionierten Eisenbahnen von Mailand nach Como und nach Monza durch den Staat; Seite 937.

1. Mai 1851: Eisenbahnvertrag zwischen Österrreich, Kirchenstaat, Modena, Parma und Toscana, betreffend die Herstellung der italienischen Zentraleisenbahn; Seite 942 f.

9. Juni 1852: Einlösung der Lombardisch-venetianischen Ferdinands-Bahn durch den Staat; Seite 937.

25. Juni 1852: Erteilung der Konzession an die Italienische Zentralbahn (Piacenza-Pistoja); Seite 942 f.

29. April 1853: Kaiserliche Anordnung des Baues der „Nordtiroler Staatsbahn (Innsbruck—Kufstein); Seite 928.

4. August 1853: Einlösung der Wien-Gloggnitzer Bahn durch den Staat; Seite 936.

31. Juli 1854: Einlösung der Linie Katzelsdorf-Ödenburg durch den Staat.

16. August 1854: Kaiserliche Anordnung des Baues der „Südtiroler Staatsbahn" (Verona—Bozen); Seite 938.

14. März 1856: Übereinkommen, betreffend den Verkauf der lombardisch-venetianischen Staatsbahnen an eine Handelsgesellschaft; Seite 941.

17. März 1856: Übertragung der Konzession der Italienischen Zentralbahn an die Käufer der lombardisch-venetianischen Staatsbahnen; Seite 942 f.

24. August 1856: Erteilung der Konzession an die Kaiser Franz Josef-Orient-Bahn (Wien—Essegg, Budapest—Kanizsa—Pöltschach mit Abzweigung nach Uj Szöny); Seite 944.

24. Oktober 1856: Erteilung der Konzession an die Kärntner Bahn (Marburg—Villach—Brixen); Seite 944.

31. Dezember 1856: Bildung der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft; Seite 943.

23. September 1858: Konzessionsübereinkommen mit der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend den Erwerb der Südlichen Staatsbahn, der Nordtiroler, der Südtiroler Staatsbahn sowie der Kärntner und kroatischen Linien, ferner betreffend die Verschmelzung mit der Kaiser Franz Josef-Orient-Bahn; Seite 945 f.

10. November 1858: Zustimmung der Kaiser Franz Josef-Orient-Bahn zur Verschmelzung mit der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft; Seite 948 f.

18. November 1858: Genehmigung des Konzessionsübereinkommens vom 23. September 1858 und der Verschmelzung mit der Kaiser Franz Josef-Orient-Bahn durch den Verwaltungsrat der Lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft; Seite 949.

1. Januar 1859: Bildung des neuen Unternehmens: Vereinigte südliche Staats-, lombardisch-venetianische und zentralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft; Seite 949.

24. August 1859: Nachträgliche Kaiserliche Genehmigung des Konzessionsübereinkommens vom 23. September 1858.

20. November 1859: Friedensvertrag von Zürich, wonach Österreich die Lombardei an Sardinien abtrat; Seite 952.

25. Juni 1860: Die piemontesische Regierung verlangt die Zweiteilung des Unternehmens; Seite 955.

25. August 1860: Eisenbahnkonvention mit Sardinien bezüglich der lombardischen Südbahnlinien.

20. November 1861: Übereinkommen mit der Vereinigten südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und zentralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die durch den Züricher Friedensvertrag notwendig gewordenen Konzessionsänderungen; Seite 952 f.

12. April 1862: Die Staatsverwaltung verlangt auf Grund des Übereinkommens vom 20. November 1861 die Trennung des Unternehmens; Seite 955.

20. Juni 1862: Staatliche Genehmigung der Gesellschaftssatzungen; Seite 953.

30. Juni 1864: Vergrößerung des im Falle der von der Staatsverwaltung geforderten Trennung der Gesellschaft nicht lebensfähigen oberitalienischen Südbahnnetzes durch Ankauf der piemontesischen Staats- und der von ihnen betriebenen Privatbahnen; Seite 955 f.

27. Februar 1866: Vorläufiges Übereinkommen der Südbahn mit dem Staat wegen Regelung der aus der Trennung sich ergebenden Fragen, das jedoch durch die bald darauf eingetretenen Kriegsereignisse und der in der Folge damit eingetretenen Veränderungen in den Verhältnissen des Unternehmens hinfällig wurde; Seite 957.

3. Oktober 1866:	Friedenstraktat von Wien, laut dessen Artikel X—XV die Interessen der Südbahn mit Rücksicht auf das Garantieverhältnis vollständig gewahrt blieben; Seite 957.
13. April 1867:	Endgültiger Abschluß des Übereinkommens vom 27. Februar 1866, das auf die neuabgetretenen venetianischen Linien keine Anwendung mehr findet; Verlängerung der Steuerfreiheit (bis Ende 1879) und Konzessionsdauer (bis 1. Januar 1969), Umwandlung der Zinsengarantie in eine Brutto-Erträgnisgarantie; Seite 957.
27. Juli 1869:	Übereinkommen mit der Südbahn-Gesellschaft, betreffend die Vervollständigung des österreichischen Südbahnnetzes durch Ausbau der Linien Villach—Franzensfeste und St. Peter—Fiume; Seite 959.
28. August 1870:	Übereinkommen der Südbahn-Gesellschaft mit dem italienischen Staat, betreffend die Regelung der Rechtsverhältnisse; Seite 959 f.
24. April 1873:	Österreich und Italien verlangen erneut die Zweiteilung des Südbahnnetzes; Seite 963.
19. Mai 1874:	Übereinkommen mit der Südbahn-Gesellschaft, worin diese u. a. auf ihr Vorrecht zur Herstellung bestimmter Ergänzungslinien verzichtet; Seite 966 f.
17. November 1875:	Abschluß der Basler Konvention über den Verkauf der gesellschaftlichen italienischen Linien an den italienischen Staat; Seite 969.
25. Februar 1876:	Teilweise Abänderung der Basler Vertragsbestimmungen und Übereinkommen der Südbahn-Gesellschaft mit der österreichischen und der ungarischen Staatsverwaltung, hinsichtlich der durch den Verkauf der italienischen Linien bedingten Abänderungen des Vertrages vom 13. April 1867; Seite 970.
18. November 1876:	Staatliche Genehmigung der neuen Satzungen der nunmehr wieder inländischen Gesellschaft; Sitzverlegung nach Wien; Seite 971.
11. März 1880:	Verkauf der Linie Agram-Karlstadt an Ungarn; Seite 975.
1. Juli 1880:	Errichtung einer Betriebsdirektion in Budapest; Seite 975.
1. Januar 1889:	Getrennte Betriebsführung der österreichischen und der ungarischen Linien; Seite 978.
9. Oktober 1913:	Vorläufiges Übereinkommen mit der Südbahn-Gesellschaft, betreffend die Neuregelung des Schuldtilgungsdienstes; Seite 982.
29. November 1915:	Endgültiges Übereinkommen mit der Südbahn-Gesellschaft, betreffend die Neuregelung des Schuldtilgungsdienstes (Regime I); Seite 983 f.
29. März 1923:	Abkommen von Rom zwischen der Republik Österreich, dem Königreiche Ungarn, dem Königreiche Italien, dem Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen und der Südbahn-Gesellschaft über die „administrative und technische Reorganisation" des Südbahnnetzes; Seite 985.

Quellen:

Nebst dem Schriftenstoff des Verkehrsarchivs in Wien wurden auch vom Wiener Reichsarchiv, Abteilungen Haus-, Hof- und Staatsarchiv sowie Finanzarchiv, in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellte einschlägige Akten, an Druckquellen hauptsächlich nachstehende Veröffentlichungen benutzt:

Reichsgesetz- und Bundesgesetzblatt,

Geschäftsberichte der Südbahn,

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,

Ignaz Konta: Österreichisches Eisenbahnjahrbuch, Bände I—XXI, Wien 1868 bis 1891,

Dr. Freiherr von Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 1. Auflage, 5. Band, Wien 1893, und 2. Auflage 7. Band, Wien 1915,

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, I. und IV. Band, Wien, 1898,

Alois Freiherr von Czedik: Der Weg von und zu den Österreichischen Staatsbahnen, I. Band, Wien 1913,

Dr.-Ing. Gerhard Sommer: Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich, veröffentlicht im „Archiv für Eisenbahnwesen", 61. Jahrgang, Berlin 1938.

Anlage

Auszugsweiser Wortlaut der „Concessions-Urkunde".

§. 1.

Das k. k. Aerar überläßt und überträgt den Concessionären:

1. Die k. k. südliche Staatsbahn, welche die Eisenbahn von Wien nach Triest samt ihren Zweigbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Wiener Neustadt nach Oedenburg in sich begreift.

2. Die Eisenbahn von Marburg nach Klagenfurt, mit der Verlängerung bis Villach.

3. Die Eisenbahn von Steinbrück über Agram nach Sissek, mit einer Zweigbahn nach Karlstadt.

4. Die Tiroler Eisenbahnen von Verona bis Kufstein über Botzen, Brixen und Innsbruck.

§. 2.

Die Concessionäre sind ermächtiget, mit den ihnen laut dem vorhergehenden Paragraphe überlassenen und übertragenen Eisenbahnen, sowohl jene, welche der k. k. priv. Lombardisch-venetianischen Gesellschaft, als jene, welche der k. k. priv. Franz Joseph-Orientbahn-Gesellschaft überlassen und übertragen worden sind, unter Zustimmung der betreffenden Gesellschaften zu vereinigen und für dieses Gesamtnetz eine einzige Gesellschaft zu gründen.

Erfolgt jene Vereinigung, so wird dem Lombardisch-venetianischen Eisenbahnnetze, dessen Bestand übrigens unverändert bleibt, die Eisenbahn von Padua nach Rovigo hinzugefügt, und das Netz der Franz Joseph-Orientbahn auf die Linien Marburg (beziehungsweise Pragerhof)—Ofen über Nagy—Kanizsa und Stuhlweissenburg, Stuhlweissenburg—Uj-Szöny, Oedenburg—Kanizsa, beschränkt.

Wenn von den Eisenbahnen im Banate eine Zweigbahn bis an einen Punkt des linken Donau Ufers zwischen Esseg und Vukovar geführt werden würde, liegt den Concessionären nach Vollendung der Linie Oedenburg—Kanizsa die Verpflichtung ob, die Eisenbahn von Kanizsa über Esseg bis zu dem gedachten Punkte zu bauen, und die Hälfte der Kosten des Baues einer Donaubrücke daselbst zu tragen.

Wenn nach Vollendung der Linie Kanizsa—Esseg die Eisenbahnen der Gruppe der Kaiser Franz Joseph-Orientbahn und der Croatischen Bahn durch zwei aufeinander folgende Jahre mindestens 7 % des auf dieselben verwendeten Capitals als Reinertrag abwerfen, so sind die Concessionäre verpflichtet, insoferne es die hohe Regierung verlangt, eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Agram—Sissek und der Linie Kanizsa—Esseg herzustellen.

Nach Ablauf des Jahres 1865 sind die Concessionäre verpflichtet, eine Zweigbahn von St. Peter nach Fiume und die Bahn von Villach nach Brixen herzustellen, insoferne es die hohe Regierung verlangt, und ein Drittheil der Herstellungskosten des Unter- und Oberbaues, mit Inbegriff der Grundeinlösungen, dieser beiden Eisenbahnen trägt.

§. 3.

Die Dauer der Concession aller laut der §§. 1 und 2 den Concessionären überlassenen und übertragenen, und der mit diesen vereinigten Eisenbahnen erstreckt sich auf 90 Jahre, von dem 1. Jänner 1865 an.

. . . . . .

§§ 4—14.

§. 15.

Für die überlassenen Bahnen und Bahnstrecken wird als Ablösungsbetrag eine Summe von Einhundert Millionen Gulden österr. Währ. festgesetzt, welche in klingender österreichischer Silbermünze zu erlegen sein wird.

§. 16.

Die Bezahlung der im §. 15 stipulirten Hundert Millionen Gulden hat folgendermaßen stattzufinden:

10 Millionen 1 Monat nach Allerhöchster Genehmigung dieser Concession, 10 Millionen am 1. November 1859, 6 Millionen am 1. November 1860, 6 Millionen am 1. November 1861, 6 Millionen am 1. November 1862, 6 Millionen am 1. November 1863, 6 Millionen am 1. November 1864, 10 Millionen am 1. November 1865, 10 Millionen am 1. November 1866.

Die übrigen Dreißig Millionen Gulden sind aus der Hälfte des reinen Erträgnißes der sämmtlichen, den Concessionären überlassenen, sowie der ihnen nach §. 1 und 2 concessionirten und mit den ihrigen vereinigten Eisenbahnen, soferne dieses Erträgniß sieben Procent des Anlage-Capitales (§§. 28 und 29) übersteigt, allmälig vom Betriebsjahre 1870 beginnend, zu erlegen, und es muß die Hälfte des erwähnten Überschußes über sieben Procent, längstens binnen dreißig Tagen nach Feststellung der Jahresbilanz seitens der General-Versammlung berichtiget werden.

§. 17.

Insoferne die Concessionäre vor dem 1. November 1866 erklären, auf Rechnung der im vorhergehenden Absatze erwähnten letzten 30 Millionen Gulden österr. Währung jeden 1. November der Jahre 1871, 1872, 1873 und 1874, je fünf Millionen Gulden österr. Währung bezahlen zu wollen, ohne Rücksicht auf das reine Erträgniß der Eisenbahnen, so werden sie von der Zahlung der noch erübrigenden Zehn Millionen Gulden enthoben.

§. 18.

Von dem im §. 15 stipulirten Betrage von Einhundert Millionen Gulden österr. Währung sind, insoferne die in den §§. 16 und 17 festgesetzten Zahlungstermine pünktlich zugehalten werden, keine Zinsen zu entrichten; wogegen in dem Falle, als die Zahlung in der bestimmten Frist nicht geleistet würde, sechspercentige vom Tage der abgelaufenen Frist zu berechnende Zinsen vergütet werden müßen.

. . . . . .

§§ 19—22.

§. 23.

Den Concessionären wird (unter Vorbehalt der anderen Eisenbahn-Gesellschaften bereits ertheilten Concessionsrechte) die Zusicherung gegeben, daß in dem Falle, als innerhalb der auf dem rechten Donauufer gelegenen österreichischen Gebiete Zweig- oder Fortsetzungsbahnen der ihnen überlaßenen, übertragenen oder der mit den ihrigen vereinigten Eisenbahnen an dritte Personen concedirt werden sollten, den Concessionären das Vorrecht gelaßen werde, insoferne sie dieselben Bedingungen eingehen, unter welchen dritte Personen sich zum Baue und zum Betriebe einer solchen Bahn anbieten, und wenn sie sich binnen längstens vier Monaten, nachdem ihnen die Bedingungen mitgetheilt werden, hierzu rechtsverbindlich erklären.

§. 24.

Nicht minder wird die Staatsverwaltung den Concessionären, insoferne sie selbst die Anlage einer Eisenbahn innerhalb der in den vorhergehenden Paragraphen angegebenen Gränzen für angemeßen erachten würde, die Concession zur Anlage und zum Betriebe einer solchen Bahn anbieten und den Bau nur dann auf Staatskosten ausführen oder die Concession hiezu nur dann einem Dritten verleihen, wenn die Concessionäre das ihnen gemachte Anerbieten und bezüglich die Bedingungen desselben binnen vier Monaten nicht ausdrücklich annehmen.

Es wird den Concessionären übrigens gestattet, mit Genehmigung der Staatsverwaltung auch andere Eisenbahnen mit ihrem Unternehmen ganz oder theilweise in Verbindung zu bringen.

§. 25.

Das in den §§. 23 und 24 verliehene Vorzugsrecht währt die ganze in dem §. 3 angegebene Dauer der Concession hindurch.

Es wird überdies festgestellt, daß keine neue Bahn, deren Zweck es ist, zwei Punkte des den Concessionären überlaßenen, übertragenen und von denselben übernommenen Eisenbahnnetzes miteinander zu verbinden, während der Dauer der gegenwärtigen Concession weder concessionirt noch hergestellt werden solle, es sei denn, daß die projectirte Bahn neue, außerhalb des in Rede stehenden Netzes liegende Punkte berühre, welche nach dem Ermessen der Staatsverwaltung von besonderer strategischer, politischer oder kommerzieller Wichtigkeit sind.

. . . . . .

§§ 26—27.

§. 28.

Die Staatsverwaltung haftet den Concessionären dafür, daß die sämmtlichen ihnen überlaßenen, übertragenen und in der Folge der gegenwärtigen Concession mit den ihrigen verbundenen Eisenbahnen während der ganzen Concessionsdauer (§. 3) einen Reinertrag von fünf Percent an Zinsen und ein Fünftel Percent als Amortisationsquote, nach Abzug aller Verwaltungs- und Betriebskosten tragen werden.

Diese Haftung umfaßt . . . . . .

§§ 29—34.

§. 35.

Bis zum letzten December des Jahres 1868 sind die Concessionäre von der Entrichtung der Einkommensteuer befreit.

. . . . . .

§§ 36—37.

§. 38.

Den Concessionären wird bewilliget, Fabriken oder Werkstätten zu errichten oder zu erwerben, Stein- und Braunkohlengruben, Torfstiche und Waldungen auszubeuten, doch immer nur unter Beachtung der dießfalls bestehenden oder künftig zu erlaßenen Gesetze, und mit der weiteren Bestimmung, daß bezüglich dieser Gegenstände, die in den §§. 28, 29, 33, 35 und 36 eingeräumten Begünstigungen nicht angesprochen werden können. — Es ist übrigens selbstverständlich, daß diese, alle unabhängigen Unternehmungen betreffende Beschränkung sich nicht auf die Eisenbahn-Werkstätten, noch auf die zu dem Betriebe derselben gehörigen Locomotiv- und Waggons-Bauanstalten bezieht.

§. 39.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, eine Actien-Gesellschaft mit dem Sitze und der Central-Verwaltung in Wien zu bilden, und zu diesem Zwecke auf Überbringer oder auf bestimmte Namen lautende Actien hinauszugeben, deren keine auf einen geringeren Betrag als Zweihundert Gulden österr. Währung ausgestellt werden darf.

Vor der Eröffnung der Actien-Emißion muß jedoch die Genehmigung der Gesellschafts-Statuten erwirkt werden.

Die dermaßen gebildete Gesellschaft wird in Beziehung auf sämmtliche, aus der gegenwärtigen Concession hervorgehende Rechte und Pflichten an die Stelle der Concessionäre treten.

§. 40.

Außer den durch die Emißion von Actien zu beschaffenden Geldmitteln wird auch die Erlangung weiterer Geldmittel durch die Emißion von Obligationen bis zu jenem Betrage und bis zu jenem Zinsfuße gestattet, welcher von der Staatsverwaltung genehmigt werden wird.

Diese Obligationen können auch auf Überbringer, jedoch nicht unter Einhundert Gulden österr. Währung lauten. — Die Zinsen dieser Obligationen werden aus dem im §. 28 von der Staatsverwaltung garantirten Erträgniße der Eisenbahnen vorzugsweise bestritten.

. . . . . .

§§ 41—50.

§. 51.

Nach Ablauf der in dem §. 3 festgesetzten Zeit tritt der Staat sogleich unentgeltlich in den lastenfreien Besitz und Genuß der im §. 1 überlaßenen und aller anderen während jener Zeit nach Maßgabe dieser Concessions-Urkunde gebauten Eisenbahnen mit Grund und Boden, allen Kunst- und Erdarbeiten, dem ganzen Unter- und Oberbau und sämmtlichen Zugehörungen, als: Bahnhöfen, Auf- und Abladeplätzen, Gebäuden an den Stationen, Wacht- und Aufsichtshäusern mit deren Einrichtungsstücken, Wasserleitungen, stehenden Maschinen etc.; endlich sämmtlichen beweglichen Zugehörungen, als: Locomotive, Waggons, Wasser- und sonstige Wägen, Werkzeuge, Brennstoff- und andere Vorräthe.

Dies gilt auch von jenen beweglichen und unbeweglichen Zugehörungen, welche zur Erhaltung oder Verbesserung der im §. 1 überlaßenen Bahnen ausgeführt wurden.

Solche Gebäude aber, welche im Eingange des §. 38 erwähnt sind, fallen dem Staate n i c h t anheim.

§. 52.

Sollten die Eisenbahnen mit ihren Zugehörungen sich nicht im guten Zustande befinden, so ist die Staatsverwaltung berechtiget, die Herstellung auf Kosten der Eisenbahnunternehmung zu besorgen, oder diese zu deren Herstellung zu verhalten. Über die etwa streitig gewordene Beschaffenheit der Zugehörungen ist in der weiter unten (§§. 60 bis 62) bezeichneten Weise zu entscheiden.

§. 53.

Mit dem 1. Jänner 1955 hat die Staatsverwaltung das Recht, die Eisenbahnen in Besitz zu nehmen, und für sich zu verwalten.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist aber auch verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnen vom 1. Jänner 1955 an für Rechnung der Staatsverwaltung noch sechs Monate hindurch in gutem Stande und ordentlichem Betriebe erhalten werden, falls die Staatsverwaltung sie nicht schon vor Ablauf der sechs Monate in Besitz genommen hat.

. . . . . .

§. 54.

§. 55.

Nach Ablauf des Jahres 1895 hat die Staatsverwaltung wann immer das Recht, die den Concessionären oder ihren Rechtsnachfolgern überlaßenen, übertragenen, sowie die von ihnen mit denselben verbundenen oder gebauten Eisenbahnen einzulösen, ist aber verpflichtet, bis zum Ende des Jahres 1954 eine jährliche Rente in Semestral-Raten zu bezahlen.

. . . . . .

§§ 56—63.

§. 64.

Die Concessionäre oder die an ihre Stelle tretende Gesellschaft unterstehen in allem, was die Durchführung dieser Concession betrifft, dem k. k. Handelsministerium.

Urkund dessen wurde diese Concessions-Urkunde in zwei Exemplaren, in deutscher und eines in französischer Sprache, und zwar das eine deutsche Exemplar nur mit einer Stempelmarke von Einem Gulden versehen, ausgefertigt, und es wurde festgesetzt, daß der deutsche Text als Urtext zu betrachten und allen vorkommenden Entscheidungen zu Grunde zu legen sei.

So geschehen, Wien am 23. September Eintausend achthundert acht und fünfzig.

(Unterschriften.)

Die italienischen Staatseisenbahnen unter der Herrschaft des Faschismus.

Von

Geh. Regierungsrat Wernekke in Berlin.

Als der Faschismus mit dem Marsch auf Rom am 28. Oktober 1922 in Italien die Macht ergriff, fand er ein Eisenbahnnetz vor, das seit 1905 im Staatsbetrieb war, sich aber von den Folgen des Weltkriegs noch nicht erholt hatte, und der Duce sah es in richtiger Erkenntnis von der Bedeutung des Verkehrs für das allgemeine Wohl als eine seiner ersten Aufgaben an, auf diesem Gebiet Ordnung zu schaffen. Der Weltkrieg hatte, zusammenwirkend mit der Schwäche der Regierung, der vom Ausland nach Italien hineingetragenen bolschewistischen Wühlarbeit und durch andere Einflüsse die Folge gehabt, daß die Dienstzucht unter der Belegschaft der Eisenbahnen schwer gelitten hatte und der Eisenbahnbetrieb vollständig zerrüttet war. Einsichtige Kreise in Italien selbst machten kein Hehl aus diesem beklagenswerten Zustand.

Vorbereitend hatte der Faschismus an dem Ziel, Ordnung zu schaffen, bereits vor der Machtergreifung gearbeitet. Er setzte sich dabei zunächst in einen Gegensatz zur Arbeiterschaft, die sein Eingreifen in Arbeitskämpfe in Oberitalien im November 1920 als einen Angriff der Reaktion auf ihre vermeintlich wohlerworbenen Rechte, hohe Löhne und kurze Arbeitszeit, auffaßte. Um ihm entgegenzutreten, wurde ein Verband gegründet, in dem sich trotz ihrer grundsätzlich verschiedenen Anschauungen kommunistische, sozialistische und nationale Vereinigungen der Eisenbahn-, Post- und Hafenarbeiter sowie der Seeleute zusammenfanden. Sie wären bereit gewesen, ihre Ansprüche selbst auf dem Wege über einen Umsturz durchzuführen, aber Chiarini, einem Gehilfen Mussolinis, der dann beim Marsch auf Rom die Eisenbahntransporte geleitet hat, gelang es, im Laufe der Jahre 1921 und 1922 nach und nach die Eisenbahner von Ober- und Mittelitalien für die Bestrebungen des Duce zu gewinnen. Damit war dem genannten Verband die Stoßkraft genommen. Zustatten kam es Mussolini und seinen Absichten, daß die Polizei von jeher eine strenge Aufsicht über die Eisenbahnen ausgeübt hatte, und Mussolini setzte daneben einen neuen Überwachungsdienst, für den die faschistischen Kampfverbände die Mannschaften stellten.

Es wurden, zunächst geheim, unter den Eisenbahnarbeitern Keime oder Zellen gebildet, deren Tätigkeit zur Folge hatte, daß die Eisenbahnen dem Kampf der Gewerkschaften entzogen wurden. Der staatlichen Aufsicht gelang es, mit der faschistischen Aufsicht zusammenarbeitend, die Ordnung bei den Eisenbahnen wieder herzustellen. Im Oktober 1921 schlossen sich die faschistischen Arbeiterverbände zu einer großen Vereinigung zusammen, die, Associazione Nazionale dei Ferrovieri Fascisti genannt, Mussolini als die Vorhut seiner Legionen bezeichnete.

Eine Kraftprobe brachte der 1. Mai 1922. Sozialisten und Kommunisten drohten, die Eisenbahn an diesem Tage stillzulegen, die Faschisten beantworteten diese Drohung mit der Ankündigung, daß sie jeden Ausständigen bestrafen würden, und diese Drohung hatte im Gegensatz zu jener den damit erstrebten Erfolg. Der 1. Mai verlief ohne Störung, die Eisenbahner waren wie alle Tage zum Dienst erschienen, wenn auch zum Teil nur widerwillig. Jetzt konnte die faschistische Aufsicht über die Eisenbahnen öffentlich auftreten, und es gelang ihr, einen im August ausgebrochenen Ausstand, der, zum Teil von kommunistischer Seite angestiftet, gegen den Faschismus gerichtet war, am dritten Tag zum Zusammenbruch zu bringen. Mussolini hatte damit gesiegt; er hatte die Eisenbahnen für sich gewonnen, und er nützte diese Macht aus, um das von ihm angestrebte Ziel, Ordnung in den Eisenbahnbetrieb zu bringen, zu erreichen. Er beauftragte seinen Anhänger Torre, dem er die Vollmachten eines Diktators gab, mit der Neuordnung der Eisenbahnen durch Bekämpfung der Unpünktlichkeit, durch Beseitigung der mangelhaften Unterhaltung der Anlagen und der Betriebsmittel, der unwirtschaftlichen Gebarung mit Betriebs- und Werkstoffen, sowie durch Anpassung des Eisenbahnbetriebs an die Bedürfnisse des Verkehrs. Dieser Auftrag wurde in einer Form erfüllt, die in Italien selbst als preußisch bezeichnet wird, wodurch also die Anerkennung für das ausgesprochen wird, was die ehemaligen preußischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens geleistet haben. Zu den Erfolgen des Faschismus gehörte unter anderem ein Verbot des Ausstands bei den Eisenbahnen durch die Regierung, die vorher den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen hatte.

Schon durch die genannten Bemühungen hatte Mussolini gezeigt, daß er die Bedeutung des Verkehrswesens und namentlich der Eisenbahnen für die Wohlfahrt des Staates richtig erkannt hatte. Er sorgte aber auch für den Ausbau des Eisenbahnnetzes nach einem wohlerwogenen Plan. Zunächst mußten begonnene Eisenbahnbauten zu Ende geführt werden. Es waren damals 760 km Regelspurbahnen und 164 km Schmalspurbahnen von Staats wegen im Bau. Einige von ihnen, so

die Eisenbahn Cuneo—Ventimiglia, Bologna—Verona, die „Direttissima" Rom—Neapel, waren seit über 40 Jahren geplant, ihr Bau war aber immer wieder aufgeschoben worden. Für einige weitere, so für die „Direttissima" Bologna—Florenz, hatte schon ein Gesetz von 1908 die Genehmigung zum Bau ausgesprochen; einige verdankten ihre Entstehung den Notwendigkeiten des Krieges. Die wichtigsten von ihnen waren natürlich die eben genannten beiden „Direttissime". Unter dieser Bezeichnung versteht man in Italien eine Eisenbahn, die zwei bereits durch eine Eisenbahn verbundene Städte durch eine neue Strecke unter günstigeren Bedingungen für den Durchgangsverkehr miteinander verbindet. Während also die alte Strecke Umwege macht, um Zwischenorte mit Verkehr zu bedienen, folgt die Direttissima der geraden Linie zwischen ihren beiden Endpunkten, so weit das bei einer Eisenbahn möglich ist, und sie hat trotzdem bessere Krümmungs- und Neigungsverhältnisse, so daß auf ihr schneller gefahren werden kann. Freilich muß man daher bei ihrem Bau umfangreiche Erdarbeiten, Tunnel- und Brückenbauten usw. in Kauf nehmen. Eine Direttissima kann also nur zwischen Brennpunkten des Verkehrs angelegt werden, und die Direttissima Rom—Neapel verbindet ja auch die Hauptstadt mit der größten Stadt des Landes, die mit ihren 970 000 Einwohnern Rom sogar noch um rd. 70 000 Einwohner übertrifft. Bologna und Florenz haben zwar demgegenüber nur 242 000 und 315 000 Einwohner, die Direttissima zwischen ihnen bildet aber ein Glied in der Eisenbahnverbindung, die sozusagen das Rückgrat der italienischen Eisenbahnen darstellt, also ein Glied in dem Schienenstrang, der, vom gewerbereichen Norditalien ausgehend und damit die Verbindung mit dem jenseits der Alpen gelegenen Teile Europas herstellend, nach Rom führt und weiter durch ganz Italien bis an die Südspitzen reicht.

Der Bau der Direttissima Rom—Neapel war im Jahre 1908 in Angriff genommen worden, während des Krieges aber zum Stillstand gekommen. Nach dem Kriege wurde er wieder aufgenommen, und er bot eine willkommene Gelegenheit, ganzen Scharen von Arbeitern, die aus dem Heer entlassen waren und beschäftigt werden mußten, zu Arbeit und Brot zu verhelfen. Mussolini ordnete an, daß die Eisenbahn am fünften Jahrestag des Marschs auf Rom eingeweiht würde, und trotz der großen Schwierigkeiten, die bei ihrem Bau zu überwinden waren — von der 216 km langen Strecke liegen 30 km im Tunnel, und zwei Tunnel sind je 7 km lang —, wurde die Eisenbahn rechtzeitig fertiggestellt. Am 28. Oktober 1927 wurde sie eingeweiht und dem Betrieb übergeben.

Noch erheblich größer waren die Schwierigkeiten, die beim Bau der Direttissima Bologna—Florenz, also der Verbindung des Po-Tals mit dem Tal des Arno, beide Täler getrennt durch den Apennin, zu überwinden wa-

ren, was schon daraus hervorgeht, daß der Apennin hier mit einem 18,5 km langen Tunnel, nach dem Simplontunnel mit seinen 19,7 km der zweitlängste unter den europäischen Tunneln, durchörtert werden mußte. Auch hier war der Bau vor dem Weltkrieg in Angriff genommen worden, es dauerte aber bis 1934, ehe er vollendet und der Betrieb eröffnet werden konnte. Erst 1920 wurden die Arbeiten am Apennin-Tunnel wieder aufgenommen, weil zunächst die nötigen Mittel dazu nicht verfügbar gemacht werden konnten. Außer diesem Haupttunnel waren auf der 97 km langen Strecke noch 30 Tunnel von zusammen 18,2 km Länge auszuführen. Die neue Eisenbahn ist 35 km kürzer als die alte Verbindung Bologna—Florenz. Ihr höchster Punkt liegt auf 322 m Höhe über dem Meer, während sich jene bis auf 622 m Seehöhe erhebt. Der Bau der Direttissima Bologna—Florenz hat 1122 Mio Lire gekostet, woran der Haupttunnel mit 470 Mio beteiligt ist. Die Vorteile der neuen Strecke gegenüber der alten sind aber groß. Sie kann mit 130 km Stundengeschwindigkeit befahren werden, und die Güterzüge können auf ihr 48 Wagen mit 1000 t Gewicht haben, während auf der alten Strecke nur Züge mit 28 Wagen und 480 t Gewicht verkehren konnten.

Hand in Hand mit dem Bau der Direttissima Bologna—Florenz ging eine Erweiterung des Bahnhofs Florenz, und auch die Direttissima Rom—Neapel hat Anlaß zu einer Umgestaltung der Bahnhofsanlagen von Neapel gegeben.

Die Bedeutung der beiden Direttissime ist aber nicht darin erschöpft, daß die eine die Verbindung Bologna—Florenz, die andere die Verbindung Rom—Neapel verbessert hat, sondern beide zusammen sind, wie bereits angedeutet, Glieder in der 843 km langen zweigleisigen Verbindung zwischen Mailand und Neapel, also zwischen dem Norden und dem Süden von Italien, und was eine Zeitersparnis bei Reisen zwischen den beiden Endpunkten dieser Verbindung und damit eine Förderung des Verkehrs zwischen ihnen zu bedeuten hat, ist leicht einzusehen. Zudem ist sie die Verbindung, die die bei weitem größere Mehrzahl der Italien besuchenden Ausländer zu befahren pflegt.

Eine dritte Direttissima war, als der Faschismus zur Macht kam, geplant und zum Teil in Angriff genommen, nämlich zur Verbindung von Mailand und Genua. Hier überwinden schon zwei Eisenbahnen mit Steigungen, die bei der älteren bis 35 ‰, bei der jüngeren trotz verbesserter Linienführung immer noch bis 16 ‰ gehen, den Giovi-Paß, wobei die zweite schon als eine Direttissima im Sinne der vorstehend gegebenen Erläuterung dieses Begriffs anzusehen ist, nur kannte man zur Zeit ihres Baus diese Bezeichnung noch nicht. Die Vollendung der neuen, der dritten Verbindung Mailand—Genua, konnte aber zurückgestellt werden,

weil mittlerweile auf den beiden alten Giovi-Eisenbahnen elektrische Zugförderung eingeführt worden war, wodurch ihre Leistungsfähigkeit in auskömmlicher Weise erhöht wurde. An Stelle der Eisenbahn wurde die Kraftwagenstraße Genua—Serravalle gebaut. Auch hier war der Duce selbst die treibende Kraft, und der Faschismus wirkte bei der Ausführung ausschlaggebend mit.

Die Zeit nach Beendigung des Weltkriegs war in Italien dem Eisenbahnbau nicht günstig. Die während des Kriegs eingestellten Neubauten wurden zwar, wie eben schon an zwei Beispielen dargelegt, wieder aufgenommen, aber es hatte Schwierigkeiten, wie ebenfalls bereits erwähnt, die nötigen Mittel bereitzustellen. Andrerseits herrschte unter den Arbeitern, die für den Eisenbahnbau in Frage kamen, Unruhe, und es war geboten, ihnen Beschäftigung zu verschaffen und sie dadurch zu beruhigen. Die Zahl der Arbeiter, die Arbeit suchten, war um so größer, als diejenigen Zweige des Gewerbes, die zur Deckung des Kriegsbedarfs gearbeitet hatten, ihre Betriebe einschränkten oder sogar stillegten. Weiter hatte aber die Beschaffung der Roh- und Baustoffe Schwierigkeiten, und es war deshalb nicht möglich, nach einem großzügigen Plan an den Ausbau der italienischen Eisenbahnen durch Vollendung der vor dem Kriege geplanten und in Angriff genommenen Eisenbahnbauten heranzutreten. Die Arbeiten konnten nur nach und nach in dem Maße, wie das Bedürfnis dringender wurde und Mittel verfügbar gemacht werden konnten, wieder aufgenommen werden.

Bei Durchführung der alten, zum Teil schon sehr alten Planungen mußte auch beachtet werden, daß sich die Verhältnisse seit der Zeit, in der sie entstanden waren, in vielen Beziehungen geändert hatten. Die politischen Veränderungen, die Umstellungen in der Wirtschaft, die Fortschritte der Technik und andere Umstände hatten zur Folge, daß die Bedeutung mancher Eisenbahnstrecken eine andere geworden war; bei der einen wurde das Bedürfnis, sie zu bauen, dringender, bei der anderen konnte der Bau zurückgestellt werden, während in anderen Fällen neue Bedürfnisse auftraten, die befriedigt werden mußten. Der Faschismus nahm sich dieser Fragen mit der ihm eigenen Tatkraft an und förderte die Bauten, deren Notwendigkeit nach wie vor bestand, sorgte dabei weiter dafür, daß die übrigen in der Reihenfolge weiter behandelt wurden, die ihrer Bedeutung entsprach. So wurden die Eisenbahnen Fossano—Mondovi—Ceva und Savona—San Giuseppe del Cairo gebaut, um für Piemont eine bessere Verbindung mit dem Hafen Savona zu schaffen. Ebenfalls Piemont kam es zugute, daß der Bau der Eisenbahn Cuneo—Ventimiglia mit der Verlängerung nach Nizza beschleunigt durchgeführt wurde. Hierbei bedurfte es wegen der Überschreitung der Grenze der

Mitwirkung Frankreichs, nachdem aber Mentone am 5. August 1940 von den italienischen Truppen besetzt worden ist, ist dessen Bahnhof an die Stelle von Ventimiglia als Endbahnhof des italienischen Teils dieser Strecke getreten. Die Dienststellen von Ventimiglia sind alsbald nach Mentone übergesiedelt. Daß diese Gegend 1860 an Frankreich abgetreten werden mußte, war für das mittlerweile erstarkte Italien ein großer Kummer, und die Wiedergewinnung von Mentone wurde als genügend bedeutsam angesehen, um den Verkehrsminister Host Venturi zu veranlassen, bei der Übernahme des Bahnhofs Mentone selbst anwesend zu sein. Auch beim Bau dieser Eisenbahn handelte es sich um eine tunnelreiche Strecke, wie überhaupt die Eisenbahnen Italiens, verursacht durch die Oberflächengestalt des Landes, sich durch die große Zahl von Tunneln auszeichnen, in denen sie die Gebirgszüge der Alpen und der Apenninen durchdringen.

Neben dem Bau der dritten Giovi-Eisenbahn wurde auch der einer Ringbahn um Rom eingestellt. An Neubauten ist besonders zu erwähnen die Vatikan-Eisenbahn, aber im übrigen erstreckte sich die Bautätigkeit mehr auf den Ausbau der bestehenden Anlagen als auf den Streckenneubau. Nur auf Sizilien wurden noch eine Anzahl neue Schmalspurstrecken gebaut. In der Zeit von der Machtergreifung durch den Faschismus bis zum hundertjährigen Bestehen der Eisenbahnen in Italien, also bis zum Jahre 1939, mögen etwa 3,5 Milliarden Lire für Eisenbahnbauten aufgewendet worden sein.

Die eben genannte Vatikan-Eisenbahn ist nur 856 m lang; sie weist aber eine Anzahl bemerkenswerte Bauten auf, was Anlaß gegeben hat, daß ihr Bau 20 Mio Lire gekostet hat. Ihre Bedeutung liegt mehr auf dem Gebiet der Politik als auf dem des Verkehrs, indem der italienische Staat in seinem Vertrag mit dem Papst, durch den dieser das Königreich Italien, die italienische Regierung die Herrschaft des Papstes über die vatikanische Stadt anerkannte, den Bau dieser Eisenbahn zugesagt hatte.

Von den Bahnhofsbauten, die in der faschistischen Zeit vollendet worden sind, sei außer den bereits erwähnten Erweiterungen von Bahnhöfen, die im Zusammenhang mit dem Bau der Direttissime standen, hier nur der Bahnhof Mailand genannt. Die alten Eisenbahnanlagen dieses Mittelpunkts des italienischen Wirtschaftslebens waren schon lange als unzulänglich empfunden worden, und bereits im Jahre 1906 war mit dem Bau neuer Anlagen begonnen worden, aber erst 1931 konnte der Verschiebebahnhof Lambrate, der größte Italiens, eröffnet werden, und in demselben Jahr wurde der neue Bahnhof in Betrieb genommen, der in seiner Größe und Anlage der Bedeutung Mailands entspricht. In Angriff genommen wurde auch die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Rom.

Der neue Bahnhof Termini kommt hier an dieselbe Stelle zu liegen, die der alte einnahm. Der dort beschränkte Raum zwingt dazu, in 2 km Entfernung einen Abstellbahnhof anzulegen. Der neue Bahnhof wird ein Kopfbahnhof mit 22 Gleisen, deren Weichen und Signale von einem Stellwerk mit 750 Steuerhebeln bedient werden. Auf eine baukünstlerische Ausgestaltung des Empfangsgebäudes, wie es der Würde der Hauptstadt entspricht, ist besonderer Wert gelegt. Schon dadurch, daß das neue Empfangsgebäude um etwa 200 m zurückgerückt ist, wodurch ein großer Vorplatz geschaffen wird, entsteht ein städtebauliches Bild, das die Bedeutung des Bahnhofs für die Hauptstadt und ihre Verbindungen nach außerhalb erkennen läßt.

Über der Entwicklung des Eisenbahnwesens hat übrigens der Faschismus die Binnenschiffahrt nicht vernachlässigt. In der Gegend von Venedig und Triest ist an den Schiffahrtskanälen gearbeitet worden. Zwischen Venedig und der Po-Mündung spielt sich ein immer zunehmender Verkehr ab, und Venedig ist mit einem Umschlag von 1,4 Mio t der bedeutendste italienische Binnenhafen geworden. Der Po selbst ist bis zur Mündung des Mincio für 600-t-Schiffe ausgebaut, und auch der Mincio kann auf dem Teil seines Laufs, der bis Mantua reicht, befahren werden. Weitere Ausbauarbeiten in jener Gegend sind geplant und im Gange, deren Ziel es unter anderem ist, schiffbare Verbindungen des Garda-Sees und des Lago Maggiore mit dem Adriatischen Meer zu schaffen.

In der Nachkriegszeit hatten die Betriebsausgaben der italienischen Staatseisenbahnen in weit höherem Maße zugenommen als die Einnahmen. Die Tarife waren unverändert geblieben, und zu der Zunahme der Ausgaben kam noch die Entwertung der Währung mit seiner störenden Wirkung auf das Gleichgewicht im Haushalt. Zur Steigerung der Ausgaben hatten namentlich Lohn- und Gehaltsforderungen, sowie die Überbesetzung der Eisenbahn mit Personal beigetragen, Einflüsse, denen die Regierung keinen Widerstand entgegenzusetzen vermochte. Die Mißstände, die sich herausgebildet hatten, beschränkten sich nicht auf die Eisenbahnen, sondern herrschten in Italien ziemlich allgemein. Um hier Ordnung zu schaffen, hatte Mussolini, wie erwähnt, seinen Anhänger Torre eingesetzt, der auf diesem Gebiet viel geleistet hat. Seine Berufung zu diesem Amt war aber nur eine Zwischenmaßnahme; im Jahre 1924 wurde er abberufen, und es wurde ein Verkehrsministerium geschaffen, dem außer den Eisenbahnen auch das Post- und Telegraphenwesen und die Handelsschiffahrt unterstellt wurde. Unter dem Verkehrsminister leitet der Generaldirektor, unterstützt von einem Stellvertreter, die Eisenbahnverwaltung. Der erste Minister wurde der Admiral Ciano.

Die Aufgabe, die dem neuen Minister gestellt wurde, war nicht leicht zu lösen. Er fand ein Eisenbahnnetz vor, das mit hohen Fehlbeträgen arbeitete, in dem Verspätungen der Züge und sonstige Unregelmäßigkeiten im Betriebe nichts Ungewöhnliches waren, in dem es die Belegschaft an Disziplin fehlen ließ und in dem hohe Entschädigungen für fehlende, beraubte und beschädigte Güter zu zahlen waren. Ciano — übrigens nicht etwa der Vater des Außenministers, der allerdings auch Admiral war —, verstand es, Ordnung zu schaffen. Er duldete keine Nachlässigkeit. Er begann einen erfolgreichen Kampf gegen die hohen Betriebskosten. Er führte die Kopfzahl der Belegschaft auf die Höhe zurück, die zur Durchführung des Betriebes nötig war, und er baute überhöhte Löhne und Entschädigungen ab. Es habe sich gezeigt, so schrieb er im Dezember 1924 an den Generaldirektor, daß eine auf gesunder Grundlage beruhende Verwaltung allein nicht genüge, um die Eisenbahn zum Besten der Allgemeinheit zu betreiben, sondern sie müsse auch gestützt, nicht bekämpft werden, wie es bis dahin geschehen sei, von der Politik. Der Erfolg des Eisenbahnbetriebes hänge auch davon ab, daß die Belange des Einzelnen hinter denen der Allgemeinheit zurücktreten. Er schuf durch seine Bestrebungen, wie man sich in Italien ausdrückt, eine Ehe zwischen dem Faschismus und der Eisenbahn, die dauernd geblieben ist.

Der Faschismus konnte trotz allem, was er leistete, doch einen Mißstand zunächst nicht beseitigen, nämlich das Überwiegen der Ausgaben über die Einnahmen, eine beklagenswerte Tatsache, die aber niemandem zur Last zu legen ist. Hohe Baukosten und damit hohe Zinslasten, geringe Einnahmen, verursacht durch Festhalten an veralteten Tarifen und geringe Verkehrsmenge, führten dazu, daß der Staat hohe Zuschüsse zum Eisenbahnbetrieb leisten mußte, indem er bei den Staatsbahnen den Betriebsfehlbetrag voll deckte und bei den Privatbahnen von jeher wenigstens einen Teil davon übernahm, weil diese sonst gar nicht in der Lage gewesen wären, den Betrieb fortzusetzen.

Im Betriebsjahr 1921/22 hatte der Betriebsfehlbetrag mit 1432 Mio Lire den Höchstbetrag erreicht; er ging im nächsten Jahr auf 1032 Mio und 1923/24 auf 412 Mio Lire herunter. Ciano brachte es fertig, den Fehlbetrag zum Verschwinden zu bringen; schon im Jahre 1924/25 wurde ein Überschuß von 172 Mio Lire erzielt, wobei sogar der Fehlbetrag des vorangegangenen Jahres gedeckt worden war. Dazu beigetragen hatte der Umstand, daß in diesem Jahr der Personenverkehr um 8 %, der Güterverkehr um 20 % gegen das Vorjahr zugenommen hatte. Die Zunahme des Personenverkehrs war zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß das Jahr 1925 ein „Heiliges Jahr" war, also eins von den

von Zeit zu Zeit wiederkehrenden Jahren, in denen den Rompilgern besondere Belohnungen für ihre Wallfahrt nach Rom in Aussicht gestellt zu werden pflegen. Im folgenden Jahr zeitigte eine Neuordnung der Tarife, unterstützt durch die Anstrengungen der Belegschaft, den Erfolg, daß der Überschuß auf 378 Mio Lire stieg. Der Minister sah aber im Hinblick auf die Betriebskosten in Höhe von 4689 Mio Lire, auf deren Schwankungen und auf zu erwartende neue Zinslasten noch keinen Anlaß, Genugtuung zu empfinden, und schon das nächste Jahr brachte einen Rückschlag, den jedoch der Minister mit Ruhe hinnahm. Die Hauptsache sei, sagte er, daß nach den Wechselfällen der letzten Jahre die Bestrebungen nach wie vor im Sinne des Faschismus auf die Gesundung des Unternehmens gerichtet seien. Freilich, auf die Fortschritte der nächsten Jahre folgte wieder ein Rückschlag, verursacht durch die Krise in der Weltwirtschaft. Der Betriebsüberschuß der Eisenbahnen ging zurück, im Betriebsjahr 1932/33 gab es wieder einen Fehlbetrag, der zunächst die Höhe von 271 Mio Lire ausmachte, in den nächsten beiden Jahren aber auf 317 und 339 Mio Lire stieg. Seitdem haben sich aber die Verhältnisse gebessert, und das Betriebsjahr 1938/39, in das das hundertjährige Bestehen der italienischen Eisenbahnen fiel, brachte wieder einen Überschuß von 514 Mio Lire. Diese Besserung ist dem Bestreben der faschistischen Regierung zu verdanken, der Eisenbahn die Gütersendungen zuzuweisen, zu deren Beförderung sie an erster Stelle berufen ist. Der Güterverkehr auf der Straße ist mit einer Steuer belegt worden, die zum Teil zur Unterhaltung der Straßen verwendet wird. Der Straßenverkehr ist dadurch insofern der Eisenbahn annähernd gleichgestellt worden, als er wenigstens einen Teil der Kosten für die Erhaltung der Verkehrsflächen, die er benutzt, tragen muß, während die Eisenbahn immer dadurch benachteiligt ist, daß sie ihre Straße, das Gleis, in vollem Umfang selbst erhalten muß. Weiter sind am 1. Januar 1936 die Eisenbahntarife erhöht worden, wovon aber besonders wichtige Rohstoffe nicht betroffen worden sind, und endlich wurde die Eisenbahnverwaltung von gewissen Lasten, wie z. B. Zinsen und Ruhegelder, befreit.

Vorstehend ist schon der Einfluß der Zunahme des Straßenverkehrs, verursacht durch das Vordringen des Motors auf die Straße, angedeutet worden. In dieser Beziehung haben sich in Italien infolge des Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene Vorgänge abgespielt, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, weil sie sich nur wenig von den Wirkungen unterscheiden, die der Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten auch in anderen Ländern auf den Eisenbahnverkehr ausgeübt hat. Es scheint in Italien einige Zeit gedauert zu haben, ehe man

sich zu der Erkenntnis durchgerungen hat, daß Eisenbahn und Kraftwagen einander nicht bekämpfen, sondern sich gegenseitig ergänzen sollen. Noch zu der Zeit, als der Krieg in Abessinien Anlaß gab, zahlreiche Kraftwagen aus Italien herauszuziehen, um sie in Ostafrika einzusetzen, zunächst zu dem Zweck, Leistungen für das kämpfende Heer zu vollbringen, dann aber auch, um beim Aufbau des Wirtschaftslebens mitzuwirken, begrüßte man diese Verminderung des verfügbaren Kraftwagenparks im Heimatland als dem Besten der Eisenbahn dienend; dadurch sei, so berichtete man in Italien, das Gleichgewicht zwischen beiden Verkehrsmitteln hergestellt worden. Andererseits hat der Faschismus in richtiger Erkenntnis der Bedeutung des Straßenverkehrs Italien mit einem Straßennetz versehen, das durchaus neuzeitlichen Ansprüchen genügt. Es befinden sich darunter die bekannten Straßen in Norditalien, die ausschließlich dem Kraftverkehr vorbehalten sind, und auch die sonstigen Hauptverkehrsstraßen des Landes sind, was Linienführung und Decke anbelangt, so ausgestaltet worden, wie es der Kraftfahrer nur wünschen kann.

Nachdem die Eisenbahn bis zum Jahre 1929 den Wettbewerb des Kraftwagenverkehrs bekämpft hatte, indem sie z. B. Verfrachtern, die sich verpflichteten, alle ihre Sendungen der Eisenbahn zu übergeben, einen Frachtnachlaß bis 25 % einräumte, wurde damals das Istituto Nazionale Trasporti gegründet, dessen Aufgabe es sein sollte, den Verkehr auf der Straße in enger Zusammenarbeit mit den Staatseisenbahnen zu fördern. An der Aufbringung des dazu nötigen Kapitals von 28 Mio Lire waren die Staatseisenbahnen mit 21 Mio beteiligt. Die Tätigkeit dieses Unternehmens kam in weitgehendem Umfang der Eisenbahn zugute, und die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Kraftwagen wurden durch das Istituto Nazionale Trasporti im Laufe der Zeit immer enger geknüpft, so daß nunmehr der — schädliche — Wettbewerb zwischen beiden Verkehrsmitteln als beseitigt angesehen werden kann. Das Istituto ersetzt z. B. den Eisenbahnverkehr auf 530 km langen Strecken in Sizilien, wo der Eisenbahnbetrieb sich nicht mehr lohnt, und auf Strecken von zusammen 2900 km Länge zwischen Knotenpunkten des Verkehrs bedient das Istituto den sog. Reststückgutverkehr, d. i. die Beförderung von Stückgut, das zur Füllung von besonderen Stückgutwagen nicht ausreicht, wodurch erhebliche Ersparnisse bei der Eisenbahn erzielt werden.

Im Mai 1934 übernahm Minister Ciano ein anderes Amt. Ihm folgte als Verkehrsminister Professor Puppini, der sich einen Namen als Wasserbauer gemacht hatte. Er wurde alsbald durch Stefano Benni ersetzt, der aus der Industrie hervorgegangen war. Dieser sah seine Aufgabe in der Lösung des Problems, das Mussolini der italienischen Tech-

nik und damit den Eisenbahnen gestellt hatte, nämlich in der Herbeiführung der Autarkie, also des Arbeitens mit Mitteln einheimischer Erzeugung. Zu den Maßnahmen, die er zur Erreichung dieses Zieles traf, gehörte die Ausdehnung der elektrischen Zugförderung. Italien ist bekanntlich arm an Kohle, muß also die Lokomotivkohle aus dem Auslande einführen, ist dagegen reich an Wasserkräften, die zur Gewinnung von Strom dienen können. Mit dem Übergang vom Dampfbetrieb zu elektrischer Zugförderung wird also ein aus dem Ausland bezogener Betriebsstoff, die Kohle, ausgeschaltet, und an seine Stelle tritt eine mit einem einheimischen Mittel, dem Wasser, erzeugte Kraft, der elektrische Strom. Daneben hat aber diese Umstellung noch andere Vorzüge, die zu erreichen ganz in den Rahmen paßte, den Benni bei seiner Verwaltung der Eisenbahnen auszufüllen suchte. Elektrische Zugförderung hat eine stark verkehrswerbende Kraft, und Bennis Bestrebungen waren darauf gerichtet, den Verkehr zu heben, namentlich den Reiseverkehr zu fördern. Hierzu bot die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, die der elektrische Betrieb möglich macht, ein ausgezeichnetes Mittel. Sie muß aber mit einer Verbesserung des Fahrplans, sowie mit der allergrößten Regelmäßigkeit des Betriebes verbunden sein, denn was nützt es, wenn zwar die Fahrt zwischen zwei Punkten schnell zurückgelegt wird, wenn aber der Übergangsreisende keinen Anschlußzug vorfindet, sei es, weil der Fahrplan keinen solchen Zug vorsieht oder, was noch unangenehmer empfunden wird, infolge Zugverspätung ein erwarteter Anschluß nicht erreicht wird? Hier war neben dem Wettbewerb des Kraftwagens das Flugzeug mit seiner erhöhten Geschwindigkeit einer der Anlässe, weshalb die Eisenbahn bemüht sein mußte, die Reisezeiten in durchschlagender Weise zu verkürzen, was ja dem ganzen Zug der Zeit in den letzten Jahrzehnten entspricht. Geschwindigkeit im Eisenbahnbetrieb kostet aber Geld, nicht nur weil der Kraftbedarf größer ist, sondern auch weil die Betriebsgefahren damit wachsen und Maßnahmen zu ihrer Bekämpfung, Verstärkung des Oberbaus, Verbesserung des Signalwesens, getroffen werden müssen, und es war nicht leicht, die beiden Forderungen, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Herbeiführung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben, miteinander in Einklang zu bringen. Zur Verkürzung der Reisezeiten trug die Einführung windschnittiger Züge bei, durch die der Zugwiderstand und damit der Kraftbedarf vermindert wird, ferner die Einführung kleiner, ihrem Verwendungszweck besonders angepaßter Einheiten, die, aus drei Wagen mit sechs Motoren bestehend, mit einer Geschwindigkeit von 180 km in der Stunde fahren können. Die elektrischen Kurzzüge haben zu glänzenden Ergebnissen geführt. Im Juli 1938 wurde die 210 km lange Strecke Rom—

Neapel in 85 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 148 km bei einer Höchstgeschwindigkeit von 170 km in der Stunde zurückgelegt. Im Juli 1939 wurde diese Leistung noch übertroffen, indem auf der 316 km langen Strecke Florenz—Mailand eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 162 km, eine Höchstgeschwindigkeit von 203 km erreicht wurde; die Fahrt dauerte dabei 1 Stunde 55 Minuten. Neben ihrer erhöhten Geschwindigkeit lockten aber diese Züge auch durch ihre verbesserte Ausstattung Reisende an. In diesem Zusammenhang dürfen auch die Züge unter dem Namen „Littorina" nicht unerwähnt bleiben. Sie sind Triebwagenzüge mit Dieselmotoren und führen ihren Namen daher, daß sie zuerst auf der Strecke von Rom nach Littoria, der vom Faschismus geschaffenen Stadt in den von ihm urbar gemachten Pontinischen Sümpfen eingesetzt worden sind. An der ersten Fahrt nahm der Duce selbst teil. Ihr Verkehr ist mittlerweile auf eine ganze Anzahl weitere Strecken ausgedehnt worden. Sie erfreuen sich großer Beliebtheit.

Als verkehrswerbende Maßnahme wurden weiter die Fahrpreise ermäßigt, und es wurden sonstige Vergünstigungen für die Reisenden eingeführt. Man kam damit der Reiselust entgegen, die sich in den letzten Jahren in weiten Kreisen bemerkbar gemacht hatte, und die Vergünstigungen brachten nicht nur der Eisenbahn Verkehr, sondern kamen auch der Allgemeinheit zugute. Eine eigenartige Vergünstigung auf diesem Gebiete war die den Hochzeitsreisenden gewährte Ermäßigung des Fahrpreises, die bis zu 70 % geht. Einen zweiten Gipfel in dieser Beziehung bilden die „Treni Populari", Züge, die mit stark herabgesetzten Fahrpreisen dem Massenausflugverkehr des Sonntags dienen. Mussolini selbst hat ihre Einführung im Jahre 1931 veranlaßt. Die Züge fahren am frühen Morgen ab und kehren spät abends an ihren Ausgangspunkt zurück, so daß der freie Tag voll ausgenutzt wird. Im Jahre 1938 haben weit über 1 Mio Ausflügler von diesen Zügen Gebrauch gemacht; zwischen dem 5. Juni und dem 25. September verkehrten 1538 Volkszüge, die 617 119 km zurücklegten. Die Verwaltung kommt trotz des niedrigen Fahrpreises auf ihre Kosten bei diesen Zügen. Die Fahrkarten müssen nämlich eine Woche im voraus entnommen werden; die Stärke der Züge kann also dem Bedürfnis angepaßt werden, und sie sind immer voll besetzt.

Über der Pflege des Personenverkehrs ist aber die des Güterverkehrs nicht vergessen worden. Die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge ist erhöht, ihre Aufenthalte sind verkürzt worden; Eilgüterzüge sind eingelegt worden, und durch besondere Maßnahmen, Einlegen von Kurszügen und von Zügen mit dem Verkehrsbedürfnis besonders angepaßtem Fahrplan, ist der Umlauf der Güterwagen beschleunigt worden. Um den

Güterverkehr mit dem Ausland zu fördern, auf den namentlich wegen der Ausfuhr von Gemüse und Obst besonderer Wert gelegt wird, ist ein internationales Güterkursbuch herausgegeben worden.

Minister Benni stellte im Jahre 1939 umfassende Pläne für den Ausbau des italienischen Eisenbahnnetzes auf. Er wollte damit an erster Stelle den vermehrten Verkehr aufnehmen, der im Zusammenhang mit der für 1942 geplanten großen Ausstellung in Rom erwartet wurde. Daß diese verschoben werden mußte, nachdem die Vorbereitungen schon ziemlich weit gediehen waren, konnte er freilich nicht voraussehen. 6 Milliarden Lire wurden für den Ausbau der Eisenbahnanlagen, darunter für die Vermehrung der Streckengleise, bereitgestellt; dazu kamen 2,5 Milliarden für die Beschaffung neuer Betriebsmittel, darunter von zwei Fährdampfern für den Verkehr über die Meerenge von Sizilien. Etwa die Hälfte des für den Ausbau des Netzes vorgesehenen Betrags sollte für die Ausdehnung der elektrischen Zugförderung verwendet werden, ein weiterer Betrag von 1,2 Milliarden für den Bau des neuen Bahnhofs Termini in Rom. Um den Ausflugverkehr von Rom aus, namentlich den der erwarteten Gäste aus dem Auslande zu fördern, sollten die Strecken nach Frascati, Albano und Velletri für elektrische Zugförderung ausgerüstet und auch sonst ausgebaut werden. Die Grenzbahnhöfe Ventimiglia, Bardenocchia, Como, Tarvis, Innichen, Domodossola, Adelsberg, Piedicolle, Fiume und Brindisi sowie manche andere Bahnhöfe sollten erweitert werden; darunter waren namentlich auch Genua und Bologna. Der Verstärkung der Betriebsmittelparks, bei der es sich besonders um die Beschaffung von elektrischen Lokomotiven, von Triebwagenzügen, aber auch von Personen- und Güterwagen handelte, sollte durch Erweiterung der Werkstätten Rechnung getragen werden. Alle Züge sollten mit durchgehender Bremse ausgerüstet werden, was allein einen Aufwand von 650 Mio Lire bedeutet.

Ein Bau, der eigens für die erwähnte Ausstellung, die „E 42" (E = Esposizione), des Jahres 1942 eingeleitet wurde, ist die Schnellbahn in Rom, die den Hauptbahnhof mit dem Ausstellungsgelände verbindet. Sie hat eine Länge von 11 km, wovon fast die Hälfte im Tunnel liegt. Mit viermaligem Anhalten soll die Fahrt 13 Minuten dauern. Die Züge sollen einander in 2 Minuten Abstand folgen. Die Leistungsfähigkeit der Schnellbahn geht bis zur Beförderung von 34 000 Fahrgästen in der Stunde in jeder Richtung. Im Gegensatz zu anderen Schnellbahnen soll die E-42-Bahn auch dem Güterverkehr dienen, der von einem besonderen Güterbahnhof im Ausstellungsgelände aufgenommen wird. Neben den technischen Schwierigkeiten, die beim Bau zu überwinden waren, gab es noch andere, nämlich daß dabei Rücksicht auf Überbleibsel aus der

Römerzeit genommen werden mußte, die der von der Schnellbahn durchörterte Untergrund birgt und die geschont werden mußten.

In bezug auf den Übergang zu elektrischer Zugförderung haben die Eisenbahnen von Italien eine führende Stelle unter allen Eisenbahnen eingenommen. Die Anfänge gehen bis an den Anfang des laufenden Jahrhunderts zurück, also in eine Zeit, in der man noch nicht an Faschismus dachte. Aber ebenso wie zahlreicher anderer fortschrittlicher Neuerungen nahm sich der Faschismus auch der Ausbreitung elektrischer Zugförderung mit seiner bewährten Tatkraft an. Der erwähnte Plan des Ministers Ciano sah die Ausrüstung von Strecken mit insgesamt 9000 km Länge für elektrischen Betrieb vor, wobei zur Begründung neben dem technischen Fortschritt auch die Frage der Autarkie, nämlich in bezug auf die Kraftquelle, eine wichtige Rolle spielte.

Was der Faschismus gerade auf diesem Gebiet geleistet hat, geht daraus hervor, daß bis 1922 erst auf Strecken von 700 km Länge der italienischen Eisenbahnen die Dampflokomotive durch den elektrischen Strom verdrängt war. Diese Länge stieg bis 1932 auf 2000 km, bis 1936 auf 3200 km und bis 1939 auf 5100 km. Weitere Ausdehnung der neuen Betriebsform ist im Gange.

Die elektrische Zugförderung auf Strecken von zusammen 5100 km Länge bedeutet gegenüber dem Dampfbetrieb eine Ersparnis von 1,8 Mio t Kohle jährlich, die also nicht mehr eingeführt zu werden brauchen. Wenn erst alle Pläne zur Einführung des Stromes als Zugkraft durchgeführt sein werden, also 9000 km der italienischen Staatsbahnen elektrisch befahren werden, wird diese Ersparnis auf 2,5 Mio t steigen, während die dann im Dampfbetrieb verbleibenden Strecken nur noch 500 000 t Kohle verbrauchen werden. Schon aus diesen Zahlen geht die Verkehrsbedeutung der elektrisch befahrenen und dafür in Aussicht genommenen Strecken hervor. Die bis 1939 elektrisch betriebenen Strecken machten mit ihren 5100 km Länge ein knappes Drittel des italienischen Staatsbahnnetzes von rd. 17 000 km Länge aus, ihr Verkehr umfaßt aber erheblich mehr als die Hälfte, fast zwei Drittel des Verkehrs aller Strecken dieses Netzes; im Betriebsjahr 1938/39 wurden auf den elektrischen Strecken 35 866 Mio tkm, auf den Dampfstrecken aber nur 28 324 Mio tkm geleistet. Für Italien mit seinen zahlreichen Steilstrecken und Tunneln hat die elektrische Zugförderung manche besonderen Vorteile, die bei den anderer Länder nicht so schwer ins Gewicht fallen. Wenn abfällige Kritik geltend macht, daß die Geldbeträge, die durch die verminderte Einfuhr von Kohle erspart werden und also im Lande bleiben, durch die Beschaffung des nötigen Kupfers und anderer Werkstoffe aus dem Ausland wieder verlorengehen, so wird dem entgegengehalten, daß diese

Ausgaben durch die Ersparnisse im Betrieb, die mit der elektrischen Zugförderung verbunden sind, in wenigen Jahren getilgt werden.

Wie schon eingangs angedeutet, befaßte sich der Faschismus, als er zur Macht gelangte, namentlich auch mit der Belegschaft der Staatseisenbahnen. Während sie vor dem Weltkrieg rd. 154 000 Köpfe umfaßte, war diese Zahl bis 1921 auf 241 000 angewachsen, nicht etwa, weil der Verkehr oder die Streckenlänge in demselben Maße zugenommen hätte, sondern weil die Leistung des einzelnen so stark zurückgegangen war, daß ungefähr drei Mann nötig waren, um die Arbeit auszuführen, die vorher zwei Mann ausgeführt hatten. Bis 1924 war es bereits gelungen, die Belegschaft bis auf 173 300 Köpfe abzubauen. Zunahme des Verkehrs, eine Folge der Belebung der Wirtschaft, die der Faschismus herbeiführte, zwang im folgenden Jahre wieder zu einer Verstärkung auf 178 000 Köpfe. Neuregelung der Arbeitszeit, bei der die Belange der Belegschaft durchaus gewahrt wurden, machten weiterhin einen Abbau möglich, und Mitte 1939 waren die italienischen Staatsbahnen nur noch mit 125 000 Arbeitskräften besetzt, womit, auf die Netzlänge und die Betriebsleistungen bezogen, etwa der Stand von 1914 erreicht war. Dabei sind allerdings manche Arbeiten, die vorher von der Eisenbahn in eigener Verwaltung ausgeführt wurden, Unternehmern übertragen worden, so Arbeiten bei der Streckenunterhaltung, beim Ladedienst, bei der Reinigung der Verkehrsflächen, und wenn auch diese Arbeiten von den Staatseisenbahnen bezahlt werden müssen, so bedeutet doch die Neuregelung eine sehr erhebliche Ersparnis, und vor allem ermöglicht sie eine bessere Anpassung der Kopfstärke an das wechselnde Bedürfnis.

Die Anwärter für den Eisenbahndienst melden sich in Italien auf Grund öffentlicher Ausschreibung; sie müssen selbstverständlich arisch sein und müssen sich einer Prüfung unterziehen, bei der sie gewisse Kenntnisse nachweisen müssen. Sie werden weiter auf ihre körperliche Eignung für den Eisenbahndienst untersucht und auch psychotechnisch geprüft. Erst nach einer Probezeit wird darüber entschieden, ob sie im Eisenbahndienst verbleiben können. Durch derartige Maßnahmen ist es gelungen, eine Belegschaft heranzuziehen, die in vollem Umfang zur Erfüllung ihrer Aufgaben geeignet ist, was früher nicht immer der Fall war. Beim Eintritt in den Eisenbahndienst müssen die Neulinge einen Eid ablegen, in dem sie sich verpflichten, ihre Aufgaben mit Fleiß und Eifer zu erfüllen, zum Wohl der Allgemeinheit und zur Wahrung der Belange der Verwaltung zu arbeiten, das Amtsgeheimnis zu wahren und sich in und außer Dienst so zu verhalten, wie es sich für einen Angehörigen eines Staatsbetriebes gehört.

Die Arbeitszeit deckt sich jetzt bei den italienischen Staatsbahnen, wie es auch anderwärts üblich ist, nicht mit der bloßen Anwesenheit im Dienst; man unterscheidet vielmehr bloße Anwesenheit, dauernde Arbeit und, zwischen beiden liegend, Arbeit mit Ruhepausen. Bei Berechnung der gesamten Arbeitszeit werden die drei Gruppen entsprechend ihrem Wert angesetzt. Durch geeignete Überwachung der Arbeit wird dafür gesorgt, daß die Arbeitskraft des einzelnen voll ausgenutzt wird. Besondere Leistungen werden mit Geld belohnt, womit man gute Erfahrungen gemacht hat; namentlich wird die Belegschaft auch an Ersparnissen beteiligt. Die Bezüge, die ihr auf diesem Wege zufließen, werden auf etwa ein Viertel ihres Einkommens geschätzt.

Schon die alten italienischen Eisenbahngesellschaften hatten Wohlfahrtseinrichtungen für ihre Belegschaften getroffen, aber der Faschismus nahm sich ihrer mit besonderer Aufmerksamkeit an. Es wurden Unterstützungs- und Darlehnskassen für in Not geratene Eisenbahner geschaffen, namentlich zur Unterstützung in Krankheits- und Todesfällen, aber auch, um sie beim Übertritt in den Ruhestand neben ihrem Ruhegeld, das ihnen nach zehnjähriger Dienstzeit zusteht und bis zu acht Zehnteln der Dienstbezüge geht, mit Geldmitteln auszustatten. Auch auf Eisenbahnwaisen erstreckt sich die Fürsorge, und die heranwachsenden Kinder erhalten Beihilfen zu ihrer Ausbildung. Kinder werden zur Erholung in die Berge und an die See verschickt; hierfür wurden z. B. im Sommer 1939 rd. 5 Mio Lire aufgewendet, die 20 000 Kindern zugute kamen.

Eine Gründung des Faschismus ist die Providda, eine Anstalt, die die Eisenbahner und sonstige Angestellte des Staates mit Lebensmitteln versorgt, die beim Erzeuger eingekauft und daher zu billigen Preisen an den Verbraucher abgegeben werden können. Sie hatte im Jahre 1938/39 einen Umsatz von rd. 300 Mio Lire. Ihre Geschäfte werden ausschließlich von der Eisenbahnverwaltung geführt. Eine andere ähnliche Anstalt liefert gegen Teilzahlungen Kleidung, Kleiderstoffe, Möbel usw. In bezug auf das Wohnungswesen unterstützt die Eisenbahnverwaltung nicht nur die Baugesellschaften ihrer Angehörigen, sondern sie baut selbst Häuser, namentlich da, wo Wohnungsnot besteht.

Durch die Wohlfahrtspflege und durch erziehliche Einwirkung hat es die faschistische Eisenbahnverwaltung mit Erfolg unternommen, die Belegschaft der Staatseisenbahnen mit einem neuen Geist zu erfüllen. Sie ist dabei von der schon erwähnten Associazione Nazionale dei Ferrovieri Fascisti unterstützt worden, die andererseits auch die Belange ihrer Angehörigen wahrnimmt und die Verbindung zwischen den Arbeitern und der Leitung herstellt. 130 000 Mann tragen das Abzeichen dieser

Vereinigung, die in 93 Bezirksgruppen eingeteilt ist. Der Vertrauensrat dieses Bundes untersteht unmittelbar dem Sekretär der Faschistischen Partei.

Die Vereinigung der faschistischen Eisenbahner läßt sich besonders die Pflege des Andenkens an die Gefallenen, die Opfer des Krieges und des Umbruchs, angelegen sein. Aus Anlaß der Einweihung des Denkmals für die Gefallenen im Jahre 1923 ließ sie eine Denkmünze schlagen, von der je ein Stück in Gold dem König und dem Duce überreicht wurde; die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und einige andere Stellen erhielten sie in Silber.

Die Eisenbahnmiliz, an deren Gründung ebenso wie an der der Associazione Nazionale dei Ferrovieri Fascisti der bereits genannte Chiarini führend beteiligt war, ist im Jahre 1923 als Ersatz für eine Polizei gegründet worden, die der Faschismus bei der Machtübernahme ins Leben gerufen hatte. Sie sollte in den Kreisen der Eisenbahner die Überlieferung pflegen, die mit den Opfern der Eisenbahnen für ihr Vaterland verbunden war; sie sollte die Mannszucht namentlich in den Kreisen aufrechterhalten, die für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes unentbehrlich sind. Sie sollte Zellen zur Verbreitung des faschistischen Gedankenguts bilden und den Eisenbahnbetrieb überwachen, namentlich auch Diebstähle und andere Mißbräuche verhüten, die damals etwas alltägliches waren. Ihre Angehörigen und ihre Leiter, die aus den der faschistischen Partei beigetretenen Eisenbahnern ausgewählt wurden, gelten als Polizeibeamte je nach ihrer Beschäftigung in verschiedenen Rangstufen. Ihre genaue Kenntnis des Eisenbahnbetriebs ermöglichte es ihnen, jederzeit die Aufrechterhaltung des Betriebes zu gewährleisten. Ihre Tätigkeit hat den Erfolg gehabt, daß unter der Belegschaft der Staatseisenbahnen straffe Zucht herrscht und daß auch die Benutzer der Eisenbahn sich an die Vorschriften halten müssen. Einer ihrer Haupterfolge ist der Rückgang der Diebstähle und der Beschädigung von Gütern. Während im Jahre 1922 62 Mio Lire als Entschädigung für verlorene und beraubte Gütersendungen gezahlt werden mußten, war dieser Betrag bis 1933 auf 300 000 Lire zurückgegangen.

Im Kriegsfall bildet die Eisenbahnmiliz den Kern, um den sich alle Dienstzweige der Eisenbahn für den Kriegsbetrieb scharen.

Zu den alltäglichen Obliegenheiten der Eisenbahnmiliz kommen noch eine Anzahl Sonderaufträge. So begleiten ihre Angehörigen auf Ansuchen des Finanzministers die Sendungen von Geld und Wertpapieren. Im Auftrag des Ausfuhramts überwachen sie die Ausfuhr. Bei Reisen der königlichen Familie und anderer hochstehender Personen be-

setzen sie die Strecke. Sie nahmen teil am Grenzdienst. Sie begleiten die Sonderzüge, die die Teilnehmer an Tagungen aller Art befördern, ebenso auch die Züge, mit denen die Kinder in die schon erwähnten Sommerfrischen reisen.

Die Eisenbahnmiliz bildet einen Teil der Wehrmacht, sie ist nach dem Muster des Heeres gegliedert. Sie hat eine Stärke von 1000 Offizieren und Unteroffizieren und rd. 44 000 Mann; dazu kommen noch 33 900 Bedienstete, die ihrer Reserve angehören. Entsprechend der Einteilung des Eisenbahnnetzes in Kreise ist sie in 14 Legionen gegliedert, deren Dienst sich auf je fünf bis neun große und drei bis acht kleinere Bahnhöfe erstreckt. Militärisch besteht eine Legion aus drei bis fünf Kohorten, zu denen wiederum je drei bis fünf Hundertschaften gehören. Ein Teil der Mannschaft tut ausschließlich Dienst in der Miliz, ein anderer gehört dem Betriebsdienst an, kann aber jederzeit die Miliz verstärken. Als Teil der Wehrmacht untersteht die Eisenbahnmiliz dem Oberkommando des Heeres, ihre technischen Belange werden aber vom Verkehrsministerium wahrgenommen. Ihre Tätigkeit ist gegen den Betriebsdienst einerseits, gegen die des staatlichen Polizeidienstes scharf abgegrenzt, mit beiden arbeitet sie aber im engen Einvernehmen. Der Duce hat sich in bezug auf die Eisenbahnmiliz dahin ausgesprochen, daß der Reisende, namentlich der Ausländer, im Milizmann, der ruhig und dienstbereit im Seitengang des Zuges oder auf dem Bahnhof steht, ein Wahrzeichen des neuen Italien sehen müsse, das einen guten Eindruck auf ihn machen muß. Zur Herbeiführung von Ordnung im Eisenbahnbetrieb hat die Eisenbahnmiliz jedenfalls bewunderungswertes geleistet.

Die Eisenbahnmiliz nimmt sich auch der Bestrebungen an, die bei uns unter den Stichworten „Kraft durch Freude“ und „Schönheit der Arbeit“ verfolgt werden. Sie hat Sportplätze geschaffen, auf denen alle Arten des Sports gepflegt werden. Sie sorgt für eine Verschönerung der Eisenbahnanlagen durch Bepflanzung geeigneter Flächen. Sie bietet Gelegenheiten zur Fortbildung der Eisenbahner. Sie hat Musikkapellen ins Leben gerufen, von denen berichtet wird, daß sie keinen Vergleich zu scheuen brauchen. Ihren gemeinnützigen Sinn bewies sie weiter durch Errichtung von einer Anzahl von Erholungsheimen, darunter eins in Piemont auf 1800 m Seehöhe, ein anderes in Kalabrien auf 1230 m Höhe gelegen, andere in Innichen, Tarvis, Adelsberg, wo je nach der Jahreszeit Wintersport getrieben oder Kinder oder Familien zu ihrer Erholung untergebracht werden. Für jung verheiratete Paare sind Einzelhäuschen vorhanden, wo sie auf der Hochzeitsreise ohne Vergütung bis zehn Tage zubringen können.

Als 1935 der Krieg in Abessinien ausbrach, meldeten sich alle Angehörigen der Eisenbahnmiliz zur Beteiligung am Feldzug, und nur durch die eiserne Zucht, die unter ihnen herrscht, war es möglich, daß so viele von ihnen in der Heimat zurückgehalten wurden, wie nötig waren, um dort den Dienstbetrieb aufrechtzuerhalten. Etwa 1300 Mann der Eisenbahnmiliz nahmen am Kriege in Abessinien teil, wo sie die XV. Legion bildeten. Während ihrer 17 Monate dauernden Tätigkeit hat diese nicht nur Wacht- und Polizeidienst getan, sondern auch als Bautruppe gearbeitet, dabei Straßen gebaut und Bauwerke von bleibendem Wert errichtet.

Neben ihrer eigentlichen Tätigkeit, der Mitwirkung beim Eisenbahndienst, entwickelt die Eisenbahnmiliz, wie wir gesehen haben, auch eine Tätigkeit, die sich mit den Bestrebungen des „Dopolavoro", der Ausfüllung des Feierabends, eng berührt. Dieses Werk, das einen besonderen Zweig für die Eisenbahn besitzt, bezweckt, die geistigen und körperlichen Fähigkeiten der Eisenbahner und den Stand ihrer Moral zu heben, indem sie für eine sachgemäße Ausfüllung der Freizeit sorgt. Alle Angehörigen der Staatseisenbahnen sind Mitglieder des Dopolavoro, das von einer Hauptstelle in Rom geleitet wird. Es verfügt über eigene Mittel, zu denen die Verwaltung den Hauptteil beiträgt.

Das Dopolavoro unterhält auch Speisesäle in den Werkstätten, ferner Heime verschiedener Art, darunter Kinderheime. Es belohnt die Bewohner der bahneigenen Häuser, wenn sie ihre Häuser in gutem Zustand erhalten. Es unterrichtet die Eisenbahner in erster Hilfe bei Unfällen und in sonstigen Fragen der Gesundheitspflege. Es fördert die Kleintierzucht, auch die Zucht der Seidenraupe und die Bienenzucht, wofür die für den Eisenbahnbetrieb nicht benötigten Flächen des bahneigenen Grund und Bodens ausgenutzt werden. Es schafft Einrichtungen für den Unterricht der Eisenbahner und ihrer Angehörigen sowohl auf dem Gebiete des Dienstes wie auf dem der allgemeinen Bildung. Auch Schneider- und Nähschulen, Lehrgänge in Musik und Gesang und zur Ausbildung als Schauspieler werden unterhalten. Vor allem aber wird für Erholung durch Sport gesorgt, was von den Kreisen, denen das Dopolavoro zugute kommt, besonders geschätzt wird. Nicht nur für den Sport, sondern auch für Versammlungen und Zusammenkünfte, für Büchereien usw. sind die nötigen Räume mit den zugehörigen Einrichtungen verfügbar. Beim Sitz der Leitung in Rom ist sogar ein voll ausgestattetes Theater vorhanden.

Die vorstehenden Darlegungen befassen sich im wesentlichen mit den Vorgängen, die sich in den Jahren 1922 bis 1939 bei den italienischen Staatseisenbahnen abgespielt haben. Das Jahr 1922 brachte bekanntlich den Faschismus zur Macht, und das Jahr 1939 war insofern ein

Jahr von besonderer Bedeutung für die italienischen Eisenbahnen, als Italien in diesem Jahr auf ein hundertjähriges Bestehen seiner Eisenbahnen zurückblicken konnte, andererseits war es das letzte Friedensjahr. Wenn auch Italien erst im Jahre 1940 in den Krieg eintrat, so blieben doch seine Eisenbahnen im Jahre 1939 von den kriegerischen Ereignissen nicht unberührt, die ohne seine unmittelbare Mitwirkung vor sich gingen. Hierauf und auf die Vorgänge nach dem Eintritt Italiens in den Krieg kann hier noch nicht eingegangen werden. Daher der Abschluß des vorstehenden Berichts mit dem Jahr 1939. Er kann aber auch nicht erschöpfend sein; denn wenn man auch nur alles das wiedergeben wollte, was allein die Jubelschrift der italienischen Staatseisenbahnen aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der italienischen Eisenbahnen über den faschistischen Zeitraum zu berichten hat, könnte man ein Buch von erheblichem Umfang füllen.

Quellen.

Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane.

Il Centenario delle Ferrovie Italiane, 1839—1939 (a cura della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato).

Tajani, Storia delle Ferrovie Italiane a cento anni dall' apertura della prima linea.

Crispo, Le Ferrovie Italiane, Storia politica ed Economica.

Archiv für Eisenbahnwesen.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Railway Gazette.

Génie civil.

L'Ingegnere.

Bauingenieur.

Das Verkehrswesen und die Wirtschaft Französisch-Nordafrikas. II. Algerien[1].

Von

W. Paschen in Kiel.

(Mit 4 Karten.)

Algerien, die wichtigste Kolonie Frankreichs, wird im Norden vom Mittelmeer, im Osten von Tunesien und Lybien, im Westen von Marokko und im Süden von der Sahara begrenzt, die es von Französisch-West- und Äquatorial-Afrika trennt. Die Entfernung bis Marseille beträgt 770, nach Port Vendres 660 km. Algerien liegt zwischen dem 19. und 37. Grad N. Br. und dem 8° 30′ Ost- und dem 2° 20′ Westlänge v. Gr. Die größte Ausdehnung des Landes von West nach Ost beträgt etwa 1000 km und von Nord nach Süd 1750 km, davon entfallen 500—600 km auf das eigentliche Algerien. Der Flächeninhalt beträgt 2,78 qkm, davon entfallen 575 388 qkm auf die drei Departements Algerien, Oran und Constantine, das übrige auf die Territorien Aïn Sefra, Ghardaia, Touggourt.

Die seßhafte Bevölkerung betrug nach dem letzten Zensus von 1936 7 234 684, davon waren 987 252 Europäer und 6 247 432 Eingeborene. Es entfallen auf die nördliche Zone 6 592 033 einschl. 979 297 Europäer, auf die südliche Zone 642 651 einschl. 8955 Europäer. Auf die Departements verteilt sich die Bevölkerung wie folgt:

Departement	Algier	2 240 911	einschl. 365 504	Europäer
„	Oran	1 623 356	„ 399 674	„
„	Constantine . . .	2 727 766	„ 213 119	„
	Gesamt:	6 592 033	einschl. 978 297	Europäer

Die Stadt Algier hat 264 232, Oran 200 671, Constantine 113 777, Bône 86 332, Philipeville 66 112 und Sidi-bel-Abbès 54 754 Einwohner.

Wenn nur die Atlasgebiete in Betracht gezogen und den nördlichen Territorien die Gemeinden Djelfa, Ain Séfra, Méchéria und Géryville — die geographisch dazu gehören — hinzugerechnet werden, leben im eigentlichen Algerien 5 767 438 Eingeborene und 942 473 Europäer. Von der europäischen Bevölkerung müßten aber etwa 100 000 Israeliten abgezogen werden, die französischer Nationalität, aber nicht aus Übersee

[1] Teil I Marokko ist in Heft 3/1941 behandelt; Teil III Tunesien folgt in Heft 1/1942.

eingewandert sind. So beträgt die europäische Bevölkerung, soweit sie sich aus Eingewanderten und ihren Nachkommen zusammensetzt, rund 878 000 Köpfe oder 12,5 %.

Die Europäer setzen sich aus 733 000 Franzosen, 109 000 Spaniern, 27 000 Italienern und 3700 Maltesern zusammen. Die Spanier aus Andalusien und Valencia haben das Departement Oran erschlossen und bewässert. Die Italiener betreiben die Küstenfischerei, das Baugewerbe und stellen einen Teil der Arbeitskräfte in Constantine.

Die Bodengestaltung. Zwei Gebirgsfalten, der Mittelmeer- oder Tell-Atlas und der saharische Atlas erfüllen Nordalgerien. Letzterer ist die Fortsetzung des Hohen Atlas, der Tell-Atlas die des Mittleren Atlas in Marokko. Der Tell-Atlas verläuft in allgemein west-östlicher Richtung parallel zur Küste und endet im Tal der Seybouse, östlich von Guelme in der Provinz Constantine. Dagegen hat der saharische Atlas die Richtung von Südwest nach Nordost. Er verbindet sich mit dem Tell-Atlas in den Bergen von Medjerda an der tunesischen Grenze und endet am Kap Bon. Im Westen sind die beiden Gebirgszüge durch eine breite Hochebene von 700 bis 1000 m Höhe und 120—150 km Ausdehnung getrennt.

Diese Gebirgsketten sind nicht zusammenhängend, sondern bestehen aus einzelnen Massiven von 1200 bis 2400 m Höhe, die durch Hochebenen oder Ebenen getrennt sind. Die bedeutendsten dieser Massive sind die Berge von Tlemcen (Djebel Tnouchfi 1843 m und Ouargha 1717 m); das Ouarsenis-Massiv (Kef Sidi Amar, 1985 m); das Djurdjura-Massiv (Djebel Lalla Khedidja, 2308 m); die Massive von Babor (2004 m) und Bibane (1800 m). Im saharischen Atlas erreichen die Monts des Ksour 2000 m und der Djebel Amour fast 2000 m; die Monts des Ouled Nail, 1425 m; Aurès (Chelia 2328 m). Die Gipfel sind kahl, die nördlichen Hänge erhalten Regen und sind teilweise mit lichtem Wald und Busch bestanden. Es gibt wenige Weiden für Großvieh. In diesen Bergmassiven haben reißende Gewässer tiefe Schluchten ausgehöhlt, wie bei Biskra und Constantine. An der westlichen Küste und vor den tieferen Ebenen erheben sich gestaffelt die Sahels von Oran, Dahra und Algier, d. h. Hügellandschaften, die hauptsächlich dem Ackerbau dienen.

Die Küsten sind felsig und steil, haben eine Länge von etwa 1200 km und bieten der Schiffahrt keinen natürlichen Schutz. Die Einbuchtungen, die Golfe von Oran, Arzeu, Algier, Bougie, Philippeville und Bône, stehen den Seewinden offen, und große Arbeiten waren erforderlich, um sie zu guten Häfen umzugestalten. Die von Gibraltar kommende Strömung und die Westwinde lassen die Ostküsten der Buchten versanden, infolgedessen sind alle Häfen an den Westseiten und im Süden der Buchten angelegt.

Algerien
Eisenbahnen Normalspur
" Schmalspur
Nationale Straßen (1.Ordnung)
0 50 100 150 200 250km
MITTELMEER
Algier
Ménerville
Dellys
Philippeville
Bône
La Calle
Goyoville
Bérard
Tizi-Ouzou
Bougie
Djidjelli
Cherchel
Ténes
Miliana
Blida
Médéa
Boghni
Bouira
Beni Mansour
Setif
Constantine
Le Kroubs
Guelma
Souk-Ahras
Od Rahmoun
Aïn-Beida
El Guerrah
Bordj-bou-Arréridj
Aumale
Berrouaghia
Orléansville
Mostaganem
Arzeu
Oran
Relizane
Boghar
Boghari
Msila
Batna
Khenchela
Tébessa
Perrégaux
Mascara
Tiaret
Beni-Saf
Nemours
Le Kiss
Oudjda
Tlemcen
Sidi-bel Abbes
Bou Sâada
El Kantara
Tolga
Biskra
Djelfa
Ouied-Djellal
Crampel
Marhoum
El Aricha
Aflou
Berguent
Bou-Guetoub
Laghouat
Mécheria
Géryville
Naama
Touggourt
Berriane
Guerrara
Aïn-Sefra
Ghardaïa
Mograr
Metlili
Ouargla
Figuig
Duveyrier
Beni Ounif
Kenadsa
Colomb-Béchar
MAROKKO
TUNESIEN
36°
34°
32°
2°
0°
2°
4°
6°
8°

Die meisten Wasserläufe (Oueds) sind reißend nach Regen, aber im Sommer trocken. Sie werden größtenteils für die Bewässerung der tiefergelegenen Ländereien benutzt. Die bedeutendsten Flüsse sind von West nach Ost die Tafna, aus den Bergen von Tlemcen kommend; die Macta, aus Sig und Habra gebildet; der Chéliff, mit 700 km der längste der algerischen Flüsse, in dem saharischen Atlas als Oued Touit entspringend. Auf dem Hochplateau verdunstet sein Wasser, wird aber im Tell-Atlas wieder ersetzt durch den Zufluß des Nah-Ouassel. In der Ebene fließen dem Chéliff die Oueds Rouina, Fodda, Rion und Mina zu; er mündet bei Mostaganem ins Meer. In Kabylien nehmen die Flüsse die vom Djurdjura herabkommenden Wasser auf, so der Isser, Lebaou, Sahel und Soummam.

In der Provinz Contantine fließt der Rhumel, der im Tell-Atlas entspringt und sich nach Vereinigung mit dem Oued Endja als Oued-el-Kébir östlich Djidjelli ins Meer ergießt. Die Seybouse durchfließt gut bewaldete und bewässerte Gebiete und mündet bei Bône.

Die seltenen Regen, die Flachheit des Bodens und die intensive Verdunstung haben in den Küstenebenen und auf den Hochplateaus Salzsümpfe entstehen lassen, deren Oberfläche mit der Jahreszeit wechselt, so die Sebkha von Oran, der Fetzara-See bei Bône, die chotts el Gharbi, ech Chergui, el Hodna, Melghir, Merouan u. a.

Das Klima ist heiß, aber die Temperaturen sind verschieden, je nachdem das Gebiet nördlich oder südlich des Atlas liegt. Auf den Nordhang wirkt das Meer ein. Im Winter wehen Westwinde, im Sommer Ostwind. Man unterscheidet eine heiße und eine Regenzeit. Die großen Unwetter kommen aus Nordwesten, sie überschwemmen den Tell-Atlas und schwellen die Flüsse. Im Sommer erwärmen sich die Ostwinde, obwohl mit Feuchtigkeit geladen, an den Gebirgen und geben keinen Regen ab. Zu diesen Winden kommt noch der Sirocco, ein heißer Südwind, der zwei bis drei Tage weht, die Hitze ist dann erstickend und die Trockenheit der Atmosphäre außerordentlich, so daß alle Vegetation verdorrt; der folgende Westwind bringt dann Regen.

Die natürlichen Zonen. Algerien gliedert sich in drei, dem Meer parallel laufende und voneinander getrennte Regionen:

1. Den Tell, die Anbauzone, welche sich von der Westgrenze bis in das Tal der Seybouse erstreckt, und selbst wieder in drei Längszonen geteilt ist. Von ihnen hat jede ihre Eigenart und ihre besondere Bebauung: a) die Höhenzüge der Küste, die Kabylie der Djurdjura oder Große Kabylie, die Kabylie von Babor oder Kleine Kabylie und die von Collo. Es sind alte Felsmassive, flankiert von Kalk- und Sandstein, durchzogen von reißenden Gewässern. Hier bauen die Eingeborenen Getreide, Tabak, Gemüse,

Feigen, Oliven, Wein u. a. Auch befinden sich hier einige Viehweiden und reiche Wälder der Korkeiche. b) Die Sahels, d. h. Hügellandschaften, die im wesentlichen für Ackerbau geeignet sind. Dahinter breitet sich die Ebene von Mitidja aus, das Hauptgebiet der französischen Kulturen, wie Frühgemüse, Kartoffeln, Erbsen, Bohnen, Tomaten, Trauben usw. c) Die Tiefebenen von Habna, Chéliff, Bône und die Hochebenen von Médéa, Beni Sliman, Aribs und Hamza. Um der Trockenheit zu begegnen, greift man hier zur künstlichen Bewässerung, indem man die Wasser der Oueds in riesigen Reservoiren aufspeichert[1]. Diese Gebiete eignen sich für alle industriellen Kulturen und Weinbau. Überall gedeihen hier Olivenbäume.

2. Die Hochebenen, Steppenzonen in einer durchschnittlichen Höhe von 800 m, sind vor allem Gebiete der Schafzucht. Hier gedeiht das Alfa-Gras.

3. Die Sahara, die allmählich ansteigende Wüstenzone, welche in der Hochebene von Hoggar 2900 m erreicht. Jenseits des saharischen Atlas ist nur nackter Felsboden, die Hamada, infolge fehlenden Regens ohne jede Vegetation und Lebewesen.

Abgesehen von den ausgedehnten südlichen Territorien — 170 Mio Hektar — umfaßt Nordalgerien heute etwa:

6,00 Mio ha bebauungsfähiges Land (Ackerbau),
4,20 Mio ha Wiesen und Weiden,
0,21 Mio ha Baumpflanzungen und Stauden,
0,37 Mio ha Weinberge,
3,80 Mio ha Wälder und Busch,
3,70 Mio ha unproduktives Ödland,
2,00 Mio ha Land für öffentliche Zwecke.

[1] Unter dem Generalgouverneur M. Steeg wurde 1924 ein umfangreiches Bewässerungsprogramm aufgestellt zwecks Ableitung und Aufspeicherung der zeitweilig überflüssigen Wassermassen und ihrer Verwendung in trockenen Jahren. Aus dem Anleihefonds wurden dem Generalgouvernement 82 Mill. Fr. für die Ausführung des ersten Abschnittes der Arbeiten gewährt. 1928 wurden die Mittel von 18,5 Mio Fr. auf über 56,5 Mio Fr. jährlich erhöht. Seitdem sind sie ständig gewachsen und betrugen 1935 1124,75 Mio Fr.

Insgesamt werden 124 000 ha bewässert. Die trockensten Gebiete und die, welche den Schwankungen der Regenmenge am meisten unterliegen, wurden in erster Linie berücksichtigt. Es sind dies die Ebene von Marnia, das Tal der Tafna, die Täler der Habra und des Sig, das Tal der oberen Mina und die Ebene von Chéliff. Das Stauwerk von Beni Bahdel an der oberen Tafna bewässert in der Ebene von Marnia 12 500 ha; das von Bou-Hanifia am Oued-el-Hammam (dieses soll das alte Stauwerk von Perrégaux am Oued Ferguog ersetzen) 27 000 ha; das am Oued Mina bei Bakhadda 13 000 ha im Gebiet von Relizane; das am Oued-Fodda, dem Nebenfluß des Chéliff, 18 000 ha und das von Ghrib am mittleren Oued Chéliff 32 000 ha. Dazu kommen weitere kleinere Anlagen.

Die 6 Mio bebauungsfähiges Land verteilen sich wiederum wie folgt:

3,245 Mio ha für den Anbau von Zerealien,
85 000 ha für den Anbau sonstiger Nahrungsmittel (außer Getreide),
35 000 ha für industrielle Kulturen (Baumwolle),
25 000 ha für Futtermittel,
2,610 Mio ha Brachland.

Das Departement Oran, 67 526 qkm, liegt südlicher als die anderen. Von den rund 1,5 Mio Bewohnern sind fast 400 000 Europäer. Die Berge von Tlemcen (1842 m) und der westliche Teil des Ouarsenis-Massivs streichen von Südwest nach Nordost. Die Ebenen sind hier ausgedehnter als im übrigen Algerien, die Europäer (besonders Spanier) zahlreicher und das Klima heißer und trockener. Die im Westen bergige Küste schützt die Häfen von Nemours und Beni Saf, weicht im Osten zurück und bildet die Golfe von Oran und Arzeu, getrennt durch das Kap Carbon. Dahinter breiten sich die Ebenen von Sig, Habra und Chélif aus, die, durch Staudämme der Flüsse bewässert, der Boden für Getreide, Wein und Früchte sind. Weiter nach Süden sind die höheren und sehr fruchtbaren Ebenen von Tlemcen, Sidi-Bel-Abbès und Mascara reich an Getreide, Wein und Oliven. Noch weiter südlich liegen Hochebenen mit Alfagras, für welches Saïda der Markt ist. Oran, Hauptstadt und Hafen, ist einer der lebhaftesten Häfen Algeriens.

Das Departement Algier, 52 659 qkm, hat fast 2 Mio Bewohner, davon reichlich 300 000 Europäer, und 1,6 Mio Eingeborene (34,8 auf den qkm). Die Küste ist bergig und weist neben den kleinen Häfen von Ténès, Cherchel und Dellys nur eine größere Ausbuchtung, die Bai von Algier auf, welche die Anlage dieses Hafens gestattete. Der Tell-Atlas bildet hier eine ausgezeichnete Siedlungszone, umfaßt die Massivs von Djurdjura, den Ostteil des Ouarsenis (1985 m), Blid (1629), Dahra und Zaccar (1415 m), die Ebenen von Sahel und Mitidja. Dieses reichste Gebiet Algeriens hat Kulturen jeder Art, Getreide, Frühgemüse, Orangen, Wein, Tabak u. a. Im Westen bildet das Tal von Chéliff zwischen den Massivs von Dahra und Zaccar im Norden und dem von Ouarsenis im Süden die Fortsetzung der Ebene von Oran. Die Regen sind im Tal nicht so ergiebig wie an der Küste, das Klima ist halb saharisch. Der Anbau, hauptsächlich von Getreide, erstreckt sich, dank der Bewässerung durch Staudämme am Oued Chéliff, auch auf Früchte und Baumwolle. Am Eingang des Chéliff-Tales, an den Südhängen des Zaccar, liegt die Stadt Miliana, die von ihren Weinbergen lebt. In der Djurdjura (Große Kabylie) sind die Gipfel fünf Monate lang schneebedeckt (2308 m). Der Boden ist für

Getreide (Weizen) weniger geeignet als für Gerste, Bohnen und infolge der reichlichen Regen für den Anbau von Früchten, Oliven, Feigen, Orangen, sowie von Korkeiche und Zedern. Es ist der bevölkertste Teil der Kolonie. Hinter den Bergen von Blida liegen die von Tälern durchzogenen Hochebenen des Gebiets von Medea mit gutem Klima und fruchtbarem Boden für Getreide und Weinbau. Die Hochebenen des Departements Algier haben eine mittlere Höhe von 700 m und werden im Norden von den Massivs von Serson und Titteri, im Süden von den Oulad Neiil-Bergen begrenzt. Dies ist das Gebiet der Steppen und Chotts, nur teilweise noch für den Anbau von Getreide geeignet, das wegen der Nähe der Bahn nach Mostaganem (Oran) ausgeführt wird, aber reich an Phosphaten. Wenn die Bahn, welche Djelfa an die große Querverbindung Algier—Oran anschließt, Laghouat erreicht, sollen diese großen Alfagrasgebiete erschlossen werden.

Zwischen den beiden etwa parallel laufenden Gebirgsketten des Tell- und des saharischen Atlas, welche die allgemeine Richtung von Südwest nach Nordost haben, befinden sich Gebiete von 800 bis 1000 m mittlerer Höhe, welche als die „Hochebenen" bezeichnet werden. Südlich des Sahara-Atlas dehnt sich dann die Wüste der Sahara aus. Der Tell, unter dem Einfluß des Meeres stehend, umfaßt die hauptsächlichsten Anbauzonen: die Große und die Kleine Kabylie, die Sahels und die tieferen Ebenen von Oran, Mitidja und Bône.

Die „Hochebenen" oder Steppenzonen umfassen im Norden noch einige für Getreidebau geeignete Gebiete, in der Hauptsache aber Weiden, die der Schafzucht dienen. Es ist auch die Region des Alfagrases. Im saharischen Atlas, der letzten die Hochebenen beherrschenden Gebirgskette, erhalten gewisse Teile noch hinreichend Regen, um Weiden und Wälder hervorzubringen. Schließlich folgt im Süden die Saharazone, d. h. die Wüste mit ihren Oasen, in denen in erster Linie die Dattelpalme gedeiht.

Verwaltung. An der Spitze steht der vom Staatspräsidenten ernannte Generalgouverneur, der die Oberleitung aller (nicht muselmanischen) Angelegenheiten, ausgenommen die Justiz, den öffentlichen Unterricht und militärische Fragen, hat. Diese sind ihm zwar nicht ganz entzogen, unterstehen aber den entsprechenden französischen Ministerien.

Seine besondere Aufgabe ist die Sicherung der französischen Staatsgewalt, die Förderung der Kolonisation und der Schutz der Eingeborenen. Er stellt den Haushalt der Kolonie auf und überwacht die Durchführung, nachdem dieser angenommen ist. Ihm unterstehen der Sécrétaire Général du Gouvernement, der ihn in Abwesenheit auch vertritt, und die

in sechs Direktionen gegliederten Ämter: Inneres, Öffentliche Arbeiten, Kolonisation, Finanzen, Angelegenheiten der Eingeborenen und Südliche Territorien.

Neben der Zentralverwaltung stehen zwei beratende Körperschaften als Vertretungen der französischen und eingeborenen Bevölkerung: Le Conseil Supérieur mit 61 Mitgliedern und die Délégations Financières.

Verwaltungstechnisch ist Algerien in zwei Teile geteilt: 1. Nordalgerien — die Verlängerung Frankreichs — hat Zivilverwaltung und umfaßt die drei Departements Algier, Oran und Constantine, denen je ein Präfekt vorsteht, und 2. die vier südlichen Territorien Ain Séfra, Ghardaia, Touggourt und die Oasen mit dem Hauptort Ouargla. Jedes Territorium wird unter Aufsicht des Generalgouverneurs durch einen Commandant du Territoire verwaltet.

Seit 1900 hat Algerien eigenen Haushalt. Die sich aus verschiedenen Anleihen zusammensetzende Schuld betrug am 1. Juni 1919 812,24 Mio Fr. Die militärischen Kräfte umfassen das XIX. Armeekorps, Sitz Algier, mit drei Divisionen sowie Spezialtruppen.

Der Außenhandel. Der Außenhandel, besonders die Ausfuhr, unterliegt großen Schwankungen, da die Hauptprodukte des Ackerbaus und der Viehzucht in ihren Erträgen klimatischen Einflüssen stark unterworfen sind. So betrug die Getreideausfuhr 1937 2,10 Mio Quintaux gegen 4,19 Mio Q. i. J. 1936 und 3,35 Mio Q. i. J. 1935. Durch die Gesetze von 1851 und 1867 wurde zwischen Algerien und Frankreich die Zollunion hergestellt. Der algerische Markt ist dadurch den Fabrikaten des Mutterlandes vorbehalten. Andererseits ist die algerische Einfuhr nach Frankreich zum Schutz des französischen Marktes zum Teil kontingentiert. Die Haupteinfuhr Algeriens besteht in Baumwollwaren, Maschinen, Apparaten, Geräten, Kraftwagen, Zucker, Bauholz, Erdöl, Benzin, Papier, Weizen und Mehl. Ausgeführt werden Weine, Hammel, Phosphate, Wolle, Käse, Hafer, Früchte, Tabak und Mineralien (Eisenerz, Mangan).

1933 hatte der Gesamtaußenhandel einen Wert von 8250 Mio Fr. (= 1650 Mio Gold-Fr.). Davon entfielen auf den Güteraustausch mit Frankreich 3,52 Mrd. Einfuhr und 3,52 Mrd. Ausfuhr; auf das Ausland, die französischen Kolonien und Protektorate nur für 758 Mio. Fr. Einfuhr und 414 Mio Fr. Ausfuhr. Mit anderen Worten: der Handel Algeriens mit Frankreich hatte 1933 einen Wert von 7039 Mio Fr., der mit den übrigen Ländern von 1212 Mio Fr. Es ist aber mit einer Grenze der Aufnahmefähigkeit des französischen Marktes für die Produkte Algeriens zu rechnen und deshalb die Aufgabe des durch den Generalgouverneur, M. J. Carde, und die algerischen Handelskammern geschaffenen „Office Algérien d'Action économique et Touristique", die Wirtschaft

Algeriens auf die Zeit vorzubereiten, wo die binnenstaatlich geschlossene Wirtschaft, die heute von fast allen Völkern zwangsläufig betrieben wird, einem freieren Regime des Handels mit der übrigen Welt Platz machen wird.

Dazu kommt, daß so gut wie alle Finanzoperationen Algeriens mit Frankreich erfolgen und seine Anleihen dort begeben werden. An Anleihezinsen sind jährlich rund 500 Mio Fr. an Frankreich zu zahlen, ferner Militär- und Schiffahrtsbeiträge zu leisten. Bedeutende Summen fließen auch alljährlich mit dem großen Strom der Reisenden aus Algerien nach Frankreich, dem kein entsprechender Fremdenverkehr aus dem Mutterlande in Algerien gegenübersteht.

Dieser Geldabfluß wird zum großen Teil durch den Absatz algerischer Produkte — hauptsächlich Getreide und Wein — gedeckt. Lange wurde staatliche Geldknappheit mit Genehmigung des französischen Schatzamtes durch Anleihen in Frankreich behoben. Von 1902—1930 handelte es sich um 813 Mio. Fr., aber seitdem sind große Summen aufgenommen, von 1930—1935 insgesamt 5,037 Mrd. Fr. Die Zinsenlast dieser Anleihen lastet schwer auf Algerien. Obwohl für wichtige wirtschaftliche Aufbaupläne, soziale Einrichtungen, Erziehung und Unterricht der Eingeborenen neue Mittel benötigt werden, sind weitere Anleihen ohne gleichzeitige Steigerung der staatlichen Einnahmen Algeriens nicht möglich. Da die Anleihen hauptsächlich für öffentliche Arbeiten, Eisenbahnen u. a. aufgenommen wurden, so gehen auch große Summen für Material nach Frankreich, ferner fließt ein großer Teil der Löhne wieder dorthin für Fertigwaren und andere Bedürfnisse, da Algerien nur sehr wenig fabriziert[1].

[1] Allgemein war — abgesehen von zehn Jahren, davon vier Weltkriegsjahre, in denen das Mutterland für 160 Mio Fr. mehr bezog, als es nach Algerien ausführte — der Wert der Einfuhr stets höher als der der Ausfuhr. Das war auch seit 1920 wieder der Fall, weil es nach dem Kriege das wirtschaftliche Rüstzeug der Kolonie, wie Häfen, Bahnen, Straßen in großem Maße technisch zu modernisieren galt. Das Jahrzehnt 1920—1930 war für den Handel, der seinen Höhepunkt 1930 mit einem Ein- und Ausfuhrwert von 12 Mrd. Fr. (2,4 Mrd. Goldfranken) erreichte, ein solches der Prosperität. Die Weltwirtschaftskrise und die Agrarkrise trafen die Ausfuhr in ihren wichtigsten Elementen — Wein, Getreide, Mineralien — und entsprechend auch die Einfuhr, in welcher die Kaufkraft Algeriens zum Ausdruck kommt.

1936 trat zum erstenmal seit 1919 insofern eine Änderung ein, als der Wert der algerischen Ausfuhr höher war als der der Einfuhr (nach Umrechnung der Ziffern auf Grund der für 1937 festgesetzten Zollwerte). Ausgeführt wurden für 3,464 und eingeführt für 3,330 Mrd. Fr. Die gesetzliche Erhöhung der Wein- und Getreidepreise, die Intensivierung des Anbaus von Früchten und Frühgemüsen, die Steigerung der Erzgewinnung sind die Gründe dafür.

So scheinen Finanzen und Zinsenlast keine weiteren Aufbauanleihen mehr zuzulassen. Falls keine zusätzlichen Märkte für seine heutigen und zukünftigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse gefunden werden, oder das Mutterland mit unmittelbarer Gewährung von Mitteln einspringt, droht in der Entwicklung ein Stillstand einzutreten.

Die Industrie. Der Mangel an Kohle und die geringen Wasserkräfte werden immer ein Hindernis für die Entwicklung größerer Industrien sein, und das Land wird in bezug auf industrielle Erzeugnisse vor allem auf Frankreich und andere Länder angewiesen bleiben. Am besten sind bisher die Nahrungsmittel- und Baustoffindustrien entwickelt. Die schnelle Zunahme der Bevölkerung, die Gefahr, in Kriegszeiten abgeschnitten zu sein, haben aber einige Anlagen zur Verarbeitung gewisser Rohstoffe entstehen lassen. So werden Textilien hergestellt. Algerien erzeugt vor allem Wolle; die Nomadenstämme besitzen große Schafherden, für welche die Hochebenen des Atlas gute Weiden bieten. Die Wollweberei ist daher, ebenso wie die Orient-Teppichweberei, gut entwickelt. Die Korbflechterei und die Verarbeitung von Espartogras zu Behältern hat großen Aufschwung genommen, besonders für Zwecke der Ausfuhr von Frühgemüse und Früchten. Korbfabriken befinden sich in Mostaganem, Oran und Arzeu. Die Gewinnung von Pflanzenfasern aus Blättern der Zwergpalme ist an der Küste und im Tell sehr verbreitet; über 100 Fabriken erzeugen 150 000—200 000 t. Gut entwickelt ist die Gewinnung von Gerbstoffen, von denen jährlich etwa 70 000 Quintaux ausgeführt werden. Die lange vernachlässigte Kultur der Seidenraupe ist wieder weitgehend aufgenommen. Die Gewinnung von Olivenöl hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht, besonders, nachdem Olivenöl als Schmieröl für Kraftfahrzeugmotoren verwendet wird. Die Verarbeitung von Tabak ist bedeutend; größere Tabakfabriken sind in Algier, Oran, Mostaganem, Bône, Bougie, die etwa 6000 Arbeiter beschäftigen. Große Getreidemühlen dienen der Verarbeitung des einheimischen Weizens. Der Weinbau hat zur Gewinnung von Nebenprodukten geführt. Die Ausfuhr von Früchten und Frühgemüsen wird durch Verarbeitung von Konserven und Konfitüren in größeren Fabriken ergänzt. Die metallurgische Industrie ist — abgesehen von der Verarbeitung von Eisenerzen — nur mit einigen Anlagen zur Weiterverarbeitung und Montage sowie für Reparaturen vertreten. Ebensowenig findet die chemische Industrie in Algerien günstige Bedingungen. Dagegen hat sich die Industrie der Baustoffe infolge der ständig steigenden Ansprüche stark entwickelt.

Landwirtschaft. Algerien ist ein ausgesprochenes Land der Bodenbewirtschaftung, deren Produkte mit 78 % an erster Stelle der Aus-

fuhr stehen. Zu den alten Kulturen der Eingeborenen, welche die Kolonisten entwickelt und verbessert haben, sind andere gekommen.

Die mit Getreide bestellte Fläche beträgt heute über 3 Mio ha, davon entfallen etwa ¾ auf die Eingeborenen, die in der Hauptsache Hartweizen und Gerste anbauen, während die Europäer Sommerweizen und Hafer bestellen. Mit Hartweizen sind rund 1,2 Mio ha bestellt, deren Ertrag zwischen 3 und 7 Mio Quintaux liegt. Auf Sommerweizen entfallen 400 000 ha mit einem Ertrag von 1 bis 4 Mio Quintaux. Abnehmer ist vor allem Frankreich. Der Ertrag an Gerste (1,3 Mio ha) liegt zwischen 4 und 11 Mio Quintaux, davon entfällt die Hälfte auf Constantine. Die Ausfuhr von Gerste, die 1928 noch über 1,7 Mio Quintaux betrug, fiel bis 1935 auf 239 000 Quintaux. Der Anbau von Hafer umfaßt 200 000 ha, die je zur Hälfte in Oran und auf den Hochebenen von Sidi-bel-Abbes und Mascara liegen. Der Ertrag fiel von 2 Mio auf 500 000 Quintaux, die Ausfuhr von 900 000 auf 36 000 Quintaux.

Der größte Erfolg der Kolonisation liegt aber in der Ausdehnung und Verbesserung des Weinbaus. 1934 waren mit Wein bepflanzt:

Departement	Fläche	Ertrag
Oran	239 599 ha	10,93 Mio hl
Algier	122 485 ha	9,17 Mio hl
Constantine	25 467 ha	1,94 Mio hl

Da der heimische Verbrauch durch die Enthaltsamkeit der Mohammedaner auf 2 Mio hl beschränkt ist, und das Ausland den Absatz von Wein durch Zollschranken sehr beschränkt hat, bleibt das Mutterland der einzige Markt.

Ernteergebnisse 1936/37 und 1935/36.

I. Wintergetreide: Weizen, Gerste, Hafer, Roggen.

	1935/36		1936/37	
	bestellte Fläche: in 1000 ha	Ernte: in Mio Quintaux	bestellte Fläche: in 1000 ha	Ernte: in Mio Quintaux
Departement:				
Algier	661	3,55	693	3,66
Oran	1043	7,36	1084	5,88
Constantine . .	1435	5,24	1357	6,80
Gesamt:	3139	16,15	3134	16,34

II. Sommergetreide: Mais, Sorghum, Hirse.

	1936:	1937:	
		ha	Quintaux
Algier	Keine Angaben erhältlich	7 396	20 308
Oran	„ „ „	1 978	12 738
Constantine . .	„ „ „	6 620	31 178
Gesamt:	18 549 ha	15 994	64 224

III. Wein:

	1936: bestellte Fläche:	Ernte:	1937: bestellte Fläche:	Ernte:
			ha	Mio hl
Algier	Keine Angaben		117 314	5,27
Oran	„	„	253 012	8,96
Constantine . .	„	„	24 186	1,19
Gesamt:	11,53 Mio hl		394 512	15,42

IV. Oliven: 1937.

	Stückzahl der Bäume	Ertrag an Oliven: a) für Konserven	b) zur Ölgewinng.	Ertrag an Olivenöl
	Mio	Quintaux	Quintaux	hl
Algier	2,599	26 697	181 175	21 163
Oran	1,037	49 584	112 494	17 497
Constantine . .	4,496	4 747	251 322	32 730
Gesamt:	8,132	81 028	544 991	71 390

V. Orangen, Mandarinen, Zitronen u. a.

	1936: bepflanzte Fläche	Produktion	1937: bepflanzte Fläche	Produktion
	ha	Quintaux	ha	Quintaux
Algier	4 499	364 622	4 999	386 495
Oran	2 649	261 039	2 887	309 490
Constantine . .	2 170	177 139	2 471	231 982
Gesamt:	9 318	802 800	10 357	927 967

Trockengemüse (Erbsen, Linsen, Bohnen usw.)

	1936: bestellte Fläche:	Ernte:	1937: bestellte Fläche:	Ernte:
	ha	Quintaux	ha	Quintaux
Algier	—	—	13 777	75 598
Oran	—	—	21 303	124 678
Constantine . .	—	—	19 209	94 533
Gesamt:	—	291 729	54 289	294 809

Frühkartoffeln: 1937.

	ha	Quintaux
Algier	5 285	389 057
Oran	1 385	112 319
Constantine	672	28 962
Gesamt:	7 342	530 338

Mit Tabak waren 23 621 ha bepflanzt, die 175 397 Quintaux lieferten. Die Zahl der Feigenbäume (in Gruppen und einzeln) wird auf 7,25 Mio Stück geschätzt, die 1937 155 000 Quintaux getrockneter Feigen lieferten (1936: 207 000 Quintaux).

Die Olive hat in Algerien ihre natürliche Heimat, und kann als Ergänzung und Ersatz bei Ausfall anderer Produkte dienen, aber das Olivenöl hat heute im Erdnuß-, Baumwoll-, Soja- und anderen Ölen starke Wettbewerber, deren Preise geringer sind, weil Algerien erste Qualitäten liefert. Algerien hat etwa 15 Mio Olivenbäume, davon 5 Mio wilde, die aber gepropft werden können. Starke Verbreitung hat auch der Feigenbaum, der bis zu 1200 m Höhe gedeiht. Die Feige ist ein Hauptnahrungsmittel der Kabylen. Es werden reichlich 7 Mio Bäume gezählt, von denen 145 000 auf Europäer entfallen. Mit den zusammenfassend als „Citrus" (Orangen, Mandarinen, Zitronen usw.) bezeichneten Bäumen sind etwa 9000 ha bestanden, davon 4600 mit Orangen.

Die Wälder bedecken etwa 3 Mio ha, von denen 63 % nutzbar sind. Mit Korkeiche sind 440 000 ha bestanden, von denen 275 000 ha staatlich bewirtschaftet werden. Die Korkernte beträgt im Mittel 400 000 Quintaux jährlich, davon entfallen 125 000 Quintaux auf die Staatswälder. Am weitesten verbreitet ist die Aleppo-Fichte vor allem in den Kalkmassiven des Tell-Atlas. Besonders nach dem Weltkriege wird diese zur Herstellung von Kisten, Telegraphenpfählen, Rebstützen, Gruben- und Bauholz verwendet. Auch das Harz wird gewonnen sowie wichtige Nebenprodukte; ein großes Hindernis aber ist der schwierige Zugang zu den Beständen und die weite Entfernung von den Ortschaften. Von 1902 bis 1928 wurden 529 km Straßen und 4823 km Maultierpfade angelegt. Die Thuya dient als Brennholz, während das Edelholz der Zeder mannigfaltige Verwendung findet. Die Rinden der Korkeiche, Thuya enthalten wichtige Gerbstoffe.

Bergbau. Algerien besitzt große Bodenschätze an Eisenerzen und Phosphaten, die in der Küstenzone und dem Departement Constantine liegen. Auch Kupfer (Pyritkupfer) wird gewonnen (etwa 2000 t jährlich). Die Hauptschwierigkeit bei der Ausbeutung dieser Erze liegt nicht in der Gewinnung, die häufig im Tagbau erfolgt, und für welche genügend einheimische Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, sondern in dem Transport zu den Verschiffungshäfen, der gut gebaute Eisenbahnen mit günstigem Profil zur Voraussetzung hat. Obwohl die Phosphatgewinnung Algeriens in Marokko und Tunesien starke Wettbewerber hat, werden doch jährlich etwa 600 000 t ausgeführt. Die Zink- und

Bleivorkommen sind nicht sehr bedeutend (Departement Constantine), immerhin wurden 1926 23 500 t Blei und 64 000 t Zink gewonnen. Kohle kommt nur bei Colomb-Béchar-Kénadsa vor. Der Abbau am Rande der Wüste, der durch die Staatsbahnen erfolgt, ist schwierig. Jährlich werden etwa 20 000 t gefördert. Bis 1928 waren 14 Mio t Phosphat gefördert und verschifft. Die wichtigsten Phosphatlager sind die des Djebel Kouif, die bisher 9,8 Mio t lieferten, während auf den Djebel Dyr (Tébessa) 1,07 Mio t entfallen, auf Tocqueville 709 000 t, Mzaita 1 Mio t und auf Bordj Redir 669 000 t. Die drei letzteren Lager liegen im Gebiet von Bordj-bou-Arréridj. Ein weiteres sehr reiches Vorkommen, Djebel Onk, ist an die Cie des Phosphates de Constantine verpachtet, welche auch die Konzessionärin des Kouif ist. Zu seiner Ausbeutung mußte eine 80 km lange Eisenbahn nach Tébessa gebaut werden, aber der Phosphatgehalt lohnte trotzdem den Abbau.

Die Eisenerze Algeriens — Hämatit, Magnetit, Limonit, Siderose — haben einen normalen (nicht phosphorhaltigen) Eisengehalt von guter Beschaffenheit. Die Gruben von Mocta-el-Hadid, die der Gesellschaft gleichen Namens in Ain Mokra bei Bône gehören, sind heute erschöpft, nachdem sie 6,8 Mio t ausgezeichneter Erze geliefert haben. Die Gruben von Filfila und Ain-Ben-Merouane bei Philippeville, der Soc. des Mines de Rouina gehörend, fördern rund 20 000 t jährlich; die von Timezrit, an der Linie Beni—Mancour—Bougie, 60 bis 80 000 t; weitere Lager befinden sich bei Beni-Felkai, im Gebiet von Bougie, Tadergount.

Produktion.

Mineralien.

Algerien besitzt ferner Zink-, Blei- und Antimonerze, Eisenpyrit, Kohle, geringe Mengen Erdöl, Quecksilber und vor allem Phosphate. Infolge der allgemeinen Aufrüstung besserte sich die Lage im Bergbau seit 1935 erheblich. Die Ausfuhr betrug:

	1935:	1936:
Eisenerz	1,46 Mio metr. t	2,17 Mio t
Bleierz	1763 metr. t	5982 t
Zinkerz	3650 metr. t	8795 t

Von der Eisenerzausfuhr nahmen Großbritannien 1936 63,72 % und Deutschland 25,4 % auf. Eine Steigerung der Erzförderung ist ohne beträchtliche Neuanlage von Kapital nicht möglich, die aber außer Verhältnis zu den Erträgen stehen würde. Der erhöhte Absatz beruht teilweise auf dem Rückgang der spanischen Erzeugung infolge des Bürgerkrieges. Gefördert wurden 1936 1,88 Mio t Eisenerz (1935: 1,68 Mio t).

Phosphate. Algerien erzeugt jährlich zwischen 500 000 und 600 000 t Phosphat. Nach der Krise i. J. 1930 trafen die algerischen Produzenten, die Cie des Phosphates de Constantine und die Cie Minière de M'Zaïta, mit der marokkanischen Absatzorganisation für Phosphate ein Abkommen, das bis 31. Dezember 1943 läuft und Absatz und stabile Preise für diese Zeit sichert.

Zink- und Bleierze. Algerien besitzt, hauptsächlich im Osten, verschiedene Zinkvorkommen (in Form von Calamine), die von der Gesellschaft Vielle Montagne ausgebeutet werden. Die bedeutendsten Vorkommen sind die von Nador (bei Guelma), d'Aïn Arko, Hammam N'baïls und Mesloula. 1929 wurden rund 20 000 t Zinkerz ausgeführt. 1933 fiel die Erzeugung auf 157 t; 1934: 762 t; 1935: 1726 t; 1936: 4396 t. Seitdem hält sie sich etwa auf 4000 bis 5000 t. Die Ausfuhr von Zinkerzen betrug 1936: 8795 t gegen 3650 t i. J. 1935 und 2250 t i. J. 1934. Zur Zeit sind die Zinkgruben von Mesloula, Sidi Kamber, Dar Debbagh sowie die wichtige von Ouarsenis im Departement Algier (1935 5647 t) in Betrieb. Seit Juli 1935 subventioniert die französische Regierung die Zink- und Bleigruben. Die Bleiausfuhr betrug 1936: 5982 t, 1935: 1763 t.

Antimon. Die Erzeugung stieg von 2275 t i. J. 1935 auf 2747 t i. J. 1936; ausgeführt wurden 4080 bzw. 452 t.

Algerien ist arm an Kohle und muß für den eigenen Bedarf sowie die Versorgung der Schiffahrt bedeutende Mengen, reichlich 1,6 Mio t, einführen.

I. Brennstoffe:

1. Kohle: Gruben von Kenadsa, Gebiet von Aïn Séfra.
2. Erdöl: Bohrungen bei Tiliouanet, Dpt. Oran, Konzession Messila.
3. Erdöl: Bel Hacel und Dahra, Konzession Aïn Zeft.

II. Eisenerze

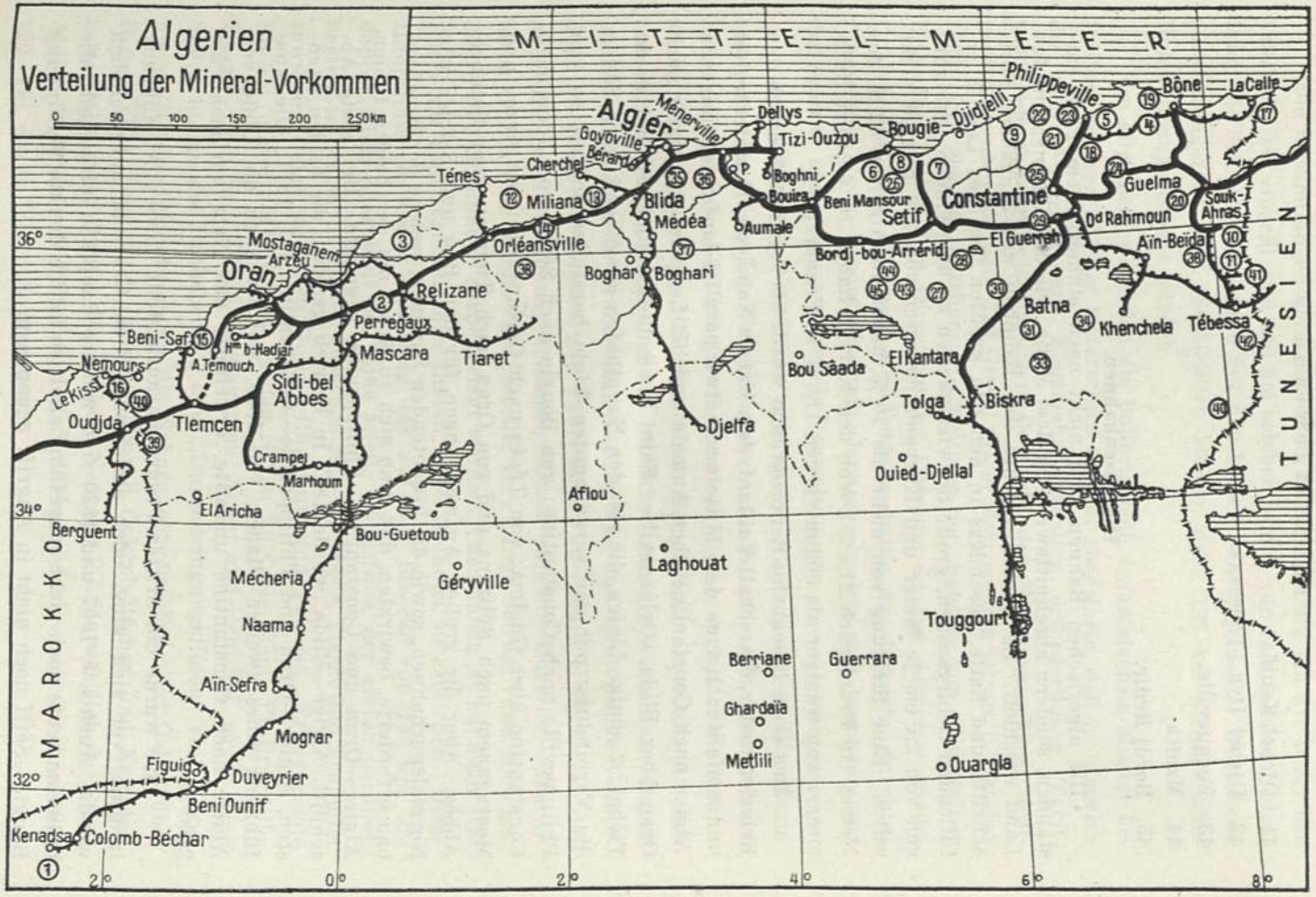
(Hämatit, Magnetit, Limonit, Siderose):

4. Mokta-el-Hadid.
5. Filfila und Aïn Ben Merouane bei Philippeville.
6. Timezrit an der Bahn Beni Mançour—Bougie.
7. Beni Felkai bei Bougie, ferner Tadergount und Bradma.
8. Djebel bou Amran.
9. Sidi Marouf.

10. Ouenza auf den Hochebenen. Der Abbau erfolgt im Tagbau. Abbeförderung nach Bône mit der Linie Bône—Tébessa, die bis Ouenza elektrifiziert ist.
11. Boukadra (Hämatit).
12. Breira (Hämatit).
13. Zaccar, durch eine Trambahn mit der Station Miliana-Margueritte verbunden.
14. Rouïna.
15. Beni-Saf (Konzessionen Dar Rih, Baroud, Caearata, Sidi Safi.
16. Sebabna bei Port-Say (Hämatit).

III. Andere Mineralien
(meist Blei- und Zinkvorkommen im Dept. Constantine):

17. Kef-Oum-Teboul bei La Calle.
18. Ras-el-Ma bei Jemappes; 1930: 11 200 kg Quecksilber.
19. Aïn Barbar im Massiv von Edough (Kupfer, Blei und Zink).
20. Hamman N'Bail bei Guelma (Zink und Antimon).
21. Sidi Kamber im Gebiet von Collo (Blei).
22. Bou Doukha (Zinkblende).
23. Oued Oudina (stark silberhaltige Erze).
24. Taya bei Guelma (Antimon).
25. Aïn-Kerma bei Constantine.
26. In der Kabylie von Babor befinden sich 4 Zinkkonzessionen, die von der Cie Soc. des Mines de Guergour ausgebeutet werden.
27. Bou-Taleb in den Bergen von Sétif (Zink), Soc. Bou Taleb.
28. Djendli in den Bergen von Sétif, Soc. de Djendli.
29. Djebel Felten im Gebiet von Constantine (Blei-Karbonat).
30. Chellala in den Bergen von Batna.
31. Tiou-Knine.
32. Medjerda an der tunesischen Grenze, Konzessionen d'Ouasta und Mesloula (Blei und Zink).
33. Taghit (Zinkblende und Galena).
34. Chelia (Kalamine). Auch die Departements von Algier und Oran besitzen einige reiche Vorkommen.
35. Sakamody im Atlas Mitidjien.
36. Gouerrouma.
37. Chabet Kohol (Galena).
38. Ouarsenis im Massiv gleichen Namens.
39. Garrouban.
40. Maziz.


Algerien
Verteilung der Mineral-Vorkommen
0 50 100 150 200 250 km
M I T T E L M E E R
MAROKKO
TUNESIEN
Algier
Ménerville
Philippeville
Bône
La Calle
Dellys
Tizi-Ouzou
Bougie
Djidjelli
Goyaville
Bérard
Cherchel
Ténes
Miliana
Blida
Médéa
Aumale
Boghni
Bouira
Beni Mansour
Setif
Constantine
Guelma
Souk-Ahras
Od Rahmoun
Aïn-Beida
El Guerrah
Bordj-bou-Arréridj
Boghar
Boghari
Orléansville
Mostaganem
Arzeu
Oran
Relizane
Perregaux
Mascara
Tiaret
Beni-Saf
Nemours
Le Kiss
Sidi-bel Abbes
Oudjda
Tlemcen
Crampel
Marhoum
El Aricha
Berguent
Bou-Guetoub
Mécheria
Naama
Aïn-Sefra
Mograr
Figuig
Duveyrier
Beni Ounif
Kenadsa
Colomb-Béchar
Géryville
Aflou
Djelfa
Laghouat
Bou Sâada
El Kantara
Batna
Khenchela
Tébessa
Tolga
Biskra
Ouied-Djellal
Touggourt
Berriane
Guerrara
Ghardaïa
Metlili
Ouargla
36°
34°
32°
2° 0° 2° 4° 6° 8°

Phosphatgewinnung:

41. Djebel Kouif.
42. Djebel Dyr (Tébessa).
43. Focqueville.
44. Mzaïta.
45. Bordj Redir.

Die Eisenbahnen.

Die algerischen Bahnen sind nicht nach einheitlichem Plan entstanden, sondern abschnittsweise in dem Maße, wie die Kolonisation das Land erschloß. Im ganzen machte der Bahnbau nur langsame Fortschritte und hatte, besonders in den den größten Teil des Landes erfüllenden Gebirgszonen, große Schwierigkeiten zu überwinden. Steigungen von 2,5 cm je Meter und Kurvenhalbmesser von 200 m sind nicht selten. Eine Steigung von mehr als 10 % haben in Algerien 32 % des Netzes (in Frankreich 21,8 %). Von den Kurven haben 16 % einen Halbmesser von weniger als 500 m (gegen 11,6 % in Frankreich).

Das erste Eisenbahn-Bauprogramm wurde im April 1857 durch den Kriegsminister, Marschall Vaillant, dem Kaiser Napoleon III. unterbreitet und umfaßte: 1. eine dem Mittelmeer etwa parallel laufende Linie von Algier nach Constantine über Aumale und Sétif, sowie von Algier nach Oran über Blida, Orléansville, Saint-Dénis-du-Sig und St. Barbe du Tléhat; 2. einige Linien, die von den Haupthäfen ausgehend, nach Süden die Verbindung mit der vorgenannten Linie herstellen sollten, so von Philippeville nach Constantine; von Bougie nach Sétif; von Bône nach Constantine über Guelma; von Ténès nach Orléansville; von Arzeu und Mostaganem nach Rélizane und von Oran nach Tlemcen über Sidi-bel-Abbès. Aber die großen Aufwendungen für den Bau und Betrieb von Normalspurbahnen, sowie die bedeutenden Summen, welche der Straßenbau erforderte, bewirkten, daß man sich zunächst mit den beiden Linien Algier—Oran und Constantine—Philippeville begnügte. Der erste Abschnitt, Algier—Blida, wurde 1862 in Betrieb gesetzt; die beiden nächsten, Algier—Oran und Philippeville—Constantine, i. J. 1871. Die Ausführung eines zweiten Planes, von 1879, welcher auch die Linie von Algier nach Constantine umfaßte, erweiterte das Netz um mehr als 2000 km.

1890 wurde ein drittes Programm aufgestellt, dessen Ausführung langsam vor sich ging, oder aus finanziellen Gründen aufgeschoben wurde. Auch i. J. 1907 und 1920 sind weitere Baupläne aufgestellt, die teilweise heute noch nicht ausgeführt sind; so ist die direkte Verbindung Bougie—Sétif noch nicht in Angriff genommen.

Die Gesamtlänge der algerischen Bahnen betrug am 31. Dezember 1937 4863 km einschl. von 440 km solcher Linien von rein lokaler Bedeutung, die seit einigen Jahren mit den Linien von allgemeiner Bedeutung zusammengefaßt sind. Schließlich können noch 127 km Straßenbahnlinien hinzugerechnet werden.

Im allgemeinen werden die Bahnen nach französischem Muster betrieben, ein wesentlicher Unterschied besteht aber darin, daß in Algerien die zum Ausgleich des Eisenbahnhaushaltes erforderlichen Tarifzuschläge nur auf einstimmigen Beschluß der Finanzausschüsse festgesetzt werden können. Auf Grund dieser Bestimmung ist am 6. Oktober 1933 eine gemeinschaftliche Verwaltung der Bahnen von allgemeiner Bedeutung unter dem Directeur des Chemins de Fer Algériens eingerichtet, der nach und nach die Verschmelzung der Betriebe durchzuführen und sie zu vereinfachen hat; letzteres bezieht sich besonders auf die Zentral- und gewisse regionale Verwaltungen.

Das algerische Netz setzt sich aus vier Gruppen von Linien zusammen: eine in der Längsrichtung verlaufende Linie, etwa parallel der Küste, aber in etwa 50—100 km Abstand von dieser, verbindet die Hauptstädte Oran, Algier und Constantine, sie schließt ihrerseits an das tunesische Netz im Osten und das marokkanische im Westen an. Damit ist die große Arterie Französisch-Nordafrikas und strategische Verbindung zwischen Casablanca und Tunis über Fez—Zoujd el Béral (an der marokkanischen Grenze)—Tlemcen—Oran—Algier—Duvivier—Ghardimaou (tunesische Grenze) hergestellt. Ihre Länge beträgt rund 2000 km, die in 49 Fahrstunden zurückgelegt werden. Casablanca ist nunmehr von Paris auf rein französischen Linien in 59 Stunden zu erreichen. Diese Hauptlinie ist bisher eingleisig, bis auf eine Strecke von 140 km, die doppelgleisig ausgebaut ist. Eine zweite Längslinie, der ersten parallel, besteht teilweise im Westen zwischen Sidi-bel-Abbès, Tiaret und Trumulet sowie im Osten zwischen Ouled—Rhamoun und Tébessa. Transversale Linien führen nach Norden zu den Häfen La Calle, Bône, Philippeville, Bougie, Cherchell, Ténès, Mostaganem, Arzeu und Béni-Saf, sowie nach Süden bis an die Hochebenen. Drei „Durchdringungslinien" sind durch die drei Departements gegen die Sahara vorgetrieben: im Osten über Biskra nach Touggourt, im Westen nach Colomb-Béchar und Kenadsa, in der Mitte nach Djelfa. Das frühere Netz der P.L.M., westlich der Stadt Algier, welches seit 1938 mit den Staatsbahnen vereinigt ist, umfaßte 1200 km, davon 780 in Normalspur.

Das Staatsbahnnetz, Les Chemins de Fer algérien de l'Etat, hat eine Gesamtlänge von rund 4900 km, die sich wie folgt verteilen:

Linien		tatsächliche Länge km	Betriebslänge km	mittlere Betriebslänge km
Algerische Staatsbahnen	Ost-algerisches Netz . .	1627,226	1665	1665
	Oran-Netz	1315,339	1324	1324
	Bône-Guelma-Netz . .	662,395	668	668
	Gesamt:	3604,960	3657	3657
Früheres Netz der P.L.M.		1258,000	1258	1232
	Insgesamt:	4862,960	4915	4889

Im einzelnen setzt sich das Netz aus folgenden Linien zusammen:

Algerische Staatsbahnen (Chemins de Fer algériens de l'Etat).

I. Ost-algerisches Netz (Réseau de l'Est Algerien).

Nr.	Bezeichnung der Linie	Länge km	Spurweite	Datum der Eröffnung	Bemerkungen
1.	Algier—Constantine . und Constantine—Philippville	453,117[1] 86,144[2]	1,44 1,44	von 1879—1886 1870	[1] nicht eingerechnet die gemeinsame Strecke Alger—Maison Carrée (10,3 km) die zum Netz der P.L.M. (Linie Alger—Oran) rechnet.
2.	Constantine—Oued Athménia	42,700	1,44	1931	
3.	Ménerville—Tizi Ouzou	52,508	1,44	v. 1886—1888	[2] ohne die Zweiglinie zum Hafen von Philippeville (6,248 km).
4.	Bouïra—Aumale . . .	42,725	1,05	1925—1926	
5.	Beni Mançour—Bougie	88,367[3]	1,44	1888—1889	
6.	El Guerrah—Biskra . und Biskra—Touggourt .	201,127 216,971	1,44 1,00	1882—1888 1922	[3] ohne die Zweiglinie zum Hafen von Bougie (3,198 km).
7.	Oumach—Tolga . . .	35,400	1,00	1922	[4] die Zahl 1926 betrifft die Teilstrecke Oulmène—Tébessa.
8.	Ouled Rhamoun — Tébessa	195,181	1,00	1889—1926[4]	
9.	Oulmène—Khenchela	44,105	1,00	1917	[5] pp
10.	Algier—Coléa . . . . und Zweiglinie nach Castiglioni	46,007[5] 11,168	1,05 1,05	1928[6] 1928	[6] die Linien 10, 11, 12 gehörten zum Netz der Ch. d. f. sur routes algériens (C.F.R.A.), sie sind am 15. VI. 1928 in das Netz von allgemeinem Interesse übernommen.
11.	Maison Carrée—Rovigo und Zweiglinie nach Aïn Taya	24,531 20,037	1,05 1,05	1928 1928	
12.	Dellys—Boghni . . .	67,139	1,05	1928	
	Gesamt . . .	1627,218			

II. Netz der Provinz Oran (Réseau Oranais).

Nr.	Bezeichnung der Linie	Länge	Spurweite	Datum der Eröffnung	Bemerkungen
1.	Oran—Colomb-Béchar . . . . . und Colomb-Béchar—Kenadza	770,107	1,05	1879—1920	[1] ausschl. des Verbindungsstücks Sidi Bel Abbès, P. L. M. und Sidi Bel Abbès, Staatsbahn, von 2,126 km Spurw. 1,44 m.
2.	Sidi bel Abbès—Prévost Paradol . .	202,154[1]	1,05	1889—1926	[2] ausschl. der Zweiglinie zum Hafen von Arzeu, 1,6 km.
3.	Arzeu—Damesme . .	4,064[2]	1,05	1879	[3] ausschl. der Zweiglinie zum Hafen von Mostaganem, 5,93 km.
4.	La Macta—Mostaganem . . . Mostaganem—Relizane— . . . . Tiaret (über Zemmora) Tiaret—Trumelet . .	239,020[3]	1,05	1889—1925	[4] die Betriebslänge betrug 1936: 1324 km d. h. die angegebene Länge zuzüglich der in den Bemerkgn 1 bis 3 genannten Strecken.
	Trumelet—Hardy . .	54,973	0,60	1921	
5.	Relizane—Uzès le Duc	45,021	1,05	1889	
	Gesamt . . .	1315,339[4]			

III. Netz Bône-Guelma (algerisches).

1.	Bône—Khroubs . . .	202,800[1]	1,44	1876—1879	[1] ausschl. der Entfernung von 1,5 km zwischen Souk Ahras und der Gabelung.
2.	Duvivier—Ghardimaou	104,700[2]	1,44	1881—1884	[2] Länge bis zur Grenze.
3.	Souk—Ahras—Oued Keberit	54,700[3]	1,44[4]	1888	[3] zurückgekauft von der Cie des Phosphates de Constantine (Abkommen vom 3. V. bis 19. XII. 1927. Gesetz v. 22. VII. 1930.
	Oued Keberit—Tébessa	68,296	1,00	1888	
	Tébessa—Kouif . . . und Rhilane—Kalaa Djerda[6]	34,883	1,00	1930[3] 1931	
4.	Saint Paul—Randon .	11,051	1,44	1928[7]	[4] Normalspur erst ab 1922.
5.	Bône—Aïn Mokra—St. Charles	98,242	1,00	1928[8]	[5] —
6.	Bône—La Calle . . .	87,823	1,00	1928[9]	[6] Länge bis zur Grenze.
	Gesamt . .	662,395			[7] in das Netz von allgemeinem Interesse am 11. III. 1928 übernommen.
					[8] desgl.
					[9] desgl.

IV. Netz der P.L.M. (Paris—Lyon—Méditerranée).

Nr.	Bezeichnung der Linie	Länge	Spurweite	Datum der Eröffnung	Bemerkungen
1.	Algier—Oran Personenbahnhof .	421,700	1,44	1862—1871	
	Oran—Güterbahnhof Oran Hafenbahn .	5,000	1,44	desgl.	
2.	Ste Barbe—du Tlélat —Oujda . . . . . (Marokko) bis an die Grenze	207,842	1,44	1883—1910	
3.	Tabia—Ras el Ma (Crampel)	76,702	1,44	1885	Seit 1938 ebenfalls Staatsbahnnetz
4.	La Sénia—Aïn Témouchent . . .	69,600	1,44	1884—1885	
5.	Blida—Djelfa	278,356	1,05		
6.	Orleansville—Ténès .	56,417	1,05	1924	
7.	Tlemcen—Beni Saf .	68,898	1,05	1924	
8.	El Affroun—Marengo.	19,000	1,44		
9.	Zoudj-el-Beghal— Nemours	55,000	1,44	eröffnet 1. VII. 1936	
	Gesamt . .	1258,515			

Um die Fahrzeiten auf den Hauptstrecken zu verringern, sind in den letzten Jahren größere Arbeiten wie Verstärkung des Oberbaus, Doppelgleise, Vergrößerung des Kurvenhalbmessers, Verstärkung der Kunstbauten, Verbesserungen des rollenden Materials durch Einstellung starker Lokomotiven vom Typ Decapod und Garratt sowie von Personen- und Güterwagen neuester Bauart vorgenommen worden. Die Ergebnisse dieser Maßnahmen sind recht günstig. Die Fahrzeit auf der Strecke Algier—Oran ist auf 6 Stdn. 15 Min. verkürzt. Auf der Strecke Algier—Constantine, die auf 1100 m ansteigt, wurden Versuche mit Zügen von 350 t, d. h. 10 großen Personenwagen auf Drehgestellen und einer Garratt-Lokomotive gemacht, die zeigten, daß sich die Fahrzeit auf 8 Stunden, d. h. 60 km Durchschnitts-Stundengeschwindigkeit herabsetzen läßt. 1933 wurden für diese 464 km lange Strecke 11 Stdn. 35 Min. und 1934 9 Stdn. 57 Min., aber bei einem Zuggewicht von nur 200 bis 250 t benötigt. Auf den großen transversalen Linien in Frankreich wie Bordeaux—Lyon und Marseille—Clermont beträgt die Stundengeschwindigkeit 49 bzw. 43 km.

Wenn der 1920 festgelegte Bauplan neuer Linien zwar unter dem Zwang der Finanzlage Verzögerungen erfahren hat oder ruht[1], wenn

[1] Am 31. Dezember 1937 betrug die Länge der betriebenen Linien nur noch 4457 km, davon waren 736 km nur für den Güterverkehr offen. Von September

selbst der Betrieb auf Nebenlinien, die dem Wettbewerb des Kraftverkehrs zu sehr ausgesetzt sind, eingestellt ist, so sind andererseits alle Bestrebungen auf die Verbesserung der Hauptlinien, die Erneuerung und Ergänzung des rollenden Materials, die Modernisierung und Vergrößerung der Werkstätten, Depots, Bahnhöfe gerichtet. So wurden die Bahnhöfe von Oran, Philippeville und Bône vergrößert und zeitgemäß umgebaut.

Auch mit der Lösung des Problems der Gleichschaltung von Schiene und Straße, das in Algerien besonders schwierig gestaltet ist, hat man sich befaßt. Es bestanden 1937 in Algerien 631 öffentliche Kraftverkehrsunternehmen für die Personenbeförderung im Überlandverkehr, die insgesamt über einen Kraftwagenbestand von 1423 Personenkraftwagen und Omnibussen verfügten, desgleichen 2134 Unternehmen für die Güterbeförderung mit 5663 Lastkraftwagen, Zugmaschinen oder Schleppern. Auf Grund von Vereinbarungen der Unternehmen untereinander konnte eine Transportordnung aufgestellt und durch den Generalgouverneur gesetzlich bestätigt werden, welche die Fahrpläne und Tarife festlegt, sowie eine rationelle und gerechte Aufteilung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Überland-Kraftverkehr gewährleistet. Der den Kraftverkehrsunternehmen gewährte Ausgleich hat ihnen ausreichende Möglichkeiten des Verkehrs belassen sowie die Mittel, um die gleichen Einnahmen wie bisher bei einem um die Hälfte verkleinerten Verkehrsnetz zu erzielen. Auf gewissen Kraftverkehrslinien wurden die Personentarife geändert, eine Maßnahme, die sich im Zusammenhang mit der Verbesserung des Materials bald günstig auswirkte.

bis Dezember 1937 wurden 452 km des Netzes für jeden Verkehr stillgelegt, und zwar: am 15. 9. 1937 die Linie Koléa—Rovigo, sowie Zweiglinien;
am 30. 9. 1937 die Linie Orléansville—Ténès;
am 10. 10. 1937 die Linie Bouira—Aumale;
am 11. 11. 1937 die Linie Saint Paul—Randon, Abschnitt Constantine—Lamoricière—Oued Athménia;
am 1. 12. 1937 die Teilstrecken der Linie Sidi-bel-Abbès—Tizi von Mascara bis Uzes le Duc und von Delly bis Mirabeau.

Im gleichen Zeitraum wurden Linien von 606 km Gesamtlänge für den Personenverkehr stillgelegt, und zwar:
am 10. 11. 1937 die Linien:
Bône—La Calle,
Tlemcen—Beni Saf,
Damesne—Arzeu,
La Maca—Mostaganem,
Prévost—Paradol,
Tiaret—Trumulet,
am 1. 12. 1937 die Linien:
Ouled Rhamoun—Tébessa,
Oulmen—Khenchela.

Betriebsergebnisse der Chemins de Fer

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jahr	betriebene Netzlänge am 31. Dez.	Mittlere Betriebslänge des Netzes im Jahr	Gesamt-Einnahmen	Gesamt-Ausgaben	Rein-Einnahmen oder Verlust-	je Kilometer		
						Einnahmen Spalte 4: Sp. 3	Ausgaben Spalte 5: Sp. 3	Rein-Einnahmen Spalte 6: Sp. 3
	km	km	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.
1913	3 315	3 327	58,68	41,12	17,56	17,6	12,3	5,3
1914	2 901[1]	2 901	45,28	35,30	9,99	15,6	12,2	3,4
1915	3 245	3 252	49,80	37,24	12,59	14,8	11,1	3,7
1916	3 426	3 386	60,25	50,00	10,25	17,1	15,0	2,1
1917	3 532	3 512	68,58	67,74	0,85	19,5	19,2	0,3
1918	3 577	3 570	75,80	79,65	3,89	21,2	22,3	1,1
1919	3 618	3 593	112,34	108,78	3,56	31,3	30,3	1,0
1920	3 639	3 639	136,86	202,11	— 65,25	37,6	55,5	— 17,9
1921	3 719	3 701	141,64	219,26	— 77,63	38,1	58,9	— 20,8
1922	3 887	3 887	140,09	182,83	— 42,74	36,0	47,0	— 11,0
1923	3 968	3 968	162,05	185,31	— 23,26	40,8	46,7	— 5,9
1924	4 132	3 998	176,28	195,38	— 19,10	44,1	48,9	— 4,8
1925	4 207	4 174	218,34	227,15	— 8,80	51,9	54,0	— 2,1
1926	4 352	4 256	261,05	276,42	— 15,36	59,0	63,7	— 3,5
1927	4 380	4 372	297,01	319,00	— 21,99	67,9	73,0	— 5,0
1928	4 792	4 604	328,00	361,69	— 33,68	71,1	78,5	— 7,3
1929	4 792	4 792	379,84	419,07	— 39,24	78,9	87,4	— 11,0
1930	4 826	4 808	395,54	471,74	— 76,20	82,4	98,3	— 15,9
1931	4 890	4 859	318,82	455,53	—136,72	65,6	93,8	— 28,1
1932	4 890	4 890	276,82	405,18	—128,36	56,5	82,7	— 26,2
1933	4 861	4 872	254,33	389,69	—135,36	52,2	80,0	— 27,8
1934	4 861	4 861	244,78	357,35	—112,67	50,4	74,1	— 23,7
1935	4 861	4 861	229,63	339,97	—110,34	47,3	70,0	— 22,7
1936	4 916	4 889	238,16	363,41	—125,25	48,8	74,4	— 25,8
1937	4 457	—	279,54	—	—	—	—	—
1938	—	—	—	—	—	—	—	—
1939	—	—	—	—	—	—	—	—

[1] 1914 hatte die Cie Bône—Guelma keine statistischen Angaben über ihre Betriebsergebnisse gemacht.

Erste Anlagekosten und Kapital-

Aufwendungen für erste Anlagen im Jahre 1936			Rollendes Material
Gesamtaufwendungen für erste Anlagen 1936	Elektrifizierung	Ergänzungsanlagen	
Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
54,42	—	—	6,83

algeriens (de l'Etat) 1913—1936.

10 Prozentuales Verhältnis der Ausgaben zu den Gesamt-Einnahmen Sp. 5 × 100 : Sp. 4 %	Einnahmen Personenverkehr Mio Fr.	Einnahmen Güterverkehr Mio Fr.	Anzahl der beförd. Personen Mio	Güterbeförderung	
				Post-Pakete Eilfracht	gewöhnl. Fracht Mio t
70,0	18,80	34,33	6,27	—	5,00
77,9	15,88	24,65	4,92	—	3,53
75,0	16,68	28,83	5,08	—	3,88
33,0	11,89	34,04	6,59	—	4,44
98,7	27,29	34,88	7,70	—	4,16
105,6	32,75	35,46	8,52	—	3,80
96,8	49,66	50,57	9,85	—	3,92
147,8	54,51	67,00	7,72	—	3,72
154,8	50,90	75,87	6,40	—	4,11
130,5	46,41	78,93	5,88	—	4,41
114,4	47,80	99,20	5,86	—	4,91
110,9	55,08	105,00	6,82	—	5,15
104,1	62,48	130,02	7,27	—	5,36
105,8	77,27	156,28	8,89	—	5,45
107,4	82,13	183,38	8,82	—	5,63
110,2	87,81	203,13	9,69	—	6,71
110,3	101,32	234,72	10,09	—	7,02
119,3	108,59	241,75	9,17	98 949	6,77
142,9	92,59	185,98	7,65	88 325	5,19
146,4	72,02	168,06	5,56	79 366	4,91
153,2	65,96	155,98	7,48	56 415	5,01
146,0	64,52	160,08	8,02	42 442	5,65
148,05	65,93	144,64	9,94	33 748	5,28
152,59	73,32	147,19	11,59	29 966	5,56
152,69	89,13	174,74	12,73	28 651	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—

Zinsendienst 1936.

Verschiedene Aufwendungen Mio Fr.	Ergänzungsanlagen seit 1922 Mio Fr.	Erste Anlagekosten je km	Kapital-Zinsendienst 1936 Mio Fr.
3,00	542,71	111 166	73,93

Neben dem Eisenbahnnetz „von allgemeiner Bedeutung" besteht ein Schmalspurnetz von 572 km Länge in den Departements Algier und Oran, von denen 416 km dem ersteren angegliedert sind.

Der Personenverkehr, welcher unter dem Einfluß der Weltwirtschaftskrise, der algerischen Agrarkrise und dem Wettbewerb des Kraftverkehrs zurückgegangen war, nahm seit 1935 wieder zu, auch 1936 und 1937 weisen eine weitere Steigerung auf. 1929 betrug die bis dahin erreichte Höchstziffer der beförderten Personen 9,9 Mio, 1932 wurden nur noch 5,76 Mio befördert, 1934 8 Mio und 1935 12 Mio gezählt.

Die Zunahme der beförderten Personen ist etwas weniger bedeutsam, als die Zahlen anzeigen. Die Anwendung der Abschnittstarife (tarifs par sections) läßt gewisse Fahrgäste den Aufenthalt auf den Hauptstationen benutzen, um sich fortlaufende Fahrkarten für die gleiche Reise zu nehmen, und so auf dem größeren Teil der Strecke von dem sehr niedrigen Tarif für die ersten 100 km des ersten Reiseabschnittes zu profitieren.

Die Steigerung der Einnahmen hat ihren Hauptgrund in der Erhöhung der Personentarife ab 1. August 1937 um durchschnittlich 20,8 %.

Was die Eilgutbeförderung betrifft, so ist der fortgesetzte Rückgang derselben nicht nur auf den Wettbewerb des Kraftverkehrs, sondern auch auf die Beschleunigung der Güterzüge sowie die Änderung der Tarifgruppen zurückzuführen. Ein bedeutender Teil der Güter, die früher als Eilfracht befördert wurden, wird jetzt zu niedrigen Sätzen und ohne wesentliche Ausdehnung der Beförderungszeit als gewöhnliche Fracht befördert. Bei dem Frachtgut hat die Steigerung der Tonnage weniger Bedeutung, weil sie ihren Grund in der Erhöhung der bergbaulichen Produktion, besonders der Eisenerzgewinnung hat. Die Erhöhung der Einnahmen ist auf die seit dem 1. Janur 1937 erfolgte Erhöhung der Tarife für Mineralien und Phosphate sowie die allgemeine Tariferhöhung zurückzuführen.

Touristenverkehr.

Algerien ist infolge seiner Lage am Meer und zwischen Tunesien und Marokko, mit denen es durch Eisenbahnen und Luftverkehr verbunden ist, ein ausgezeichnetes Touristenland. Im Hafen von Algier laufen die Dampferlinien zusammen, die es mit Marseille, Genua, Neapel, Palermo, Spanien, den Balearen u. a. direkt verbinden. Es ist Zwischenstation für den Verkehr nach Indien, dem Fernen Osten und Amerika. Der Wechsel und die Schönheit seiner Landschaft, das Klima, die Kontraste der Vegetation, seine Völker und ihre Lebensweise, die Altertümer aus der Römerzeit ziehen den Touristen in erster Linie an. Vor dem Weltkriege waren Vergnügungsreisen in Algerien nur in geringem Um-

fang möglich und beschränkten sich meist auf den Besuch oder den Winteraufenthalt in den Küstenstädten des Departements Constantine, der „goldenen Städte" in Numidien (Timgad u. a.), der arabisch-berberischen Altertümer in Tlemcen oder der Oase von Biskra.

Seit 1920 wurde der Touristenverkehr zweckmäßig organisiert und Algerien in den französischen Reiseverkehr eingeschaltet. Der Touring Club de France, welcher zu dieser Zeit seine Werbeorganisationen in Frankreich, die „Syndicats d'Initiative", ausbaute, sie in Fédérations gruppierte, und diese wieder zu einer großen Confédération als Spitzenorganisation zusammenfaßte, bezog auch Algerien in seine Werbung ein.

Durch Bücher (Zeitschrift „Algeria"), Broschüren, Plakate, Führer und sonstige Werbeschriften werden die Reisenden unterrichtet und ihnen schnelle und gute Transportmittel, saubere und einladende Hotels und Unterkünfte zur Verfügung gestellt.

Die „Fédération des Syndicats d'Initiative de l'Algérie" („Essi") umfaßt 28 solcher Werbe- und Auskunftsbüros, die über Nordalgerien und die Sahara verteilt sind. Das General-Gouvernement hat diesen Syndikaten 1931 eine Spitzenorganisation in dem „Office Algerien d'Action Economique et Touristique", abgekürzt „Ofalac" gegeben, zu dessen Aufgaben es gehört, in Algerien und Paris (Avenue de l'Opéra) alle den Touristen nützlichen Auskünfte zu sammeln und den Besuch des Landes auf jede Weise zu fördern. Der Tourist braucht sich nur an diese zu wenden, um beraten und geleitet zu werden. Die Einrichtung zahlreicher Rundreisen mit Kraftwagen oder Eisenbahn, die fortschreitende Verbesserung der Hotels sind zum Teil das Werk der algerischen „Essi" und ihrer Zentralleitung.

Die Fédération hat aus eigenem Antriebe ihre Aufgaben erweitert und durch Verbindung mit den entsprechenden Organisationen von Tunesien, Marokko und Französisch-Westafrika Algerien zum Mittelpunkt des Reiseverkehrs in Französisch-Nord- und Westafrika gemacht. 1936 eröffnete auch Französisch-Westafrika in Algier eine Vertretung unter der Bezeichnung „Office de l'A.O.F.", um eine Verbindungsstelle zwischen der Organisation des Touristenverkehrs in Algerien und der in Französisch-Westafrika zu schaffen.

Der Touristenverkehr, welcher sehr von dem Besuch amerikanischer und englischer Reisenden abhängig ist, wurde durch die Weltwirtschaftskrise stark in Mitleidenschaft gezogen. Seit Abwertung des Franken trat eine leichte Belebung ein. Im Laufe des Jahres 1935 liefen 86 Touristenschiffe die algerischen Häfen an, darunter 41 britische, 10 deutsche, 8 italienische und 15 französische. Der Aufenthalt dauerte in allen Fällen etwa einen Tag. Von den britischen Schiffen liefen 31 Algier an und landeten insgesamt 13 256 Fahrgäste.

Schiffahrt und Häfen.

Der Außenhandel Algeriens spielt sich größtenteils auf dem Seewege ab. Der Anteil der über die trockenen Grenzen aus- und eingeführten Waren beträgt für Marokko und Tunesien nur 1,8 % und die übrigen Grenzen 1,2 %. Hieraus ergibt sich die Bedeutung, welche das freie Meer und die freie Schiffahrt sowie der ungehinderte Verkehr mit dem Mutterlande für die Kolonie haben. Das Gesetz von 1889 schafft ein Verkehrsmonopol und behält sowohl die algerische Küstenschiffahrt wie auch den direkten Verkehr mit dem Mutterlande der französischen Flagge vor.

Der regelmäßige Personenverkehr zwischen beiden wird von vier Gesellschaften durchgeführt: 1. der Cie Générale Transatlantique auf den Linien: Marseille—Algier, Marseille—Oran, Marseille—Philippeville—Bône; 2. der Cie de Navigation Mixte (Touache) auf den Linien: Marseille—Philippeville—Bône, Port Vendres—Oran, Port Vendres—Algier; 3. der Soc. des Transports Maritimes auf den Linien: Marseille—Algier, Marseille—Oran, Marseille—Philippeville—Bône; 4. der Cie de Navigation Paquet auf den Linien Marseille—Oran mit Einschluß marokkanischer Häfen.

Seiner Bodengestaltung nach besitzt Algerien so gut wie keine Küstenebenen, und kein großes Einfallstor vom Meer aus, etwa dem Tal der Rhone vergleichbar. Fast überall an der über 1000 km langen Küste fallen die Berge steil zum Meere ab. Es gibt zwar Golfe, Buchten und kleine Einschnitte, aber gute geschützte natürliche Ankergründe bilden nur Mers-el-Kébir (westlich Oran), Arzeu, Bougie und Bône, auch sie waren vor Ausführung der Straßenbauten und Eisenbahnen voneinander getrennt. Die größeren Buchten sind, selbst wenn durch vorspringende Kaps gegen die häufigen und im Winter gefährlichen Nordwestwinde geschützt, den Nord- und Nordostwinden offen, die auch recht heftig sein können. Algier, Oran und selbst Bône machen hiervon keine Ausnahme. Was an sich ein Vorteil sein konnte, die Wassertiefe in der Nähe des Ufers, war es nicht mehr, sobald große Schutzbauten, Wellenbrecher und Hafendämme aufzuführen waren. Vielfach hat man sich lange Zeit begnügt, die Schiffe auf Reede mittels Leichter zu laden und löschen, aber der heutige Seehandel erfordert andere Einrichtungen. Die größten Schiffe müssen an den Kajen liegen können, was große und sehr kostspielige Anlagen und vor allem Schutzbauten zur Erzielung einer ruhigen Wasserfläche zur Voraussetzung hat, die häufig noch der Verstärkung oder gar Erneuerung bedurften, wenn das Meer wieder Bresche geschlagen hatte. Die letzten 55 Jahre sind dann gekennzeichnet durch den Ausbau und Neugestaltung der algerischen Häfen durch den Staat und die Handelskammern. Die geschützten Wasserflächen und die Kajen wurden er-

weitert, Spezialbassins geschaffen, Vorhäfen angelegt, die Schutzbauten verstärkt, die Lade- und Löscheinrichtungen vermehrt und verbessert, um den Betrieb so rationell und leicht wie möglich zu gestalten. Das Ergebnis ist, daß Algerien im ganzen über vorzügliche Hafenanlagen verfügt.

Hafenverkehrsstatistik

Hafen	1935				1936			
	Zahl der einlaufenden Schiffe	Tonnengehalt Mio t	Güter gelöscht Mio mt	Güter geladen Mio mt	Zahl der einlaufenden Schiffe	Tonnengehalt Mio t	Güter gelöscht Mio mt	Güter geladen Mio mt
Oran	4 398	7,63	1,32	1,55	3 881	6,69	1,18	1,34
Mostaganem	1 125	1,61	0,13	0,30	1 019	1,47	0,12	0,31
Algier	3 987	8,17	1,62	1,58	3 730	7,76	1,65	1,69
Philippeville	1 295	1,31	0,21	0,24	7 411	1,37	0,19	0,22
Bône	1 807	2,12	0,25	1,51	2 226	2,48	0,30	2,07
übrige	2 759	2,32	0,24	0,67	2 727	2,48	0,21	0,97
Gesamt	13 371	23,16	3,77	5,85	14 994	22,25	3,66	6,60

1936 wurden in den algerischen Häfen 10,27 Mio t an Gütern geladen und gelöscht, dagegen 9,63 Mio t i. J. 1935. Die Zunahme war ausschließlich bedingt durch die erhöhte Ausfuhr von Eisenerzen, vor allem nach England.

Gewiß ist die Verkehrsentwicklung der Häfen und Eisenbahnen in erster Linie eine Funktion der landwirtschaftlichen, industriellen, bergbaulichen Erschließung des Landes, aber die Schiffe suchen vorzugsweise gut angelegte und ausgestattete Häfen auf, in denen sich die Arbeiten leicht, schnell und nicht zu teuer abspielen. Das ist besonders bei Durchgangshäfen der Fall, die wie die algerischen an der großen Verkehrsstraße des Mittelmeers von Fracht- wie Postdampfern besucht werden.

Algerien weist nicht weniger als 21 Häfen jeder Größe auf, von denen auch die kleinen und kleinsten als Schutzhäfen für kleinere Schiffe und Fahrzeuge ihre Bedeutung haben. Man muß auch die Schwierigkeiten der Landverbindung zwischen Hafen und Hafen berücksichtigen. Da eine durchlaufende Küstenstraße bzw. Eisenbahn fehlt, und der notwendige Umweg den Gütertransport verzögert und verteuert, ist es vielfach wirtschaftlicher, Schwergut auf dem Wasserwege zu befördern.

Dabei spielen dann auch die kleinen Häfen die Rolle von Zubringern der anderen und ergänzen sie. Im übrigen ist dieser Küstenverkehr in den letzten Jahren infolge Wettbewerbs des Kraftverkehrs zurückgegangen. Im Hafen von Algier z. B. entfielen 1929 13 % des Gesamtgüterverkehrs auf die Küstenfahrt, 1934 nur noch 4,4 %.

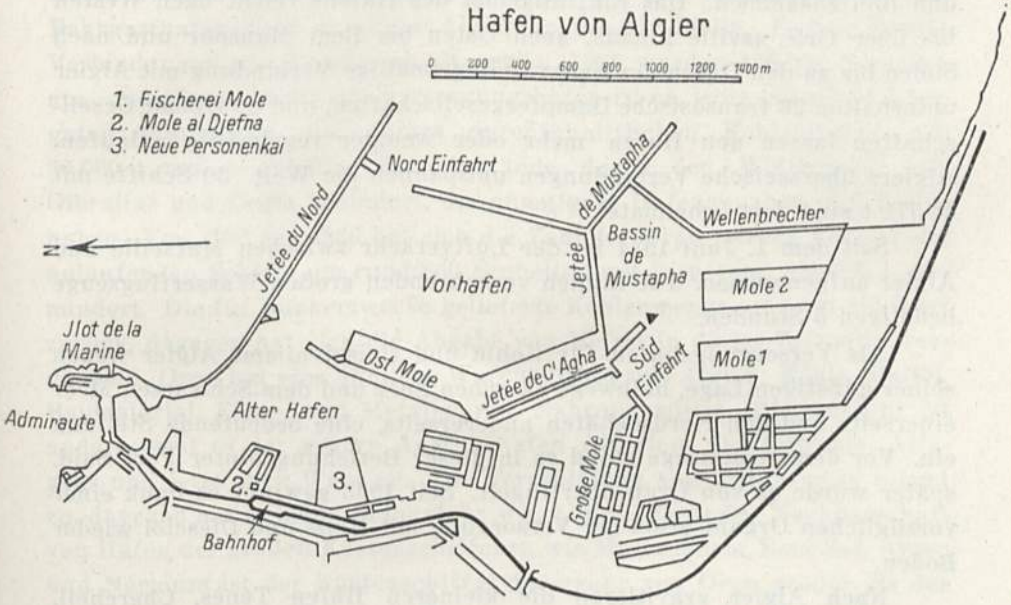
Je nach dem Gebiet, welches sie bedienen, zerfallen die Häfen in 4 Gruppen: die des Westens, wo Oran und Mostaganem führend sind, die des Zentrums, wo Algier fast allen Verkehr an sich zieht, die des Gebiets von Constantine, welches nach Philippeville gravitiert; schließlich die des äußersten Ostens, der Landwirtschafts- und Bergbauregion, deren Hafen Bône ist.

1888 betrug die in allen Häfen Algeriens geladene und gelöschte Gütermenge 1,75 Mio t, 1904 war sie auf 4,28 Mio t und 1927 auf 10,7 Mio t gestiegen. 1936 betrug sie, trotz der Wirtschaftskrise, welche Schiffahrt und Handel der ganzen Welt in Mitleidenschaft zog, noch 10,35 Mio t. 1904 war der Tonnengehalt der ein- und auslaufenden Schiffe 16,6 Mio t, 1936: 44,48 Mio t. In der Reihe der französischen Häfen nehmen die drei großen Häfen Algeriens Algier, Oran und Bône dem Tonnengehalt der Schiffe nach heute die 3., 4. und 10. Stelle ein, dem Güterumschlag nach aber die 6., 7. und 9. Die Zahl der im Durchgangsverkehr zur Ergänzung von Brennstoff oder Vorräten die Häfen von Algier und Oran anlaufenden Schiffe, welche seit 1929 eine wesentliche Verminderung von 3727 auf 1641 i. J. 1933 erlitten hatte, hat sich fortschreitend wieder auf 2149 i. J. 1936 erhöht, und zwar auf Grund der stetigen Verbesserung der Häfen in ihrer Ausrüstung und der Versorgungsmöglichkeiten mit Heizöl und Kohle. Die drei größten Häfen, Algier, Oran und Bône liegen alle an Stellen, wo Straßen aus dem Innern und Bahnen die Küste erreichen und günstige Verbindungen nach allen Richtungen bestehen.

A l g i e r hat viele Aufgaben zu erfüllen, es ist Fahrgast-, Handels-, Durchgangs-, Versorgungs-, Zufluchts- und Fischereihafen, sowie Luftverkehrsbasis. Seine großen und modernen Anlagen sind diesen Anforderungen angepaßt. Es nimmt den ersten Platz unter den algerischen Häfen, wenn auch nicht der Schiffszahl, so doch dem Tonnengehalt nach, ein. Bis 1888 hatten die für die Herrichtung des Hafens aufgewendeten Summen in 50 Jahren nicht mehr als 48 Mio Fr. betragen, von 1920—1936 sind dagegen über 450 Mio Fr. aufgewendet, davon 140 Mio Fr. durch die Handelskammer Algier, das übrige durch den Staat. Die Steigerung des Güterumschlags, der sich in zwölf Jahren verdreifacht hatte, ließ 1912 den Plan entstehen, durch Anlage der beiden großen Bassins Mustapha und Hamma sowie eines Vorhafens die Wasserfläche um 255 ha zu vergrößern. Infolge des Weltkrieges wurde ein entsprechendes Gesetz

erst 1921 erlassen und 1923 mit den Arbeiten begonnen, die zunächst auf das Bassin Mustapha und den Vorhafen beschränkt wurden.

Als Folge der großen Stürme in den Jahren 1930/31 und 1934 hatte sich gezeigt, daß weitere Schutzbauten notwendig waren. Heute kann der Hafen allen Angriffen des Meeres Trotz bieten. Die vier 4225 m langen Dämme und der Wellenbrecher, welche das Bassin einschließen, sind aus Eisenbeton. Es sind 7 km Kajen und 75 ha Lagerraum vorhanden, der an die Handelskammer verpachtet ist. Bis 1932 waren nur zwei Gruppen von Lagerhäusern am alten Hafen vorhanden, seitdem hat die Handelskammer zwei neue Gruppen erbauen lassen und ferner die Grand



Môle de l'Agha (34 000 qm) für die Schiffahrtsgesellschaften (Cie Gén. Transatlantique und Cie de Navigation Mixte) hergerichtet. 23 km Gleise verbinden die Kajen mit den Bahnhöfen von Algier und Agha.

Die Handelskammer hat seit dem Kriege 30 elektrische Kräne von 1,5 bis 5 t Leistung und 6 große Verladebrücken für Kohlen und Erze errichten lassen. Ein Mastkran des „Service des Ponts et Chaussées" hebt 80 t, ein anderer je nach Reichweite 150 bis 450 t. Schließlich sind 400 Leichter von 20 bis 250 t im Hafen stationiert, die zum Laden und Löschen sowie zur Lagerung von Kohle und Erz dienen. Dem Handel stehen jetzt 60 000 qm an gedecktem Lagerraum zur Verfügung. Algier hat zwar Docks und Reparaturanlagen, ist aber in dieser Beziehung nicht so ausgerüstet, wie es die Lage eines großen Hafen an einer der Hauptschifffahrtsstraßen der Welt erwarten läßt.

Als Fahrgasthafen wird Algier unter den französischen Häfen nur von Marseille, Calais und Boulogne übertroffen. 1936 wurden in diesem großen Ein- und Ausgangstor Nordafrikas 269 467 Fahrgäste ein- und ausgeschifft, darunter 48 574 Touristen. Als Handelshafen nimmt Algier die erste Stelle ein (1937 mit 800 000 t vor Oran). Dazu hat die Wiederbelebung des Bergbaus sowie die Ausdehnung der Industrie im Weichbild der Stadt beigetragen. Bei der Einfuhr stehen Kohle, Erdöl, Baumaterialien, Holz, Kork, Metallwaren, Gewebe, Nahrungsmittel, Maschinen und Luxuswaren in erster Linie. Die Ausfuhr setzt sich aus Wein, Frühgemüse, Tabak, Wolle, Pflanzenfasern, Alfagras, Gips, Zink, Eisenerz und Blei zusammen. Das Einflußgebiet des Hafens reicht nach Westen bis über Orléansville hinaus, nach Osten bis Beni Mansour und nach Süden bis zu den Oasen der Sahara. Regelmäßige Verbindung mit Algier unterhalten 28 französische Dampfergesellschaften, und 80 fremde Gesellschaften lassen den Hafen mehr oder weniger regelmäßig anlaufen. Algiers überseeische Verbindungen umspannen die Welt. 30 Schiffe mit 43 571 t sind dort beheimatet.

Seit dem 1. Juni 1934 ist der Luftverkehr zwischen Marseille und Algier aufgenommen. Die täglich verkehrenden großen Wasserflugzeuge benötigen 5 Stunden.

Als Versorgungshafen für Kohle und Heizöl nimmt Algier wegen seiner günstigen Lage, halbwegs zwischen Suez und dem Schwarzen Meer einerseits und den Nordseehäfen andererseits, eine bedeutende Stellung ein. Vor dem Weltkriege stand es in dieser Beziehung hinter Port Said, später wurde es von Oran überflügelt. Seit 1933 gewinnt es dank einer vorzüglichen Organisation der Versorgung mit Heiz- und Dieselöl wieder Boden.

Nach Algier gravitieren die kleineren Häfen Ténès, Cherchell, Tipasa, Dellys, Tigzirt, Port Gueydon. Mit Ausnahme des ersteren, der direkte Verbindung mit den Häfen Frankreichs und Europas hat, sind die anderen nur der algerischen Küstenfahrt geöffnet. Alle zusammen hatten 1935 einen Schiffsverkehr von 904 Schiffen mit 386 760 t, die 60 270 t Ladung löschten und luden. Wenn der Güterverkehr dieser Häfen mit Algier in den letzten Jahren zurückgegangen ist, so lagen die Ursachen in der Agrarkrise, welche die Ausfuhr von Wein und Getreide beschränkte.

Oran, der große regionale Hafen Westalgeriens, kämpft seit 60 Jahren — als die Kolonisation der Provinz Oran ebenso wie die ganz Algeriens stärker einsetzte — mit Algier um den ersten Platz. Von 1880 bis 1900 verdoppelte sich die Oran anlaufende Schiffstonnage, während sich die Gütermenge um 85 % erhöhte. Von 1901 bis 1913 betrug die

Steigerung 174 % der Tonnage und 104 % der Warenmenge. Nach dem Rückschlag während des Weltkrieges stieg die Verkehrskurve stark an, um 1929 den Höhepunkt mit 21 Mio t Schiffsraum und 3,83 Mio t Güter zu erreichen. Dann verursachte die Weltwirtschaftskrise einen Rückgang der Versorgung mit Bunkerkohle, die auch in Gibraltar und Ceuta starke Wettbewerber hat. 1932 traf die Agrarkrise Oran noch besonders, so daß der Schiffsverkehr etwa auf den Stand von 1910 zurückging (1936: 1,18 Mio t Güter).

Oran bedient ein Gebiet, das sich von Ostmarokko bis zum Tal des mittleren Chéliff und die Oasen im Süden erstreckt. Oran ist Ein- und Ausfuhrhafen, ferner Fahrgast-, Versorgungs- und Fischereihafen. Als Fahrgasthafen steht es hinter Algier an zweiter Stelle. Es hat direkte Verbindungen mit Frankreich, Marokko. 1935 wurden 129 000 Personen aus- und eingeschifft. Als Versorgungshafen ist es, trotz günstiger Lage, guter Ausrüstung sowie eines durchschnittlichen Kohlenlagers von 30 000 t und reichlicher Heizölbestände durch den Wettbewerb von Gibraltar und Ceuta behindert, die günstigere Hafenabgaben und Tarife haben. Von 1931 bis 1936 hat sich die Zahl der Oran zwecks Versorgung anlaufenden Schiffe um rund 800 Einheiten mit insgesamt 800 000 t vermindert. Die für Bunkerzwecke gelieferte Kohlenmenge ging um 345 000 t zurück, dagegen hat sich die Abgabe von Heizöl in dieser Zeit etwa verdoppelt. Oran hat eine ähnliche Wareneinfuhr wie Algier: Kohle, Heizöl, Baumaterial, Eisen- und Metallwaren, Nahrungsmittel. Die Ausfuhr ist anders, weil es der größte Ausfuhrhafen Algeriens für Getreide, Alfagras und jetzt auch Wein ist. Die Verschiffung von Frühgemüse nimmt zu, dagegen hat es keine Erzausfuhr wie Algier. Trotz der Nachbarschaft von Häfen der großen Küstenschiffahrt, wie Mostaganem, Beni Saf, Arzeu und Némours ist der Küstenschiffahrtsverkehr von Oran größer als der Algiers und betrug 1935 95 000 t.

Seine Verbindungen mit Übersee sind ebenso vielseitig wie die von Algier. 28 französische und 26 fremde Dampfergesellschaften unterhalten regelmäßige Verbindungen, mehr oder weniger direkt, zwischen Oran und fast allen Teilen der Welt. Als Fischereihafen übertrifft Oran, dem Mers-el Kébir hinzugerechnet werden muß, Algier bedeutend; es verfügte 1936 über 214 Motor-, 5 Dampf- und 61 Segelfahrzeuge. Der Ertrag der Fischerei überstieg 10 Mio Fr.

Die Handelskammer hat auf den Kajen 10 Lagerhäuser mit 14 334 qm Grundfläche errichtet, die sie betreibt, ferner auf einer Mole vier große Gebäude, den „Seebahnhof", den drei französischen Postdampferlinien sowie als gemeinsames Paketpostamt zur Verfügung gestellt. Mehrere Getreidesilos nehmen zusammen 30 000 t auf.

Da Oran in der Ausdehnung nach Osten durch die hohe Steilküste und große Tiefen behindert ist, soll das 7 km westlich gelegene Mers-el-Kébir — ein natürlicher Hafen — einbezogen werden. Bis 1875 war Mers-el-Kébir der eigentliche Hafen von Oran. In neuerer Zeit wird es vor allem Flottenstützpunkt. Das Projekt von 1930 sieht in mehreren Bauabschnitten die Anlage einer fortlaufenden Reihe von Bassins vor, die natürlichen Schutz gegen Westen haben und gegen Norden durch einen 5800 m langen Molendamm geschützt werden sollen, der schließlich bis Mers-el-Kébir reichen wird. Der erste Abschnitt, die Anlage eines großen Bassins südlich von Fort Lamoune, ist fertiggestellt. Die Kosten sind auf 275 Mio Fr. veranschlagt. So wird der überfüllte Hafen von Oran entlastet, indem außer der Flottenstation die Versorgungsanlagen der Schiffe mit Kohle und Öl sowie Werft- und Reparaturanlagen dorthin verlegt werden.

Mostaganem, ein künstlicher Hafen, ringt mit Philippeville um den vierten Platz, den er 1934 und 1936 auch inne hatte. Seit 1900 ist die Tonnage der ein- und ausgehenden Schiffe von 320 000 t auf fast 3 Mio t i. J. 1936 gestiegen. Der Güterumschlag betrug 1930 über 536 000 t, fiel aber seit 1933 als Folge der Krise auf 434 873 t i. J. 1936.

Der Ausbau des Hafens hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Als dieser 1933 an die Handelskammer abgetreten wurde, sah diese 18 Mio Fr. für den Bau von Lagerhäusern und eines Getreidesilo von 18 000 t Fassungsvermögen, den Ausbau des Hafens nach Südwesten durch Anlage von drei großen Bassins mit sechs Kajen vor, die bis zur Spitze von Salamandre reichen. Für den ersten Bauabschnitt wurden 1936 88 Mio Fr. bereitgestellt; während die Gesamtkosten auf 385 Mio veranschlagt sind. Nach Fertigstellung wird das heutige Hafenbassin einen Vorhafen haben, der im Norden und Westen durch eine Mole von 1780 m Länge und im Südwesten durch einen Damm von 650 m geschützt ist. Der Verkehr rechtfertigt diese Aufwendungen. 1936 überstieg die Ausfuhr die Einfuhr um mehr als das Doppelte. Das von Mostaganem bediente Gebiet ist ein landwirtschaftliches und liefert Wein, Getreide, Frühgemüse und Vieh, besonders Hammel. Es dehnt sich ständig weiter aus und erreicht Mascara im Süden, Tiaret im Südosten, das ganze untere Tal des Chéliff und einen Teil der Ebene von Habra und Sig, jedenfalls bis Perrégaux. Die starke Steigerung des Kraftverkehrs, ein vorzügliches Straßennetz und die großen Staudämme werden Mostaganem neue wirtschaftliche Impulse geben.

Beni Saf ist in erster Linie ein Hafen für Bergbauprodukte, der zweite Algeriens nach Bône. So erklärt sich, daß es 1936 dem Warenverkehr nach an vierter Stelle stand mit 481 413 t Ausfuhr, und nur

14 278 t Einfuhr. Die 1925 eröffnete Eisenbahnlinie nach Tlemcen hat Beni Saf auch zum Verschiffungshafen für die Erzeugnisse des Tafna Tales (Wein, Getreide) gemacht. Die Belebung des Bergbaus hat zur lebhaften Steigerung der Ausfuhr von Erzen geführt, 1936 wurde das Doppelte von 1935 ausgeführt.

Der Hafen wurde 1876 an die Cie de Mokta el Hadid abgetreten, welche ihn seitdem ausgebaut, ausgerüstet und betrieben hat. Die Wasserfläche beträgt 18 ha, davon 12 mit 8 m Tiefe.

Nemours ist ein neuentstandener algerisch-marokkanischer Hafen nahe der Grenze, der 1900 einen Warenverkehr unter 20 000 t hatte. Dieser stieg auf 98 500 i. J. 1930 und 138 942 i. J. 1936. Die von 1923—1936 ausgeführten Arbeiten umfassen ein Bassin von 12,5 ha Fläche und 9 m Tiefe, einen Wellenbrecher von 620 m, Lagerplätze von 12 ha, drei Molen, davon eine für Mineralien, sowie 3 km Bahngeleise im Hafengelände. Die weiteren Pläne umfassen die Ablenkung des Oued Gazouanah, der zu versanden droht, und den Bau eines Vorhafens für Fischereifahrzeuge. Die schnelle Verkehrszunahme rechtfertigt diese Arbeiten.

Die Lage Nemours in der Nähe der marokkanischen Grenze, die Ausbeutung der Manganvorkommen bei Bou Arfa und von Anthrazit bei Djerada, der Bau einer Bahn, die diese mit Zoudj el Beral, d. h. mit Oujda und Ostmarokko verbindet, und schließlich die wichtigen am Hafen vorgenommenen Erweiterungen und Verbesserungen waren die Ursache des zunehmenden Schiffsverkehrs von Nemours.

Nemours ist Transithafen für Ostmarokko, ferner ein Hafen der großen Küstenschiffahrt, der besonders mit Frankreich, Spanien und Italien Verbindung hat.

Arzeu ist ein gegen Norden und Westen durch den Djebel Orous und einen 325 m langen Wellenbrecher gut geschützter natürlicher Hafen, der nicht früher ausgebaut wurde, weil Trinkwasser fehlte. Oran und Mers-el-Kébir wurden deshalb als Stadt und Hafen vorgezogen. Der Bau einer Durchdringungsbahn von Arzeu über Perrégaux, Saida nach Ain Séfra und Südoran gegen Ende des XIX. Jahrhunderts machte Arzeu zur Kopfstation und Ausfuhrhafen für die Gebiete um Perrégaux, Mascara, Saida sowie die Alfagrasregion der Hochebene. Neben dieser Ausfuhr hat es noch die von Salz aus den Salinen in seiner Umgebung. Seit Verbesserung des Hafens von Mostaganem hat letzteres Arzeu einigen Verkehr entzogen; andererseits hat sich die Einfuhr gehoben, nachdem sich in Arzeu zwei industrielle Unternehmen niedergelassen haben, die zusammen über 20 Öl- und Benzintanks mit einem Gesamtfassungsver-

mögen von 12 000 t verfügen. Diese sind durch Rohrleitung mit der großen Kaje verbunden.

Die neuen Hafenbauten dienen neben Handels- auch militärischen Zwecken und umfassen zwei Dämme im Osten bzw. Süden, deren spätere Verlängerung ein großes Binnenbassin von 20 ha umschließen wird, das Schiffen mit 8 und 9 m Tiefgang zugänglich ist. Die Kajen erhalten eine Länge von fast 1100 m durch Verlängerung und Verbreiterung einer der Molen, die Lagerplätze eine Größe von über 10 ha. Eine besondere, dem Meer abgewonnene Anlage im Südwesten des Hafens bildet den Flughafen für Wasserflugzeuge.

Philippeville, der Haupthafen dieses Gebiets, steht seit langem an vierter Stelle unter den algerischen Häfen, die ihm jetzt Mostaganem streitig macht. Es ist der Ausfuhrhafen der Agrarprodukte seiner Umgebung sowie des Hinterlandes, das bis Sétif nach Westen und Guelma nach Osten reicht. Nach Süden erstreckt sich sein Einfluß bis zu den Oasen von Zibans, Rhir und selbst des Souf, Erzeuger von Datteln und Märkte der Sahara.

Die gegen NW.- und NO.-Winde ungeschützte Reede erhielt 1869 die ersten Schutzbauten, die seitdem und auch heute noch vieler Verbesserungen bedurften. Der Schiffsverkehr, seit 1886 langsam steigend, erreichte 1910 mit 1,48 Mio t an ein- und ausgehender Schiffstonnage seinen Höhepunkt, fiel bis 1920 auf 0,66 Mio t und nahm bis 1934 wieder auf 2,69 Mio t zu. Trotz der landwirtschaftlichen Krise waren es 1936 2,74 Mio t, ohne die Küstenschiffahrt. Die Ausfuhr erreichte 1910 mit 379 000 t einen Höchstumfang, betrug 1918 nur noch 133 600 t, 1934 497 000 t und 1936 unter der vollen Wirkung der Agrarkrise noch 410 000 t, einschließlich der Küstenfahrt.

Der Hafen ist durch zwei Dämme von 1625 bzw. 450 m gegen Norden und Osten geschützt, die eine 90 m breite Einfahrt freilassen. Ein Querdamm teilt ihn in zwei Bassins, den Vorhafen von 32 ha, davon 16 ha mit 10 m Mindesttiefe, und den Binnenhafen von 19 ha, davon 7,5 ha mit 10 m Tiefe. Die Kajen sind 1180 m lang, aber nur für Schiffe mit 5,50 m Tiefgang zugänglich. Die Lagerplätze sind 27 ha groß, davon 11 ha mit Schuppen. Die Handelskammer hat zwei Schuppen mit 4320 m Grundfläche erbauen lassen. Die Ausrüstung ist noch unzureichend und besteht aus vier Dampf- und zwei Schwimmkränen.

Der Hafen gewährt auch großen Schiffen Schutz und Bewegungsfreiheit und kann ein ganzes Geschwader der Marine aufnehmen, aber die Anlagen müssen durch Verlängerung der Kajen, Erweiterung des Lagerraums und moderne Ausrüstung ergänzt werden; diese Arbeiten sind in Gange. Ein umfriedetes Gelände nimmt 20 000 Hammel und sanitäre

Anlagen auf. Der jetzige Vorhafen soll zu einem neuen Bassin ausgestaltet und dafür ein neuer angelegt werden.

Philippeville ist in erster Linie Fahrgasthafen, der direkte und regelmäßige Verbindung mit Marseille hat. 1936 wurden 37 000 Personen aus- und eingeschifft. Bei der Güterbewegung übersteigt die Ausfuhr — hauptsächlich landwirtschaftliche Produkte, Getreide — die Einfuhr. In dieser Beziehung kommt es Oran gleich oder übertrifft es. 1935 wurden 115 368 t Getreide, 124 000 hl Wein, 5,8 Mio kg Früchte und Frühgemüse (davon 5 Mio kg Apfelsinen und Mandarinen), 11,48 Mio kg Datteln, 228 000 Hammel, einiger Marmor und Erze (Grube Filfila) verschifft. Philippeville und der kleine Nachbarhafen Stora treiben Fischerei, deren Ertrag 1936 rund 5 Mio Fr. war, und haben Fischkonservenfabriken. Die Einfuhr besteht in Mineralölen, Kohle, Baumaterialien, Geweben. Constantine ist der bedeutendste Markt der Eingeborenen für Gewebe.

Collo ist trotz der Nachbarschaft von Philippeville kein Zubringerhafen, sondern unabhängig mit eigenem Seehandel. Der Schiffsverkehr betrug 1936 187 442 t und der Güterumschlag 13 548 t ohne und 25 000 t einschließlich der Küstenfahrt. Die Ausfuhr besteht in Walderzeugnissen des umliegenden Gebiets wie Korkrinde, Bauholz, Schwellen, Holzkohle, daneben etwas Wein und Futtermittel; die Einfuhr umfaßt Produkte aus den algerischen Häfen. Die Ausfuhr setzt sich zur Hälfte aus Küstenverkehr zusammen. Collo verfügt über einen gut geschützten natürlichen Hafen.

Bougie ist ein gut geschützter natürlicher Hafen. Das Massiv von Gouraya bildet Schutz gegen Norden und Nordwesten. Schon die Flotten der Barbaresken suchten hier Schutz; es ist auch heute Flottenstützpunkt. Südlich von Kap Bouak erstreckt sich mit drei kleinen Buchten die Bai von Sidi Jahia ins Land.

Die Lage Bougies im Osten Groß-Kabyliens, dem Lande der Wälder, Oliven und Feigen am Ausgang des dicht besiedelten Soummam-Tales, in der Nähe der kleinen Kabylie mit ihrer Erzgewinnung, die Eisenbahnverbindung mit dem reichen Getreide- und Viehzuchtgebiet von Sétif bedingt eine mannigfaltige Ausfuhr, darunter auch Phosphate. Die Erschließung des Hinterlandes hat den Schiffsverkehr von Bougie stark belebt. 1880 betrug die Tonnage der ein- und ausgehenden Schiffe 348 000 t, 1913: 1,2 Mio t. 1918 war sie auf 268 000 t zurückgegangen, um sich 1933 auf 1,92 Mio t zu erholen. Die Krise im Bergbau und der Landwirtschaft hat Bougie anscheinend nicht schwer getroffen, denn der Schiffsverkehr betrug 1936 rund 1,7 Mio t. In den gleichen Zeiträumen hob sich der Güterverkehr von 19 865 t i. J. 1880 auf 358 724 t (ohne den bedeutenden Küstenverkehr, der durchschnittlich 40 000 t jährlich be-

trägt). Eine geplante Bahn, welche Bougie direkt mit Sétif verbindet, würde dem Hafen weiteren Verkehr bringen.

Die großen Erweiterungsbauten, bedingt durch die wirtschaftliche Erschließung des Gebiets, begannen 1922. Die Kosten sind auf 108 Mio Fr. veranschlagt, davon entfallen 15 Mio auf die Handelskammer. Die Wasserfläche soll auf 161 ha vergrößert werden, die sich auf den Vorhafen in der Bucht von Sidi Yahia (75 ha), den alten oder Stadthafen (26 ha) und den zwischen diesem und der Mündung der Soummam gelegenen inneren Hafen (60 ha) verteilen, Mindesttiefe 9 m. Die Schutzdämme sind 3430 m lang, die Kajen 1818 m, die Größe der Lagerplätze beträgt 33 ha. Die ungenügende Ausrüstung des Hafens wird verbessert. Der innerste Hafen ist für einen Flughafen besonders geeignet.

Als Fahrgasthafen hat Bougie regelmäßige Verbindung mit den algerischen Häfen bis Algier nach Westen und Bône nach Osten, ferner mit Sète, Marseille, Nizza und Bastia. Für den Güterverkehr wird es von 16 Linien angelaufen, darunter drei fremde. Die Ausfuhr besteht vor allem aus Eisenerz, Phosphat (1936: 214 784 t, 1935: 290 411 t), Getreide, Olivenöl, Wein, Korkrinde und Gips. Bei der Einfuhr stehen Kohle, Erdöl, Baumaterialien und Holz an der Spitze.

Djidjelli war bis 1928 nur durch einen die Klippen verbindenden Damm geschützt; es konnte zwar größte Schiffe aufnehmen, Laden und Löschen mußten aber durch Leichter auf Reede erfolgen. Ein 1928 aufgestellter Plan für den Ausbau des Hafens sieht einen 888 m langen Schutzdamm, Kajen von 450 m Länge und Lagerplätze von 5 ha Größe vor. Der Güterumschlag belief sich 1936 auf 62 000 t und hat sich seit Beginn des Jahrhunderts verdreifacht. Die Einfuhr erfolgt meist durch Küstenfahrer; die Ausfuhr besteht aus Forstprodukten wie Korkrinde, Holz, Holzkohle und Nahrungsmitteln aus der Umgebung der Stadt.

Bône ist der bedeutendste Erzhafen Frankreichs und des Mittelmeers. Die Zahl der 1936 ein- und ausgehenden Schiffe betrug 4449 mit einem Tonnengehalt von 2,38 Mio t. Es ist einmal ein regionaler, ferner der Ein- und Ausfuhrhafen des Ostens der Provinz Constantine, eines stark individualisierten Gebiets, das seine Ein- und Ausfuhr direkt über Bône verfrachtet. Der große Unterschied zwischen der Einfuhr (1936: 304 870 t) und der Ausfuhr (2,07 Mio t) erklärt sich daraus, daß Erze 78 % der letzteren ausmachen.

Der Ausbau des Hafens ist der Entwicklung stets voraus geeilt. Als man sich 1885 zum Bau eines neuen Vorhafens von 45 ha entschloß, waren die Erzgruben von Mocta el Hadid nahezu erschöpft. Die Phosphate von Dyr-Tebessa wurden erst erschlossen. Die 1904 geplante Erweiterung der Lagerplätze auf 35 ha griff der Erschließung der Phos-

phatlager von Kouif i. J. 1912 vor, während die Produktion von Dyr zurückging. Das Programm von 1922 wurde aufgestellt, ehe das erste Erz von Ouenza die Kaje von Bône erreichte. Gleichzeitig mit dieser Anpassung des Hafens an seine Hauptaufgaben wurde die Verbindung mit dem zu bedienenden Gebiet durch den Umbau der Schmalspurbahn Souk-Ahras—Oued Kebrit in Normalspur verbessert sowie die Elektrifizierung der Hafenbahn durchgeführt. Die Kajen und Lagerplätze wurden ausgebaut, die Lade- und Löscheinrichtungen auf das vollkommenste ausgestaltet, besonders die für Lagerung und Verladung von Phosphaten und Erz.

Heute besteht der Hafen aus zwei Binnenbassins und einem Vorhafen von zusammen 110 ha, die durch Dämme und Wellenbrecher von 3200 m geschützt sind. Die 2400 m langen Kajen haben eine Wassertiefe von 8—10 m. Die Lagerplätze, 53 ha, sind seit 1922 an die Handelskammer vergeben. Die Gleislänge der Hafenbahn beträgt 5312 m; auf dem Lagerplatz von Souleyre befindet sich ein Hafen-Rangierbahnhof. Die für den öffentlichen Gebrauch bestimmten Lade- und Löscheinrichtungen sind zwar beschränkt (eine Ladebrücke von 50 t und ein großer elektrischer Hebekran der Handelskammer), dagegen sind die Einrichtungen der Bergbaugesellschaften sehr gut. Die Soc. de Ouenza hat zwei bewegliche Kräne von 400 t Stundenleistung; zwei andere können 7000 t in 24 Stunden lagern. Die Cie des Phosphates de Constantine kann 300 t stündlich umschlagen und 70 000 t lagern. Zwei andere Gesellschaften haben Spezialeinrichtungen für Kohle. Lagerhäuser und Schuppen sind reichlich vorhanden. Die Kriegsmarine hat im Vorhafen eine Station für Wasserflugzeuge. Schließlich sind Genossenschaftssilos und bedeutende Anlagen zur Versorgung der Schiffe mit Brennstoff und Frischwasser vorhanden. Geliefert wurden in den letzten Jahren durchschnittlich 60 000 t Bunkerkohle und 4—5000 t Heizöl.

Die Verbindungen von Bône erstrecken sich, selbst wenn man von den regelmäßigen Passagier- und Frachtdampferlinien, die von sieben französischen Gesellschaften unterhalten werden, absieht, auf fast alle Länder. Der Küstenschiffahrtsverkehr ist der stärkste der Kolonie; 1935 verkehrten über 1000 Küstenfahrer mit zusammen 70 000 t. Unter der Einfuhr stehen Kohle, Heizöl, Benzin und Baumaterialien an erster Stelle, bei der Ausfuhr Erze, Wein, Getreide, Frühgemüse, Alfagras, Korkrinde und Hammel.

Neue Pläne erstrecken sich auf die Verlängerung der Kajen, Verbesserung der Lade- und Löscheinrichtungen, Beschaffung eines Schwimmdocks und später die Anlage eines neuen Vorhafens und weiterer Binnenbassins.

Bône hatte durch die Weltwirtschaftskrise und die algerische Agrarkrise Rückschläge erlitten. Der Bergbau hat sich in den letzten

Jahren schnell erholt. An Erzen und Phosphat sind bedeutende Reserven vorhanden, so daß — vorausgesetzt, daß diese beiden Industrien nicht beeinträchtigt werden — Bône dem Güterumschlag nach der erste algerische Hafen werden könnte.

Bône hat zwei kleine Zubringerhäfen, Calle und Herbillon, die fast ausschließlich der Küstenfahrt dienen. Ihr Gesamtverkehr betrug 1935 25 000 t. Calle geht zurück, nachdem die elektrische Straßenbahn von Bône dem Küstenverkehr Abbruch tut.

Die Ausführungen zeigen, daß für die Häfen, was Anlagen und Ausrüstung betrifft, viel geschehen ist. Die Aufwendungen hierfür in den letzten 40 Jahren belaufen sich auf Hunderte von Millionen Franken. Ermöglicht wurden sie durch die ungeheuren deutschen Reparationsleistungen in Geld und Sachlieferungen. Überall, wo sich Garantien oder auch nur Möglichkeiten für eine zukünftige Entwicklung zeigten, wurden keine Mittel gespart.

Das Straßennetz.

Bei der Besitzergreifung Algeriens gab es nur zwei fahrbare Straßen von einigen Kilometern Länge, welche die Stadt Algier mit dem Fort l'Empereur und mit den Gärten des Dey verbanden. Sie waren nur so breit, daß gerade ein Lastwagen fahren konnte. Dem inneren Verkehr im Lande dienten Pfade, die weniger gut waren als die heute in den südlichen Territorien vorhandenen Pfade. Zehn Jahre nach der Eroberung waren 350 km an Straßen gebaut.

Das heutige Straßennetz hatte nach dem Stande von Anfang 1938 eine Gesamtlänge von rund 89 000 km, von denen 47 000 auf Nordalgerien und 42 000 auf die südlichen Territorien entfallen. Von dieser Gesamtlänge entfallen 7000 km auf die Straßen I. Ordnung, die „Routes Nationales", und von diesen 7000 km wiederum 228 km auf die südlichen Territorien. Die Verteilung der Straßen auf die einzelnen Departements und Territorien ist aus der Tabelle ersichtlich.

Schematisch ist das Straßennetz durch zwei Längsstraßen, welche die Verbindung von Marokko, Algerien und Tunesien bilden, sowie durch Querstraßen, welche die Häfen mit den Längsstraßen und den südlichen Territorien verbinden, gekennzeichnet.

Die beiden großen Längsverbindungen sind 1. die Straße Oran—Mostaganem—Ténès—Algier—Bougie—Philippeville—Bône—tunesische Grenze und 2. die Straße von der marokkanischen Grenze über Tlemcen—Sidi-bel-Abbès — Mascara — Relizane — Orléansville — Médéa—Bouira—Sétif—Constantine—Guelma bis zur tunesischen Grenze. Unter den nordsüdlichen „Durchdringungsstraßen" sind folgende hervorzuheben: Oran—

Der Stand des Straßennetzes Ende 1937.

(Nach Annuaire Statistique d'Algérie zusammengestellt).

Bezeichnung der Straßen	Länge der Straßen km	Kosten der laufenden Instandhaltung Mio Fr.	Kosten der großen Instandsetzungsarbeiten Mio Fr.	Neuanlagen: Kosten im gewöhnlichen Haushalt Mio Fr.	Neuanlagen: Kosten auf Anleihen Mio Fr.	Gesamtkosten Mio Fr.
Staats-Straßen (Routes Nationales)	7 000	57,95	14,00	—	4,5	76,45
Strategische Straßen, von der Kolonie unterhalten (chemins stratégiques) .	4	—	—	—	—	—
Strategische Straßen, vom Staate unterhalten . .	5 119	5 500	—	—	—	5 500
Verschiedene subventionierte Straßen (chemins subventionnés)	—	—	—	1,78	6,00	7,78
Gesamt .	12 123	57,955	14,00	1,68	10,5	84,135

Das Straßennetz der einzelnen Departements und der südlichen Territorien

in km.

Departement oder Territorium	1	2	3			4	5		6
	Staatsstraßen Routes Nationales	Departementsstraßen Routes départementales	Vizinalwege (chemins vicinaux)			Feldwege chemins ruraux	Pfade		Gesamt
			Groß-Verkehr	allgem. Bedeut.	lokaler Bedeut.		für Kraftwagenverk.	sonstige	
Algier	2 363	—[1]	1 170	1 527	2 869	7 490	—	2 470	17 889
Oran	2 056	—[2]	4 379	[2]	2 094	4 522	—	—	13 051
Constantine	2 319	65	2 958	1 376	2 679	1 982	2 336	2 750	16 466
Nord-Algerien . . .	6 738	65	8 507	2 903	7 642	13 994	2 336	5 220	47 406
Südl. Territorien . .	228	—	3 555	232	1 670	1 752	14 034	20 565	42 036
Algerien gesamt . .	6 966	65	12 062	3 135	9 312	15 746	16 370	25 785	89 442

[1] Das Departement Algier hat keine Departementsstraßen.

[2] Das Departement Oran hat keine Departementsstraßen, auch keine Land- (Vizinal-wege) von allgemeiner Bedeutung.

El Aricha, Mostaganem—Géryville, Mostaganem—Aflou, Algier—Laghouat, Algier—Bou—Saada, Bougie—Sétif—Batna, Philippeville—Constantine—Biskra, Bône—Souk Ahras—Tébessa.

Die Länge der gepflasterten oder mit einer anderen festen Decke aus Teer, Asphalt, Mexasphalt usw. versehenen Decke betrug am 1. Ja-

nuar 1925 76 km, am 1. Januar 1931 189 km, am 1. Januar 1932 240 km. Der Ausbau und die Unterhaltung der Straßen erforderten bedeutende Aufwendungen. In den Jahren 1922 bis 1937 wurden für Neuanlagen von Straßen und Instandhaltung (Angaben für letztere in Klammer) aufgewendet in Mio Fr.:

1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
22,1	20,3	21,3	23,7	30,5	49,0	65,2	110,0
(15,3)	(15,4)	(16,5)	(18,2)	(20,9)	(31,5)	(46,0)	(81,0)

1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
166,0	176,0	202,0	nicht festzustellen				12,18
(128,0)	(133,0)	(133,0)					(72,0)

Der Kraftverkehr.

In dem Maße, wie dieses gute Straßennetz ausgebaut wurde, entwickelte sich der Kraftverkehr.

Die Zahl der Kraftfahrzeuge betrug am 1. Januar 1934 etwa 17 je 1000 Bewohner, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Bevölkerung sich aus 600 000 Franzosen oder naturalisierten Franzosen, 200 000 sonstigen Europäern und über 5 Mio Eingeborenen zusammensetzte.

Im Verkehr und registriert waren am 31. XII. 1936 und 31. XII. 1937 an Kraftfahrzeugen

Departement oder Territorium	Lastkraft- und Geschäftswagen am		Kraft-omnibusse am		Personen-kraftwagen am		Krafträder mit und ohne Seitenwagen am	
	31. XII. 1936	31. XII. 1937	31. XII. 1936	31. XII. 1937	31. XII. 1936	31. XII. 1937	31. XII. 1936	31. XII. 1937
Algier	6 107	6 295	2 142	2 140	44 568	44 941	4 665	4 715
Oran	4 764	4 948	740	774	38 191	39 870	3 546	4 689
Constantine	2 629	2 689	924	977	19 598	20 188	2 930	3 043
Territoires du Sud .	186	198	106	104	479	509	50	43
Gesamt .	13 686	14 130	3 912	3 995	102 836	105 508	11 199	12 490

Die Omnibusse bedienen ein Liniennetz von rund 20 000 km. Die großen Fahrzeuge befördern bis zu 50 Personen. Der Kraftwagen dringt weit in die Sahara vor und entwickelt auf den gut gehaltenen Pfaden eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 50 km. Private Verkehrsunternehmen dehnen ihre Linien immer weiter aus, so unterhält die Soc. Algérienne des Transports Tropicaux subventionierte Kraftverkehrslinien zwischen Chardara, El Goléa, Ouargla, Tamanrasset und seit einigen Jahren auch bis Zinder. Die südlichen Territorien sind bemüht, auf dieser 3000 km langen Strecke durch die Wüste möglichst angenehme Verhältnisse für die Reisenden zu schaffen. Auf allen Etappen befindet sich ein Hotel oder ein Rasthaus.

Subventionierte Kraftverkehrslinien 1937

Departement oder Territorium	Linien Anzahl	Linien Länge	subventioniert durch die Kolonie Fr.	d. Depart. Fr.	d. Gemeinde Fr.	Gesamt: Fr.
Algier	5	534,5	187 823	15 000	40 000	242 823
Oran	7	345,5	7 810	118 891	10 192	136 893
Constantine . .	5	224,6	32 000	8 000	8 500	48 500
Nord-Algerien .	17	1 104,6	227 633	141 891	58 692	428 216
Süd-Territorium	46	10 402,5	493 347	—	12 100	505 447
Ganz Algerien .	63	11 507,1	720 980	141 891	70 792	933 663

Eisenbahnen und Kraftverkehr.

Für den Bau des Eisenbahn- und Straßennetzes waren strategische und topographische Erwägungen so maßgebend, daß die Bevölkerungszentren oft in erheblicher Entfernung abseits liegen blieben. Die ersten Eisenbahnen wurden als private Unternehmen gebaut.

Vor 1914 machten die Betriebskosten der verschiedenen Netze durchschnittlich etwas über 70 % der Einnahmen aus. Von 1914 bis 1918 wurden die Bahnen als Teil der militärischen Einrichtungen des Landes verwaltet. Der Betriebskoeffizient näherte sich in dieser Zeit 100 und stieg 1922 auf 130,5 %. In diesem Jahr übernahm der Staat das gesamte Netz. Später stiegen die Betriebskoeffizienten in dem Zeitraum von 1932—1937 auf 145 bis 153 %. Seit dem 1. November 1933 ist der eigentliche Betrieb aller algerischen Bahnen gesetzlich festgelegt. 1938 schied auch die P.L.M. als nomineller Pächter von Teilen des westlichen Netzes aus.

Der Abstieg der Bahnen als Privatunternehmen trat schon vor der Zeit ein, wo ein verbessertes Straßennetz den Überland-Kraftverkehr zu einem ernsten Wettbewerber der Bahnen machte. Das Versagen der Bahnen hatte in erster Linie seinen Grund in den den Gesellschaften gewährten Konzessionen, die ihnen alle Freiheiten in der Gestaltung ihrer Tarife und Fahrpläne nahmen. Weniger als 25 % der Reisenden I. Klasse zahlten den vollen Fahrpreis. Weiter bedeutete die direkte Besteuerung des Verkehrs eine Belastung von 5 %. Diese Steuer bestand bis 1930.

Erst 1931 war der Überland-Kraftverkehr genügend entwickelt, um mit den Bahnen ernstlich in Wettbewerb zu treten. Zu dieser Zeit arbeiteten die Bahnen unter staatlicher Aufsicht mit starken Verlusten. Eins der Mittel zur Steigerung der Einnahmen war die Erhöhung der Frachttarife. Diese Maßnahme wurde aber bis zu einem Grade angewandt, daß der Überland-Kraftverkehr sehr viel billigere Tarife gewähren konnte und dennoch verdiente. Infolgedessen nahm sowohl der Personen- wie Güterkraftverkehr zu, der bessere Beförderungsmöglichkeiten bot als die Bahnen.

Diese Lage zwang die Regierung, dem Wettbewerb durch Herabsetzung der Personen- und Gütertarife auf den Wettbewerbslinien zu begegnen, das Zuggewicht herabzusetzen, die Fahrgeschwindigkeiten zu erhöhen und 1934 einen neuen Fahrplan einzuführen. Im gleichen Jahr wurde ein Ausschuß zur wirksamen Gleichschaltung der Landtransportdienste eingesetzt.

Diese neue Politik der Eisenbahnen zur Bekämpfung des Kraftverkehrs wurde auch in der zweiten Hälfte 1936 fortgesetzt. Dann aber erhöhte die Verwaltung, ermutigt durch die guten Ergebnisse der Maßnahmen zur Gleichschaltung der Transportbetriebe, die Tarife wieder. Seitdem sind ständig Tariferhöhungen vorgenommen. Im Mai 1938 beliefen sie sich auf rund 50 %.

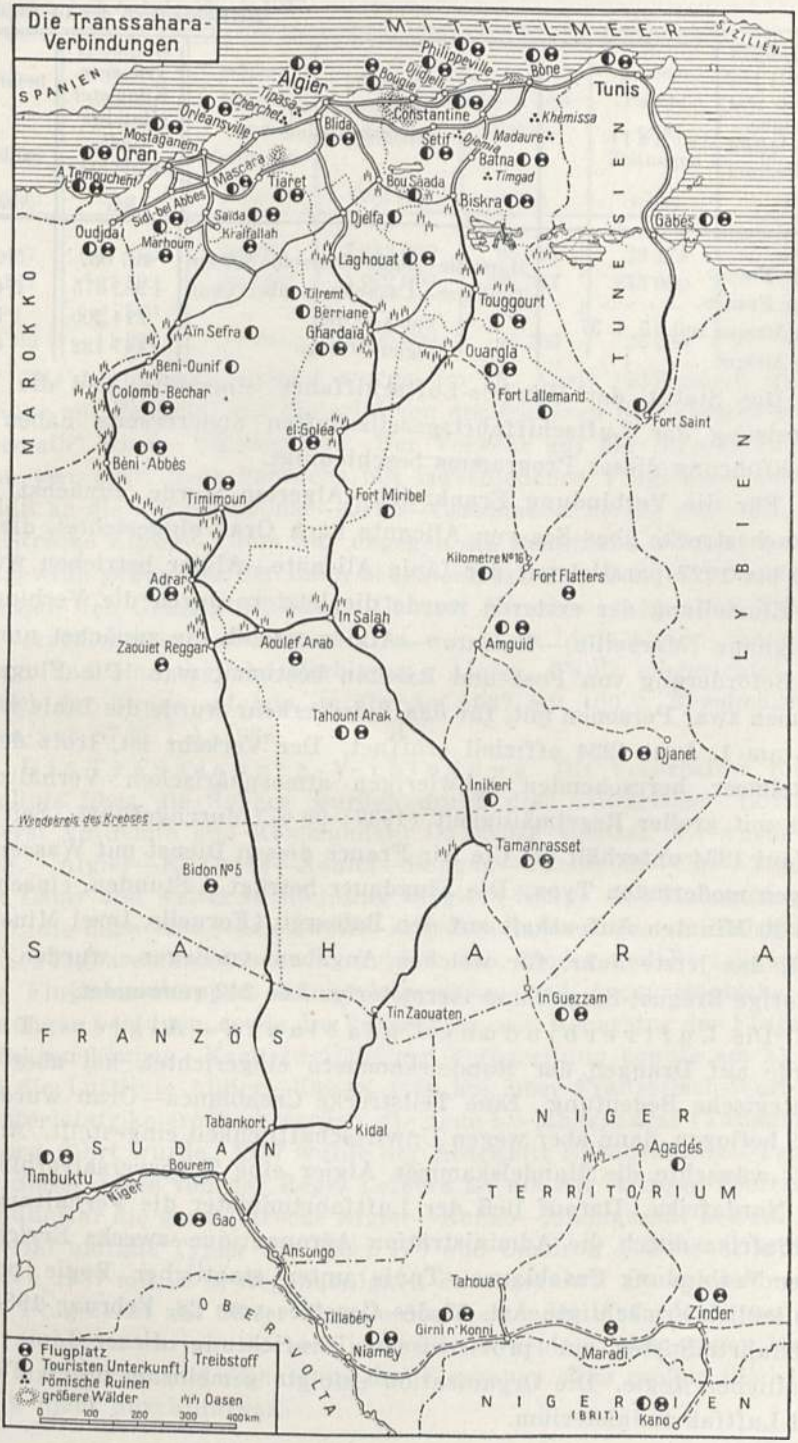
Der Grundgedanke bei den Maßnahmen zur Gleichschaltung war der, daß der Langstreckenverkehr den Eisenbahnen, der Kurzstreckenverkehr aber dem Kraftwagen vorbehalten sein sollte. Die Tarife für beide Beförderungsarten sollten die gleichen sein. Ende 1937 war die betriebliche Netzlänge der Eisenbahnen rund 1600 km geringer als i. J. 1931. Die Bahnen hatten zu diesem Zeitpunkt einen angesammelten Betriebsverlust von 1,4 Mrd Fr., und mußten unter diesen Verhältnissen mit einem jährlichen Verlust von 120 Mio Fr. rechnen.

Am 29. September 1937 wurde ein „Conseil Supérieure des Transports" geschaffen. Daß auch diese letzten Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg gehabt haben, läßt sich aus dem Erlaß vom 9. September 1938 schließen, welcher die Benutzung von privaten Überland-Kraftverkehrsfahrzeugen bis zu einer Ladefähigkeit von 3500 kg gestattet, wenn es sich um Beförderung privater Güter handelt. Der gleiche Erlaß befreit sie von den auf Grund des Gleichschaltungsgesetzes festgesetzten Abgaben. Eine weitere Verfügung sieht die Steuerbefreiung von Überland-Lastkraftfahrzeugen vor, die länger als einen, aber nicht über zehn Monate stillgelegt sind. Von beiden Verfügungen wird erhofft, daß sie die Gütererzeugung und den Warenverkehr heben werden, der als Folge der Bestrebungen, den Eisenbahnen diese Art Frachtverkehr zuzuweisen, zurückgegangen war.

Luftverkehr.

Es ist der Ehrgeiz Frankreichs, Algerien zur „Drehscheibe" des afrikanischen Luftverkehrs zu machen.

Die Organisation des nordafrikanischen Luftverkehrsnetzes erfolgte nach wirtschaftlichen, militärischen, touristischen und nationalen Gesichtspunkten. Drei Hauptverbindungen dienen diesen verschiedenen Zwecken: 1. Frankreich—Algerien, 2. die Querverbindung Marokko—Algerien—Tunesien und 3. die Transsahara-Luftverbindungen mit ihren Verlängerungen nach dem Kongo, Französisch-Äquatorialafrika und Madagaskar.


Die Transsahara-Verbindungen
MITTELMEER
SIZILIEN
SPANIEN
MAROKKO
TUNESIEN
LYBIEN
FRANZÖS
SAHARA
SUDAN
NIGER TERRITORIUM
OBER-VOLTA
NIGERIEN (BRIT.)
Algier
Tipasa
Cherchel
Orleansville
Mostaganem
Oran
A. Temouchent
Mascara
Tiaret
Sidi-bel Abbès
Saida
Kralfallah
Oudjda
Marhoum
Blida
Bougie
Djidjelli
Philippeville
Bône
Tunis
Constantine
Khemissa
Setif
Madaure
Batna
Timgad
Bou Saada
Biskra
Djelfa
Gabès
Laghouat
Touggourt
Tilremt
Berriane
Ghardaia
Ain Sefra
Beni-Ounif
Colomb-Bechar
Ouargla
Fort Lallemand
Fort Saint
el-Goléa
Béni-Abbès
Timimoun
Fort Miribel
Kilometre N°16
Fort Flatters
Adrar
In Salah
Amguid
Zaouiet Reggan
Aoulef Arab
Tahount Arak
Djanet
Inikeri
Wendekreis des Krebses
Tamanrasset
Bidon N°5
In Guezzam
Tin Zaouaten
Tabankort
Kidal
Agadés
Timbuktu
Bourem
Niger
Gao
Ansongo
Tahoua
Zinder
Tillabéry
Niamey
Girni n'Konni
Maradi
Kano
Flugplatz
Touristen Unterkunft
römische Ruinen
größere Wälder
Treibstoff
Oasen
0 100 200 300 400 km

Betriebsziffern der in Algerien

Gesellschaft	Luftverkehrslinie	geflogene Kilometer (Handels-Luftverkehr) km	beförderte zahlende Anzahl
Cie Air France	Marseille–Algier–Marseille 803 km	497 057	3 950
Cie Air France	Toulouse—Casablanca über Oran	1 382 675	6 498
Régie Afrique seit 15. 4. 37 .	Tunis—Oran	214 200	1 103
Régie Afrique	Algier—Congo	447 122	403

Das Statut der Handels-Luftschiffahrt einerseits und die Verschmelzung der Luftschiffahrtsgesellschaften andererseits haben die Durchführung dieses Programms beschleunigt.

Für die Verbindung Frankreich—Algerien wurde zunächst eine Versuchsstrecke über See von Alicante nach Oran eingerichtet, die von 1923 bis 1927 parallel mit der Linie Alicante—Algier betrieben wurde. Mit Einstellung der ersteren wurde die letztere durch die Verbindung Marignane (Marseille)—Balearen—Algier ersetzt, die zunächst nur für die Beförderung von Post und Paketen bestimmt war. Die Flugzeuge nahmen zwar Personen mit, für den Reiseverkehr wurde die Linie jedoch erst am 1. Juni 1934 offiziell eröffnet. Der Verkehr ist, trotz der im Mittelmeer herrschenden schwierigen atmosphärischen Verhältnisse, stets mit großer Regelmäßigkeit (1937: 99 %) durchgeführt. Seit dem 1. Juni 1934 unterhält die Cie Air France diesen Dienst mit Wasserflugzeugen modernsten Typs. Die Flugdauer beträgt 5 Stunden, einschließlich 30 Minuten Aufenthalt auf den Balearen (Fornells, Insel Minorka). 1937, das letzte Jahr, für welches Angaben vorliegen, wurden dreimotorige Bréguet-Saigon und viermotorige Léo 242 verwendet.

Die Luftverbindung Casablanca—Algier--Tunis wurde auf Drängen der Handelskammern eingerichtet, hat aber auch strategische Bedeutung. Eine Teilstrecke Casablanca—Oran wurde bis 1929 beflogen, dann aber wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt. Anfang 1932 wünschte die Handelskammer Algier eine Transversalverbindung für Nordafrika. Darauf ließ der Luftfahrtminister die Verhältnisse in Nordafrika durch die Administration Aéronautique zwecks Errichtung einer Verbindung Casablanca—Tunis unter staatlicher Regie prüfen. Schließlich ermächtigte Art. 53 des Gesetzes vom 28. Februar 1934 den Luftfahrtminister zur provisorischen Einrichtung dieser Linie unter staatlicher Regie. Die Organisation erfolgte gemeinsam durch Finanz- und Luftfahrtministerium.

endenden Luftverkehrslinien 1937.

Personen	beförderte Post einschl. Drucksachen und Pakete	größere Pakete und Zeitungen	geflogene Personen-Kilometer	Post und Pakete	größere Pakete und Zeitungen	Regelmäßigkeit (Prozentsatz der ausgeführten Flüge zu den vorgesehenen)
umsonst						
Anzahl	kg	kg	Pers./km	t/km	t/km	%
467	37 772	36 467	3 533 600	30 217	29 174	98
1 187	127 509	134 500	14 022 000	234 351	245 000	—
—	590	—	—	—	—	100
65	11 294	16 444	1 405 500	45 700	26 630	100

Die Linie Oran—Algier wurde am 15. April 1937 durch die Air Afrique mit Personal und Material von der früheren Betriebsgesellschaft „Germain" wieder übernommen. Der Verkehr auf der Strecke Algier—Oran war aber, trotz Versuchs mit verschiedenen Flugplänen und Anschluß an die Linie Toulouse—Oran—Casablanca, gering geblieben. Auf der Strecke Algier—Tunis war dagegen die Benutzung stärker, weil der Zeitgewinn gegenüber der Bahn bedeutend ist. Die Betriebsverluste veranlaßten den Generalinspekteur, General Hirschauer, zu einer Prüfung und verschiedenen Maßnahmen. U. a. wurde die Linie Algier—Oran stillgelegt, und eine tägliche Verbindung Algier—Tunis eingerichtet. Der Betrieb der Linien erfolgte im übrigen 1937 mit 100 % Regelmäßigkeit gegen nur 87 % i. J. 1936.

Die Transsahara-Verbindung. Die Vorarbeiten für die Fluglinie über die Sahara wurden durch die militärische Luftfahrt (Oberst Vuillemin und Kommandant Dagneux) geleitet. Es wurde eine Linie Algier—El Goléa—Aoulef—Reggan—Tanezrouf—Gao—Zinder—Fort Lamy und weiter in Richtung Belgisch-Kongo und Madagaskar gewählt, die dann eine jeden Zweifel ausschließende Reihe von Zeichen erhielt. Flugbasen entstanden in Aoulef, Gao, Zinder und Fort Lamy, die über Flugzeugschuppen, Funkentelegraphie und meteorologische Einrichtungen verfügen, sowie die Versorgung und Reparatur der Flugzeuge ausführen können. Nach zweijähriger Vorbereitung konnte am 11. Mai 1934 die Luftlinie Algier—Kongo, 4500 km, über Französisch-West- und Äquatorialafrika eröffnet werden, die dann bis Madagaskar (Tananarivo) weitergeführt wurde. 1937 wurde der Abschnitt Elisabethville—Tananarivo dieser Linie von der Régie Lefèvre an die Air Afrique übertragen, die nunmehr die ganze Strecke Algier—Kongo—Madagaskar betreibt. Das Material umfaßt Typen wie Bloch 120 und Caudron 444/448. Die Flüge wurden 1937 mit 98 % Regelmäßigkeit durchgeführt. Da der halbmonatliche Flugdienst auf dieser Strecke den steigenden Anforderungen nicht mehr genügte, war ein wöchentlicher Dienst geplant, aber wegen Mangel an Flugmaterial und Abnutzung der Flugzeuge ohne großes Risiko vorläufig nicht durchführbar.

Die belgische S.A.B.E.N.A., welche an diesem Luftverkehr beteiligt ist, stellte 1938 Flugzeuge Typ „Junkers 52" ein, nachdem die unter Lizenz in Brüssel gebauten „Savoia" nicht befriedigten.

Auf Wunsch des Generalgouverneurs von Algerien untersuchte eine Kommission die Einrichtung einer Luftpostverbindung mit der östlichen Sahara. Die Mittel wurden angefordert.

Die Linie Toulouse—Alicante—Oran—Casablanca wurde 1937 regelmäßig beflogen; die dreimotorigen „Wibault"-Maschinen sind durch schnellere „Dewoitine" ersetzt.

An dem Luftverkehrsnetz wurden 1937 keine wesentlichen Verbesserungen vorgenommen. Die zahlreichen Projekte der Vorjahre konnten vielfach wegen fehlender Mittel und geringer Fortschritte bei den Enteignungen nicht weiter verfolgt werden, so der Ausbau der Flugplätze von Bône-Souk-Ahras und Constantine, die militärisch von besonderer Bedeutung sind. Auch die Frage des Wasserflughafens in Algier, die seit 1930 schwebt, kam nicht weiter.

Für Neuanlage bzw. Verbesserung der gemeinsam von den städtischen Verwaltungen und den Handelskammern unterhaltenen Flugplätze Hussein-Dey Orléansville, Affreville, Fréha, Batna, Bougie, La Calle, Négrine, Philippeville, Souk-Ahras (Bône), Canrobert, Collo, Djidjelli, Mascara, Relizane, Aïn-Témouchent, Tiaret, Saïda, Lourmel, Perrégaux, Bel-Abbes wurden zahlreiche Verträge abgeschlossen, durch welche 2 443 550 Fr., davon 1 303 350 Fr. vom Luftministerium und 1 140 000 Fr. von der Regierung Algeriens zur Verfügung gestellt wurden.

Im ganzen ist für 1937 eine stetige Entwicklung des französischen Luftverkehrs in Nordafrika festzustellen, die ohne ernsten Unfall vor sich ging. Andererseits leidet das private Flugwesen unter den hohen Kosten des Materials und des Betriebs. Die Finanzlage der privaten Fliegerklubs Algeriens ist schwierig. 1937 wurden ihnen als besondere Beihilfen 370 000 Fr. vom Mutterland und 304 000 Fr. seitens Algeriens bewilligt. Die radiotelegraphische Triangulation Algeriens ist im Interesse der Sicherheit der Fluglinien geplant.

Quellen:

Außer den amtlichen Veröffentlichungen wie Annuaire Statistique de l'Algérie, die leider nur bis 1937 zu beschaffen waren, wurden folgende Werke benutzt, auf welche hier allgemein Bezug genommen sei:

Algérie, Atlas Historique, Géographique, Economique. Editeurs: Horizons de France, Paris 1934.

Réné Lespès: Pour Comprendre l'Algérie. Ouvrage publié sous les Auspices du Gouvernement Général de l'Algérie, 1937. Alger, Rue Mogador 41 & 43.

Exposé de la Situation Générale de l'Algérie en 1937.

La France d'au déla des Mers par Lieut.-Col. E. Cortot, l'expansion coloniale de la France et les problèmes qu'elle pose. Charles Lavauzelle & Cie., Paris 1936.

Reports on the economic conditions in Algeria. London, Dpt of Overseas Trade.

Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts.

Von

Dr. W. Böttger in Wuppertal,
z. Z. Marineintendanturrat.

1. Wenn nach dem geltenden bürgerlichen Recht der wirtschaftsausübende Staat Rechtsbeziehungen entstehen läßt, muß für die sich hieraus ergebenden Rechte und Pflichten ein Rechtssubjekt vorhanden sein, das der Staat in seiner hoheitlichen Eigenschaft nicht ist. So entstand die juristische Person des Fiskus, die zahlreiche hoheitliche Vorgänge dem Privatrecht und dem ordentlichen Rechtsweg zuwies, zumal dann, wenn die Interessen der Beteiligten bei Anwendung der öffentlich-rechtlichen Bestimmungen nicht oder nicht ausreichend genug in Übereinstimmung gebracht werden konnten. Nicht zuletzt mußte die „Fiskustheorie" herhalten, um die Haftung des Staates als private Rechtsperson für die Eingriffe der hoheitlichen Gewalt zu begründen. Es ging um die „Unterwerfung der hoheitlichen Sphäre unter die individuellen Interessen"[1].

Diese Entwicklung führte zuguterletzt zu einer Kluft zwischen öffentlichem und privatem Recht, wobei jenes den Staat (als Hoheitsperson) und dieses die bürgerliche Gesellschaft als individuelle Interessengruppe zu vertreten hatte. Die Oberhand hatte dabei das private Recht gewonnen.

Im Gegensatz hierzu geht das völkische Recht von der Auffassung aus, daß das Recht und die Rechtsverhältnisse in erster Linie durch öffentliche Rücksichten bestimmt sein sollen. Es strebt dahin, die hoheitliche Rechtsauffassung stärker zu betonen und zunehmend das private Recht durch die hoheitliche Verwaltung zu erfassen. Nun ist zwar schon immer für das Verwaltungsrecht maßgebend das öffentliche Interesse gewesen, worunter das Interesse des Allgemeinwohls zu verstehen ist. Um so mehr wird das neue Rechtsdenken hier günstigen Boden finden, viel eher jedenfalls als bei dem Privatrecht, zumal der Begriff des Allgemeinwohls im völkischen Sinne umfassender und tiefgreifender als wahre echte Volksgemeinschaft zu verstehen ist. Wo öffentliche und private Interessen im Widerstreit sind, gebührt jenen der Vorrang.

Wenn aber das Verwaltungsrecht mit dem völkischen Begriff aufgefüllt werden soll, dann gehört dazu die klare und eindeutige Heraus-

[1] Huber, Neue Grundbegriffe des hoheitlichen Rechts, S. 10.

stellung der staatlichen Hoheit, die auch keine Länderhoheit mehr kennt, sondern alle Gewalt in der Hand des Reiches vereinigt.

Für das Verkehrsrecht ist das Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Recht von besonderer Bedeutung, bewegt es sich doch in seinen wichtigsten Rechtsbestandteilen auf dem Grenzgebiet zwischen beiden Rechtsbereichen. Gerade beim Verkehrsrecht zeigt sich schon jetzt deutlich, daß die hoheitliche Reichsgewalt sich erfolgreich der Gesetzgebung bedient, um damit ihre Führungsaufgaben in die rechtlich allgemein verbindliche Form zu bringen[1].

2. Der Umbruch in dem Verwaltungsrechtsdenken kommt darin zum Ausdruck, daß die Verwaltung nicht mehr in der Hauptsache Polizeitätigkeit ausübt, sondern aktiv in die Verwaltung der Wirtschaft eingreift. Dies zeigt anschaulich das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934, welches das Recht der Straßenbahnen und des öffentlichen Personenverkehrs mit Kraftfahrzeugen regelt. Das Gesetz ist das erste Stück eines einheitlichen reichsgesetzlichen Verkehrs w i r t s c h a f t s rechts.

Die besondere verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Gesetzes kommt im folgenden zum Ausdruck: Die Genehmigung ist nicht polizeilicher Natur, „sondern schließt ebenso wie die Verleihung des Rechts zur Begründung eines Eisenbahnunternehmens die Übertragung eines bestimmten subjektiven Rechts in sich: einer bestimmten Person wird das Recht verliehen, eine Straßenbahn, eine Linie oder einen Gelegenheitsverkehr einzurichten und zu betreiben"[2]. Wie schon bisher beim Linienverkehr mit Omnibussen sind die Genehmigungsbehörden nunmehr in der Lage, auch bei der Genehmigung von Straßenbahnen und des Gelegenheitsverkehrs verkehrswirtschaftliche Erwägungen anzustellen und hiervon die Erteilung der Genehmigung abhängig zu machen. Damit sind den Genehmigungsbehörden selbständige verkehrsplanende Überlegungen anvertraut, die die oft engherzig von rein lokalen oder finanziellen Interessen geleitete Verkehrsausübung zugunsten einer die gesamtwirtschaftlichen Interessen berücksichtigenden Verkehrswirtschaft ablösen.

Auch das am 26. Juni 1935 erlassene „Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen" ist ein wichtiger Baustein in der Neuordnung des Verkehrswirtschaftsrechts. Grundgedanke dieses Gesetzes

[1] Gesetz über den Neubau des Reiches vom 30. Januar 1934 und Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934.

[2] H e i n , Kommentar zum PBG., S. 64.

Im Gegensatz hierzu bezweifelt allerdings M e y e r , daß die Genehmigung nicht polizeilicher Natur ist, da das preußische Gesetz vom 3. November 1838 für eine Bestätigung der Auffassung Heins nicht herangezogen werden könne. EE. Bd. 58, S. 407.

ist es, die Beförderung von Gütern im Kraftwagen grundsätzlich der Tätigkeit freier Einzelunternehmer zu überlassen[1]. Stets aber ist eine Genehmigung erforderlich. In Zweifelsfällen entscheidet die Genehmigungsbehörde darüber, ob eine Güterbeförderung als genehmigungspflichtig anzusehen ist. Eine Ausnahme macht nur der Reichsbahngüterfernverkehr, der keinem Genehmigungszwang unterliegt. Es wurde jedoch durch Beschränkung dieses Verkehrs dafür Sorge getragen, daß die freien Unternehmer nicht erdrückt werden.

Die wichtigste Neuerung des Gesetzes liegt darin, daß alle Güterfernverkehrsunternehmer zwangsweise dem Reichs-Kraftwagenbetriebsverband angehören müssen, mit Ausnahme der Reichsbahn, der jedoch die Beteiligung freisteht. Scheidet ein Unternehmer aus dem Verband aus, erlischt für ihn damit zugleich die Genehmigung zum Kraftwagenbetrieb. Der Verband selbst ist eine öffentlich-rechtliche Körperschaft.

Die Genehmigung zur Güterbeförderung ist zu versagen, wenn kein volkswirtschaftliches Bedürfnis vorliegt. Damit wird einer ungesunden Aufblähung des Gewerbes vorgebeugt. Zugleich will das Gesetz den Wettbewerb von Schiene und Kraftwagen in eine vernünftige Zuordnung bringen und diese Ziele durch eine strenge Tarifordnung sicherstellen.

Die überragende Stellung des Reichsverkehrsministers, der für die Führung einer einheitlichen Verkehrspolitik im Reich die Verantwortung trägt, kommt insbesondere in seiner Eigenschaft als Beschwerdeinstanz über Entscheidungen der höheren Verwaltungsbehörden zum Ausdruck, die im Hinblick auf Tatbestände ergehen, die nach dem Personenbeförderungsgesetz oder dem Güterfernverkehrsgesetz zu beurteilen sind. Solche Entscheidungen des Reichsverkehrsministers binden die Gerichte und die Verwaltungsbehörden. Wenn ein Unternehmer vorsätzlich oder fahrlässig einen Verkehr mit Landfahrzeugen ohne die erforderliche Genehmigung betreibt und eine strafbare Handlung angenommen werden kann, sind die Gerichte verpflichtet, wenn Zweifel darüber bestehen, ob eine Verkehrseinrichtung den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes unterliegt oder nicht, die Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde einzuholen. So lange muß das Verfahren ausgesetzt werden. Will das Gericht von der es nicht bindenden Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde abweichen, so ist die bindende Entscheidung des Reichsverkehrsministers einzuholen[2].

In gleicher Weise sind Gerichte und die Verwaltungsbehörden an die Entscheidungen des Reichsverkehrsministers gebunden, wenn gegen

[1] Petersen, Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. EE. Bd. 58, S. 117.
[2] Hein, Kommentar a. a. O., S. 55.

die Beschlüsse und Verfügungen der höheren Verwaltungsbehörde Beschwerde beim Reichsverkehrsminister erhoben wird. Das ordentliche Gericht kann auch durch einstweilige Verfügung den Verkehr untersagen, immer aber ist es zuguterletzt gebunden an die Entscheidung des Reichsverkehrsministers.

Es ist aber offensichtlich, daß das Güterfernverkehrsgesetz und das Personenbeförderungsgesetz nicht etwa nur aus Gründen der öffentlichen Verkehrsinteressen[1] erlassen sind, sondern auch den Schutz einzelner Personen, insbesondere vorhandener Verkehrsgesellschaften, bezwecken. Denn nach dem Personenbeförderungsgesetz läuft ein Unternehmen auch dann dem öffentlichen Interesse zuwider, wenn es bereits vorhandenen Verkehrsunternehmungen einen unbilligen Wettbewerb bereitet. Das Güterfernverkehrsgesetz versagt die Genehmigung, wenn kein volkswirtschaftliches Bedürfnis vorliegt. Darin liegt eine Einschränkung der Gewerbefreiheit, deren Umfang dem Ermessen der Verwaltung überlassen ist. Insoweit können Streitigkeiten, die sich aus den Verhältnissen einzelner Privatpersonen untereinander ergeben und die sich bisher als bürgerliche Rechtsstreitigkeiten darstellten, nunmehr zu Fragen des allgemeinen öffentlichen Interesses und damit vornehmlich Sache der Verwaltung werden.

Besonders gilt dies auch von dem Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934[2]. Hiernach darf der Betrieb von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde eingeschränkt oder stillgelegt werden. Das gilt auch im Konkurs über das Vermögen des Bahneigentümers. Anlaß zu diesem Gesetz war die Notlage solcher Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs, deren Fortbetrieb gefährdet, deren Erhaltung aber aus Gründen des Allgemeinwohls wünschenswert ist. Ein stärkerer Schutz des Bahnunternehmens gegenüber Gläubigeransprüchen erschien daher geboten. Das Gesetz bezweckt vor allem, das öffentliche Interesse an der Fortführung solcher Unternehmungen gegenüber den nun auf Befriedigung ihrer Forderungen bedachten Bahngläubigern, im Konkurs auch gegenüber dem Konkursverwalter, stärker als bisher zur Geltung zu bringen. Der Einfluß der Bahnaufsichtsbehörde bei Einschränkung oder Stillegung von Bahnunternehmen und bei Zugriff auf Vermögensgegenstände, die dem Betrieb des Unternehmens gewidmet sind, ist gegen die bisherige Rechts-

[1] Hein versteht hierunter auch die öffentlichen Interessen schlechthin, die alles umfassen, was das Wohl und Wehe des Rechts im Ganzen und seine Teile berührt, z. B. Interessen der Landesverteidigung, finanzielle und sonstige wirtschaftliche Interessen. (Kommentar a. a. O. S. 67.)

[2] RGBl. II S. 91.

lage erheblich stärker[1]. Dieses Gesetz gilt hauptsächlich für die privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Für die Straßenbahnen enthält § 31 der DurchfVO. zum PBG. eine ergänzende Vorschrift.

3. Die Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz ist öffentlich-rechtlicher Natur. Eine etwaige Klage beim ordentlichen Gericht auf Einstellung des Betriebes ist nicht möglich. Hingegen können wohl Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden, da die Genehmigung die privaten Rechte anderer nicht berührt[2]. In diesem Zusammenhang sind die Ausführungen Hofackers[3] über die Bedeutung des § 26 der Gewerbeordnung für Verkehrsunternehmungen beachtlich. Er ist der Meinung, daß das RG. den § 26 GewO. von einer Schutzbestimmung des Gewerbes zu einer Schutzbestimmung zugunsten der Nachbareigentümer umgewandelt habe und die Bestrebungen des RG., verwaltungsrechtliche Angelegenheiten den Vorschriften des BGB. zu unterstellen, sich lange Zeit beschränkt haben auf das Verkehrswesen i. e. S. Der § 26 GewO. gäbe keine selbständige Grundlage für eine Klage; die Frage, ob der Nachbar aus dem Betrieb einer genehmigten Anlage eine Klage auf Verbesserung der Anlage oder auf Schadloshaltung habe, könne niemals allein aus § 26 GewO. beurteilt werden.

Hofacker führt dann eine Reihe von RG.-Urteilen an, die dartun, daß im ordentlichen Rechtswege Entscheidungen ergangen sind, für die dieser nicht zugänglich gewesen sei. Er knüpft an diese Feststellung die Mahnung, daß die Zivilgerichte sich wieder auf ihre gesetzlichen Aufgaben beschränken sollen, da sie dann vor Verirrungen, zu denen der § 26 GewO. geführt hat, bewahrt werden[4].

Mag man auch der Auslegung des § 26 bei Hofacker nicht in allen Teilen zustimmen[5]: der Kern ist richtig. Es ist nicht vertretbar, bei den durch obrigkeitliche Anordnung verursachten Beschränkungen des Privateigentums die Entschädigungsfrage allein den ordentlichen Gerichten zu überlassen.

Die Gesetzgebung läßt aber schon jetzt erkennen, daß der Dienst am Volksganzen im Sinne des Gemeinnutzens eine Änderung der bisherigen Rechtsauffassung herbeiführt. So hat das Gesetz vom 13. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1058) bestimmt, daß gegenüber einem Betrieb, der wegen seiner besonderen Bedeutung für die Volksertüchtigung vom Reichsminister des Innern genehmigt worden ist, der beeinträchtigte

[1] Böttger, Vollstreckungsschutz für Bahnunternehmungen EE. B. 55 S. 217.
[2] Hein, Kommentar a. a. O. S. 76.
[3] EE. Bd. 56, S. 305.
[4] a. a. O. S. 307 und 314.
[5] v. Kienitz, Zum Verständnis des § 26 GewO.! EE. Bd. 57, S. 261.

Grundstückseigentümer oder -besitzer weder Einstellung des Betriebes noch auch nur Herstellung von Einrichtungen verlangen kann, die eine nachteilige Wirkung ausschließen oder mindern. Nur bei nicht zumutbaren Nachteilen kann der Reichsminister des Innern dem Unternehmer eine Entschädigung auferlegen, für die der Rechtsweg ausgeschlossen ist. Nur die auf besonderem bürgerlich-rechtlichen Titel, insbesondere auf Vertrag oder auf unerlaubter Handlung beruhenden Ansprüche sollen unberührt bleiben.

Ein anderes Beispiel: Die Ergänzung des Reichsautobahngesetzes vom 18. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1081) gibt dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das ausschließliche Genehmigungsrecht für Bauanlagen längs den Kraftfahrbahnen und für die Errichtung von Nebenbetrieben. Ihre Ablehnung begründet keinen Entschädigungsanspruch. Nur bei empfindlichen Härten kann aus Billigkeitsgründen eine Zuwendung gemacht werden. Der Rechtsweg aber ist ausgeschlossen[1].

Beachtlich ist die auch bei dem Bau der Reichsautobahn angewandte „Besitzeinweisung", die das Unternehmen schnell in den Besitz des zu enteignenden Grundstücks bringen soll und zwar, bevor das eigentliche Enteignungsverfahren abgewickelt worden ist. Gerechtfertigt wird dieses Verfahren mit der Dringlichkeit der Bauausführung[2].

Diese Rechtsvorschriften bestätigen, daß es nicht in erster Linie darauf ankommt, die Rechte des einzelnen, insbesondere aus seinem Eigentum heraus gegen den Staat zu sichern, sondern daß Sonderrechte einzelner hinter das Recht von der Gemeinschaft nützlichen Anlagen und Einrichtungen zu treten haben.

4. Nur da, wo der Staat im Rechtsverkehr als ein gleichberechtigter Partner auftreten will, soll er „F i s k u s" sein. Sobald er seinen Führungsanspruch verwirklichen will, tut er das als Träger des h o h e i t lichen Rechts. Auch hier werden übernommene Anschauungen allmählich überholt.

So haben die früheren Privateisenbahnen häufig unkündbare Privatgleisanschlußverträge geschlossen. Bei der Verstaatlichung der Bahnen

[1] G o l t e r m a n n, Nachbarrechtliche Ansprüche im Eisenbahnwesen EE. Bd. 56, S. 322.

[2] Die Besitzeinweisung in unbebaute (nicht mit Wohngebäuden besetzte) Grundstücke für Arbeiten an Reichswasserstraßen ist in der Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen zur Erhaltung der Arbeitslosenhilfe und der Sozialversicherung sowie zur Erleichterung der Wohlfahrtslasten der Gemeinden vom 14. Juni 1932 Vierter Teil, Kap. II Art. 2 Abs. 2 (RGBl. I S. 284) niedergelegt. Diese Vorschrift ist erweitert worden durch die dritte Verordnung zur Durchführung der Arbeitsbeschaffung vom 16. Mai 1933 (RGBl. I S. 282).

mußten sie mit übernommen werden. Diese Verträge bestehen auch heute noch. Die Versuche der Reichsbahn, in Einzelfällen im Prozeßwege diese Verträge aufzuheben, sind bis auf einen Fall gescheitert, wenngleich die Gerichte zugegeben haben, daß auch solche Verträge nicht auf ewige Zeiten fortlaufen, sondern unter gewissen Umständen aufgehoben werden können[1].

Das Urteil des RG. vom 5. Dezember 1931 — IX 263/31 und — nach Zurückverweisung an OLG. — des Oberlandesgerichts Braunschweig vom 14. März 1933 — 2 V 24/32 —[2] hebt besonders hervor, daß das Recht zur Kündigung eines unkündbaren Privatgleisanschlusses nur beim Vorliegen eines wichtigen Grundes zugebilligt werden kann. Welche Umstände im einzelnen gegeben sein müssen, um das Vorliegen eines wichtigen Grundes anzunehmen, ist in dem Urteil nicht gesagt; hierüber müsse nötigenfalls in der Zukunft eine richterliche Entscheidung ergehen. Allerdings ist in dem Urteil gesagt, daß auch die Notwendigkeit der Verlegung des Hauptbahnhofs einen derartigen wichtigen Grund bedeutet. Dies aber ist eine Ermessensfrage, die nicht das ordentliche Gericht, sondern die Verwaltungsbehörde zu entscheiden haben müßte. Im übrigen wäre in einem solchen Fall auch im Wege der Enteignung (und der öffentlich-rechtlichen Entschädigung) vorzugehen, wenn wie im vorliegenden Falle die ehedem unter ganz anderen, und zwar rein privatgeschäftlichen Gesichtspunkten abgeschlossenen Verträge aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses änderungsbedürftig sind oder aufgehoben werden müssen.

5. Die unbedingte Führung des Staates, auch über die von den Zivilgerichten entwickelte Rechtsprechung hinweg, kommt in der Neuordnung des Straßenverkehrsrechts zum Ausdruck. Hier schafft die Reichsstraßenverkehrsordnung neue Rechtsgrundlagen durch ein klares volksnahes Reichsverkehrspolizeirecht. Nicht nur wurde das sehr zersplitterte Landesrecht beseitigt, sondern es wurde auch endgültig mit dem in der Rechtsprechung viel verbreiteten Grundsatz gebrochen, daß die Verkehrsteilnehmer als individuell zu betrachtende Einzelgruppen zu beurteilen sind, deren jede ein auf seine besonderen Belange zugeschnittenes Recht glaubte beanspruchen zu können und wobei man ohne weiteres mit der Möglichkeit von Verkehrswidrigkeiten bei anderen Verkehrsteilnehmern rechnete (Unbesonnenheits-Axiom). Nunmehr gilt der Grundsatz, daß jedermann sich im Verkehr so zu verhalten hat, daß der andere sich darauf verlassen kann. Anders ist eine ordnungsmäßige

[1] Nehse, Die Privatgleisanschlüsse der Reichsbahn in rechtlicher Hinsicht, S. 159.

[2] EE. Bd. 56, S. 29.

Verkehrsgemeinschaft nicht denkbar[1]. Die bisherige Rechtsprechung kann nur noch mit Vorbehalten herangezogen werden.

Geradezu klassisch in seiner Einfachheit und Klarheit und den Grundgedanken des neuen Straßenverkehrsrechts hervorhebend ist die für alle Verkehrsteilnehmer geltende Hauptverhaltensregel in § 25. Hiernach hat sich „jeder Teilnehmer im öffentlichen Verkehr so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt".

Das ist nicht eine alle Einzelheiten reglementierende Rechtsordnung, die doch niemals sämtliche möglicherweise vorkommenden Verkehrsvorgänge erfassen könnte. Aber damit wird zugleich auch die Rechtsprechung zurückgeführt auf eine einfache volkstümliche Formel: Prüfung im Einzelfalle, ob der Verkehrsteilnehmer sich so verhalten hat, wie es Sorgfalt, natürlicher Menschenverstand und Rücksicht auf die jeweilige Verkehrslage erfordert[2].

Wenn auch so der Rechtsprechung neue Wege gewiesen werden: Die Entschließungen der Verwaltungsbehörden werden durch etwa ergangene Urteile der ordentlichen Gerichte nicht gebunden. Neben den beiden verwaltungsrechtlichen Akten — der Zulassung der Kraftfahrzeuge zum Verkehr und der Erteilung der Fahrerlaubnis nach abgelegter Prüfung — werden vorübergehende und endgültige Entziehung des Führerscheins grundsätzlich von der zuständigen Verwaltungsbehörde und nicht vom Gericht ausgesprochen. Es besteht auch keine Norm über die Entziehung des Führerscheins bei strafgerichtlicher Verurteilung, wie z. B. im französischen Recht[3].

Die Entziehung des Führerscheins ist keine Strafe, sondern eine polizeiliche Sicherheitsmaßnahme, welche verhüten soll, daß Leben, Gesundheit und Eigentum des Publikums von ungeeigneten Kraftwagenführern gefährdet oder vernichtet werden[4]. Infolgedessen kann selbst im Falle einer gerichtlichen Freisprechung der Führerschein entzogen werden, wenn die Verwaltungsbehörde zu der Auffassung gelangt, daß die Unzuverlässigkeit des Kraftwagenführers diese Maßnahme rechtfertigt.

Zusammenfassend: Es zeigt sich deutlich, daß der Staat bestrebt ist, seine Gesetzgebung auszurichten auf die unbedingte Priorität seiner hoheitlichen Stellung. Damit wird das öffentliche Recht vermehrt, das private Recht und die individuelle Rechtssphäre zurückgedrängt. Das Verkehrsrecht wird von dieser Entwicklung ganz besonders erfaßt.

[1] Gülde, Die Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934, EE. Bd. 56, S. 137.

[2] Es soll hier nicht erörtert werden, ob § 25 wegen seiner allgemeinen Fassung keine selbständige Strafnorm bilden kann.

[3] Baurreiss, Der neue französische Code de la Route 1933, EE. Bd. 56, S. 124.

[4] OVG. vom 20. September 1934, IV b 60/34, EE. Bd. 57, S. 428.

Zur Frage des Tarifzwangs (EVO § 6)[1].

Von

Dr. jur. W. Weirauch in Berlin.

Das Problem des Ausgleichs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, betrachtet von der Seite der rechtlichen Verschiedenheit der beiden Verkehrsmittel innerhalb der Verkehrswirtschaft, gab Dr. Hohenschuh-Köln den Anlaß zu seiner Abhandlung über die „Rechtliche Bedeutung des Eisenbahntarifs und des Tarifzwangs in § 6 EVO.".

Der erste Teil dieser Schrift beschäftigt sich nach einem geschichtlichen Überblick über die Entstehung des Tarifwesens im Eisenbahnrecht Deutschlands mit dem Tarifbegriff in § 6 EVO.; der Verfasser weicht hierbei insoweit von der herrschenden Meinung ab, als nach seiner Ansicht trotz des Wortlauts des § 6 (1) EVO. („alle ... maßgebenden Bestimmungen") die gesetzlichen Bestimmungen der EVO. nicht zum „Tarif" im Sinne des § 6 EVO. gehören. Das ist nicht richtig. Warum sollen diese Bestimmungen nur so lange „Tarif" gewesen sein, als sie (in den früheren Betriebsreglements usw.) noch nicht Gesetz waren? Sie sind Tarif und werden im Rahmen des Beförderungsvertrages genau so zur lex contractus, wie beispielsweise die in einen Mietvertrag aufgenommenen unabdingbaren Mietbestimmungen des BGB., selbstverständlich ohne daß dadurch die Gesetzesauslegung durch die vertragsmäßige ersetzt werden darf.

Das Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und deren Benutzer bei der Beförderung ist auch nach Hohenschuh privatrechtlicher Art. Er lehnt die Ansicht von Kienitz (ZtgVdEV. 1931 S. 1144), der dem Rechts-

[1] Die rechtliche Natur der Tarife der Eisenbahnen und die Bedeutung des Tarifzwangs ist im Fachschrifttum der letzten Jahre mehrfach behandelt worden. Den Ausgangspunkt bilden grundlegende Arbeiten von Spiess (Der Tarif, eine enzyklopädische Studie, Berlin 1931; Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, Berlin 1939). Ferner haben dazu von Kienitz (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1931, Seite 1144), Haustein (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1931, Seite 1297) und Wißmann (Arch. f. Eisenb. 1932 Seite 803) Stellung genommen. Neuerdings behandelt Dr. Hohenschuh in einer Abhandlung „Die rechtliche Bedeutung des Eisenbahntarifs und des Tarifzwangs in § 6 EVO." (Droste Verlag Düsseldorf 1941). Das weiterreichende Interesse an dieser Frage hat zu den vorliegenden Bemerkungen Anlaß gegeben.

verhältnis öffentlich-rechtliche Natur zuspricht, mit Recht ab. Ferner setzt er sich mit der Theorie Hausteins (ZtgVdEV. 1931 S. 1297) auseinander; nach Haustein fällt die Deutsche Reichsbahn als eine öffentliche Anstalt unter den allgemeinen Begriff der öffentlichen Unternehmung, die öffentliche Dienste leistet, die EVO. gehört alsdann als Anstaltsordnung ihrem Wesen nach in das Gebiet des öffentlichen Rechts. Mit Recht betont Hohenschuh, Voraussetzung für diese Annahme sei, daß die „Anstalt" auch in öffentlich-rechtlicher Form tätig werde. Bezüglich der Beförderungsgeschäfte, auch der der Deutschen Reichsbahn, sei, was Haustein ja auch nicht bestreitet, dies nicht der Fall; diese seien geschichtlich auf privatrechtlichem Boden erwachsen und nach dem Willen des Gesetzgebers (HGB. und EVO.) auf ihm auch verblieben.

Nicht ausgeschlossen ist allerdings, daß die Entwicklung des Verkehrsrechts in Deutschland in absehbarer Zeit in der Richtung der Hausteinschen Ausführungen gehen wird. Freilich wäre damit die hier aufgeworfene Frage nur bezüglich der Reichsbahn, nicht aber bezüglich der übrigen Bahnen (Privat- und ausländische Bahnen) gelöst.

Der zweite Teil der Arbeit, und das ist der wichtigste Teil, beschäftigt sich sodann mit der Frage, welche Bedeutung der Tarif allein durch sein Bestehen, also vor Abschluß des Beförderungsvertrages habe. Hohenschuh sieht im Anschluß an Spiess (Der Tarif, eine enzyklopädische Studie, Berlin 1931[1]) in der Veröffentlichung des Tarifs eine Auslobung, wenn auch nicht in den nach seiner Ansicht zu engen Grenzen des § 657 BGB., das heißt ein Versprechen, durch das der Auslobende für die von ihm zu bestimmende Handlung eines anderen eine von ihm bestimmte Leistung in Aussicht stellt. Inhalt der Eisenbahntariferklärung ist nach seiner Ansicht der Wille, entsprechend den Begebenheiten des Tarifs mit jedem zu kontrahieren. Leistung der Eisenbahn als Auslobungsschuldner ist der Abschluß des Beförderungsvertrages. Als Leistung des Auslobungsgegners sieht er seine Unterwerfung unter die geltenden Beförderungsbedingungen der Tarife an. Insoweit weicht er von Spiess ab, der in der Auflieferung des Gutes das Auslobungsakzept sieht. Auch in der Beurteilung der Unmöglichkeit der Leistung (BGB. § 306) schließt sich Hohenschuh der Ansicht Spiess an, d. h. der durch die sogenannte Auslobung in Aussicht gestellte Abschluß eines Beförderungsvertrages entfällt bei Unmöglichkeit der Beförderung.

Im Kontrahierungszwang sieht Hohenschuh zunächst also eine privatrechtliche Verpflichtung, entsprungen aus der öffentlichen Auslobung der Tarife. Er lehnt infolgedessen die Ansicht Hausteins (ZtgVdEV. 1931

[1] S. auch Spiess, Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, Berlin 1939, S. 3, Anm. 2.

S. 992) ab, der in dem Kontrahierungszwang ein Institut mit gemischt publizistisch-zivilistischem Charakter sieht. Daneben sieht er in ihm eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung der Eisenbahn gegenüber dem Staat, dem aber ein subjektives Recht von jedermann nicht gegenüberstehen könne. Hierbei beruft Hohenschuh sich namentlich auf Otto Mayer (Deutsches Verwaltungsrecht I S. 118). Auch die Ansicht, daß § 453 HGB. jedermann einen Anspruch auf Vertragsabschluß gebe (Nipperdey, Haustein), lehnt er unter Hinweis auf die geschichtliche Entwicklung im preußischen und deutschen Eisenbahnrecht ab; daß auch die Konzession keine Grundlage für einen zivilrechtlichen Anspruch auf Beförderung gewährt, wird erwähnt.

So kommt Hohenschuh zu dem Ergebnis, der Anspruch auf Abschluß des Beförderungsvertrages bestehe nur auf Grund der Tariferklärung als ausgelobter Leistung und zwar für den, der sich den Beförderungsbedingungen des Tarifs unterwirft.

Im dritten Teil beschäftigt sich Hohenschuh mit dem Tarifzwang, d. h. der öffentlich-rechtlichen Verpflichtung der Eisenbahn, Tarife aufzustellen, sie zu veröffentlichen und gleichmäßig anzuwenden. Der Verfasser weist darauf hin, daß der öffentlich-rechtliche Tarifzwang einmal auferlegt worden sei zum Schutze der Benutzer gegen die Gefahren der transporttechnischen Alleinherrschaft der Eisenbahnen, sodann aber auch aus politischen und wirtschaftlichen Gründen. Wenn er dann aber sagt, nur die letzteren beständen heute noch, dagegen sei das — tatsächliche — Verkehrsmonopol der Eisenbahn weggefallen, so kann man dem doch nur bedingt zustimmen. Die Beförderung der Massengüter, der Kohlen, Düngemittel, Kartoffeln, Rüben u. a. m. wird man noch lange Zeit der Schiene überlassen und überlassen müssen, ebenso wie die Beförderung großer Personenmassen. Nicht richtig, scheint mir, ist die als neu erwähnte Auffassung, alle diejenigen Transporte als öffentlichen Verkehr anzusehen, die „gewerbsmäßig" geleistet werden. Versteht man unter gewerbsmäßig solche Handlungen, bei denen der Täter von der Absicht geleitet wird, die Handlungen zu wiederholen und sich aus der Wiederholung einen dauernden Erwerb oder eine fortlaufende Einnahmequelle zu verschaffen, so würden gerade die spezifisch öffentlichen Bahnen, z. B. die Staatsbahnen, die Reichsbahn, u. a. m. nicht unter diesen Begriff fallen. Hohenschuh läßt daher auch später als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs jede Eisenbahn gelten, die ihre regelmäßigen, entgeltlichen Transportleistungen jedermann zur Verfügung hält.

Der Tarifzwang ist öffentlich-rechtliche Verpflichtung. Im Gegensatz zu Spiess (Der Tarif, eine enzyklopädische Studie, S. 27) verneint Hohenschuh, daß der Staat der unter Tarifzwang stehenden Eisenbahn

die Kontraktbereitschaft zwingend auferlege. Hier hat Spiess recht. Tarifzwang ohne Kontrahierungszwang ist wenig wert, letzterer ohne Tarifzwang wertlos.

Die weiteren Ausführungen beschäftigen sich mit dem formellen und materiellen Inhalt des § 6 EVO. Sie geben zu Bemerkungen keinen Anlaß. Doch dürfte v. Kienitz (ZtgVMEV. 1935/21), dem Hohenschuh beitritt, unrecht haben, wenn er meint, bereits durch die Verstaatlichung der Bahnen und vor allem durch die Einführung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I seien die Refaktien entbehrlich geworden, so daß es einer Bestimmung des § 6 EVO. nicht mehr bedurfte. Wenn ich mich recht erinnere, unterhielt noch in den neunziger Jahren eine große Privatbahn in einer Stadt Süddeutschlands ein Werbebüro, das die Verfrachter veranlassen sollte, diese Bahn zu benutzen, obwohl sie jene Stadt gar nicht anlief. Man sprach damals allgemein von Begünstigungen für die Verfrachter. Auch noch in letzter Zeit sind derartige Vorwürfe erhoben worden.

Nach einigen Ausführungen über Tarifauslegung und Auskunft, die den Stand der Wissenschaft und Rechtsprechung auf diesem Gebiet richtig wiedergeben, kommt der Verfasser in der Schlußbemerkung wieder auf den Ausgangspunkt zurück, der ihm nach der Einleitung den Anlaß zu seiner Arbeit gegeben hat: den Wettbewerb Eisenbahn-Kraftwagen. Er kommt dabei zu der Folgerung, daß der Kraftwagen einen Teil des bisherigen Eisenbahnverkehrs nur unter der Bedingung übernehmen dürfe, daß der Grundsatz gleicher Verkehrsbedingungen für alle erhalten bleibe. Wie das zur Zeit in Deutschland durch das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (26. Juni 1935) zu erreichen versucht wird, ist auf der letzten Seite vermerkt. Hier wird darauf hingewiesen, daß im Kraftverkehr der Kraftwagenbetriebsverband den Tarif auslobt, während der Beförderungsvertrag zwischen Unternehmer und Benutzer abgeschlossen wird. Der Unternehmer hat keine Pflicht zur Übernahme von Beförderungsaufträgen. Dagegen hat nach Hohenschuh — folgerichtig — jedermann auf Grund der Auslobung einen privatrechtlichen Anspruch auf Abschluß eines Beförderungsvertrages gegen den Kraftwagenbetriebsverband; infolgedessen, so schließt Hohenschuh, bedarf es im Kraftverkehrsrecht nicht mehr der Einführung eines besonderen Kontrahierungszwanges.

Hier bricht leider die gut geschriebene Arbeit ab. Sie hätte noch die Nutzanwendung der rechtlichen Konstruktion des Tarifs auf den Güterfernverkehr ziehen sollen; es fehlt vor allem eine Behandlung des Verhältnisses zwischen Kraftwagenbetriebsverband und Unternehmer bezüglich des Vertragszwanges.

Im Güterfernverkehr stellt der Kraftwagenbetriebsverband die Tarife auf; der Reichsverkehrsminister setzt sie fest, die Tarife werden veröffentlicht (§ 13 ff. Güterfernverkehrsgesetz). Also nach Hohenschuh Auslobung; Gegenleistung ist die Unterwerfung unter diese Tarife. Und die Folge? Abschluß des Beförderungsvertrages oder Verpflichtung dazu? Nein! Hier besteht kein Kontrahierungszwang. Nur, wenn der Verfrachter einen Fernkraftfahrunternehmer findet, der mit ihm einen Beförderungsvertrag abzuschließen bereit ist, erst dann werden jene Tarife leges contractus.

Hierauf hätte Hohenschuh eingehen müssen. Einmal hätte er dadurch die Probe machen können auf die Richtigkeit der von ihm vertretenen Auslobungstheorie, sodann aber wäre es, im Sinne der Einleitung seines Buches, sogar notwendig gewesen, den Unterschied beider Verkehrsmittel hinsichtlich des Kontrahierungszwangs darzustellen. Dieser Unterschied ist wesentlich. Vielleicht holt er das noch einmal nach.

Ich bin auf den zweiten Teil des Buches etwas eingehender eingegangen, weil ich die von Spiess aufgestellte und äußerst verlockend entwickelte Auslobungstheorie, der sich Hohenschuh grundsätzlich anschließt, nicht für notwendig und auch nicht für richtig halte; dabei spreche ich nur vom E i s e n b a h n tarif.

Zunächst seien auf dem Gebiet des Güterverkehrs die Arten möglicher rechtlicher Konstruktion der Vorgänge dargestellt, die sich abfertigungstechnisch ergeben. Wir haben zu unterscheiden:

1. die Veröffentlichung der Tarife,
2. die Auflieferung von Gut und Frachtbrief,
3. die Annahme nach § 61 EVO.

Diese Tatbestände kann man folgendermaßen zivilrechtlich miteinander verknüpfen:

I. Die Veröffentlichung der Tarife ist eine Offerte der Eisenbahn an jedermann, Beförderungsverträge abzuschließen. Die Auflieferung von Gut und Brief bedeutet alsdann Annahme dieses Vertragsangebots.

Die Annahme nach § 61 EVO. ist dann keine Vertragsannahme mehr im Sinne des § 145 BGB., sondern nur die abfertigungstechnische Feststellung, daß das aufgelieferte Gut und der dazu gehörige Brief den Tarifbestimmungen entspricht.

Da Hohenschuh in der Annahme (§ 61 EVO.) Vertragsannahme sieht, lehnt er diese Konstruktion folgerichtig ab.

II. Der veröffentlichte Tarif ist eine Aufforderung der Eisenbahn, ihr Vertragsofferten zu machen. Dann ist die Auflieferung von Gut und Brief eine solche Offerte; die Annahme nach § 61 EVO. ist Annahme der Vertragsofferte gemäß BGB. § 145 ff.

Auch diese Ansicht lehnt Hohenschuh ab, da eine derartige Aufforderung kein juristischer Begriff sei. (Ebenso Spiess, der Tarif, S. 9.)

III. Der Tarif ist eine Veröffentlichung aller Bedingungen, die dem abzuschließenden Beförderungsvertrag zugrunde zu legen sind, mit dem wesentlichen Inhalt, daß die Eisenbahn gesetzlich gezwungen ist, jeden Beförderungsvertrag abzuschließen, der diesen Bedingungen entspricht.

Die weitere Konstruktion entspricht dann dem Fall II. Da hier das staatliche Gebot, also öffentliches Recht einbezogen wird, um dem Benutzer der Eisenbahn einen zivilrechtlichen Anspruch zu geben, wird auch diese Ansicht von Hohenschuh abgelehnt. Sie kann aber wohl als die herrschende bezeichnet werden.

IV. Die Veröffentlichung des Tarifs stellt eine Auslobung dar. Die Leistung des Auslobungsgläubigers ist die Auflieferung. Diese ist zugleich Vertragsangebot, das nach § 61 EVO. von der Eisenbahn angenommen wird.

Dies ist die Ansicht von Spiess; diese lehnt Hohenschuh ab; auch Haustein hatte sie schon abgelehnt (ZtgVdEV. 1931, S. 1301).

V. Tarifveröffentlichung ist Auslobung im Sinne von Spiess; die Leistung des Auslobungsgläubigers ist die Unterwerfung unter den Tarif. Die Auflieferung ist dann ein neues Angebot, das nach § 61 EVO. angenommen wird.

Dies ist die Ansicht Hohenschuhs.

Die Auslobungstheorie von Spiess ist sehr bestechend. Aber sie tut doch dem Begriff der Auslobung Gewalt an. Der Sinn einer Auslobung ist die Herbeiführung irgendeines Erfolges, der dem Auslobenden so wesentlich erscheint, daß er deswegen eine eigene Leistung in Aussicht stellt. Die Leistung des Auslobungsgläubigers kann im Interesse des Auslobenden liegen (Nachweis einer Wohnung), der Allgemeinheit dienen (nützliche Erfindung); die Leistung des Auslobenden kann auch die Anerkennung beweisen für irgend eine besondere Tat (Erstersteigung, Eroberung der ersten feindlichen Fahne) u. a. m. Im vorliegenden Falle soll aber die Leistung lediglich in der Unterwerfung unter die geltenden Beförderungsbedingungen der Tarife bestehen. Diese sind in zahlreichen Fällen dem Reisenden oder Verfrachter unbekannt; vielleicht interessieren sie ihn gar nicht, wenigstens solange alles normal verläuft. Dazu kommt. daß die Unterwerfung in allen Fällen stillschweigend erfolgt und weder ausdrücklich noch durch schlüssige Tatsachen erklärt zu werden braucht; ja, sie ist sogar „selbstverständlich!" (Hohenschuh S. 34). Das ist doch keine „Leistung". Und ferner, weshalb soll eigentlich die Eisenbahn etwas ausloben, was ihr gegenüber selbstverständlich ist und von dem Gläubiger nach gesetzlicher Vorschrift ohnehin geleistet

werden muß? Spiess, der m. W. zum erstenmal die Tariferklärung unter den Oberbegriff der Auslobung gereiht hat, und mit ihm Hohenschuh kommen zu dieser Konstruktion, weil sie, entsprechend der Vorstellung vom Vorbehalt aller „Rechte" für das Privatrecht, und gestützt auf die Verwaltungsrechtslehre von Otto Mayer[1], es ablehnen, daß durch die den Eisenbahnen auferlegte Verpflichtung, Beförderungsverträge abzuschließen, für die späteren Benutzer Rechtsansprüche privatrechtlicher Art entstehen können.

Selbst angenommen, diese Rechtsanschauung sei früher richtig gewesen, so kann sie doch meines Erachtens heute nicht mehr aufrecht erhalten werden. Die Grenzen vom öffentlichen und privaten Recht verwischen sich immer mehr. Wir finden heute auf zahlreichen Gebieten der privaten Rechtssphäre die Einwirkung des öffentlichen Rechts. Wenn Personen gezwungen werden, in einer bestimmten kriegswichtigen Fabrik Arbeit zu nehmen, wenn den privaten Krankenversicherungskassen entgegen ihren Versicherungsbedingungen verboten wird, Versicherungsnehmer wegen zu hoher Inanspruchnahme ausscheiden zu lassen, wenn Produzenten geboten wird, nur an bestimmte Abnehmer (z. B. städtische Milchverteilungsstelle) zu liefern, wenn Kaufleute verpflichtet werden, an jeden Interessenten, und zwar ohne Unterschied, ob ständiger Kunde oder nicht, zu verkaufen und dergl. mehr, so können wir uns die rechtlichen Folgen solcher Regelung doch nur so vorstellen, daß zwar zunächst öffentlich-rechtlich ein Gebot oder Verbot aufgestellt ist, daß diese öffentlich-rechtliche Bestimmung aber zugleich den Betroffenen einen zivilrechtlichen Anspruch entsprechend der gewollten Regelung verleihen will. So hat der Krankenkassenversicherte auch weiter ein Recht auf Versorgung, auch wenn die „ausgelobten" Bedingungen sein Ausscheiden vorsahen; die zu liefernde Milch unterliegt den zivilrechtlichen Bestimmungen über Kauf und Verkauf, wie jeder freiwillige Milchlieferungsvertrag usw. Für den Zwangsarbeiter gilt der Arbeitslohntarif; unter Umständen gelten die behördlich festgesetzten Arbeitsbedingungen. Immer handelt es sich um zivilrechtliche Ansprüche.

Ein neueres Beispiel aus dem Verkehrsrecht sei hier erwähnt. Nach der zweiten Verordnung zur Durchführung der VO. zur Bekämpfung von Notständen im Verkehr vom 30. Dezember 1940 (RGBl. 1941 Nr. 3) kann in bestimmten Fällen auf Antrag der für das zu entladende Beförderungsmittel zuständigen Diensstelle die Zwangsentladung und Zwangsabfuhr angeordnet werden, auch ohne daß der Verpflichtete einverstanden ist oder ihn ein Verschulden trifft. Welche Rechtsbeziehungen privatrecht-

[1] „Es gibt keine öffentlich-rechtlichen Rechtsinstitute mit unmittelbarer zivilrechtlicher Wirkung" s. oben.

licher Art gelten alsdann? Auch hier wird man das Fortbestehen der frachtrechtlichen Bestimmungen auf Grund des öffentlich-rechtlichen Gebotes anzunehmen haben und den Eisenbahnen und den Benutzern zivilrechtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag auch für Entladung und Zufuhr zugestehen müssen.

Wir sehen in allen diesen Fällen, daß im Rahmen privater Rechtsbeziehungen der eine Vertragsteil öffentlich-rechtlich gezwungen wird, etwas zu tun, was beiden Vertragsteilen Rechte und Verpflichtungen zivilrechtlicher Art bringt.

In den vorstehenden Beispielen setzen die Gesetze und Verordnungen einen Kontrahierungszwang fest und zwar für beide Teile. Sowohl der Arbeiter, der einem kriegswichtigen Unternehmen zugewiesen wird, als auch der Unternehmer haben das Recht und die Pflicht, auf Grund der betreffenden Verordnung den Abschluß eines Arbeitsvertrages zu verlangen. Für den Milchlieferanten und das städtische Versorgungsamt gilt das gleiche: der beiderseitige gesetzliche Anspruch geht auf den Abschluß eines Milchlieferungsvertrags gegen den ebenfalls Zwangsverpflichteten.

Warum soll das bei dem den Eisenbahnen öffentlich-rechtlich auferlegten Kontrahierungszwang nicht ebenso sein? Warum soll man dem Gesetz den Vorwurf einer lex imperfecta machen, das zwar der Eisenbahn den Kontrahierungszwang auferlegt, aber dem, zu dessen Gunsten er eingeführt ist, keine Möglichkeit gibt, den Kontrakt zu erzwingen? An den Umweg über die Auslobungstheorie hat der Gesetzgeber sicher nicht gedacht.

M. E. bestehen keine Gründe dagegen, auch für das Eisenbahntarifrecht von der öffentlich-rechtlichen Seite her entgegen der älteren Verwaltungsrechtstheorie zivilrechtliche Ansprüche entstehen zu lassen.

Aber auch von der Seite des Privatrechts kommt man zum gleichen Ergebnis:

§ 453 des HGB. (in der Fassung vom 4. September 1938) bestimmt: „Eine Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs ist zur Beförderung von Gütern verpflichtet“[1]. Die Bestimmung des 7. Abschnitts des Handelsgesetzbuches ist nicht hoheitsrechtlicher Natur; sie regelt die Beziehungen zwischen der Eisenbahn und deren Benutzern und gibt beiden Teilen Rechte und Pflichten, und zwar privatrechtlicher Art. Wäre es anders, so hätte das HGB. demjenigen, dem die Eisenbahn nach dem früheren Wortlaut die Beförderung verweigert, die Aufsichtsbeschwerde gegeben, ähnlich wie dies der § 35 des Preuß. Eisenbahn-Gesetzes von 1838 tat.

[1] Das HGB. vom 10. Mai 1897 bestimmte noch: „Die Eisenbahn... darf nicht verweigern.“

Es gab ihm ausdrücklich den Anspruch auf Schadensersatz, also einen zivilrechtlichen Anspruch. An sich ist diese Bestimmung überflüssig, weil sie etwas selbstverständliches aussprach, und dazu noch irreführend, da sich aus dieser Bestimmung die Ansicht entwickeln konnte, ein Erfüllungsanspruch sei ausgeschlossen.

Die gegen früher geänderte neue Fassung läßt nun keinen Zweifel aufkommen, was gemeint ist. Nunmehr wird die Eisenbahn „verpflichtet"! Wem gegenüber? Dem Gegenpartner, zu dessen Gunsten das Gesetz diese Verpflichtung ausspricht, also dem, der die Beförderung verlangt. Man vergleiche dazu BGB. § 535 (Der Vermieter wird verpflichtet...), § 434 (Der Verkäufer ist verpflichtet...) sowie zahlreiche andere Paragraphen, z. B. 1356 (Familienrecht), 1969 (Erbrecht) u. a. m. Derjenige, der die Eisenbahn benutzen will, sei es als Reisender oder Verfrachter, hat also einen zivilrechtlichen Anspruch auf Abschluß des Beförderungsvertrages, und zwar als gesetzlichen Anspruch. Wißmann (Arch. f. Eisenb. 1932 S. 803 ff.) meint zwar, ein derartiger gesetzlicher Anspruch stelle sich immer dann ein, als deus ex machina, wenn man im Zweifel sei, auf welcher Grundlage man einen Anspruch entstehen lassen solle. Im gegebenen Falle scheint mir dieser Weg doch der richtige zu sein. Die Lösung steht auch nicht im Widerspruch mit § 305 BGB. Dieser handelt von der Begründung eines Schuldverhältnisses durch ein Rechtsgeschäft, das hier nicht vorliegt; zudem läßt § 305 BGB. es ausdrücklich zu, daß das Gesetz ein anderes vorschreiben kann. Das hat § 453 HGB. getan. Auch der § 3 EVO. besagt das gleiche. Zwar ist er im Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahn öffentlich-rechtlicher Natur. Aber er will ja darüber hinaus auch das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Benutzer regeln; insoweit hat er auch zivilrechtlichen Charakter und steht dem für den Güter- (einschl. Expreßgut- und Gepäckverkehr, HGB. § 459) geltenden § 453 HGB. gleich.

Der Anspruch aus § 453 HGB. und § 3 EVO. wäre in seiner rechtlichen und wirtschaftlichen Zwecksetzung wirkungslos ohne den gesetzlichen Tarifzwang. Ohne ihn wäre die Eisenbahn praktisch in der Lage, sei es allgemein (Stückgut) oder in Einzelfällen (nach Nebenbahnen) den Abschluß von Beförderungsverträgen unmöglich zu machen. So ist der veröffentlichte Eisenbahntarif als die gemäß der den Eisenbahnen gesetzlich auferlegten Verpflichtung veröffentlichte Zusammenstellung aller Bedingungen anzusehen, unter denen die Eisenbahnen gewillt und verpflichtet sind, die ihnen angetragenen Beförderungsverträge abzuschließen und durchzuführen. Erst durch den Tarifzwang erhält der Kontrahierungszwang seinen wesentlichen Inhalt. Aus dem gleichen Grunde müssen auch in den oben genannten Beispielen von Zwangsver-

trägen die Vertragsbedingungen gesetzlich durch eine neutrale Stelle festgesetzt werden. So müssen die Arbeitsbedingungen, namentlich die Entlohnung der zwangsbeschäftigten Personen, der Preis der abzuliefernden landwirtschaftlichen Produkte usw. zugleich mit der öffentlich-rechtlichen Anordnung festgelegt werden. Den gleichen Zweck verfolgt der Eisenbahntarif.

Die Auflieferung des Gutes und der Kauf der Fahrkarte schließt die gesetzlich vorgeschriebene Unterwerfung unter den Tarif in sich. Die „Annahme" (§ 61 HGB.) ist nach herrschender Ansicht Annahme im Sinne des § 145 ff. BGB.; s. oben die rechtliche Konstruktion III. Daran ändert nichts, daß die Eisenbahn zur Annahme verpflichtet ist, nachdem sie festgestellt hat, daß die „Offerte" dem Gesetz entsprach. Bis dahin besteht aber kein kontraktliches Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und späterem Benutzer (RGZ. 107 S. 304). Ebensowenig ist dies beispielsweise der Fall zwischen einem Elektrizitätswerk und den Einwohnern seines Versorgungsbezirks, die keinen Anschluß an das Werk haben, trotz des veröffentlichten Tarifs und trotzdem jeder Einwohner den Anschluß für sich verlangen könnte. Die Verpflichtung der Eisenbahn, ebenso wie die des Elektrizitätswerks bildet nur die Grundlage zukünftiger Rechtsverhältnisse.

Man hat sich früher (Wortlaut des früheren § 453 HGB.: „darf nicht verweigern!") damit geholfen, diese Weigerung rufe eine deliktsähnliche Obligation hervor, sie bilde dadurch einen ein Schuldverhältnis begründenden gesetzlichen Tatbestand (RGZ. 57 S. 145). Nach dem neueren Wortlaut des § 453 HGB. ist eine derartige rechtliche Konstruktion nicht mehr richtig, sie war auch früher wohl nicht notwendig.

Je mehr die Wirtschaft im neuen Deutschland staatlich gelenkt wird, desto mehr werden sich die Fälle häufen, in denen staatliche Regelung, also öffentlich-rechtlicher Akt, mit zivilrechtlichen Ansprüchen verbunden werden[1]. Man muß davon ausgehen, daß der Staat in allen diesen Fällen den Beteiligten auch zugleich einen zivilrechtlichen Anspruch geben will und geben muß, will man nicht nur den Staatsanwalt oder die Polizei bemühen. Nur so kommt man zu einer rechtlichen Lösung, die dem praktischen Bedürfnis entspricht. Die Auslobungstheorie muß hier versagen.

[1] Zu verweisen wäre hier noch auf das neuzeitliche Devisenrecht; hier finden wir zahlreiche Fälle des Zusammenwirkens hoheitlicher und vertraglicher Gestaltung.

Über den gegenwärtigen Stand der Lehre vom Kontrahierungszwang äußert sich Professor Nolte im „Deutschen Recht" 1941, S. 2389, als Besprechung des Buches von Bülck „Vom Kontrahierungszwang zur Abschlußpflicht" (Heide 1940).

Kleine Mitteilungen.

Neue viergleisige Zufahrtslinie Wilerfeld—Bern der Schweizerischen Bundesbahnen. Am 6. September d. J. ist die neue viergleisige Zufahrtslinie Wilerfeld—Bern in Betrieb genommen worden. Auf dieser Strecke wickelt sich künftig der Zugverkehr von Biel und Olten (Zürich, Basel) sowie Luzern und Thun (Interlaken, Lötschberg) nach Bern ab. Die Strecke ist besonders wegen der umfangreichen Brückenbauten bemerkenswert. Die alte zweigleisige Eisenbahnbrücke über die Aare bei Bern wird abgebrochen.

Die alte, doppelspurige Zufahrtslinie Wilerfeld—Bern wurde in den Jahren 1857—1860 als Teilstück der Schweizerischen Centralbahn in drei verschiedenen Etappen in Betrieb genommen. Bei der Eröffnung der Strecke Herzogenbuchsee—Bern am 16. Juni 1857 mußten die Züge vorerst noch in einem provisorischen Bahnhof auf dem Wilerfeld Halt machen, da die Aarebrücke noch im Bau war. Etwas mehr als ein Jahr später, am 15. November 1858, fuhr der erste fahrplanmäßige Zug über die Brücke, aber noch nicht in das endgültige Aufnahmegebäude, sondern in einen provisorisch im Güterschuppen an der Laupenstraße eingerichteten Personenbahnhof. Das Aufnahmegebäude, damals noch ein Kopfbahnhof, konnte erst am 1. Mai 1860 dem Betriebe übergeben werden.

Im Jahre 1860 liefen auf der Strecke Wilerfeld—Bern täglich 20 Züge ein und aus, 12 Züge auf der Oltener Linie — darunter ein Schnellzugspaar — und 8 Züge auf der Thuner Linie. Vierzig Jahre später, 1900, wurde die damals der Jura-Simplon-Bahngesellschaft gehörende Strecke bereits von 97 Zügen täglich befahren; zu den beiden alten Stammlinien Olten und Thun waren inzwischen (1864) noch die Linien nach Biel und Luzern gekommen. Wieder vierzig Jahre später, 1940, war die Zugzahl auf 207 gestiegen, an Feiertagen und ihren Vortagen mit den vielen Bedarfszügen konnte sie sich bis auf 235 erhöhen. Wilerfeld—Bern war damit die stärkstbelastete zweigleisige Strecke des ganzen Bundesbahnnetzes geworden.

In den achtzig Jahren, während deren die alte Zufahrtslinie dem Bahnverkehr diente, stiegen nicht nur die Zugzahlen, sondern auch die Gewichte der Fahrzeuge, insbesondere der Lokomotiven, gewaltig an. In der Zeit nach dem Bau der Aarebrücke wogen die Dampflokomotiven 35—40 t, heute wiegen die schweren elektrischen Lokomotiven, die diese Strecke befahren, 130 t. Für solche Lasten genügte die alte Aarebrücke trotz der im Laufe der Jahre durchgeführten Verstärkungen nicht mehr, sie durfte nur noch eingleisig befahren werden, wodurch die Abwicklung des Verkehrs noch stärker gehemmt wurde.

Die einfachste Lösung hätte darin bestanden, die Linie auf dem bestehenden Gelände viergleisig auszubauen, sie gleichzeitig so hoch zu

heben, daß die städtischen Querstraßen unterführt werden konnten, und die alte Aarebrücke durch eine neue zu ersetzen. Diese Lösung wäre technisch durchaus möglich gewesen und hätte die geringsten Kosten verursacht. Die Linie sollte jedoch aus dem Baubereich herausgebracht werden. Das wurde nunmehr durch ihre Verlegung an die Lorrainehalde bewirkt, wodurch sich eine schlanke, übersichtliche Einfahrt in den Bahnhof ergab, und wo für die Durchführung des Projekts günstige geologische Bedingungen vorlagen.

Schon im Jahre 1932 wurde zwischen der Gemeinde Bern und den Schweizerischen Bundesbahnen eine Vereinbarung über die Durchführung des Planes getroffen, in der die Gemeinde Bern zu den Baukosten einen Pauschalbetrag von 1½ Millionen Schweizer Franken zusicherte. Aber erst Ende 1935 konnte wegen der schlechten finanziellen Lage der Schweizerischen Bundesbahnen mit den Vorarbeiten begonnen werden, nachdem der Bund, Kanton Bern und Stadt Bern zusammen 4,33 Millionen Franken aus ihnen für die Arbeitsbeschaffung zur Verfügung stehenden Krediten bereitgestellt hatten. Anfang 1937 wurde dann mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen. Die Baukosten betrugen insgesamt rund 17 Millionen Franken.

Das Hauptbauvorhaben der neuen Linie bildet der Aareübergang, der 150 m weit gespannte Eisenbetonbogen, der im Vergleich zu einer gleich breiten Straßenbrücke ungefähr das Fünffache an Verkehrslast aufnehmen kann.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Linie Wilerfeld—Bern ist die zweite Etappe im Gesamtprogramm der Schweizerischen Bundesbahnen für die Neugestaltung des Bahnhofs Bern abgeschlossen. In der ersten Etappe 1930—1935 wurde der Güterbahnhof verlegt; die dritte Etappe wird die Erweiterung der Gleis- und Bahnsteiganlagen bringen und als letzte Etappe ist der Bau eines neuen Empfangsgebäudes vorgesehen.

Pausin.

Oberster Ausschuß für Eisenbahn- und Kraftverkehr in Spanien. Der im Artikel 11 des Gesetzes betreffend die Regelung des Eisenbahnwesens und des Kraftverkehrs vom 24. Januar 1941[1] vorgesehene Oberste Ausschuß für Eisenbahn- und Kraftverkehr ist inzwischen durch Verordnung des Staatsführers vom 2. September 1941 eingesetzt worden.

Als Mitglieder des Ausschusses wurden ernannt:

a) vom Verwaltungsrat der Spanischen Nationaleisenbahnen dessen Präsident Gregorio Perez Conesa sowie die drei Räte Javier Marquina y Borra (Generaldirektor der Spanischen Nationaleisenbahnen). Pedro Gonzalez Bueno und Eduardo Alfonso Quintanilla,

b) als Vertreter der fünf Schmalspurbahnvereinigungen José Maria Torroja y Miret (Vereinigung Zentrum-Levante) und José Huidobro y Polanco (Vereinigung Nord);

[1] Siehe „Archiv für Eisenbahnwesen", Heft 3/1941, S. 486.

c) als Vertreter des Kraftverkehrsrates Rafael Lopez y Sanchez Sandino, Francisco Ruiz López (Chefingenieur der technischen Betriebsabteilung der Eisenbahnabteilung im Ministerium) und Carlos Fesser y Fernández (Chefingenieur der Eisenbahnkonstruktionsabteilung im Ministerium);

d) als Vertreter der Eisenbahnaufsichtsbehörde im Ministerium für Öffentliche Arbeiten Ricardo Aguilera y Cappa (Chefingenieur der Eisenbahnverwaltungsabteilung im Ministerium);

e) der Leiter der Kraftfahrabteilung im Ministerium für Öffentliche Arbeiten Julio Redondo y Grondona;

f) als Vertreter des Finanzministeriums Enrique Calabia y López;

g) als Vertreter des Kriegsministeriums Brigadegeneral Luis Barrios Miegimolle;

h) als Vertreter des Landwirtschaftsministeriums Enrique Durán de Cottes y Arregui;

i) als Vertreter des Arbeitsministeriums José Luis Goyoaga Escario;

k) als Vertreter des Industrie- und Handelsministeriums Luis Nieto Atúnez;

l) als Vertreter der nationalen Industrieverbände Fernando Valenzuela Suárez;

m) als Vertreter der nationalen Landwirtschaftsverbände José Maria Diaz Pla.

Vorsitzender des Obersten Ausschusses ist der unter a) genannte Generaldirektor der Spanischen Nationaleisenbahnen. *Pausin.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Beschluß des Oberlandesgerichts Königsberg vom 16. Januar 1941 in Sachen der Witwe B., Klägerin, gegen die Reichsbahndirektion K., Beklagte: — 5 U H Nr. 20/40 —

Die Deutsche Reichsbahn haftet nicht bei Dienstunfällen nichtbeamteter Gefolgschaftsmitglieder anderer Reichsverwaltungen im Reichsbahnbereich. (§ 898 RVO.)

Beschluß:

Der Klägerin wird das für die Berufungsinstanz nachgesuchte Armenrecht auf Grund des § 114 der Zivilprozeß-Ordnung versagt, weil die beabsichtigte Rechtsverfolgung keine hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet.

Gründe.

Der Postfacharbeiter R. Bl. fuhr am 27. April 1939 abends mit einem Elektrokarren auf dem Hauptbahnhof K. vom Bahnsteig 2 über den Bohlenweg nach Bahnsteig 3, um dort die Postsachen aus dem dort auf Gleis 21 um 22.26 Uhr einfahrenden Personenzug 145 in Empfang zu nehmen. Durch die Lokomotive des genannten einfahrenden Personenzuges wurde der posteigene Elektrokarren gestreift und beschädigt, Bl. selbst aber von dem Karren heruntergeschleudert. Durch den Unfall erlitt Bl. einen Schädelbasisbruch, an dem er am 28. April 1939 verstorben ist. Das von der Staatsanwaltschaft eingeleitete Ermittlungsverfahren (12 Js 331/39 der Staatsanwaltschaft Königsberg Pr.) wurde eingestellt, da ein Verschulden dritter Personen an dem Tode des Bl. sich nicht ergeben habe und Bl. den ganzen Umständen nach beim Einfahren auf die Bahnsteigrampe durch eigene Unvorsichtigkeit der Zuglokomotive zu nahe gekommen sei. In dem Unfallversicherungsverfahren ist rechtskräftig festgestellt worden, daß es sich bei dem Unfall des Bl. um einen Betriebsunfall im Sinne der Reichsversicherungsordnung (RVO.) handele. Die Klägerin bezieht als Witwe des Getöteten durch die Unfallversicherung der Deutschen Reichspost eine Rente.

Die Klägerin macht die Beklagte aus §§ 1, 3, 7 des Reichshaftpflichtgesetzes und § 831 BGB. haftpflichtig und erhebt Klage auf Feststellung, daß die Beklagte verpflichtet sei, der Klägerin allen Schaden aus dem Unfalltode des R. Bl. zu ersetzen. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, da zugunsten der Beklagten § 898 RVO. Anwendung finde. Gegen dieses Urteil beabsichtigt die Klägerin Berufung einzulegen und beantragt, ihr das Armenrecht für die Berufungsinstanz zu bewilligen. Dieser Antrag mußte jedoch abgelehnt werden.

Der Unfall ist in dem Versicherungsverfahren als Betriebsunfall im Sinne der RVO. anerkannt worden, und diese Feststellung ist für das Gericht bindend

(§ 901 RVO.). Dafür, daß es sich im vorliegenden Falle außer um Personenschaden auch um Sachschaden des Getöteten handelt, ergibt sich kein Anhalt. Auf die Frage, ob der Sachschaden-Ersatzanspruch durch § 898 RVO. ausgeschlossen wird, braucht also hier nicht eingegangen zu werden.

Der Geltendmachung des Personenschadenanspruchs steht im vorliegenden Falle die Bestimmung des 898 RVO. entgegen. Zur Zeit des Unfalls galt bereits das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II, Seite 47). Mit diesem Gesetz hatte die Reparationsbindung der Reichsbahn ihr Ende gefunden. Während die mit dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 geschaffene Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine juristische Person des öffentlichen Rechts und als solche Trägerin eigener Rechte und Pflichten war, ist sie unter dem Namen „Deutsche Reichsbahn" nach der neuen gesetzlichen Regelung vom 10. Februar 1937 keine juristische Person mehr neben dem Reich, sondern ein Stück der Reichsverwaltung selbst. Die eigene Wirtschafts- und Rechnungsführung und die deshalb bestehende Sonderregelung der verantwortlichen Leitung durch den Reichsverkehrsminister sind der innere Grund dafür, daß das Reichseisenbahnvermögen als Sondervermögen des Reichs weiter verwaltet wird. Dieses Sondervermögen besteht seit dem Gesetz vom 10. Februar 1937 (s. Art. 2 Abs. 3 a.a.O.). Wie es in der amtlichen Begründung zu dem Gesetz über die Deutsche Reichsbahn vom 4. Juli 1939 — RGBl. I, S. 1205 — (abgedruckt im Deutschen Reichsanzeiger und Pr. Staatsanzeiger vom 12. Juli 1939) heißt, hat die Reichsbahn durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 die Eigenschaft einer in ihrer Willensbildung unabhängigen, neben dem Reich stehenden besonderen Körperschaft verloren und verwaltet seither das Reich selbst durch den Reichsverkehrsminister die Reichsbahn.

Für den in Frage stehenden Zeitpunkt haben die Betriebe der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichspost denselben Unternehmer im Sinne von § 898 RVO., nämlich das Deutsche Reich. In § 898 RVO. ist für den Begriff „Unternehmer" ausdrücklich auf § 633 RVO. verwiesen. Nach § 633 Absatz 1 RVO. ist Unternehmer eines Betriebes oder einer Tätigkeit derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb oder die Tätigkeit geht. Die gleiche Begriffsbestimmung gilt also auch für den „Unternehmer" im Sinne des § 898 RVO. (h. M. vgl. Geigel Haftpflichtprozeß, 3. Auflage 1939, S. 275 Ziffer 2). Letzte Bestimmung bezieht sich auch auf juristische Personen (RGZ. 71, 3).

Nach dem Vorhergehenden besteht kein Zweifel, daß der Betrieb der Deutschen Reichsbahn für Rechnung des Reiches geht. Hiernach ist die Beklagte der Klägerin „nach anderen gesetzlichen Vorschriften" nur unter den hier nicht vorliegenden Voraussetzungen des § 898 RVO. schadenersatzpflichtig.

Mit dieser Auffassung befindet sich der Senat in Übereinstimmung mit OLG. Naumburg vom 14. April 1940 (VAE. 1940 S. 132 Nr. 215) sowie der Ansicht des Reichspostministers, des Reichsverkehrsministers und des Reichsversicherungsamtes, Abtl. für Unfallversicherung; auf die in diesem Rechtsstreit eingegangenen Schreiben des Reichspostministers vom 5. Dezember 1940 und des Reichsversicherungsamtes vom 12. Dezember 1940 wird verwiesen.

Gegen diese Rechtsansicht hat sich bisher, soweit ersichtlich, in der Rechtsprechung lediglich das OLG. Innsbruck gewandt; eine Stellungnahme des Reichsgerichts zu der Frage ist bisher noch nicht veröffentlicht.

Die Ansicht des OLG. Innsbruck und die ihr beipflichtende Stellungnahme von Dialer (DJ. 1940 S. 1355) erscheint jedoch nicht stichhaltig.

Die Tatsache allein, daß die Deutsche Reichsbahn von dem Reiche als Sondervermögen verwaltet wird, steht der Ansicht des Senates nicht entgegen. Es sei in diesem Zusammenhange auf die Rechtsverhältnisse der Reichspostverwaltung verwiesen. Letztere wurden einschneidend beeinflußt durch das Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924. Dieses hat den Reichspost- und Telegraphenbetrieb zu einem selbständigen Unternehmen unter der Bezeichnung „Deutsche Reichspost" gestaltet, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Schulden durch eigene Einnahmen zu decken hat. Das dem Reichspost- und Telegraphenbetriebe gewidmete und in ihm erworbene Vermögen war als Sondervermögen der Deutschen Reichspost von dem übrigen Reichsvermögen getrennt zu halten. Obwohl es sich hier also auch um ein Sondervermögen handelte, war — mangels besonderer Bestimmung wie bei der Reichsbahn (vgl. hierzu Sarter-Kittel, Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 3. Aufl. 1931, Seite 226) — die Deutsche Reichspost auch nach dem Reichspostfinanzgesetz ein Teil des Reichsfiskus und keine besondere juristische Persönlichkeit (s. Pr. OVG. vom 20. September 1926 in Bd. 80, 140; Sarter-Kittel, a.a.O.). Auch nach der inzwischen erfolgten Aufhebung des Reichspostfinanzgesetzes ist das dem Betriebe der Deutschen Reichspost gewidmete und in ihm erworbene Vermögen nach der ausdrücklichen Bestimmung von Kap. II Art. I, § 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 (RGBl. I, Seite 130) nach wie vor als Sondervermögen der Deutschen Reichspost von den übrigen Vermögen des Reiches getrennt zu halten. Abs. 2 a.a.O. besagt weiter, daß für die Verpflichtungen der Deutschen Reichspost nur das Sondervermögen haftet, daß es dagegen für die sonstigen Verbindlichkeiten des Reiches nicht haftet. Daraus ergibt sich aber nicht, daß die Deutsche Reichspost im Rahmen ihres Betriebes an Stelle des Deutschen Reiches Unternehmer und Träger der Versicherung im Sinne von §§ 633, 624 und 898 RVO. ist. Ebenso verhält es sich mit der Deutschen Reichsbahn. Sowohl im Falle der Deutschen Reichspost als auch der Reichsbahn liegt lediglich eine organisatorische Einteilung des Reichsvermögens vor, also eine rein innere Angelegenheit des Reiches. Diese Aufgliederung in Sondervermögen beseitigt jedoch nicht den Umstand, daß der Betrieb letzten Endes für Rechnung des Deutschen Reiches geführt wird.

Dem steht auch der Hinweis auf § 626 RVO. nicht entgegen. Zunächst bestimmte § 624 a.F. der RVO., daß das Reich — auch bei Eisenbahnen — Träger der Versicherung sei, wenn der Betrieb für seine Rechnung gehe. Später wurde im Zuge der Schaffung der Deutschen Reichsbahngesellschaft in § 10 Abs. 2 Ziffer IV des Reichsbahn-Personalgesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II, S. 287) ausdrücklich bestimmt, daß hinter § 625 der RVO. als § 626 die Vorschrift eingefügt werde, die Deutsche Reichsbahngesellschaft sei Träger der Versicherung, wenn der Betrieb für ihre Rechnung ausgeübt werde. Wie sich aus dieser Entstehungsgeschichte ergibt, hat also die genannte Vorschrift mit dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 10. Februar 1937 ihren Sinn verloren. Es ist offenbar versäumt worden, den § 626 RVO. ausdrücklich aufzuheben.

Es ist zwar richtig, daß — wie die Klägerin hervorhebt — die Zahlung der Unfallprämien für den Versicherten aus dem Sondervermögen der Reichsbahn nur für deren Angestellte erfolgt. Insoweit handelt es sich jedoch ebenfalls

nur um eine rein innerorganisatorische Maßnahme, aus der für den Standpunkt der Klägerin nichts gewonnen werden kann.

Hat ein Unternehmer mehrere Betriebe (z. B. der Staat als Unternehmer eines Baubetriebes und als Unternehmer von industriellen Betrieben, wie einer Brauerei) und verunglückt der Arbeiter eines Betriebes in dem anderen Betrieb, z. B. der Arbeiter einer staatlichen Brauerei bei der Bierlieferung in der Kantine eines staatlichen Baubetriebes, so ist trotz der Verschiedenheit der Betriebe der Unternehmer nicht nur in tatsächlicher, sondern auch in rechtlicher Beziehung derselbe. Gemäß § 898 RVO. kann also der Brauereiarbeiter gegen den Staat als Unternehmer des Baubetriebes keine Ansprüche erheben, weil eben der Staat nicht nur der Unternehmer des Baubetriebes, sondern auch der Unternehmer des Brauereibetriebes ist, in welchem der verletzte Brauereiarbeiter tätig war (h. M. s. RGZ. 65, 204; Geigel a.a.O. Seite 276). Entsprechend ist der Sachverhalt auch hier zu entscheiden. Das Deutsche Reich ist im Sinne von § 898 RVO. Unternehmer nicht nur der Deutschen Reichspost, sondern auch der Deutschen Reichsbahn. Folglich muß die Klägerin § 898 RVO. gegen sich gelten lassen.

Der in RGZ. 99, 228 entschiedene Fall, in welchem der Kontrolleur der internationalen Schlafwagengesellschaft auf der Eisenbahn — nämlich im Eisenbahnbetrieb — verunglückt war, und in dem festgestellt wurde, daß Betriebsunternehmer im Sinne des § 898 RVO. dem Schlafwagenkontrolleur gegenüber nur die Schlafwagengesellschaft sei, steht dem nicht entgegen. Denn es ist außer Frage, daß die Internationale Schlafwagengesellschaft ein von der Beklagten zu unterscheidender selbständiger Unternehmer ist. Der Klägerin ist zuzugeben, daß bei dieser Stellungnahme des Gerichts sie schlechter gestellt sein kann, als wenn der Getötete nicht versichert gewesen wäre. Andererseits hat der Versicherte durch die Unfallversicherung erhebliche Vorteile insofern, als er die Entschädigung durch den Versicherungsträger auch dann erhält, wenn der Betriebsunternehmer nach den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen nicht haftbar wäre (vgl. Geigel, a.a.O., Seite 275). Die Einschränkung der Haftpflicht durch § 898 RVO. hat ihren Grund ferner darin, daß der Betriebsunternehmer ohnehin die Leistungen der Unfallversicherung allein trägt (s. RGZ. 158, 342; JW. 1939, 100).

Es war also, wie geschehen, zu beschließen.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 21. Oktober 1941. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über städtebauliche Maßnahmen in der Stadt Litzmannstadt.

(Reichsgesetzblatt I, S. 645)

Vom 21. Oktober 1941. Drittes Gesetz zur Änderung des Deutschen Beamtengesetzes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 646)

Verordnung des Vorsitzenden des Ministerrats für die Reichsverteidigung und Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 30. Oktober 1941. Verordnung über die Lenkung von Kaufkraft (KLV.).

(Reichsgesetzblatt I, S. 664)

Verordnung des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 3. Oktober 1941. Verordnung über die Beschäftigung von Juden.

(Reichsgesetzblatt I, S. 675)

Verordnungen des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht:

Vom 12. September 1941. Sechste Verordnung zum Gesetz über die Besoldung, Verpflegung, Unterbringung, Bekleidung und Heilfürsorge der Angehörigen der Wehrmacht bei besonderem Einsatz (Einsatz-Wehrmachtgebührnisgesetz).

(Reichsgesetzblatt I, S. 619)

Vom 29. September 1941. Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung zum Gesetz über die Besoldung, Verpflegung, Unterbringung, Bekleidung und Heilfürsorge für die Angehörigen der Wehrmacht bei besonderem Einsatz (Einsatz-Wehrmachtgebührnisgesetz).

(Reichsgesetzblatt I, S. 627)

Verordnung des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 8. Oktober 1941. Bekanntmachung über das deutsch-ungarische Abkommen über die Zollbehandlung des Eisenbahnverkehrs sowie über die Zollabfertigung auf vorgeschobenen Zollstellen im Eisenbahnverkehr.

(Reichsgesetzblatt II, S. 344)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 12. September 1941. Verordnung über die Reichswasserstraßenverwaltung in den Reichsgauen der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 609)

Vom 24. Oktober 1941. Zehnte Durchführungsverordnung zum Gesetz über Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 663)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 25. September 1941. Verordnung über die bürgerliche Rechtspflege in den eingegliederten Ostgebieten (Ost-Rechtspflege-Verordnung — ORpflVO.).

(Reichsgesetzblatt I, S. 597)

Vom 25. September 1941. Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über die bürgerliche Rechtspflege in den eingegliederten Ostgebieten (Erste Ost-Rechtspflege-Durchführungsverordnung — 1. ORpflDVO. —).

(Reichsgesetzblatt I, S. 599)

Vom 3. Oktober 1941. Verordnung zur weiteren Durchführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter.

(Reichsgesetzblatt I, S. 616)

Verordnungen des Reichsarbeitsministers:

Vom 1. Oktober 1941. Anordnung über die Bestellung von Vertrauensmännern in den öffentlichen Verwaltungen und Betrieben der eingegliederten Ostgebiete.

(Reichsgesetzblatt I, S. 618)

Vom 28. Oktober 1941. Vierte Durchführungsverordnung zur Verordnung über die Beschränkung des Arbeitsplatzwechsels.

(Reichsgesetzblatt I, S. 664)

Vom 31. Oktober 1941. Verordnung zur Durchführung der Verordnung über die Beschäftigung von Juden.

(Reichsgesetzblatt I, S. 681)

Verordnung des Reichskommissars für die Preisbildung:

Vom 3. Oktober 1941. Verordnung über die Frachtenbildung in der Binnenschiffahrt.

(Reichsgesetzblatt I, S. 622)

Verordnungen des Reichskommissars für den sozialen Wohnungsbau:

Vom 22. Oktober 1941. Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung von Vorschriften über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen in der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland.

(Reichsgesetzblatt I, S. 678)

Vom 22. Oktober 1941. Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung von Vorschriften über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen in den eingegliederten Ostgebieten.

(Reichsgesetzblatt I, S. 679)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 17. September 1941. Grundsätze für Beurteilung der Eignung von Farbenuntüchtigen (Farbenblinden) zum Führen von Kraftfahrzeugen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 29, S. 169)

Vom 9. Oktober 1941. Beförderung von Personen zu Lande; Inanspruchnahme von Fahrzeugen nach § 16 RLG.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 30, S. 174)

Vom 10. Oktober 1941. Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Reichsgauen der Ostmark.

(Reichsgesetzblatt I, S. 628)

Vom 14. Oktober 1941. Vierzehnte Verordnung zur Änderung der Wehrmacht-Eisenbahn-Ordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 367)

Vom 20. Oktober 1941. Verordnung zur Ergänzung der Verordnung zur Einführung reichsrechtlicher Vorschriften über den Straßenverkehr in den eingegliederten Ostgebieten mit Ausnahme des Gebiets der bisherigen Freien Stadt Danzig.

(Reichsgesetzblatt I, S. 650)

Vom 20. Oktober 1941. Zulassungsverfahren; hier: Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Kraftfahrzeugbriefen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 31, S. 186)

Vom 27. Oktober 1941. Abgrenzung von Nah- und Fernbeförderungen.

(Reichs-Verkehrs-Blatt Nr. 31, S. 187)

Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Vom 30. August 1941. Leistungskampf der öffentlichen Betriebe 351
Vom 10. September 1941. Unterricht, Lehrstoffhefte . . . 351
Vom 12. September 1941. Werkstätten, hier RAW. Marburg/Drau 351
Vom 27. September 1941. Unterricht. Lehrstoffhefte . . . 372
Vom 3. Oktober 1941. Kriegsbuchwoche 1941 392

Bücherschau.

Besprechungen.

Finger, Dr. Hans-Joachim, Reichsbahnrat, Vorstand des Reichsbahnverkehrsamtes Nürnberg 1. Eisenbahngesetze. Reichshaftpflichtgesetz, Sachschadenhaftpflichtgesetz, Kreuzungsgesetz, Eisenbahnverkehrsordnung, Reichsbahngesetz, Internationale Übereinkommen und sonstige eisenbahnrechtliche Bestimmungen. Textausgabe mit Erläuterungen, 477 Seiten, Taschenformat. Leinenband 8 RM (Verlag C. H. Beck, München und Berlin).

Seit der 1930 erschienenen 3. Auflage des Fritschschen Handbuches der Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich und Preußen ist keine Sammlung eisenbahnrechtlicher Gesetze und Verordnungen mehr erschienen. Die Praxis hat das schon lange als einen schweren Mangel empfunden und eine Neuauflage des Fritschschen Handbuches, die die noch gültigen alten Gesetze, Verordnungen usw. mit den zahlreichen neuen eisenbahnrechtlichen Bestimmungen zusammenfassen müßte, wohl erwartet. Die Tatsache aber, daß die Rechtsentwicklung auch auf dem Gebiet des Eisenbahnrechts immer noch im Fluß geblieben und auch bis heute noch nicht abgeschlossen ist, hat die seit langem amtlich geplante neue Herausgabe des Handbuches noch nicht zur Wirklichkeit werden lassen. Da ist es nun sehr zu begrüßen, daß ein aktiver Reichsbahnbeamter sich der Mühe unterzogen hat, diese immer deutlicher in Erscheinung tretende Lücke zunächst durch die vorliegende Sammlung eisenbahnrechtlicher Gesetze und Verordnungen auszufüllen und der Praxis ein Buch zu geben, das doch die wichtigsten und am häufigsten gebrauchten eisenbahnrechtlichen Gesetze, Verordnungen usw. enthält. Die Lücke ist allerdings nicht vollständig ausgefüllt, weil der Verfasser sich — allerdings ohne das im Titel zum Ausdruck zu bringen — auf Reichsgesetze und -verordnungen beschränkt und keine Landesgesetze in seine Sammlung aufgenommen hat. So enthält der Kommentar also z. B. von preußischen Landesgesetzen nicht das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen von 1892, das Gesetz über die Bahneinheiten von 1902, das Enteignungsgesetz von 1874, das Fluchtliniengesetz von 1875 und manche anderen Landesgesetze, die auch jetzt noch für die Reichsbahn von erheblicher Bedeutung sind und in der Praxis ständig gebraucht werden. Insoweit werden also neben der neuen Sammlung das Fritschsche Handbuch oder aber die Einzelausgaben der betreffenden Gesetze nicht zu entbehren sein. Es ist ja zu erstreben und wohl auch zu erwarten, daß einige der genannten Landesgesetze in ab-

sehbarer Zeit reichsrechtlich geregelt werden. Eine Ergänzung der Sammlung um diese Gesetze wird dann wohl erfolgen.

Den größten Teil der Sammlung nehmen in 250 von insgesamt 450 Seiten die EVO., das IÜG. und das IÜP. ein. Bei der geschäftsordnungsmäßig in der Reichsbahnverwaltung allgemein streng durchgeführten Trennung der Streckendezernate und der Verkehrsdezernate benötigt der Streckendezernent nur in Ausnahmefällen die genannten Verkehrsgesetze, der Verkehrsdezernent und Verkehrsamtsvorstand umgekehrt nur selten die sonstigen Eisenbahngesetze. Es scheint daher die Überlegung empfehlenswert, ob es nicht praktisch wäre, bei einer zweiten Auflage der Sammlung die Gesetze nach diesen beiden Sparten getrennt in zwei Bänden zu bringen und dann den Kreis der aufzunehmenden Bestimmungen so zu erweitern, daß die beiden Bände — ähnlich wie das Fritschsche Handbuch — wirklich alle für die Praxis im allgemeinen benötigten Eisenbahngesetze und Verordnungen einschließlich der wichtigsten landesgesetzlichen Bestimmungen enthalten. Ein Mangel wird dabei immer der sein, daß nicht alle landesgesetzlichen Bestimmungen sämtlicher Länder aufgenommen werden können, sondern wohl eine Beschränkung auf die auszugsweise Wiedergabe der wichtigsten landesgesetzlichen Bestimmungen erforderlich wäre. Aber das wäre ein Mangel, der auch dem Fritschschen Handbuch — das sich ja auf preußisches Landesrecht beschränkte — anhaftete und doch seine Beliebtheit und Brauchbarkeit kaum beeinträchtigt hat. Bei einer solchen Trennung der Rechtsgebiete in zwei selbständige Bände würde auch eine auszugsweise Aufnahme des neuen Reichsbaurechts, das für den Streckendezernenten von großer Wichtigkeit ist, möglich sein.

Diese Anregungen sollen aber den Wert der jetzt vorliegenden Sammlung in keiner Weise herabsetzen. Er ist vielmehr durchaus anzuerkennen. Sind es doch immerhin 36 Gesetze und Verordnungen, die in der Fingerschen Sammlung zusammengefaßt und erläutert sind; daß auch eine solche Sammlung schon eine sehr große Erleichterung für jeden bedeutet, der mit Eisenbahnrecht zu tun hat, liegt auf der Hand. Es muß davon abgesehen werden, die aufgenommenen Gesetze und Verordnungen hier im einzelnen zu erwähnen. Die wichtigsten sind im Titel genannt. Die meisten Leser werden inzwischen die Sammlung auch schon selbst durchgesehen und auch schon zur praktischen Arbeit benutzt haben. Sie wird bald zum unentbehrlichen Werkzeug für alle juristischen Beamten der Reichsbahn geworden sein und wird auch allen Stellen außerhalb der Reichsbahn, die mit Eisenbahnrecht zu tun haben, ein willkommenes Hilfsmittel werden. Dies um so mehr, als die Erläuterungen des Verfassers viel Zweifelsfragen erörtern und klären und durch manchen Hinweis das Verständnis der Bestimmungen erleichtern. Diese Erläuterungen sind knapp gehalten und geben im allgemeinen nur die herrschende Meinung wieder. Nur in Ausnahmefällen beschäftigen sie sich kurz mit Polemik über Streitfragen. Manche neuen Gesetze und Verordnungen sind hier wohl zum erstenmal kommentiert. Entsprechend dem im Vorwort geäußerten Wunsche des Verfassers, ihn auf Unstimmigkeiten hinzuweisen, sei zu Reichsbahngesetz § 15, Anmerkung 2) bemerkt, daß der Pauschalsatz der von der Reichsbahn an die Gemeinden

zu leistenden Verwaltungskostenzuschüsse seit dem 1. April 1941 von 6 auf 7 Mio RM erhöht worden ist.

Alles in allem kann gesagt werden, daß der Verfasser mit der vorliegenden Sammlung eine für die Praxis sehr wertvolle Arbeit geleistet hat, für die ihm Dank gebührt. Ein weiterer Ausbau der Sammlung gelegentlich von Neuauflagen, die das Werk sicher erleben wird, wäre zu begrüßen. *Dr. Genest.*

Kurzkommentator zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz, Verschollenheitsgesetz, Schiffsrechtegesetz, Ehegesetz, Testamentsgesetz und anderen einschlägigen Vorschriften. In Verbindung mit Oberverwaltungsgerichtsrat Dr. B. Dankelmann, Ministerialrat Dr. J. Friesecke, den Kammergerichtsräten Dr. F. Henke †, Dr. W. Lauterbach und Dr. C. Seibert, Landgerichtsrat H. Radtke und Rechtsanwalt Dr. E. Pinzger, herausgegeben von Dr. Otto Palandt, Präsident des Reichs-Justizprüfungsamtes, Mitglied der Akademie für Deutsches Recht. (Beck'sche Kurzkommentare, Band 7.) 4., neubearbeitete Auflage. 2274 Seiten, Handausgabenformat. München und Berlin 1941. Verlag C. H. Beck. In Leinenband 27,50 RM.

Die Tatsache, daß der Ende 1938 in erster Auflage erschienene Kommentar nunmehr bereits in vierter Auflage vorliegt, ist ein Beweis dafür, daß er schnell zu Ansehen gelangt ist und sich großer Beliebtheit erfreut. Das hat seinen Grund wohl darin, daß die Verfasser es verstanden haben, hier nicht bloß einen Kommentar zu schaffen, in dem Erläuterungen zu den einzelnen Gesetzesbestimmungen und die einschlägigen Entscheidungen zu finden sind, sondern dem Werk den Charakter eines Lehrkommentars zu geben. Dieses vom Herausgeber nach dem Vorwort zur ersten Auflage bewußt angestrebte Ziel ist dadurch erreicht, daß der Kommentar auch die wirtschaftliche Bedeutung der Gesetzesvorschriften dort, wo diese nicht klar zutage tritt, aufzeigt und an geeigneter Stelle, namentlich in den Einleitungen, Einführungen und Vorbemerkungen zu den Büchern und Überschriften des Gesetzes die theoretischen Grundlagen für die einzelnen Bestimmungen bringt, soweit sie für die Praxis von Bedeutung sind. So ist das Werk sowohl für die Verwendung in der Praxis wie als Lehrbuch für den Rechtswahrer und Rechtsstudenten, aber auch für den Laien ein vorzügliches Hilfsmittel.

Der Kommentar enthält und erläutert neben dem BGB. auch die im Laufe der Jahre hierzu ergangenen Änderungs- und Ergänzungsgesetze. Aus der großen Zahl dieser Gesetze seien als die bedeutendsten nur genannt: das Verschollenheitsgesetz vom 4. Juli 1939, das Ehegesetz vom 6. Juli 1938, das Gesetz über die Errichtung von Testamenten und Erbverträgen vom 31. Juli 1938 und das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940. Diese neuen Gesetze, zu denen Wissenschaft und Rechtsprechung erst in ge-

ringem Umfange Stellung nehmen konnten, sind in dem Kommentar besonders ausführlich erläutert. Auch die Bestimmungen des Einführungsgesetzes zum BGB. über das Internationale Privatrecht sind hier im Gegensatz zu den meisten anderen Kommentaren verhältnismäßig eingehend erläutert, da — wie der Herausgeber im Vorwort zur ersten Auflage ausführte — die wiedergewonnene Vormachtstellung Deutschlands in Europa es richtig erscheinen ließ, dem künftig wohl eine größere Bedeutung als in den zurückliegenden Jahren gewinnenden Internationalen Privatrecht einen größeren Raum zu widmen.

Durch geschickte und übersichtliche Anordnung des Stoffes, durch knappe und klare Fassung der Erläuterungen, Fortlassung alles Überflüssigen und Beigabe eines sehr ausführlichen Sachverzeichnisses ist es gelungen, eine außerordentliche Fülle von Stoff auf den 2274 Seiten des Handkommentars so zu verarbeiten, daß die Unterrichtung aus ihm schnell und leicht möglich ist. In der vierten Auflage ist der gesamte Kommentar unter Berücksichtigung der neuesten Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur bis März 1941 gründlich durchgearbeitet worden, so daß er jetzt den neuesten Stand wiedergibt. Das in seiner ersten Auflage schon weit verbreitete und im Verhältnis zu der guten Ausstattung und dem großen Umfang durchaus preiswerte Werk wird sich auch mit seiner neuesten Auflage als wertvolle Hilfe für Studium und Praxis erweisen und sich zahlreiche neue Freunde gewinnen. *Dr. Genest.*

Kriegspreise und Gewinnabführung. Kommentar zu § 22 KWVO. und sämtlichen Durchführungsbestimmungen nebst den Erlassen des Reichskommissars für die Preisbildung.

Bearbeitet von Regierungsrat Dr. Heinrich Issel und Wirtschaftssachverständigen Dr. Paul Riffel, beide beim Reichskommissar für die Preisbildung. Mit einem Geleitwort von Gauleiter Josef Wagner, Reichskommissar für die Preisbildung. (Sonderdruck aus Wohlhaupt-Rentrop-Bertelsmann „Die gesamten Preisbildungsvorschriften".) XII, 155 Seiten, Handausgabenformat. München und Berlin 1941. Verlag C. H. Beck München 23, Wilhelmstraße 9. Preis kartoniert 4,20 RM. Dazu Nachtrag mit den neuesten Erlassen 0,60 RM.

Der § 22 der Kriegswirtschaftsverordnung (KWVO.) vom 4. September 1939 bildet das Grundpreisgesetz, das für jeden und für alles gilt. Er läßt das Führerwort: „Wenn der Soldat an der Front kämpft, soll niemand am Kriege verdienen" zum Gesetz werden. Der Wortlaut des § 22 KWVO.: „Preise und Entgelte für Güter und Leistungen jeder Art müssen nach den Grundsätzen der kriegsverpflichteten Volkswirtschaft gebildet werden", läßt dem einzelnen Unternehmer erheblichen Spielraum. Der Reichskommissar für die Preisbildung hat daher Einzelanweisungen zur Durchführung der § 22 ff. KWVO. für den Bereich verschiedener Reichsgruppen erlassen. Die Anweisungen enthalten die Grundsätze,

nach denen die Preise zu senken und, soweit Preissenkungen in der Vergangenheit unterlassen worden sind oder in Zukunft unterlassen werden sollen, Gewinne abzuführen sind. Bei der Vielgestaltigkeit und Schwierigkeit des Gebietes können und wollen selbstverständlich auch diese Anweisungen nur Richtlinien und Grundsätze allgemeiner Art aufstellen. Es ist daher zu begrüßen, daß die Verfasser, die als Sachbearbeiter beim Reichskommissar für die Preisbildung dazu besonders berufen sind, die § 22 ff. KWVO., die dazu erlassene Durchführungsverordnung vom 8. Dezember 1940 und die Anweisungen zur Durchführung der § 22 ff. KWVO. im Bereich der Reichsgruppe Industrie, des Handels und im Bereich der Reichsgruppe Handwerk sowie verschiedene andere einschlägige Anweisungen und Erlasse des Reichskommissars für die Preisbildung zusammengefaßt und erläutert haben. Die erst am 26. September 1941 zur Durchführung der § 22 ff. KWVO. im Bereich der Reichsgruppe Fremdenverkehr erschienene Anweisung, die gerade für die Reichsbahn mit Rücksicht auf ihre zahlreichen gewerblichen Nebenbetriebe aus mancherlei Gründen von Interesse ist, ist in dem Kommentar noch nicht miterläutert. Sie ist aber in einem Anfang November erschienenen Nachtrag enthalten, der die neuesten Anweisungen und Erlasse des Reichskommissars für die Preisbildung zu § 22 ff. KWVO. im Wortlaut ohne Erläuterungen bringt. Neben der genannten Anweisung für den Fremdenverkehr enthält dieser Nachtrag insbesondere noch die Anweisungen für das Speditions-, Möbeltransport- und Lagereigewerbe sowie für den gewerblichen Kraftverkehr. Da sich der Wortlaut dieser drei Anweisungen größtenteils mit dem Wortlaut der Industrie- und Handelsanweisungen deckt, verweist der Nachtrag auf die im Kommentar zu diesen Anweisungen gegebenen Erläuterungen.

Der Kommentar, der ein Sonderdruck aus dem authentischen Erläuterungswerk „Die gesamten Preisbildungsvorschriften" von Wohlhaupt-Rentrop-Bertelsmann ist, erläutert übersichtlich und klar die betriebswirtschaftlichen, buchführungstechnischen und steuerrechtlichen Fragen. Das Werk ist daher vorzüglich geeignet, Behörden und Unternehmern Aufklärung über die zahlreichen Schwierigkeiten und Zweifelsfragen zu geben, die sich bei der Durchführung der § 22 ff. KWVO., insbesondere bei der jetzt erforderlichen Aufstellung der Anmeldungsformulare für die Gewinnabführung ergeben. *Dr. Genest.*

Leon, Dr. Gh. N., Minister a. D., Professor an der Universität Bukarest. Struktur und Entwicklungsmöglichkeiten der rumänischen Volkswirtschaft. Kieler Vorträge, gehalten im Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgeber Professor Dr. Andreas Predöhl. Schriftleitung: Dozent Dr. habil. Walther Hoffmann. Jena, Gustav Fischer, 1941. 18 Seiten. Preis 1,50 RM.

Mit größtem Über- und Weitblick gibt der Verfasser ein Bild der derzeitigen rumänischen Volkswirtschaft, das er wiederholt durch außer-

ordentlich plastische Vergleiche sowohl mit dem Kleinrumänien der Zeit vor dem Weltkriege, wie mit dem Großrumänien nach jenem Kriege und schließlich auch dem Rumänien nach den Gebietsabtretungen vom Jahre 1940 beleuchtet. Der beherrschende und zweifellos richtige Grundton seiner Ausführungen ist, grundlegendes Problem für die rumänische Wirtschaft sei das Landwirtschaftsproblem. Gerade auf diesem Gebiet aber ist es während der bisher verflossenen knappen Jahrhunderthälfte über Ansätze und halbe Maßnahmen nicht hinausgekommen, endgültig Brauchbares und Beständiges in keiner Beziehung geschaffen worden. Der Großgrundbesitz ist zwar durch ein Ent- und Aneignungsgesetz zum größten Teil zum Verschwinden gebracht, andererseits aber dann der auf der Scholle angesetzte Bauer nicht mit dem nötigen Kapital und Inventar zu wirtschaftlichem Agrarbetriebe ausgestattet und so das Ergebnis erzielt worden, daß in allen maßgebenden Produkten, insonderheit Getreide und Mais die Durchschnittserzeugung nicht gestiegen, sondern gesunken ist. In Deutschland bringt e i n mit Weizen angebauter Hektar mehr hervor, als in dem durch Fruchtbarkeit und natürliche Bedingungen weit bevorzugten Rumänien z w e i Hektar. Die Bevölkerung Rumäniens hat sich verdoppelt;aber die an der Konsumkraft erkennbare Wirtschaftsstärke des einzelnen ist in existenzgefährlicher Weise zurückgegangen . Die Mode der Überschätzung der Industrie hat zwar auf diesem Gebiete zu einer auf das mehr als Vierfache des früheren Bestandes gestiegenen industriellen Entwicklung geführt. Das Ergebnis ist aber eine Industrie, die über den inländischen Verbrauchsbedarf weit hinausgeht und dabei auch noch vielfach ausländischer Rohstoffe bedarf, teilweise auch mit dem eigentlichen nationalen Charakter gar nichts zu tun hat, wie etwa die Gummi-, die optische und die mechanischen Textilindustrien. Rumänien hat in Pflege seiner wirtschaftlichen Verbindungen mit den kapitalistischen Weltmächten eben immer auf den allgemeinen weltmarktmäßigen Ausgleich sich eingestellt, im Verhältnis zu den einzelnen Ländern aber, wie etwa zu Frankreich, England und Deutschland, niemals auf ein einigermaßen eingehaltenes Gleichgewicht seiner Handelsbeziehungen gesehen, so daß mit dem Wegfall des Weltmarktes, dem Verschwinden des internationalen Goldstandards und mit dem Aufkommen des bilateralen Clearinghandels eigentlich überall die solide Grundlage für die nun einmal angebahnte Entwicklung entzogen war. — Sicher mit Recht besinnt sich der Verfasser, dessen amtlicher Wirkungskreis das Landwirtschaftsministerium war, auch für sein Land auf die ja überhaupt für die europäische Gesamtwirtschaft richtige Lösung: reiche blühende Landwirtschaft in den Außenländern, industrielles Herz und zentrales Hirn aber in Deutschland. Rumänien soll, abgesehen von den für das engere Gebiet benötigten oder auf seinen Rohstoffen sich aufbauenden Industrien, seinerseits seine Stärke auf dem landwirtschaftlichen Gebiete, angelehnt an Europa und vor allem an Deutschland, suchen. In Darstellung und in wissenschaftlicher und statistischer Untermauerung ist die Arbeit hervorragend. *Dr. W. Spiess.*

Wiederholt, Dr. W. „Metallschutz" Band II. „Schutz- und Oberflächenbehandlung von Leichtmetallen." Verlag B. G. Teubner, Leipzig und Berlin. 164 Seiten, 82 Abbildungen, 14 Tafeln. Preis gebunden 6,80 RM.

Als zweiter Band der vom Reichsausschuß für wirtschaftliche Fertigung (AWF) beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit (RKW) herausgegebenen Schriftenreihe „Metallschutz" behandelt die vorliegende Schrift das Sondergebiet des Schutzes der technisch verwendeten Leichtmetalle Aluminium, Magnesium und deren Legierungen. Eine übersichtliche Gliederung des behandelten Stoffes macht das Büchlein zu einem praktischen Nachschlagewerk. In zwei Hauptabschnitten werden das Aluminium sowie das Magnesium und deren Legierungen erörtert. An die Beschreibung korrosionsverhütender Maßnahmen beim Herstellen der Legierungen, beim Weiterbearbeiten, bei der Warmbehandlung und beim Zusammenbau schließt sich die Besprechung der Schutzverfahren durch Überzüge (metallische: Plattieren, Galvanisieren, Aufspritzen; elektrochemische [anodische]; chemisch erzeugte; Farb- und Lacküberzüge) sowie durch Zusätze zum angreifenden Mittel (gegen Säuren, gegen Alkalien; Erzeugung einer passivierenden Schutzschicht). Eine kurze Darstellung der Korrosionsprüfverfahren (Standversuche nach Heyn und Bauer, thermische Salzsäureprobe und oxydische Kochsalzprobe nach Mylius, Prüfung in bewegter Lösung [DVL.-Rührgerät nach Rackwitz und Schmidt], im Sprühnebel und im Wechseltauchversuch, Korrosionsversuche mit gleichzeitiger mechanischer Beanspruchung, Korrosionsermüdungsversuche), der Verfahren zum Prüfen der Überzüge auf Dichte und Verschleißfestigkeit, Tafelübersichten des Verhaltens der Leichtmetalle gegenüber verschiedenen anorganischen und organischen Stoffen runden den Inhalt des Werkes ab, der durch zahlreiche Abbildungen, Tafeln und bildliche Darstellungen sowie ein Sachverzeichnis vervollständigt wird. Die Ausstattung des Buches ist gut. *Wentscher.*

Karig, Julius, Reichsbahnrat i. R. „Hilfstafeln zum Berechnen von Straßenbrücken der Klasse I A für die Verkehrslast nach Din 1072". 16 Seiten, 20 Abbildungen. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. Preis 1,60 RM.

Auf Seite 301 des Jahrgangs 1933 dieser Zeitschrift sind die von Karig bearbeiteten Hilfstafeln zum Berechnen von Straßenbrücken für die Verkehrslast nach Din 1072 besprochen worden. Die Einführung einer neuen Belastungsnorm für schwere Raupenfahrzeuge von 40 t Gesamtgewicht erforderte eine Ergänzung der Hilfstafeln. Die Hilfstafeln geben einen übersichtlichen Rechnungsgang für die Nachrechnung der

Brücken der Klasse I für die neue Belastungsnorm I A. Nicht für alle Bauglieder ist die Belastung I A ungünstiger als die Belastung nach der bisherigen Klasse I. Die Benutzer der alten Hilfstafeln werden dem Verfasser Dank sagen für die vorliegende Ergänzung.

Dr. Kollmar, Dresden.

Avieny, Wilhelm, Wehrwirtschaftsführer, Vorsitzer des Vorstandes der Metallgesellschaft A.-G., Frankfurt/M. Strukturwandlungen der Weltmetallwirtschaft. 22 Seiten. Verlag Gustav Fischer, Jena 1941. Preis 1,50 RM.

Die Wandlungen in Verbrauch, Erzeugung und Anwendung der Buntmetalle sowie die Veränderungen der Formen der Buntmetallwirtschaft in der Zeit von 1800 bis 1940 bilden den Gegenstand dieses fesselnden Vortrages, der sich auch mit den Folgen einer staatlichen Wirtschaftsführung auf diesem Gebiete auseinandersetzt und mit Recht von den neuartigen Formen wirtschaftlicher Zusammenarbeit nach der siegreichen Beendigung des Krieges vollen Erfolg erwartet. *Lindermayer.*

Zeitschriften.

Der Bahn-Ingenieur. Berlin.

58. Jahrg. Nr. 40 bis 44/45. Vom 5. Oktober bis 2./9. November 1941.

(40:) Berechnung der Ausgleichschienen und der Stoßmitten auf dem äußeren Lehrschienenstrang in Gleisbogen. — Gemeinschaftsantennen mit Verstärker. — (41:) Windleitbleche an Lokomotiven / Eine Erwiderung. — Oberflächen- und Eintauchpyrometer. — Wie werden die verstopften Entwässerungstüllen der Eisenbahnbrücken gereinigt? — (42:) Stoffersparnis durch autogene Aufschweißung von Herzstücken und Weichenzungen. — Eigenschaften und Anwendung des Rinnenspiegels. — (43:) Näherungs-Rechnungen. — (44/45:) Der rheinische Schiefer. — Über den Einfluß der Umgebungstemperatur auf die Sicherheit von Hochspannungskabeln. — Unterhaltung der Dampflokomotiven der französischen Eisenbahnen, insbesondere der ehem. franz. Ostbahn (Société nationale des chemins de fer français = S.N.C.F.).

Der Bauingenieur. Langensalza.

22. Jahrg. Heft 37/39. Vom 20. September 1941.

Das Wölben der geraden Steinbrücken.

Die Bautechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 43 bis 46/47. Vom 3. bis 31. Oktober 1941.

(43:) Über Schäden an überschütteten, gewölbten Bauwerken, ihre Ursachen und ihre Verhütung. — (46/47:) Der Bau einer Doppelschleuse an der Staustufe einer zu kanalisierenden Stromstrecke. — Preisermittlung und Kostenüberwachung im Baubetriebe, ein Weg zur Leistungssteigerung.

Braunkohle. Halle.

40. Jahrg. Heft 39. Vom 27. September 1941.

Verbesserungen in der Rentenversicherung.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

12. Jahrg. Nr. 107. Vom September/Oktober 1941.

Schweizerische Verkehrs- und Eisenbahnsplitter.

Deutsche Wasser-Wirtschaft. München.

36. Jahrg., Heft 11. Vom November 1941.

Zum Wasserrecht (mit neuerer Rechtsprechung).

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

38. Jahrg. Nr. 38/39. Vom 3. Oktober 1941.

Das Sudetenland als Fremdenverkehrsgebiet.

Deutsches Gemein- und Wirtschaftsrecht. Berlin.

Jahrg. 1941, Heft 17/18. Vom 1./15. September 1941.

Die Zweckverbände.

Deutsches Handels-Archiv. Berlin.

95. Jahrg. Vom 1. November 1941.

Abkommen zwischen dem Deutschen Reich und Ungarn über die Zollbehandlung des Eisenbahnverkehrs, die Zollabfertigung auf vorgeschobenen Zollstellen im Eisenbahnverkehr und über Erleichterungen im kleinen Grenzverkehr.

Deutsche Justiz. Berlin.

103. Jahrg. Nr. 48. Vom 28. November 1941.

Die Hemmung von Verjährungs- und ähnlichen Fristen.

Deutsches Recht. Berlin.

11. Jahrg. Heft 40 bis 43. Vom 4. bis 25. Oktober 1941.

(40): Die Verteilung der Haftpflicht zwischen Betriebsführer und Gefolgschaftsmitglied. — (42:) Das Verbot der Umwandlung von Wohnungen in Räume anderer Art. — (43:) Die Aufgaben des Vollstreckungsgerichts im Rahmen von § 7 Ziff. 5 der Lohnpfändungs-VO. — Auf dem Wege zu einer besseren Befriedigungsordnung durch das Erinnerungs- und Verteilungsverfahren beim Zusammentreffen mehrerer Lohnpfändungen.

ETZ Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

62. Jahrg. Heft 42/43. Vom 23. Oktober 1941.

Neue Fortschritte in der Entwicklung von Maschennetzschaltern.

Ferrocarriles y Tranvias (Eisenbahnen und Straßenbahnen). Madrid.

Heft 84 bis 85. Vom August bis September 1941.

(84:) Die Verordnung über die Verwaltung der Spanischen Nationaleisenbahnen. — Der Verkehr über Land im Wiederaufbau Spaniens (Die Anpassung der Verkehrsmittel, Oberleitungsomnibusse, Verbesserungen im Eisenbahnwesen, Kraftverkehr, Elektrisierung). — Die Eisenbahnsignalgebung. — Vortragsreihe des Verbandes der Wegebauingenieure. — Die Verordnung über die Verwaltung der Spanischen Nationaleisenbahnen (Wortlaut). — Die Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen im letzten Jahr. — (85:) Eisenbahnstatistik. — Vereinheitlichung von Lokomotiven. — Um die Statistik. — Entwicklung und Zukunft des Straßenbahnwagens. — Einheitsdampflokomotiven der Reichsbahn (Beschreibung der wichtigsten Gattungen). — Das neue Bauprogramm für die Eisenbahnen in Rumänien. — Die letzte ordentliche Tagung der Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes (Scheveningen 1939). — Neue Untergrundbahnlinie in Madrid, Puerta del Sol-Argüelles.

Glasers Annalen. Berlin.

65. Jahrg. Heft 19 bis 21. Vom 1. Oktober bis 1. November 1941.

(19:) Neue Straßenbahn-Trieb- und -Beiwagen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG.). — Personenaufzüge in großen Dienstgebäuden. — (20:) Elektrische Großlokomotiven der Schweizer Bundesbahnen. — (21:) 2 Cl-h2 m v-Lok (Mittenzylinderverbundlok). — Leichtmetall für die Heizanlage von Eisenbahnwagen.

Glückauf. Berg- und Hüttenmännische Zeitschrift. Essen.

77. Jahrg. Heft 44. Vom 1. November 1941.

Große elektrische Grubenlokomotiven im Ruhrkohlenbergbau.

Großdeutscher Verkehr. Berlin.

Jahrg. 1941 (35. Jahrg. der „Verkehrstechnischen Woche"), **Heft 18 bis 19.** Vom September bis Oktober 1941.

(18:) Die französische Transsahara-Bahn. — Die deutsche Tankschiffahrt. — Neue viergleisige Zufahrtslinie Wilerfeld—Bern der Schweizerischen Bundesbahnen. — Die Eisenbahnen in Korsika. — Der neue Axen-Tunnel im Bau. — (19:) Die Bedeutung des Verkehrs für Raumordnung, Landesplanung und Städtebau. — Vom Deutschen zum Großdeutschen Reisebüro. — Schule und Verkehr. — Erster Spatenstich an der Vogelfluglinie Deutschland—Dänemark. — Schiffbautechnische Gegenwartsfragen.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 5/6. Vom Mai/Juni 1941.

Das Studium der Fachpsychologie.

L'Ingegnere. Mailand.

19. Jahrg. Nr. 9. Vom September 1941.

La nuova stazione di Roma Ostiense.

Die Lokomotive. Bielefeld.

38. Jahrg. Nr. 8 bis 10. Vom 7. August bis 7. Oktober 1941.

(8:) 4400 PS dieselelektrische Schnellzug-Lokomotive für die Rumänische Staatsbahn. — 1'C1'-Heißdampf-Tender-Lokomotive für gemischten Dienst. — (9:) 1'D2'-Vierzylinder-Heißdampf-Verbund-Lokomotive der Norwegischen Staatsbahnen. — Die deutschen Privat- und Kleinbahnen und ihre Betriebsmittel. — Eine zugrunde gegangene österreichische Lokomotivfabrik. — Die Eisenbahnen Irans. — (10:) Heißdampf und Verbundwirkung. — Die Verstaatlichung der spanischen Eisenbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

96. Jahrg. Heft 18 bis 19/20. Vom 15. September bis 15. November 1941.

(18:) Beitrag zur Festigkeitsberechnung des Wagenkastens für Eisenbahn-Personenwagen BC 4 üp. — Wo bleibt das lückenlose Eisenbahngleis? — (19/20:) Tunnelbahnen im Mittelgebirge und Hügelland. — Tunnelbauten der Ostmark. — Italienische Tunnel. — Eisenbahn- und Straßentunnel unter dem Öresund zwischen Dänemark und Schweden.

Die Reichsbahn. Berlin.

17. Jahrg. Heft 38/39 bis 42/44. Vom 17./24. September bis 15./22./29. Oktober 1941.

(38/39:) Die Deutsche Reichsbahn im Leistungskampf der öffentlichen Betriebe. — Die Volkspflegerin im Dienste der Reichsbahn-Gesundheitsfürsorge. — (40/41:) Großstädtische Personenbahnhöfe. — (42/44:) Reichsbahnsport wie im Frieden. — Die Feiergestaltung der Reichsbahnkameradschaft.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 62 Heft 40/41 bis 42/43. Vom 2. bis 16. Oktober 1941.

(40/41:) Baupolizei und allgemeine Verwaltung. — (42/43:) Gegenwärtige und zukünftige Aufgaben und Probleme des Wohnungsbaues.

Ruhr und Rhein Wirtschaftszeitung. Essen.

22. Jahrg. Heft 41 bis 44. Vom 10. bis 31. Oktober 1941.

(41:) Vereinheitlichung im Wohnungsbaurecht. — (42:) Die Sowjetbahnen. — Der Geschäftsreiseverkehr. — (44:) Das sowjetische Kanalsystem.

SBB Nachrichten Blatt. Bern.

18. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom September bis Oktober 1941.

(9:) Über Verkehrserziehung und -aufklärung. — Kohle, der vielbegehrte Rohstoff. — Verbessertes Westinghouse-Steuerventil Lu.R. — Die Erstellung des zweiten Geleises am Vierwaldstättersee. — Zur Verhütung von Unfall und Schaden. — Vom Güterverkehrsdienst, zweckmäßiges Arbeiten. — (10:) Werbung im Güterverkehr. — Sofern es beherzigt würde. — Die erste Gasturbinen-Lokomotive. — Wiederherstellung des Betriebes nach einem Eisenbahnunglück.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 118 Nr. 17. Vom 25. Oktober 1941.

Schiefwinklige Bahnüberführung bei Glattfelden. — Umbau einer 5/7-Einphasenlokomotive der Lötschbergbahn.

Spoor- en Tramwegen. Utrecht-den Haag.

14. Jahrg. Heft 20 bis 23. Vom 27. September bis 8. November 1941.

(20:) Die Wüstenbahn Djibuti—Addis Abeba. — Kinderkrankheiten der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Ges. — (21:) Die Eisenbahnen in Guatemala und Salvador. — Lokomotiven der Südafrikanischen Eisenbahnen. — (22:) Neue Portalkonstruktionen für elektrische Oberleitungen. — Bodenuntersuchung mit dem Schnellstechapparat Ackermann. — (23:) Bestimmung der Höchstgeschwindigkeit, der Anfahrzeit und des Anfahrweges für Dampf- und Dieselzüge.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 12, Heft 4. Vom Oktober 1941.

Zur Beweisführungspflicht der Eisenbahn nach § 82 EVO.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin-Charlottenburg.

20. Jahrg. Heft 9/10. Von Oktober 1941.

Die Mankohaftung des Frachtführers. — Die Zuständigkeit der Schiffahrtsgerichte. — Aus dem neuen Einheitstarif für Kraftfahrtversicherungen. — Der Ersatz von Flugzeugschäden im Kriege. — Zur Preisregelung im Speditionsgewerbe. — Vorsicht beim Abfahren von Buschholz auf holpriger Fahrbahn. — Hauseigentümer und Verdunkelungsgefahr.

Verkehrstechnik. Berlin.

22. Jahrg. Heft 19 bis 20. Vom 5. bis 20. Oktober 1941.

(19:) Hauptstrom- und Verbundmotor im Straßenbahnbetrieb. — Zum Thema Hauptstrom- oder Verbundmotor. — Wartehallen der Berliner Verkehrsbetriebe. — Die Madrider Untergrundbahn. — (19 u. 20:) Der vierachsige Triebwagen der Eisenbahn A.-G. Schaftlach-Gmund-Tegernsee. — (20:) Die Großraum-Omnibusse und Obusse in Mailand und Rom. — Aus der Pflichthaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. — Wiederaufbau und Entwicklung des Pariser Nahverkehrs. — Die Berechnung von Reiselängen.

Werkstatt und Betrieb. München.

74. Jahrg. Heft 9. Vom September 1941.

Lichtbogenschweißung von Leichtmetallen. — Kritische Schnellberichte des VDI-Fachausschusses für Schweißtechnik. — Eine neue Klein-Schweißzange. — Der Lohnstop.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

36. Jahrg. Nr. 13. Vom 10. Oktober 1941.

Einige Vorschläge zur Sicherung von Zugfahrten auf gemischtspurigen Gleisen. — Das belgische Signalwesen.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt (Main).

9. Jahrg. Heft 19/20. Vom Oktober 1941.

Stand und Aufgaben der Industriegeographie.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahnverkehr. Bern.

49. Jahrg. Nr. 10. Vom Oktober 1941.

Zur Haftung der Eisenbahn aus dem Güterfrachtvertrag im internationalen Frachtverkehr nach dem IÜG.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin.

81. Jahrg. Heft 40/41 bis 45. Vom 2./9. Oktober bis 6. November 1941.

(40/41:) Die Saharabahn. — (42:) Die Lokomotive im Bilde des zukünftigen Eisenbahnverkehrs. — (43:) Einheitsstraßenbahnwagen in Deutschland. — Triebwagenbetrieb mit Naturgas. — Peageverkehre zwischen der Slowakei und Ungarn. — (44:) Die Kühltransporttechnik vor neuen Aufgaben. — (45:) Eisenbahn und Wirtschaft in Kroatien. — Einführung der Krankenversicherung nach der RVO. für die Reichsbahnbediensteten der Ostmark. — Neuartige offene 2achsige Kastengüterwagen der Deutschen Reichsbahn. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.

61. Jahrg. Heft 42. Vom 15. Oktober 1941.

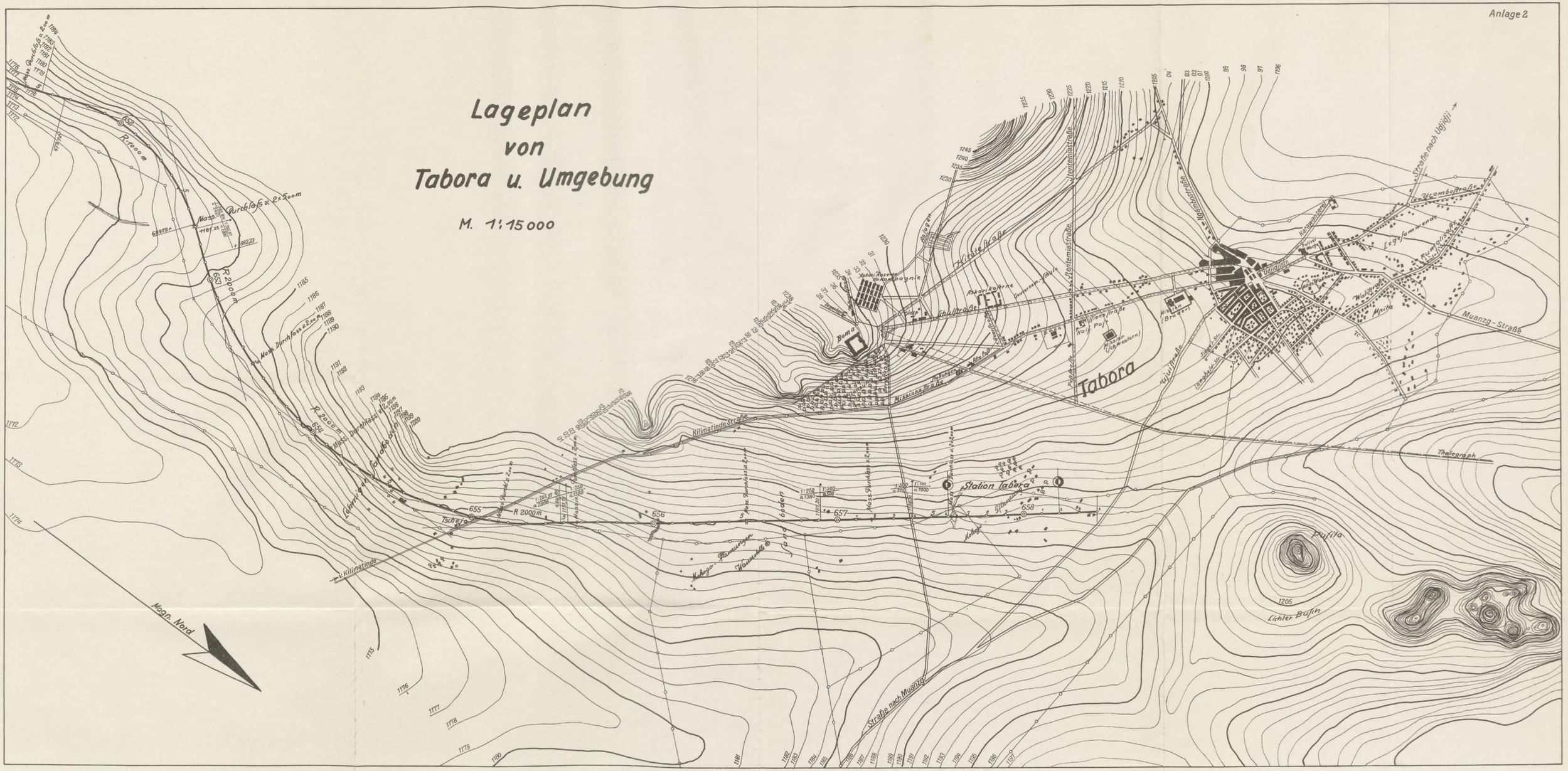
Die Baukosten im Wohnungsbau.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Ministerialdirigent Professor Dr. Kittel, Ministerialrat Dr. Spiess, Ministerialrat Dr. Sommer

Springer-Verlag Berlin W 9 – Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW 68

Anlage 2


Lageplan
von
Tabora u. Umgebung
M. 1:15000
Tabora
Station Tabora
Boma
Kilimatinde-Straße
Straße nach Muanza
Straße nach Ugigi
Muanza-Straße
Thalegraph
Lichter Busch
Mgan. Nord
R 2000 m
652
653
654
655
656
657
658

Spurweitenkarte der Eisenbahnen Afrikas

Maßstab

0 500 1000 km

Erläuterung:

gelb	Spurweite	60 u 61 cm	geplant
blau	"	75 u 76 cm	"
lila	"	95 cm	"
grün	"	1,00 m	"
braun	"	1,05 m	"
rot	Kapspur	1,067 m	"
schwarz	Europäische Normalspur	1,435 m	"
	Bahnen mit elektrischem Betrieb		
blau	Flüsse nicht schiffbar		
blau	schiffbare Flußstrecken		
rot	Grenzen der Deutschen Kolonien		
schwarz	sonstige Landesgrenzen		

In Nordafrika, Ägypten und der südafrikanischen Union sind nur die wichtigsten Eisenbahnstrecken eingezeichnet.

1912 Die an den Eisenbahnstrecken stehenden Jahreszahlen bedeuten: Für die Küstenstädte = Jahr des Baubeginns, für Inland = Inbetriebnahme.

Köln, im Septbr. 40

Die beiden Inseln sind vergrößert gezeichnet

Réunion

Mauritius

Verkehrswege in Afrika

Maßstab

0 500 1000 km

Zeichenerklärung:

- Eisenbahnen im Betrieb
- Eisenbahnen geplant
- elektr. Betrieb
- Flugdienst, letzte Verkehrstrecken
- mit Kraftwagen befahrbare Wege
- Pisten, in der Trockenzeit befahrbar
- Landesgrenzen
- Flüsse
- Strom-Fälle
- schiffbar
- erste Kraftwagenfahrt durch die Sahara

Dr Ing REMY: Afrikanische Verkehrsfragen

auf der Volta-Tagung zu Rom 1938

Köln, den 20 Oktober 1940

Verlag von Julius Springer, Berlin W 9

Flugverkehrslinien in Afrika

nach dem Vortrag von Giuseppe Pession auf dem Volta-Kongreß 1938 in Rom ergänzt nach dem Reichsluftkursbuch Juli 1939

Maßstab

0 500 1000 km

Zeichenerklärung:

- gelb — britische Fluglinien
- " — britisch-rhodesische Fluglinien
- " — britisch-südafrikanische "
- rot — französische Fluglinien
- blau — belgische "
- grün — italienische "
- lila — spanische "
- " — portugisische "
- " — ägyptische "
- " — griechische "
- schwarz — niederländische "
- " — deutsche "

Zum Vortrag Reichsbahndirektionspräsident Dr Ing Remy

Köln, Dezbr 1940 Rü

Verlag von Julius Springer, Berlin W 9

POLITECHNIKA
BIBLIOTEKA
GŁÓWNA
WROCŁAWSKA