

**Kurt Giese**

**Hauptfragen der**  
**Reichsbahnpolitik**

**Verlag von Julius Springer / Berlin**

# Hauptfragen der Reichsbahnpolitik

Von

**Dr. Kurt Giese**

Hamburg



**Berlin**  
**Verlag von Julius Springer**  
1928

ISBN-13: 978-3-642-93969-3 e-ISBN-13: 978-3-642-94369-0  
DOI: 10.1007/978-3-642-94369-0

**Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung  
in fremde Sprachen, vorbehalten.  
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1928**

## Vorwort.

Fragen der Eisenbahnpolitik haben nach dem Kriege, und besonders in den letzten Jahren, die Öffentlichkeit wesentlich mehr beschäftigt als vor dem Kriege. Schon dem, der auch nur die Tagespresse einigermaßen verfolgt hat, muß sich diese Tatsache aufdrängen: kaum ein Tag, an dem sich nicht die Tagespresse mit der einen oder anderen Frage der Eisenbahnpolitik beschäftigt.

Die Ursachen für diese Erscheinung liegen klar zutage: Ein zu Boden geworfenes Volk mit zunächst völlig zerrütteter und auf lange Zeit geschwächter Volkswirtschaft, das Ausblick hält nach Mitteln seines Wiederaufstiegs, mußte ein Hauptmittel für den Wiederaufbau seiner Volkswirtschaft in seinem Verkehrswesen, und besonders in seinem Eisenbahnwesen sehen. Dazu kam, daß auch die Eisenbahnen selbst aus dem Kriege und seinen Nachwirkungen stark geschwächt hervorgegangen waren und auch ihrerseits in vielen ihrer Einrichtungen eines Wiederaufbaues und einer Neuordnung bedurften. Und auch, abgesehen von den Kriegsfolgen, ergaben sich für die Eisenbahnen zahlreiche neue Fragen und Probleme, wurden alte Fragen und alte Probleme in ein neues Licht gesetzt, so daß es auch insofern der Allgemeinheit nicht an Anregung fehlte, sich mit Eisenbahnfragen mehr als früher zu beschäftigen.

In besonderem Maße wurde das Interesse der Allgemeinheit noch dadurch auf die Eisenbahnen hingelenkt, daß die deutschen Staatsbahnen zur Reichsbahn zusammengeschlossen wurden, und diese dann zum Gegenstand der Reparationspolitik gemacht und zu diesem Zwecke zu einer neuen Gesellschaft umgestaltet wurde. Einem Unternehmen gegenüber, das man vielfach als stark privatwirtschaftlichen und teilweise auch internationalen Einflüssen ausgesetzt und sozusagen als volkswirtschaftlich verdächtig ansah, erschien eine erhöhte Wachsamkeit angebracht. Eine Schroffheit der Kritik setzte zeitweise ein, wie wir sie vor dem Kriege an den Maßnahmen der deutschen Staatsbahnen auch nicht annähernd gekannt haben.

Von den Fragen, die in der Nachkriegszeit die deutsche Öffentlichkeit besonders beschäftigt haben und noch dauernd beschäftigen, will diese Arbeit vier Fragen einer wissenschaftlichen Untersuchung unterziehen: nämlich die Frage, inwieweit die Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft durch die Reichsbahngesellschaft gewährleistet ist; weiter die Frage der Berechtigung und des Aufbaus des

Staffeltarifs; die Frage nach den Zielen und Wegen der Seehafentarifpolitik; und schließlich die Frage des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt, oder genauer die Frage, welche Preispolitik für die Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt gerechtfertigt ist.

Der Titel dieses Buches bezeichnet diese Fragen als Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, und sie tragen diese Bezeichnung mit Recht: nicht nur, weil sie von allen Fragen der Reichsbahnpolitik in den Erörterungen der Öffentlichkeit — des Reichstages, des Reichseisenbahnrates und der Landeseisenbahnräte, der großen wirtschaftlichen Verbände und der Handelskammern, der Tages- und Fachpresse — den weitesten Raum eingenommen haben und stark umstritten sind, sondern vor allem auch wegen ihres inneren Wertes, wegen ihrer inneren Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft und daneben auch für die Reichsbahn selbst. Auch wird die Untersuchung der Probleme zeigen, daß es sich hier nicht nur um Fragen besonderer Aktualität, um Fragen von heute und morgen handelt, sondern fast überall um Fragen, die, solange es Eisenbahnen geben wird, oder solange das Wirtschaftssystem nicht eine grundsätzliche Änderung erfährt, bestehen und immer von neuem aufgeworfen werden.

Auch sind diese Fragen nicht lediglich nach äußeren Gesichtspunkten, etwa nur unter dem Gesichtspunkt der großen Bedeutung, die die Allgemeinheit diesen Fragen beilegt, und ihrer besonderen Zeitgemäßheit hier zusammengestellt. So wenig für den Nichteingeweihten die Fragen des Staffeltarifs, des Seehafenausnahmetarifs und des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt etwas miteinander zu tun haben: tatsächlich stehen diese Fragen in mannigfacher Hinsicht miteinander in Zusammenhang. Nicht nur, daß alle diese Fragen solche der Tarifpolitik sind und in ihrer Gesamtheit einen sehr bedeutsamen Ausschnitt aus der Tarifpolitik der Reichsbahn darstellen; nicht nur, daß die Lösung aller dieser Fragen unter dem Gesichtspunkt der Interessen der deutschen Volkswirtschaft steht: auch sonst bestehen vielfache Zusammenhänge. So ist die Frage der Seehafenausnahmetarife eng verknüpft sowohl mit der Frage des Staffeltarifs, wie auch mit der Frage des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Denn einmal sind die Seehafenausnahmetarife zum allergrößten Teil in Staffelform aufgebaut. Dann aber berühren sie auch das Verhältnis von Eisenbahn zur Binnenschifffahrt insofern, als sie die Nebenwirkung haben, den Binnenwasserstraßen — und in besonderem Maße durch ihre Abstellung auf den Wettbewerb der belgisch-holländischen Häfen dem Rhein — Verkehr zu entziehen, was dann wieder der Binnenschifffahrt Anlaß gibt, ihrerseits die Übertragung der Seehafenausnahmetarife auf die Binnenhäfen zu verlangen. Und weitere Zusammenhänge bestehen zwischen der Frage des Staffeltarifs und der Frage nach dem Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt. Denn gerade die Frage

des Staffeltarifs berührt stark das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt: durch seine Einführung sieht sich die Binnenschifffahrt beeinträchtigt und wünscht deshalb einen Schutz gegen seine Wirkungen durch Einführung von Binnenumschlagstarifen.

Für alle drei Fragen — des Staffeltarifs, des Seehafenausnahmetarifs und des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt — aber schafft der erste Aufsatz gleichsam den Rahmen. Fragen, wie die nach der Berechtigung, den Zielen und der Entwicklung der Seehafenausnahmetarife oder nach der richtigen Gestaltung des Verhältnisses der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt können nicht rein theoretisch, sozusagen im leeren Raum, ohne jede Beziehung auf die vorliegenden besonderen Verhältnisse beantwortet werden, sondern erfordern eine besondere Behandlung für die einzelne Volkswirtschaft und die einzelnen Verkehrsunternehmungen. Es lag daher nahe, den drei Abhandlungen eine vierte vorzuschicken, die sich mit dem Verhältnis zwischen deutscher Volkswirtschaft und Reichsbahngesellschaft näher befaßt und die Frage zu beantworten versucht, inwieweit überhaupt die Erfüllung der Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft durch die Reichsbahngesellschaft gewährleistet ist, wobei dann auch die Frage ihre Beantwortung findet, inwieweit auf dem Gebiete des Tarifwesens die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse durch die Reichsbahngesellschaft gesichert ist.

So ergab sich also ein in vielfacher Beziehung zusammenhängender Komplex von Fragen, der sich insgesamt als ein außerordentlich bedeutsamer Ausschnitt aus der gesamten Wirtschaftspolitik der Reichsbahn darstellt.

Die Aufgabe, diesen Fragenkomplex einer wissenschaftlichen Untersuchung zu unterziehen, mußte in vieler Hinsicht verlockend erscheinen. Es lockte die Tatsache, daß es sich hier um Fragen höchster Zeitgemäßheit und allgemeinsten Interesses, gleichzeitig aber auch um solche von dauernder Bedeutung handelt; es lockte der Umstand, daß alle diese Fragen sich auf höchst bedeutsamen volkswirtschaftlichen Hintergründen abspielen; und es lockte die Aussicht, durch eine wissenschaftliche Untersuchung eine allgemeine Klärung der sich zur Zeit noch heftig bekämpfenden, widerstreitenden Anschauungen zu fördern und einer einheitlichen Anschauung über die gestellten Probleme und schließlich einer einheitlichen Zielsetzung in den strittigen Problemen den Boden zu bereiten.

Indessen: was einerseits die Aufgabe als verlockend und dankbar erscheinen läßt, macht sie andererseits in mancher Hinsicht auch besonders schwierig. Bei den meisten der Probleme, die uns hier beschäftigen, liegt es nicht so, daß es möglich wäre, eine Lösung zu finden, die allen volkswirtschaftlichen Interessen ihre Geltung und ihren Bestand sicherte, und die sozusagen niemand wehe täte. Die Gebiete, auf denen die hier

erörterten Probleme liegen, sind solche stärkster wirtschaftspolitischer Gegensätze; und diese Gegensätze sind zum Teil überhaupt nicht überbrückbar. Dafür nur zwei Beispiele, die sich leicht vermehren ließen: Eine Wirtschaftspolitik, die der Eisenbahn durch die Staffelung ihrer Einheitssätze Transporte auf weitere Entfernungen sichern will, muß notwendig die Binnenschifffahrt schädigen, deren Einflußgebiet vorzugsweise die weiteren Entfernungen sind, und umgekehrt; und weiter: eine Tarifpolitik, die die Binnenschifffahrt durch Binnenumschlagstarife fördern will, muß notwendig die deutschen Seehäfen in ihrem Wettbewerb gegen die großen belgisch-holländischen Seehäfen beeinträchtigen, und umgekehrt.

Die Aufgabe, die dem gestellt ist, der sich mit diesen Problemen befaßt, ist, zwischen diesen sich widerstreitenden Interessen hindurch den richtigen Weg zu finden.

Wie aber ist dieser Weg zu finden? Nur dadurch, daß an alle diese Probleme herangegangen wird mit dem Blick auf das große Ganze der deutschen Volkswirtschaft und mit der Überzeugung, daß alle widerstreitenden volkswirtschaftlichen Interessen sich schließlich doch zum Ganzen fügen, dieses Ganze aber sein eigenes Gesamtinteresse hat. Und weiter dadurch, daß die Probleme möglichst in ihrer historischen und teilweise auch verkehrsgeographischen Bedingtheit erkannt und möglichst in historische und verkehrsgeographische Zusammenhänge gestellt und so in ihrer Deutung vertieft werden.

Das ist der Weg, den auch diese Untersuchung zu gehen versucht: Möglichste Erweiterung der Fragestellung zum Allgemeinvolkswirtschaftlichen und möglichste Heranziehung des entwicklungsgeschichtlichen und verkehrsgeographischen Gesichtspunktes. Wenn manche der erörterten Fragen, wie die des Staffeltarifs oder die des Verhältnisses der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt, noch immer heftig umstritten sind, so sind sie es nach Anschauung des Verfassers vor allem deshalb, weil diese Fragen noch immer zu sehr von den Niederungen kleinerer wirtschaftlicher Sonderinteressen aus gesehen werden.

Es ist kaum nötig zu sagen, daß auch unser Weg nicht etwa zu einem völligen Ausgleich der widerstreitenden Interessen und zu einer Überbrückung und Beseitigung sämtlicher Gegensätze führen kann, weil eben diese Gegensätze teilweise überhaupt nicht überbrückbar sind. Eine Lösung ist vielfach nur in der Weise möglich, daß dem einen vor dem anderen Interesse der Vorrang eingeräumt wird. Daher wird man auch von der Lösung der erörterten Probleme meistens nicht verlangen können, daß kein wirtschaftliches Interesse verletzt wird, sondern nur, daß die großen, allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen gewahrt sind, und eine Schädigung anderer Interessen nur insofern mit in Kauf genommen ist, als sie nicht vermeidbar gewesen ist.

---

---

Seine Berufung zu dem Versuch einer Lösung dieser Probleme nimmt der Verfasser nicht nur aus seiner langjährigen Tätigkeit bei der früheren preußischen Eisenbahnverwaltung, insbesondere auch auf dem Tarifgebiet, die ihm auch Gelegenheit gegeben hat, die wirtschaftlichen Verhältnisse der verschiedenen deutschen Gebiete — insbesondere West-, Mittel- und Norddeutschlands — kennen zu lernen, sondern auch daraus, daß er als Vertreter der hamburgischen Regierung seit Bestehen des Reichseisenbahnrats und des Landeseisenbahnrats Hamburg in diesen Körperschaften und auch sonst in zahlreichen wichtigen Verhandlungen an der Lösung der fraglichen Probleme dauernd hat mitarbeiten dürfen.

Hamburg, im Februar 1928.

**Dr. Kurt Giese.**

---



# Inhaltsverzeichnis.

Seite

## I. Die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft und die Deutsche Reichsbahngesellschaft.

1. Die durch die Gründung der Reichsbahngesellschaft geschaffene neue Lage . . . . .	1
2. Die einzelnen Forderungen gemeinwirtschaftlicher Eisenbahnpolitik . . . . .	3
3. Einstellung des Dawesgutachtens . . . . .	8
4. Grundsätzliche Einstellung des Reichsbahngesetzes . . .	10
5. Verhindern die Reparationslasten eine gemeinwirtschaftlichen Eisenbahnpolitik? . . . . .	13
6. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse im Tarifwesen. . . . .	19
7. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse im Fahrplanwesen. . . . .	25
8. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse in der Baupolitik. . . . .	28
9. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse im Beschaffungswesen . . . . .	34
10. Sicherung gleichmäßiger Behandlung aller Gebiete und Wirtschaftszweige . . . . .	36
11. Gesamtergebnis . . . . .	38

## II. Der Staffeltarif, Berechtigung und Aufbau.

1. Verlauf der bisherigen Entwicklung . . . . .	43
2. Der Streit um den Staffeltarif . . . . .	44
3. Eisenbahnwirtschaftliche Gründe für den Staffeltarif . .	47
4. Begründung des Staffeltarifs aus den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft . . . . .	49
5. Politische Gründe für den Staffeltarif . . . . .	52
6. Der Vorwurf unberechtigten Eingriffs in das Wirtschaftsleben . . . . .	53
7. Der Vorwurf unberechtigter Verteuerung der nahen Entfernungen . . . . .	54
8. Der Vorwurf der Begünstigung des Auslandes . . . . .	57
9. Weshalb hat sich erst so spät der Übergang zum Staffeltarif vollzogen? . . . . .	59
10. Aufbau des Staffeltarifs . . . . .	62
11. Der Staffeltarif als Ausdruck der Zeit . . . . .	69

**III. Die Seehafen-Tarifpolitik, ihre Ziele und Wege.**

1. Die Einstellung der Allgemeinheit gegenüber der deutschen Seehafen-Tarifpolitik . . . . .	73
2. Die Zwecke des Seehafenausfuhrtarifs . . . . .	76
3. Die Zwecke des Seehafeneinfuhrtarifs . . . . .	83
4. Die Zwecke des Seehafendurchfuhrtarifs . . . . .	92
5. Voraussetzungen der Seehafentarife . . . . .	96
6. Bedeutung der Eisenbahnfracht für die Wahl des Ausfuhr-, Einfuhr- oder Durchfuhrhafens . . . . .	102
7. Verwirklichung der entwickelten Grundsätze im deutschen Seehafen-Tarifwesen . . . . .	106
8. Einwendungen des Auslandes gegen die deutsche Seehafen-Tarifpolitik . . . . .	114
9. Die Zukunft der Seehafentarife. . . . .	122

**IV. Eisenbahn und Binnenschiffahrt.****Zur Frage der Preisbildung.**

1. Grundlagen des Problems . . . . .	125
2. Das Problem in Vergangenheit und Gegenwart . . . . .	127
3. Liegt eine tarifarische Begünstigung der Binnenschiffahrt im Interesse der Reichsbahngesellschaft? . . . . .	131
4. Besteht eine allgemeine volkswirtschaftliche Überlegenheit der Binnenschiffahrt über die Eisenbahn, die eine tarifarische Begünstigung der Binnenschiffahrt rechtfertigen könnte? . . . . .	136
5. Rechtfertigen die Art der Preisbildung oder die etwaige größere Billigkeit der Binnenschiffahrt ihre tarifarische Begünstigung durch die Eisenbahn? . . . . .	140
6. Gründe gegen eine tarifarische Begünstigung der Binnenschiffahrt . . . . .	153
7. Tarifarische Begünstigung der Binnenschiffahrt und Reparationspflicht . . . . .	156
8. Allgemeine Lösung des Problems . . . . .	159
9. Ausnahmen vom Grundsatz des Wettbewerbs . . . . .	162
10. Würdigung des Ergebnisses; Rückwirkungen auf Eisenbahn und Binnenschiffahrt . . . . .	167
Schriftenverzeichnis. . . . .	173
Sachverzeichnis . . . . .	179

# I. Die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft und die Deutsche Reichsbahngesellschaft.

## 1. Die durch die Gründung der Reichsbahngesellschaft geschaffene neue Lage.

Die Gewähr für die Erfüllung der Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft durch die deutschen Eisenbahnen war vor dem Kriege dadurch gegeben, daß so gut wie sämtliche deutschen Bahnen des allgemeinen Verkehrs Staatsbahnen waren. Die einzelnen deutschen Bundesstaaten sahen in ihren Bahnen wichtige Werkzeuge der Wirtschaftspolitik. Sie verwalteten sie mit dem Ziel möglichster Förderung des Gemeinwohls, vor allem möglichster Förderung der deutschen Volkswirtschaft: alle volkswirtschaftlich wichtigen Fragen, Tarif-, Fahrplan-, Baufragen und dergleichen, wurden in erster Linie vom Standpunkt des volkswirtschaftlichen Gemeinwohls aus behandelt. Und es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Politik außerordentliche Erfolge gezeitigt hat: den gewaltigen Aufschwung, den das deutsche Wirtschaftsleben in den Jahrzehnten vor dem Kriege genommen hat, verdankt es zu einem erheblichen Teil der Wirtschaftspolitik der deutschen Eisenbahnen.

Daran änderte sich auch nichts durch die Verreichlichung der deutschen Bahnen, die zum 1. April 1920 durchgeführt wurde. Im Gegenteil: Indem sämtliche deutschen Bahnen jetzt einer einheitlichen Leitung und damit einer einheitlichen Verkehrspolitik unterstellt wurden, ergab sich die Möglichkeit, sie noch mehr als früher in den Dienst der allgemeinen Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu stellen. Soweit das die außerordentlich schwierigen Verhältnisse wirtschaftlicher und finanzieller Art zuließen, unter denen die Reichsbahn ins Leben trat, hat auch die Reichsbahn in der kurzen Zeit ihres Bestehens von den neuen Möglichkeiten Gebrauch gemacht. Es sei nur erinnert an die Einführung des Staffeltarifs in das normale Tarifschema, die erst mit der Zusammenfassung der deutschen Bahnen in einer Hand möglich wurde, und deren große volkswirtschaftliche Bedeutung wir an anderer Stelle dieses Buches ausführlich behandeln. Und es sei weiter erinnert an die Wiedereinführung der Seehafenausnahmetarife, mit der die

Reichsbahn schon am 1. November 1923 wieder den Anfang gemacht hat, trotz der großen Bedenken, die sich aus den Artikeln 325 und 326 des Versailler Vertrages, der den früher feindlichen Mächten die einseitige Meistbegünstigung in tarifarischer Hinsicht eingeräumt hatte, dagegen ergaben. Und es sei schließlich erinnert an den folgerecht durchgeführten allmählichen Wiederaufbau des Personen- und Güterzugfahrplans durch die Reichsbahn. Und wenn das gemeinwirtschaftliche Wirken der Reichsbahn nicht noch stärker in Erscheinung getreten ist — auf dem Gebiet der Baupolitik insbesondere so gut wie gar nicht —, so nur deshalb, weil die Lebensdauer der Deutschen Reichsbahn fast ganz in die Zeit der Inflation und des größten wirtschaftlichen Niedergangs Deutschlands fiel.

In den dargestellten Verhältnissen tritt nun eine völlige Veränderung ein mit dem 11. Oktober 1924, dem Tage, an dem die Deutsche Reichsbahngesellschaft ins Leben trat: Auf Grund eines durch internationale Verhandlungen zustande gekommenen und international gebundenen Gesetzes wird die Reichsbahn dem Reiche genommen und einer selbständigen juristischen Person, der neu gebildeten Deutschen Reichsbahngesellschaft, zum Betriebe übertragen, damit sie so zum Hauptträger der Reparationslasten werde.

Dieses neue Unternehmen ist nunmehr völlig aus dem Reichsorganismus herausgelöst, es ist losgelöst von den gesetzgebenden Körperschaften des Reichs, Reichstag und Reichsrat, denen gegenüber nicht einmal mehr eine Verpflichtung zur Auskunfterteilung durch die Gesellschaftsorgane besteht. Dieses neue Unternehmen steht auch, soweit nicht besondere Aufsichtsbefugnisse des Reichs festgelegt sind, in keiner Beziehung mehr zur Reichsverwaltung. Die Organisation dieser Gesellschaft ist keiner anderen in Deutschland gleich. Sie entspricht keiner der im Handelsgesetzbuch vorgesehenen Gesellschaftsformen: Die Gesellschaft ist insbesondere keine Aktiengesellschaft, denn es fehlt ihr vor allem das wichtigste Organ der Aktiengesellschaft, die Generalversammlung; sondern sie ist eine Gesellschaft völlig eigenen Rechts, durch ein auf internationalem Vertrag beruhendes Gesetz geschaffen, und mit einem gewissen internationalen Einschlag in ihrer Organisation. Völlig fremd, als völlig eigenartiges und einzigartiges Gebilde steht sie so innerhalb des deutschen Volks-, Wirtschafts- und Rechtskörpers.

Unter diesen Umständen drängt sich geradezu die Frage auf, wie bei diesem so eigenartigen Unternehmen die Berücksichtigung der Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft gewährleistet ist. Und diese Frage ist nichts weniger als eine Lebensfrage der deutschen Volkswirtschaft. Denn für 40 Jahre ist die deutsche Volkswirtschaft nach den Absichten des Dawesplanes mit der Reichsbahngesellschaft auf Gedeih und Verderb verbunden: Erst am 31. Dezember 1964 soll die Gesellschaft regelrechterweise ihr Ende erreichen, unter der Voraussetzung,

daß bis zu diesem Zeitpunkt sämtliche Schuldverschreibungen und sämtliche Vorzugsaktien getilgt, zurückgekauft oder eingezogen sind.

Was aber die Eisenbahnen an sich volkswirtschaftlich bedeuten, das brauchen wir nicht näher darzulegen. Die Welt ist heute so erfüllt von der überragenden Bedeutung der Verkehrsmittel für das Wirtschaftsleben, daß alles, was darüber noch gesagt werden kann, mehr oder weniger als Gemeinplatz erscheint.

Weniger überflüssig aber ist es vielleicht kurz darauf hinzuweisen, welche besonders wichtige Funktion die Eisenbahnen gerade innerhalb des deutschen Wirtschaftslebens zu erfüllen haben.

Worauf es hierbei ankommt, das ist die verkehrs- und wirtschaftsgeographische Gestaltung Deutschlands.

Die Gewinnungsstätten der wichtigsten Rohstoffe, insbesondere der Kohle, liegen überwiegend in den nordwestlichen Gebieten Deutschlands. Andererseits sind die Standorte der Industrie verhältnismäßig stark zerstreut und lange nicht so günstig zusammengedrängt wie in anderen Ländern, etwa England und Amerika. Die wirtschaftlichen Kräfte des Ostens und Westens, des Südens und Nordens Deutschlands beruhen auf wesentlich voneinander verschiedenen Grundlagen. Auch liegen die großen deutschen Seehäfen verhältnismäßig ungünstig zu den wichtigsten deutschen Erzeugungsstätten, die zu einem erheblichen Teil wesentlich günstiger zu ausländischen Häfen als zu den deutschen Häfen selbst gelegen sind.

Alle diese Umstände, vor allem die außerordentliche Mannigfaltigkeit und Verzweigkeit der wirtschaftlichen Kräfte Deutschlands bedingen, wenn sie nicht verkümmern sollen, einen Ausgleich, der, da Deutschland auch an natürlichen Wasserstraßen nicht überreich ist, im wesentlichen den Eisenbahnen zufällt. Das ist die außerordentliche wichtige Funktion, die gerade in Deutschland die Eisenbahnen haben.

## **2. Die einzelnen Forderungen gemeinwirtschaftlicher Eisenbahnpolitik.**

Versuchen wir nun zunächst uns klarzumachen, was die deutsche Volkswirtschaft von der Reichsbahn beanspruchen muß, so ist es nicht eben schwer, diese Ansprüche auf eine einfache Formel zu bringen. Sie würde dahin lauten, daß die Reichsbahngesellschaft sich, ebenso wie ihre Vorgängerin, bei allen ihren Unternehmungen in erster Linie in den Dienst der deutschen Volkswirtschaft zu stellen habe; oder, negativ ausgedrückt, daß sie ihre Geschäftsführung nicht etwa in erster Linie oder ausschließlich auf die Erzielung größtmöglichen Gewinns abstellen oder gar in den Dienst fremder Volkswirtschaften stellen darf, etwa in Weiterführung der Gedanken, wie sie Art. 325, 326 und 365 des

Versailler Vertrages zugrunde liegen, die für fünf Jahre die Tarifpolitik der Reichsbahn den Interessen der früher feindlichen Mächte dienstbar gemacht hatten.

Indessen ist mit der grundsätzlichen Formulierung das, worum es sich für die deutsche Volkswirtschaft bei der Politik der Deutschen Reichsbahngesellschaft handelt, doch nur sehr allgemein wiedergegeben. Wenn wir prüfen wollen, inwieweit den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft in der Organisation der Gesellschaft Rechnung getragen ist, so werden wir uns diese Bedürfnisse im einzelnen klar machen müssen.

Im Vordergrund steht hier das Interesse der deutschen Volkswirtschaft an einer zweckmäßigen und das Wirtschaftsleben fördernden Tarifgestaltung der Reichsbahngesellschaft: Wie zweckmäßig gestaltete und in ihrer Höhe richtig bemessene Tarife geeignet sind, dem Wirtschaftsleben einen gewaltigen Antrieb zu geben und ganze Landesteile zu befruchten, indem sie bestimmte, dort vorkommende oder dort benötigte Güter sozusagen beweglich machen, so können unzuweckmäßige oder zu hohe Tarife ganze Wirtschaftsgebiete und Wirtschaftszweige aus dem Wettbewerb ausschalten und zum Erliegen bringen.

Gerade angesichts der eigenartigen geographischen Gestaltung des deutschen Wirtschaftsgebietes, auf die wir oben hingewiesen haben, ist diese Gefahr sehr groß. Es stände schlecht um das deutsche Wirtschaftsleben, wenn in dieser Hinsicht die Deutsche Reichsbahngesellschaft in ihrer Organisation nicht Gewähr böte, daß die Tarife den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft entsprechend geordnet, vor allem in ihrer Höhe nicht überspannt und so zweckmäßig erstellt würden, daß das Wirtschaftsleben dadurch gefördert, nicht aber gehindert oder gar unterbunden würde.

Es ist nicht zu verkennen, daß diese Forderung, so selbstverständlich sie vom Standpunkt der Volkswirtschaft aus erscheint, doch vom Standpunkt der Reichsbahngesellschaft aus keineswegs immer leicht erfüllbar ist. Ihre Erfüllung erfordert nicht selten Opfer und zum mindesten bei der Einführung von Tarifermäßigungen einen gewissen Wagemut, der mit einer Finanzgebarung der Reichsbahn, die in erster Linie auf unbedingte Erhaltung und Sicherung der Einnahmen abgestellt ist, oft nur schwer vereinbar ist.

Hierzu treten nun weiter, als ein Zweites, die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft auf dem Gebiete des Personen- und Güterzugfahrplans: Die deutsche Volkswirtschaft ist darauf angewiesen, daß der Personen- und Güterzugfahrplan den Bedürfnissen des Wirtschaftslebens entsprechend ausgestaltet und ihnen dauernd angepaßt wird.

Auch über die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Forderung ist es kaum nötig, viel zu sagen: Das große Interesse, daß die Allgemein-

heit an der Gestaltung des Fahrplans und der Güterbeförderung nimmt, und das sich dauernd in zahlreichen Anträgen an die Eisenbahnverwaltung äußert, ist der beste Beweis für die hohe Einschätzung dieser Forderung. Gerade in einem Lande wie Deutschland mit seinem so außerordentlich reich entwickelten und vielgestaltigen wirtschaftlichen und kulturellen Leben wird diese Forderung eine besondere Rolle spielen. Dabei kommt es bei der hohen Entwicklung von Handel und Industrie nicht nur auf die ausreichende Ausgestaltung des Fahrplans, sondern auch auf die möglichste Abkürzung der Beförderungsdauer an: und dieses nicht nur im Personenverkehr, an den zuerst gedacht werden könnte, sondern auch im Güterverkehr: Kürzungen der Beförderungsdauer im Güterverkehr sind oft in hohem Grade geeignet, das Wirtschaftsleben zu beleben; man braucht dabei nur an den Ausfuhrverkehr, den Verkehr in leichtverderblichen Gütern oder in Saisonartikeln zu denken.

Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, daß mit der reichlicheren Ausgestaltung des Fahrplans und mit der Abkürzung der Beförderungsdauer für die Eisenbahn erhöhte Ausgaben verbunden sind, denen nicht immer, wenigstens nicht immer sofort, entsprechende Mehreinnahmen gegenüberstehen, und daß daher die Versuchung für die Eisenbahn naheliegt, dem wachsenden Verkehrsbedürfnis nicht immer rechtzeitig zu folgen, sondern in der Ausgestaltung des Fahrplans zurückzuhalten. Das rechtfertigt also die weitere Frage, ob auch für eine volkswirtschaftlich ausreichende und gute Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Fahrplans bei der Reichsbahngesellschaft hinreichende Gewähr gegeben ist.

Zu den Forderungen, die auf dem Gebiete des Tarif- und Fahrplanwesens im Interesse der deutschen Volkswirtschaft gestellt werden müssen, tritt hinzu eine dritte Forderung auf dem Gebiete der Baupolitik: Das Interesse der deutschen Volkswirtschaft erheischt, daß sowohl der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes, als auch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnanlagen und Einrichtungen den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft entsprechend erfolgt.

Dabei ist von den beiden hier zusammengefaßten Forderungen — weiterer Ausbau des Bahnnetzes und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnanlagen und Einrichtungen — die zweite die bei weitem wichtigere. Denn der Ausbau des deutschen Bahnnetzes kann heute, wie wir später noch genauer sehen werden, im wesentlichen als abgeschlossen angesehen werden. Dagegen entsteht bei der ständigen Zunahme des Verkehrs gerade auf den großen Hauptlinien, die sich in besonderem Maße zwischen und an einzelnen großen Verkehrspunkten bemerkbar macht, immer von neuem die Aufgabe, die

vorhandenen Bahnanlagen und Einrichtungen durch Erweiterung der vorhandenen Bahnhöfe, durch Anlage neuer Bahnhöfe, insbesondere von Verschiebehahnhöfen, durch Anlage zweiter, dritter und vierter Gleise, durch Verstärkung der Brücken u. dgl. m., dem steigenden Verkehr anzupassen. Wird das versäumt, so sind die unabweisbaren Folgen: mangelhafte Verkehrsleistungen, langsame und unpünktliche Beförderung, weiter: Verkehrseinschränkungen und schließlich: Verkehrssperren, wie wir sie in Deutschland besonders im Jahre 1922 wiederholt erlebt haben, die geeignet sind, das Wirtschaftsleben auf das allerschwerste zu schädigen.

Allerdings handelt es sich gerade bei den Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen vielfach um ganz außerordentlich große Aufwendungen — es erforderten z. B. der Neubau des badischen Bahnhofs in Basel rund 53 Millionen, der preußische Anteil bei der Herstellung des Hauptbahnhofs Leipzigs rund 37 Millionen, die Umgestaltung des Bahnhofs Karlsruhe rund 35 Millionen —, so daß die Befürchtung nicht von der Hand zu weisen ist, daß ein stark finanziell eingestelltes Bahnunternehmen sich hier übermäßig zurückhalten und dem Verkehr nicht ausreichend folgen könnte, wie das die Geschichte mancher Privatbahnen, besonders des Auslandes, zeigt. Es entsteht daher die außerordentlich wichtige Frage, welche Gewähr die Reichsbahngesellschaft dafür bietet, daß auch in der Baupolitik den Bedürfnissen des Verkehrs und damit der deutschen Volkswirtschaft ausreichend Rechnung getragen wird.

Die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen verlangen weiter eine Berücksichtigung auch bei der Beschaffungspolitik der Reichsbahn; und damit kommen wir zu der vierten Forderung, die im Interesse der allgemeinen Volkswirtschaft an die Deutsche Reichsbahngesellschaft gestellt werden muß: Die Beschaffungspolitik der Reichsbahn muß in Übereinstimmung stehen mit der nationalen Wirtschaftspolitik, genauer mit der gewerblichen Produktionspolitik. Das Ziel dieser gewerblichen Produktionspolitik aber ist die möglichste Hebung und Entwicklung der gewerblichen Erzeugung, weil hierin, namentlich für einen Industriestaat wie Deutschland, das Hauptmittel liegt, die Ernährung und eine angemessene Lebenshaltung seiner Bevölkerung sicherzustellen. Ein wichtiges Hilfsmittel dieser Politik aber liegt in der Bevorzugung der heimischen vor der ausländischen Erzeugung, des Erzeugnisses inländischer Herkunft vor dem ausländischer Herkunft, wofür übrigens auch die Rücksicht auf die Handelsbilanz spricht. Hieraus aber ergibt sich, daß auch die Reichsbahngesellschaft, wenn sie mit den allgemeinen Grundsätzen staatlicher Produktionspolitik nicht in Widerspruch treten will, bei der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen grundsätzlich das deutsche Erzeugnis zu bevorzugen hat.



Die außerordentliche Bedeutung dieser Forderung für das deutsche Wirtschaftsleben erhellt aus der Tatsache, daß die Reichsbahn der bei weitem größte, kapitalkräftigste und regelmäßigeste Auftraggeber innerhalb Deutschlands ist. Um welche Beträge es sich hier handelt, geht daraus hervor, daß die Reichsbahngesellschaft im Jahre 1926, also in einem Jahre sehr sparsamer Wirtschaft, ohne die Bauaufträge, Aufträge im Gesamtbetrage von rund 1 Milliarde vergeben hatte, wovon unter anderen entfielen: etwa je ein Viertel auf Kohle und Werkstoffe oder Ersatzstoffe; weitere 160 Millionen auf eiserne Oberbaustoffe und 100 Millionen auf Fahrzeuge, ein Betrag, der sich aber bei regelmäßiger Wirtschaft künftig auf etwa 250 Millionen erhöhen wird.

Unter solchen Umständen liegt es auf der Hand, daß es die schwerste Schädigung der deutschen Volkswirtschaft, ja den völligen Zusammenbruch zahlreicher blühender Unternehmungen — es sei nur hingewiesen auf die Waggon- und Lokomotivfabriken, auf die Eisenindustrie als Lieferant von Schwellen und Schienen und die Werkzeugfabriken — bedeuten würde, wenn die Reichsbahn ihre Aufträge zu einem erheblichen Teil an das Ausland vergeben würde.

Allerdings bleibt die Frage, wo die Grenzen für unsere Forderung liegen, und ob die Bevorzugung des deutschen Erzeugnisses auch in den Fällen wird gefordert werden können, wo das Ausland in der Lage ist, Erzeugnisse von besserer Güte oder zu billigerem Preise zu liefern. Im allgemeinen, nämlich wo es sich nicht um mangelhafte Leistungen oder Lieferungen oder um eine ganz unbillige Preisstellung handelt, wird man auch diese Frage bejahen müssen, und auch bejahen können — selbst vom Standpunkt der Reichsbahn aus; denn mittelbar kommen alle Aufträge an die heimische Erzeugung auch der Reichsbahn wieder zugute, da sie geeignet sind, das allgemeine Wirtschaftsleben zu befruchten und damit den Verkehr zu beleben.

Daran schließt sich dann eine letzte Forderung: Es wird verlangt werden müssen, daß die Reichsbahn in ihrer gesamten Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, insbesondere also bei der Tarif-, Fahrplan-, Bau- und Beschaffungspolitik, ihr ganzes Netz nach gleichen Gesichtspunkten behandelt und alle Gebiete Deutschlands und alle Zweige der deutschen Volkswirtschaft gleichmäßig berücksichtigt.

So naheliegend, ja selbstverständlich diese Forderung auf den ersten Blick erscheint, so große Schwierigkeiten bietet ihre Durchführung. Das hängt damit zusammen, daß die Bedürfnisse der einzelnen Zweige der Volkswirtschaft und der einzelnen Gebiete Deutschlands ganz verschieden liegen und vielfach gegensätzlich sind, außerdem auch die einzelnen Maßnahmen, die der Reichsbahn zu Gebote stehen, keineswegs alle gleichmäßig wirken.

Wenige Andeutungen genügen, um dies verständlich zu machen. So kann z. B. nicht in Frage kommen, etwa auf allen Strecken den gleichen Personenzugfahrplan einzuführen. Weiter: Eine neue Bahn kommt nur dem durchschnittlichen Gebiet zugute und schädigt andere Gebiete, indem sie ihnen neue Wettbewerber schafft. Ein Staffeltarif wirkt für die einzelnen Gebiete ganz verschieden, indem er die weiteren und weitesten Entfernungen — und auch diese in verschiedenem Maße —, nicht aber die nahen Entfernungen begünstigt. Eine auf Förderung der Seehäfen gerichtete Tarifpolitik kommt ihrer Natur nach nur den Seehäfen und meist auch nur bestimmten Erzeugungsgebieten zugute, beeinträchtigt aber die Binnenschifffahrt und die deutschen Binnenhäfen.

Diese Beispiele reichen aus, um zu zeigen, daß die Einheit der Wirtschaftspolitik, die von der Reichsbahngesellschaft verlangt werden muß, keine formale sein kann, sondern daß sie nur darin bestehen kann, zwischen den an sich vorhandenen zahlreichen Interessengegensätzen zwischen den verschiedenen Gebieten und den verschiedenen Gruppen von Interessenten einen billigen Ausgleich herzustellen, und zwar unter möglichster Schonung der bestehenden Verhältnisse.

### 3. Einstellung des Dawesgutachtens.

Aber welche Gewähr ist gegeben, daß die Reichsbahn diesen, durch die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft vorgeschriebenen Belangen auch Rechnung trägt? Wenn man sich die Vorgeschichte der Deutschen Reichsbahngesellschaft, den Anlaß, der zu ihrer Entstehung geführt hat, und die Art ihres Zustandekommens vergegenwärtigt, so müssen hier die größten Bedenken Platz greifen.

Die Reichsbahngesellschaft ist bekanntlich hervorgegangen aus Vorschlägen eines Ausschusses von Sachverständigen aus den alliierten und assoziierten Ländern, der unter dem Vorsitz des Amerikaners Dawes u. a. auch die Heranziehung der Reichsbahn zu den Reparationslasten untersuchen sollte. Die Vorschläge dieses Ausschusses, dem als Eisenbahnsachverständige der inzwischen verstorbene Engländer Sir William Acworth und der Franzose Lèverve angehörten, sind niedergelegt worden in dem Bericht des 1. Sachverständigen-Komitees an die Reparationskommission vom 9. April 1924, dem sogenannten Dawesplan. Die Vorschläge des Ausschusses stützten sich dabei, soweit die Eisenbahnangelegenheiten in Frage kamen, auf einen „Bericht über die deutschen Eisenbahnen“, den die beiden obengenannten ausländischen Eisenbahnsachverständigen auf Grund eingehender Studien erstattet hatten, und der dem Bericht vom 9. April 1924 als Anlage beigelegt war.

Die Ausführungen des Dawesgutachtens, und vor allem des Sachverständigenberichts gehen nun aber von völlig anderen Anschauungen

über die Wirtschaftspolitik der Reichsbahn aus, als wir sie oben dargelegt haben. Hier findet sich nirgends etwas von den gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten, wie wir sie oben entwickelt haben. Gutachten und Bericht stehen auf dem Standpunkt und bringen ihn in denkbar schärfster Form zum Ausdruck, daß „die Reichsbahn als reines Handelsunternehmen betrieben werden müsse mit dem Ziele, daß alle erreichbaren Einnahmen erzielt, und andererseits alle Ausgaben auf das Mindestmaß herabgesetzt würden“. Wobei übrigens diese Auffassung keineswegs nur durch die Rücksicht auf die der deutschen Reichsbahn zugedachten Reparationslasten bestimmt ist, sondern auch durch die Grundauffassung der beiden maßgebenden Eisenbahnsachverständigen, von denen der eine, Sir William Acworth, seit langem in der wissenschaftlichen Welt als einer der geistreichsten und nachdrücklichsten Verfechter des rein privatwirtschaftlichen Charakters der Eisenbahnen bekannt ist.

Und wo das Gutachten Gelegenheit nimmt, auf einzelne der von uns angeführten Forderungen Bezug zu nehmen, da geschieht auch dies von einer rein privatwirtschaftlichen Einstellung aus und mit völlig anderen Ergebnissen, als wir sie oben dargelegt haben. Das gilt besonders von der Tarif-, Bau- und Beschaffungspolitik. Die bisherige Tarifpolitik der Deutschen Staatsbahnen und ihrer Rechtsnachfolgerin, der Reichsbahn, wird wegen ihrer angeblich unberechtigten Begünstigung der deutschen Industrie und des deutschen Handels, insbesondere auch der deutschen Ausfuhr, aufs schärfste verurteilt: „Es sei klar,“ so wird in dem Gutachten u. a. gesagt, „daß die alliierten Nationen ein Recht hätten zu verlangen, daß die Reineinnahmen der deutschen Reichsbahn nicht verringert würden, um der deutschen Industrie einen unangemessenen Vorteil auf überseeischen Märkten zu verschaffen.“ Das Gutachten verlangt deshalb auch eine völlige Umstellung der Tarifpolitik in privatwirtschaftlicher Richtung. Und nicht weniger scharf betont das Gutachten die Notwendigkeit privatwirtschaftlicher Einstellung gegenüber der Bau- und Beschaffungspolitik der Reichsbahn. Es spricht mit großem Nachdruck die Ansicht aus, daß „die Ausgaben für das rollende Material und für Arbeiten aller Art übermäßig groß gewesen seien, daß das Kapitalkonto auf Jahre hinaus ohne Schaden für die Reichsbahn geschlossen werden könnte, und daß eine kaufmännische Verwaltung sich auf erneuten Kapitalaufwand nur dann einlassen dürfe, wenn dieser sich unmittelbar produktiv gestalte“.

Und wenn auch nähere Ausführungen über die Fahrplanpolitik und über die Frage der gleichmäßigen Behandlung aller Gebiete Deutschlands und aller Verkehrsbeteiligten in dem Gutachten und in dem Bericht fehlen, so kann doch kein Zweifel sein, daß auch hier das Dawesgutachten von einer rein privatwirtschaftlichen Einstellung aus-

geht, wie sie in dem Grundsatz zum Ausdruck kommt, daß „die Reichsbahn als reines Handelsunternehmen betrieben“ werden müsse, und daß das Gutachten auf dem Standpunkt steht, daß der Ausbau des Fahrplans unter dem reinen Gewinnstandpunkt stehen müsse, und auch von einer gleichmäßigen Behandlung aller Gebiete und aller am Verkehr Beteiligten nur insofern die Rede sein könne, als dies dem reinen Gewinninteresse nicht widerspreche.

Es erscheint wichtig, sich alles dies ins Gedächtnis zurückzurufen, wenn man jetzt zu der Frage übergeht, wie sich denn nun die Verhältnisse bei der Reichsbahngesellschaft gestaltet haben, so wie diese schließlich zustande gekommen ist.

Denn die endgültige Verfassung der Reichsbahngesellschaft beruht bekanntlich nicht unmittelbar auf dem Gutachten, sondern auf den Arbeiten eines besonderen Organisationskomitees, das auf Grund des Dawesgutachtens eingesetzt worden war, um die gesetzgeberische Grundlage für die Organisation der neuen Reichsbahngesellschaft auszuarbeiten, und dem außer den beiden Verfassern des Eisenbahnberichts von deutscher Seite der Staatssekretär Vogt und der Staatssekretär a. D. Bergmann angehörten. Dieses Organisationskomitee hat dann das festgelegt, um das es sich hier handelt: Das Reichsbahngesetz und die diesem Gesetz beigegebene Gesellschaftssatzung.

Es wird sich also fragen, wie nun auf Grund der durch dieses Gesetz, einschließlich der Satzung, geschaffenen Rechtsgrundlage die Erfüllung der von uns näher dargelegten Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft gewährleistet ist.

#### **4. Grundsätzliche Einstellung des Reichsbahngesetzes.**

Die Frage, die hier zunächst gestellt werden muß, ist die nach der grundsätzlichen Einstellung des Reichsbahngesetzes: Bekennt sich dieses Gesetz zur gemeinwirtschaftlichen oder zur privatwirtschaftlichen Verwaltung der Reichsbahn? Die Antwort ist gegeben durch § 2 des Reichsbahngesetzes: „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.“

Indessen erscheint diese Bestimmung nicht ohne weiteres klar: Sind hier nicht, indem dieser Paragraph die Führung des Betriebes „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft“, aber gleichzeitig auch „nach kaufmännischen Grundsätzen“ vorschreibt, zwei Grundsätze miteinander vereinigt, die einander ganz und gar widersprechen?

Das wäre in der Tat der Fall, wenn „unter kaufmännischen Grundsätzen“ der rein privatwirtschaftliche, der reine Erwerbsgrundsatz zu

verstehen wäre, so wie in der volkswirtschaftlichen Theorie bei der Verwaltung der Verkehrsmittel der privatwirtschaftliche Verwaltungsgrundsatz mit dem ausschließlichen Ziel möglichst hohen Gewinns dem gemeinwirtschaftlichen Verwaltungsgrundsatz mit dem Ziele möglicher Förderung der Interessen der Gemeinwirtschaft gegenübergestellt wird.

Es liegt ohne weiteres auf der Hand, daß dies nicht der Sinn dieser Bestimmung des Reichsbahngesetzes sein kann. Wenn hier verlangt wird, daß die Geschäfte der Reichsbahn „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen“ sind, so kann damit nur beabsichtigt sein, beide Grundsätze derart in den Dienst der Reichsbahngesellschaft zu stellen, daß sie sich gegenseitig ergänzen, nicht aber, daß sie sich gegenseitig ausschließen. Das würde also darauf hinauslaufen, daß die Geschäftsführung der Gesellschaft zwar grundsätzlich in den Dienst der deutschen Volkswirtschaft gestellt wird, kaufmännische Grundsätze aber insoweit Berücksichtigung finden, als ihre Anwendung auch bei Pflege der Interessen der deutschen Volkswirtschaft möglich ist. Diese Auslegung des Gesetzes findet eine Stütze auch in der Begründung zum Reichsbahngesetz, wo es ausdrücklich heißt, daß „unter diesen Rücksichten auf Erzielung von Gewinn die volkswirtschaftlichen Belange der deutschen Wirtschaft keinen Schaden erleiden dürfen“.

Wie aber, so wird man fragen, ist die Verbindung dieser beiden Grundsätze in der Praxis des Eisenbahnwesens denkbar?

Das Geschäftsleben hat zahlreiche besondere Grundsätze, ein besonderes kaufmännisches Geschäftsgehabere, vor allem auch einen besonderen kaufmännischen Geist herausgebildet, deren Anwendung durchaus möglich ist auch auf ein Unternehmen, dessen Zweck in erster Linie auf die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben abgestellt ist.

Wir können hier nur das Wichtigste andeuten: Was die kaufmännische Geschäftsführung vor allem charakterisiert, ist das zu höchster Intensität entwickelte Bestreben nach möglichster Vergrößerung des Umsatzes unter und mittels gleichzeitiger Verbilligung der Preise; also die Verwirklichung des kaufmännischen Grundsatzes: „großer Umsatz, kleiner Nutzen“, weil dieser Grundsatz zu einem günstigeren wirtschaftlichen Gesamtergebnis führt, als der umgekehrte Grundsatz des geringen Umsatzes bei hohen Preisen. Auf die Eisenbahn übertragen würde das also bedeuten: möglichste Vermehrung des Verkehrs unter möglichster und durch möglichste Verbilligung des Verkehrs.

In Ausführung jenes Gedankens hat nun der Kaufmann zahlreiche besondere Maßnahmen herausgebildet, einmal um die Kunden möglichst an sich zu ziehen: durch zweckmäßige Preisstellung, durch Reklame, durch Erleichterung der Unterrichtung über die Preise, durch gute

Ausstattung der für das Publikum bestimmten Einrichtungen u. dgl. m.; und weiter, um die Kunden sich möglichst zu erhalten: durch kaufmännische Kulanz, durch Preisnachlässe bei größeren Abschlüssen, durch unbürokratische Erledigung der Geschäfte, durch möglichst glatte Beilegung von Streitigkeiten und dergleichen mehr.

Nichts steht aber im Wege, diese Geschäftsmethoden mit dem Ziele der möglichsten Vermehrung des Verkehrs durch möglichste Verbilligung des Verkehrs auch anzuwenden in einem Unternehmen wie der Reichsbahngesellschaft, das in erster Linie beherrscht wird von dem Streben nach möglichster Förderung der Volkswirtschaft; ja es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Anwendung dieser Methoden, indem sie den Verkehr zu vermehren und zu verbilligen in der Lage sind, geeignet ist, die Erreichung der allgemeinen volkswirtschaftlichen Ziele sogar zu fördern. Die Anwendung der beiden Grundsätze, des volkswirtschaftlichen und des kaufmännischen, auf ein Unternehmen, dessen erste Aufgabe in der Förderung der deutschen Volkswirtschaft steht, ist also durchaus möglich.

Das Ergebnis dieser Untersuchung ist also, daß das Reichsbahngesetz sich grundsätzlich zu einer gemeinwirtschaftlichen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn bekannt hat, und damit erfreulicherweise für deren Geschäftsführung genau das Gegenteil von dem festgelegt hat, wozu sich das Dawesgutachten mit dem Sachverständigenbericht bekannt hat. Nur muß sich dieser gemeinwirtschaftliche Verwaltungsgrundsatz eine wichtige Einschränkung gefallen lassen, die sich schon aus dem Zwecke des Reichsbahngesetzes ergibt, im übrigen aber noch ausdrücklich im Reichsbahngesetz festgelegt worden ist: Das Gesetz ist geschaffen, um die Reichsbahn zu einer Grundlage für die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen zu machen; das Gesetz ist aber nicht geschaffen, um für die deutsche Volkswirtschaft einen günstigen Verwaltungsgrundsatz festzulegen, wozu übrigens auch kein Anlaß bestanden hätte, da ja, wie wir sahen, der gemeinwirtschaftliche Verwaltungsgrundsatz schon früher die deutschen Staatsbahnen und die deutsche Reichsbahn beherrscht hatte. Daraus geht hervor, daß die Rücksichten auf die deutsche Volkswirtschaft zurücktreten müssen gegenüber den Rücksichten, die die Erfüllung der Daweslasten dem Unternehmen auferlegt.

Wenn also die Erfüllung der Reparationslasten eine Maßnahme geboten erscheinen läßt, die mit den Interessen der deutschen Volkswirtschaft im Widerspruch steht, etwa eine Tarifierhöhung oder eine Einschränkung der Aufwendungen für den Bau oder die Beschaffung, so muß diese Maßnahme ohne Rücksicht auf das entgegenstehende Interesse der deutschen Volkswirtschaft durchgeführt werden. Und umgekehrt: Wenn das Interesse der deutschen Volkswirtschaft Maßnahmen erheischt, die sich mit der Erfüllung der Reparationslasten

nicht vereinigen lassen, etwa eine Tarifermäßigung oder Aufwendungen für den Bau einer neuen Bahnlinie, so müssen diese Maßnahmen trotz des bestehenden Bedürfnisses der deutschen Volkswirtschaft unterbleiben. Und zwar gilt diese Beschränkung für alle die verschiedenen Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft, die wir oben im einzelnen festgestellt haben.

Hier haben wir eine grundsätzliche Änderung in der Eisenbahnpolitik gegenüber dem früheren Zustande, d. h. dem Zustande vor der Schaffung der Reichsbahngesellschaft. Und es entsteht die Frage, wie sich die deutsche Volkswirtschaft mit dieser Einschränkung abfinden kann; oder genauer, was diese Beschränkung der gemeinwirtschaftlichen Einstellung der deutschen Bahnen für die deutsche Volkswirtschaft bedeutet, und ob und inwieweit die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse dadurch verurteilt sind, Schaden zu erleiden.

### **5. Verhindern die Reparationslasten eine gemeinwirtschaftliche Eisenbahnpolitik?**

Die Frage, ob die Reichsbahn nicht durch ihre Reparationsleistungen derart belastet ist, daß sie dadurch außerstande gesetzt wird, ihre Aufgaben gegen die deutsche Volkswirtschaft, wie wir sie im einzelnen kennengelernt haben, zu erfüllen, wird so zu einer der wichtigsten Fragen der deutschen Volkswirtschaft.

Diese Frage wird vor allen anderen beantwortet werden müssen, noch bevor wir uns damit befassen, welche Garantien für die Erfüllung der einzelnen volkswirtschaftlichen Forderungen gegeben sind. Denn wenn die Reichsbahngesellschaft schon durch ihre, allen anderen Verpflichtungen vorausgehenden Reparationsverpflichtungen gehindert ist, ihre volkswirtschaftlichen Aufgaben zu erfüllen, so hat es wenig Zweck, noch danach zu fragen, ob und welche Garantien für die Erfüllung der einzelnen volkswirtschaftlichen Forderungen gegeben sind.

Wie hoch sind nun aber die der Reichsbahngesellschaft durch die Reparationsverpflichtungen auferlegten Lasten?

Diese, wie man annehmen möchte, sehr einfache Frage gibt doch zu verschiedenen Zweifeln Anlaß. Folgende Belastungen bedürfen dabei einer näheren Untersuchung — wobei wir von den Ermäßigungen absehen, die teilweise, nämlich bei der Verkehrssteuer und den Reparationsschuldverschreibungen für die ersten 3 Jahre gegolten haben, und sofort den mit dem 4. Reparationsjahr, also am 1. September 1927 bereits eingetretenen endgültigen Zustand der Jahresbelastungen ins Auge fassen (und zwar geordnet nach der Reihenfolge, in der ihre Deckung erfolgen muß):

1. 290 Mill. RM Beförderungssteuer;
2. 660 Mill. RM für den Zinsendienst (5%) und Tilgungsdienst (1%) von 11 Milliarden RM Reparationsschuldverschreibungen;
3. die gesetzliche Ausgleichsrücklage von mindestens 2% der gesamten Betriebseinnahmen bis zum Gesamtbetrage von 500 Mill. RM;
4. 140 Mill. RM Vorzugsdividende (7%) auf 2 Milliarden RM Vorzugsaktien;
5. eine etwaige Dividende auf 13 Milliarden RM Stammaktien.

Von diesen Belastungen stellen die Beträge zu 1 und 2 unzweifelhaft eine Reparationsbelastung der Reichsbahngesellschaft dar. Das gilt insbesondere auch von der Beförderungssteuer. Allerdings hebt die Begründung zum Reichsbahngesetz hervor, daß die Verkehrssteuer, von der die Gesellschaft bis zum Ablauf des Betriebsrechts jährlich 290 Mill. RM an den Agenten für Reparationszahlungen und den Rest an das Reich abzuführen hat, die Gesellschaft finanziell nicht belastet, da sie in ihren Büchern nur als durchlaufender Posten erscheine. Aber diese Begründung läßt sich durch einen rein äußeren Vorgang irreführen: In Wahrheit kommt auch die Verkehrssteuer auf eine dauernde Belastung nicht nur des Verkehrs, sondern auch der Reichsbahngesellschaft selbst hinaus. Denn die 290 Mill. RM, die an Beförderungssteuer jährlich für Reparationszwecke abgeführt werden müssen, hindern die Gesellschaft an einer entsprechenden Erhöhung ihrer Tarife, da es für den Verkehr naturgemäß ganz gleich ist, ob er 290 Mill. RM jährlich für Tarifierhöhungen oder für Beförderungssteuer zahlt.

Dagegen kann die Belastung unter 3 — die gesetzliche Ausgleichsrücklage — nicht als eine Reparationslast im eigentlichen Sinn angesehen werden, obwohl sie vielfach — z. B. in dem Buche von Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, II. Auflage, S. 62 — als solche angesehen wird. Zwar ist auch diese Rücklage durch das Reichsbahngesetz angeordnet (§ 25 der Gesellschaftssatzung) und steht auch mit den Reparationslasten insofern in unmittelbarem Zusammenhang, als sie „zur Sicherstellung der rechtzeitigen Befriedigung des Zinsen- und Tilgungsdienstes der Schuldverschreibungen dienen“ soll. Aber aus diesen Worten geht auch schon hervor, daß diese Ausgleichsrücklage neben den Reparationsverpflichtungen keine neue, selbständige Belastung darstellt, sondern nur der Sicherstellung einer anderen Reparationsbelastung dient. Auch die Dotierung dieses Rücklagefonds macht die Reparationslast nicht größer. Von ihr muß also hier abgesehen werden.

Und auch der Posten unter 4 — 140 Mill. RM Vorzugsdividende auf 2 Mill. RM Vorzugsaktien — kann nur teilweise als eine Reparationslast angesehen werden. Denn die Vorzugsaktien dienen einem doppelten Zweck: Der vierte Teil davon, also 500 Mill. RM, soll dem



Reiche zufallen, um diesem die Beschaffung eines Teiles der Reparaturschuld, nämlich für das zweite Reparationsjahr zu ermöglichen und ist demgemäß dem Reiche auch bereits im Jahre 1925 überlassen worden. Dagegen haben die übrigen Dreiviertel in Höhe von 1500 Mill. RM einen ganz anderen Zweck: Sie sollen — ohne jeden Zusammenhang mit den Reparationsverpflichtungen — zur Deckung des Kapitalbedarfs der Gesellschaft dienen, der notwendig wird, um diese in den Stand zu setzen, ihre Anlagen entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs und des technischen Fortschritts weiter auszubauen; sie sollen also für werbende Anlagen Verwendung finden. Die Dividende für diese Dreiviertel der Vorzugsaktien stellt daher keine Reparationslast dar, so daß nur die Dividende von einem Viertel der Vorzugsaktien — also 35 Mill. RM jährlich — als Reparationslast verbleiben.

Die Stammaktien schließlich scheiden bei der Veranschlagung der Höhe der Reparationslast völlig aus. Sie stellen überhaupt kein Werkzeug der Reparationspolitik dar. Sie sind bloße Genußscheine, die auf den Namen des Reiches ausgestellt sind und auf Verlangen des Reiches auch auf den Namen eines deutschen Landes ausgestellt werden können (Gesellschaftssatzung § 6). Sie sind auch keine Belastung, die die Erfüllung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse beeinträchtigen könnte. Zwar gewährleisten sie nach dem Gesetz das Recht auf eine Dividende; aber doch nur nach Befriedigung aller Ansprüche, die sich aus den sonstigen Belastungen ergeben: also nach den Zahlungen für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen, hinter der besonders angeordneten Rücklage, hinter der Dividende der Vorzugsaktien, hinter den etwa vorgesehenen Sonderrücklagen und der besonders angeordneten Rücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien; übrigens auch dann nur in Höhe von  $\frac{2}{3}$  des verbleibenden Reingewinns. Und das Gesetz ist auch keineswegs davon ausgegangen, daß die allen sonstigen Belastungen nachgeordneten Stammaktien eine Dividende erbringen müßten. Die Gesellschaft hat es vielmehr völlig in der Hand, ob sie auf die Stammaktien, die auf den Namen des Deutschen Reiches oder eines deutschen Landes ausgestellt sind, also nicht veräußerlich sind, eine Dividende herauswirtschaften will oder nicht. Ein besonderer Anreiz, es zu tun, ist für die Gesellschaft nicht gegeben. Sie wird im allgemeinen viel mehr geneigt sein, den auf sie eindringenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen und ihr eigenes Unternehmen auf der Höhe zu halten und auszubauen, als für die Stammaktien eine Dividende herauszuwirtschaften. Davon geht auch die Begründung des Entwurfs aus: „Ob und inwieweit eine solche Dividende auf die Stammaktien ausgeschüttet werden kann, wird sich aus der Gesamtlage der deutschen Wirtschaft und der Finanzlage der Gesellschaft ergeben. Es wird jederzeit sorgfältig abgewogen werden müssen, ob es im Hinblick auf die Interessen des Unternehmens und der deutschen Volkswirtschaft rich-

tiger ist, größere Dividenden herauszuwirtschaften, oder den etwa schonungsbedürftigen deutschen Verkehr von zu großen Lasten für Beförderungsgebühren freizulassen.“ Von den Stammaktien kann also nach alledem hier völlig abgesehen werden.

Es verbleibt danach als eigentliche Reparationslast der Reichsbahngesellschaft: die Verkehrssteuer (290 Mill. RM), der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen (660 Mill. RM) und ein Viertel der Dividende der Vorzugsaktien (35 Mill. RM), zusammen 985 Millionen RM; und die Frage spitzt sich dahin zu, ob die neue Gesellschaft in der Lage sein wird, bei voller Berücksichtigung ihrer Verpflichtungen gegenüber der deutschen Volkswirtschaft diesen Betrag dauernd herauszuwirtschaften.

Nun würde ein Überschuß von 985 Mill. RM an sich noch keine sehr hohe Verzinsung des Anlagekapitals bedeuten; denn da das Anlagekapital der Reichsbahngesellschaft auf 24,5 Milliarden RM anzunehmen ist, würde die Verzinsung nur rund 4% betragen.

Aber mit dieser allgemeinen Feststellung, die von normalen Verhältnissen ausgeht, wird man sich der Reichsbahngesellschaft gegenüber, die unter so besonderen Verhältnissen ins Leben getreten ist, nicht begnügen dürfen. Die Frage wird vielmehr noch eingehender untersucht werden müssen.

In dieser Hinsicht bieten zunächst einen wesentlichen Anhalt für die Beurteilung der Belastungsfähigkeit der deutschen Bahnen ihre Erträge vor dem Kriege. Sie zeigen in den Jahren 1910 bis 1913 folgendes Bild:

Etatjahr	Schuldendienst	Reintüberschuß	Gesamtüberschuß
1910	450900000 <i>M</i>	470183851 <i>M</i>	921083851 <i>M</i>
1911	457800000 „	597895403 „	1055695403 „
1912	471700000 „	586867684 „	1058567684 „
1913	493802749 „	504179670 „	997982419 „

Danach haben also die deutschen Bahnen in den Jahren 1910 bis 1913 fast genau den Betrag erbracht, der jetzt, nachdem der frühere Schuldendienst völlig weggefallen ist, als Reparationslast aus ihnen herausgewirtschaftet werden soll, und zwar haben sie diesen Ertrag, was unbedenklich anerkannt werden kann, unter voller Berücksichtigung der Anforderungen der deutschen Volkswirtschaft erbracht. Es kann danach die Frage sehr einfach dahin gestellt werden, ob die deutschen Bahnen in der Lage sein werden, den gleichen Überschuß wie vor dem Kriege bei gleicher volkswirtschaftlicher Einstellung herauszuwirtschaften.

In dieser Hinsicht liegen nun unzweifelhaft eine ganze Reihe von Gründen vor, aus denen ein gleicher Ertrag wie vor dem Kriege von der

neuen Gesellschaft nicht erwartet werden kann: Die Verkleinerung des Bahngebietes um nicht weniger als 8141 km Bahnanlagen; die Lösung wichtiger Industriebezirke, insbesondere des Saargebiets und des oberschlesischen Bezirks; die Störung eingelebter wirtschaftlicher Beziehungen durch die Abtrennung wichtiger Landesteile; die Zerstörung des deutschen Außenhandels durch den Krieg; die Verkleinerung der deutschen Handelsflotte; die Balkanisierung Mitteleuropas mit ihren außerordentlich nachteiligen Folgen für den mitteleuropäischen Verkehr; die Bildung des sogenannten polnischen Korridors u. a. m. — sehr erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrs, deren finanzielle Bedeutung allerdings zum größten Teil nicht zahlenmäßig erfaßt werden kann. Dazu kommt eine sehr starke Belastung der Reichsbahngesellschaft mit Pensionslasten (Ruhegehalt, Wartegeld, Hinterbliebenenbezüge), die sich für das Jahr 1926 auf rund 418 Mill. RM belaufen haben; das sind über 300 Mill. RM an Pensionslast mehr als im Jahre 1913, wo die Pensionslast nur 114 Millionen RM betragen hat, also mehr als das Dreieinhalbfache der Pensionslast von 1913. Auch die Bezüge des Personals, wenigstens in den Gruppen, in denen bei der Reichsbahn das Schwergewicht der Gehaltslast liegt, d. h. in den unteren Gruppen, sind nicht nur rein zahlenmäßig, sondern auch gemessen an der Lebenshaltungsziffer, gegenüber 1913 stark und teilweise erheblich über das Einkommen der Friedenszeit hinaus gestiegen.

Auf der anderen Seite muß aber zunächst berücksichtigt werden, daß nicht alle diese Erscheinungen dauernder Natur sind, sondern mit der allmählichen Beseitigung der Kriegsfolgen auch ihre Wirkungen, zum mindesten teilweise, wieder verschwinden werden, so z. B. die ungünstigen wirtschaftlichen Wirkungen, die sich aus der Störung der eingelebten wirtschaftlichen Beziehungen, aus der Zerstörung des deutschen Außenhandels und der Verkleinerung der deutschen Handelsflotte ergeben haben. Auch die heute übermäßig hohe Pensionslast wird sich durch den natürlichen Ausfall der Pensionsberechtigten allmählich verringern.

Weiter aber liegen eine ganze Anzahl wichtiger Tatsachen vor, die sogar zu Mehrertragnissen gegenüber der Friedenszeit führen. Dazu gehört vor allem, daß infolge der nach dem Kriege eingetretenen Weltteuerung die deutschen Tarife, unter voller Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse, dauernd erheblich über dem Friedensstand werden gehalten werden können. Wie stark sich diese Anpassung der Tarife an den veränderten Markwert in den Einnahmen bemerkbar macht, dafür sind folgende Zahlen bezeichnend. Von 1913 auf 1926 sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr gestiegen: bei einer Steigerung des Personenverkehrs um rund 12% von 904 Mill. RM auf 1320 Mill. RM, also um rund 45%; die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei einer Abnahme des Güterverkehrs um rund 6% doch von 1927 Mill. RM auf 2831 Mill. RM, also um rund 47%. Eine Belastung

der Reichsbahn mit rund einer Milliarde bedeutet also in bezug auf die Aufbringung keineswegs dasselbe, wie die gleiche Belastung vor dem Kriege, sondern etwa um ein Drittel weniger. Ferner darf nicht übersehen werden, daß die Bevölkerung Deutschlands, auf das verkleinerte Staatsgebiet bezogen, seit 1913 eine starke Vermehrung, und daß auch die Industrieanlagen gegenüber 1913 eine starke Ausdehnung erfahren haben, und damit gerechnet werden kann, daß diese Anlagen allmählich zur vollen wirtschaftlichen Ausnutzung gebracht werden. Dazu kommt, daß der Reichsbahngesellschaft auch ihre Leistungen für die Reichspost- und Telegraphenverwaltung nach den im Geschäftsverkehr üblichen Sätzen abgegolten werden müssen, was bei den früheren Länderbahnen nicht der Fall war. Und endlich darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß die stärkere kaufmännische Einstellung der Reichsbahngesellschaft und ihre größere Unabhängigkeit in der Geschäftsführung, wie sie mit der neuen Organisation verbunden ist, manche Möglichkeiten einer günstigeren Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben in sich schließt, die bei den früheren Staatsbahnen infolge ihrer Eingliederung in den Etat nicht bestanden. Wollte man diese Möglichkeiten erschöpfend darstellen, so würde es erforderlich werden, die gesamte Geschäftsführung der Reichsbahn kritisch zu untersuchen, was weit über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen würde. Solche Vollständigkeit ist auch für unsere Zwecke entbehrlich. Hier genügen wenige Andeutungen, um zu zeigen, daß man die finanziellen Auswirkungen dieser Umgestaltung nicht unterschätzen darf. In Frage kommen hier einmal eine Steigerung der Einnahmen: etwa durch stärkere Abstimmung der Tarife auf den Wettbewerb, durch Mindestmengentarife, durch Verkehrswerbung u. dgl. m.; und weiter eine Verminderung der Ausgaben: durch schärfere Kontrolle der Wirtschaftsführung, durch Rationalisierung des Betriebes, wie sie auf einem Sondergebiet, nämlich durch Einführung der Kunze-Knorr-Bremse, die der Reichsbahn rund 26000 Köpfe erspart hat, bereits in mustergültiger Weise durchgeführt ist, durch Ausschaltung unzweckmäßig gelegener Rangierbahnhöfe, durch wirtschaftlichere Zugbildung, durch wirtschaftlichere Ausgestaltung des Verlade-, Entlade- und Umschlaggeschäfts und dergleichen mehr.

Versucht man, die Gründe gegeneinander abzuwägen, die auf der einen Seite die finanzielle Lage der Reichsbahn gegenüber der Vorkriegszeit erschweren, und die, die sie umgekehrt erleichtern — ein Versuch, der allerdings bei der Unmöglichkeit einer zutreffenden zahlenmäßigen Bewertung der meisten Faktoren immer nur zu einem mutmaßlichen Ergebnis führen kann und bei dem das kaufmännische Gefühl stark zu Hilfe genommen werden muß —, so scheinen uns die finanziellen Erschwerungen durch die eingetretenen Erleichterungen der Lage im großen und ganzen ausgeglichen zu sein. Wir haben daher auch kein Bedenken, die Frage, ob es der Reichsbahngesellschaft dauernd

möglich sein wird, die ihr auferlegten Lasten zu tragen, ohne dabei ihre Verpflichtungen gegenüber der deutschen Volkswirtschaft zu gefährden, zu bejahren.

Damit ist aber selbstverständlich noch nichts gesagt über die Frage, ob die deutsche Volkswirtschaft in der Lage sein wird, die ihr auferlegten Reparationslasten zu tragen. Das muß besonders betont werden, um irrümlichen Schlußfolgerungen aus unserem Ergebnis vorzubeugen. Denn der Gedanke liegt nicht allzu fern, daß, wenn die Reichsbahngesellschaft in der Lage sei, die ihr auferlegten Reparationslasten zu tragen und dabei noch den Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu genügen, damit der Beweis erbracht sei, daß eine Überspannung der Reparationslasten, zum mindesten in Höhe des Betrages, mit dem die Reichsbahngesellschaft belastet sei, nicht vorliege.

Und doch würde dieser Schluß völlig fehlgehen. Denn wenn die Reichsbahn trotz der ihr auferlegten Reparationsverpflichtungen so leistungsfähig geblieben ist, daß sie auch ihre Verpflichtungen gegenüber der deutschen Volkswirtschaft zu erfüllen in der Lage ist, so ist dies Ergebnis nur dadurch erzielt worden, daß das Reich für sich auf jede Verzinsung des in der Reichsbahn angelegten Kapitals und jeden Gewinn daraus zugunsten der Reparationen verzichtet hat, da ja eine Dividende auf die dem Reiche verbliebenen Stammaktien für absehbare Zeit kaum in Frage kommen wird.

Um welches Opfer für das Reich es sich hier handelt, wird klar, wenn man die Verhältnisse vor dem Kriege zum Vergleich heranzieht. Damals warfen die deutschen Bahnen einen Überschuß von rund einer Milliarde jährlich ab, wovon zusammen rund eine halbe Milliarde dem Haushalt der deutschen Länder für allgemeine Staatsausgaben zur Verfügung gestellt werden konnte. Indem jetzt fast genau der Betrag des früheren Überschusses für Reparationen in Anspruch genommen wird, ist für den jetzigen Eigentümer der deutschen Bahnen, das Deutsche Reich, ein Ausfall eingetreten, der nicht anders als durch erhöhte Steuerleistungen, also durch eine Mehrbelastung der deutschen Volkswirtschaft gedeckt werden kann. Ob aber die deutsche Volkswirtschaft diese Mehrbelastung tragen kann, darüber sagt das Ergebnis unserer Untersuchungen nicht das geringste aus. Diese Frage muß hier dahingestellt bleiben, da sie außerhalb unserer Aufgabe liegt.

## **6. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse im Tarifwesen.**

Stehen danach die Reparationslasten der Berücksichtigung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft durch die Reichsbahngesellschaft nicht im Wege, so bleibt nunmehr die Frage, wie die Einstellung

der Reichsbahngesellschaft zu den einzelnen Forderungen ist, die wir als volkswirtschaftlich wesentlich erkannt haben, und welche Gewähr für die Erfüllung dieser Forderungen gegeben ist. Denn mit der Proklamierung eines wirtschaftlichen Grundsatzes, wie wir ihn in dem § 2 des Reichsbahngesetzes kennengelernt haben, ist erfahrungsgemäß wenig getan, wenn dieser Grundsatz nicht auch durch Einzelbestimmungen seine besondere Festlegung und Sicherung erfahren hat.

Wir beginnen auch hier mit der Tarifpolitik, als dem für die Volkswirtschaft wichtigsten Gebiet der Reichsbahnpolitik: Welche Gewähr ist also gegeben, daß die Reichsbahngesellschaft den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft auf dem Tarifgebiet ausreichend Rechnung trägt?

Diese Frage ist nicht mit wenigen Worten beantwortet; denn es handelt sich hier um mehrfache Sicherungen, die einander ergänzen.

Das Wichtigste ist, daß alle Änderungen der Tarife der Genehmigung der Reichsregierung bedürfen, und diese sogar Änderungen der Tarife verlangen kann, wenn sie sie im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet (§ 33)<sup>1</sup>. Dabei ist das Wort „Änderungen der Tarife“ im weitesten Sinne des Wortes zu verstehen; es fallen also auch darunter: Änderungen der Nebengebühren, Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und Ausnahmetarifen, sowie alle sonstigen Tarifvergünstigungen.

Nur muß auch hier wieder die Einschränkung gelten, der alle Aufsichtsmaßnahmen der Reichsregierung unterworfen sind: Die Gesellschaft darf durch die Tarifaufsicht der Reichsregierung nicht gehindert werden, die Einnahmen zu erzielen, die für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen sowie für die Vorzugsdividende und die Einziehung der Vorzugsaktien — aber nicht für den Dividendendienst der Stammaktien — erforderlich sind (§ 34).

Jedoch ist auch hier Gewähr gegeben, daß nun nicht etwa unter Berufung auf den Zinsen- und Tilgungsdienst die Gesellschaft ohne weiteres Änderungen der Tarife, die die deutsche Volkswirtschaft belasten, also insbesondere Tariferhöhungen, verlangen oder Ermäßigungen oder sonstige Erleichterungen, die die Reichsregierung im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet, ablehnen kann.

Denn für den Fall von Meinungsverschiedenheiten zwischen Reichsregierung und Gesellschaft ist ein besonderes Schiedsgericht vorgesehen, dessen Zusammensetzung völlige Gewähr für eine unparteiische und die Interessen der deutschen Volkswirtschaft berücksichtigende Entscheidung gibt. Dieses Gericht wird beim Reichsgericht gebildet, und zwar als rein deutsches Gericht, das aus einem vom Reichsgerichtspräsidenten ernannten Vorsitzenden und zwei Beisitzern be-

---

<sup>1</sup> Wo in dieser Abhandlung nur ein Paragraph, ohne Zusatz, angegeben ist, handelt es sich um Bestimmungen des Reichsbahngesetzes.

steht, die gleichfalls vom Präsidenten des Reichsgerichts, und zwar der eine auf Vorschlag des Reiches, der andere auf Vorschlag der Gesellschaft ernannt werden. Zwar ist als zweite Instanz auch noch ein ausländisches Schiedsgericht vorgesehen, das nur aus einem Schiedsrichter besteht, der von dem jeweiligen Präsidenten des Ständigen Internationalen Gerichtshofes zu ernennen ist und der auf Verlangen eines Teiles ein neutraler Staatsangehöriger sein muß. Aber dieser ausländische Schiedsrichter scheidet praktisch für Tarifrfragen so gut wie ganz aus. Denn er entscheidet nur dann bei Streitigkeiten zwischen der Reichsregierung und der Gesellschaft, wenn eine der beiden Parteien glaubt, daß bei Durchführung der Entscheidung des deutschen Gerichtshofes der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen gefährdet wird. Man wird aber kaum annehmen können, daß die Entscheidung des beim Reichsgericht gebildeten deutschen Gerichtshofes jemals die Möglichkeit nicht genügend berücksichtigen könnte, daß etwa durch seine Entscheidung der Zinsen- und Tilgungsdienst gefährdet werde.

Eine Ergänzung erfahren diese Sicherungen dadurch, daß neben dem Reich auch den Ländern die Möglichkeit gegeben ist, auf die Tarifpolitik Einfluß zu nehmen. Dies ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Länder den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen ihrer Gebiete vielfach näherstehen als das Reich und besser darüber unterrichtet sind. Die Reichsbahngesellschaft hat nämlich die Verpflichtungen des Reiches mitübernommen, die sich aus dem § 22 des „Staatsvertrages, betreffend den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“ vom 30. April 1920 ergeben. Danach hat die Gesellschaft die Tarife „unter Wahrung der Einheit und mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortzubilden und den Verkehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiete der Rohstoffversorgung, nach Möglichkeit Rechnung zu tragen“. Allerdings sind die Befugnisse der Länder auf Grund dieser Bestimmung wesentlich geringer, als die Befugnisse des Reichs auf Grund des Reichsbahngesetzes: die Länder haben kein Recht auf Genehmigung von Tarifen und können auch nicht Änderungen der Tarife verlangen. Aber sie haben immerhin das Recht, sich um die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft zu kümmern und Ansprüche an die Gesellschaft wegen der Tarifgestaltung zu erheben. Und es ist auch eine gewisse Gewähr gegeben, daß die Reichsbahngesellschaft diese Ansprüche nicht ohne genügende Prüfung und Begründung ablehnt. Denn auch die Länder sind, ebenso wie das Reich, in der Lage, Streitigkeiten über die Anwendung und Auslegung der ihnen gegenüber bestehenden tariflichen Verpflichtungen vor das schon oben erwähnte, beim Reichsgericht gebildete Schiedsgericht zu bringen, wobei sie allerdings den Streit durch Vermittlung des Reiches führen müssen (§ 43<sup>99</sup>). Wenn auch kaum anzunehmen ist, daß diese Befugnis jemals größere praktische Bedeutung

erlangen könnte, so bietet sie doch Gewähr, daß den Anträgen der Länder eine ausreichende, gründliche und vorsichtige Prüfung zuteil wird.

Eine gewisse Ergänzung erfahren diese Befugnisse der Länder noch dadurch, daß ihnen die Möglichkeit gegeben ist, Mitglieder für die zuständigen Landeseisenbahnräte zu ernennen, die ihrerseits wieder die Mitglieder für den Reichseisenbahnrat wählen, und ferner zu den Sitzungen des Reichseisenbahnrats und der zuständigen Landeseisenbahnräte sowie zu den Ausschußsitzungen Vertreter zu entsenden (vgl. Verordnung über Beiräte für die Deutsche Reichsbahn vom 24. April 1922). Diese Bestimmung, die in der Verfassung der alten preußischen Bezirkseisenbahnräte und des früheren preußischen Landeseisenbahnrats kein Vorbild hat, bedeutet für die Länder, die früher keine eigenen Eisenbahnen gehabt haben, einen wertvollen Zuwachs an Einfluß auf die Eisenbahnangelegenheiten. Mit Hilfe der von ihnen zu den Landeseisenbahnräten ernannten und der in den Reichseisenbahnrat gewählten Mitglieder und mit Hilfe der von ihnen in die Eisenbahnräte entsandten Regierungsvertreter können so die Länder auch in den Eisenbahnräten die volkswirtschaftlichen Interessen ihrer Gebiete in tariflicher Hinsicht geltend machen. Dazu kommt schließlich, daß auch die Wirtschaft selbst die Möglichkeit hat, ihre Interessen auf dem Tarifgebiet unmittelbar durch die von den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern — Handelskammern, Gewerbekammern, Handwerkskammern, Land- und Forstwirtschaftskammern — gewählten Mitglieder in den Landeseisenbahnräten und dem Reichseisenbahnrat zu vertreten.

Wenn auch die Tätigkeit dieser Beiräte nur eine rein beratende ist, so schließt das doch nicht aus, daß diese Körperschaften einen erheblichen Einfluß auf die Tarifgestaltung gewinnen. Dem früheren preußischen Landeseisenbahnrat, der für Preußen die Befugnisse hatte, die heute für das Reich der Reichseisenbahnrat inne hat, war es jedenfalls gelungen, sich einen sehr starken Einfluß auf die Tarifpolitik zu sichern: es ist bekannt, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung während des Bestehens des Landeseisenbahnrats fast niemals von einer Entschließung dieser Körperschaft abgewichen ist. Ob die auf Grund des Art. 93 der Reichsverfassung und der „Verordnung über Beiräte für die deutsche Reichsbahn“ vom 24. April 1922 gebildeten Beiräte einen ähnlichen Einfluß gewinnen werden, wird im wesentlichen von ihnen selbst abhängen: von der Sachkunde, dem Geschick und der Entschiedenheit, mit der sie die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu vertreten verstehen.

So bestehen also eine ganze Reihe von Garantien für die volkswirtschaftlich zweckmäßige Ausgestaltung des Tarifwesens durch die Reichsbahngesellschaft: durch Mitwirkung des Reiches, der Länder und schließlich der Eisenbahnräte. Und demgemäß ergeben sich auch für die Wirtschaftskreise eine ganze Reihe von Möglichkeiten, auf die Tarifgestaltung Einfluß zu nehmen: Sie können sich mit ihren Anträgen an



die Reichsregierung, und zwar an das Reichsverkehrsministerium wenden, das die Genehmigung von Tarifmaßnahmen, die die Gesellschaft beabsichtigt, verweigern oder Änderungen der bestehenden Tarife verlangen kann, und können ihre Anträge auch durch ihre Vertreter im Reichseisenbahnrat stellen, der ein Organ des Reiches ist. Sie können sich an die Länderregierungen wenden und werden das zweckmäßig besonders in solchen Fällen tun, wo die Wirtschaftskreise bei ihrer Landesregierung besonderes Verständnis und besondere Sachkunde voraussetzen können, oder wo es sich um für das Land besonders wichtige volkswirtschaftliche Interessen handelt, wie beides z. B. für die Hansestädte bei den Seehafentarifen zutrifft. Den Ländern steht dann die Möglichkeit offen, sich an die Reichsbahngesellschaft oder das Reich oder an beide gemeinsam mit ihren Tarifwünschen zu wenden. Die Wirtschaftskreise können aber schließlich auch ihre Tarifwünsche bei der Reichsbahngesellschaft unmittelbar oder auch in den Landes-eisenbahnräten geltend machen, die nach der Schaffung der Reichsbahngesellschaft ein Organ dieser Gesellschaft geworden sind.

Überblickt man noch einmal die Fülle der Garantien, die für eine volkswirtschaftlich richtige Tarifgestaltung geschaffen sind, und die Fülle der für die deutsche Wirtschaft bestehenden Möglichkeiten, ihre Wünsche geltend zu machen, so kann kein Zweifel darüber sein, daß eine ausreichende Gewähr gegeben ist, daß den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft bei der Tarifgestaltung Rechnung getragen wird.

Die Erfahrungen, die die deutsche Volkswirtschaft bisher mit der Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft gemacht hat, bestätigen dieses Ergebnis.

Die bisherige Tarifpolitik der Gesellschaft ist in ihren Hauptzügen — und nur diese können hier kurz angedeutet werden — durch folgende Tatsachen gekennzeichnet:

Bei den Gütertarifen hat die Reichsbahngesellschaft eine allgemeine Tariferhöhung vermieden, hat aber anderseits auch keine allgemeine Tarifermäßigung vorgenommen. Dagegen hat sie zahlreiche, teilweise sehr wichtige Tarifermäßigungen im Wege der Einzelbehandlung durchgeführt: einmal durch Änderung des Normaltarifs, indem sie für die Klassen A—D eine neue horizontale Staffel unter Senkung der Streckenfracht eingeführt, eine neue Ladungsklasse zwischen die Klassen D und E eingeschoben und die Abfertigungsgebühren der höheren Klassen für die nahen Entfernungen gesenkt hat; weiter durch Änderung der allgemeinen Gütereinteilung, nämlich durch Tieferstufung (Detarifierung) zahlreicher einzelner Güter; und endlich — und das ist wohl das wichtigste — durch weiteren Ausbau der Ausnahmetarife im Wege der weiteren Ermäßigung bestehender Ausnahmetarife und Ein-

führung neuer Ausnahmetarife: im Jahre 1926 sind im Güterverkehr von den Einnahmen 46,7% und von den beförderten Mengen 55,5% auf Ausnahmetarife entfallen.

Dagegen hat die Reichsbahngesellschaft bei den Personentarifen eine allgemeine Tarifierhöhung um 10% vorgenommen, außerdem einige bisher stärker geschonte Verkehrszweige, insbesondere den Zeitkartenverkehr und den Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortverkehr, gleichfalls stärker belastet. Andererseits hat die Reichsbahngesellschaft aber auch auf manchen Nebengebieten des Personenverkehrs, z. B. bei den Gesellschaftszügen sowie durch Einlegung von Sonntagssonderzügen, Ausdehnung der Sonntagsrückfahrkarten, Vermehrung der Feriensonderzüge und dergleichen mehr, Ermäßigungen und Erleichterungen geschaffen: während im Jahre 1913 24,1% der Personenkilometer auf ermäßigte Tarife gefahren werden, ist diese Zahl im Jahre 1926 auf 35,68% gestiegen.

Das etwa ist das Bild der Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft in seinen Hauptzügen während der ersten drei Jahre ihres Bestehens.

Wenn es nun auch im Rahmen dieses Aufsatzes nicht möglich ist, diese Tarifpolitik in ihren Einzelheiten einer kritischen Würdigung vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus zu unterziehen, so zeigt doch offenbar das Gesamtbild, so zeigen vor allem die auf dem Gütertarifgebiet getroffenen Maßnahmen unverkennbar das erfolgreiche Bestreben der Reichsbahngesellschaft, bei der Tarifgestaltung den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft möglichst Rechnung zu tragen: Der starke Ausbau der Ausnahmetarife, die zahlreichen Detarifierungen, die Abschwächung der horizontalen Staffel zugunsten der Wagenladungsklassen A—D, die Senkung der Abfertigungsgebühren — alle diese Maßnahmen sind sämtlich in erster Linie aus volkswirtschaftlichen Rücksichten hervorgegangen; nur verhältnismäßig wenige Ausnahmetarife, darunter vor allem die Durchfuhrtarife sind in erster Linie durch privatwirtschaftliche Gesichtspunkte bestimmt. Und auch aus dem Umstande, daß die Reichsbahn dem zeitweilig sehr starken Drängen mancher Kreise nach einer allgemeinen Ermäßigung der Gütertarife bisher widerstanden hat, wird man ihr keinen Vorwurf machen können. Ganz abgesehen davon, daß die Reichsbahngesellschaft bisher nicht in der Lage gewesen wäre, das Risiko einer allgemeinen Tarifiermäßigung von auch nur 10% mit einem jährlichen Ausfall von rund 250 Millionen RM zu tragen, war es vom volkswirtschaftlichen Standpunkt auch richtiger, den einzelnen Gütern und Verkehrsbeziehungen nach dem Maße ihrer Bedürftigkeit Ermäßigungen zuteil werden zu lassen, als eine allgemeine Tarifiermäßigung vorzunehmen, die die Notwendigkeit besonderer Berücksichtigungen hätte weiter bestehen lassen, diese aber gleichzeitig verhindert hätte, indem die allgemeine Tarifiermäßigung die zur Verfügung stehenden Mittel völlig aufgebraucht hätte. Hinzukommt, daß

die allgemeine Höhe der Güertarife im Vergleich zu den sonstigen Preisen der Volkswirtschaft und den Selbstkosten der Eisenbahn kaum als zu hoch bezeichnet werden kann. Während die Richtzahl der Kosten der allgemeinen Lebenshaltung bei etwa 150 liegt, und die Selbstkosten der Reichsbahngesellschaft für sächliche Kosten, Gehälter und Löhne gegenüber der Vorkriegszeit meist noch stärker gestiegen sind — die sächlichen Ausgaben im Jahre 1926 auf durchschnittlich 160, die Personalkosten sogar auf 182 —, sind im Jahre 1926 die Einnahmen der Reichsbahn für das Güterkilometer nur auf 130 ohne die Verkehrssteuer angewachsen.

In der Personentarifpolitik tritt allerdings die volkswirtschaftliche Rücksichtnahme nicht gleich stark hervor. Doch ist dabei zu berücksichtigen, daß die Interessen der Volkswirtschaft sich im Personentarifwesen überhaupt nicht so stark bemerkbar machen wie im Güertarifwesen: Die Höhe und Ausgestaltung der Güertarife ist volkswirtschaftlich sehr viel bedeutsamer als die Höhe und Ausgestaltung der Personentarife. Unter diesem Gesichtspunkt war es auch vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft aus richtig, daß, als eine Tarifierhöhung notwendig wurde, um den durch eine Gehaltserhöhung eingetretenen Mehrbedarf an persönlichen Ausgaben zu decken, dafür in erster Linie die Personentarife herangezogen, die Güertarife aber geschont wurden. Trotz dieser Erhöhung sind die Personentarife, gemessen an der allgemeinen Preiserhöhung, heute nicht übermäßig hoch: Gegenüber 1913 sind im Jahre 1926 die Einnahmen auf das Personenkilometer nur auf rund 125, allerdings ohne die Verkehrssteuer, gegenüber der Friedensrichtzahl von 100 gestiegen.

So bestätigt dieser kurze Überblick über die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft der ersten drei Jahre ihres Bestehens unser früheres Ergebnis, daß auch unter der Herrschaft der Reichsbahngesellschaft eine gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung gewährleistet ist. Und die Voraussetzungen, eine solche Tarifgestaltung durchzuführen, werden sich um so günstiger gestalten, je mehr sich mit dem allmählichen Zurücktreten der Kriegsfolgen die wirtschaftlichen Verhältnisse der Reichsbahngesellschaft bessern.

## **7. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse im Fahrplanwesen.**

Welche Sicherungen sind nun weiter dafür gegeben, daß der Personen- und Güterzugfahrplan den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft entsprechend ausgestaltet und dauernd angepaßt wird?

Bei dieser Frage wird man zu unterscheiden haben zwischen den Sicherungen bezüglich des Personenzugfahrplans und des Güterzugfahrplans.

Beim Personenzugfahrplan gehen die Aufsichtsbefugnisse der Reichsregierung nicht soweit wie bei den Tarifen: Die Reichsregierung hat hier weder ein Anordnungs- noch ein Genehmigungsrecht. Die Mitwirkung der Reichsregierung beschränkt sich auf das Recht, zu den Entwürfen der Jahres- und Halbjahresfahrpläne Änderungsvorschläge zu machen, an deren Befolgung die Reichsbahngesellschaft nicht gebunden ist, die sie aber doch „möglichst berücksichtigen soll“. Um der Reichsregierung die Möglichkeit zu geben, rechtzeitig Änderungsvorschläge zu machen, muß die Gesellschaft der Reichsregierung die Entwürfe des Jahres- und Halbjahresplanes vorher mitteilen, und zwar die Entwürfe der Fahrpläne internationaler Züge vor ihrer internationalen Beratung (§ 35).

Das ist zwar sehr viel weniger, als was der Reichsregierung bei den Tarifen an Einflußnahme vorbehalten ist; und doch wird man sich ohne Bedenken damit abfinden können. Denn es ist nicht zu verkennen, daß die Verhältnisse im Fahrplanwesen wesentlich anders liegen als im Tarifwesen; vor allem infolge der engeren Verbindung des Fahrplans mit dem Betriebe und der Notwendigkeit freier Beweglichkeit des Fahrplans. Es würde doch erhebliche Bedenken haben, einer anderen Stelle als der, die den Betrieb führt, und die daher allein in der Lage ist, die Möglichkeiten der Ausgestaltung des Fahrplans völlig zu übersehen, einen maßgebenden Einfluß auf den Fahrplan einzuräumen. Auch würde bei der gewaltigen Menge der Züge und den Rückwirkungen, die jede Fahrplanänderung auf andere Züge hat, die Notwendigkeit einer Genehmigung jeder Fahrplanänderung den Ausbau und die Weiterentwicklung des Fahrplans übermäßig erschweren. Man wird deshalb anerkennen müssen, daß das Reichsbahngesetz recht getan hat, die Mitwirkung der Reichsregierung hier auf die Möglichkeit von Änderungsvorschlägen, die „die Gesellschaft möglichst berücksichtigen soll“, zu beschränken.

Im übrigen darf man den Wert der Auflage, Änderungsvorschläge der Reichsregierung möglichst zu berücksichtigen, nicht zu gering einschätzen, auch wenn es sich um keine bindende Verpflichtung handelt. Die Gesellschaft könnte es niemals darauf ankommen lassen, über die Wünsche der Reichsregierung auf Ausgestaltung des Fahrplans in erheblichem Maße hinwegzugehen, ohne nicht sehr unbequemen Konflikten und lebhaften Angriffen in der Öffentlichkeit, insbesondere auch im Reichstage ausgesetzt zu sein.

Es kommt hinzu, daß, in ganz ähnlicher Weise wie beim Tarifwesen, auch hier wieder die Mitwirkung des Reiches eine Ergänzung findet in einer gewissen Mitwirkung der Länder. Eine ganz ähnliche Bestimmung, wie zugunsten des Reiches, gilt nämlich auch zugunsten der Länder, einschließlich der sogenannten Nichteisenbahnländer, nach § 21 des „Staatsvertrages, betreffend den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“. Danach ist die Reichsbahngesellschaft verpflichtet,

die Entwürfe des Personenzugfahrplans regelmäßig alsbald nach Fertigstellung auch den beteiligten Ländern zur Geltendmachung etwaiger Wünsche zu übersenden. Und schließlich besteht auch in bezug auf den Fahrplan sowohl für die Länder, als auch für das deutsche Wirtschaftsleben die Möglichkeit, ihre Fahrplanwünsche in den Eisenbahnräten, wobei hier in erster Linie die Landeseisenbahnräte in Frage kommen, zur Geltung zu bringen.

So bestehen also auch beim Fahrplanwesen, genau wie beim Tarifwesen, eine ganze Reihe von Garantien für die volkswirtschaftlich zweckmäßige Ausgestaltung des Fahrplans: durch Mitwirkung des Reiches, der Länder und schließlich der Eisenbahnräte. Und auch hier ergeben sich für die deutschen Wirtschaftskreise eine ganze Reihe von Möglichkeiten, auf die Fahrplangestaltung Einfluß zu nehmen: außer durch Anträge an die Reichsbahngesellschaft, durch Anträge an die Reichsregierung oder an die Landesregierung, die wieder die Wahl hat, ob sie ihre Anträge an die Reichsbahngesellschaft oder an die Reichsregierung richten oder sie in den Eisenbahnräten vorbringen will; und schließlich durch Anträge der Wirtschaftsvertreter in den Eisenbahnräten selbst.

Es dürfte kaum einem Zweifel unterliegen, daß das Interesse der deutschen Volkswirtschaft durch diese zahlreichen Sicherungen und Möglichkeiten beim Personenzugfahrplan ausreichend gewährleistet ist.

Die Entwicklung des Fahrplanwesens seit Bestehen der Reichsbahngesellschaft bestätigt diese Annahme: Wenn auch nach den ersten drei Jahren seit Bestehen der Reichsbahngesellschaft die Zahl der Personenzüge noch immer nicht unerheblich hinter der Friedenszeit zurückbleibt, und deshalb zahlreiche Fahrplanwünsche übrigbleiben, so muß doch anerkannt werden, daß die Reichsbahngesellschaft seit ihrem Bestehen dauernd bestrebt gewesen ist, den als Kriegsfolge zunächst sehr unzureichenden Fahrplan durch einen folgerecht fortgesetzten Ausbau immer mehr mit den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft in Übereinstimmung zu bringen. Erfreulicherweise hat die Reichsbahngesellschaft auch die Reisegeschwindigkeit der Personenzüge auf den meisten Strecken wieder der früheren Friedensgeschwindigkeit angenähert; diese wird sich von selbst wieder mit der weiteren Vermehrung der Züge durchsetzen, da damit die Möglichkeit geschaffen ist, die Aufenthalte, die heute bei den einzelnen Zügen noch erheblich zahlreicher als vor dem Kriege sind, auf eine größere Anzahl von Zügen zu verteilen.

Ist die volkswirtschaftlich ausreichende und zweckmäßige Ausgestaltung des Personenzugfahrplans durch wichtige Garantien geschützt, so fehlen solche Garantien völlig beim Güterzugfahrplan, wenn auch natürlich die richtige Ausgestaltung des Güterfahrplans unter die allgemeine Verpflichtung des § 2 des Reichsbahngesetzes, den Be-

trieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu führen, fällt. Aber es ist offenbar nicht ohne Grund hier von einer Bindung abgesehen worden: bei der völligen Abhängigkeit der Bedürfnisse der Güterbeförderung von der jeweiligen, dauernd wechselnden Stärke des Verkehrs wären Bindungen tatsächlich nicht durchführbar. Soweit wir sehen können, bestehen auch in keinem der außerdeutschen Länder, die aus ihren Staatsbahnen selbständige Körperschaften gemacht und teilweise eine starke Staatsaufsicht ausgebildet haben, derartige Bindungen.

Die volkswirtschaftlichen Bedenken, die sich aus diesem Mangel ergeben, sind nicht sehr groß. Denn im allgemeinen wird die Reichsbahn schon in ihrem eigenen Interesse — aus Betriebsrücksichten, dann aber auch aus Rücksichten der Verkehrswerbung und des Wettbewerbs gegen fremde Bahnwege — für eine glatte und schnelle Güterbeförderung Sorge tragen. Besonders im Interesse der Verkehrswerbung und des Wettbewerbs hat denn auch in der Tat die Reichsbahn in den letzten Jahren die Güterbeförderung teilweise wesentlich verbessert und beschleunigt. Im übrigen besteht auch hier die Möglichkeit, daß die deutschen Länder, ebenso wie die Interessenten ihre Wünsche und Beschwerden in den Eisenbahnräten durch ihre Vertreter zur Sprache bringen.

Zusammenfassend wird man sagen dürfen, daß die deutsche Volkswirtschaft sich mit dem Mangel von Garantien in bezug auf die Ausgestaltung des Güterzugfahrplans unbedenklich wird abfinden können.

Dieses Ergebnis wird durch die bisherigen Erfahrungen bestätigt: Die Reichsbahngesellschaft hat, trotz fehlenden Zwanges, ihre Güterbeförderung dauernd verbessert. Im großen und ganzen sind die Friedensverhältnisse mit ihrer sehr gut geordneten und schnellen Güterbeförderung wieder erreicht. Bezeichnend dafür ist, daß am 15. März 1926 die vorher stark ausgedehnten Lieferfristen wieder auf den Friedensstand herabgesetzt werden konnten.

## **8. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse in der Baupolitik.**

Auch die Baupolitik der Reichsbahngesellschaft hat sich den allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedürfnissen unterzuordnen, wenn nicht die deutsche Volkswirtschaft erheblichen Schaden leiden soll. Daher die Frage nach den hierfür gegebenen Sicherungen. Dabei ist, wie wir oben festgestellt haben, zweierlei zu unterscheiden: die Anpassung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen an die Bedürfnisse des Verkehrs entsprechend den Möglichkeiten der fortschreitenden Technik, also der intensive Ausbau der Eisenbahnen; und der weitere Ausbau des Bahnnetzes selbst, also der extensive Ausbau.

Wenden wir uns zunächst der ersten dieser beiden Forderungen zu, so verpflichtet das Reichsbahngesetz die Gesellschaft ausdrücklich, „die Reichsbahnanlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik weiterzuentwickeln (§ 9<sup>11)</sup>), und behält der Reichsregierung auch die Aufsicht darüber vor, daß dieser Verpflichtung genügt wird (§ 31<sup>11)</sup>). Dieses Aufsichtsrecht schließt, da es andernfalls bedeutungslos wäre, für die Reichsregierung auch das Recht in sich, der Gesellschaft Auflagen zu machen. Nur daß naturgemäß und kraft ausdrücklicher Vorschrift auch dieses Recht der allgemeinen Beschränkung unterliegt, daß die Gesellschaft nicht gehindert werden darf, die Einnahmen zu erzielen, die für den Zinsen- und Tilgungsdienst erforderlich sind (§ 34).

Eine Ergänzung erfahren diese Bestimmungen auch hier wieder dadurch, daß auch die Länder in gewisser Weise an der Baupolitik der Reichsbahn beteiligt sind: Das Gesetz „betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“ (§ 18) verpflichtet nämlich die Reichsbahngesellschaft, auf die diese Verpflichtung übergegangen ist, „den Bau zweiter und weiterer Gleise sowie den Um- und Ausbau der bestehenden Anlagen nach Maßgabe der Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder und der verfügbaren Mittel auszuführen“. Auch die Länder haben damit eine gewisse Möglichkeit, auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Bahnnetzes Einfluß zu nehmen. Sie können sogar etwaige Streitigkeiten darüber vor dem mehrfach genannten Schiedsgericht, allerdings nur durch Vermittlung des Reiches, austragen.

Dazu kommt endlich die Möglichkeit, sowohl für die Vertreter der einzelnen Länder als auch der Wirtschaft, Fragen des weiteren Ausbaues der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen zum Gegenstand von Erörterungen in den Eisenbahnräten zu machen, soweit diese Fragen ihre Grundlage in Bedürfnissen des Verkehrs haben.

Damit allerdings sind die bestehenden Sicherungen erschöpft, und es bleibt die Frage, ob diese Sicherungen ausreichen, um die Erhaltung und weitere Entwicklung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen sicherzustellen.

Wir glauben nicht, daß man diese Frage wird bejahen können. Die Möglichkeiten einer Einflußnahme der Reichsregierung werden immer nur sehr beschränkt sein, da die Reichsregierung dazu dem Betrieb und seinen Bedürfnissen zu fern steht. Nur selten wird die Reichsregierung z. B. in der Lage sein, bestimmte Auflagen hinsichtlich der Erweiterung vorhandener Verschiebe- oder Abstellbahnhöfe oder der sonstigen Umgestaltung vorhandener Bahnanlagen zu machen. Es wird sich daher bei der Aufsicht der Reichsregierung immer nur um eine solche sehr

allgemeiner Art handeln. Und auch die Länder werden kaum jemals in der Lage sein, auf die Reichsbahngesellschaft in dieser Hinsicht wesentlich einzuwirken, da auch sie keinen ausreichenden Einblick in die maßgebenden Verhältnisse haben werden, und ihnen vielfach auch die erforderliche Sachkunde fehlen wird. Und auch die Möglichkeiten, die die Eisenbahnräte in dieser Hinsicht bieten, sind naturgemäß sehr bescheiden.

Den vorhandenen Sicherungen hinsichtlich des intensiven Ausbaus der Reichsbahn kann also kein großer Wert beigemessen werden.

Indessen fragt es sich, ob solche Sicherungen überhaupt notwendig sind. Diese Frage wird unbedenklich verneint werden können. Es ist kaum zu befürchten, daß die Reichsbahngesellschaft es jemals dazu kommen lassen könnte, daß die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen mit der Verkehrs- und technischen Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht Schritt hält, sondern allmählich zurückgeht. Mängel in den vorhandenen Anlagen und Einrichtungen machen sich für niemand unbequemer und empfindlicher bemerkbar, als für die Reichsbahngesellschaft selbst. Auch sind vielfach mit der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes Ersparnisse an den Betriebskosten verbunden — z. B. mit der Einführung besseren Oberbaus: Ersparnisse in der Instandhaltung und Erneuerung; mit der Umgestaltung eines Verschiebehahnhofs oder Abstellbahnhofs: eine Verringerung der Rangierarbeiten und damit eine bessere Ausnutzung des Personals; mit der Verbesserung der Signal- und Sicherungsanlagen: Personalersparnisse —, so daß nicht selten für die Gesellschaft selbst ein Anreiz zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen gegeben ist. Es ist daher viel eher anzunehmen, daß die Gesellschaft an anderer Stelle Ersparnisse suchen oder die Tarife erhöhen wird, als daß sie darauf verzichten wird, die Leistungsfähigkeit ihres Bahnnetzes auf der Höhe zu halten.

So darf man annehmen, daß die deutsche Volkswirtschaft sich mit den verhältnismäßig geringen Sicherungen, die für die Erhaltung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen gegeben sind, unbedenklich abfinden kann.

Aber widerspricht — diese Frage liegt nahe — diesem Ergebnis nicht die bisherige Baupolitik der Reichsbahn? In der Tat charakterisiert sich die Baupolitik der Reichsbahngesellschaft während der ersten Jahre ihres Bestehens durch eine außerordentliche Zurückhaltung und einen sehr schleppenden Baufortschritt. Nicht nur, daß die für die Bautätigkeit zur Verfügung gestellten Mittel äußerst beschränkt waren, trotz der Kredite, die das Reich der Gesellschaft im Jahre 1926 zur Arbeitsbeschaffung — zwecks Bekämpfung der Erwerbslosigkeit — zur Verfügung gestellt hatte: nicht selten wurden die Ausgaben für die Bautätigkeit völlig gedrosselt, der Abschluß weiterer Leistungs- und



Lieferungsverträge gesperrt und die Bautätigkeit teilweise stillgelegt. Ein Vergleich noch des Jahres 1927 mit dem Jahre 1913 zeigt, daß der Jahresaufwand für größere Bauten im Jahre 1927 noch sehr stark gegenüber dem des Jahres 1913 zurücksteht: Scheidet man die Mittel für die Elektrisierung aus, bei denen besondere Voraussetzungen vorliegen, und stellt die in der Nachkriegszeit eingetretene Verteuerung mit in Rechnung, so ergibt sich, daß für 1927 die zur Verfügung stehenden Mittel sich nur auf etwa  $\frac{1}{3}$  der Mittel der Vorkriegszeit belaufen.

Und doch täte man Unrecht, aus dieser Tatsache schließen zu wollen, daß eine Gefahr vorhanden sei, daß die Reichsbahn auf die Dauer nicht ausreichend für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit ihrer Anlagen und Einrichtungen sorgen könnte. Denn einmal wird man der Reichsbahngesellschaft für diese ersten Jahre ihres Bestehens zugute halten müssen, daß ihre wirtschaftliche Lage, wie die Lage der deutschen Volkswirtschaft überhaupt, so außerordentlich schwierig war, daß es ihr tatsächlich unmöglich war, ein größeres Bauprogramm durchzuführen: Geldmarkt und Zinsfuß erlaubten nicht, die Baumittel auf dem natürlichen Wege der Anleihe zu tragbaren Bedingungen zu beschaffen; sie mußten mühsam aus dem laufenden Betriebshaushalt nebenher erübrigt werden. Und außerdem war auch die Durchführung eines größeren Bauprogramms keineswegs dringlich. Die vorhandenen Anlagen und Einrichtungen genügten im allgemeinen durchaus, um den vorhandenen Verkehr ordnungsmäßig zu bewältigen, ja sie enthielten darüber hinaus sogar noch eine nicht unerhebliche Reserve für wachsende Bedürfnisse des Betriebes; die vorläufige Stilllegung einiger wichtiger Rangierbahnhöfe beweist dies schlagend. Ein Bedürfnis zur Erweiterung der vorhandenen Anlagen und Einrichtungen bestand daher nur an wenigen Stellen, wo aus örtlichen Gründen eine besonders große Verkehrssteigerung aufgetreten war, oder wo der Ausbau unzulänglicher Anlagen sich aus besonderen Gründen verzögert hatte.

Unter solchen Umständen konnte in der Tat die Reichsbahngesellschaft ihr Bauprogramm in verhältnismäßig kleinem Rahmen halten, ohne die Leistungsfähigkeit ihres Eisenbahnnetzes dadurch irgendwie in Frage zu stellen. Aus der äußersten Zurückhaltung, die die Reichsbahn in den ersten Jahren ihres Bestehens in der Baupolitik gezeigt hat, braucht also keineswegs geschlossen zu werden, daß sie künftig ihre Aufgaben auf dem Gebiete des Ausbaues ihrer Anlagen und Einrichtungen nicht dem Verkehrsbedürfnis und den Fortschritten der Technik gemäß erfüllen werde.

Hatten wir bisher von den Aufgaben der Reichsbahn auf dem Gebiete der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Bahnnetzes, also sozusagen von der intensiven Bautätigkeit der Reichsbahn gesprochen, so bleibt die Frage, welche Sicherungen gegeben sind, daß

die Reichsbahn ihre Aufgaben auf dem Gebiete der extensiven Bautätigkeit, also des weiteren Ausbaus ihres Bahnnetzes nicht versäumt.

Hier liegen nun die Verhältnisse wesentlich anders als auf dem Gebiete der intensiven Bautätigkeit. Hier waren die deutschen Bahnen, und zwar nicht nur die preußischen, sondern in erhöhtem Maße noch die süddeutschen Bahnen, vor dem Kriege außerordentlich großzügig vorgegangen und hatten ihr Eisenbahnnetz dauernd weiter ausgebaut, wobei sie, besonders bei den sogenannten Meliorationsbahnen, von einer ausreichenden Ertragsfähigkeit vielfach abgesehen und sich mit den Vorteilen begnügt hatten, die sich für die Allgemeinheit aus dem Bau ergaben.

Hier nun wird man mit einer wesentlichen Änderung der bisherigen Politik rechnen müssen. Denn wenn auch die Reichsbahngesellschaft dem Reiche gegenüber zum Bau neuer Bahnen des allgemeinen Verkehrs berechtigt ist, so ist sie doch nicht dazu verpflichtet (§ 10<sup>9)</sup>). Und den Ländern gegenüber ist zwar das Reich und damit die Reichsbahngesellschaft durch § 18 des „Gesetzes betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“ verpflichtet, „den Bau neuer, dem allgemeinen Verkehr dienender Bahnen nach Maßgabe der Verkehrs- und wirtschaftlichen Bedürfnisse der Länder auszuführen“. Aber diese Verpflichtung besteht ausdrücklich nur „nach Maßgabe der verfügbaren Mittel“; und sie ist außerdem so allgemein gefaßt, daß damit wenig anzufangen ist.

Praktisch kommt daher diese Regelung darauf hinaus, daß die Reichsbahngesellschaft neue Linien auf ihre Kosten nur bauen wird, wenn eine unbedingte Ertragsfähigkeit der neuen Linie nachgewiesen ist, und die der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Mittel ihr den Baugesatten.

Diese Voraussetzungen aber werden voraussichtlich nur sehr selten vorliegen; und das Reichsbahngesetz hat das auch nicht verkannt. Es schaltet deshalb an dieser Stelle das Reich ein, indem es der Reichsregierung das Recht gibt, „der Gesellschaft den Bau und den Betrieb neuer Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs aufzuerlegen, auch wenn die Gesellschaft glaubt, daß der Bau und Betrieb dieser neuen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs nicht ertragsreich sei, oder daß sie den anderen Strecken der Gesellschaft unbilligen Wettbewerb bereiten“. „In diesen Fällen gehen Bau und Betrieb, sofern die Gesellschaft es beantragt, auf Rechnung des Reichs.“ (§ 10<sup>9)</sup>.)

Aber ist diese Bestimmung geeignet, den weiteren Ausbau des Reichsbahnnetzes sicherzustellen? Man wird diese Frage verneinen müssen: auch das Reich, schwer belastet mit Reparationslasten, wird kaum in der Lage sein, größere Summen für den weiteren Ausbau des Reichsbahnnetzes durch unwirtschaftliche Linien zur Verfügung zu stellen, zumal auch der verlustbringende Betrieb auf seine Rechnung gehen würde. Tatsächlich sind denn auch neue Bahnbauten seit dem Bestehen der Reichsbahngesellschaft nicht in Angriff genommen; und nur durch

Unterstützung mit Mitteln des Reiches und der Länder ist die Reichsbahn veranlaßt worden, wenigstens den stillgelegten Bau einzelner Bahnen, mit deren Bau bereits vor dem Übergang der Eisenbahnen auf das Reich begonnen war, wiederaufzunehmen.

Einen stärkeren Antrieb könnte die Neubautätigkeit allerdings erhalten, wenn neben der Reichsbahn, die an dem Ausbau von Linien, deren Ertragsfähigkeit nicht sicher feststeht, naturgemäß nur ein geringes Interesse hat, und neben dem Reiche, dem die Aufwendung größerer Mittel für den Ausbau des Bahnnetzes kaum möglich sein wird, sich auch die Kreise zu erheblichen Zuschüssen zum Bau neuer Bahnen bereit finden sollten, die an dem Bau neuer Bahnen in erster Linie ein Interesse haben: also Länder, Provinzen, Kreise, Gemeinden und schließlich einzelne Interessenten, insbesondere einzelne Großunternehmungen. Es erscheint in der Tat nicht ausgeschlossen, daß es zu einer derartigen Zusammenarbeit aller beteiligten Kreise in dieser als gemeinsam erkannten Aufgabe kommt, um so einen völligen Stillstand in der Neubautätigkeit zu verhindern.

Aber auch wenn es dazu kommen sollte, kann es doch keinem Zweifel unterliegen, daß auch unter diesen Voraussetzungen die Durchführung eines großzügigen Neubauprogramms ausgeschlossen ist, — denn nur von Fall zu Fall und nach sehr langwierigen Verhandlungen unter allen Beteiligten wird es zum Bau einer neuen Bahn kommen können —, und daß daher unter der Herrschaft des Reichsbahngesetzes nicht mehr mit einer Neubautätigkeit gerechnet werden kann, wie wir sie vor dem Kriege fast in allen deutschen Staaten beobachten konnten.

Es bleibt die Frage, wie sich die deutsche Volkswirtschaft mit dieser Tatsache wird abfinden können. Ich glaube, nicht eben schwer! Die in früheren Jahrzehnten außerordentlich wichtige Aufgabe des Ausbaues des deutschen Eisenbahnnetzes kann heute im wesentlichen als abgeschlossen angesehen werden. In dem Ausbau der Hauptbahnen war schon seit Jahrzehnten der Zustand einer gewissen Beharrung eingetreten. Die Länge der Hauptbahnen hat von 1885—1913 nur von 30 000 km auf 35 000 km, in ganz runden Zahlen, zugenommen. Und wenn auch vor dem Kriege der Ausbau von Nebenbahnen, durch die abgelegene Landesteile erschlossen und an das allgemeine große Eisenbahnnetz angeschlossen werden, noch sehr lebhaft gewesen ist — in den angegebenen Zeitraum von 1885—1913 hat die Länge der Nebenbahnen in runden Zahlen von 7 000 km auf 26 500 km zugenommen —, so ist doch gerade hier das Bedürfnis nach weiterem Ausbau nach dem Kriege sehr stark zurückgegangen infolge der Entwicklung des Personen- und Lastautoverkehrs, der die Aufgaben der Erschließung abgelegener Landesteile mit wesentlich geringerem Anlagekapital und wesentlich einfacherer Betriebsmethode mitübernommen hat.

Wir möchten daher glauben, daß die neue Regelung, wie sie durch das Reichsbahngesetz hinsichtlich des weiteren Ausbaues des Bahnnetzes getroffen ist, für die deutsche Volkswirtschaft tragbar ist, obwohl keine Gewähr gegeben und kaum anzunehmen ist, daß der Ausbau des Bahnnetzes während des Bestandes der Reichsbahngesellschaft auch nur annähernd noch in einem Maße weiter fortschreitet, wie das vor dem Kriege der Fall gewesen ist.

### **9. Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse im Beschaffungswesen.**

Die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen verlangen, wie wir sahen, eine Berücksichtigung auch bei der Beschaffungspolitik der Reichsbahngesellschaft; d. h. die Beschaffungspolitik muß auf Förderung der heimischen Erzeugung und des heimischen Handels, insbesondere auch auf Bevorzugung der heimischen Erzeugung und des heimischen Handels vor der ausländischen Erzeugung und dem ausländischen Handel abgestellt sein.

Auch hier entsteht die Frage, welche Sicherungen für die Erfüllung dieser volkswirtschaftlichen Forderungen gegeben sind.

Die Beantwortung dieser Frage stellt sich verhältnismäßig einfach. Schon die allgemeine Verpflichtung des § 2 des Reichsbahngesetzes, wonach die Gesellschaft „ihren Betrieb“, d. h. ihre gesamten Geschäfte „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu führen hat“, schließt selbstverständlich auch die Verpflichtung in sich, bei der Beschaffungstätigkeit die heimische Erzeugung und den heimischen Handel nach Möglichkeit zu fördern, auch die heimische Erzeugung und den heimischen Handel grundsätzlich vor der fremden Erzeugung und dem fremden Handel zu bevorzugen.

Aber noch wesentlich deutlicher und bestimmter ist diese Verpflichtung festgelegt in dem auch die Reichsbahngesellschaft bindenden § 23 des „Gesetzes, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“ vom 30. April 1920, wonach die Reichsbahngesellschaft „bei der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten für die Reichseisenbahnen dafür Sorge zu tragen hat, daß Industrie, Handwerk und Handel in der gleichen Weise, wie es bisher die Verwaltungen der Länder getan haben, herangezogen und in ihrer Entwicklung gefördert werden“. Da nun die deutschen Länder sich früher bei der Beschaffungstätigkeit für ihre Eisenbahnen in weitestem Maße die Förderung der deutschen Erzeugung und des deutschen Handels zur Aufgabe gesetzt hatten, bedeutet diese Bestimmung, daß auch die Reichsbahngesellschaft den Ländern gegenüber zu dem gleichen verpflichtet ist.

Besonders wichtig ist auch hier wieder, daß das Reichsbahngesetz sich nicht mit dieser Festlegung einer allgemeinen Verpflichtung begnügt hat, sondern daß für Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung dieser Verpflichtung das beim Reichsgericht gebildete besondere Gericht, und in dem hier kaum denkbaren Falle, daß der Zinsen- und Tilgungsdienst der Reparationsschuldverschreibungen gefährdet erscheinen, auch der internationale Schiedsrichter für zuständig erklärt sind. Danach besteht also auch hier für die an der Beschaffungspolitik interessierten deutschen Länder die Möglichkeit, die Berücksichtigung der deutschen volkswirtschaftlichen Interessen bei der Beschaffungspolitik der Gesellschaft gegenüber nötigenfalls zu erzwingen, wobei allerdings die Länder den Streit durch Vermittlung des Reiches zu führen hätten. Wenn es auch kaum jemals zu einem solchen Verfahren kommen wird, so bedeutet doch schon die Möglichkeit einer Anrufung des Schiedsgerichts immerhin einen gewissen Druck auf die Reichsbahngesellschaft für den Fall, daß zwischen den rein geschäftlichen Interessen der Reichsbahn und den Interessen der heimischen Erzeugung und des heimischen Handels ein Widerspruch entstehen, und für die Reichsbahn die Versuchung naheliegen sollte, die Interessen der heimischen Erzeugung und des heimischen Handels hinter ihren finanziellen Interessen zurückzustellen.

Weit stärker aber als durch alle diese Vorschriften wird das Interesse der deutschen Volkswirtschaft in bezug auf die Beschaffungstätigkeit als gesichert angesehen werden können durch das eigene Interesse der Reichsbahn: Das deutsche Wirtschaftsleben ist es, aus dem die Deutsche Reichsbahngesellschaft ihre hauptsächlichsten Einnahmen zieht; geht es der deutschen Wirtschaft gut, so geht es auch der Reichsbahn gut, und umgekehrt. Das eigene Interesse muß also die Reichsbahn dazu führen, das deutsche Wirtschaftsleben möglichst zu fördern und weiterzuentwickeln. Dazu kommt, daß bei einzelnen Industrien — es sei nur auf die Waggonindustrie verwiesen — die Reichsbahn auch noch um deswillen ein besonderes Interesse an der Erhaltung der Leistungsfähigkeit dieser Industrien hat, weil sie selbst als Hauptabnehmer auf deren Leistungsfähigkeit mit angewiesen ist. Berücksichtigt man schließlich noch, daß, soweit Vergabungen an das Ausland in Frage kommen, die Reichsbahngesellschaft auch einer starken Kontrolle durch die Öffentlichkeit unterliegt, so ist der Schluß gerechtfertigt, daß das Interesse der deutschen Volkswirtschaft beim Beschaffungswesen der deutschen Reichsbahn ausreichend gesichert ist.

Die Erfahrungen, die die deutsche Volkswirtschaft während der ersten Jahre des Bestehens der Reichsbahngesellschaft hat machen können, widersprechen dieser Ansicht nicht. Erhebliche Einwendungen gegen die Beschaffungspolitik der Reichsbahn sind nicht hervorgetreten. Der bis-

herigen Beschaffungspolitik wird vielmehr zugestanden werden müssen, daß sie das Bestreben hat erkennen lassen, die deutsche gewerbliche Erzeugung nach Möglichkeit zu fördern und weiter zu entwickeln, wobei ihr allerdings im Jahre 1926 mehrfache Kredite des Reiches diese Aufgabe stark erleichtert haben. So hat die Reichsbahn in den letzten Jahren mehrfach Wagen und Lokomotiven vergeben, ohne daß ein Bedarf vorlag, lediglich um wenigstens einen Teil der Wagen- und Lokomotivfabriken lebensfähig zu halten. Und wenn die Reichsbahn bei einzelnen Aufträgen das Ausland herangezogen hat, so hat sich das, soweit ein Einblick möglich gewesen ist, auf die Fälle beschränkt, wo das Inland nicht in der Lage war zu liefern.

Ein Fall hat in dieser Hinsicht die Öffentlichkeit lebhafter beschäftigt: es handelte sich darum, daß im Jahre 1926 die Reichsbahn etwa 50% ihres Bedarfs an Holzschwellen an das Ausland, insbesondere die östlichen Staaten vergeben hat. Aber auch dieser Fall ist kaum zu einer grundsätzlichen Kritik an der Beschaffungspolitik der Reichsbahngesellschaft geeignet: Deutschland besitzt nicht genügend Holzbestände, um den Gesamtbedarf der Reichsbahn an Holzschwellen zu decken, zumal Deutschland durch den Versailler Vertrag zahlreiche waldreiche Gebiete verloren hat, und selbst vor dem Kriege die deutschen Bahnen etwa die Hälfte ihres Bedarfs an Holzschwellen aus dem Ausland beziehen mußten. Immerhin könnte sich aus diesem Anlaß die Frage ergeben, ob nicht aus volkswirtschaftlichen Rücksichten ein allmählicher Übergang der Reichsbahn zu größerer Verwendung von eisernen Schwellen wünschenswert ist, um Deutschland in dieser Hinsicht weniger abhängig vom Ausland zu machen.

### **10. Sicherung gleichmäßiger Behandlung aller Gebiete und Wirtschaftszweige.**

Das Interesse der deutschen Volkswirtschaft verlangt endlich auch, wie wir gesehen haben, daß die Reichsbahn in ihrer Verkehrs- und Wirtschaftspolitik alle Wirtschaftszweige und alle Gebiete Deutschlands nach gleichen Gesichtspunkten behandelt und gleichmäßig berücksichtigt. Dabei handelt es sich jedoch, wie wir gleichfalls bereits oben gesehen haben, keineswegs um die Herstellung einer formalen Einheitlichkeit in der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, die bei der großen Verschiedenheit der Bedürfnisse der einzelnen Gebiete Deutschlands und der einzelnen Interessengruppen durchaus nicht im Gesamtinteresse der deutschen Volkswirtschaft liegen würde, sondern lediglich darum, daß zwischen den vorhandenen, sehr mannigfachen Interessengegensätzen der einzelnen deutschen Gebiete und der einzelnen Interessengruppen ein billiger Ausgleich geschaffen wird.

Fragen wir, welche Sicherungen gegenüber der Reichsbahngesellschaft in dieser Hinsicht gegeben sind, so bestimmt die Reichsverfassung (Art. 89) und das Reichsbahngesetz (§ 27), daß das Reichsbahnunternehmen als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten ist. Und noch genauer besagt der § 16 des Staatsvertragsgesetzes, der auch für die nicht am Verträge beteiligten Länder gilt und auch der Reichsbahngesellschaft gegenüber aufrechterhalten worden ist, daß die Reichsbahnverwaltung „das ganze Reichseisenbahnnetz nach gleichen Gesichtspunkten behandeln wird, insbesondere die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen aller Länder unter Abwägung der verschiedenen Verhältnisse gleichmäßig berücksichtigen und bei widerstreitenden Interessen auf einen gerechten Ausgleich bedacht sein wird“. Und für die Beschaffungspolitik insbesondere bestimmt der § 23 desselben Gesetzes, der gleichfalls zugunsten sämtlicher deutschen Länder gilt und auch die Reichsbahngesellschaft bindet, „daß das Reich bei der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten für die Reichsbahnen die Unternehmer im gesamten Reichsgebiet nach gleichen Grundsätzen berücksichtigen und dafür Sorge tragen wird, daß Industrie, Handwerk und Handel in der gleichen Weise, wie es bisher die Verwaltungen der Länder getan haben, herangezogen und in ihrer Entwicklung gefördert werden“. Und es besteht auch hier wieder für die Länder die Möglichkeit, durch Vermittlung des Reichs Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung dieser Bestimmungen des Staatsvertrages vor dem durch das Reichsbahngesetz eingerichteten Schiedsgerichten auszutragen.

Indessen tut man gut, sich darüber klar zu sein, daß alle diese Bestimmungen und Sicherungen so gut wie gar keinen praktischen Wert haben. Das hängt damit zusammen, daß hier eben nicht in Frage kommen kann, eine formale Gleichheit in der Behandlung der verschiedenen Interessengruppen und Gebiete durchzuführen, sondern zwischen den teilweise völlig entgegengesetzten Interessen der verschiedenen Gebiete und Interessengruppen einen billigen Ausgleich zu schaffen. Diese bei der außerordentlich starken Gegensätzlichkeit der Interessen schon an sich außerordentlich schwierige Aufgabe wird noch dadurch weiter erschwert, daß der Zustand der Volkswirtschaft, besonders einer so mannigfaltig gestalteten Volkswirtschaft wie der deutschen, nicht in der Ruhelage ist, sondern sich in ständiger Fortentwicklung befindet, und sich damit auch Art, Bedeutung und Richtung der volkswirtschaftlichen Interessen dauernd verändern. Die Reichsbahn muß daher, wenn sie einen Ausgleich zwischen den widerstrebenden Interessen sucht, ihre Verkehrs- und Wirtschaftspolitik gleichzeitig auch auf die Zukunft mit dem Ziele abstellen, unter möglichster Schonung bestehender Verhältnisse doch den Übergang zu vollkommeneren Formen der deutschen Wirtschaft, vor allem der Güterversorgung, zu fördern.

Man sieht also, daß es sich hier nicht um eine schematische Aufgabe handelt, deren richtige Lösung man nur zu wollen braucht, um sie zu finden, sondern um eine außerordentlich schwierige Aufgabe wirtschaftspolitischer Art, bei der sich der Beweis für die richtigste Lösung vielfach im voraus überhaupt nicht führen läßt. Daraus aber folgt auch, daß es für den richtigen Vollzug dieses Ausgleichs gar keine brauchbaren Sicherungen geben kann; eben deshalb, weil es keinen objektiven Maßstab gibt, an dem die Richtigkeit der verkehrs- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen gleichsam abgelesen werden könnte.

Was von der Reichsbahngesellschaft allein verlangt werden kann, ist, daß sie den Willen hat, die Einheit der Wirtschaftspolitik im Sinne eines gerechten Ausgleichs zwischen den widerstreitenden Interessen, unter Abwägung der verschiedenen Verhältnisse und unter tunlichster Schonung der bestehenden Verhältnisse, aber gleichzeitig auch unter Förderung eines immer vollkommeneren Zustandes der Wirtschaft nach Möglichkeit zu verwirklichen.

Ob ihr das immer gelingt, ist dann eine Frage, die von der wirtschaftspolitischen Erfahrung und dem Weitblick der leitenden Persönlichkeiten der Reichsbahn abhängt. Wobei man sich allerdings wird vor Augen halten müssen, daß es sich in der Verwirklichung gerade dieser letzten, uns hier beschäftigenden Forderung um ein Ideal handelt, dem die Kunst selbst der besten Wirtschaftspolitiker sich wohl annähern kann, das sie aber kaum jemals voll erreichen wird.

Überblicken wir die ersten drei Jahre Wirtschaftspolitik der Reichsbahngesellschaft, so wird man der Reichsbahn das Zeugnis nicht versagen können, daß sie sich jedenfalls ernstlich darum bemüht hat, zwischen den zahlreichen Interessengegensätzen der verschiedenen Interessengruppen und Gebiete Deutschlands einen billigen Ausgleich zu finden. Und in den folgenden Abhandlungen dieses Buches wird Gelegenheit sein, an einigen besonders bezeichnenden und bedeutamen Beispielen zu zeigen, inwieweit der Reichsbahngesellschaft in diesen Fällen der richtige Ausgleich gelungen ist. Wenn auch bei der Schärfe und teilweisen Unlösbarkeit der Interessengegensätze, zwischen denen der Ausgleich gesucht werden muß, es unmöglich ist, alle Kreise und Gebiete zufriedenzustellen, und immer Wünsche übrigbleiben werden, — im großen und ganzen wird doch der Reichsbahngesellschaft der Erfolg bei ihrem Streben nach einem billigen Ausgleich nicht abgesprochen werden können.

## II. Gesamtergebnis.

Das Gesamtergebnis unserer Untersuchung darüber, ob eine ausreichende Gewähr gegeben ist, daß bei der Reichsbahngesellschaft die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft auf den wichtigsten Be-



bieten der Tarif-, Fahrplan-, Bau- und Beschaffungspolitik und das Bedürfnis nach einem billigen Ausgleich der vorhandenen Interessengegensätze ausreichend gesichert sind, ist danach, in aller Kürze zusammengefaßt, dieses:

Zunächst: Für die Geschäftsführung der Reichsbahn ist nach dem Reichsbahngesetz in erster Linie die Rücksicht auf die deutsche Volkswirtschaft maßgebend, es sei denn, daß Rücksichten auf die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen dem entgegenstehen. Diese Belastung mit Reparationsleistungen hindert indessen die Gesellschaft nicht an einer gemeinwirtschaftlichen, die Interessen der deutschen Volkswirtschaft auf allen in Frage kommenden Gebieten fördernden Wirtschaftspolitik.

Und weiter: Auf einigen der wichtigsten Gebieten, nämlich auf dem Gebiete des Tarifwesens und des Personenzugfahrplans, sind auch ausreichende Sicherungen geschaffen, um eine gemeinwirtschaftliche Einstellung der Reichsbahnpolitik zu gewährleisten. Wo aber, wie insbesondere auf dem Gebiet des Güterzugfahrplans und der intensiven Baupolitik, keine ausreichenden Sicherungen vorhanden sind, da liegen fast überall besondere, im einzelnen sehr verschiedenartige Umstände vor, unter denen vielfach auch das eigene Interesse der Reichsbahn eine Rolle spielt, die die vorhandenen unzulänglichen Sicherungen ergänzen oder solche Sicherungen überhaupt mehr oder weniger entbehrlich machen und so Gewähr geben, daß, trotz Mangels ausreichender Sicherungen, doch die Interessen der deutschen Volkswirtschaft nicht zu kurz kommen.

Nur auf einem Gebiet erscheint keinerlei Gewähr gegeben, daß eine Politik fortgesetzt wird, wie sie vor dem Kriege vom Standpunkt der Gemeinwirtschaft aus allgemein als geboten angesehen worden ist: auf dem Gebiete der extensiven Bautätigkeit, also des weiteren Ausbaues des Bahnnetzes, insbesondere durch Nebenbahnen. In der Tat erscheint es ausgeschlossen, daß der weitere Ausbau des Bahnnetzes unter der Herrschaft der Reichsbahngesellschaft auch nur annähernd in dem Maße noch erfolgen könnte, wie vor dem Kriege. Aber allzu groß sind auch die Bedenken nicht, die sich hieraus ergeben, weil das Bedürfnis nach einem Ausbau des Bahnnetzes nach dem Kriege bei weitem nicht mehr das gleiche ist, wie in den Jahrzehnten vor dem Kriege.

So ist also das Gesamturteil: Daß auch unter der Deutschen Reichsbahngesellschaft eine ausreichende Berücksichtigung der vielfachen Interessen der deutschen Volkswirtschaft, wenigstens in allen wesentlichen Beziehungen, gewährleistet erscheint.

Die Bedeutung dieser Feststellung aber reicht weit hinaus über die einzelnen von uns besprochenen Gebiete der Wirtschaftspolitik: sie

berührt auch die Frage nach der Stellung, die der Reichsbahngesellschaft innerhalb der deutschen Volks- und Wirtschaftsgemeinschaft zukommt.

Wenn wir oben feststellten, daß die Reichsbahngesellschaft — völlig aus dem staatlichen Organismus herausgelöst; ohne jede Beziehung zu den gesetzgebenden Körperschaften des Reichs und, von besonderen Aufsichtsbefugnissen des Reichs abgesehen, in keiner Beziehung mehr zur Reichsverwaltung stehend; in einer keiner anderen in Deutschland gleichenden Organisationsform, durch ein auf internationalem Vertrag beruhendes Gesetz und mit einem gewissen internationalen Einschlag in ihrer Organisation geschaffen — fremd innerhalb des deutschen Volks- und Wirtschaftskörpers steht, so ist das nach den äußeren Merkmalen gewiß richtig. Aber ihrem inneren Wesen wird diese Anschauung nach dem, was wir festgestellt haben, nicht gerecht.

Die Tatsache, daß auch die Reichsbahngesellschaft im Dienste der deutschen Volkswirtschaft steht, daß sie — wenn wir von den Reparationen einmal absehen — in erster Linie doch ein Werkzeug der deutschen Volkswirtschaft ist, weist ihr eine Stellung von überragender Bedeutung innerhalb des deutschen Wirtschaftskörpers an: als wichtigstes Hilfsmittel der deutschen Volkswirtschaft überhaupt.

Und wenn es auf den ersten Blick so erscheint, als ob jeder geschichtliche Zusammenhang zwischen der Reichsbahngesellschaft und ihren Vorgängern, der Deutschen Reichsbahn und den deutschen Staatsbahnen, fehle, so stellt sich nach unseren Untersuchungen das Bild der geschichtlichen Entwicklung doch ganz anders dar: Die Reichsbahngesellschaft ist, wie sich jetzt zeigt, nur die Fortführerin einer Wirtschaftspolitik, wie sie schon von den deutschen Staatsbahnen und der Deutschen Reichsbahn vertreten wurde. Das einzige Neue, wodurch sich die Politik der Reichsbahngesellschaft von der ihrer Vorgänger unterscheidet, ist, daß bei ihr der Berücksichtigung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft die Erfüllung der Reparationspflichten voranzugehen hat. Aber wenn man sich einmal mit dem Gedanken vertraut gemacht hat, daß auch die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen, soweit sie innerhalb unserer Möglichkeit liegt, eine vaterländische Aufgabe ist, so wird man auch in dieser Einschränkung der volkswirtschaftlichen Betätigung der Reichsbahngesellschaft keine grundsätzliche Änderung der Wirtschaftspolitik, wie sie von ihren Vorgängern geübt worden ist, sehen. Schließlich wurde auch von den deutschen Staatsbahnen, insbesondere auch von der Preussischen Staatsbahn noch etwas anderes verlangt, als nur die Erfüllung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft, nämlich die Bereitstellung größerer Überschüsse für allgemeine Staatszwecke. Der Vergleich dieser Verpflichtung mit der Verpflichtung zur Leistung der Reparationslasten liegt keineswegs fern. In beiden Fällen handelt es sich um die Be-

---

schaffung von Mitteln für Aufgaben, die mit den Aufgaben der Eisenbahn in keinerlei Zusammenhang stehen, aber doch als Aufgaben der Allgemeinheit anzusehen sind.

Die Frage endlich, ob die Wahrnehmung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft staatlichen Unternehmen, wie den früheren deutschen Staatsbahnen und der Reichsbahn, oder einem gesellschaftlichen Unternehmen, wie der Reichsbahngesellschaft, anvertraut ist, ist für die deutsche Volkswirtschaft von untergeordneter Bedeutung. Für sie handelt es sich lediglich darum, daß die Erfüllung ihrer Bedürfnisse sichergestellt ist. Daß dies aber in allen wesentlichen Punkten der Fall ist, hat unsere Untersuchung gezeigt. Für die Organisationsform der Gesellschaft wird man sogar vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus anführen können, daß sie durch die leichtere Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit ihrer Geschäftsführung die Möglichkeit bietet, den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen schneller und durch bürokratische Bedenken weniger gehemmt zu folgen, als ein rein staatliches Unternehmen. Unter diesem Gesichtspunkt wird es auch verständlich, daß gegen den Übergang zur Gesellschaftsform als solcher sich in der Öffentlichkeit kaum irgendwelche Bedenken geltend gemacht haben.

---

## II. Der Staffeltarif, Berechtigung und Aufbau.

### 1. Verlauf der bisherigen Entwicklung.

Wenn einmal die Geschichte des deutschen Tarifwesens geschrieben werden wird, so wird man einen der ganz großen Wendepunkte sehen müssen in dem 1. Dezember 1920. Es ist der Tag, an dem der Staffeltarif in den regelmäßigen Gütertarif eingeführt worden ist. Wenn wir absehen von dem Übergang von der privatwirtschaftlichen zu der gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung, wie sie sich mit der Verstaatlichung der deutschen Bahnen in den siebziger und achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts vollzogen hat, so kann sich kein Ereignis in der Geschichte des deutschen Tarifwesens mit dem Vorgang des 1. Dezember 1920 messen.

Allerdings hatte das, was sich am 1. Dezember 1920 vollzog, schon gewisse Vorläufer in der Geschichte des deutschen Tarifwesens. Schon in der Privatbahnzeit finden sich ziemlich früh bei einzelnen deutschen Bahnen Staffeltarife; so schon im Anfang der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn und der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn. Auch mit der Verstaatlichung der deutschen Bahnen verschwand der Gedanke des Staffeltarifs nicht völlig aus dem deutschen Tarifwesen. Die alte Reichsverfassung Art. 45 Nr. 2 hatte sogar ausdrücklich auf diesen Gedanken hingewiesen, indem sie bestimmt hatte, daß „das Reich dahin wirken solle, daß bei größeren Entfernungen“ — der Nachdruck liegt hier auf dem Worte „größeren“ — „für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar tunlichst der 1-Pf.-Tarif eingeführt“ werde. Tatsächlich hatte denn auch der Staffeltarif schon bei den früheren preussischen Bahnen und im Anschluß daran auch bei den meisten übrigen deutschen Bahnen einen gewissen Boden gewonnen. Vor allem war eine große Anzahl Ausnahmetarife gestaffelt worden; auch enthielt bereits seit Einführung des Normaltarifs im Jahre 1877 der Spezialtarif III eine Staffel. Seit dem 1. Oktober 1898 waren weiter die Sätze der allgemeinen Eilgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter gestaffelt worden. Und schließlich war seit dem 1. Oktober 1917 auch im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter eine Staffelung durchgeführt worden.

Aber im großen und ganzen waren dies doch alles nur gewisse Ansätze in der Richtung auf den Staffeltarif hin: Bei den Ausnahmetarifen der Privatbahnzeit hatte es sich um vereinzelte Erscheinungen gehandelt; und in der Staatsbahnzeit waren zwar auch die Ausnahmetarife vielfach gestaffelt worden, indessen war die Staffelung nur gering; auch wiesen die meisten Ausnahmetarife, selbst der so wichtige Kohlenausnahmetarif, nur eine zweistufige Staffel auf. Das gleiche galt auch von dem Spezialtarif III, der daher der wirtschaftlichen Bedeutung seiner Staffel nach nur in sehr beschränktem Maße als Staffeltarif anzusprechen war, zumal auch die Staffelung verhältnismäßig schwach war; denn sie ging bei 1000 km nur auf 86% herab. Und auch bei dem Allgemeinen Stückguttarif und dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter war die durch die Staffel herbeigeführte Ermäßigung nicht sehr erheblich; sie ging bei 1000 km nur bis auf 76% herab. Im großen und ganzen ist daher für das Tarifsysteem bis 1920 zu sagen, daß es beherrscht wurde nicht von dem Gedanken des Staffel-, sondern des Kilometer-tarifs.

Mit dem 1. Dezember 1920 vollzog sich nun ein völliger, grundsätzlicher Wandel. Was bisher Ausnahme war, wird nunmehr so gut wie ausnahmslos Regel. Jetzt werden sämtliche Klassen des Normaltarifs gestaffelt, und zwar in Stufen von 100 km zu 100 km, zunächst bis zu 900 km, später bis auf 1000 km. Und die durch die allmähliche Absenkung der Frachtsätze eintretenden Ermäßigungen sind sehr erheblich: Nach verschiedenen Änderungen im Aufbau der Staffel, auf die wir hier nicht weiter einzugehen brauchen, sinkt die Staffel schließlich bei 1000 km auf 55% des Satzes für 100 km herab; sie bringt also eine Ermäßigung um 45%. Auch in den Ausnahmetarifen, die zunächst infolge der die Tarifhoheit der deutschen Eisenbahnen stark einschränkenden Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles im Jahre 1919 aufgehoben waren, dann aber vom Jahre 1920 ab langsam wieder erstehen, kommt nunmehr das Staffeltarifsysteem wesentlich stärker als früher zum Ausdruck. Das hängt zum Teil auch damit zusammen, daß ein großer Teil der neuen Ausnahmetarife sich auf Sätzen des Normaltarifs aufbaut, indem der Ausnahmetarif die Ermäßigung z. B. in Form einer niedrigeren Klasse des Normalgütertarifs oder eines gewissen prozentualen Abschlags auf die Normalklasse gewährt.

## 2. Der Streit um den Staffeltarif.

Was ist es nun, das dieses Ergebnis so bedeutsam erscheinen läßt?

Um diese Frage beantworten zu können, müssen wir, auf die Gefahr hin, manchem Leser damit etwas Bekanntes zu sagen, mit wenigen Worten auf das Wesen des Staffeltarifs eingehen.

Die Gütertarife der deutschen Bahnen werden fast allgemein aus zwei Teilen gebildet: aus einer festen Gebühr, die die Entschädigung für die Abfertigung der Güter auf der Versand- und Empfangsstation enthält, der sogenannten Abfertigungsgebühr; und einer mit der Beförderungslänge wachsenden Gebühr, dem sogenannten Streckensatz. Um diesen Streckensatz, in dem der Schwerpunkt der Tarifbildung liegt, handelt es sich beim Staffeltarif.

Dieser Streckensatz kann nämlich für jedes Kilometer gleich hoch sein, — dann haben wir es mit einem Entfernungs- oder Kilometer-tarif zu tun — oder er kann mit der größeren Beförderungsstrecke niedriger werden — in diesem Falle liegt ein Staffeltarif vor. Dabei braucht die eintretende Ermäßigung nicht immer gleichmäßig zu sein; sie kann von einer bestimmten Entfernung ab stärker oder auch geringer werden oder auch ganz wegfallen.

Aus dem Gesagten erhellt die volkswirtschaftliche Bedeutung des Staffeltarifs: da nämlich das Schwergewicht bei der Erleichterung der Güterbeförderung durchaus in der Kostenersparnis liegt, so daß, wenn die Kosten der Beförderung vermindert werden, auch das Hemmnis, das die Entfernung darstellt, in gleichem Maße so gut wie völlig aufgehoben wird, so liegt die volkswirtschaftliche Bedeutung des Übergangs zum Staffeltarif darin, daß er die Entfernungen gleichsam verkürzt, daß er entfernte Orte gleichsam näher aneinanderrückt, als sie ihrer kilometrischen Entfernung nach voneinander liegen.

Erkennt man dies als das eigentliche Wesen des Staffeltarifs, so müßte man eigentlich annehmen, daß der Staffeltarif bei seiner Einführung allgemein mit lebhaftester Zustimmung begrüßt worden wäre. Denn er wirkt ja genau in der gleichen Richtung, in der sich alle auf Vervollkommnung der Verkehrsmittel gerichteten Bestrebungen von Anfang an bis auf den heutigen Tag bewegt haben, auf die alles menschliche Streben und alle menschliche Arbeit im Verkehrswesen von Anfang an gerichtet gewesen sind, und in der sich die besten Köpfe der Technik und Wissenschaft dauernd abmühen und weiter abmühen werden: in der Beseitigung der Hindernisse, die dem Güteraustausch entgegenstehen, in der Erleichterung des Güteraustausches zwischen den Volksgenossen, ja geradezu in der teilweisen Aufhebung der Entfernungen selbst. Denn wenn z. B. bei dem gegenwärtig bestehenden Staffeltarif die Frachtsätze zwischen Hamburg und München (Entfernung 810 km) auf rund 64,5% herabgesetzt werden, so läuft das, da beim Güterverkehr das durch die Entfernung geschaffene Hindernis so gut wie völlig in der Höhe der Kosten der Güterbeförderung besteht, im wesentlichen auf dasselbe hinaus, als wenn Hamburg und München von 810 auf 522 km aneinandergerückt wären. Im gleichen Sinne wird, um noch einige Beispiele zu nennen, die Entfernung Hamburg—Duisburg von 363 km auf 314 km; Hamburg—Frankfurt a. M.

von 532 auf 416 km; Hamburg—Nürnberg von 644 auf 467 km herabgesetzt.

Aber die Annahme, daß der Staffeltarif bei und nach seiner Einführung allgemeiner Zustimmung begegnet wäre, trifft durchaus nicht zu. Im Gegenteil hat sich in den ersten Jahren nach Einführung des Staffeltarifs eine sehr starke Gegnerschaft gegen diesen Tarif geltend gemacht, sowohl gegen seine Einführung überhaupt, als auch gegen seinen Aufbau; und in den Verhandlungen des Reichseisenbahnrats, der Landeseisenbahnräte, im Reichstag und in den großen wirtschaftlichen Körperschaften, in der Tages- und Fachpresse ist dieser Widerstand immer wieder zum Ausdruck gekommen. Und wenn es auch in der letzten Zeit etwas ruhiger um den Staffeltarif geworden ist, so handelt es sich hier scheinbar nur sozusagen um eine Atempause. Schon in der Sitzung des Reichseisenbahnrats vom 19. Juli 1927 sind wieder von mehreren Seiten die Angriffe gegen den Staffeltarif aufgenommen worden. Und leider ist auch kaum damit zu rechnen, daß die Frage des Staffeltarifs jemals endgültig aus der öffentlichen Erörterung verschwinden könnte. Denn sie ist gleichsam zum Kampfplatz geworden für die scharf aufeinanderstoßenden Interessen des Wirtschaftslebens.

Sucht man nach den Gründen für den Widerstand gegen den Staffeltarif, wobei wir von den Einwendungen gegen den Aufbau des Staffeltarifs zunächst absehen wollen, so liegen diese in der Tatsache begründet, daß der Staffeltarif seinem Wesen nach nicht gleichmäßig wirkt, sondern die größeren Entfernungen wesentlich mehr begünstigt als die mittleren, und diese wieder mehr als die kürzeren. Der Staffeltarif kommt daher auch den Landesteilen, die an den weiteren Entfernungen stärker interessiert sind, wesentlich mehr zugute als den Gebieten, bei denen der Schwerpunkt der Güterbeförderung in den näheren und mittleren Entfernungen liegt. So finden wir denn auch die Befürworter des Staffeltarifs im wesentlichen dort, wo für die Güterbeförderung die weiteren Entfernungen eine erheblichere Rolle spielen, also besonders in den deutschen Randgebieten. Bezeichnend dafür ist, daß z. B. im Reichseisenbahnrat sich die Vertreter der süddeutschen Staaten, Ostpreußens und der Hansestädte besonders stark für den Staffeltarif eingesetzt haben. Dagegen findet der Staffeltarif mehr oder weniger Ablehnung oder doch Bedenken in den mehr zentral gelegenen Gebieten Deutschlands, für welche die weiteren Entfernungen keine wesentliche Rolle spielen, sondern bei denen das Schwergewicht ihres Verkehrs in den durch den Staffeltarif nicht oder nur wenig begünstigten näheren und mittleren Entfernungen liegt. Hier kommen insbesondere Sachsen und das rheinisch-westfälische Industriegebiet in Frage. Zu den ausgesprochensten Gegnern des Staffeltarifs gehören endlich auch die Vertreter der Interessen der Binnenschifffahrt, wenn auch augenblicklich deren Widerstand, im wesentlichen wohl aus taktischen Grün-

den, nicht auf Beseitigung des Staffeltarifs, sondern auf Ausgleichsmaßnahmen durch Einführung von Binnenumschlagstarifen gerichtet ist. Denn da das eigentliche Verkehrsgebiet der Binnenschiffahrt die weiteren Entfernungen sind, bei denen die Selbstkostenverhältnisse der Binnenschiffahrt sich am günstigsten auswirken, so muß die Binnenschiffahrt es notwendig als einen Einbruch in ihr Interessengebiet ansehen, wenn die Eisenbahnen ihre weiteren Entfernungen durch ein besonderes Tarifsysteem stark ermäßigen und der Binnenschiffahrt dadurch ihr Einflußgebiet streitig machen.

Noch verständlicher wird der Widerstand gegen den Staffeltarif, wenn man berücksichtigt, daß der Staffeltarif nachträglich in ein Tarifsysteem eingeführt worden ist, das bisher im wesentlichen von den Grundsätzen der gleichen Einheitssätze für alle Entfernungen beherrscht war. Unter diesen Umständen mußte die Wirkung des Staffeltarifs besonders augenfällig in einer Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Erscheinung treten.

### 3. Eisenbahnwirtschaftliche Gründe für den Staffeltarif.

Die Frage nach der Berechtigung des Staffeltarifs muß von verschiedenen Seiten aus betrachtet werden: vom Standpunkt der Eisenbahn und vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft aus; und sie hat schließlich auch noch eine politische Seite.

Vom Standpunkt der Eisenbahn ist zunächst offenbar, daß der Staffeltarif geeignet ist, den Verkehr zu beleben und zu fördern: Das Wesen des Staffeltarifs liegt, wie wir schon sahen, darin, daß er eine Herabsetzung der Frachten auf weitere Entfernungen ermöglicht. Da nun aber bei den meisten Gütern die Fracht eine bestimmte Höhe nicht übersteigen darf, wenn die Beförderung nicht unterbleiben soll, so bietet der Staffeltarif, indem er die Beförderung auf weitere Entfernungen verbilligt, die Möglichkeit, Beförderungen für die Eisenbahn heranzuziehen, die sie ohne diesen Tarif nicht erhalten würde. Diese Ermäßigung des Frachtpreises führt weiter aber auch zu einer Ermäßigung der Güterpreise, die nun ihrerseits wieder eine Steigerung der Nachfrage, infolgedessen eine Vermehrung der Erzeugung und einen stärkeren Absatz und so eine weitere Vermehrung der Güterbeförderung zur Folge hat.

In der gleichen Richtung wirkt auch der Staffeltarif insofern, als er im Wettbewerb gegen fremde Beförderungswege, etwa die französischen, holländischen und belgischen Bahnen, die Anziehungskraft des deutschen Weges stärkt und dadurch der Reichsbahn den Wettbewerb erleichtert.

Nun würde allerdings die bloße Tatsache, daß der Staffeltarif mit Hilfe niedrigerer Einheitssätze auf weitere Entfernungen geeignet ist,



der Eisenbahn neuen Verkehr zuzuführen, noch nicht genügen, um seine Einführung zu rechtfertigen. Denn wenn die Einnahmen aus dem neuen Verkehr nicht die Selbstkosten decken, so nützt alle Heranziehung neuen Verkehrs nichts; die Eisenbahn würde nur mit steigenden Verlusten arbeiten. Daraus folgt, daß die Einführung abgestufter Tarifsätze nur dann in Frage kommen kann, wenn die Eisenbahn gleichzeitig auch in der Lage ist, ohne Gefährdung ihrer Einnahmen auf weitere Entfernungen billigere Frachten zu gewähren als auf kürzere.

Das ist nun aber in der Tat der Fall: Ein allgemein anerkannter Grundsatz der Eisenbahnverkehrslehre besagt, daß die Selbstkosten der Eisenbahn für weitere Entfernungen verhältnismäßig niedriger sind als für kürzere Entfernungen; oder anders ausgedrückt, daß die Selbstkosten nicht im Verhältnis der durchfahrenen Strecke, sondern langsamer zunehmen. Die Gründe für diese Erscheinung liegen in einem Doppelten: Darin, daß die größere oder geringere Entfernung, auf die ein Gut befördert wird, auf die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und die Daweslasten, und weiter auch auf einen erheblichen Teil der Betriebskosten keinen Einfluß hat. Das erste ist ohne weiteres klar: Die Daweslast z. B. erhöht sich nicht, wenn ein Gut auf weitere Entfernungen befördert wird, als bisher. Das Zweite, daß nämlich auch ein erheblicher Teil der Betriebskosten nicht entsprechend der durchfahrenen Wegelänge zunimmt, liegt wesentlich verwickelter; es ist eine Fülle der Erscheinungen, die bei einer erschöpfenden Erörterung dieser Frage berücksichtigt werden müßten. Angesichts jedoch des Umstandes, daß auch diese Tatsache in der Verkehrswissenschaft unbestritten ist, genügt es hier, auf zwei Tatsachen hinzuweisen, um diese Erscheinung verständlich zu machen: Einmal darauf, daß der Oberbau, die Gebäude und die Betriebsmittel in einem gewissen Umfang auch abgenutzt werden, ohne jede Rücksicht auf ihre Benutzung, lediglich durch die Einwirkungen der Naturkräfte, also auch ohne jede Rücksicht darauf, ob ein Gut auf eine größere oder geringere Entfernung befördert wird. Und weiter: Daß die Ausnutzung des Personals und Materials, z. B. der Lokomotiven und Wagen, bei der Beförderung auf weitere Entfernungen, bei denen auch auf die Zugaufenthalte verhältnismäßig weniger Zeit entfällt, wesentlich günstiger ist, daß insbesondere auch der Verbrauch an Kohle und Schmiermaterial nicht entsprechend der Wegelänge zunimmt.

Wie stark die Selbstkosten auf weitere Entfernungen fallen, steht allerdings nicht bestimmt fest. Sax (Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. III, Die Eisenbahnen, S. 323) gibt ein Beispiel, in dem die Selbstkosten für eine Tonne Fracht betragen: auf 10 km 25,6, auf 100 km 85,0, also nur etwa das Dreieinhalbfache gegenüber einer Zunahme der Entfernung auf das Zehnfache; und auf 200 km 151,0, also nur etwa das Sechsfache gegenüber einer Zunahme der Ent-

fernung auf das Zwanzigfache. Dem entspricht es etwa, wenn vielfach angenommen wird, daß die Selbstkosten bei den weitesten in Deutschland vorkommenden Entfernungen etwa bis auf ein Drittel heruntergehen. Mag das selbst etwas hoch angenommen sein, gewiß ist, daß mit einer sehr starken Ermäßigung der Selbstkosten auf weitere Entfernungen gerechnet werden muß.

Ist das aber der Fall, so stellt sich die Frage des Staffeltarifs einfach dahin, ob die Reichsbahn von einem Mittel Gebrauch machen will, das ihr ermöglicht, neuen Verkehr auf weitere Entfernungen zu gewinnen, der andernfalls ihr nicht zufallen würde, und zwar zu Frachtsätzen, die, obwohl die Einheitssätze niedriger sind als für die nahen Entfernungen, noch immer einen Gewinn ermöglichen.

Diese Frage so stellen, heißt auch schon sie beantworten: Jede Eisenbahn muß vom Standpunkt ihrer Interessen aus dem Staffeltarif gegenüber den Tarifen mit gleichen Einheitssätzen den Vorzug geben.

Bezeichnend für die Richtigkeit dieses Ergebnisses ist, daß gerade die Privatbahnen, die meist stärker als die Staatsbahnen auf die Heranziehung von Verkehr eingestellt sind, sich das Staffeltarifsystem zunutze gemacht haben; wie denn auch in Deutschland, und zwar schon in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, einzelne Privatbahnen mit der Einführung von Staffeltarifen vorangegangen sind. Das eigene Interesse der Eisenbahn drängt also zur Übernahme des Staffeltarifsystems.

#### **4. Begründung des Staffeltarifs aus den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft.**

Von einem Tarif verlangen wir aber nicht nur, daß er für die Eisenbahn Vorteile bringt, sondern auch, daß er volkswirtschaftlich vorteilhaft oder zum mindesten nicht nachteilig ist. Das ist auch — angewandt auf das Tarifwesen — der Sinn des § 2 des Reichsbahngesetzes, der ausdrücklich verlangt, daß „die Gesellschaft ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu führen hat“. Es bleibt also noch die Frage, wie der Staffeltarif vom Standpunkt der deutschen Volkswirtschaft aus zu beurteilen ist.

Hier greifen ganz ähnliche Gedankengänge Platz, wie wir sie schon bei der Frage, inwieweit der Staffeltarif für die Eisenbahn Vorteile hat, angedeutet haben: Die Ermäßigung der Beförderungspreise auf weitere Entfernungen, wie sie der Staffeltarif mit sich bringt, hat zunächst eine Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter zur Folge, die sich ihrerseits wieder, auch infolge der Zunahme des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Erzeugungsgebieten, in einer Ermäßigung der Güterpreise und damit in einer Vermehrung der Nachfrage äußert. Diese Vermehrung

der Nachfrage gibt ihrerseits wieder der Erzeugung erhebliche Anregungen, zumal die Verbilligung in dem Bezuge der Rohstoffe infolge des Staffeltarifs gleichfalls günstig auf die Erzeugung einwirkt. Das Gesamtergebnis dieser Zusammenhänge ist, daß die Wirtschaft, vor allem Handel und Industrie mit Hilfe des Staffeltarifs wesentlich gefördert und belebt, und die Arbeitsgelegenheiten vermehrt werden.

Neben diesen allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen für den Staffeltarif liegen aber für die deutsche Volkswirtschaft noch besondere Gründe vor, die die Einführung allgemeiner Staffeltarife erwünscht erscheinen lassen. Die deutsche Wirtschaft ist stärker dezentralisiert als die vieler anderer Länder: Gewinnungs-, Verarbeitungs- und Verbrauchsstätten liegen teilweise weit voneinander entfernt. Man denke etwa an die Lage der bayerischen Industriegebiete zu den Kohlengebieten; an die weit abgesonderte Lage Oberschlesiens, und Schlesiens überhaupt; und an die Lage Ostpreußens, das gleichfalls weit entfernt liegt von den großen Rohstoff-, Handels- und Industriegebieten. Ebenso liegen auch die großen deutschen Seehäfen verhältnismäßig ungünstig und in erheblicher Entfernung von den wichtigsten Erzeugungs- und Verbrauchsstätten. Ja diese sind zu einem wesentlichen Teil sogar günstiger zu den ausländischen Häfen als zu den deutschen Häfen selbst gelegen. Denn die linksrheinischen Gebiete der Rheinprovinz und ein zwar nicht breiter, aber wirtschaftlich sehr bedeutsamer Streifen auf dem rechten Rheinufer, außerdem Baden, Württemberg und ein kleiner Abschnitt des südwestlichen Bayerns fallen in das kilometrische Vorzugsgebiet der belgisch-holländischen Häfen. Für alle diese Gebiete sind die Staffeltarife, und zwar nicht nur die in Staffelform erstellten Ausnahmetarife, sondern auch der allgemeine Staffeltarif notwendig, um ihnen die Lebensfähigkeit zu erhalten und ihre Weiterentwicklung zu fördern.

Die Staffeltarife stellen so auch der übermäßigen Zusammendrängung des wirtschaftlichen Lebens in einigen wenigen Gebieten einen Damm entgegen, was durchaus im Interesse der Allgemeinheit liegt, da auf diese Weise die Arbeitsgelegenheiten über das ganze Land besser verteilt werden. Den von den großen Gewinnungs- und Verbrauchsstätten weiter abgelegenen Gebieten, wie etwa Ostpreußen und Schlesien, schaffen die Staffeltarife erleichterte Lebensbedingungen, indem sie die Versorgung dieser Gebiete und den Absatz der Erzeugnisse dieser Gebiete begünstigen. Den deutschen Seehäfen insbesondere erleichtern die Staffeltarife die Möglichkeit, sich im Wettbewerb gegen die Auslandshäfen, die vielfach wesentlich nähere Entfernungen zu den deutschen Haupterzeugungs- und Hauptverbrauchsstätten haben, zu behaupten. Und alles das wird, wie wir schon oben gesehen haben, durch einen richtig aufgebauten Staffeltarif ermöglicht, ohne daß Opfer von der Reichsbahn gebracht zu werden brauchen, im Gegenteil im all-

gemeinen mit dem Ergebnis, daß der Reichsbahn Mehreinnahmen daraus erwachsen.

Also auch allgemein-volkswirtschaftlich bieten die Staffeltarife außerordentliche Vorteile.

Was aber der deutschen Volkswirtschaft im ganzen nützlich ist, ist schließlich, im Endergebnis, auch denen nützlich, die nicht unmittelbar Vorteile daraus ziehen. Die Belebung der deutschen Volkswirtschaft überhaupt, der die Staffeltarife dienen, muß im Endergebnis auch den an seinen Vorteilen weniger beteiligten Gebieten zugute kommen. Um nur ein Beispiel zu nennen: Auch die Textilindustrie Sachsens, dessen Wirtschaftskreise den Staffeltarifen wenig geneigt sind, wird daraus Vorteile ziehen, daß großen deutschen Gebieten durch diese Tarife ihre Lebensfähigkeit und damit auch ihre Konsumfähigkeit erhalten wird.

Es bleibt dann nur noch die Frage, ob und wie sich die Binnenschifffahrt mit dem Staffeltarif abzufinden hat, der ihr allerdings nicht unerheblichen Abbruch tun kann. Denn, da die Bedeutung des Staffeltarifs darin liegt, daß er gegenüber dem Kilometer tarif die weiteren Entfernungen verbilligt, so ist er in der Tat geeignet, der Binnenschifffahrt, deren besonderes Einflußgebiet infolge der für sie bestehenden Selbstkostenverhältnisse gerade die weiteren Entfernungen sind, Verkehr zu entziehen.

Indessen erfordert diese Frage, wie überhaupt die sehr schwierige Frage nach der Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt, eine weit eingehendere Behandlung, als sie an dieser Stelle möglich ist; es ist daher dieser Frage in diesem Buche eine besondere Abhandlung gewidmet. Die dort angestellten, sehr eingehenden Untersuchungen aber führen in ihrem Ergebnis dazu, daß keinerlei volkswirtschaftliche Gründe bestehen, die eine besondere Rücksichtnahme der Eisenbahn bei ihrer Tarifgestaltung auf die Bedürfnisse der Binnenschifffahrt rechtfertigen, sondern daß im Gegenteil der Wettbewerb das Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt zu bestimmen hat. Wenn das aber der Fall ist, so kann auch die Binnenschifffahrt der weitesten Einführung des Staffeltarifs in das Tarifsysteem nicht im Wege stehen. Im Gegenteil bietet sich hier gerade im Staffeltarif der Eisenbahn ein besonders wertvolles Mittel dar, den Wettbewerb gegen die Binnenschifffahrt aufzunehmen, die bei ihrer Preisgestaltung gleichfalls den Grundsatz hat, für längere Strecken niedrigere Frachteinheiten zu berechnen als für kürzere.

Nach alledem ist also auch vom volkswirtschaftlichen, nicht nur vom eisenbahnwirtschaftlichen Standpunkt aus, der Übergang zum Staffeltarif, als einem Tarifsysteem, das dem System des Entfernungstarifs weit überlegen ist, lebhaft zu begrüßen.

## 5. Politische Gründe für den Staffeltarif.

Zu den Gründen eisenbahnwirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Art, die für die Staffeltarife sprechen, kommen schließlich auch noch solche politischer Natur. Es handelt sich um den im Gütertarifwesen verhältnismäßig seltenen Fall, daß auch politische Gründe lebhaft für ein bestimmtes Tarifsysteem sprechen und seine Einführung tatsächlich mitveranlaßt haben.

Die politischen Gründe für die Einführung des Staffeltarifs liegen etwa in der gleichen Richtung wie die Gründe, die zur Vereinheitlichung der deutschen Bahnen durch ihre Übernahme in das Eigentum des Reiches geführt haben. Der Zweck des Erwerbs der deutschen Bahnen durch das Reich war im wesentlichen ein politischer: Stärkung der deutschen Reichseinheit, die aus dem Weltkriege infolge der Schwächung der deutschen Wehrmacht und der Abtretung wertvoller Reichsteile stark geschwächt hervorgegangen war. Die mit der Einführung des Staffeltarifs erstrebten politischen Wirkungen liegen im wesentlichen in derselben Richtung: indem er die Entfernungen zwischen den weiteren Gebieten verkürzt und so insbesondere die Randgebiete näher miteinander und mit dem Zentrum in Verbindung bringt, ist er geeignet, das neugestaltete Deutschland fester zusammenzuschließen und damit die Reichseinheit zu verstärken.

Gerade für das neue Deutschland handelt es sich hierbei um eine besonders wichtige Aufgabe. Die Führung der neuen Grenzen hat die Lebensfähigkeit einzelner deutscher Gebiete gegen früher stark beeinträchtigt, indem sie diese Gebiete von ihren früheren, an das Ausland abgetretenen Absatz- und Bezugsgebieten losgerissen hat. Das gilt besonders von Ostpreußen und Schlesien durch den Verlust großer und wertvoller Nachbargebiete an Polen; aber auch Süd- und Westdeutschland sind durch den Verlust von Elsaß-Lothringen nicht unerheblich betroffen.

Unter diesem Gesichtspunkt erschien es nicht nur als eine volkswirtschaftliche, sondern auch als eine politische Aufgabe, um diese teilweise auch national gefährdeten Gebiete weiter lebensfähig zu erhalten, ihnen einen gewissen Ersatz für die verlorenen Absatz- und Bezugsgebiete dadurch zu verschaffen, daß man ihnen durch Abkürzung ihrer Entfernungen nach weiter abgelegenen deutschen Gebieten neue Absatz- und Bezugsgebiete erschloß und sie dadurch gleichzeitig in engere Verbindung mit dem übrigen Deutschland brachte. Besonders Ostpreußen gegenüber haben diese Gesichtspunkte eine erhebliche Rolle gespielt.

## 6. Der Vorwurf unberechtigten Eingriffs in das Wirtschaftsleben.

So erscheint an sich die Frage nach der grundsätzlichen Berechtigung des Staffeltarifs geklärt. Indessen würde diese Untersuchung kaum den Anspruch erheben können, das Problem erschöpfend behandelt zu haben, wenn nicht auch noch auf die wichtigsten Einwände eingegangen würde, die immer wieder erhoben werden. Diese Einwendungen, die sich sehr beachtliche Kreise des Wirtschaftslebens zu eigen gemacht haben, sind im wesentlichen folgende drei: daß der Staffeltarif einen unberechtigten Eingriff in das Wirtschaftsleben darstelle; daß er zu Unrecht die Nahentfernungen zugunsten der weiteren Entfernungen verteuere; und schließlich, daß das Ausland den Hauptvorteil aus dem Staffeltarif ziehe. Eine Erörterung dieser Einwände ist um so mehr am Platze, als sie geeignet ist, wesentlich zu einer Vertiefung des Problems beizutragen.

Ist es zunächst richtig, daß der Staffeltarif einen unberechtigten Eingriff in das Wirtschaftsleben darstellt?

Die Wirtschaftskreise, die diesen Einwand gegen den Staffeltarif erheben, stützen sich darauf, daß er die Wirkung der geographischen Verhältnisse verändere, und seine Einführung damit zu einer ungerechtfertigten Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse führe.

Nun ist es in der Tat richtig, daß der Staffeltarif, indem er mit wachsenden Entfernungen abnehmende Einheitssätze, also für die weiteren Entfernungen niedrigere Einheitssätze als für die kürzeren Entfernungen bietet, die Entfernungen gleichsam verkürzt, und zwar um so stärker, je größer die Entfernungen sind. Und es ist weiter richtig, daß dadurch die Beförderungsfähigkeit und damit die Absatzfähigkeit vieler Güter erweitert, und der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Erzeugungsstätten, weil die Marktgebiete in größerer Ausdehnung zusammenfallen, angeregt und gesteigert, die Zahl der Mitbewerber also vergrößert wird.

Aber diese Wirkung teilt der Staffeltarif mit jeder Tarifiermäßigung, auch mit der, die nicht in Staffelform gewährt wird. Denn auch jede gleichmäßige Tarifiermäßigung wirkt zahlenmäßig auf die weiteren Entfernungen wesentlich stärker als auf die nahen Entfernungen und bringt damit die Möglichkeit wirtschaftlicher Verschiebungen mit sich. Ja, der Staffeltarif teilt diese Wirkung sogar ganz allgemein mit jeder Verbesserung und Erleichterung der Verkehrsgelegenheiten, wie überhaupt mit jedem Fortschritt im Verkehrswesen. Jeder solcher Fortschritt — und darunter als der größte überhaupt: die Einführung der Eisenbahn in das Verkehrswesen — hat Veränderungen in den wirtschaftlichen Verhältnissen mit sich gebracht, indem er die Hemmnisse, die die räumlichen Entfernungen den wirtschaftlichen Beziehungen

der Menschen zueinander entgegenstellen, vermindert hat. Dabei handelt es sich um Veränderungen von oft ganz grundstürzender Art und von wesentlich größerer Bedeutung, als die Einführung des Staffeltarifsystems bei der Reichsbahn sie zur Folge gehabt hat. Seine Wirkung liegt also durchaus in der Richtung der großen Entwicklung, wie sie das 19. Jahrhundert im Verkehrswesen eingeleitet hat, und in der wir uns noch mitten darin befinden.

Im übrigen darf man die wirtschaftlichen Verschiebungen, die der Übergang zur Staffeltarifform im regelmäßigen Tarifschema mit sich gebracht hat, so bedeutsam sie sind, auch nicht überschätzen. Die Wirkung des Staffeltarifs bleibt doch immer noch eine verhältnismäßig eng begrenzte, indem er das bisherige Absatzgebiet nur in etwas ausdehnt. Auch wird man nicht übersehen dürfen, daß den Nachteilen, die der Staffeltarif einzelnen Erzeugungsgebieten bringt, indem er innerhalb dieser Gebiete die Zahl der Wettbewerber vermehrt, der Vorteil gegenüber steht, daß nun andererseits dieselben Verkehrsbeteiligten in die Lage versetzt werden, auch ihrerseits ihren Absatz mit Hilfe des Staffeltarifs in Gebiete auszudehnen, in denen sie bisher nicht wettbewerbsfähig waren. Das gilt insbesondere für die mittleren Entfernungen, die sich heute, in Verkennung der Wirkungen des Staffeltarifs, vielfach über ihn beschweren. Denn es darf nicht übersehen werden, daß gegenüber einem Tarif mit gleichen Einheitssätzen der bestehende Staffeltarif schon von 238 km an Ermäßigungen gewährt, daß also schon alle Entfernungen über 237 km Nutzen aus der Staffeltarifform ziehen.

Wenn trotzdem Klagen über Wettbewerbsverschiebungen nicht selten sind, so haben diese ihre Ursache zum allergrößten Teil nicht in der Einführung des Staffeltarifs, sondern hängen zum Teil mit anderen Tarifmaßnahmen, meist aber damit zusammen, daß sich die wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands gegenüber der Vorkriegszeit von Grund aus geändert und vielfach verschlechtert haben.

## **7. Der Vorwurf unberechtigter Verteuerung der nahen Entfernungen.**

Ein weiterer Vorwurf, der häufiger als jeder andere gegen den Staffeltarif erhoben wird, ist, daß er die nahen Entfernungen zugunsten der weiteren Entfernungen zu Unrecht verteuere. Wie verhält es sich mit diesem Vorwurf?

Daß der Staffeltarif gegenüber dem Kilometerarif zu einer gewissen Verteuerung der nahen Entfernungen führt; mit anderen Worten, daß die nahen Entfernungen bei gleichbleibender Gesamteinnahme tarifarisch etwas niedriger gehalten werden könnten, wenn der Normalgüterarif nicht in Form eines Staffeltarifs, sondern eines Kilometer-

tarifs aufgebaut wäre, ist zuzugeben. Aber diese Verteuerung ist sehr gering.

Das erklärt sich einmal daraus, daß selbst beim Staffeltarif der größte Teil allen Verkehrs sich auf den näheren Entfernungen abspielt, und sich infolgedessen die durch die Ermäßigung der weiteren Entfernungen bedingte Frachterhöhung auf sehr große Gütermengen verteilt, die einzelne Sendung im näheren Verkehr daher eine sehr geringe Mehrbelastung erfährt. In dieser Hinsicht sind sehr bemerkenswert gewisse Zahlen, die die Reichsbahn für das Jahr 1925 ermittelt hat. Danach sind auf Entfernungen bis 237 km — das ist die Entfernung des Staffeltarifs, deren Frachteinnahme für die Bildung des Kilometertarifs zugrunde gelegt werden müßte, wenn dieser Kilometertarif die gleichen Einnahmen wie der bestehende Staffeltarif erbringen sollte, — 79,5% aller Gewichtsmengen, auf Entfernungen über 237 km also nur 20,5% aller Gewichtsmengen befördert worden. Um irrige Folgerungen aus diesen Zahlen zu vermeiden, sei indessen hierzu bemerkt, daß die Höhe dieses Anteils keineswegs etwas gegen die Bedeutung des Staffeltarifs aussagt; denn vom Standpunkt der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung, die gerade den Beförderungen auf weitere Entfernungen und jeder Erweiterung des Verkehrsgebiets zukommt, ist auch dieser Anteilssatz noch immer erheblich genug, um die Einführung des Staffeltarifsystems sehr bedeutsam erscheinen zu lassen.

Die durch den Staffeltarif eintretende Verteuerung der näheren Entfernungen ist aber noch aus einem anderen Grunde nicht sehr erheblich: Wenn nämlich auch der Staffeltarif, worin ja gerade sein Wesen liegt, die weiteren Entfernungen verbilligt, so geht doch diese Verbilligung keineswegs ausschließlich zu Lasten der näheren Entfernungen. Der durch die Verbilligung der weiteren Entfernungen eintretende Einnahmeausfall wird nämlich zum größten Teil ausgeglichen durch die Mehreinnahmen, die mit der durch den Staffeltarif auf die weiteren Entfernungen eintretenden Verkehrszunahme verbunden sind.

Daraus ergibt sich, daß, wenn man den Staffeltarif aus dem normalen Tarifsystem beseitigen und durch einen rein kilometrischen Tarif, also durch gleichbleibende Einheitssätze ersetzen wollte, es keineswegs möglich wäre, die rechnermäßig auf die weiteren Entfernungen fallenden Einnahmen in voller Höhe den näheren Entfernungen zugute zu bringen. Denn es ist eben keineswegs damit zu rechnen, daß unter der Herrschaft des Kilometertarifs der Verkehr auf weitere Entfernungen ebenso groß bleiben würde, wie unter der Herrschaft des Staffeltarifs. Daß das nicht der Fall sein kann, ist ohne weiteres klar, wenn man sich die außerordentlichen Verteuerungen vor Augen hält, die durch den Wegfall des Staffeltarifs eintreten würden und die z. B. bei dem zur Zeit bestehenden Tarif bei 400 km rund 10%, bei 600 km rund 20%, bei 800 km rund 40%, bei 1000 km rund 65% und bei



1500 km sogar 120% ausmachen würden. Ein großer Teil der weiteren Beförderungen, die nur durch den Staffeltarif möglich geworden und ins Leben gerufen sind, würde mit der Einführung des Kilometertarifs wieder in Wegfall kommen. Der dadurch eintretende Frachtausfall würde durch die verbleibenden Beförderungen, in erster Linie also durch die näheren Entfernungen, auf denen sich ohnehin der größte Teil aller Transporte abspielt und beim Kilometertarif noch mehr als beim Staffeltarif abspielen würde, aufgebracht werden müssen.

Aus dem Dargelegten ist ohne weiteres klar, daß die Mehrbelastung der näheren Entfernungen durch den Staffeltarif gegenüber dem Kilometertarif nur außerordentlich gering sein kann. Für den gegenwärtigen Staffeltarif hat die Reichsbahn auf Grund zuverlässiger Grundlagen die Mehrbelastung für die nahen Entfernungen bis 100 km auf durchschnittlich 5—6% berechnet — ein Beweis, wie stark von den Gegnern des Staffeltarifs die Rückwirkungen dieses Tarifsystems auf die nahen Entfernungen überschätzt werden.

Aber kommt es denn — das ist schließlich doch die Hauptfrage — überhaupt darauf an, ob, gemessen an dem Kilometertarif, die nahen Entfernungen durch den Staffeltarif etwas mehr oder weniger belastet werden?

Diese Frage wäre nur dann zu bejahen, wenn in dem Kilometertarif gegenüber dem Staffeltarif die gerechtere und richtigere Tarifform gesehen werden könnte, so daß also jede Abweichung von dem Kilometertarif einer besonderen Rechtfertigung bedürfte. So aber ist das Verhältnis zwischen dem Kilometertarif und dem Staffeltarif keineswegs. Im Gegenteil ist der Kilometertarif an sich als die weniger gerechte Form der Tarifgestaltung anzusehen, weil er dem Selbstkostenverhältnis, wie es mit zunehmenden Entfernungen in Erscheinung tritt, nicht gerecht wird; denn tatsächlich zahlt beim Kilometertarif der Versender bei der Beförderung auf weitere Entfernungen für die Leistung, gemessen an den Selbstkosten, zuviel. Wenn trotzdem der Kilometertarif heute noch in weiten Kreisen als die gerechtere, gleichsam von der Natur gegebene Tarifform angesehen wird, und wenn selbst die Reichsbahn dieser Auffassung glaubt Zugeständnisse machen zu müssen, indem sie die Abweichung vom Kilometertarif besonders verteidigen zu müssen glaubt, — so erklärt sich das daraus, daß der Kilometertarif die deutschen Tarife seit den Anfängen der Eisenbahn im wesentlichen beherrscht hat, und es daher für die Allgemeinheit schwer ist, sich von den Vorstellungen dieses Tarifsystems freizumachen.

Auch entsprechen die mit dem Kilometertarif verbundenen Vorstellungen einem mehr primitiven, weniger geschulten Denken, als es der Staffeltarif voraussetzt, in dessen nicht ganz einfache Vorstellungswelt sich selbst der wirtschaftlich gut Geschulte erst allmählich ein-

leben muß. Wenn die Zahl der Gegner des Staffeltarifs seit seiner Einführung in langsamem Rückgang begriffen ist, so offenbar auch deshalb, weil seit Einführung des Staffeltarifs das Verständnis für diese Tarifforn Fortschritte gemacht hat.

Jedenfalls fehlt jede Berechtigung dafür, den Maßstab für die Beurteilung der Berechtigung des Staffeltarifs aus dem Kilometer-tarif zu nehmen! Das Urteil über die Berechtigung des Staffeltarifs kann nur aus dem Staffeltarif selbst, seinem Zweck und Aufbau, gewonnen werden, nicht aber aus einem ganz anderen, ihm an sich unterlegenen Tarifsistem.

### **8. Der Vorwurf der Begünstigung des Auslandes.**

Schwerer noch als die beiden bisher besprochenen Einwände scheint auf den ersten Blick das dritte Bedenken zu wiegen, daß der Staffeltarif das Ausland begünstige. Diese Begünstigung wird damit begründet, daß der Staffeltarif die Einfuhr fördere, weil für die Einfuhr von der Grenze aus die weiteren und weitesten Entfernungen besonders in Frage kämen.

Nun ist es allerdings richtig, daß der Staffeltarif aus den angegebenen Gründen eine die Einfuhr fördernde Wirkung haben kann. Aber einmal ist zu berücksichtigen, daß ja durchaus nicht jede Einfuhr volkswirtschaftlich bedenklich ist; für die der deutschen Industrie unentbehrlichen ausländischen Rohstoffe und die für die Volksernährung unentbehrlichen ausländischen Nahrungsmittel trifft dies zum Beispiel nicht zu. Vor allem aber steht der Förderung der Einfuhr gegenüber, daß der Staffeltarif umgekehrt auch die volkswirtschaftlich sehr wichtige Ausfuhr fördert, für die gleichfalls die weiteren und weitesten Entfernungen bis zur Grenze eine wesentliche Rolle spielen.

Im übrigen muß hier die Frage aufgeworfen werden, ob der Schutz gegen unerwünschte Einfuhr überhaupt Sache der Eisenbahntarifpolitik ist. Diese Frage muß bei richtiger Auffassung verneint werden. Unerwünschte Einfuhr fernzuhalten, ist nicht Sache der Eisenbahntarifpolitik, sondern der Zollpolitik. Die Eisenbahntarife können diese Aufgabe schon deshalb nicht übernehmen, weil ihre Bildung ganz anderen Gesetzen unterliegt, als die Bildung der Zolltarife:

Der Eisenbahntarif ist seinem Wesen nach ein Preis für eine Beförderungsleistung, dessen Höhe durch die Selbstkosten der Leistung, den Wert der Leistung für den Benutzer und möglicherweise auch noch durch Rücksichten des Wettbewerbs bestimmt wird, und wobei insbesondere die Entfernung, auf die das Gut befördert wird, die Schnelligkeit der Beförderung und ähnliche Gesichtspunkte eine wesentliche Rolle spielen. Alle diese Gesichtspunkte sind aber zur Erreichung

der Aufgaben der Zollpolitik durchaus ungeeignet. So kommen insbesondere die Zölle ohne jede Rücksicht auf die Länge der Beförderung des Zollgutes in das Inland gleichmäßig zur Erhebung. Und wenn die Eisenbahntarife weiter in ihrer Höhe durch den Wert, den die Beförderung für den Benutzer hat, und möglicherweise auch durch Rücksichten des Wettbewerbs begrenzt sind, so stehen solche Begrenzungen mit der Zollpolitik grundsätzlich in Widerspruch, da die Zölle an sich beliebig hoch festgesetzt werden können. Alles das macht es unmöglich, die Eisenbahntarife mit wirklichem Erfolg und ohne Beeinträchtigung ihrer eigentlichen Aufgaben in den Dienst der Zollpolitik zu stellen.

Ein Zusammenhang der Tarifpolitik mit der Zollpolitik kann nur insoweit anerkannt werden, als es unzulässig sein würde, daß die Eisenbahntarife sich in bewußten Gegensatz zu den handelspolitischen Zielen der Zollpolitik stellen, indem sie ihre Wirkungen bewußtermaßen aufheben. Davon aber kann beim Staffeltarif keine Rede sein. Zum Teil steht der Staffeltarif mit den Zielen der Zollpolitik sogar in vollster Übereinstimmung und unterstützt diese Ziele, nämlich dort, wo es sich um Finanzzölle handelt, also um Zölle, deren Zweck lediglich der ist, dauernde Einnahmen zu schaffen. Denn soweit der Staffeltarif die Einfuhr von Gütern fördert, für die Finanzzölle bestehen, fördert er gleichzeitig auch die mit diesen Zöllen verbundenen finanzpolitischen Zwecke, indem er die Einnahmen aus diesen Zöllen erhöht.

Der Einwand, daß der Staffeltarif die Einfuhr begünstige und deshalb abzulehnen sei, gewinnt übrigens dadurch nicht an Überzeugungskraft, daß er vielfach gerade von Vertretern der Binnenschiffahrt erhoben wird. Denn, wenn ein solcher Einwand überhaupt gegenüber irgend einem Verkehrsmittel berechtigt wäre, so müßte er in erster Linie gegen die Binnenschiffahrt erhoben werden: kein noch so stark ausgeprägter Eisenbahnstaffeltarif kann eine so stark einfuhrfördernde Wirkung ausüben, wie das die deutsche Binnenschiffahrt tut. Es erklärt sich das nicht nur daraus, daß die Binnenschiffahrt infolge ihrer Selbstkostenverhältnisse ganz besonders in der Lage ist, die weiteren Entfernungen tarifarisch zu begünstigen, sondern vor allem auch aus geographischen Gründen: Die günstige Lage der deutschen Wasserstraßen zum Meere und zu den großen deutschen Wirtschaftszentren hat zur Folge, daß die deutschen Ströme sich gleichsam als Verlängerungen der Meeresstraßen darstellen, auf denen die ausländische Einfuhr zu verhältnismäßig sehr niedrigen Frachten bis tief in die wichtigsten deutschen Wirtschaftsgebiete hineingeführt werden kann. Wäre es nun aber berechtigt, wenn man aus diesem Grunde gegen die deutsche Binnenschiffahrt eine grundsätzlich ablehnende Stellung einnehmen wollte? Oder ist es nicht weit mehr berechtigt, in der geographischen Gestaltung der deutschen Binnenwasserstraßen einen besonderen Vorzug für die deutsche Volkswirtschaft zu sehen, obwohl damit eine Begünstigung

der deutschen Einfuhr verbunden ist? Genau so, wie in der Möglichkeit von Staffeltarifen ein besonderer Vorteil für die deutsche Volkswirtschaft zu sehen ist, obwohl auch damit eine Begünstigung der Einfuhr verknüpft ist!

## 9. Weshalb hat sich erst so spät der Übergang zum Staffeltarif vollzogen?

Angesichts der außerordentlichen Vorteile des Staffeltarifs für die deutsche Volkswirtschaft und die deutsche Eisenbahn und angesichts auch seiner politischen Vorteile liegt die Frage nahe, weshalb der Staffeltarif erst so spät zur allgemeinen Geltung im deutschen Eisenbahngütertarifwesen gekommen ist.

Diese Frage liegt um so näher, als im Ausland der Staffeltarif schon lange vorher fast überall Eingang gefunden hatte: Länder wie Frankreich, Rußland, Italien, das frühere Österreich, die Niederlande, Belgien, ja sogar England besaßen den Staffeltarif schon viele Jahrzehnte vor dem Kriege, teilweise in stärkster Ausprägung, so daß der Kilometer tarif der deutschen Bahnen sich geradezu als eine Ausnahme von dem fast allgemein in Europa geltenden Tarifs system darstellte.

Auch war literarisch in Deutschland der Boden für den Staffeltarif seit langem stark vorbereitet. Seit dem Ende der sechziger Jahre hatte eine ganze Anzahl Schriftsteller sich für den Staffeltarif eingesetzt: so — um die wichtigsten zu nennen — Scholtz in einer Ende der sechziger Jahre erschienenen kleinen Schrift „Die preußischen Eisenbahnen in Rücksicht auf das Tarifwesen“; A. Schübler in einer 1879 erschienenen Schrift „Über Selbstkosten und Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen“ und in zwei Aufsätzen im „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1887 „Über neuere Schriften und Anschauungen betr. die Bestimmung der Gütertarife“ und 1889 „Zu der Launhard'schen Theorie des Trassierens“; Launhardt an mehreren Stellen, insbesondere im Zentralblatt der Bauverwaltung von 1883, S. 316ff. und im Archiv für Eisenbahnwesen 1890, S. 161ff.; H. Braesicke in einer 1890 erschienenen Schrift „Die Reform der Eisenbahngütertarife mit besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirtschaft“ — von österreichischen Schriftstellern, die den Staffeltarifgedanken literarisch vertreten haben, wie Nördling und Liharzik, ganz abgesehen.

Vor allem aber hatte der Staffeltarif einen Vorkämpfer gefunden in der Person des späteren preußischen Eisenbahndirektionspräsidenten Franz Ulrich, der als der eigentliche literarische Bahnbrecher für den Gedanken des Staffeltarifs in Deutschland bezeichnet werden muß. In einer Zeit, in der die Frage des Staffeltarifs weit mehr als heute umstritten war, und seine grundsätzlichen Gegner auch in den Kreisen

der deutschen Staatsbahnen noch sehr zahlreich waren, — es sei hier beispielsweise hingewiesen auf die 1877 erschienene Abhandlung von Krönig „Die Differenzialtarife der Eisenbahnen“, die sich gegen den Staffeltarif wendet, — hatte Ulrich mit außerordentlicher Tatkraft und Überzeugungsstärke, mit vorzüglicher Sachkenntnis und weitem volkswirtschaftlichen Blick sich immer wieder für den Staffeltarif eingesetzt.

Schon 1885, in einem Aufsatz im „Archiv für Eisenbahnwesen“ „Über französisches Eisenbahntarifwesen“ (S. 539—543), hatte Ulrich sich sehr nachdrücklich und ziemlich eingehend für das Staffeltarifsystem ausgesprochen. Ohne jede Voreingenommenheit hatte er dort „dem französischen Reformtarif wegen der im Gütertarif durchgeführten Tarifbildung nach fallender Skala den Vorzug vor dem deutschen Tarifsysteem zuerkannt“. Sein im Jahre 1886 erschienenenes „Eisenbahntarifwesen“ behandelte gleichfalls eingehend die Vorzüge des Staffeltarifs gegenüber dem Kilometerarif. Im Jahre 1893 endlich widmete er dieser Frage eine besondere Monographie, in der er die Frage des Staffeltarifs in Verbindung mit der Frage des Wettbewerbs der Eisenbahnen mit der Binnenschiffahrt behandelt, wobei er davon ausgeht, daß der Staffeltarif gleichzeitig ein sehr wichtiges Mittel sei, um die Eisenbahn im Wettbewerb mit der Binnenschiffahrt zu unterstützen. In diesem Werke, unter dem Titel „Staffeltarif und Wasserstraßen“, findet sich bereits eine eingehende Darlegung der wichtigsten Gründe, die vom Standpunkt der Eisenbahnen und der deutschen Volkswirtschaft für den Staffeltarif sprechen, und eine Widerlegung der damals gegen den Staffeltarif erhobenen Einwendungen, die sich im wesentlichen mit den Einwendungen decken, die auch heute wieder gegen den Staffeltarif vorgebracht werden. Durch dieses Werk ist auch ein Mann wie Adolf Wagner zu einem Anhänger des Staffeltarifs geworden. Die Ausführungen von Ulrich haben ihn, der sich vorher „davon eine für ihn selbst noch nicht endgültige Meinung gebildet hatte“, wie er selbst in einer ausführlichen Besprechung des Ulrichschen Buches im „Archiv für Eisenbahnwesen“ Jahrgang 1894, S. 800ff. sagt, „überzeugt, daß die Staffeltarife sich von den verschiedensten Gesichtspunkten aus begründen lassen; ja eisenbahnpolitisch und technisch, finanziell und volkswirtschaftlich den Vorzug vor dem bloßen gleichmäßigen Entfernungs- oder Streckentarif verdienen“.

Wenn es nun trotz alledem vor dem Kriege noch nicht zur Einführung des Staffeltarifs in den Normalarif gekommen ist, so liegt diese Erscheinung in der Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens, wie sie bis zum 1. April 1920 bestanden hat. Trotz der Hinneigung zum Staffeltarif bei einigen deutschen Staatsbahnen konnte es doch zu einer allgemeinen Einführung dieses Systems nicht kommen, weil die einzelnen deutschen Staatsbahnen die mit diesem System für sie verbundenen

Ausfälle, die sich aus der kilometrischen Verteilung der bei den weiteren Entfernungen verbilligten Frachten ergeben hätten, nicht glaubten tragen zu können. Diese Bedenken traten vor allem in Erscheinung bei den außerpreußischen Bahnen, insbesondere der Bundesstaaten, die ein im wesentlichen abgerundetes Wirtschaftsgebiet besitzen, für die infolgedessen die weiteren Entfernungen nur eine verhältnismäßig geringe Rolle spielen, und die daher nur wenig geneigt waren, einer stärkeren Belastung der nahen Entfernungen zugunsten der weiteren Entfernungen zuzustimmen. Aber ob selbst Preußen bei aller Hinneigung der preußischen Eisenbahnverwaltung zum Staffeltarif in der Lage gewesen wäre, durch den Übergang zum Staffeltarif seine hauptsächlichsten, im Westen gelegenen Industriegebiete, die mehr an den nahen, als an den weiteren Entfernungen interessiert sind, zum Teil zugunsten außerpreußischer Gebiete stärker zu belasten, erscheint nicht zweifelhaft; jedenfalls wäre auch hier, beim besten Willen der preußischen Staatsbahnen, der Widerstand einzelner sehr einflußreicher preußischer Gebiete sehr groß gewesen.

Die Bahn für den Staffeltarif wurde erst frei durch die Schaffung der Reichsbahn. Und es ist für diese Tatsache bezeichnend, daß schon 8 Monate nach der Verreichlichung der deutschen Bahnen die Reichsbahn den grundsätzlichen Übergang zum Staffeltarif, wenn auch mit zunächst noch schwacher Staffelung, vollzieht.

Allerdings erscheint es sehr zweifelhaft, ob die Reichsbahn diesen Übergang trotz aller guten Gründe für den Staffeltarif schon sobald vorgenommen hätte, wenn nicht zwei besondere Umstände auf den Übergang zum Staffeltarif hingewirkt und ihn sehr erleichtert hätten. Denn wenn auch die Reichsbahn sich der großen volkswirtschaftlichen, finanziellen und politischen Vorteile des Staffeltarifs von vornherein bewußt gewesen ist, so darf doch nicht übersehen werden, wie stark an sich die Rücksicht auf die Schonung der bestehenden Verhältnisse, vor allem die Scheu vor einem so starken Eingriff in die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse, wie ihn der Übergang vom Kilometertarif zum Staffeltarif unter normalen Verhältnissen bedeuten mußte, der Einführung des Staffeltarifsystems entgegenwirken mußte.

Die besonderen Umstände, die der Reichsbahn den Übergang zum Staffeltarif trotz alledem nahelegten und wesentlich erleichterten, lagen in der Inflation und in der durch den Friedensvertrag von Versailles erzwungenen Aufhebung fast sämtlicher Ausnahmetarife.

Die Inflation nötigte die Reichsbahn zu immer neuen Tariferhöhungen, die infolge der falschen Vorstellungen, die damals noch über das Wesen der Inflation bestanden, und angesichts der gewaltigen zahlenmäßigen Höhe der Frachten für die weiteren Entfernungen völlig untragbar erschienen und die der Reichsbahn so den Gedanken nahelegten, die weiteren Entfernungen durch Einführung eines Staffeltarifsystems zu

entlasten. Gleichzeitig hatte auch die Inflation durch die starke Veränderung aller wirtschaftlichen Werte und die Umschichtung der Verhältnisse die Möglichkeit sehr erleichtert, zu einem anderen Tarifsystem überzugehen, ohne daß man zu befürchten brauchte, in lang bestehende Verhältnisse zu stark einzugreifen.

Und in gleicher Richtung wie die Inflation wirkte auch die Aufhebung der Ausnahmetarife, wie sie der Versailler Vertrag durch die Art. 365, 325 und 326 erzwungen hatte, indem er den ausländischen Gütern auf den deutschen Bahnen die Meistbegünstigung einräumte. Es lag nahe, den weiteren Entfernungen, die durch die früheren Ausnahmetarife besonders begünstigt worden waren, für den Wegfall der Ausnahmetarife und die dadurch eingetretenen, teilweise ganz außerordentlich starken Erhöhungen einen Ausgleich dadurch zu geben, daß man den Staffeltarif in das regelmäßige Tarifsystem einführte.

Diese Feststellungen entbehren nicht eines gewissen Reizes: Die beiden Ereignisse, die wie keine anderen die Quelle unendlichen Unglücks für das deutsche Wirtschaftsleben gewesen sind, — die Inflation und der Vertrag von Versailles — sind es andererseits auch gewesen, denen wir eine so wertvolle Errungenschaft wie den allgemeinen Übergang zum Staffeltarif mitverdanken.

### 10. Aufbau des Staffeltarifs.

Bisher haben wir die grundsätzliche Frage der Berechtigung des Staffeltarifs erörtert; aber nicht nur gegen den Staffeltarif überhaupt, sondern auch gegen den Aufbau des Staffeltarifs sind vielfach Bedenken erhoben worden.

Das ist auch leicht verständlich: Denn wenn man beim Staffeltarif von einem Nachteil gegenüber dem Entfernungstarif sprechen will, so liegt dieser darin, daß beim Staffeltarif nicht — wie beim Entfernungstarif mit seinen gleich hohen Einheitssätzen für alle Entfernungen — ein immer gleichbleibender, fester, rein sachlicher Maßstab für die Berücksichtigung der Entfernungen gegeben ist, sondern daß beim Staffeltarif freie Erwägungen, die in weit größerem Maße die Gefahr von Fehlgriffen in sich schließen, beim allmählichen Absenken der Einheitssätze, also bei der Bemessung der Entfernungsstufen, ebenso wie bei der Bemessung des Grades der Staffellung Platz greifen.

Aber dieser Nachteil ist mit dem Wesen des Staffeltarifs untrennbar verbunden. Wer den Staffeltarif will, muß auch diese Schwäche des Staffeltarifs mit in Kauf nehmen. Auch ist diese Schwäche nur eine Kehrseite des Vorteils, den der Staffeltarif dadurch bietet, daß er die weitesten Möglichkeiten tarifpolitischer Einwirkung gibt, also die

Möglichkeit, durch entsprechende Gestaltung der Staffel die Verkehrsbewegung und damit das Wirtschaftsleben und die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahn günstig zu beeinflussen.

Immerhin ist richtig, daß der Staffeltarif die Eisenbahn vor eine sehr viel schwierigere Aufgabe stellt als der Entfernungstarif und die Möglichkeit von Fehlern und Mißgriffen bei der Aufstellung der Staffel mit sich bringt. Und wenn auch nach dem, was wir oben dargelegt haben, Einwendungen gegen dieses Tarifsysteem als solches nicht berechtigt sind, so können Einwendungen gegen den Aufbau des Staffeltarifs doch niemals grundsätzlich abgelehnt werden, weil für den Aufbau kein abstrakter Maßstab besteht, sondern die Abstufung und der Staffegrad durchaus im freien Ermessen des Tarifschöpfers liegen. Daraus ergibt sich für den Wirtschaftler die Aufgabe zu prüfen, ob die bestehenden Staffeln in ihrem Aufbau auch wirklich zweckmäßig sind.

Der Staffeltarif, wie er heute für die regelmäßigen Klassen besteht, ist in seinem Aufbau nicht mehr der Tarif, wie er am 1. Dezember 1920 eingeführt wurde. Der zunächst am 1. Dezember 1920 für die regelrechten Klassen eingeführte Staffeltarif ist in seinem Aufbau zweimal, am 1. Februar 1922 und am 1. Oktober 1922, in wesentlichen Punkten geändert worden. Erst mit dieser letzten Änderung hat er die noch heute gültige Gestalt erhalten; die seitdem noch vorgenommenen Tarifänderungen haben an diesem Aufbau nichts mehr geändert.

Wie sieht nun der heute geltende Staffeltarif aus?

Vorauszuschicken ist hier, daß er die Form der sogenannten Anstoßstaffel verwendet, d. h. also, daß er den ermäßigten Satz bei seinem Eintritt nicht für die ganze Beförderungsstrecke durchrechnet, sondern ihn an den vorangegangenen höheren Einheitssatz ansetzt, „anstoßt“. Demgemäß betragen nun, und zwar einheitlich für alle Klassen des Normaltarifs, die Streckensätze für das Tonnenkilometer unter Annahme eines Streckensatzes von 1 für die ersten 100 km:

1 — 100 km = 1,0	501 — 600 km = 0,5
101 — 200 „ = 0,9	601 — 700 „ = 0,4
201 — 300 „ = 0,8	701 — 800 „ = 0,3
301 — 400 „ = 0,7	801 — 900 „ = 0,2
401 — 500 „ = 0,6	901 — 1000 „ = 0,1

Mit 1000 km hört dann die Absenkung der Staffel auf.

Das bedeutet also, daß die Streckenfracht, wenn die bei 100 km sich ergebende Streckenfracht gleich 100 angenommen wird, sich für das Tonnenkilometer stellt:

bei 100 km = 100	bei 600 km = 75
„ 200 „ = 95	„ 700 „ = 70
„ 300 „ = 90	„ 800 „ = 65
„ 400 „ = 85	„ 900 „ = 60
„ 500 „ = 80	„ 1000 „ = 55



Die Bedeutung dieser Tarifbildung wird noch deutlicher, wenn man sich die Ermäßigungen der Streckenfracht und die Verkürzungen der Beförderungsstrecke vergegenwärtigt, die sie zur Folge hat:

Bei km	Ermäßigung der Streckenfracht auf %	Verkürzung der Beförderungsstrecke auf km
100	100,0	100
200	95,0	190
300	90,0	270
400	85,0	340
500	80,0	400
600	75,0	450
700	70,0	490
800	65,0	520
900	60,0	540
1000	55,0	550
1100	50,9	560
1200	47,5	570
1300	44,6	580
1400	42,1	590
1500	40,0	600
1600	38,1	610

Diese Zusammenstellung zeigt also, wie von 100 km ab, die voll als 100 km bezahlt werden müssen, also sozusagen keine Kürzung erfahren, die Streckenfrachten allmählich immer mehr absinken, die Beförderungsstrecken also gleichsam immer mehr verkürzt werden, soweit, daß bei der höchsten in Deutschland in Frage kommenden Entfernung von etwa 1600 km sich die Streckenfracht bis auf 38,1% ermäßigt und die Beförderungsstrecke sich auf 610 km, also um 990 km verkürzt.

Worin liegt nun das Bezeichnende dieses Tarifs?

Wir werden es in folgenden vier Punkten sehen müssen:

1. Die Staffelung ist für alle Normalklassen, Stückgut- wie Wagenladungsklassen — also die Klassen I, II, A, B, C, D, D I, E und F — ganz gleich: Bei allen Normalklassen sinken somit die Frachteinheiten in gleicher Weise allmählich ab, d. h. es gelten für alle Normalklassen dieselben Entfernungsstufen — Staffelfstufen — und dieselben Ermäßigungen für die einzelnen Entfernungsstufen — Staffelfgrade.

2. Die Frachteinheiten sinken ganz gleichmäßig, und zwar um je 5% von 100 zu 100 km bis zu 1000 km ab, sodaß also Staffelfstufen und Staffelfgrade immer gleichmäßig groß sind; nirgends treten Sprünge auf.

3. Die Staffelung ist verhältnismäßig stark ausgeprägt: Der Einheitssatz sinkt bei 101 km auf  $\frac{9}{10}$ , bei 201 km auf  $\frac{8}{10}$ , bei 301 km auf  $\frac{7}{10}$  und so fortlaufend, bei 901 km schließlich auf  $\frac{1}{10}$  des

Satzes herab, der für die ersten 100 km gilt, sodaß also von 901 km ab sich die Eisenbahn für jede weiteren 100 km nur noch 10 km bezahlen läßt. Für die Höhe der reinen Streckenfracht bedeutet dies, daß sie z. B. bei 500 km bis auf 80%, bei 1000 km bis auf 55% und bei 1600 km, den weitesten in Deutschland vorkommenden Entfernungen, sogar bis auf 38,1% des Satzes des reinen Kilometertarifs heruntergeht. Die Entfernungen werden demgemäß bei 500 km auf 400 km, bei 1000 km auf 550 km und bei 1600 km auf 610 km verkürzt.

4. Die Staffel endet verhältnismäßig spät, nämlich erst bei 1000 km; erst von dieser Entfernung ab hört das weitere Absinken der Staffel auf. Die Wirksamkeit der Staffel aber endet, wie das im Wesen des Staffeltarifs liegt und aus der obigen Zusammenstellung ersichtlich ist, damit noch keineswegs; denn von 1000 km ab wird nun weiter die niedrigste, für die Entfernung von 901—1000 km geltende Einheit angestoßen, was zur Folge hat, daß von 1000 km ab die Streckenfracht weiter absinkt, so daß sie bei 1600 km fast auf 38% des reinen Kilometertarifs herabgeht.

Die Frage nach dem richtigen Aufbau des bestehenden Staffeltarifs kommt nun im wesentlichen auf die Frage hinaus, ob diese vier von uns dargelegten Grundsätze richtig sind.

Zu 1. Was zunächst den Grundsatz angeht, die Staffel für alle Klassen des Normaltarifs gleichzuhalten, so liegt die Frage, ob dieser Grundsatz richtig ist, nicht einfach. Es ist nicht zu verkennen, daß gewisse, sehr wichtige Gründe dafür sprechen, die verschiedenen Klassen verschieden stark abzustaffeln, und zwar die niedrigeren Klassen stärker zu staffeln als die höheren. Sowohl der Staffeltarif vom 1. Dezember 1920 als auch vom 1. Februar 1922 hatten denn auch bei ihrem Aufbau tatsächlich dieses Verfahren angewandt, indem sie der nächstniedrigeren Klasse immer eine stärker fallende Staffel gewährten als der vorhergehenden Klasse.

Was für eine derartige verschiedenartige Staffelung der Klassen spricht, ist der Umstand, daß die geringwertigen Güter keine so hohe Fracht vertragen können wie die höherwertigen Güter, und daß sie daher auch die Entfernungsgrenze, wo die Versendung infolge zu hoher Frachten unterbleibt, bereits wesentlich früher erreichen als die höherwertigen Güter. Von dieser Tatsache aus liegt es daher nahe, bei den geringerwertigen Gütern eine stärkere Staffel anzuwenden, um sie so auf weitere Entfernungen transportfähig zu machen, als es sonst der Fall wäre. Dieses Verfahren würde also auf eine an sich sehr erwünschte, weitere Verstärkung des Staffeltarifsystems hinauskommen.

Auf der anderen Seite aber kann nicht übersehen werden, daß Gründe von gleichfalls großer Wichtigkeit gegen eine derartige verschieden starke Abstufung der Klassen sprechen. Vorweg wird man berück-

sichtigen müssen, daß die verschiedene Tragfähigkeit der Güter schon in der Bildung der Klassen selbst und dem zwischen ihnen hergestellten Spannungsverhältnis — in dem, was man wenig glücklich horizontale Staffelung genannt hat, — ihre Berücksichtigung findet. Es könnte sich also nur darum handeln, den Gedanken der Anpassung der Tarife an die verschiedene Tragfähigkeit der Güter noch zu verstärkter Ausprägung zu bringen, indem man ihn auch bei der Bildung der Entfernungsstufen berücksichtigt.

So erwünscht dies an sich wäre, so bestehen doch sehr erhebliche Bedenken dagegen.

Zunächst einmal würde die Staffeltariffbildung auf diese Weise außerordentlich verwickelt und die Gefahr fehlerhafter und willkürlicher Tarifgestaltung, die an sich mit dem Staffeltarif seiner Natur nach verbunden ist, weil ihm ein fester, immer gleichbleibender Maßstab für die Berücksichtigung der Entfernung fehlt, in starkem Maße gesteigert. Dem Einwand unberechtigter Eingriffe in das Wirtschaftsleben und insbesondere in die bestehenden Wettbewerbsverhältnisse würde dadurch neue Nahrung gegeben.

Dazu kommt weiter, daß auch eine für jede Klasse besonders gestaltete Staffel keineswegs auf alle, ein und derselben Klasse angehörenden Güter gleichmäßig wirkt: ein Gut, das in größerem Umfange auf weitere Entfernungen verschickt wird, wird durch den Staffeltarif stärker begünstigt als ein Gut, dessen Beförderung in der Hauptsache nur auf nahe Entfernungen erfolgt. Also auch eine individuelle Gestaltung der Staffeltarife für die einzelnen Klassen wird keineswegs immer gleichmäßig wirken.

Durchschlagend ist aber schließlich folgendes: Daß nämlich die Selbstkosten der Eisenbahnbeförderung bei allen Klassen im großen und ganzen gleichmäßig abnehmen. Das Bild, das die Selbstkosten bei den verschiedenen Entfernungen zeigen, ist das gleiche, ob z. B. ein Wagen mit Gütern der Klasse A oder mit Gütern der Klasse F von Berlin nach Basel befördert wird. Da nun aber der Staffeltarif seine Begründung zum Teil auch in der Gestaltung der Selbstkosten findet, so hieße es diese Grundlage verlassen, wenn man die Staffeltarife für die einzelnen Klassen verschieden gestalten wollte. Auch würde es sich in diesem Falle bei einem für alle Klassen wirksam aufgebauten Tarif gar nicht vermeiden lassen, daß bei den niedrigeren Klassen die Tarifsätze für die weiteren und weitesten Entfernungen erheblich unter den Selbstkosten liegen würden.

Aus allen diesen Gründen, besonders aber aus dem letzteren, wird man es für richtig halten müssen, daß die Reichsbahn für alle Klassen die gleiche Staffelung durchgeführt hat, obwohl eine stärkere Staffelung der niederen Klassen an sich geeignet wäre, die Wirksamkeit des Staffeltarifs mit seinen günstigen volkswirtschaftlichen Wirkungen zu verstärken. Über die sich hieraus ergebenden, nicht unerheblichen Beden-

ken wird man sich leichter hinwegsetzen können, wenn man berücksichtigt, daß ja immer die Möglichkeit besteht, besonderen Verhältnissen durch Ausnahmetarife Rechnung zu tragen. Wenn also bei einem geringerwertigen Gut Aussicht besteht, es durch eine stärkere Abstufung in erheblichem Maße noch auf weitere Entfernungen versandfähig zu machen, so würde hierin Grund genug liegen, den Weg der Ausnahmetarifbildung zu beschreiten.

Zu 2. Auch die weitere Frage, ob es richtig ist, daß die Staffelung nicht nur für alle Klassen, worüber wir bisher gesprochen haben, sondern innerhalb der Klassen auch für alle Entfernungen gleichmäßig verläuft, bietet nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Der Staffeltarif in seiner ursprünglichen Form von 1. Dezember 1920 kannte jedenfalls den Grundsatz des gleichmäßigen Verlaufs der Staffel für alle Entfernungen noch nicht. Hier waren vielmehr die mittleren Entfernungen stärker begünstigt als die sonstigen Entfernungen.

In der Tat lassen sich nicht unerhebliche Gründe dafür anführen, die Frachten von Entfernungsstufe zu Entfernungsstufe nicht gleichmäßig fortschreitend absinken zu lassen, sondern schon bei den mittleren Entfernungen eine stärkere Senkung eintreten zu lassen. Denn auch der Verkehr sinkt mit den einzelnen Entfernungsstufen nicht gleichmäßig und allmählich ab, sondern geht von einer gewissen Entfernung ab plötzlich sehr stark zurück, weil hier im allgemeinen die Versendung nicht mehr lohnend ist. Nur etwa 6% des Gesamtverkehrs der Reichsbahn gehen überhaupt über 500 km hinaus. Es liegt daher nahe, an der Grenze, wo der Verkehr erfahrungsgemäß plötzlich sehr stark sinkt, auch eine stärkere Senkung der Staffel vorzunehmen. Das ist auch wiederholt angeregt worden; so hatte z. B. der Vertreter Preußens im Reichseisenbahnrat in der Sitzung vom 29. August 1922, und zwar im Interesse Ostpreußens, die Herabsetzung der Verhältnisziffer bei 500 km von 80 auf 75 beantragt, so daß also bei 500 km eine Senkung um 10 Punkte statt um 5 Punkte eintreten sollte.

Was gegen solches Verfahren spricht, das sind im wesentlichen die gleichen Bedenken, die gegen die ungleichmäßige Staffelung der verschiedenen Klassen sprechen: Das ist zunächst also das Bedenken einer zu großen Kompliziertheit des Tarifaufbaues. Dieses Bedenken ist hier um so größer, als eine folgerechte Durchführung der Gedanken, die für eine verschiedene Staffelung nach Entfernungsstufen sprechen, eigentlich bedingen würde, daß auch die einzelnen Klassen verschieden gestaffelt würden. Denn das Bedürfnis nach ungleichmäßiger Absenkung der Staffel auf die einzelnen Entfernungen liegt bei den einzelnen Klassen nicht gleichmäßig vor. Durch solche außerordentliche Kompliziertheit des Tarifaufbaues würde aber die Gefahr fehlerhafter Tarifbildung gesteigert und dem Vorwurf unberechtigter und willkürlicher

Eingriffe in das Wirtschaftsleben weitere Nahrung gegeben. Und ebenso sprechen auch hier Rücksichten auf die Gestaltung der Selbstkosten gegen eine ungleichmäßige Staffelung der verschiedenen Entfernungen; denn eine sprunghafte Senkung der Selbstkosten auf die einzelnen Entfernungen ist dem Eisenbahnwesen fremd.

Alles das läßt es wohl gerechtfertigt erscheinen, daß die Reichsbahn die Staffel bei dem regelrechten Gütertarif durch alle Entfernungen hindurch ganz gleichmäßig verlaufen läßt, obwohl keine Zweifel darüber bestehen können, daß eine stärkere Senkung der Staffel bei einzelnen Entfernungen geeignet wäre, den Staffeltarif noch wirkungsvoller zu gestalten. Wo diese Voraussetzung bei einem Gute in besonderem Maße vorliegt, da wird auch hier der Weg des Ausnahmetarifs beschritten werden müssen.

Zu 3. Wie wir oben sahen, ist die Staffelung des bestehenden regelrechten Tarifs verhältnismäßig stark ausgeprägt, indem sich die Streckenfracht von 100 zu 100 km bis 1000 km um je 5% senkt, so daß also bei 1000 km eine Frachtermäßigung gegenüber dem Kilometertarif auf 55%, bei 1600 km auf 38,1% eintritt, oder — anders gesehen — die Beförderungsstrecke bei 1000 km auf 560 km und bei 1600 km auf 610 km verkürzt wird. Daher die weitere Frage, ob diese Absenkung nicht zu stark ist.

Wir würden diese Frage kaum so stellen, wenn nicht vielfach Wünsche auf Abschwächung der Staffel laut geworden wären. So ist z. B. in der Ausschußsitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrats vom 29. August 1922 von einer Seite beantragt worden, die Staffeleinheiten statt um 5% nur um 4%, und in der letzten Staffel nur um 3% zu senken.

Wer indessen mit uns in dem Staffeltarif ein außerordentlich wertvolles Mittel sieht, die Entfernungen abzukürzen und dadurch die Hindernisse, die dem Gütertausch durch die Entfernungen bereitet sind, teilweise zu beseitigen, der kann nur sagen, daß der Abfall der Staffel gar nicht stark genug sein kann, und die Stärke der Staffelung in nichts anderem ihre Grenze finden kann und finden darf, als in den finanziellen Rücksichten der Reichsbahn. Wer für eine Abschwächung der Staffel eintritt, der wird es sich gefallen lassen müssen, daß man ihn für einen verkappten Gegner des Staffeltarifs hält; denn nur vom Standpunkt einer allgemeinen Gegnerschaft gegen die Staffeltarife ist ein solcher Wunsch verständlich.

Zu 4. Und nicht viel anders verhält es sich schließlich mit der Frage, ob es richtig ist, daß die Staffelung erst bei einer Entfernung von 1000 km aufhört, oder ob sie nicht erheblich früher aufhören müßte. Auch hier ist zu sagen, daß man sich vom Standpunkt der Bedürfnisse der Volkswirtschaft wohl darüber streiten kann, ob eine Staf-

felung zu früh aufhört, daß es aber unmöglich ist, in einem späteren Aufhören der Staffel einen volkswirtschaftlichen Nachteil zu sehen. Die Ausdehnung der Abstufelung findet ihre Grenze lediglich in der Bedürfnisfrage — über die innerhalb der Landesgrenzen vorkommenden weitesten Entfernungen hinaus eine Staffel aufzustellen, wäre z. B. zwecklos — und in den finanziellen Rücksichten der Eisenbahn, niemals aber in volkswirtschaftlichen Rücksichten.

Es muß daher auch wundernehmen, wenn diese Frage, die im allgemeinen unter dem Schlagwort der „Aufbiegung der Staffel“ geht, in Wirtschaftskreisen vielfach zum Gegenstand von Erörterungen gemacht worden ist. So hat z. B. die Handelskammer Mannheim in ihrer Denkschrift „Süddeutschland und die Staffeltarife der Reichsbahn“ eine frühere Beendigung der Staffel gewünscht. Aber wer aus Wirtschaftskreisen für eine solche Aufbiegung der Staffel auf weitere Entfernungen eintritt, ist entweder in seinen Innern ein Gegner des Staffeltarifs überhaupt, oder er verkennt den Zweck des Staffeltarifs, der doch gerade dahin geht, auf möglichst weite Entfernungen noch Beförderungen zu ermöglichen.

Übrigens werden die finanziellen Wirkungen einer solchen „Aufbiegung der Staffel“ von den Anhängern dieses Gedankens völlig falsch beurteilt, wenn sie sich von dieser Aufbiegung erhebliche Vorteile für die Nahentfernungen versprechen. Der Verkehr auf weitere Entfernungen, wobei wir Entfernungen von etwa 600 km ab im Auge haben, ist schon an sich viel zu gering, als daß eine Erhöhung der Frachten für die darüber hinaus liegenden Entfernungen nennenswerte Mehreinnahmen bringen könnte. Dazu kommt noch, daß gerade bei diesen weiteren Entfernungen verhältnismäßig starke Verkehrsverluste eintreten würden, weil für diese Entfernungen die meisten Beförderungen nur mit Hilfe der durch den Staffeltarif erfolgten Ermäßigungen ermöglicht worden sind. Es ist daher auch durchaus überzeugend, wenn die Reichsbahn auf Grund genauer Berechnungen auf der Grundlage von Verkehrsaufzeichnungen aus dem Jahre 1925 behauptet, daß die Aufbiegung der Staffel von 601 km ab überhaupt zu keiner Einnahmesteigerung, sondern sogar zu einem, wenn auch geringen Einnahmeausfall führen würde.

Nach alledem muß also der Aufbau des Staffeltarifs, so wie er **jetzt**, nachdem die Reichsbahngesellschaft zunächst mehrfache **Versuche** anderer Gestaltung angestellt hatte, besteht, in seinen Grundzügen als gelungen bezeichnet werden.

## II. Der Staffeltarif als Ausdruck der Zeit.

Es widerstrebt uns, gerade diese Abhandlung ausklingen zu lassen in Erwägungen über den bloßen Tarifaufbau. Wer, wie der Verfasser, in dem Staffeltarif eine Erscheinung von allgemeinsten, tiefster, geradezu

symbolhafter Bedeutung sieht, der empfindet es als notwendig, immer wieder den Blick auf das Ganze hinzulenken und den Staffeltarif in die großen allgemeinen Zusammenhänge hineinzustellen, in die er gehört.

So mögen denn einige zusammenfassende, allgemeine Bemerkungen diese Abhandlung schließen.

Der Bedeutung des Staffeltarifs, dieser höchsten Spitze unserer Tarifentwicklung, dieses vornehmsten Werkzeuges der Tarifpolitik, wird man doch nicht voll gerecht, wenn man in ihm nichts anderes als eine von vielen Tariferscheinungen sieht. Wer den Staffeltarif nur vom Standpunkt der Tariftheorie betrachtet, wird in ihm nur eine der verschiedenen Formen sehen, in denen die Berücksichtigung der Entfernung sich vollzieht, und ihn hier in die gleiche Reihe stellen mit dem Kilometertarif und den „freien“ Frachtsätzen — den übernommenen, regulierten und gegriffenen Sätzen. Bezeichnend ist auch, wie z. B. Rosenthal in seinem übrigens ausgezeichneten Werke über „Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen“ (S. 207) vom Standpunkt der Tarifpolitik aus dazu kommt, in dem Staffeltarif nichts anderes zu sehen als ein rein „formelles, technisches Hilfsmittel“. Eine solche Behandlung, wie sie sich aus einer rein tariftheoretischen oder tarifpolitischen Einstellung ergibt, wird aber dem Staffeltarif niemals voll gerecht werden können.

Denn man kann den Staffeltarif auch noch von anderen, größeren, allgemeineren Gesichtspunkten aus ansehen. Und dann gehört er in die gleiche Linie mit den Mitteln, die sonst geeignet sind, die Entfernungen zu verkürzen. Er gehört dann, so überraschend dieser Gedanke vielleicht im ersten Augenblick sein mag, in eine Reihe mit den großen technischen Fortschritten des Verkehrs: Wie diese durch technische Vervollkommnung die Entfernung abkürzen, so erreicht der Staffeltarif das gleiche durch tariftechnische Mittel. Er wird so zu einem symbolhaften Ausdruck unserer Zeit, für die kaum etwas so bezeichnend ist, wie das Streben nach Beseitigung der räumlichen Entfernungen.

So gesehen, wird man auch in der Entwicklung des deutschen Eisenbahntarifwesens zum Staffeltarif nicht etwas Zufälliges, sondern etwas innerlich durchaus Notwendiges sehen müssen. Seine allgemeine Einführung durch Übernahme auch in das regelrechte Tarifsystem war in vielfacher Hinsicht geschichtlich bedingt; einmal durch äußere Tatsachen: durch die vorausgegangene Entwicklung bei den Privatbahnen und dann später bei den deutschen Staatsbahnen, die schon in gewisser Hinsicht den Übergang zum Staffeltarif vollzogen hatten; durch literarische Vorarbeit; schließlich durch die Zusammenfassung der deutschen Bahnen in der Reichsbahn, durch die die früheren Hemmnisse gegen seine allgemeine Einführung beseitigt wurden. Seine

Einführung war weiter auch bedingt durch innere Tatsachen: In dem Kilometertarif, den der Staffeltarif verdrängt hat, muß seinem Aufbau und seinen Möglichkeiten nach die primitivere Tarifform gesehen werden, die bei fortschreitender Erkenntnis der Grundlagen des Gütertarifs und Verfeinerung der Tarifmethoden durch die vollkommeneren Tarifform des Staffeltarifs ersetzt werden mußte. Für den noch tiefer Blickenden aber ist die Einführung des Staffeltarifs geschichtlich bedingt durch das Wollen unserer Zeit, das mehr als je auf möglichste Abkürzung der Entfernungen des Verkehrs gerichtet ist.

Von diesem allgemeinen Gesichtspunkt aus erscheint alles, was wir über die Vorteile des Staffeltarifs für die allgemeine Volkswirtschaft, für die Eisenbahnwirtschaft und auf politischem Gebiet festgestellt haben, schließlich nur als Variationen eines und desselben großen Themas: des Themas von der Abkürzung und teilweise Beseitigung der Entfernungen!

Von diesem Gedanken aus muß jeder weitere Ausbau des Staffeltarifs als ein Verkehrsfortschritt erscheinen, mit dem zwar, wie mit jedem anderen Verkehrsfortschritt, gewisse Eingriffe in bestehende Verhältnisse und damit Nachteile für Einzelne verbunden sind, der aber doch vom Standpunkt der Allgemeinheit aus lebhaft zu begrüßen ist.

---



### III. Die Seehafen-Tarifpolitik, ihre Ziele und Wege.

Die Geschichte lehrt, daß eine weit vorgerückte Kultur, wenn sie nicht von einer zweckmäßigen Handelspolitik unterstützt ist, die ökonomischen Fortschritte einer Nation wenig verbürge. Friedrich List.

#### 1. Die Einstellung der Allgemeinheit gegenüber der deutschen Seehafentarifpolitik.

Im Gegensatz zu vielen anderen Tarifierscheinungen sind die Seehafenausnahmetarife, wenigstens grundsätzlich, nur selten auf Widerspruch in der deutschen Öffentlichkeit gestoßen. Maßgebende Stellen haben sich vielmehr vielfach für sie eingesetzt. So hat z. B. der Reichstag in einer Entschliebung vom 9. Juli 1925 „mit Befriedigung Kenntnis genommen von den Maßnahmen, die bisher auf dem Gebiet der Seehafentarifpolitik getroffen worden sind“, und dabei gleichzeitig betont, „daß im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse, besonders zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, der weitere Ausbau dieser Tarife dringend erforderlich sei“. Und auch der Reichseisenbahnrat hat wiederholt Beschlüsse gefaßt, durch die die Einführung und der weitere Ausbau von Seehafenausnahmetarifen empfohlen worden ist. Ebenso haben die Landeseisenbahnräte und die Handelskammern, und zwar keineswegs nur die Handelskammern der Seestädte, sich vielfach für die Seehafenausnahmetarife eingesetzt.

Selbst die Binnenschifffahrt, die die Seehafentarife niemals besonders gern gesehen hat, erhebt heute gegen die Notwendigkeit dieser Tarife keine Einwendungen mehr, obwohl, wie billigerweise wird anerkannt werden müssen, die Seehafentarife der Binnenschifffahrt einen gewissen Abbruch tun. Das hängt einmal damit zusammen, daß die durch die Seehafentarife begünstigten Beförderungen sich zu einem erheblichen Teil in der gleichen Richtung bewegen, wie der Ein- und Ausfuhrverkehr über die deutschen Ströme; und weiter damit, daß die Seehafentarife durch ihren staffelförmigen Aufbau gerade die weiteren Entfernungen besonders begünstigen, die vermöge der bei der Binnenschifffahrt bestehenden Selbstkostenverhältnisse das besondere Einflußgebiet der Binnenschifffahrt sind. Die deutsche Binnenschifffahrt begnügt sich

heute damit, einen Ausgleich für die durch die Seehafentarife verursachten Schädigungen in Form von Binnenumschlagstarifen zu fordern.

Über die grundsätzliche Frage der Berechtigung des Seehafentarifsystems besteht also heute in Deutschland eine einheitliche Meinung.

Ganz anders liegt es dagegen mit dem Aufbau des Seehafentarifsystems im einzelnen: ob dieses oder jenes Gut eine Förderung durch einen Seehafenausnahmetarif verdient; ob diese oder jene Begründung für die Ermäßigung berechtigt und ausreichend ist; wie der Geltungsbereich bei den einzelnen Tarifen richtig abzustecken; wie hoch die Ermäßigung zu bemessen ist; welche Opfer überhaupt im Interesse der Allgemeinheit gerade dieser Tarifpolitik gebracht werden dürfen; ob nicht etwa auch die Seeschifffahrt zu Opfern für diese Politik herangezogen werden muß — über diese und viele andere Fragen herrschen dagegen keineswegs die gleiche Übereinstimmung und Klarheit. Denn auch wenn man an sich die Seehafentarifpolitik grundsätzlich für berechtigt hält, so folgt daraus noch keineswegs, daß nun jede Tarifvergünstigung zugunsten der überseeischen Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr über einen deutschen Seehafen berechtigt wäre. Tarifiermäßigungen sind nur berechtigt, wenn ein ausreichendes volkswirtschaftliches Bedürfnis besteht. Denn was man dem Einen gewährt, geht notwendig auf Kosten des Andern, den man mehr belasten, oder dem man zum mindesten Tarifiermäßigungen vorenthalten muß. So läuft die Frage von Tarifvergünstigungen also auf die richtige Bewertung und Einschätzung der zu schützenden Interessen hinaus, die nur auf Grund genauer Kenntnis der Grundlagen der Seehafentarifpolitik vorgenommen werden können, — Anlaß genug, sich trotz aller grundsätzlichen Zustimmung zur Seehafentarifpolitik einmal eingehend mit ihr zu befassen.

Dazu kommt noch etwas anderes. Wenn sich auch über die Seehafentarifpolitik innerhalb Deutschlands eine grundsätzlich übereinstimmende, durchaus bejahende Meinung gebildet hat, so wird doch diese Politik im Ausland vielfach mit scheelen Augen angesehen und lebhaft angegriffen. Das war schon vor dem Krieg der Fall, hatte aber damals noch zu keinen nachteiligen Rückwirkungen auf die deutsche Seehafentarifpolitik geführt. Als dann aber der Ausgang des Weltkrieges Deutschland dem Diktat seiner Gegner auslieferte, haben diese nicht gezögert, aus ihrer Einstellung gegenüber der deutschen Seehafentarifpolitik die Folgerungen zu ziehen, und haben durch den Vertrag von Versailles, und zwar im wesentlichen durch Art. 325, die deutsche Seehafentarifpolitik auf fünf Jahre so gut wie gedrosselt, indem sie bestimmten, „daß die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte alle Vergünstigungen und Vorzugstarife genießen sollten, welche auf deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen zugunsten der deutschen Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht gewährt“ würden. Erst mit dem 10. Januar 1925 sind gemäß Art. 378 des Vertrags von

Versailles die Fesseln dieses Artikels gefallen, und ist die Bahn wieder frei für eine selbständige deutsche Seehafentarifpolitik.

Diese ungünstige Einstellung des Auslands zu der deutschen Seehafentarifpolitik hat auch ihren Ausdruck gefunden in dem Dawesgutachten. Dieses hatte sich, wenn auch nicht unter ausdrücklicher Namhaftmachung der Seehafentarife, so doch völlig zweifelsfrei scharf gegen die deutsche Seehafentarifpolitik gewandt. „Es sei klar“, so war in dem Gutachten durchaus eindeutig in bezug auf die Seehafentarifpolitik der Reichsbahn gesagt worden, „daß die alliierten Nationen ein Recht hätten zu verlangen, daß die Reineinnahmen der Deutschen Reichsbahn nicht verringert würden, um der deutschen Industrie einen unangemessenen Vorteil auf überseeischen Märkten zu verschaffen“. Erfreulicherweise haben dann zwar bei den Verhandlungen über die Bildung der Reichsbahngesellschaft die ausländischen Sachverständigen an diesem Verlangen nicht festgehalten und auf dessen Aufnahme in das Reichsbahngesetz verzichtet; aber noch heute findet die Seehafenpolitik der Reichsbahn im Ausland viele Anfechtungen und manche schiefe Beurteilung. Wir brauchen hier nur hinzuweisen auf die vielen Angriffe, die die deutsche Seehafentarifpolitik in der Nachkriegszeit in Holland — im Parlament, in den Kreisen der Regierung, in den Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Vereinigungen — erfahren hat, und die auf die Forderung einer völligen Beseitigung der deutschen Seehafentarife oder ihrer vollen Übertragung auf die holländischen Häfen hinauslaufen.

Es wäre falsch, die Ursachen für solche Angriffe immer in einer allgemeinen unfreundlichen Einstellung gegen Deutschland zu sehen — bei Holland z. B. scheidet dieser Gedanke ohne weiteres aus —, oder darin nur Äußerungen eines reinen Interessenstandpunkts zu erblicken. Die Voraussetzungen für die Erstellung von Seehafentarifsen liegen in Deutschland vielfach so anders als in den fremden Ländern, daß es für diese nicht immer leicht ist, unseren Verhältnissen das richtige Verständnis entgegenzubringen. Man braucht zum Belege dessen nur darauf hinzuweisen, daß z. B. in England kein Ort mehr als 67 km von der Küste entfernt liegt, für Deutschland aber Entfernungen mit den Seehäfen von 800 km und mehr (z. B. Hamburg—München 810 km, Hamburg—Basel 853 km, Hamburg—Königsberg 843 km) eine erhebliche Rolle spielen, um den Unterschied in den Voraussetzungen zu erkennen. Auch die geographische Lage Deutschlands innerhalb Mitteleuropas, insbesondere die Überschneidung des Hinterlands der deutschen Häfen durch das Hinterland fremder, vor allem westeuropäischer Häfen, macht das Seehafenproblem für Deutschland zu einem so verwickelten, daß es erklärlich ist, wenn die deutsche Seehafentarifpolitik im Ausland nicht immer das richtige Verständnis findet. Auch in dieser Hinsicht gibt es nichts Besseres für die Verteidigung der deutschen See-

hafentarifpolitik als die völlige Klarstellung ihrer Grundlagen und damit ihres volkswirtschaftlichen Wertes, ihrer volkswirtschaftlichen Berechtigung und ihrer volkswirtschaftlichen Unentbehrlichkeit für Deutschland. Denn die deutschen Seehafentariife haben, wie sich zeigen wird, das Licht der europäischen Öffentlichkeit nicht zu scheuen.

## 2. Die Zwecke des Seehafenausfuhrtarifs.

Der Seehafentarif ist ein außerordentlich verwickeltes Gebilde, zweifellos von allen Tarifgestaltungen das bei weitem schwierigste. Das hängt damit zusammen, daß mit ihm die verschiedensten Zwecke angestrebt werden und teilweise nebeneinander in demselben Tarif ihre Verwirklichung finden. Auch sind die Voraussetzungen teilweise außerordentlich verwickelt.

Der Begriff des Seehafentarifs allerdings ist leicht zu bestimmen: Wir verstehen unter einem Seehafentarif einen Eisenbahnausnahmetarif zugunsten der überseeischen Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr, bei dem die Versand- oder Empfangstationen ausschließlich Seehafenstationen sind. Tarife, die gleichzeitig auch über die trockene Grenze gelten, gehören nach dieser Begriffsbestimmung also nicht zu den Seehafenausnahmetarifen.

Mit dieser sich an äußere Merkmale haltenden Begriffsbestimmung ist aber nicht viel anzufangen, da sie über das innere Wesen und die Zwecke des Seehafentarifs nichts aussagt. Geht man hierauf näher ein, so wird man gut tun, scharf zwischen drei verschiedenen Arten von Seehafentarifen zu unterscheiden: Zwischen Seehafenausfuhr, -einfuhr- und -durchfuhrtarifen. Denn die Zugehörigkeit zu einer dieser drei Arten, also die Verschiedenheit des Weges, den das Gut macht, drückt den Seehafenausnahmetarifen in jedem Fall ihr besonderes Gepräge auf. Voraussetzung und Zweck des Seehafentarifs sind in jedem dieser drei Fälle, zwar nicht in allen, aber doch in vielen Beziehungen, andere.

Suchen wir zunächst das Wesen der Seehafenausfuhrtarife näher zu bestimmen, so kommen für sie drei verschiedene Zwecke in Frage: Die Förderung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse über deutsche Häfen; die Förderung gewisser wichtiger Interessen, die mit den deutschen Seehäfen zusammenhängen, nämlich der deutschen Seehäfen als solcher, des deutschen Überseehandels und der deutschen überseeischen Schifffahrt; und schließlich die Förderung der finanziellen Interessen der Eisenbahnen selbst.

Sogleich der erste der genannten Zwecke — die Förderung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse über deutsche Häfen — zeigt den engen Zusammenhang, in dem die Seehafentariife mit den großen Lebensfragen Deutschlands stehen.

Daß die Förderung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse eine Lebensfrage für Deutschland ist, bedarf heute keiner Erläuterung mehr. Die Tatsache, daß die stetig zunehmende Bevölkerung Deutschlands in den Erzeugnissen seines Bodens keine ausreichende Unterhaltungsmöglichkeit findet, hat Deutschland genötigt, seine Industrie mit auf die Auslandsversorgung einzustellen und für seine Industrieerzeugnisse Absatz im Ausland zu suchen, um so im Austausch gegen Nahrungsmittel und die seiner Industrie unentbehrlichen Rohstoffe die Ernährung seiner Bevölkerung sicherzustellen. Man kann sehr zweifelhaft darüber sein, ob diese Entwicklung, an der die letzten 50 Jahre vor dem Krieg den Hauptanteil haben, zu begrüßen ist, ja man mag sie bedauern, da sie Deutschland in eine starke Abhängigkeit vom Ausland gebracht hat. Aber ohne Zweifel war diese Entwicklung unabwendbar, wenn Deutschland seine natürliche Bevölkerungszunahme aufrechterhalten wollte. Bisher hat aber kein starkes und lebenskräftiges Volk freiwillig auf Bevölkerungszunahme verzichtet, etwa um des Vorteils willen, dadurch in seiner Ernährungsmöglichkeit der Abhängigkeit vom Ausland zu entgehen. Vielmehr war bisher jedem Volk jedes Mittel recht, sobald es sich um die Sicherung seiner Bevölkerungszunahme handelte, und es hat auch die Gefahren mit in Kauf genommen, die sich hieraus ergaben.

Aus dieser Entwicklung hat das Eisenbahntarifwesen lediglich die Schlußfolgerungen gezogen, wenn es zur Förderung der überseeischen Ausfuhr von deutschen Erzeugnissen besonders ermäßigte Tarife geschaffen hat, mit deren Hilfe nunmehr die in Deutschland hergestellten Erzeugnisse auf den ausländischen Märkten wohlfeiler und damit wettbewerbsfähiger gemacht werden sollen, und die so zu ihrem Teil helfen sollen, den ausländischen Markt zu erobern und zu verteidigen. Und es ist daher auch kein Zufall, wenn der stärkere Ausbau der Seehafenttarife gerade in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts einsetzt, in denen Deutschland anfängt, sich seiner Abhängigkeit vom Ausland stärker als früher bewußt zu werden; wobei allerdings auch ein äußerer Umstand, die Verstaatlichung der früheren Privatbahnen, mitgesprochen hat.

Das Ergebnis der angedeuteten Entwicklung Deutschlands zum Industrie- und Handelsstaat spiegelt sich auch in dem System der Seehafenausnahmetarife wieder. Entsprechend der außerordentlichen Mannigfaltigkeit und Spezialisierung der Ausfuhrindustrie sind Zahl und Mannigfaltigkeit der durch Seehafenttarife begünstigten Erzeugnisse außerordentlich groß. Es ist daher auch nicht möglich, die begünstigten Güter hier im einzelnen erschöpfend aufzuführen, ohne sehr weitläufig zu werden. Es mag genügen und gibt vielleicht auch einen besseren Einblick in die Werkstatt der Seehafenttarifpolitik, wenn wir hier nur die wichtigsten Industrien anführen, für die eine Begünstigung durch

Seehafenausfuhrtarife in Frage kommt. Es sind dies: Die Schwerindustrie (Kohlen-, Eisen- und Stahlindustrie), die Glas- und Porzellanindustrie, die Spielwarenindustrie, die Textilindustrie, die Lederindustrie, die chemische Industrie, die Gewinnung von Salzen und Säuren, die Industrie der Steine und Erden und die Bierindustrie — alles Industrien, die auf dem Weltmarkt in scharfem Wettbewerb mit den gleichen Industrien anderer Länder stehen.

Diese einzelnen Tarife begünstigen lediglich die Ausfuhr in Wagenladungen. Eine außerordentlich wichtige Ergänzung aber finden diese Tarife durch den Ausfuhrstückguttarif. Denn je mehr die Kulturbedürfnisse der überseeischen Länder sich differenzierten und verfeinerten; je mehr an die Stelle eines mehr gelegentlichen Güteraustausches in wenigen gleichartigen Artikeln die regelmäßige Versorgung mit den mannigfaltigsten Güterarten trat; je stärker sich infolgedessen die Linienschifffahrt entwickelte, sich in einigen wenigen Häfen von überragender Bedeutung konzentrierte und von dort nach den fernsten Ländern regelmäßige und häufige Verschiffungsmöglichkeiten bot: um so mehr nahm auf seiten der Ausfuhrindustrie das Bedürfnis zu, auch kleinere Partien, die weniger als eine Wagenladung darstellten, über See zu verschiffen. Diesem immer stärker hervorgetretenen Bedürfnis hat die Eisenbahn schon vor dem Krieg, und dann erneut nach dem Krieg durch Schaffung eines besonderen Seehafenausfuhrtarifs für Stückgut Rechnung getragen. Seine Bedeutung liegt neben dem Gesagten auch darin, daß er eine Anpassung der Ausfuhr in kleineren Sendungen an den regelmäßigen Fahrplan der Linienreedereien ermöglicht, die für die Ausfuhr von Fabrikaten allein in Frage kommen; und seine Bedeutung liegt weiter darin, daß er die Versender kleinerer Mengen unabhängig macht von dem schwerfälligen und nicht in gleicher Weise zuverlässigen und regelmäßigen Sammeladungsverkehr, auf den sie sich mangels eines Stückguttarifs hätten einstellen müssen.

Die Seehafenausfuhrtarife für die industrielle Erzeugung, wie wir sie bisher besprochen haben, bilden die Hauptmasse der Seehafenausfuhrtarife. Aber sie sind nicht die einzigen Seehafenausfuhrtarife. Denn neben der industriellen Erzeugung spielt auch die land- und forstwirtschaftliche Erzeugung in der deutschen Ausfuhr eine gewisse Rolle, allerdings eine wesentlich geringere. Denn die Möglichkeit, sich mit land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen auf den ausländischen Märkten im internationalen Wettbewerb zu behaupten, ist für ein überwiegend industrielles Land wie Deutschland nicht sehr groß. Immerhin besteht eine größere Anzahl derartiger Seehafenausnahmetarife mit genau dem gleichen Zweck wie bei den Industrieerzeugnissen, nämlich auch land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse auf dem ausländischen Markt wohlfeiler und damit wettbewerbsfähiger zu machen. Es kommen

dabei Güter in Frage, wie etwa Spiritus, Kartoffeln, Kartoffelstärkefabrikate, Holzstoff, Holzzellstoff u. dgl. mehr.

Aber, wie wir schon gesehen haben, ist die Förderung der Ausfuhr nur einer der Zwecke, der mit der Erstellung von Seehafenausfuhrtarifen angestrebt wird. Neben ihm oder auch statt seiner kommt als ein weiterer Zweck in Frage: die Förderung von Interessen, die wir der Kürze halber Seehafeninteressen nennen wollen, weil sie irgendwie mit den Seehäfen in Zusammenhang stehen. Es sind das: die Förderung des Seehafens als solchen, die Förderung des überseeischen Handels und die Förderung der heimischen Seeschifffahrt — Zwecke, die keinem anderen Tarif als dem Seehafentarif eigentümlich sind. Während die Förderung der Ausfuhr, auch der überseeischen Ausfuhr, auch durch Tarife über die trockene Grenze oder durch Binnenumschlagstarife, z. B. für die Rhein- oder Elbumschlagplätze denkbar ist, ist die Förderung der uns hier beschäftigenden Interessen ausschließlich in der Form eines Seehafentarifs möglich.

Sehen wir uns nun diese mit den Seehäfen verbundenen Interessen im einzelnen an, so handelt es sich zunächst einmal um die Förderung des Seehafens selbst: die vermehrte Ausfuhr hilft das im Hafen angelegte Kapital verzinsen, sie bietet den im Güterumschlag angestellten Arbeitern und Angestellten vermehrte Verdienstmöglichkeiten, und sie ermöglicht darüber hinaus vielfach auch Gewinn aus der Benutzung der Umschlagseinrichtungen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß nicht nur die deutsche, sondern auch die ausländische Schifffahrt die deutschen Seehäfen in erheblichem Maße benutzt und daher auch diese zu den Einnahmen und Gewinnen aus der Benutzung des Hafens beisteuert, was für die deutsche Zahlungsbilanz von erheblicher Bedeutung ist. Eine Vermehrung der Ausfuhr schafft außerdem auch die Vorbedingungen für eine weitere Entwicklung der Häfen und ihren weiteren Ausbau. Und schließlich: Indem die deutschen Seehäfen mit ihren Leistungen mit den ausländischen Häfen in Wettbewerb treten, wirken sie in gewissem Umfang regelnd auch auf die Verhältnisse in den ausländischen Häfen ein, auf deren Benutzung — es sei nur auf die Bedeutung Antwerpens und Rotterdams für die deutsche Linienschifffahrt hingewiesen — auch die deutsche Schifffahrt vielfach angewiesen ist.

Dadurch, daß die Güter über die deutschen Häfen gezogen werden, wird aber weiter auch der Handel befruchtet; und das ist der zweite hier maßgebende Gesichtspunkt. Allerdings ist das nicht so zu verstehen, daß jeder über einen deutschen Hafen gezogene Ausfuhrverkehr dem Handel dieses Platzes unmittelbar zugute kommt. Sitz des Handels und Ausfuhrhafen eines Guts brauchen sich keineswegs zu decken: der Handel pflegt seine Waren über den Platz zu legen, wo er die günstig-

sten Bedingungen vorfindet. Aber im Endergebnis kommt schließlich die Zunahme des Verkehrs über einen Seehafen auch der Entwicklung des dort ansässigen Handels zugute, weil erfahrungsgemäß der Handel schließlich doch der Ware zu folgen pflegt.

Wo es sich aber um reines Speditionsgut handelt, das mit Hilfe der Seehafenausfuhrtarife über einen deutschen Seehafen gelenkt wird, — und der größte Teil sämtlicher Ausfuhr Güter ist Speditionsgut — da sind es wenigstens die Speditionsgebühren und oft auch die Lagerkosten, die dem deutschen Hafen zugute kommen.

Zu den Zwecken der Seehafenausfuhrtarife, die wir unter dem Schlagwort „Förderung der Seehafeninteressen“ zusammengefaßt haben, gehört schließlich auch die Förderung der heimischen Seeschifffahrt. Dabei kommt jedoch für die Ausfuhr von Fabrikaten lediglich die Linienschifffahrt in Frage. Denn nur die Linienschifffahrt bietet eine so schnelle, so regelmäßige, so pünktliche Beförderung und die Gewähr einer so vorsichtigen und sachgemäßen Behandlung, wie sie die Ausfuhr von Fabrikaten verlangt, während die freie Schifffahrt wegen der Unsicherheit der Beförderungsgelegenheiten, der geringeren Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung und der Gefahr schlechterer Unterbringung und nicht immer sachgemäßer Behandlung der Ware sich für die Fabrikatausfuhr nicht eignet und daher auch kaum dazu benutzt wird.

Laufen somit die Seehafenausfuhrtarife auf eine Begünstigung der Linienschifffahrt hinaus, so tritt die Frage auf, welche volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte dafür sprechen, die deutsche Linienschifffahrt in ihrer Entwicklung zu fördern. Diese Gesichtspunkte wird man am besten klarstellen können, wenn man die Frage dahin stellt, welche Nachteile eintreten würden, wenn Deutschland ohne eigene Linienschifffahrt wäre.

Da ist dabei zunächst darauf hinzuweisen, daß beim Mangel einer eigenen Linienschifffahrt die deutschen Werften nicht mehr lebensfähig sein würden; denn die Aufträge der deutschen Linienreedereien bilden das eigentliche Rückgrat ihrer Beschäftigung. Die deutschen Werften stellen aber einen recht beachtlichen Teil der deutschen Industrie dar. Weiter würde auch die gegenwärtig in der deutschen Linienschifffahrt beschäftigte Mannschaft keine Beschäftigung mehr finden: vor dem Krieg waren es rund 80000 Menschen, die hier ihr Brot fanden. Aber noch verhängnisvoller wäre, daß mangels eigener Linienreederei auch die Frachtgewinne der deutschen Linienschifffahrt der deutschen Volkswirtschaft verloren gehen würden. Wenn Deutschland vor dem Krieg trotz seiner passiven Handelsbilanz doch eine aktive Zahlungsbilanz hatte, so hatten daran die Frachteinnahmen der deutschen überseeischen Schifffahrt, und zwar im wesentlichen der deutschen Linienschifffahrt, einen sehr erheblichen Anteil. Nicht weniger als etwa



eine Milliarde ist vor dem Krieg durch die deutsche Schifffahrt an Frachteinahmen der deutschen Volkswirtschaft jährlich zugeführt worden.

Das Fehlen einer deutschen Linienreederei würde aber auch den deutschen Handel in Abhängigkeit von dem Handel fremder Länder bringen, dem es in solchem Fall sicherlich gelingen würde, sich zum mindesten eine Vermittlertätigkeit zu sichern. Dazu kommt weiter, daß die heimische Linienreederei naturgemäß auf die Bedürfnisse des heimischen Handels, auf dem sie ihre Existenz aufbaut, größere Rücksicht zu nehmen pflegt, als fremde Linienreedereien dazu Anlaß haben. Ist die Ausfuhr gar darauf angewiesen, sich der Linienreederei eines fremden Hafens zu bedienen, so daß das Gut erst nach diesem fremden Umschlagsplatz gebracht werden muß, — wie das bis zum Anfang der siebziger Jahre fast allgemein der Fall war, wo nur London im Besitz regelmäßiger Dampferlinien mit allen Erdteilen war, und Hamburg und Bremen nur mit der Ostküste Nordamerikas regelmäßige Verbindungen besaßen, — so kommen noch weitere erhebliche Nachteile hinzu: in diesem Fall werden auch Umladungen in dem fremden Ausgangshafen notwendig, die die Ware mit Lagerkosten, Umschlagspesen und dergl. mehr erheblich belasten, Zeitverluste bedingen und so der deutschen Industrie den Wettbewerb auf dem Weltmarkt außerordentlich erschweren würden.

Schließlich dürfen auch die Nachteile nicht übersehen werden, die aus dem Fehlen einer eigenen Linienreederei sich für die Postbeförderung ergeben würden: Der überseeische Postverkehr würde von fremden Schifffahrtslinien abhängig werden, und es würde dadurch vielfach die Möglichkeit wegfallen, ihn in Übereinstimmung mit den Interessen der deutschen Volkswirtschaft auszugestalten.

Niemand hat übrigens die Bedeutung einer starken Handelsflotte, und zwar gerade der Linienschifffahrt für die deutsche Volkswirtschaft besser erkannt als unsere Gegner im Weltkrieg: In der Absicht, unserer Volkswirtschaft einen, wie sie annahmen, kaum wieder gutzumachenden Schaden zuzufügen, haben sie durch den Vertrag von Versailles die Auslieferung aller Handelsschiffe von 1600 Br.-Reg.-T. und darüber und der Hälfte der Schiffe zwischen 1000 und 1600 Br.-Reg.-T. verlangt, was praktisch auf die so gut wie restlose Auslieferung unserer gesamten überseeischen Linienschifffahrt hinauslief.

Erscheint so die außerordentliche volkswirtschaftliche Bedeutung einer Förderung der deutschen Seeschifffahrt außer jedem Zweifel, so könnte doch gegen den Gedanken, die Seehafentarife zum Mittel dieser Förderung zu machen, eingewandt werden, daß kein Seehafentarif eine Vorschrift enthalte, durch die die von ihm gewährte Frachtermäßigung auf die Verfrachtung mit deutschen Schiffen beschränkt werde, sondern daß die Seehafentarife ihre Vergünstigung der überseeischen Ausfuhr ohne Rücksicht auf die Flagge, die das Schiff führt, ge-

währen, daß also in der Gewährung von Vergünstigungen für die überseeische Ausfuhr gleichzeitig auch eine Begünstigung der fremden Schifffahrt läge.

Indessen ist dieser Schluß doch zum größten Teil nicht berechtigt. Im Gegensatz zur freien Schifffahrt, die zum allergrößten Teil in den Händen des Auslandes ist, befindet sich die die deutschen Häfen bedienende Linienschifffahrt fast ausschließlich in deutschen Händen. Wenigstens war es vor dem Krieg so. Und nach dem Krieg hat sich — nachdem allerdings zunächst durch die Wegnahme der deutschen Schiffe die deutsche Linienreederei fast völlig aus den deutschen Häfen und vom Weltmeer verschwunden war — dieses Verhältnis zu einem erheblichen Teil bereits wieder hergestellt; und soweit dies noch nicht der Fall ist, wird der alte Anteil der deutschen Linienreederei an der Schifffahrt der deutschen Häfen zweifellos in verhältnismäßig kurzer Zeit völlig wiederhergestellt sein.

Die Ursache dafür, daß der Linienverkehr in den deutschen Häfen bei weitem überwiegend der eigenen Linienreederei angehört, liegt im wesentlichen in der Verbandsbildung, die zu einer Abgrenzung der Arbeitsgebiete und einer Verteilung der Anlaufhäfen zwischen den zusammengeschlossenen Reedereien führt. Durch derartige Abkommen war z. B. vor dem Krieg die englische Linienreederei aus dem Verkehr der deutschen Häfen und die deutsche Linienreederei aus dem Verkehr der englischen Häfen ausgeschaltet. Und ähnliche Abkommen sind bereits jetzt wieder in großem Umfang in Wirksamkeit und werden noch in größerem Maß wieder zur Anwendung kommen.

Das Ergebnis ist also, daß die Seehafenausfuhrtarife so gut wie ausschließlich der einheimischen Schifffahrt zugute kommen, auch ohne daß in den Seehafentarifen die Begünstigung der deutschen Flagge besonders vorgesehen wäre.

Zu der Ausfuhrförderung und der Förderung der Seehafeninteressen tritt schließlich als Zweck der Seehafenausnahmetarife noch ein Drittes hinzu: die Förderung der finanziellen Interessen der Eisenbahn selbst.

Die geographische Gestaltung Deutschlands bringt es mit sich, daß bei der Beförderung über einen deutschen Seehafen das Gut meist länger auf der deutschen Strecke festgehalten wird, als bei der Beförderung über einen fremden Seehafen, so daß also die Beförderung über den deutschen Seehafen der Eisenbahn meist größere Frachteinahmen verspricht, als die Beförderung über einen fremden Seehafen. Das gilt vor allem im Verkehr mit den wichtigsten Mitbewerbern der deutschen Häfen, den belgischen und holländischen Seehäfen. Denn da die deutsche Industrie überwiegend im Westen zusammengeballt ist, sind die Entfernungen auf der deutschen Strecke bis zur belgischen oder

holländischen Grenzstation, oder, soweit die Beförderung auf dem Wasserweg in Frage kommt, die Entfernungen bis zu dem nächsten Rheinumschlagshafen meist verhältnismäßig kurz.

Die eigenen finanziellen Rücksichten der Reichsbahn sprechen also in vielen Fällen stark dafür, das Gut, um es möglichst lange auf der deutschen Strecke festzuhalten, den deutschen Seehäfen zuzuführen; wobei noch zu berücksichtigen ist, daß, je weiter bei der Eisenbahn die zurückgelegten Entfernungen sind, um so geringer der Anteil der Selbstkosten ist, der auf die Beförderungseinheit fällt, und um so eher daher auch die Reichsbahn in der Lage ist, mit ihren Tarifen herabzugehen. Nicht die Möglichkeit weiterer Beförderung allein, sondern auch die besonderen Selbstkostenverhältnisse bei weiteren Entfernungen müssen also die Reichsbahn dahin drängen, die Transporte über die deutschen Häfen nach Möglichkeit zu fördern.

### 3. Die Zwecke des Seehafeneinfuhrtarifs.

Haben wir bisher die Seehafenausfuhrtarife auf ihre Ziele untersucht, so wird die gleiche Untersuchung nunmehr bei den Seehafeneinfuhrtarifen anzustellen sein, die, weil ihre Zwecke in vieler Hinsicht andere sind als die der Seehafenausfuhrtarife, eine gesonderte Behandlung verlangen.

Auch hier handelt es sich um drei verschiedene Zwecke, und zwar kommen in Frage: Die Förderung der Einfuhr wichtiger Rohstoffe und Nahrungsmittel; die Förderung der deutschen Seehafeninteressen, unter welchem Schlagwort wir auch hier wieder die Förderung der deutschen Seehäfen als solcher, des deutschen Überseehandels und der deutschen überseeischen Schifffahrt zusammenfassen; und schließlich die Förderung der finanziellen Interessen der Eisenbahnen selbst. Auch hier ist nur eine tiefgehende Untersuchung dieser verschiedenen, teilweise sehr verwickelt liegenden Zwecke geeignet, das Verständnis für die volkswirtschaftliche Bedeutung und den volkswirtschaftlichen Wert dieser Art von Tarifvergünstigungen zu klären. Denn, wie immer, müssen wir auch hier im Auge behalten, daß Tarifvergünstigungen nur dann berechtigt sind, wenn ein allgemeines volkswirtschaftliches Interesse dafür spricht, das wichtiger ist als andere volkswirtschaftliche Bedürfnisse, denen Tarifvergünstigungen vorenthalten sind.

So entsteht also zunächst die Frage, weshalb und inwieweit die Förderung der Einfuhr ausländischer Rohstoffe und Nahrungsmittel im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse liegt. Dabei werden wir zweckmäßig zu unterscheiden haben zwischen der Einfuhr von Rohstoffen und der Einfuhr von Nahrungsmitteln, da

die volkswirtschaftlichen Zwecke der Begünstigung der Einfuhr bei beiden nicht gleich liegen.

Bei der Begünstigung der überseeischen Einfuhr von Rohstoffen handelt es sich im allgemeinen darum, die deutsche Industrie mit den für die industrielle Erzeugung unentbehrlichen Rohstoffen zu versorgen. Beispiele für solche Rohstoffe sind: Baumwolle, Schafwolle, Jute, Rinder- und Büffelhäute, Kupfer — alles Güter, deren Einfuhr für gewisse außerordentlich wichtige Industrien Deutschlands: die Textilindustrie, die Juteindustrie, die Lederindustrie, die elektrische Industrie, die Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate und Metallverarbeitung unentbehrlich ist.

Dabei wird nun, was auf den ersten Blick auffallend erscheinen muß, bei der Gewährung von Tarifvergünstigungen kein Unterschied gemacht, ob diese Rohstoffe der Herstellung von Ausfuhrerzeugnissen dienen sollen, oder ob das Erzeugnis im Inland Verwendung finden soll.

Trotzdem spielen Rücksichten auf die Ausfuhr bei der Einführung von Seehafeneinfuhrtarifen vielfach eine Rolle. Soweit das der Fall, besteht offenbar eine erhebliche Verwandtschaft zwischen den Seehafeneinfuhr- und den Seehafenausfuhrtarifen. Wie diese bestimmt sind, die Erzeugnisse der deutschen Industrie auf dem Weltmarkt wohlfeiler und damit wettbewerbsfähiger zu machen, indem sie die Ausfuhr verbilligen, so wollen die Einfuhrtarife das inländische Erzeugnis dadurch wohlfeiler und auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähiger machen, daß sie die für die Erzeugung unentbehrlichen Rohstoffe verbilligen. Die große volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Zwecks und damit die Berechtigung dieser Art der Begünstigung liegt ohne weiteres auf der Hand.

Nicht auf den ersten Blick so klar liegt die volkswirtschaftliche Bedeutung und Berechtigung der Seehafeneinfuhrtarife, soweit eine Ausfuhr der hergestellten Erzeugnisse nicht in Frage kommt. Indessen ist auch hier das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse an der möglichsten Verbilligung der Einfuhr nicht zu verkennen: Große deutsche Industrien sind auf die Zufuhr dieser Rohstoffe angewiesen; ihre Lebensfähigkeit ist ihnen genommen, wenn sie diese nicht oder nicht zu Preisen beziehen können, die den Absatz ermöglichen. Das Schicksal von Hunderttausenden von Arbeitern und ihren Angehörigen ist mit diesen Unternehmungen eng verknüpft. Wobei zu berücksichtigen ist, daß der Wettbewerb des ausländischen Erzeugnisses sich nicht nur auf dem Weltmarkt, sondern vielfach auch auf dem inländischen Markt geltend macht, daß also die Erleichterung im Bezug des ausländischen Rohstoffs dem Unternehmer in seinem Wettbewerb gegen das ausländische Erzeugnis auch auf dem inneren Markt zugute kommt.

Und zu diesen Interessen der Erzeugung kommen in vielen Fällen auch noch die Interessen des Verbrauchs; in besonderem Maß da,

wo es sich um die Herstellung von Erzeugnissen handelt, die der Befriedigung unentbehrlicher, allgemeiner Bedürfnisse dienen, wie das z. B. bei der Textil- und Lederindustrie der Fall ist.

Und ebenso wird man auch für die Unterstützung der Einfuhr gewisser, im Ausland erzeugter Nahrungsmittel, z. B. von Reis, Bananen, Orangen, Zitronen und pflanzlichen Ölen, ein gewisses volkswirtschaftliches Bedürfnis anerkennen müssen; in erster Linie vom Standpunkt des Verbrauchs, teilweise aber auch vom Standpunkt der Erzeugung aus. Vom Standpunkt des Verbrauchs: denn diese Nahrungsmittel erleichtern die Versorgung vor allem der Masse der Bevölkerung, erweitern also so den an sich zu engen Nahrungsmittelspielraum Deutschlands. Man denke nur an die Wichtigkeit der Einfuhr von Reis und von pflanzlichen Ölen — als Rohstoff für die Margarinefabrikation — für die Ernährung Deutschlands. Aber auch die Erzeugung hat an der Einfuhr derartiger Nahrungsmittel in manchen Fällen lebhaftes Interesse, insofern nämlich, als es sich bei den eingeführten Nahrungsmitteln um Rohstoffe für gewisse wichtige Nahrungsmittelindustrien, z. B. die Margarine- und Marmeladenindustrie, handelt. So erscheint es also wohl gerechtfertigt, auch diese Güter durch Seehafeneinfuhrtarife zu begünstigen.

Doch ist nicht zu übersehen, daß die Tarife dieser Art ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung nach wesentlich zurückstehen gegenüber den Tarifen, die die Einfuhr von Rohstoffen erleichtern. Die Einfuhr von Rohstoffen schafft nicht nur Nahrung, sondern auch Arbeitsmöglichkeit, sie vermindert dadurch die Abhängigkeit Deutschlands vom Ausland und verbessert, soweit das aus den ausländischen Rohstoffen hergestellte Erzeugnis wieder ausgeführt wird, gleichzeitig auch die deutsche Handelsbilanz. Bei der Einführung von Nahrungsmitteln aber handelt es sich überwiegend nur darum, daß die Ernährung erleichtert wird, ohne — abgesehen von den Fällen, wo die eingeführten Nahrungsmittel die Grundlage einer Nahrungsmittelindustrie bilden — gleichzeitig auch Arbeitsgelegenheit zu schaffen. Ihre Einfuhr verstärkt in den meisten Fällen, soweit nicht etwa ausnahmsweise eine Wiederausfuhr der eingeführten Nahrungsmittel nach ihrer industriellen Verarbeitung in Frage kommt, die Abhängigkeit Deutschlands vom Ausland und verschlechtert insofern die deutsche Handelsbilanz um die volle Höhe der Einfuhrbeträge.

Vergleichen wir die Anzahl der durch die Einfuhrtarife begünstigten Güter mit der Anzahl der in den Ausfuhrtarifen enthaltenen Gütern, so fällt eins auf: Gegenüber einem in allen seinen Einzelheiten außerordentlich fein durchgebildeten, äußerst verzweigten System von Ausfuhrermäßigungen treten die auf verhältnismäßig wenige Güter beschränkten Einfuhrvergünstigungen stark zurück. Während es unmöglich wäre, alle durch die Ausfuhrtarife begünstigten Erzeugnisse in Kürze

herzuzählen, beschränken sich die Einfuhrvergünstigungen auf eine verhältnismäßig kleine Anzahl von Gütern. Es sind zur Zeit im wesentlichen folgende:

Rohjute (Ausnahmetarif 30). — Rohbaumwolle, rohe Linters, Baumwollabfälle, Kapok (A. T. 31). — Rohe Schafwolle, Wollabfälle (A. T. 32). — Hanf, Manilahanf, Mexikanfasern, neuseeländischer Hanf, Sunnahanf, sämtlich roh, gebrecht, geschwungen, nicht gehechelt, und Hanfwerg (A. T. 34). — Felle und Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (A. T. 38). — Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisflocken, Reisgrieß (A. T. 58). — Prügel-, Rund- und Scheitholz bestimmter Art zur Herstellung von Holzstoff oder Holzstoff (A. T. 65). — Hanf- und Strohgeflechte, sowie getrocknete Palmlätter (A. T. 75). — Borax, Borkalk (A. T. 95). — Bananen (A. T. 99). — Korkrinde (Korkholz, A. T. 103). — Kaffee (A. T. 122). — Fette und Öle, pflanzliche und tierische, flüssige und feste, auch gehärtete, sämtlich unraffiniert, folgende: Babassuöl, Baumwollsaatöl, Erdnußöl, Kapoköl, Kokosöl, Leinöl, Mohnöl, Mowraöl, Palmkernöl, Rapsöl, Rüböl, Sesamöl, Sojaöl, Sonnenblumenöl, Tran (A. T. 139, auch A. T. 144). — Apfelsinen, Mandarinen und Zitronen (A. T. 143). — Büchsenfleisch, Speck, Rinderfett und Trockenei (A. T. 149). — Kryolith (A. T. 155). — Phosphate, Schwefelkies, Chromerz, Braunstein (A. T. 157).

Der Grund für die Beschränkung der Einfuhrbegünstigung auf verhältnismäßig wenige Artikel liegt nicht in irgendwelchen Eisenbahnrückichten, sondern in handelspolitischen Rücksichten. Die Gewährung von Einfuhrtarifen ist von vornherein durch Rücksichten auf die allgemeine Handelspolitik eingeengt: es würde den Rücksichten auf die deutsche Volkswirtschaft, zu deren Beachtung auch die Reichsbahn durch § 2 des Reichsbahngesetzes verpflichtet ist, widersprechen, wenn man Frachtvergünstigungen einführen wollte, die sich mit den Zielen der deutschen Handelspolitik in Widerspruch setzen. Deshalb scheidet die Begünstigung der Einfuhr von Fabrikaten überhaupt aus; denn sie würde in Widerspruch stehen mit den Interessen der einheimischen Erzeugung, indem sie den Wettbewerb der ausländischen Erzeugung auf dem inneren Markt stärken würde. Und auch die Einfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln kann nur insoweit in Frage kommen, als auch sie den Interessen der einheimischen Erzeugung nicht zuwiderläuft.

Hier tritt auch ein gewisser Zusammenhang der Tarifpolitik mit der Zollpolitik in Erscheinung: Soweit es sich nämlich um Schutz-zoll handelt, würde die Gewährung von Seehafenausnahmetarifen an Güter, die durch Schutzzölle zum mindesten erheblicherer Art geschützt sind, dem Sinn des Schutzzolls zuwiderlaufen und daher mit den Rücksichten auf die allgemeine Volkswirtschaft nicht vereinbar sein. Solche

Güter kommen daher für Seehafeneinfuhrtarife nicht in Frage. Das ist von erheblicher Bedeutung, weil dadurch der Seehafeneinfuhrtarifpolitik Schranken gezogen sind, die sich im Wettbewerb der deutschen gegen fremde Seehäfen zum Nachteil der deutschen Seehäfen stark bemerkbar machen. Dagegen ist es natürlich volkswirtschaftlich unbedenklich, solche Güter durch Einfuhrtarife zu begünstigen, die lediglich durch Finanzzölle belastet sind, wie etwa Tee und Kaffee, da der Zweck dieses Zolls durch die Gewährung einer Frachtvergünstigung in keiner Weise beeinträchtigt wird, in Folge einer Verbilligung der Einfuhr und dadurch einer Vermehrung des Verbrauchs sogar gefördert werden kann.

Ebenso wie bei den Ausfuhrtarifen kommt auch bei den Einfuhrtarifen als ein weiterer Zweck hinzu: Die Förderung aller Beziehungen, die wir unter dem Schlagwort „Förderung der Seehafeninteressen“ zusammengefaßt haben, also des Seehafens als solchen, des Überseehandels und der überseeischen Schifffahrt.

Hier liegt manches genau wie bei den Ausfuhrtarifen: Auch die Stärkung der Einfuhr hilft das in den Häfen angelegte Kapital verzinsen, sie bietet den am Güterumschlag beschäftigten Arbeitern und Angestellten vermehrte Verdienstmöglichkeit, sie ermöglicht darüber hinaus auch vielfach Gewinne aus der Benutzung der Umschlagseinrichtungen und fördert die weitere Entwicklung der Häfen.

Weiter wird dadurch, daß das Einfuhrgut über die deutschen Seehäfen gezogen wird, auch der Handel dieser deutschen Plätze befruchtet. In diesem Punkt aber bestehen bei der Einfuhr Zusammenhänge, die wir bei der Ausfuhr nicht kennen:

Das Besondere des Einfuhrhandels liegt nämlich darin, daß hier die Möglichkeit der Bildung von Rohstoffmärkten besteht, auf denen stets ausreichende Warenmengen in den verschiedensten Qualitäten für den Käufer vorrätig gehalten werden, so daß er sich dort jederzeit sofort mit den gewünschten Mengen und Qualitäten eindecken kann.

Für die heimische Volkswirtschaft erwachsen aus dem Bestand solcher Rohstoffmärkte außerordentliche Vorteile, sowohl auf Seiten des Handels, wie besonders auch auf Seiten der verarbeitenden Industrie.

Für den Handel ergibt sich aus dem Bestand eines solchen Rohstoffmarkts die Möglichkeit von Handelsgewinnen und Vermittler-spesen, die, wenn die Rohstoffe über fremde Märkte oder unmittelbar aus dem Ursprungsland bezogen werden müssen, der deutschen Volkswirtschaft verloren gehen würden. Dazu bietet die Zusammenfassung der gesamten Nachfrage in einem großen Markt durch das Schwergewicht dieses Marktes auch die Möglichkeit günstigeren Einkaufs in den überseeischen Erzeugungsgebieten. Der bremische Baumwollhandel ist das beste Beispiel für die Bedeutung, die ein solcher Markt für den Handel einer Seestadt erlangen kann.

Größer indessen noch als diese Vorteile für den Handel sind die Vorteile, die sich aus dem Bestand eines solchen Rohstoffmarkts für die verarbeitende Industrie ergeben: Sie braucht keine Läger in dem fraglichen Rohstoff mehr vorzuhalten oder kann doch ihre Läger außerordentlich einschränken, da sie jede gewünschte Menge in jeder gewünschten Qualität jederzeit und in kürzester Frist durch den heimischen Markt geliefert erhalten kann; sie kann also sozusagen von der Hand in den Mund leben.

Die Vorteile, die sich hieraus für sie ergeben, sind außerordentlich groß, vor allem auch gegenüber dem unmittelbaren Bezug aus dem Ursprungsland:

Die Möglichkeit eines Verzichts auf Vorhaltung eines Lagers gestattet eine wesentliche Verminderung der Betriebskosten, da die Industrie nicht mehr genötigt ist, erhebliche Kapitalien in Rohstoffvorräten anzulegen. Damit entfällt eine erhebliche Zinslast, und gleichzeitig kommen die Kosten für die Lagerung in Wegfall.

Die Möglichkeit, sich jederzeit auf dem Markt einzudecken, entlastet außerdem die Rohstoffindustrie von dem erheblichen Risiko, das jede Vorhaltung größerer Rohstoffmengen durch die Möglichkeit eines stärkeren Sinkens der Weltmarktpreise mit sich bringt. Der Händler am Seehafenmarkt aber kann dieses Risiko viel leichter übernehmen, weil er in seiner Eigenschaft als Händler durch die bessere Übersicht über die Weltmarktpreise der Gefahr einer Wertverminderung weit eher vorbeugen kann.

Und schließlich ein Drittes und Letztes: Der Rohstoffmarkt im heimischen Hafen bietet der verarbeitenden Industrie die Sicherheit, wirklich eine ihren Wünschen und Bedürfnissen entsprechende Lieferung zu erhalten. Bis zu welchem Grad diese Sicherheit geht, dafür bietet der Bremer Baumwollmarkt, der größte und am feinsten durchgebildete der deutschen Rohstoffmärkte, ein gutes Beispiel: Obwohl gerade die amerikanische Baumwolle im Einfuhrhafen in vielfach äußerst mangelhafter Verpackung, mit vielfachen Beschädigungen und in sehr mangelhafter Sortierung eintrifft, kann der inländische Spinner mit voller Sicherheit damit rechnen, in Bremen jederzeit genau die von ihm gewünschte Qualität in jeder gewünschten Menge geliefert zu erhalten. Das ist besonders bedeutsam für die mittleren und kleineren Industriebetriebe, denen nur ein geringeres Kapital zur Verfügung steht, und die daher durch die Notwendigkeit der Vorhaltung eines größeren Betriebskapitals und durch das mit der Vorhaltung von Vorräten verbundene Risiko einer Veränderung der Marktlage besonders belastet werden. Gerade in der Unterstützung der mittleren und kleineren Betriebe liegt daher ein besonders wertvoller volkswirtschaftlicher Vorteil heimischer Rohstoffmärkte.



Das Bedeutsame des Seehafeneinfuhrtarifs liegt nun darin, daß er geeignet ist, die Bildung eines Rohstoffmarkts wesentlich zu fördern, und zwar, obwohl der Tarif selbst nicht ausdrücklich auf die Bevorzugung des Marktverkehrs abgestellt ist. Denn es liegt, wie die Erfahrung gezeigt hat, so, daß, indem der Seeeinfuhrtarif die Einfuhr von Waren über die deutschen Seehäfen fördert, dieses nicht so sehr dem Speditions- als dem Marktverkehr zugute kommt. Die Entwicklung des Bremer Baumwollmarktes bietet auch hierfür ein gutes Beispiel. Wie v. Beckerath (Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918, S. 221/22) festgestellt hat, ist bei einer Zunahme des gesamten bremischen Baumwollversands von rund 96 000 t im Jahr 1885 auf rund 512 000 t im Jahr 1913 der Anteil des Speditionsverkehrs nur von 78 000 t auf 128 000 t gestiegen, also der Anteil des Speditionsverkehrs am Gesamtverkehr von rund 81,5% auf 25% gefallen, der Anteil des Eigenhandels von 18,5% auf 75% gestiegen. Es gibt keine Zahlen, die besser die marktfördernde und damit die große volkswirtschaftliche Wirksamkeit und Bedeutung der Seehafeneinfuhrtarife dartun könnten, als diese Zahlen des Baumwollverkehrs, der allerdings, was nicht übersehen werden darf, sich in ganz besonderem Maß für den Aufbau eines Rohstoffmarkts eignet.

Allerdings darf das, was wir über die Förderung der Marktbildung durch Seehafeneinfuhrtarife gesagt haben, nicht etwa dahin verstanden werden, daß es nur notwendig sei, einen Seehafeneinfuhrtarif für irgendein Rohstoffgut einzuführen, um damit für dieses Gut auch einen Rohstoffmarkt zu schaffen. Durchaus nicht jedes Gut bietet eine geeignete Grundlage für einen Rohstoffmarkt. Gewisse Voraussetzungen müssen vorliegen, damit überhaupt die Möglichkeit der Bildung eines Rohstoffmarktes gegeben ist. Es muß vor allem eine genügend leistungsfähige Industrie und daher eine ausreichende Nachfrage vorhanden sein, um einen solchen Markt zu speisen. Besonders förderlich für die Bildung des Marktes ist es dabei, wenn die Zahl der Nachfragenden recht groß ist und auch viele Betriebe umfaßt, weil für diese die Vorzüge eines Marktes — die Möglichkeit jederzeitiger sofortiger Eindeckung mit Ware jeder gewünschten Menge und Beschaffenheit, und dadurch die Verminderung der Betriebskosten und die Entlastung vom Risiko eigener Vorhaltung von Rohstoffmengen — besonders wertvoll sind. Auch wird die Bildung eines Marktes sehr gefördert, wenn das Einfuhrgut im Anknüpfen noch eine besondere Behandlung erfordert, weil in diesem Fall der unmittelbare Bezug von Übersee durch den Verbraucher erschwert ist. Ein gutes Beispiel hierfür bietet wiederum die amerikanische Baumwolle: Bei ihr ist die Bildung eines Marktes dadurch wesentlich gefördert worden, daß die von Übersee eingehenden Baumwollpartien nicht nur eine sehr verschiedene Qualität, sondern auch eine sehr

mangelhafte Sortierung und eine schlechte Verpackung aufweisen, so daß sich im europäischen Einfuhrhafen die Notwendigkeit ergibt, die Parteien zunächst auf Grund gezogener Proben auszuklassieren, — bekanntlich die Haupttätigkeit der Bremer Baumwollbörse.

Wenn daher ein Seehafeneinfuhrtarif erstellt werden soll, mit dem ausdrücklichen Zweck, die Bildung eines Marktes zu fördern, so wird immer erst eine sorgfältige Prüfung vorausgehen müssen, inwieweit die Voraussetzungen für die Bildung eines Marktes bei dem fraglichen Gut überhaupt vorliegen.

Es bleibt schließlich die Frage, inwieweit die Einfuhrtarife geeignet sind, auch die Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt zu fördern. Die Frage ist deshalb keine ganz einfache, weil, wie wir schon früher sahen, die Seehafenausnahmetarife die von ihnen gewährten Vergünstigungen nicht auf die Güter beschränken, die ausschließlich mit deutschen Schiffen befördert werden, sondern sie auch den mit fremden Schiffen beförderten Gütern zur Verfügung stellen.

Es fragt sich daher, ob gleichwohl die Einfuhrtarife auf eine Förderung gerade der deutschen Schifffahrt hinauslaufen.

In dieser Hinsicht zeigt sich nun, daß die Einfuhrtarife der Förderung der deutschen Schifffahrt nicht im gleichen Maß dienen, wie wir das bei den Ausfuhrtarifen gesehen hatten, die so gut wie ausschließlich der deutschen Schifffahrt zugute kommen. Das hängt damit zusammen, daß die Einfuhrgüter zum großen Teil Massengüter sind, die dem Monopol der Linienschifffahrt nicht unterliegen, und die daher in erheblichem Maß von der freien Schifffahrt im Wettbewerb mit der Linienschifffahrt herübergebracht werden. Das gilt z. B. von Baumwolle, Wolle, Jute, Reis, Hölzern und Kupfer, um die sich also freie Fahrt und Linienschifffahrt gleichmäßig bewerben.

Die freie Schifffahrt aber hat kein Interesse an dem Bestehen von Seehafenausnahmetarifen. Ihr Wesen beruht bekanntlich darauf, daß sie — im Gegensatz zu der Linienschifffahrt, die auf die regelmäßige Bedienung bestimmter Häfen abgestellt ist, — sich ihre Fracht jeweilig dort und nach dem Hafen sucht, wo und wohin sie unter den günstigsten Bedingungen Ladung erhalten kann. Ihr Interesse ist somit überhaupt nicht mit einem bestimmten Hafen, auch nicht mit ihrem Heimathafen, verknüpft; für sie ist es daher auch gleichgültig, ob besondere Eisenbahntarifvergünstigungen für einen deutschen Hafen gewährt werden, den sie möglicherweise niemals oder erst nach langer, im voraus gar nicht übersehbarer Zeit wieder anzulaufen Gelegenheit hat. Niemand, der jemals in Gütertarifangelegenheiten gearbeitet hat, wird sich daher auch eines Falles erinnern können, in dem die freie Schifffahrt die Einführung von Seehafenausnahmetarifen beantragt hätte, während der Fachmann umgekehrt immer von neuem beobachten kann,

mit wie großem Nachdruck sich die Linienreederei um die Einführung von Seehafenausnahmetarifen bemüht.

Hieraus ergibt sich, daß der Wirksamkeit der Seehafeneinfuhrtarife, soweit die Förderung der deutschen Schifffahrt in Frage kommt, erhebliche Schranken gezogen sind; denn ihre Wirkung beschränkt sich auf das Arbeitsgebiet der Linienschifffahrt. Daraus aber folgt eine verschiedene Beurteilung der Wirksamkeit der Seehafeneinfuhrtarife nach den einzelnen Güterarten:

Man wird nämlich unterscheiden müssen zwischen Gütern, die ausschließlich mit der Linienschifffahrt befördert werden, und solchen, um die sich Linienschifffahrt und freie Schifffahrt gemeinsam bewerben. Zu den Gütern der ersten Art gehören einmal alle hochwertigen Güter, die wegen der besonderen Vorzüge der Linienschifffahrt — Regelmäßigkeit, größere Pünktlichkeit und größere Schnelligkeit der Beförderung, bessere Behandlung des Gutes und festes Tarifsysteem — der Linienschifffahrt ausschließlich zufallen, wie z. B. Gewürze, wertvolle Harze, wertvolle Lacke, Kaffee, Kakao, Tee u. dergl. mehr. Weiter gehören dazu auch alle Güter, die in kleineren Mengen als „Stückgut“ im schiffahrts-technischen Sinn verladen werden. Bei allen diesen Gütern läuft jede Tarifvergünstigung für die Einfuhr auf eine Förderung der Linienschifffahrt, und, da diese, soweit sie die deutschen Häfen anläuft, zum überwiegenden Teil in deutschen Händen ist oder es doch nach dem vollkommenen Wiederaufbau der deutschen Schifffahrt sein wird, auf eine Förderung der deutschen Schifffahrt hinaus.

Bei den anderen Gütern, auf die sich das Monopol der Linienschifffahrt nicht erstreckt, und die von der Linienschifffahrt und der freien Schifffahrt im gegenseitigen Wettbewerb befördert werden, kommen dagegen die Einfuhrtarife nicht ausschließlich der Linienschifffahrt und damit der deutschen Schifffahrt, sondern auch der freien Schifffahrt zugute, die einen durchaus internationalen Charakter trägt. Jedoch ist zweifellos, daß auch in diesem Fall der Seehafeneinfuhrtarif eine Förderung der Linienschifffahrt und damit der deutschen Schifffahrt bedeutet, weil nämlich durch diesen Tarif der Verkehr über die deutschen Seehäfen überhaupt vermehrt wird, und damit die deutschen Linienreedereien die Möglichkeit erhalten, sich — allerdings im Wettbewerb mit der freien Schifffahrt — einen erhöhten Anteil an dem einkommenden Verkehr zu sichern. Daß diese Schlußfolgerung richtig ist, geht daraus hervor, daß die deutsche Linienschifffahrt selbst sich vielfach um Seehafeneinfuhrtarife auch für solche Güter bemüht, die dem Wettbewerb der freien Schifffahrt mitunterliegen.

Auch bei den Seehafeneinfuhrtarifen tritt schließlich als dritter Grund für ihre Erstellung hinzu: die Rücksicht auf die finanziellen Interessen der Eisenbahn selbst. Auch hier wird es im allge-

gemeinen so liegen, daß infolge der besonderen geographischen Gestaltung Deutschlands, insbesondere der Lage seiner Seehäfen zu den wichtigsten Industriegebieten, die Beförderung über die deutschen Seehäfen der Reichsbahn eine längere Beförderung gewährleistet als die Beförderung über die fremden, insbesondere die holländischen und belgischen Häfen. In dieser Hinsicht können wir Bezug nehmen auf alles das, was wir zu diesem Punkt bei den Seehafenausfuhrtarifen gesagt haben.

#### 4. Die Zwecke des Seehafendurchfuhrtarifs.

Ein wesentlich einfacheres Gebilde als der Seehafenausfuhrtarif und der Seehafeneinfuhrtarif stellt die dritte Gattung der Seehafenausnahmetarife dar: der Seehafendurchfuhrtarif, also der Seehafentarif, der ausschließlich für die Durchfuhr durch Deutschland gilt. Es hängt dies damit zusammen, daß hier das Interesse der deutschen Erzeugung und der deutschen Volksernährung ausscheidet. Denn da dieser Tarif lediglich für die Durchfuhr durch Deutschland gilt, berührt er, soweit die Förderung des überseeischen Absatzes von Erzeugnissen oder die Förderung der Industrieerzeugung durch erleichterte Zufuhren notwendiger überseeischer Rohstoffe oder die Sicherstellung der menschlichen Ernährung in Frage kommt, nicht das Inland, sondern das Ausland, dem er mit seinen Erleichterungen zugute kommt. Als Zwecke des Seehafendurchfuhrtarifs bleiben daher lediglich übrig: die Seehafenförderung, d. h. also die Förderung der deutschen Seehäfen als solcher, des deutschen überseeischen Handels und der deutschen überseeischen Schifffahrt; sowie die Förderung der finanziellen Interessen der Eisenbahn selbst.

Was zunächst den Gesichtspunkt der Seehafenförderung angeht, so liegt die Tatsache der Förderung des deutschen Seehafens als solchen und der deutschen Seeschifffahrt hier ohne weiteres klar; in dieser Hinsicht genügt es, auf alles das zu verweisen, was wir in dieser Beziehung bei den Seehafenausfuhr- und Seehafeneinfuhrtarifen gesagt haben.

Nicht ganz so einfach liegt die Frage, in welchem Umfang der Seehafendurchfuhrtarif auch eine Förderung des deutschen überseeischen Handels bedeutet. Daß das nicht in demselben Maß der Fall ist, wie bei den Gütern, die Deutschland selbst ein- und ausführt, ist wohl ohne weiteres klar. Dennoch kann die Tatsache, daß der Seehafendurchfuhrtarif auf eine gewisse Förderung des deutschen überseeischen Handels hinausläuft, nicht zweifelhaft sein. Aber genauer den Anteil zu bestimmen, in dem der deutsche Handel durch die Seehafendurchfuhrtarife befruchtet wird, ist nicht möglich. Unterschätzen darf man diesen Anteil jedoch nicht. Er wird um so größer sein, je stärker die deutsche Marktorganisation ist, die für das Gut des betreffenden Durchfuhrtarifs be-

steht. Bei amerikanischer Baumwolle z. B. kann kein Zweifel sein, daß mit Hilfe eines Durchfuhrtarifs über Bremen gezogene Ware überwiegend auch dem dortigen Handel zugute kommt, daß also bei Baumwolle auch der Durchfuhrtarif eine starke marktunterstützende Wirkung hat.

Seine Hauptgrundlage findet indessen der Seehafendurchfuhrtarif doch in etwas anderem, nämlich in der Rücksicht auf die eigenen finanziellen Interessen der Eisenbahn. In den meisten Fällen wird der alleinige oder doch der Hauptgrund für die Erstellung eines Seehafendurchfuhrtarifs sein: der Eisenbahn einen Verkehr zu sichern, der ohne die Ermäßigung des Durchfuhrtarifs überhaupt nicht durch Deutschland oder doch auf einem kürzeren Wege durch Deutschland gefahren werden würde.

Von allen drei Arten der Seehafenausnahmetarife — dem Seehafenausfuhr-, dem Seehafeneinfuhr- und dem Seehafendurchfuhrtarif — ist der Durchfuhrtarif der einzige, der eine grundsätzliche Ablehnung erfahren hat. Besonders in den letzten Jahren sind diese Anfechtungen stark hervorgetreten: in den Verhandlungen des Reichstags, des Reichseisenbahnrats und der Landeseisenbahnräte, in Eingaben von Handelskammern und in Erörterungen der großen Organisationen der Wirtschaft; besonders lebhaft in den Verhandlungen des Reichstags am 13., 15. und 16. Februar 1926, wo fast alle Parteien scharfe Angriffe gegen die Durchfuhrtarife der Reichsbahn erhoben haben.

Was man dem Seehafendurchfuhrtarif — übrigens ebenso wie den sonstigen Durchfuhrtarifen — vorgeworfen hat, ist, daß er den Wettbewerb des Auslands auf dem Weltmarkt auf Kosten des Inlands fördere, indem er das ausländische Erzeugnis und die für das Ausland bestimmten Rohstoffe billiger befördere, als das einheimische Erzeugnis und den für die heimische Industrie bestimmten Rohstoff.

Nun ist die zuletzt angeführte Tatsache allerdings richtig. Aber falsch ist es, wenn daraus der Schluß gezogen wird, daß der Seehafendurchfuhrtarif den Wettbewerb des Auslands auf dem Weltmarkt auf Kosten des Inlands fördere. Prüft man nämlich die Fälle nach, auf die sich diese Vorwürfe stützen, so zeigt sich, daß es sich überall um solche handelt, in denen bestehende billigere Frachten eines Wegs über einen ausländischen Hafen im Wettbewerb mit diesem auf den inländischen Beförderungsweg über einen deutschen Hafen übernommen worden sind, — z. B. die Fracht Antwerpen-Basel auf den deutschen Weg Hamburg-Basel — um auf diese Weise den Wettbewerb gegen den ausländischen Weg zu führen. Da es sich hier also lediglich um die Übernahme des bestehenden Frachtsatzes eines fremden Wettbewerbswegs handelt, so ergibt sich, daß durch dieses Verfahren die Stellung der deutschen Erzeugung beim Absatz ihrer Erzeugnisse oder

bei dem Bezug ihrer Rohstoffe im Verhältnis zu der ausländischen Erzeugung nicht verschlechtert werden kann; denn der Durchfuhrtarif mit derartig übernommenen Sätzen kann ja höchstens erreichen, daß das ausländische Gut auf einem anderen Weg, nicht aber, daß es billiger befördert wird.

Im übrigen handelt es sich bei dem Verfahren der Übernahme billiger Wettbewerbsfrachten auf den Wettbewerbsweg nicht um etwas dem Seehafendurchfuhrtarif oder auch dem Durchfuhrtarif überhaupt Eigentümliches. Der Grundsatz der Übernahme billigerer Wettbewerbsfrachten ist ein allgemeiner Grundsatz des Tarifwesens, wie er bei der Bildung internationaler Tarife allgemein Anwendung findet. Wollte man der Reichsbahn die Übernahme billigerer Wettbewerbsfrachten auf ihre eigenen Wege im Durchfuhrverkehr untersagen, so käme das darauf hinaus, die Reichsbahn in ihrem Wettbewerb gegen die ausländischen Wege, wenigstens soweit der Durchfuhrverkehr in Frage kommt, völlig wehrlos zu machen und damit gleichzeitig auch den deutschen Seehäfen den Wettbewerb gegen die ausländischen Häfen aufs äußerste zu erschweren.

Um sich klar zu machen, worum es sich bei dieser Frage handelt, tut man gut, sich auch hier die verkehrsgeographische Lage Deutschlands vor Augen zu halten. Die zentrale Lage Deutschlands innerhalb Europas bringt es mit sich, daß für zahlreiche Auslandsverkehre die Deutsche Reichsbahn als Durchgangsbahn und die deutschen Häfen als Einfuhr- oder Ausfuhrhäfen in Frage kommen, die Deutsche Reichsbahn und die deutschen Häfen aber gleichzeitig in diesen Durchfuhrverkehren dem schärfsten Wettbewerb ausländischer Bahnen und ausländischer Häfen ausgesetzt sind: Um den Verkehr mit der Tschechoslowakei, mit der Schweiz, mit Österreich und den darüber hinaus liegenden Ländern und mit Polen stehen die deutschen Bahnen meist im Wettbewerb mit einer oder mehreren ausländischen Bahnen. Für den besonders stark umstrittenen schweizerischen Seehafenverkehr kommen z. B., abgesehen von der hier ausscheidenden Rheinschiffahrt, in Frage: die französischen Bahnen von und nach den französischen Nordsee- und Mittelmeerhäfen; die französischen Bahnen in Verbindung mit den belgischen Bahnen von und nach Antwerpen; die italienischen Bahnen von und nach Genua; die österreichischen Bahnen in Verbindung mit den sonstigen am Adriaverkehr beteiligten Bahnen von und nach Triest und Venedig; schließlich die Deutsche Reichsbahn von und nach den deutschen Nordseehäfen. Abgesehen von der Rheinschiffahrt streiten also nicht weniger als vier ausländische Verkehrswege mit der Reichsbahn um den schweizerischen Seehafenverkehr.

Es hieße daher, die Reichsbahn aus allen diesen Wettbewerben und damit aus dem Verkehr mit den angegebenen Ländern so gut wie völlig ausschließen, wenn man der Reichsbahn die Möglichkeit nehmen wollte,

sich den Anteil an den Auslandstransporten, der ihr nach der geographischen Lage Deutschlands zufallen müßte, dadurch zu sichern, daß sie die billigeren Wettbewerbsfrachten des Auslandswegs auf ihre Linien übernimmt. Das Ergebnis solchen Verlangens wäre nicht nur eine wesentliche Schmälerung der Einnahmen der Reichsbahn, — wobei zu berücksichtigen ist, daß es sich gerade bei den Durchfuhrverkehren um besonders weite Wege und daher besonders empfindliche Einnahmeverluste handelt — sondern auch eine wesentliche Beeinträchtigung der deutschen Häfen, die aus der Bedienung des Durchgangsverkehrs im allgemeinen da ausgeschaltet würden, wo das Ausland die deutschen Wege unterbietet.

Welche Dienste die Seehafendurchfuhrtarife den deutschen Seehäfen zu leisten geeignet sind, dafür bietet ein geradezu klassisches Beispiel die Zeit nach der Inflation, ein Beispiel, das deshalb auch für die Zukunft festgehalten zu werden verdient: In einer Zeit, in der durch die Stabilisierung der deutschen Währung aller Verkehr der deutschen Seehäfen mit dem Ausland über die benachbarten Auslandshäfen abzuwandern drohte; in der die Tschechoslowakei den deutschen Seehäfen durch die Unterbietungen der Wege über Triest, Antwerpen und Rotterdam verlorenzugehen drohte; in der Danzig den gesamten polnischen Verkehr und im nordischen Verkehr auch den Verkehr aus der Tschechoslowakei über polnische Strecken zu ziehen in der Lage war; in der den deutschen Nordseehäfen eine Abziehung des Schweizer Verkehrs auf die ausländischen Bahnwege über Antwerpen, Rotterdam, Genua und Triest drohte: in dieser Zeit haben die Durchfuhrtarife Schritt für Schritt den Ein- und Ausfuhrverkehr der Nachbarstaaten, der nach seiner geographischen Herkunft den deutschen Seehäfen gehörte, diesen wieder zugeführt. Sie haben dadurch in einer sehr kritischen Zeit den deutschen Häfen außerordentlich wertvolle Dienste geleistet, sie haben den Wiederaufbau der deutschen Seehäfen, der deutschen Seeschiffahrt und des deutschen Überseeverkehrs außerordentlich gefördert und in langsamem Kampf es den deutschen Seehäfen ermöglicht, sich ihren alten Besitzstand aus der Zeit vor dem Krieg zum erheblichen Teil wiederzuerobern.

Das Ergebnis ist also, daß eine grundsätzliche Ablehnung der Seehafendurchfuhrtarife durchaus unberechtigt wäre, weil der allgemeine Vorwurf, daß sie den Wettbewerb des Auslands auf Kosten des Inlands fördern, keineswegs zutrifft, während sie andererseits ein unentbehrliches Mittel für die Reichsbahn darstellen, sich und den deutschen Seehäfen den ihnen nach der geographischen Lage Deutschlands berechtigtermaßen zustehenden Anteil am Durchfuhrverkehr zu sichern.

Eine andere Frage ist natürlich, ob nicht im Einzelfall Einwendungen gegen einen Seehafendurchfuhrtarif deshalb berechtigt sind, weil seine materielle Bildung anfechtbar ist, indem er z. B. Sätze enthält,

durch die der ausländische Weg noch unterboten und dadurch dem deutschen Erzeugnis der Wettbewerb auf dem Weltmarkt gegen das ausländische Erzeugnis unnötigerweise erschwert wird. Aber derartige Einwendungen haben mit der grundsätzlichen Stellungnahme zu den Seehafendurchfuhrtarifen nichts zu tun.

### 5. Voraussetzungen der Seehafentarife.

Haben wir bisher die Ziele erörtert, die mit der Einführung von Seehafenausnahmetarifen verfolgt werden, so soll nunmehr näher auf einzelne Voraussetzungen eingegangen werden, von denen die Einführung von Seehafenausnahmetarifen im Einzelfall abhängig ist. Anlaß zu besonderen Erörterungen geben dabei nur die Fälle der Ausfuhrförderung und der sogenannten Seehafenförderung.

Soweit die Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse im Ausland das Ziel der Seehafentarifpolitik ist, ist in dieser Hinsicht folgendes zu sagen: Die Aufgabe der Seehafentarife kann nicht eine unbegrenzte und wahllose Förderung der Ausfuhr sein. Denn auch für die Tarifbegünstigungen durch Seehafentarife gilt, daß sie nur insoweit berechtigt sind, als ein allgemeines volkswirtschaftliches Bedürfnis für sie spricht. Nur in diesem Fall sind Tarifermäßigungen zu rechtfertigen, die, wenn die Ausfälle nicht etwa durch eine entsprechende Verkehrszunahme ausgeglichen werden, notwendig auf eine Mehrbelastung der Allgemeinheit hinauslaufen. Daher werden Seehafenausnahmetarife dann nicht in Frage kommen, wenn der in der Form eines Seehafentarisfs gewährte Zuschuß zur Ausfuhr den Absatz des einheimischen Erzeugnisses im Ausland nicht zu fördern vermag. Solche Fälle liegen z. B. vor, wenn das betreffende deutsche Industrieerzeugnis ohnehin den überseeischen Markt im wesentlichen beherrscht, wie das, allerdings selten, aber doch z. B. bei gewissen chemischen Erzeugnissen der Fall ist; oder wenn der Vorsprung des ausländischen Bewerbers im Wettbewerb, etwa durch wesentlich niedrigere Erzeugungskosten, so groß ist, daß auch die mögliche Frachtermäßigung nicht ausreicht, um das einheimische Erzeugnis auf dem fremden Markt wettbewerbsfähig zu machen. Wenn die Eisenbahn in solchen Fällen trotzdem Seehafentarife gewähren wollte, so würde dies ein unnötiges Opfer zum Nachteil der Allgemeinheit sein.

Einen häufigen Anlaß für die Einführung von Seehafenausnahmetarifen, soweit diese die Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse im Ausland zum Ziel haben, wird die Notlage der heimischen Ausfuhrindustrie bilden, die sich in solchen Fällen hilfesuchend an die Eisenbahnverwaltung zu wenden pflegt. Doch braucht keineswegs immer eine Notlage der einheimischen Ausfuhrindustrie vorzuliegen, um die Einführung eines Seehafenaus-



fuhrtarifs zu rechtfertigen. Die Lage des betreffenden heimischen Industriezweigs kann sogar sehr günstig sein, weil er z. B. eine sehr gute Beschäftigung durch den inneren Markt findet; und doch kann Grund vorliegen, die Ausfuhr des fraglichen Erzeugnisses durch einen Seehafenausnahmetarif zu unterstützen: wenn nämlich begründete Aussicht besteht, daß dadurch die Ausfuhr des heimischen Erzeugnisses in erheblicherem Maß belebt wird. Denn immer ist im Auge zu behalten, daß nicht die Förderung einzelner Industrien, sondern — von den sonstigen Zwecken abgesehen — die möglichste Förderung der Ausfuhr als solcher der eigentliche Zweck des Seehafenausfuhrtarifs ist, wobei dieser Ausfuhrförderung der Gedanke zugrunde liegt, daß bei der Enge des Nahrungsmittelspielraums Deutschland nur eine starke Ausfuhr die Möglichkeit gibt, den Unterhalt seiner immer mehr wachsenden Bevölkerung sicherzustellen.

Es wäre daher auch falsch, die Bejahung der Bedürfnisfrage bei einem Seehafenausfuhrtarif unter allen Umständen abhängig zu machen von einer Notlage der betreffenden Ausfuhrindustrie. Besteht eine solche Notlage, so wird allerdings damit in der Regel auch die Notwendigkeit der Einführung eines Seehafenausfuhrtarifs dargetan sein; denn in dieser Notlage wird in der Regel eine Verschlechterung der Ausfuhrverhältnisse zum Ausdruck kommen, deren Behebung im Interesse der allgemeinen deutschen Volkswirtschaft liegt. Aber der Antrag auf Einrichtung eines Seehafenausfuhrtarifs verlangt zu seiner Begründung keineswegs unter allen Umständen den Nachweis, daß eine Notlage der betreffenden Industrie vorliegt. Der Nachweis, daß es möglich ist, die Ausfuhr über einen deutschen Seehafen durch einen solchen Ausfuhrtarif in volkswirtschaftlich beachtlichem Maß zu fördern, genügt vollkommen zur Begründung der Notwendigkeit eines Seehafenausfuhrtarifs. Es ist nicht überflüssig, dies zu betonen. Denn da von den Interessenten zur Begründung ihrer Anträge meistens Gesichtspunkte der Notlage ihres Industriezweigs herangezogen werden, entsteht leicht die Gefahr, daß darüber der allgemeine volkswirtschaftliche Gesichtspunkt der Förderung der Ausfuhr über die deutschen Seehäfen, der der beherrschende sein soll, zu kurz kommt.

Aus dem eben Gesagten geht auch hervor, daß, wenn durch eine Frachtermäßigung eine volkswirtschaftlich bedeutsame Stärkung der Ausfuhr erzielt werden kann, es selbst gerechtfertigt sein kann, daß die Reichsbahn unter den Selbstkosten fährt. Denn in manchen Fällen kann der Vorteil für die zur Erhaltung ihrer Lebensfähigkeit auf die Ausfuhr angewiesene deutsche Volkswirtschaft so groß sein, daß es durchaus berechtigt ist, die entstehenden Ausfälle der Allgemeinheit der Verkehrtreibenden durch Erhöhung der übrigen Tarife zur Last zu legen. Es erscheint nicht überflüssig, auch dieses besonders hervorzuheben, weil es für die Reichsbahngesellschaft nahe liegt, unter der Last

der Reparationsverpflichtungen die Rücksicht auf die Selbstkosten stärker in den Vordergrund zu stellen. Und doch hat der Grundsatz, daß es gerechtfertigt sein kann, Seehafenausfuhrgut in einzelnen Fällen selbst unter den Selbstkosten zu befördern, auch unter der Herrschaft der Reparationen seine Berechtigung; nur ist dabei naturgemäß vorausgesetzt, daß etwaige Ausfälle an anderer Stelle, nötigenfalls also durch Höherhaltung anderer Tarife, wiedereingebracht werden.

In diesem Zusammenhang entsteht auch die Frage, ob die Einrichtung von Mindestmengentarifen, also von Tarifen, die die Gewährung der Tarifvergünstigung von der Auflieferung einer bestimmten Mindestmenge innerhalb einer bestimmten Zeit abhängig machen, mit den Zwecken des Seehafenausnahmetarifs vereinbar ist. Dazu ist zu sagen, daß, falls man grundsätzlich dem Gedanken des Mindestmengentarifs zustimmt, auch gegen die Verbindung dieses Gedankens mit dem des Seehafenausnahmetarifs keine Einwendungen zu erheben sind. Jedoch wird die Bindung an Mindestmengen bei den Seehafentarifen mit äußerster Vorsicht zu erfolgen haben. Denn die Anwendung dieses Verfahrens auf Fälle, für die es nicht geeignet ist, oder die falsche Bemessung der Mindestmengen kann leicht zu einer Beeinträchtigung der Ausfuhr oder Einfuhr führen, indem Interessenten, die die erforderliche Mindestmenge nicht aufbringen können, von dem Aus- oder Einfuhrgeschäft ferngehalten werden. Am wenigsten bedenklich wird die Bindung an Mindestmengen noch bei den Seehafendurchfuhrtarifen sein, weil hier das unmittelbare Interesse der deutschen Erzeugung ausscheidet, eine Beeinträchtigung dieser also nicht zu befürchten ist. Es ist daher auch kein Zufall, wenn wir bei den Seehafendurchfuhrtarifen die Bindung an Mindestmengen besonders häufig finden.

Andererseits ist durch das, was wir über die Voraussetzungen für die Erstellung eines Seehafenausfuhrtarifs zum Zweck der Förderung der Ausfuhr gesagt hatten, auch die Grenze für die Höhe der Ermäßigung gezogen: Seehafenausfuhr-Tarifermäßigungen werden nur in dem Maß gerechtfertigt sein, als sie zur Ermöglichung und Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Waren auf dem Weltmarkt nötig sind. Würde man darüber hinausgehen, so würde das auf eine ungerechtfertigte Bereicherung einzelner Teile der deutschen Wirtschaft auf Kosten der Allgemeinheit hinauslaufen.

In diesem Zusammenhang muß schließlich noch auf einen Gesichtspunkt besonders hingewiesen werden: Wenn auch vielfach eine gewisse Notlage der Ausfuhrindustrie den äußeren Anlaß zur Einführung eines Seehafenausnahmetarifs gibt, so wäre es doch durchaus unangebracht, nun den Seehafentarif als Notstandstarif zu bezeichnen, wie das gelegentlich geschieht. Ein „Notstand“ ist noch nicht vorhanden, weil irgendeinem Zweig der heimischen Industrie der Wettbewerb des Auslands zu Klagen Anlaß gibt. Man tut vielmehr gut, von „Notstand“ nur

zu reden, wo gewisse außerordentliche, jäh eingetretene Umstände eine wirtschaftliche Notlage hervorgerufen haben, die wirtschaftliche Opfer der Eisenbahn erfordert, die aus dem Rahmen der regelmäßigen Geschäftsführung herausfallen, wo also gleichsam akute, außergewöhnliche Maßnahmen erfordernde Gefährdungen der Volkswirtschaft oder wichtiger Teile eingetreten sind.

Um etwas Derartiges handelt es sich aber bei dem Seehafenausfuhrtarif, der durch die Notlage einer Industrie veranlaßt ist, nicht. Hier kommt vielmehr die Befriedigung eines allgemeinen Bedürfnisses in Frage, das in der Entwicklung Deutschlands zum Industrie- und Handelsstaat seine Ursache hat, und dem mit den üblichen Methoden des Tarifwesens genügt werden kann. Das ist wichtig zu betonen, da die Anwendung des Begriffs „Notstandstarif“ leicht dazu führen könnte, das Anwendungsgebiet der Seehafentarife einzuengen, weil sie von einer falschen Beurteilung der Grundlagen der Seehafenausnahmetarife ausgeht.

Es bleibt noch die Frage, inwieweit eigentlich die sogenannte Seehafenförderung durch Seehafenausnahmetarife sich als notwendig erweist. Diese Frage schneidet eins der interessantesten Probleme der Seehafentarifpolitik an: die Frage des Wettbewerbs der deutschen Seehäfen mit den ausländischen Seehäfen.

Dies Problem hat seine Ursache in der geographischen Gestaltung Mitteleuropas und der Lage seiner Häfen: Wenn auch jeder dieser Häfen sein besonderes, kilometrisch genau zu umschreibendes Hinterland hat, so sind doch die Entfernungsunterschiede im Hinterland zwischen den einzelnen Häfen teilweise so gering, daß sie durch Tarifmaßnahmen leicht ausgeglichen werden können. Es ergibt sich also die Möglichkeit, die deutschen Seehäfen zu fördern, indem man ihnen durch Tarifvergünstigungen den Wettbewerb auch in Gebieten möglich macht, die an sich geographisch in das Vorzugsgebiet ausländischer Häfen fallen.

Besondere Beachtung verdient dabei das Verhältnis der deutschen Häfen zu den belgischen und holländischen Häfen, und daneben auch zu den italienischen Häfen Triest, Venedig und Genua:

Die verkehrsgeographische Gestaltung Deutschlands bringt es nämlich mit sich, daß große, und zwar gerade die industriell bedeutsamsten Gebiete Deutschlands in das geographische Einflußgebiet ausländischer Häfen, vor allem der belgisch-holländischen Häfen, fallen. Zu dem geographischen Vorzugsgebiet Antwerpens und Rotterdams insbesondere gehören die linksrheinischen Gebiete der Rheinprovinz und ein zwar nicht breites, aber wichtiges preußisches Gebiet auf dem rechten Rheinufer, außerdem Baden, Württemberg und der äußerste Südwesten Bayerns. Und dieses geographische Vorzugsgebiet erfährt

nach Osten noch eine erhebliche Ausdehnung dadurch, daß den belgisch-holländischen Seehäfen der Rhein als Verkehrsstraße zur Verfügung steht, die Rheinfrachten aber auf weitere Entfernungen meist billiger sind als die Eisenbahnfrachten und auch erheblich unter den Frachten der Weser und der Elbe liegen, so daß — ganz abgesehen von der geringeren Leistungsfähigkeit dieser beiden Wasserstraßen — der Einfluß des Rheins auch durch den Einfluß von Weser und Elbe nicht ausgeglichen wird.

In ähnlicher Weise, wenn auch nicht in gleich starkem Maße, greift auch der geographische Einfluß Triests, dem allerdings eine Wasserstraße nicht zur Verfügung steht, weit nach Deutschland über. Sein geographisches Einflußgebiet reicht bis an die Donau heran: Städte wie München, Regensburg, Augsburg, Kaufbeuren, um nur einige der wichtigsten zu nennen, liegen geographisch günstiger zu Triest als zu Bremen oder gar Hamburg. Ulm liegt etwa gleich weit von Triest und Bremen entfernt. Selbst das geographische Vorzugsgebiet Genuas reicht nach Deutschland hinein: nach Ulm hat Genua bereits vor Bremen — von Hamburg ganz abgesehen — einen kleinen kilometrischen Vorsprung.

Es ergibt sich also die Frage, ob von den deutschen Bahnen diese deutschen Gebiete kampflos den ausländischen Häfen überlassen werden sollen, oder ob nicht — ganz abgesehen von dem Gesichtspunkt der Förderung der Seehäfen — Gründe dafür sprechen, den in Frage kommenden Verkehr des deutschen Hinterlands nach Möglichkeit den deutschen Seehäfen zuzuführen. Diese Frage so stellen, heißt auch schon, sie beantworten: Es erscheint als eine berechtigte volkswirtschaftliche Forderung, daß die Erzeugnisse deutscher Arbeit, die Rohstoffe für die deutsche Erzeugung und die Nahrungsmittel für die deutsche Ernährung nach Möglichkeit auch über deutsche Häfen verfrachtet werden und grundsätzlich nicht dazu dienen sollen, ausländischen Seehäfen zu Wohlstand und Blüte zu verhelfen, während die deutschen Seehäfen vielleicht Not leiden. Dem Land, das die volkswirtschaftliche Arbeit der Erzeugung leistet, müssen nach Möglichkeit auch die Vorteile zufallen, die sich aus der Verfrachtung der Erzeugnisse und der zu ihrer Herstellung notwendigen Rohstoffe über die heimischen Häfen ergeben.

Daß dies nur teilweise erreichbar ist, hat seine Ursache in der außerordentlich günstigen Lage der ausländischen Häfen, insbesondere der belgisch-holländischen Häfen, zu den wichtigsten deutschen Erzeugungsgebieten, spricht aber nicht gegen die Richtigkeit des Grundsatzes.

In der besonderen geographischen Lage Deutschlands haben wir auch den Grund, weshalb in Deutschland die Seehafentarife zu weit größerer Bedeutung gelangt sind als in anderen Ländern: ein Land, das sich innerhalb seiner eigenen Grenzen bei der Ausfuhr seiner Erzeug-

nisse und der Einfuhr der für seine Industrie unentbehrlichen Rohstoffe und der Nahrungsmittel dem starken Wettbewerb fremder Seehäfen, gestützt auf deren geographische Lage, ausgesetzt sieht, ist in anderer Lage als ein Land, dessen gesamte Fabrikatausfuhr und Rohstoff- und Nahrungsmiteleinfuhr ohne weiteres nur den eigenen Seehäfen zufällt, wie das z. B. für England, Belgien, Holland und, wenn auch nicht in so aus gesprochenem Maße, auch für Frankreich der Fall ist.

In diesem Zusammenhang drängt sich noch eine Frage auf: Besteht nicht die Gefahr, daß Tarifmaßnahmen des einen Teils zugunsten der einheimischen Seehäfen Gegenmaßnahmen des anderen Teils hervorrufen und dadurch die eingeschlagene Tarifpolitik wirkungslos machen?

Diese Frage liegt nicht in allen Verkehrsbeziehungen gleich. Im Verhältnis zu den belgisch-holländischen Seehäfen liegt es so, daß, wenn auch diese Länder gleichfalls eine stark ausgeprägte Seehafentarifpolitik treiben, die Tarifentfernungen auf den belgischen und holländischen Bahnen doch zu kurz sind, als daß diese Politik starke Wirkungen haben könnte, wenn auch naturgemäß eine gewisse Beeinträchtigung der deutschen Seehafentarifpolitik durch die belgische und holländische Seehafenpolitik nicht geleugnet werden kann. Auf diesem wichtigsten Gebiet der deutschen Seehafentarifpolitik besteht also im großen und ganzen keine Gefahr, daß durch Maßnahmen des andern Teils die Wirkungen der deutschen Tarifmaßnahmen aufgehoben werden könnten.

Etwas anders liegt es im Wettbewerb mit Triest, wo auf beiden Seiten sehr große Entfernungen in Frage kommen (z. B. Hamburg—Regensburg 748, Triest—Regensburg 626 km).

Aber auch hier ist die deutsche Seehafentarifpolitik noch nicht deswegen zum Scheitern verurteilt, weil dem Gegner das Kampfmittel in etwa gleicher Stärke zur Verfügung steht. Hier muß es, wenn jeder Teil zu Gegenmaßnahmen gegen den andern Teil schreitet, zum Tarifkampf kommen, wie wir einen solchen in größter Schärfe im Jahr 1925/26 zwischen der Reichsbahn und den am Adriaverkehr beteiligten Bahnen haben beobachten können. Der Ausgang dieses Kampfes wird von der Entschiedenheit, mit der er geführt, und von der Fähigkeit, ihn durchzuhalten, abhängen, wobei die deutschen Nordseehäfen durch die Überlegenheit ihrer Einrichtungen, vor allem auch durch die größere Regelmäßigkeit und Häufigkeit ihrer Schiffsverbindungen von vornherein einen gewissen Vorsprung vor Triest haben werden. Der Kampf wird schließlich in einem Abkommen über die Teilung des Verkehrs auslaufen, das dem Stärkeverhältnis entspricht, wie es der Tarifkampf hat in Erscheinung treten lassen.

## 6. Bedeutung der Eisenbahnfracht für die Wahl des Ausfuhr-, Einfuhr- oder Durchfuhrhafens.

Wir hatten bisher als gegeben unterstellt, daß der Höhe der Eisenbahnfracht eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Ein-, Aus- oder Durchfuhrhafens zukomme. Indessen kommen wir um eine nähere Untersuchung auch dieser Frage nicht herum; denn sie liegt keineswegs ohne weiteres klar, sondern bietet im einzelnen nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Sie hat auch bei den Vorverhandlungen, die die Reichsbahn mit den Interessenten in der Regel führt, um sich ein Bild von der Notwendigkeit der Einführung eines Seehafentarifs zu machen, vielfach eine Rolle gespielt — ein Zeichen, daß auch die Reichsbahn diese Frage nicht als zweifelsfrei ansieht. Andererseits ist klar, daß, wenn oder insoweit diese Frage verneint werden sollte, den Seehafentariifen überhaupt der Boden entzogen werden würde; denn spielt die Höhe der Eisenbahnfracht keine entscheidende Rolle bei der Wahl des Ein-, Aus- oder Durchfuhrhafens, so sind auch besondere Tarifiermäßigungen zwecklos und müssen daher unterbleiben.

Die Zweifel, ob den Kosten der Eisenbahnbeförderung eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Ein-, Aus- oder Durchfuhrhafens zuzusprechen ist, stützen sich auf zwei verschiedene Erwägungen.

Die eine geht davon aus, daß neben der Eisenbahnfracht noch zwei andere Kostenteile bei der Wahl des Ein-, Aus- oder Durchfuhrhafens eine erhebliche Rolle spielen: die Seefrachten und die Platzkosten, d. h. die Aufwendungen für die Beförderung der Ware zwischen Seeschiff und Eisenbahn. Es liegt daher der Zweifel nahe, ob denn die bloße Ermäßigung der Eisenbahnfracht im Wege des Seehafentarifs schon geeignet ist, das Gut über einen bestimmten Hafen zu ziehen.

An sich liegt es offenbar so, daß für die Möglichkeit des Wettbewerbes auf den ausländischen Märkten nicht die Höhe der Eisenbahnfracht allein, sondern die Höhe der gesamten Beförderungskosten maßgebend ist. Und da diese nicht nur aus der Eisenbahnfracht, sondern auch noch aus Seefracht und Platzkosten bestehen, so kann es an sich nicht zweifelhaft sein, daß neben der Eisenbahnfracht auch die beiden anderen Kostenbestandteile für die Wahl des Ein-, Aus- oder Durchfuhrhafens maßgebend sind. Man wird diese Kostenbestandteile deshalb nur dann unberücksichtigt lassen können, wenn sie für die miteinander in Wettbewerb stehenden Häfen ganz oder im wesentlichen gleich hoch sind.

Sehen wir uns nun daraufhin zunächst die Seefrachten an, so wird man hier unterscheiden müssen zwischen Gütern, auf die sich das Monopol der Linienschiffahrt erstreckt, und bei denen daher die Fracht monopolistisch festgesetzt wird, und solchen Gütern, die dem freien Wettbewerb zwischen Linienfahrt und freier Fahrt und innerhalb

der freien Fahrt selbst unterworfen sind, und bei denen sich daher die Frachten auf freiem Markt im freien Spiel der Kräfte bilden.

Zu den Gütern der ersten Art gehören fast sämtliche für die Ausfuhr in Frage kommenden Güter, insbesondere sämtliche Industrieerzeugnisse; und von den Einfuhrgütern alle hochwertigen Güter, z. B. Gewürze, Harze, Lacke, Kautschuk, Tabak, Kaffee, Tee, Kakao, wertvolle Öle, wertvolle Hölzer u. dgl. mehr. Für alle diese Güter aber sind bei normalen Verhältnissen von und nach sämtlichen nordwesteuropäischen Welthäfen, also vor allem für Antwerpen, Rotterdam, Bremen und Hamburg die Seefrachten durch die für die einzelnen Verkehre bestehenden Schiffahrtverbände (conferences) gleichgehalten, so daß es also, soweit die Verkehre durch Frachtabreden geregelt sind<sup>1</sup>, für die Seefracht keinen Unterschied macht, ob etwa ein bestimmtes Industrieerzeugnis über Hamburg oder Bremen, oder über Antwerpen oder Rotterdam ausgeführt, und ob hochwertige überseeische Rohstoffe oder Nahrungsmittel über Hamburg oder Bremen, oder über Antwerpen oder Rotterdam eingeführt werden.

Anders liegt es dagegen bei den Gütern, die dem Monopol der Linienschiffahrt nicht unterliegen, und wo sich daher die Preise auf freiem Markt bilden, also in der Hauptsache bei den billigeren Masseneinfuhrgütern, wie Baumwolle, Jute, Getreide, Reis, Baumwollsaatmehl, Hölzern, Erzen u. dgl. m. Hier müssen, da der Preis in jedem Einzelfall besonders vereinbart wird, naturgemäß dauernd Unterschiede in der Höhe der Seefrachten zwischen den deutschen und den westeuropäischen Häfen zutage treten. Die äußerst verwickelten Verhältnisse, die in diesem Fall die Höhe der Seefrachten bestimmen und unter denen insbesondere bei der einkommenden Fahrt auch die Aussicht, Rückfracht zu erhalten, eine Rolle spielt, hier näher zu untersuchen, würde über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen. Es genügt hier die Feststellung, daß die Seefrachtunterschiede auch bei diesen Gütern zwischen den einzelnen nordwesteuropäischen Welthäfen nicht erheblich sind und sich im großen und ganzen innerhalb eines längeren Zeitraums im wesentlichen ausgleichen, so daß auch hier davon ausgegangen werden kann, daß die Seefrachten der deutschen Welthäfen und der belgisch-holländischen Häfen im großen und ganzen wenig voneinander abweichen und daher die Wahl des Verschiffungs- oder Bestimmungshafens nicht maßgebend bestimmen.

<sup>1</sup> Eine solche Verständigung besteht allerdings in dem Augenblick, wo dies geschrieben wird, in dem wichtigsten aller Verkehre, dem nordatlantischen, nicht; die Seefrachten von und nach Rotterdam und Antwerpen sind vielmehr infolge Austritts der Black Diamond Line aus den Konferenzen und des damit begonnenen Tarifkampfs niedriger als für Hamburg. Indessen handelt es sich hier um einen Ausnahmestand, nach dessen Beendigung, wie sicher anzunehmen ist, es auch wieder zu einer Gleichhaltung der Frachtsätze zwischen den deutschen und den westeuropäischen Häfen kommen wird.

Für Triest liegen die Verhältnisse zwar etwas anders. Sehen wir aber hier von den Seefrachten mit dem nahen Orient ab, die infolge der örtlichen Lage Triests erheblich niedriger sind als die Frachten von und nach den deutschen Nordseehäfen, so kann im großen Durchschnitt gesagt werden, daß die Frachtunterschiede gegenüber den deutschen Häfen nicht so erheblich sind, daß nicht auch hier über sie hinweggesehen werden und davon ausgegangen werden könnte, daß die Seefrachten gleich sind.

Neben den Seefrachten sind es die Platzkosten, d. h. die Aufwendungen zum Zweck der Beförderung der Ware zwischen Seeschiff und Eisenbahn, die die Höhe der Gesamtkosten der Beförderung mitbestimmen. Bestehen also Abweichungen in der Höhe dieser Kosten für die einzelnen Häfen, so können auch diese für die Wahl des Aus-, Ein- oder Durchfuhrwegs von entscheidender Bedeutung sein.

Leider zeigen die Formen, in denen die Platzgebühren in den einzelnen Häfen erhoben werden, eine derartige Mannigfaltigkeit, daß ein Vergleich der einzelnen Bestandteile, aus denen sie sich zusammensetzen, für unsere Absichten zwecklos ist. Man kann nur so verfahren, daß man die tatsächlich entstehenden Gesamtkosten vergleicht, was noch dadurch nicht unerheblich erschwert wird, daß auch bei den einzelnen Gütern die Gebührensätze in den verschiedenen Häfen ganz verschieden hoch sind.

Vor dem Krieg bestand nun in der Höhe der Platzkosten eine starke Überlegenheit der belgisch-holländischen Häfen, die insgesamt wesentlich niedrigere Platzkosten als die deutschen Nordseehäfen aufwiesen. Nach dem Krieg ist diese starke Überlegenheit der belgisch-holländischen Häfen erfreulicherweise nicht unerheblich dadurch abgeschwächt worden, daß von der Reichsbahn bei allen seewärts ein- und ausgehenden Gütern von einer Hafenbahnfracht abgesehen wird, so daß nunmehr, wie das schon in Antwerpen stets der Fall war, diese Güter unentgeltlich den Verwendungsstätten zugeführt oder von dort abgeholt werden. Wenn auch damit die Vorteile, die die belgisch-holländischen Häfen dem Verkehr in bezug auf die Platzkosten bieten, noch nicht völlig ausgeglichen sind, so ist doch, was an Vorteilen verblieben ist, im allgemeinen nicht mehr so erheblich, daß ihm bei der Wahl des Beförderungswegs eine entscheidende Bedeutung zukäme. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß, je weiter der Beförderungsweg ist, — und gerade für die deutschen Nordseehäfen kommen nach den Gebieten, die von den belgisch-holländischen Häfen mitumworben werden, verhältnismäßig große Entfernungen in Frage —, um so geringer notwendigerweise der Einfluß des festen Selbstkostenbestandteils der Hafenkosten sein muß.



Noch mehr treten kleinere Unterschiede in den Platzkosten zwischen Triest und den deutschen Nordseehäfen zurück, da hier die Entfernungen mit den umstittenen Gebieten noch wesentlich größer sind.

Das Ergebnis ist also, daß, soweit überhaupt die entscheidende Bedeutung für die Wahl des Beförderungswegs in den Kosten der Beförderung liegt, sie in den Eisenbahnfrachten, nicht aber in den Seefrachten und den Platzkosten liegt.

Hier hat sich nun aber ein weiterer Zweifel eingestellt, und auch dieser ist nicht selten, sowohl von den früheren Staatsbahnverwaltungen, als auch neuerdings von der Reichsbahn mit den Interessenten erörtert worden — ein Beweis, wie ernst auch dieser Zweifel genommen wird.

Man kann dieser Zweifelsfrage etwa folgenden Ausdruck geben: Daß die Höhe der Eisenbahnfrachten bei den geringwertigen Gütern eine erhebliche Rolle bei der Wahl des Beförderungswegs spiele, darüber allerdings könne wohl kein Zweifel sein, da bei dem geringen Wert dieser Güter die Frachtkosten einen erheblichen Teil der Erzeugungskosten ausmachen; aber es bleibe doch die Frage, ob denn das gleiche auch für die hochwertigen Güter gelten müsse, bei denen die Eisenbahnfrachtkosten doch nur einen verhältnismäßig sehr geringen Teil der Erzeugungskosten bildeten.

Die Bedeutung dieses Bedenkens liegt auf der Hand. Denn in der Aus- und Einfuhr eines auf die Ausfuhrindustrie eingestellten Landes wie Deutschland spielen hochwertige Güter eine erhebliche Rolle. Für die Ausfuhr kommen fast ausschließlich hochwertige Güter in Frage, da die Ausfuhr sich im wesentlichen auf Fabrikate beschränkt. Aber auch in der Einfuhr spielen hochwertige Güter eine erhebliche Rolle. Es sei nur hingewiesen auf Güter wie Lacke, Farbhölzer, Kautschuk, Fleisch, Speck, Fette und Öle, Schmalz, Kaffee, Tee, Kakao, Gewürze, Kupfer u. dgl. m. Wäre also der Zweifel, ob auch bei den hochwertigen Gütern die Höhe der Eisenbahnfrachten für die Wahl des Beförderungswegs maßgebend ist, berechtigt, so würden für alle diese Güter Seehafentarife zwecklos sein.

Indessen sind diese Bedenken nicht gerechtfertigt. Sie übersehen eine Selbstverständlichkeit, daß nämlich kein Kaufmann oder Erzeuger bereit sein wird, unnötigerweise Mehrausgaben zu machen, mag es sich dabei um geringwertige oder hochwertige Güter handeln. Wer die Wahl zwischen zwei an sich gleichwertigen Wegen hat, von denen der eine teurer als der andere ist, wird auch für das wertvollere Gut den billigeren Weg wählen, selbst wenn der Frachtunterschied, gemessen am Wert des Guts, nur gering ist. Denn auch auf dem Weltmarkt ist, bei den hochwertigen Gütern nicht weniger als bei den geringwertigen

Gütern, der geringste Unterschied in der Preislage für den Erfolg im Wettbewerb entscheidend.

Wenn der Beteiligte sich über die größere Kostspieligkeit eines Weges hinwegsetzen soll, so müssen schon besondere Verhältnisse vorliegen, die die Verteuerung ausgleichen. Solche Verhältnisse können z. B. darin liegen, daß der eine Hafen ein reichlicher ausgebautes Liniennetz mit häufigeren Verbindungen hat als der andere; das wird vor allem bei solchen Gütern eine Rolle spielen, für die eine häufige und schnelle Möglichkeit der Versendung von besonderer Wichtigkeit ist, z. B. für die Ausfuhr von Saisonartikeln, Modeartikeln, Maschinenersatzteilen u. dgl. m., bei denen eine schnelle Versendung vielfach noch wichtiger ist als eine billige Versendung. Solche besonderen Verhältnisse können auch weiter z. B. in dem Umstand liegen, daß der mit höheren Frachtkosten belastete Hafen einen Rohstoffmarkt besitzt, der dem Empfänger jederzeit genau klassifizierte Bezüge ermöglicht, ihm dadurch einen zweckmäßigeren Einkauf gestattet und Lagerung und Zinsen erspart, wie das z. B. bei der Inanspruchnahme des Bremer Baumwollmarkts der Fall ist. Indessen treten diese besonderen Verhältnisse gegenüber der Regel, daß im wesentlichen die Frachtkosten für die Wahl des Beförderungswegs maßgebend sind, zurück.

## **7. Verwirklichung der entwickelten Grundsätze im deutschen Seehafentarifwesen.**

In welchem Umfang haben nun die entwickelten Grundsätze im deutschen Seehafentarifwesen ihre Verwirklichung gefunden?

Bei der Behandlung dieser Frage ist es nicht ohne Wert, zunächst einen Blick auf die Vergangenheit zu werfen, nicht sowohl des rein geschichtlichen Interesses wegen, als weil ein solcher Rückblick geeignet ist, das Verständnis der gegenwärtigen Seehafentarifpolitik erheblich zu erleichtern.

Schon die Privatbahnzeit, also die Zeit, in der die deutschen Bahnen überwiegend von Privatgesellschaften betrieben wurden, kannte Seehafenausnahmetarife. Aber es liegt auf der Hand, daß hier als Gründe für ihre Erstellung lediglich Rücksichten auf das eigene Interesse der Bahn in Frage kommen konnten. Denn eben ist das ja das Bezeichnende jeder Tarifgestaltung eines Privatunternehmens, daß sie nur von dem rein privatwirtschaftlichen Bestreben geleitet wird, einen möglichst hohen Gewinn zu erzielen. Dieses Bestreben hat nicht selten auch zur Einführung von Seehafentarifen zugunsten der deutschen Seehäfen geführt, da es mit deren Hilfe den Privatbahnen vielfach möglich war, ein Gut auf längere Strecken in die Hand zu bekommen. Aber andererseits sind auch die Fälle nicht selten, wo das rein privatwirtschaft-

liche Interesse eine Privatbahn dazu geführt hat, Seehafentarife zugunsten ausländischer, insbesondere der belgisch-holländischen Häfen einzuführen, weil sich infolge der Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens für die beteiligte Privatbahn die Möglichkeit ergab, das Gut bei der Beförderung über einen ausländischen Hafen länger auf ihren eigenen Linien festzuhalten als bei der Beförderung über einen deutschen Seehafen.

Das Gesamtbild, das dieses privatwirtschaftliche Seehafentarifsystem zeigt, entspricht wenig den Anforderungen, die wir heute an ein wohlgeordnetes Seehafentarifsystem zu stellen gewohnt sind. Bezeichnende Merkmale sind: Mangel jeder volkswirtschaftlichen Rücksicht bei der Tarifgestaltung, geringe Durchbildung des Systems, mehr zufällige als planmäßige Ausgestaltung und daher mangelnde Einheitlichkeit, mangelnde Beständigkeit infolge des reinen Wettbewerbscharakters aller dieser Tarife, mangelnde Rücksicht auf die staatliche Zollpolitik und schließlich zahlreiche Begünstigungen auch ausländischer Seehäfen

Ein ganz anderes Gesicht bekam die Seehafenpolitik mit der Verstaatlichung der deutschen Bahnen, also etwa vom Ende der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts ab. Jetzt erst treten alle die Ziele in Erscheinung, die wir in den ersten Teilen unserer Abhandlung als wesentlich für die volkswirtschaftliche Ausgestaltung der Seehafentarifpolitik kennengelernt haben. Sie werden nun bewußtermaßen von den einzelnen Staatsbahnen aufgenommen, um damit ihre handelspolitischen Absichten zu verwirklichen. Jetzt handelt es sich also bei der Seehafentarifpolitik nicht mehr allein um die Förderung der finanziellen Interessen der einzelnen Bahnen, sondern vor allem um das volkswirtschaftliche Interesse an der Hebung von Ausfuhr und Einfuhr und weiter an der Förderung der deutschen Seehäfen als solcher, des deutschen Überseehandels und der deutschen überseeischen Schifffahrt. Dabei wird auch die Seehafentarifpolitik gleichzeitig auf die Zollschutzpolitik abgestellt: man vermeidet jetzt also tarifarische Einfuhrvergünstigungen für Erzeugnisse, die durch Schutzzölle geschützt sind.

Damit wandelt sich das Bild, wie es das Seehafentarifsystem bisher bot, völlig: An die Stelle der Zersplitterung der Vergünstigungen tritt jetzt ein im großen und ganzen einheitliches und von einheitlichen Gesichtspunkten aus ausgebildetes System. In diesem System treten die privatwirtschaftlichen, also finanziellen Rücksichten stark zurück, und es überwiegen volkswirtschaftliche Gesichtspunkte. Und wo etwa volkswirtschaftliche mit privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten in Widerstreit stehen, werden die privatwirtschaftlichen hinter den volkswirtschaftlichen Rücksichten zurückgestellt: nur bei den Durchfuhrtarifen,

bei denen ihrer Natur nach eine Förderung der deutschen Erzeugung und Ernährung nicht in Frage kommt, treten naturgemäß die privatwirtschaftlichen Rücksichten stärker in Erscheinung. Die Vergünstigungen zugunsten ausländischer Häfen verschwinden jetzt, soweit nicht etwa Rücksichten auf die Schonung bestehender Verhältnisse oder auf den Wettbewerb fremder Bahnen zu ihrer Aufrechterhaltung nötigen. Gleichzeitig wird das System der Seehafentarife stark ausgebaut: Die Zahl der begünstigten Güter nimmt unter dem Einfluß der fortschreitenden Entwicklung Deutschlands zum Industrie- und Handelsstaat, wie sie sich nach 1871 in steigendem Maß vollzieht, erheblich zu. Dabei sind die Vergünstigungen für die Ausfuhr wesentlich zahlreicher als für die Einfuhr, was sich daraus erklärt, daß in der Förderung der Ausfuhr die eigentliche Lebensfrage für den modernen Handels- und Industriestaat liegt, und außerdem der Förderung der Einfuhr nicht selten Rücksichten der Schutzzollpolitik entgegenstehen.

So das allgemeine Bild dieser staatlichen Seehafentarifpolitik! Sieht man allerdings etwas genauer zu, so stellt sich in seinen Einzelheiten das Bild doch in mancher Hinsicht etwas anders dar. Denn wenn auch, gemessen an der Privatbahnzeit, die Seehafentarifpolitik und das Seehafentarifsystem der Staatsbahnzeit im großen und ganzen als etwas Einheitliches erscheint, so ist doch diese Einheitlichkeit noch nicht vollkommen. Das hängt vor allem mit der besonderen Stellung zusammen, die Bayern gegenüber der deutschen Seehafentarifpolitik vor dem Krieg eingenommen hat.

Bayern in seiner Eigenschaft als Binnenstaat hat vor dem Krieg sich niemals völlig mit den Interessen der deutschen Seehäfen identifiziert und in der Förderung der deutschen Seehäfen gegenüber ihren ausländischen Wettbewerbern keine allgemeine deutsche Aufgabe gesehen. Bayerns geographische Lage bringt es mit sich, daß seiner Industrie im allgemeinen drei Wege nebeneinander zur Verfügung stehen: der Weg über die deutschen Seehäfen; der Weg über die holländisch-belgischen Seehäfen, wobei, abgesehen vom Wasserweg, sowohl der direkte Bahnweg als auch der gebrochene Weg über die Rhein- und Mainhäfen in Frage kommt; und schließlich der Weg über Triest als reiner Bahnweg. Bayern aber hat vor dem Krieg die Interessen seiner Volkswirtschaft und seiner Staatsbahnen am besten gewahrt gesehen, wenn es sich alle drei Wege nebeneinander offen hielt, und hat aus diesem Grundsatz auch niemals ein Hehl gemacht. Die bayerische Staatsbahn hat daher die den deutschen Seehäfen gewährten Ausfuhrvergünstigungen in der Regel auch den übrigen Ausfuhrwegen eingeräumt, und zwar sowohl den direkten Bahnwegen als auch dem Binnenumschlagsverkehr nach den belgisch-holländischen Häfen. Und ähnlich ist Bayern auch bei der Einfuhr verfahren, indem es auch hier im allgemeinen — von einigen, allerdings nicht unerheblichen Ausnahmen

zugunsten der deutschen Seehäfen abgesehen — die gleichen Vergünstigungen, wie es sie den deutschen Nordseehäfen eingeräumt hatte, auch den ausländischen Häfen gewährt hat.

So war die Lage vor dem Beginn des Weltkriegs. Der Weltkrieg setzte dann zunächst praktisch die Wirkung der Seehafentarife durch den Abschluß Deutschlands vom Weltverkehr außer Kraft, und der Vertrag von Versailles hat dann die deutschen Seehafentarife überhaupt beseitigt. Zwar nicht unmittelbar, indem er etwa diese Tarife verboten hätte, aber doch mittelbar, indem er in Art. 325 bestimmte, daß „die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte alle Vergünstigungen und Vorzugstarife genießen sollten, welche auf den deutschen Eisenbahnen zugunsten der deutschen Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht gewährt“ würden. Wollte man also nicht die gesamten deutschen Seehafentarife auch Antwerpen zur Verfügung stellen, womit man nicht nur einen der wichtigsten Zwecke der deutschen Tarifpolitik, den Schutz der deutschen Häfen gegen die übrigen westeuropäischen Häfen, im großen und ganzen zunichte gemacht, sondern auch ganz nutzlos Frachtausfälle übernommen hätte, so war man gezwungen, die gesamten Seehafentarife aufzuheben. Wenn die deutschen Bahnen sich zu diesem Schritt im Jahr 1919 entschlossen, so waren dabei noch zwei weitere Erwägungen maßgebend: Die eine war, daß bei der fortschreitenden Inflation, die ein erhebliches Zurückbleiben der deutschen Eisenbahnfrachten hinter der Geldentwertung mit sich gebracht hatte, die Höhe der Eisenbahnfrachten ohnehin ohne wesentlichen Einfluß auf die Wahl des Beförderungswegs war. Dazu kam die weitere Erwägung, daß die Grundlagen, auf denen sich vor dem Krieg das Seehafentarifsystem aufgebaut hatte, sich nach dem Krieg von Grund aus geändert hatten, sowohl durch die Änderung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, als auch durch die Veränderungen, die das gesamte Eisenbahntarifwesen nach dem Krieg bereits erfahren hatte, und die noch in Aussicht standen, so daß es wünschenswert erschien, zunächst einmal reinen Tisch zu machen, um dann zu gegebener Zeit in Anpassung an die veränderten Verhältnisse völlig neu aufbauen zu können.

Dieser Zeitpunkt wäre an sich gekommen gewesen mit dem 10. Januar 1925, mit dem Deutschland nach Ablauf der fünfjährigen Frist des Art. 378 des Versailler Vertrags durch die Außerkraftsetzung der Art. 325 und 326 wieder die Möglichkeit zu freier Gestaltung seiner Seehafentarife erhielt. Indessen hat die Deutsche Reichsbahn diesen Zeitpunkt nicht abgewartet, sondern schon am 1. November 1923, bezeichnenderweise also dem Zeitpunkt, mit dem die Inflation als beendet angesehen werden kann, mit dem Wiederaufbau des Seehafentarif-

systems begonnen, gedrängt durch die zunehmende Notlage der deutschen Ausfuhrindustrie, teilweise auch der deutschen Seehäfen. Sie hat es also dabei darauf ankommen lassen, daß sie nunmehr genötigt wurde, die neueingeführten Tarife gemäß Art. 325 des Versailler Vertrags auch Belgien, und schließlich aus politischen Gründen auch Holland für ihre Häfen zur Verfügung zu stellen.

Man wird es stets als ein besonderes Verdienst der Deutschen Reichsbahn ansehen müssen, daß sie so schnell wieder den Weg zur Seehafentarifpolitik zurückgefunden und ihn von da ab mit größtem Zielbewußtsein weiterverfolgt hat. Ihr Verdienst wird auch dadurch nicht verringert, daß sie damit nur die ausgezeichnete Tradition aufnahm, die die früheren deutschen Staatsbahnen, insbesondere die preußische Staatsbahn geschaffen hatten. Und ihr Verdienst wird auch dadurch nicht verkleinert, daß dieser Weg ihr durch den Umstand erleichtert wurde, daß sie mit der grundsätzlichen Wiederaufnahme der Seehafentarifpolitik auf eine ziemlich einheitliche Zustimmung aller beteiligten Stellen, insbesondere auch des Reichstags und des Reichseisenbahnrats traf. Denn billigerweise mußte man der Reichsbahn, die unter so außerordentlich schwierigen finanziellen Verhältnissen ins Leben getreten war, und mehr noch der Reichsbahngesellschaft, die auch noch mit den so erheblichen Reparationslasten belastet ist, das Recht zu einer gewissen vorsichtigen Zurückhaltung bei der Gewährung von Tarifermäßigungen zugestehen, wenigstens so lange, bis ihre finanziellen Verhältnisse sich wieder gefestigt hatten. Um so höher ist — mag auch im einzelnen noch manches zu wünschen übrigbleiben — die Tatsache zu veranschlagen, daß die Reichsbahn sich auch in der Zeit ihrer größten finanziellen Bedrängnis doch vorbehaltlos auf den Standpunkt des Schutzes der nationalen Arbeit und der deutschen Seehäfen durch weiteren Ausbau der Seehafentarife gestellt hat.

Volkswirtschaftlich ist die so nachdrückliche und schnelle Wiederaufnahme der Seehafentarifpolitik durch die Reichsbahn um so mehr zu begrüßen, als die Seehafentarife für die deutsche Volkswirtschaft heute noch viel weniger entbehrlich sind als vor dem Krieg. Damals hatte Deutschland eine feste und gesicherte Stellung auf dem Weltmarkt. Mit dem Krieg und dem verhängnisvollen Versailler Vertrag aber war diese Stellung, vor allem durch die Zerstörung der überseeischen Beziehungen Deutschlands und die Wegnahme der deutschen Handelsflotte, zunächst gänzlich verloren gegangen und bedurfte daher eines völligen Wiederaufbaues.

Dieser Wiederaufbau hat sich aber noch dadurch besonders schwierig gestaltet, — und damit kommen wir zu einem besonders wichtigen Gesichtspunkt — daß sich während des Krieges viele überseeische Wirt-

schaftsgebiete von der europäischen Industrie mehr oder weniger unabhängig gemacht haben und dazu übergegangen sind, ihre Rohstoffe selbst zu verarbeiten, um ihren eigenen Bedarf an Industrieerzeugnissen zu decken und vielfach sogar darüber hinaus sich am Wettbewerb um den verbliebenen Welthandel zu beteiligen. Diese Entwicklung ist zwar nicht neu, sondern hatte schon vor dem Krieg eingesetzt; aber das Zeitmaß dieser Bewegung ist durch den Krieg ganz außerordentlich beschleunigt worden. Dabei haben verschiedene Umstände zusammengewirkt: Als während des Krieges die Versorgung der außereuropäischen Länder mit europäischen Industrieerzeugnissen ausfiel, mußten die überseeischen Gebiete notgedrungen versuchen, sich auf eigene Füße zu stellen und eigene Rohstoffindustrien zu entwickeln. Dies aber wurde den überseeischen Ländern vielfach noch dadurch wesentlich erleichtert, daß ihre industrielle Leistungsfähigkeit durch die Arbeit für Kriegszwecke erheblich gestärkt war; auch mußte die Ansammlung von Kapital in Form von Kriegsgewinnen gleichfalls der industriellen Entwicklung dieser Gebiete zugute kommen.

So sehen wir denn als Ergebnis dieser Einwirkungen, wie sich in vielen überseeischen Ländern Industrien entfaltet haben, die vor dem Krieg noch nicht, oder doch bei weitem nicht in diesem Umfang und mit dieser Leistungsfähigkeit vorhanden waren, und wie nun, als Folge davon, die Nachfrage nach europäischen Erzeugnissen in den überseeischen Gebieten sich entsprechend vermindert, der Wettbewerb auf dem Weltmarkt aber durch den Hinzutritt dieser neuen Mitbewerber erheblich verstärkt wird.

Das Land, in dem diese Entwicklung vielleicht am deutlichsten hervorgetreten ist, ist Japan. Hier haben sich infolge des Krieges die Seiden-, Woll- und Baumwollindustrie, die Porzellan- und Glasindustrie, die Papierindustrie, die Bierindustrie, die Seifen- und die chemische Industrie ganz außerordentlich entwickelt.

So stieg in Japan von 1913 bis 1919: die Erzeugung von Seidenfäden von 206 auf 952 Mill. Yen; von gewebten Stoffen von 356 auf 2000 Mill. Yen; von Trikotagen von 14 auf 94 Mill. Yen; von Porzellan von 17 auf 64 Mill. Yen; von Glas von 5 auf 62 Mill. Yen; von europäischem Papier von 23 auf 112 Mill. Yen; von japanischem Papier von 20 auf 79 Mill. Yen; von Bier von 400000 hl auf 1222000 hl; ferner die Erzeugung von Seife von 1913 bis 1920 von 6 Mill. Yen auf 23 Mill. Yen und von industriell hergestellten Arzneien von 8 Mill. Yen auf 55 Mill. Yen. Bezeichnend für diese Entwicklung ist auch, daß die Zahl der Betriebe mit elektrischer Kraft vom Jahr 1913 bis zum Jahr 1922 von 27376 (mit 79964 KW) auf 167596 (mit 522103 KW) gestiegen ist.

Eine ähnliche, wenn auch bei weitem nicht so starke industrielle Entwicklung infolge des Krieges beobachten wir in Indien. Und selbst China, das am längsten sich gegen die Übernahme europäischer in-

dustrieller Methoden abgeschlossen hat, ist von dieser Entwicklung nicht unberührt geblieben. Hier hat insbesondere die Seiden-, Baumwoll- und Wollindustrie, die Glas-, Porzellan- und die Werftindustrie einen nicht unerheblichen Aufschwung genommen.

Auch in Amerika, und zwar sowohl in Nord- wie in Südamerika, ist die Entwicklung, die darauf hinausgeht, sich industriell möglichst auf eigene Füße zu stellen, durch den Krieg stark gefördert worden; am stärksten in den Vereinigten Staaten, deren Industrie sich infolge des Krieges gewaltig auf Kosten der europäischen Industrie entwickelt hat und jetzt weit mehr als früher als Mitbewerber auf dem Weltmarkt auftritt. Bezeichnend dafür ist, daß die europäische Einfuhr nach den Vereinigten Staaten gegenüber der Vorkriegszeit nur wenig, die gesamte Ausfuhr aus den Vereinigten Staaten sehr stark zugenommen hat.

Alle diese Erscheinungen aber sind nicht etwa als vorübergehende, sondern im wesentlichen — von den Fällen künstlicher, nur in den besonderen Verhältnissen des Krieges begründeter und durch sie ermöglichter industrieller Betätigung abgesehen — als dauernd anzusehen. Denn sie sind, wie wir schon sahen, nicht erst durch den Krieg ursächlich hervorgerufen, sondern setzen eine Entwicklung fort, die in den meisten Ländern schon vor dem Krieg eingesetzt hatte. Für die deutsche Ausfuhr aber bedeutet das, daß ihre Lage heute weit schwieriger als vor dem Krieg ist, und daß sie heute weniger als je die tarifpolitische Hilfe entbehren kann, die ihr vor dem Krieg unter viel günstigeren Weltmarktverhältnissen durch die Seehafentarife zur Verfügung gestellt worden ist.

Angesichts dieser außerordentlichen Schwierigkeiten für die deutsche Ausfuhr in der Nachkriegszeit ist es nun aber als ein glücklicher Umstand zu betrachten, daß die neugeschaffene Reichsbahn und ihre Nachfolgerin, die Deutsche Reichsbahngesellschaft, im Besitz der Herrschaft über die gesamten deutschen Eisenbahnen ihre Tarifpolitik wesentlich freier und einheitlicher und daher auch für die deutsche Volkswirtschaft zweckmäßiger gestalten kann, als die früheren Staatseisenbahnen dazu in der Lage waren.

Mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn war die Möglichkeit einer bayerischen Sondertarifpolitik, wie sie sich gerade im Seehafentarifwesen sehr stark geltend gemacht hatte, weggefallen. Für den Gedanken der „Offenhaltung aller in Betracht kommenden Verkehrswege“ — das offizielle Programm der bayerischen Regierung vor dem Krieg — war jetzt kein Raum mehr. Das gesamte deutsche Bahnnetz konnte jetzt in den Dienst der Seehafenpolitik und in den Kampf gegen unberechtigte Ansprüche fremder Seehäfen gestellt werden. Ein Tarifkampf, wie er im Jahr 1925/26 um den Besitzstand der deutschen Nord-



seehäfen zwischen der Reichsbahn und den am Adriaverkehr beteiligten ausländischen Bahnen mit außerordentlicher Schärfe, aber auch mit erheblichem Erfolg für die Deutsche Reichsbahn geführt worden ist, wäre unter der Herrschaft der früheren Staatsbahnen in dieser Form nicht möglich gewesen. Und es kann erfreulicherweise festgestellt werden, daß diese auf nachdrückliche Förderung der deutschen Seehäfen eingestellte Politik auch in Bayern keinerlei Ablehnung, sondern im Gegenteil lebhafteste Unterstützung durch die bayerische Regierung und die bayerischen Wirtschaftsvertreter gefunden hat. Bayern hat erkannt, daß es auch sehr gut leben kann, wenn ihm nicht alle Wege offengehalten werden, die sich als möglich darbieten, sondern auch, wenn ihm nur ein Weg zur Verfügung steht, falls dieser Weg nur so billig ist, und die in Frage kommenden Seehäfen so leistungsfähig sind, daß seiner Industrie der erfolgreiche Wettbewerb auf dem Weltmarkt ermöglicht ist.

Gleichzeitig ergab sich beim Wiederaufbau des Seehafentarifsystems durch die Reichsbahn die Möglichkeit, das System auch sonst wirksamer und gleichzeitig gerechter auszugestalten. Hier kam insbesondere eins in Frage: Die meisten Wettbewerbsstarife waren vor dem Krieg auf Emden abgestellt; Emden und Rotterdam waren in den Frachten gleichgehalten. Das war unzweifelhaft ein gewisser Mangel des früheren Tarifaufbaus. Denn durch diesen Aufbau wurde grundsätzlich nur für Emden die volle Wettbewerbsfähigkeit hergestellt, nicht aber auch für Bremen und Hamburg. Aber abgesehen davon, daß Emden als Überseehafen eine durchaus untergeordnete Bedeutung hat, muß auch von einem auf den Wettbewerb abgestellten Tarif verlangt werden, daß er die Wettbewerbsfähigkeit aller wichtigeren deutschen Überseehäfen sicherstellt. Es kann deshalb nur in Frage kommen, die Wettbewerbsstarife auf den am meisten nach Osten vorgeschobenen Nordseehafen, also auf Hamburg, abzustellen, womit auch Emden und vor allem Bremen ohne weiteres die Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet wird.

Erfreulicherweise hat die Reichsbahn diesen Weg bei dem Neuaufbau ihrer Seehafentarife grundsätzlich beschritten und dadurch die deutschen Seehafentarife wesentlich zweckentsprechender, wirksamer und gerechter gestaltet. Nur wenige Ausnahmen durchbrechen diesen Grundsatz noch: die Tarife für amerikanische Baumwolle und der Ausnahmetarif für Bananen. Es ist dringend zu wünschen, daß die Reichsbahn an diesem allein folgerichtigen Grundsatz auch gegenüber etwaigen Bestrebungen anderer Häfen, bei einzelnen Gütern den Tarif nur auf ihren Hafen abgestellt zu sehen, festhält, es sei denn, daß es sich wirklich einmal um ein Gut handelt, dessen Heranziehung für Hamburg überhaupt ausscheidet. Der Umstand, daß ein bestimmtes Gut einen anderen Hafen als Hamburg vorzugsweise aufsucht, oder in einem anderen Hafen besonders gute Einrichtungen für die Abfertigung vorhanden sind, kann

jedenfalls solche Ausnahmen noch nicht rechtfertigen. Ein gerechtes und wirksam aufgebautes Seehafentarifsystem muß allen deutschen Seehäfen, die für die Beförderung des betreffenden Guts irgendwie in Frage kommen, die Möglichkeit geben, sich an der Heranziehung des Verkehrs der durch Seehafentarife begünstigten Güter zu beteiligen.

Es bleibt schließlich noch die Frage, welche Güter durch Seehafentarife der Nachkriegszeit begünstigt sind.

Es ist möglich, diese Frage schon heute zu stellen, da der Wiederaufbau des Seehafentarifsystems als zu einem gewissen Abschluß gekommen gelten kann. Allerdings nicht in dem Sinn, daß nun etwa ein Stillstand in dem Wiederaufbau eingetreten wäre; mit einem solchen ist bei der starken Bewegung, in der sich die Verhältnisse des Weltmarktes nach dem Krieg dauernd befinden, und bei dem Wettbewerbscharakter vieler der neueingeführten Seehafentarife für absehbare Zeit nicht zu rechnen. Aber es kann doch von einem gewissen Abschluß in dem Sinne gesprochen werden, daß der Wiederaufbau des Seehafentarifsystems heute — mehr als vier Jahr nach der Einführung der ersten Seehafenausnahmetarife nach dem Krieg — wenigstens in seinen Hauptzügen wieder als vollendet angesehen werden kann.

Es zeigt sich dabei, daß das Bild der begünstigten Güter doch im großen und ganzen das gleiche geblieben ist, wie es die Vorkriegszeit darbot. Was ja auch durchaus natürlich ist, da Zweck und Voraussetzungen der Seehafentarife genau dieselben geblieben sind wie vor dem Krieg, und auch die volkswirtschaftlichen Grundlagen Deutschlands sich im wesentlichen nicht verändert haben.

## **8. Einwendungen des Auslandes gegen die deutsche Seehafentarifpolitik.**

Bisher haben wir die Seehafentarife lediglich vom deutschen Interessenstandpunkt aus betrachtet. Aber die Seehafentarife der deutschen Bahnen greifen mit ihren Wirkungen auch in die Volkswirtschaft benachbarter Länder über; und besonders stark sind die Rückwirkungen auf die belgisch-holländischen Häfen. Daher entsteht die Frage, ob und wie sich diese Länder mit solchen Eingriffen abzufinden haben.

Die Frage ist nach dem Krieg in dem Verhältnis Deutschlands zu Holland besonders bedeutsam geworden. Der entstandene Meinungsstreit ist von so grundsätzlicher Bedeutung, daß es gerechtfertigt erscheint, ihn ausführlicher zu behandeln und für die Zukunft festzuhalten.

Wie wir schon gesehen haben, bestimmt der Vertrag von Versailles im Art. 325 ausdrücklich, daß „alle Vergünstigungen und Vorzugstarife, die auf deutschen Eisenbahnen zugunsten der deutschen Häfen gewährt

werden, auch die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte genießen“. Auf diese Bestimmung berief sich alsbald Belgien, als nach Aufhebung sämtlicher Seehafentarife die Reichsbahn am 1. November 1923 dazu übergang, wieder Seehafentarife zugunsten der deutschen Seehäfen einzuführen, und verlangte die eingeführten Seehafentarife auch für seine eigenen Häfen. Trotz der großen Bedenken, die gegen diese Übertragung vom Standpunkt der deutschen Seehäfen ebenso wie vom Standpunkt der Eisenbahneinnahmen aus bestanden, blieb der Reichsbahn nichts anderes übrig, als dem Verlangen Belgiens zu entsprechen. Am 1. Dezember 1924 wurden den belgischen Nordseehäfen folgende, auch für die deutschen Nordseehäfen geltenden Tarife eingeräumt: 33 B für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren, 34 B für Hanf, 39 B für Ausfuhrstückgut und Ausfuhrwagenladungen der Klasse A, 53 B für Fluß- und Schwerspat, 55 B für Wetzsteine und 61 B für Feuertonenwaren und Steingutwaren, Töpfer- und Steinzeugwaren, sowie Tonwaren der Klassen D und E. Am 15. Dezember 1924 kamen zu diesen Tarifen noch hinzu: Die Tarife 35 B für Eisen und Stahl, 49 B für Glas und Hohlglaswaren und 52 B für Papier und Pappe.

Indessen war Belgien nicht der einzige Staat, der nach Wiedereinführung der Seehafentarife nach und von den deutschen Seehäfen mit der Forderung hervortrat, daß man auch seinen Häfen die deutschen Seehafenausnahmetarife gewähren möchte. Fast gleichzeitig mit Belgien erhob auch Holland den gleichen Anspruch. Hier hatte die Wiedereinführung der Seehafenausnahmetarife von und nach den deutschen Häfen eine erhebliche Erregung und einen lebhaften Widerspruch in der Öffentlichkeit hervorgerufen. Diese Erregung kam nicht nur in zahlreichen Artikeln holländischer Zeitungen zum Ausdruck, sondern führte auch zu einer Interpellation in der Zweiten Kammer, in deren Beantwortung die Regierung mitteilte, daß ihrer Meinung nach ein Weiterbestehen dieser Verhältnisse eine Gefährdung holländischer Interessen bedeute, und gab schließlich auch Anlaß zu Vorstellungen des holländischen Gesandten in Berlin.

Im Interesse des guten Einvernehmens mit dem befreundeten Staat, also aus rein politischen Gründen, sahen sich die Deutsche Regierung und die Deutsche Reichsbahn schließlich veranlaßt, einen erheblichen Teil der Belgien gewährten Seehafenausnahmetarife auch Holland einzuräumen. Es waren dies die Seehafenausnahmetarife 33 H für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren, 34 H für Hanf, 53 H für Fluß- und Schwerspat, 55 H für Wetzsteine, 61 H für Feuertonenwaren und Steingutwaren, Töpfer- und Steinzeugwaren sowie Tonwaren der Klassen D und E. Diese Tarife treten am 1. Januar 1925 zugunsten der holländischen Nordseehäfen in Kraft.

Wenn aber die Deutsche Regierung und vielleicht auch die Reichsbahngesellschaft angenommen hatten, daß die Beschwerden Hollands

damit beseitigt würden, so hatten sie sich leider geirrt. Statt daß die holländischen Wirtschafts- und politischen Kreise das Entgegenkommen, das in der freiwilligen Gewährung teilweise wichtiger Seehafenausnahmetarife an die holländischen Häfen lag, anerkannt und sich damit zufrieden gegeben hätten, verschärften sich vielmehr die Gegensätze zusehends. Die öffentliche Meinung in Holland wandte sich immer schärfer gegen das deutsche Seehafentarifsystem überhaupt, in dem sie eine „künstliche und ungesunde Bevorzugung“ der deutschen Seehäfen und eine Unfreundlichkeit gegen Holland sah, und verlangte entweder die Beseitigung aller Tarife zugunsten der deutschen Seehäfen oder die völlige Gleichstellung der niederländischen mit den deutschen Seehäfen. Dabei schlug die holländische Tagespresse einen oft recht scharfen Ton an, und auch einzelne Handels- und Bankkreise standen dahinter nicht zurück. Man drohte Deutschland mit Krediteinschränkungen und Kündigung von Kreditleichterungen — Drohungen, die angesichts der damaligen wirtschaftlichen Lage und der damaligen Schwierigkeit für Deutschland, Kredite zu erhalten, nicht bedeutungslos waren. Und der Vorsitzende der Handelskammer in Amsterdam entgegnete auf eine Anfrage wegen der Seehafentarife ausdrücklich mit der Drohung, daß, wenn Deutschland durch diese Tarife Holland gegenüber „eine unfreundliche Haltung“ an den Tag lege, Holland gegenüber dieser Verkennung der Pflicht zur Gegenseitigkeit seine Maßnahmen, vor allem bei der privaten Kreditgewährung, treffen werde. Noch am 11. November 1925 fand in der niederländischen Kammer eine ausführliche, der deutschen Seehafentarifpolitik wenig freundliche Aussprache über die angeblichen Schädigungen der holländischen Interessen durch die deutschen Seehafentarife statt.

Diese Beschwerden, die sich die holländische Regierung auch bei den im Jahr 1925 geführten Verhandlungen über den Abschluß eines Handelsvertrags mit Deutschland zu eigen machte, führten schließlich dazu, daß die Deutsche Regierung bei diesen Verhandlungen die Verpflichtung übernahm, alle bei den deutschen Eisenbahntarifen bestehenden Verschiedenheiten zwischen den niederländischen Häfen und den Häfen dritter Staaten zu einem nicht zu fernem Zeitpunkt zu beseitigen.

Dieses Versprechen konnte auf dreierlei Weise erfüllt werden: entweder, indem Holland die gleichen tarifarischen Vergünstigungen eingeräumt wurden, wie Belgien; oder indem man die Ausnahmetarife für Belgien insoweit beseitigte, als Holland sie bisher nicht genoß; oder endlich, indem für die Häfen beider Länder sämtliche Tarifvergünstigungen beseitigt wurden.

Während die holländische Öffentlichkeit den Standpunkt vertrat, daß die von Deutschland eingegangene Verpflichtung nur auf dem ersten der bezeichneten Wege, also durch Übertragung sämtlicher Belgien gewährter Vergünstigungen auf Holland, erfüllt werden dürfe, gingen die

Deutsche Reichsregierung und die Deutsche Reichsbahn den zweiten Weg. Nachdem am 9. Januar 1925 gemäß Artikel 378 des Versailler Vertrags die fünf Jahre, für die die Bestimmungen des Artikels 325 galten, abgelaufen waren, und die Deutsche Reichsbahn damit wieder freie Hand gegenüber Belgien erhalten hatte, hob nunmehr die Reichsbahn zum 15. Oktober 1926 die Belgien gewährten Seehafenausnahmetarife insoweit auf, als Holland sie bisher nicht genoß. Belgien und Holland waren damit also beide im Besitz der gleichen Seehafentarife, unter denen sich insbesondere der sehr wichtige Seehafenausnahmetarif 33 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren befindet.

Daß dies keine befriedigende und endgültige Lösung vom Standpunkt der deutschen Seehäfen und der Deutschen Reichsbahn aus sein kann, liegt nach allem, was wir über Zweck und Voraussetzung der Seehafentarife festgestellt haben, auf der Hand. Denn die Seehafentarife, die Belgien und Holland notgedrungen zur Verfügung gestellt werden mußten, sind doch gerade geschaffen, um den deutschen Häfen zu ermöglichen, den Wettbewerb gegen die belgisch-holländischen Häfen aufzunehmen. Es ist also durchaus zweckwidrig, wenn man diese Tarife den ausländischen Häfen selbst, gegen die sie gerichtet sind, zur Verfügung stellt; der Zweck der betreffenden Seehafentarife wird dabei im wesentlichen zunichte gemacht. Dies ist der sehr einfache deutsche Standpunkt, wie er sich aus den deutschen Anschauungen über die Aufgaben der Seehafentarifpolitik ergibt.

Aber diese lediglich die deutschen Interessen berücksichtigende Begründung läßt die Frage offen, ob Holland nicht vom Standpunkt seiner Interessen aus berechtigt ist, sich über die ihm aus der deutschen Seehafentarifpolitik erwachsenden Schädigungen zu beschweren, und entweder die Beseitigung der Seehafenausnahmetarife zugunsten der deutschen Häfen oder ihre Übertragung auf die holländischen Häfen verlangen kann. Damit kommen wir auf das Problem, dessen Lösung wir diesem Abschnitt vorbehalten hatten: Ob nicht infolge der Rückwirkungen der Seehafentarifpolitik auf andere Länder von diesen Einwendungen gegen diese Politik erhoben werden können.

Dazu ist folgendes zu sagen:

Die Seehafentarife gehören zu den Mitteln der Handelspolitik, und etwa in die gleiche Linie mit Einfuhrverboten, Ausfuhrprämien, Schifffahrtsubventionen und dergleichen mehr. Mit diesen haben sie auch gemein, daß, wenn sie auch ausschließlich die Förderung der heimischen Volkswirtschaft bezwecken, sie doch geeignet sind, die volkswirtschaftliche Entwicklung des Auslands nachteilig zu beeinflussen. Sie sind eine

Erscheinungsform der neomerkantilistischen Handelspolitik, die die Handelspolitik des 18. Jahrhunderts, wenn auch mit veränderten und verbesserten Mitteln, fortsetzt, und die in der Gegenwart nicht nur Deutschland, sondern auch die meisten anderen Länder, insbesondere auch Belgien und Holland, beherrscht. Derartige Maßnahmen aber unterliegen als Ausfluß der Souveränität dem Selbstbestimmungsrecht des betreffenden Landes und werden ausschließlich von dessen Bedürfnissen aus bestimmt.

Die Seehafentarifvergünstigungen können um so weniger von anderen Staaten für sich in Anspruch genommen werden, als sie in der Regel nicht einmal allen Gebieten des Inlands zugute kommen, außerdem auch nicht selten mit finanziellen Opfern der Eisenbahn verbunden sind. Selbst der Vertrag von Versailles geht von dem Selbstbestimmungsrecht Deutschlands in seiner Seehafentarifpolitik aus: denn wenn er auch die deutsche Tarifhoheit, insbesondere auch bei den Seehafenausnahmetarifen, in einer Weise, wie das bisher keinem Staat gegenüber jemals geschehen ist, eingeengt hat, so haben doch die Verfasser des Vertrages es für geboten erachtet, die Geltungsdauer dieser Einschränkungen auf fünf Jahre zu begrenzen (Art. 378), nach deren Ablauf der von ihnen offenbar als normal angesehene Zustand unbeschränkter Tarifhoheit auch bei den Seehafentarifen wieder in Kraft getreten ist.

Wie wenig die einzelnen Länder geneigt sind, sich gerade in der Befugnis, die Seehafentarifpolitik in den Dienst ihrer Handelspolitik zu stellen, Einschränkungen aufzuerlegen, geht auch daraus hervor, daß, obwohl in den Handelsverträgen die Vertragschließenden vielfach gewisse allgemeine Beschränkungen hinsichtlich ihrer Tarifhoheit zu übernehmen pflegen, sie doch niemals besondere Einschränkungen in der Seehafentarifpolitik übernommen haben. Ihre Autonomie in der Ausgestaltung der Seehafentarife ist den einzelnen Ländern offenbar ein viel zu kostbares Gut, als daß sie geneigt wären, sich hierin einer Bindung zu unterwerfen. Schon die an sich ziemlich schwache Bindung Deutschlands bei Gelegenheit der niederländischen Handelsvertragsverhandlungen stellt einen völligen Ausnahmefall dar.

Es ist aber auch nicht gerechtfertigt, in der Erstellung von Seehafenausnahmetarifen zugunsten der deutschen Seehäfen eine „Unfreundlichkeit“ gegen einen anderen Staat zu sehen, die diesem zu Gegenmaßnahmen anderer Art Anlaß geben könnte, wie das in der holländischen Öffentlichkeit vielfach erörtert worden ist. Seine Seehafentarifpolitik gegenüber seinen westeuropäischen Nachbarn ist Deutschland durch seine geographische Lage aufgezwungen. Diese bringt es, wie wir schon früher sahen, mit sich, daß große Gebiete Deutschlands, und zwar gerade die wirtschaftlich wichtigsten Teile Deutschlands geographisch in das Einflußgebiet der belgisch-hollän-

dischen Häfen fallen. Und dieses geographische Vorzugsgebiet der belgisch-holländischen Häfen findet noch dadurch eine erhebliche Ausdehnung nach Osten, daß ihm auch die Rheinstraße mit ihren im allgemeinen billigeren Wasserfrachten zur Verfügung steht. Trotz größerer Entfernungen als auf dem direkten Bahnweg sind daher zum Beispiel selbst die Frachten Rotterdam—München (Entfernung 861 km) in den Normalklassen A—C auf dem vereinigten Bahn- und Wasserwege mit Umschlag in Mannheim nicht unerheblich niedriger als die Frachtsätze auf dem direkten Bahnwege Hamburg—München (809 km).

So ergibt sich also für die Deutsche Reichsbahn mit Notwendigkeit die Frage, ob sie dieses gewaltige, wirtschaftlich wertvollste deutsche Gebiet ohne weiteres den ausländischen Häfen überlassen soll oder nicht. Daß sie diese Frage verneint und versucht hat, wenigstens einen Teil des aus deutscher Arbeit erwachsenen Verkehrs aus einem rein deutschen Gebiet den deutschen Bahnen, den deutschen Seehäfen, dem deutschen Handel und der deutschen Schifffahrt zu sichern, darin kann unmöglich eine Unfreundlichkeit gegen einen fremden Staat gesehen werden.

Dies um so weniger, als Holland selbst sich bisher in der handelspolitischen Ausgestaltung seiner Seehafenausnahmetarife keinerlei Schranken auferlegt hat: Von den Anfängen des Eisenbahnwesens an hat die holländische Regierung es als ihre Aufgabe angesehen, auf die Gestaltung der Eisenbahntarife in volkswirtschaftlicher Hinsicht Einfluß zu nehmen. Gerade in den letzten Jahren haben die niederländischen Bahnen in Übereinstimmung mit den Bestrebungen der niederländischen Regierung ein umfangreiches System von Ausnahmetarifen, und zwar im wesentlichen unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten geschaffen, darunter eine große Anzahl Seehafentarife, die ganz wie die deutschen Seehafenausnahmetarife, die Ausfuhr heimischer Erzeugnisse und die Einfuhr von Rohstoffen über die eigenen Seehäfen begünstigen. Hierzu gehören z. B. die Ausfuhrtarife für Manufakturwaren und Blumenzwiebeln und die Einfuhrtarife für verschiedene Güter (Baryt, Porzellanerde, Maschinen, Öle usw.), für Kohle und Koks, für Lebens- und Futtermittel, für Petroleum und Benzin. Dazu gehören weiter auch besondere Seehafendurchfuhrtarife für Sendungen zwischen dem Ausland und holländischen Seehäfen; und hierunter befindet sich sogar ein Tarif für Güter aller Art zwischen den holländischen Seehäfen und Deutschland sowie den darüber hinaus gelegenen Ländern, ein Tarif, der also unmittelbar den Wettbewerb mit den deutschen Häfen und den deutschen Eisenbahnen aufnimmt.

Die Holländer wollen nun zwar nicht wahr haben, daß diese zugunsten der holländischen Seehäfen geschaffenen Tarife mit der Absicht erstellt seien, die holländischen Häfen in ihrem Wettbewerb gegen die

ausländischen Seehäfen zu fördern, und behaupten, daß es sich hier „um eine privatwirtschaftlichen Erwägungen entsprungene Tarifpolitik handle, die in allererster Linie die Konkurrenz mit den Binnenschiffahrtswegen im Auge habe“ (so die Economisch-Statistischen Berichte, Rotterdam, 1926, Nr. 530, S. 174ff.). Für den Außenstehenden ist es schwer nachprüfbar, inwieweit bei der Erstellung dieser Ausnahmetarife der eine oder andere Gesichtspunkt im Vordergrund stand: entscheidend bleibt die Tatsache, daß in Holland ein umfangreiches System von Tarifvergünstigungen zugunsten der holländischen Häfen besteht, das grundsätzlich genau ebenso wirkt wie das deutsche Seehafentarifsystem.

Alle diese Erwägungen führen zu der allein richtigen Lösung des noch schwebenden Problems. In der Aufhebung lediglich der Tarife, die Belgien über die Holland gewährten Tarife hinaus eingeräumt worden sind, kann eine befriedigende Lösung nicht gesehen werden; denn sie läßt den Widersinn bestehen, daß Tarife, die erstellt sind, um den Wettbewerb gegen andere Häfen aufzunehmen, diesen anderen Häfen selbst gegeben werden. Nachdem gemäß Art. 378 des Versailler Vertrages die Aufrechterhaltung der Begünstigungen aus Art. 325 von Belgien nicht mehr beansprucht werden kann, und damit die Möglichkeit gegeben ist, sämtliche Belgien gewährten Seehafenausnahmetarife aufzuheben, muß von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht werden. Denn in der Vergünstigung des Artikels 325 des Versailler Vertrags handelt es sich um eine Art Kriegsentschädigung, die heute von Deutschland ohne jede Verpflichtung über die festgesetzte Frist von fünf Jahren hinaus geleistet wird. Mit der Aufhebung der Belgien gewährten Seehafenausnahmetarife wird aber gleichzeitig auch die Aufhebung der Holland eingeräumten Seehafenausnahmetarife verbunden werden müssen, um den auch hier bestehenden Widersinn einer Tarifvergünstigung zugunsten der Wettbewerbshäfen selbst zu beseitigen, und gleichzeitig auch, um Belgien keinen Anlaß zu Beschwerden zu geben. Denn darüber allerdings könnte sich Belgien mit Recht beschwert fühlen, wenn man ihm Vergünstigungen vorenthalten würde, die man dem mit ihm im Wettbewerb stehenden Land einräumt, es also auf diese Weise schlechter als Holland behandeln würde.

So würde die Lösung dieses Streitfalles liegen.

Aber die Bedeutung der Erörterung dieses Falles geht weit über das Interesse hinaus, das dieser Einzelfall an sich verdient: Wir dürfen auf Grund der Untersuchung dieses Einzelfalles allgemein feststellen, daß die Seehafentarifpolitik eines Landes ausschließlich von den Interessen dieses Landes aus bestimmt wird, und daß sie, auch als Ausfluß des Selbstbestimmungsrechtes eines Landes, und weil sie nur im Dienst dieses Landes steht, keinem fremden Land einen berechtigten Grund zu Be-



schwerden oder gar einen Anspruch darauf geben kann, an den lediglich für die heimische Volkswirtschaft gegebenen Vergünstigungen teilzunehmen.

Unsere Erörterungen lassen allerdings noch die Möglichkeit eines Einwands bestehen: Ist nicht, so darf man fragen, in einem so stark durchgebildeten Seehafentarifsystem, wie dem deutschen, eine Art von Überprotektionismus zu sehen, der, wenn auch nicht vom Standpunkt der Interessen einzelner Länder, doch vom Standpunkt der Solidarität der europäischen Interessen aus zu verurteilen ist? Um anzudeuten, um welche Gedankengänge es sich hier handelt, genügt es darauf hinzuweisen, daß die Genfer Wirtschaftskonferenz vom Frühjahr 1927 die Frage der Beseitigung der Handelshemmnisse zwischen den Ländern in den Vordergrund ihrer Aufgaben gestellt hatte.

In der Tat sind die protektionistischen Tendenzen gerade der Nachkriegszeit außerordentlich stark, und man kann nicht umhin, die Wirtschaftspolitik der Nachkriegszeit ihrer allgemeinen Einstellung nach als überprotektionistisch zu bezeichnen. Es ist auch unzweifelhaft, daß dieser Überprotektionismus an der schwierigen Lage Europas in der Nachkriegszeit nicht unbeteiligt ist. Er tritt in vielen Ländern in Erscheinung: in übermäßig hohen Zollsätzen, in einer Unbeständigkeit und einer übermäßigen Spezifikation der Zolltarife, in handelshinderlichen Verzollungsvorschriften, in der übermäßigen Höhe von Gebühren, insbesondere von Konsulationsgebühren, in Ein- und Ausfuhrverboten und ähnlichen Formen des sogenannten „kalten“ Protektionismus.

Man könnte daran denken, auch die Seehafentarife diesen Maßnahmen zuzugesellen und auch in ihnen eine Erscheinungsform eines handelsfeindlichen Überprotektionismus zu sehen. Und doch hieße das, das Wesen der Seehafentarife völlig verkennen!

Während die verschiedenen Formen protektionistischer Zollpolitik, die wir angeführt haben, während übermäßig hohe Gebühren und Ein- und Ausfuhrverbote in der Tat dazu angetan sind, den Warenaustausch zwischen den Ländern zu hemmen, sind die Seehafentarife umgekehrt geeignet, den Handel zu fördern, indem sie die Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr verbilligen. Daß sie dies tun im Dienst einer bestimmten Volkswirtschaft, um die heimische Erzeugung, die heimischen Seehäfen, den heimischen überseeischen Handel, die heimische Seeschifffahrt und die heimischen Bahnen zu fördern, gibt ihnen allerdings eine protektionistische Tendenz; nur ist mit dieser Tendenz keine den Güteraustausch zwischen den Ländern hemmende Wirkung verbunden. Im Gegenteil laufen die Seehafenausnahmetarife darauf hinaus, dem einzelnen Land den Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu erleichtern, indem sie die Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr fördern. Wenn also dem Protektionismus

der Nachkriegszeit mit Recht vorgeworfen wird, daß er durch übermäßige Abschließung der Länder den Weltmarkt verenge, so sind die Seehafenausnahmetarife hieran nicht beteiligt.

### 9. Die Zukunft der Seehafentarife.

Will man schließlich noch die Frage nach der Zukunft der Seehafentarife stellen, so ist es nicht eben schwer, sich für absehbare Zeit ein Bild davon zu machen. Wenn nicht alles trügt, so haben wir nicht nur in Deutschland, sondern auch in den meisten anderen Ländern europäischer Kultur für die nächste Zukunft mit einer erheblichen Verstärkung der Bestrebungen zum Schutz der nationalen Arbeit zu rechnen. Die treibende Kraft, die hinter diesem Streben steht, ist das Bestreben jedes einzelnen Landes, voranzustehen in Bevölkerung, Wohlstand und wirtschaftlicher Macht, ein Streben, das, wie wir heute deutlich erkennen, durch den Weltkrieg nicht vermindert, sondern noch wesentlich verstärkt worden ist.

Damit steht im Einklang, wenn wir nach dem Krieg in fast allen Ländern eine starke Zunahme der Bestrebungen feststellen können, auch die Eisenbahntarife in den Dienst der Handelspolitik zu stellen, und sie in noch stärkerem Maße als bisher den Bestrebungen auf Förderung der Ausfuhr, auf Beherrschung des inneren Marktes, auf Förderung der heimischen Seehäfen, des heimischen Handels und der heimischen Seeschifffahrt dienstbar zu machen. Wir beobachten solche Bestrebungen nicht nur in Ländern, wo schon früher die Tarifpolitik durch gemeinwirtschaftliche Rücksichten beherrscht war, wie z. B. in Italien, wo die fascistische Regierung sich der Pflege der Ausfuhr und Einfuhr über die italienischen Seehäfen noch in weit stärkerem Maße, als das vor dem Krieg der Fall war, angenommen hat. Wir beobachten sie auch in Ländern, deren Tarifwesen vor dem Krieg von rein privatwirtschaftlichem Geist beherrscht war; z. B. in England, wo das englische Eisenbahngesetz vom 19. August 1921 in ausgesprochenem Maße gemeinwirtschaftliche Bestrebungen hervortreten läßt, und wo auch die Tarifpraxis gegen früher einen erheblichen Ausbau der Tarifiermäßigungen zugunsten der Seehäfen zeigt; und in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo in dem Transportgesetz vom 28. Februar 1920 gleichfalls eine gemeinwirtschaftliche Gesamthaltung stark hervortritt.

Daß die Tarifpolitik gerade in Deutschland — das früher als die meisten anderen Länder seine Eisenbahntarifpolitik in den Dienst der Handelspolitik gestellt hat, nachdem es in der vorausgegangenen Privatbahnzeit die Nachteile einer privatwirtschaftlichen, den Interessen des Gemeinwohls vielfach zuwiderlaufenden Tarifpolitik in starkem Maße an sich selbst erfahren hatte — andere Wege in seiner Entwicklung gehen könnte, erscheint ausgeschlossen. Wollte die Reichsbahngesellschaft —

was anzunehmen aber zur Zeit nicht der geringste Anlaß besteht — einmal solche Wege gehen, so könnte das nur auf Kosten der deutschen Ausfuhr, auf Kosten der Beherrschung des Inlandmarktes durch das inländische Erzeugnis, aus Kosten der deutschen Seehäfen, des deutschen überseeischen Handels und der deutschen Überseeschifffahrt gehen. Derartige Absichten würden aber sicherlich an dem Widerspruch der Reichsregierung scheitern, die nach § 33 des Reichsbahngesetzes jede Tarifänderung zu genehmigen hat und sogar Ermäßigungen der Gütertarife und sonstige Änderungen im Interesse der deutschen Volkswirtschaft verlangen kann. Aber es ist auch gar nicht anzunehmen, daß die Reichsbahngesellschaft versuchen könnte, einen solchen Weg zu gehen, weil ihre eigene Wirtschaftlichkeit viel zu eng verknüpft ist mit den Interessen, deren Förderung durch die Seehafentarife angestrebt wird. Die Rücksicht auf ihr eigenes Gedeihen — ganz abgesehen von der volkswirtschaftlichen Einstellung der Reichsbahnpolitik — wird vielmehr die Reichsbahngesellschaft auf dem Wege der Seehafenausnahmetarife weiter vorwärtsdrängen. Die Beobachtungen seit dem Bestehen der Reichsbahngesellschaft bestätigen diese Ansicht durchaus.

Wir werden also, wenn auch der Ausbau des Seehafentarifsystems in seinen Hauptzügen heute schon zu einem gewissen Abschluß gekommen ist, voraussichtlich doch mit einer noch stärkeren Ausprägung der Seehafentarifpolitik für absehbare Zeit zu rechnen haben: mit der Einbeziehung weiterer Güter in das Seehafentarifsystem und mit weiteren Ermäßigungen bestehender Seehafentarife, wobei mit diesen Ermäßigungen wahrscheinlich weitere Spezialisierungen verbunden sein werden, die sich den immer mehr sich verfeinernden Bedürfnissen des Wirtschaftslebens anpassen werden, und durch die gleichzeitig überflüssige Ermäßigungen vermieden werden.

Allerdings ist zu erwarten, daß sich diese Entwicklung, wie bisher, auch weiter zunächst unter stärkerer Berücksichtigung der finanziellen Interessen der Reichsbahn vollziehen wird, als das vor dem Krieg der Fall war. Das hängt zusammen mit den Reparationsverpflichtungen, die der Reichsbahn auferlegt sind. Zwar schreibt der § 2 des Reichsbahngesetzes vor, daß die Gesellschaft ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu führen hat; aber diese Rücksicht auf die Interessen der deutschen Volkswirtschaft darf nach ausdrücklicher Vorschrift des Reichsbahngesetzes niemals dahin führen, daß die Reichsbahn gehindert wird, ihre Reparationsverpflichtungen zu erfüllen. Man wird also der Reichsbahngesellschaft kaum einen Vorwurf daraus machen können, daß sie, wenigstens solange ihre wirtschaftliche Lage noch derart ist, daß die Rücksicht auf die Reparationslasten eine besondere Vorsicht erfordert, bei der Gewährung von Seehafenausnahmetarifen ihre finanzielle Lage stärker in Rücksicht zieht, als die früheren deutschen Bahnen, insbesondere die frühere preußische

Staatsbahn mit ihren gewaltigen Jahresüberschüssen das notwendig hatten.

Diese stärkere Berücksichtigung der finanziellen Interessen hat dem Seehafentarifsystem der Reichsbahngesellschaft bereits in mancher Hinsicht ihren Stempel aufgedrückt: Die größere Berücksichtigung des Wettbewerbs ausländischer Wettbewerbswege und die Einführung zahlreicher Mindestmengentarife, also von Tarifen, die die Gewährung der Ermäßigung von der Auflieferung einer bestimmten Mindestmenge innerhalb einer bestimmten Frist abhängig machen, sind Zeichen einer derart stärkeren Betonung finanzieller Rücksichten im Seehafentarifsystem. Wenn auch für die nächste Zukunft nicht erwartet werden kann, daß die Reichsbahn sich in ihrer Seehafentarifpolitik von dieser stärkeren Rücksichtnahme auf ihre Finanzlage freimacht, so erscheint doch die Erwartung gerechtfertigt, daß diese Rücksichten allmählich zurücktreten werden, je mehr die Wirtschaftslage der Reichsbahn mit dem allmählichen Wiedererstarken der deutschen Volkswirtschaft und der Verminderung ihrer Lasten, z. B. der Pensionslasten, sich bessert. Auch braucht eine richtig verstandene Rücksicht auf die finanzielle Lage der Reichsbahn dem weiteren, volkswirtschaftlich zweckmäßigen Ausbau des Seehafentarifsystems keineswegs zuwider zu laufen; denn meist werden sich die finanziellen Interessen der Reichsbahn mit den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft nach weiterem Ausbau der Seehafentarife decken.

So also denken wir uns die nähere Zukunft des deutschen Seehafentarifsystems.

Was aber in fernerer Zukunft einmal das Schicksal der Seehafentarife sein wird — diese Frage dürfen wir ruhig dieser Zukunft überlassen. Nur eines ist natürlich klar, daß nämlich die Seehafentarife nicht etwas Naturgegebenes sind, sondern ein Ausfluß der gegenwärtigen Wirtschaftspolitik. Solange die auswärtige Handelspolitik als Teil der nationalen Wirtschaftspolitik erscheint, abgestellt auf möglichste Vermehrung des Wohlstandes und der Arbeitsgelegenheiten im Inneren der einzelnen Volkswirtschaften, wird sie auch eines so wichtigen handelspolitischen Hilfsmittels zur Beeinflussung des Weltmarkts, wie des inländischen Markts, zur Förderung der Seehäfen, des Überseehandels und der überseeischen Schifffahrt, wie es die Seehafentarifpolitik darstellt, nicht entraten können. Unter dem bestehenden Wirtschaftssystem ist jedenfalls Deutschlands wirtschaftliches Gedeihen, sind Deutschlands Fortschritte in seiner industriellen Entwicklung und in der Entwicklung seiner Häfen, seines überseeischen Handels und seiner Seeschifffahrt, ist die Wirtschaftlichkeit seiner Eisenbahnen, ja ist die Möglichkeit der Ernährung seiner Bevölkerung überhaupt eng verbunden mit dem Fortschreiten auf dem bisherigen Wege.

---

## IV. Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

### Zur Frage der Preisbildung.

#### 1. Grundlagen des Problems.

Zu den schwierigsten Problemen der deutschen Verkehrspolitik gehört die Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt, also die Frage, nach welchen Grundsätzen sich das Nebeneinander dieser beiden Verkehrsmittel regeln soll. Dabei sprechen wir ausdrücklich nicht von einem „Zusammenwirken“ oder gar von einem „Hand-in-Hand-Arbeiten“ beider Verkehrsmittel; denn es wäre durchaus falsch, ein solches Zusammenwirken oder Hand-in-Hand-Arbeiten von vornherein als Ziel vorauszusetzen, wie das fast allgemein geschieht. Die Berechtigung und Möglichkeit solcher Zusammenarbeit bedarf vielmehr erst eingehender Untersuchung.

Die Frage nach der Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt ist so alt, wie das Nebeneinander beider Verkehrsmittel überhaupt. Sie hat schon in dem Zeitalter der Privatbahnen bestanden und hat auch nach der Verstaatlichung der deutschen Bahnen immer wieder die Allgemeinheit beschäftigt, hat dann aber in der Nachkriegszeit, genauer gesagt in der Zeit nach der Inflation, in allen Erörterungen über die Eisenbahnpolitik noch einen wesentlich breiteren Raum eingenommen als früher: Im Reichstag und in einzelnen Landesparlamenten, im Reichseisenbahnrat und den Landeseisenbahnräten, in den Handelskammern und den großen wirtschaftlichen Körperschaften ist das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt immer wieder Gegenstand der lebhaftesten Auseinandersetzungen gewesen.

Das Problem, um das es sich hier handelt, hat seine Ursache darin, daß sich Eisenbahnen und Binnenschifffahrt in großem Umfange um den gleichen Verkehr bewerben. Sehr leistungsfähige Eisenbahnlinien begleiten in Deutschland fast überall die wichtigeren Ströme und Flüsse, an denen schon im Mittelalter die großen volkreichen Städte entstanden sind, und an denen sich die Industrie vorzugsweise niedergelassen hat. Auch kommt der Mitbewerb der Binnenschifffahrt nicht nur in Frage, wenn Versand- und Empfangsort an der Wasserstraße selbst liegen; die Binnenwasserstraßen üben vielmehr eine Anziehungskraft auch in einer gewissen, größeren oder geringeren Tiefe in das Landinnere hinein

aus und ziehen auch aus diesen Gebieten mit Hilfe des gebrochenen Verkehrs, im Umschlage von Schiff auf Eisenbahn oder umgekehrt, Güter an sich.

Besteht so für beide Verkehrsmittel in großem Umfange die Möglichkeit gegenseitigen Wettbewerbs, so doch nicht so, daß die Bedingungen, unter denen der Wettbewerb möglich ist, gleich wären: in manchen Beziehungen ist die Eisenbahn der Binnenschifffahrt, in anderen wieder die Binnenschifffahrt der Eisenbahn überlegen.

Die Eisenbahn gewährleistet dem Versender im allgemeinen eine größere Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Beförderung und eine sorgfältigere Behandlung des Gutes. Auch weist die Beförderung mit der Eisenbahn den Vorzug auf, daß sie sich stets ohne Umladung — von der Stückgutumladung kann hierbei abgesehen werden — vollzieht, und daher die mit der Umladung verbundenen Nachteile — Verteuerung der Beförderung, Verlängerung der Beförderungsdauer, Gefahr der Beschädigung und Wertverminderung des Gutes — hierbei wegfallen. Demgegenüber wird der Binnenschifffahrt im allgemeinen der Vorzug zugesprochen, auf weitere Strecken billiger zu befördern; in erster Linie dann, wenn die Beförderung sich ohne Mitwirkung der Eisenbahn vollzieht, teilweise auch dann, wenn die An- und Abfuhrwege zum Umschlagshafen nicht allzu weit sind.

Aber diese Vorzüge des einen oder anderen Verkehrsmittels sind doch im allgemeinen nicht derart, daß sie dem einen dieser beiden Verkehrsmittel ein Monopol zuwiesen, die Beförderung mit dem anderen Verkehrsmittel also ausschlossen. Denn wenn der Eisenbahnbeförderung in bezug auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Beförderung und durch die sorgfältigere Behandlung des Gutes gewisse Vorzüge anhaften, so können diese doch durch eine niedrigere Bemessung der Frachtsätze, wie sie der Binnenschifffahrt vielfach möglich ist, in den meisten Fällen mehr oder weniger ausgeglichen werden. Man rechnet dabei überschläglich etwa damit, daß ein Gut infolge der Vorzüge, die die Eisenbahnbeförderung bietet, erst dann den Wasserweg wählt, wenn der Frachtvorsprung gegenüber der Eisenbahn etwa 10—15% beträgt, je nach Art der Güter: Massengüter werden schon bei einem geringeren Frachtunterschied auf die Wasserstraße übergehen als höherwertige und empfindliche Güter. Es wird daher auch in erster Linie der Massengüterverkehr sein, und ist es auch vorzugsweise, in dem sich der Wettbewerb der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn äußert; wenn auch der Wettbewerb der Binnenschifffahrt sich hierin keineswegs völlig erschöpft, die Binnenschifffahrt vielmehr auch bei den meisten anderen Gütern in der Lage ist, mit der Eisenbahn in einen gewissen Wettbewerb zu treten.

## 2. Das Problem in Vergangenheit und Gegenwart.

Aus diesen hier kurz angedeuteten, oft erörterten Tatsachen ergibt sich nun das äußerst schwierige Problem, mit dem wir uns hier befassen: Wie nämlich das Nebeneinander der beiden Verkehrsmittel sich regeln soll.

In den meisten Erörterungen dieser Frage wird allerdings das Problem dahin gefaßt, wie sich die Eisenbahn zur Binnenschiffahrt stellen soll. Und auch wir können uns diese Fassung unbedenklich zu eigen machen: sie hat den Vorzug, das Problem wesentlich enger zu umgrenzen.

Denn tatsächlich handelt es sich bei der ganzen Frage nur darum, wie sich die Eisenbahn zur Binnenschiffahrt stellen soll. Wie sich umgekehrt die Binnenschiffahrt zur Eisenbahn zu stellen hat, ist der Binnenschiffahrt durch das Wirtschaftssystem, dem sie ihrer Natur nach untersteht, ohne weiteres vorgeschrieben. Da nämlich der Betrieb der Binnenschiffahrt so gut wie ausschließlich in den Händen von Privatgesellschaften liegt, so kann für ihr wirtschaftliches Handeln kein anderer Grundsatz als der rein privatwirtschaftliche in Frage kommen. Für die Binnenschiffahrt wird es sich also bei ihrer gesamten wirtschaftlichen Tätigkeit, also auch bei ihrer Einstellung gegenüber der Eisenbahn nur um das eine handeln, möglichst hohe Gewinne zu erzielen.

In dieser Anschauung darf man sich auch durch die weitverbreitete Neigung der Binnenschiffahrt, ihrer Wirtschaftsführung allgemeinvolkswirtschaftliche Ziele unterzulegen, nicht irremachen lassen. Wie weit diese Umdeutung rein privatwirtschaftlicher Bestrebungen in allgemein volkswirtschaftliche geht, dafür bietet ein kaum zu übertreffendes Beispiel ein an sich sehr bemerkenswerter Aufsatz von Dr. Arnecke (Köln) in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ vom März 1926 unter dem bezeichnenden Titel: „Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen?“ „Der Binnenschiffahrt gegenüber“, so wird hier u. a. ausgeführt, „setzt sich die Volkswirtschaft mit ihren Anforderungen und Bedürfnissen niedriger Transportkosten von selber durch.“ Der Eisenbahn wird demgegenüber die Wahrnehmung allgemein volkswirtschaftlicher Rücksichten abgesprochen: „Die ehrliche (!) deutsche Wasserstraße muß daher sozusagen die Reichsbahn bei der Hand nehmen, um sie auf dem Pfade der Gemeinnützigkeit und Rechtlichkeit (!) zu erhalten. Im Lichte des Eisenbahntarifwesens gewürdigt, erstellt die moderne leistungsfähige Wasserstraße mit ihrem Verkehrsbereiche eine Art von allgemeinem, stark ermäßigtem Ausnahmetarif(!) zur Förderung der deutschen Volkswirtschaft.“

Weiter kann man in der Umdeutung privatwirtschaftlicher Ziele in volkswirtschaftliche nicht wohl gehen. Die Wahrheit ist, daß jedes

Privatunternehmen allgemein-volkswirtschaftliche und sonstige öffentliche Rücksichten nur insoweit verfolgen wird, als es sich davon eine günstige Rückwirkung auf seinen Reinertrag verspricht. Und ebenso wenig kann davon die Rede sein, daß bei einem scharfen Wettbewerb zahlreicher privatwirtschaftlicher Unternehmungen sich die volkswirtschaftlichen Anforderungen etwa von selbst durchsetzen könnten: eine besondere Berücksichtigung schwächerer Wirtschaftskräfte bei der Frachtbildung, einen Betrieb auch unrentabler Strecken — um nur einiges zu nennen — wird man bei der Binnenschifffahrt vergeblich suchen. Und ebensowenig hat man bisher etwas davon gehört, daß die Binnenschifffahrt in dem Widerstreit inländischer und ausländischer Interessen, der sich bei der Binnenschifffahrt in starkem Maße geltend macht, da sie infolge des internationalen Charakters der meisten deutschen Ströme in erheblichem Maße auch ausländischen Interessen dient, Opfer gebracht hätte, um die nationalen Interessen besonders zu fördern.

Diese Feststellung soll keineswegs einen Tadel gegen die Binnenschifffahrt enthalten. Aber man soll von einem Unternehmen nicht etwas verlangen, was es seiner Natur nach gar nicht leisten kann. Die Binnenschifffahrt ist nun einmal so gut wie ausschließlich in den Händen der Privatwirtschaft und untersteht als solche in ihrer Wirtschaftsführung nur einem Gesetz: dem privatwirtschaftlichen Streben nach Erzielung größtmöglichen Gewinns.

Auf das Verhältnis zur Eisenbahn angewendet, bedeutet das, daß die Binnenschifffahrt stets darauf bedacht sein muß, einen möglichst großen Verkehr von der Eisenbahn weg zu sich herüberzuziehen, und deshalb notwendigerweise in schärfstem Wettbewerb mit der Eisenbahn stehen muß.

Wie steht es nun umgekehrt mit der Eisenbahn in ihrem Verhältnis zur Binnenschifffahrt?

Werfen wir dabei zunächst einen Blick auf die Vergangenheit, so konnte es naturgemäß in der Privatbahnzeit für die Eisenbahn nichts anderes geben als einen schroffen Wettbewerb gegenüber der Binnenschifffahrt. Das geschah nicht nur auf dem Tarifgebiet, wo die Privatbahnen durch Wettbewerbstarife möglichst viel Verkehr von den Wasserstraßen weg an sich zu ziehen suchten, sondern auch auf allen sonst in Frage kommenden Gebieten, wobei man an manchen Stellen sogar soweit ging, der Binnenschifffahrt für ihre Umschlagseinrichtungen den Gleisanschluß vorzuenthalten.

Mit der Verstaatlichung der deutschen Privatbahnen, also etwa seit Ende der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts, änderte sich dann dieser Standpunkt der Eisenbahnen gegenüber der Binnenschifffahrt von Grund aus. Die frühere Kampfstellung gegenüber der



Binnenschifffahrt wurde aufgegeben: die Anschlußmöglichkeit wurde der Binnenschifffahrt nirgends mehr vorenthalten; die früheren Wettbewerbsstarife wurden allmählich nach Möglichkeit beseitigt, und von der Erstellung neuer Wettbewerbsstarife wurde sehr bald grundsätzlich abgesehen. Vom Anfang der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts ab sind z. B. in Preußen keine Eisenbahntarifmaßnahmen mehr mit Absichten des Wettbewerbes gegen die Binnenschifffahrt begründet worden.

Ein Teil der deutschen Staatsbahnen ging sogar noch weiter: Die bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen, ebenso wie die sächsische Staatsbahn führten auch in nicht unerheblichem Maße Binnenumschlagstarife ein, die den Verkehr nach den Binnenumschlagsplätzen, z. B. nach dem badischen Hafen Mannheim, dem bayerischen Hafen Aschaffenburg und dem sächsischen Hafen Riesa durch Ermäßigungen begünstigten und auf diese Weise den Binnenwasserstraßen vermehrten Verkehr zuführten. Die wichtigste unter den deutschen Staatsbahnen, die preußische, deren Netz weit mehr als die Hälfte des gesamten deutschen Staatsbahnnetzes umfaßte, machte indessen diese Entwicklung nicht mit. Sie sah von der Einführung von Binnenumschlagstarifen grundsätzlich ab; und wo sie sie doch gelegentlich einführte, nämlich zugunsten einzelner in Preußen oder Hessen gelegener Häfen, wie Frankfurt (Main), Mainz, Worms usw., da geschah es lediglich in Rücksicht auf den Wettbewerb von Mannheim und genötigt durch diesen; auch handelte es sich dabei um verhältnismäßig unbedeutende Tarifmaßnahmen.

Erscheint so äußerlich die Politik der deutschen Staatsbahnen gegenüber der Binnenschifffahrt vor dem Kriege als nicht einheitlich, so wäre es doch unrichtig, in dem Vorgehen der süddeutschen und sächsischen Staatsbahnen eine grundsätzlich andere Einstellung als die preußische zu sehen. Wenn nämlich jene Bahnen Binnenumschlagstarife einführten, so geschah auch das nicht etwa, um den Binnenwasserstraßen erhöhten Verkehr zuzuführen, sondern um den Verkehr möglichst lange auf ihren Eisenbahnstrecken festzuhalten; die Lage der begünstigten Binnenhäfen an den nördlichen Grenzen ihres Verkehrsgebietes brachte es mit sich, daß diese Bahnen den Verkehr meist länger in der Hand behalten konnten, wenn sie ihn diesen Binnenumschlagsplätzen zuführten, als wenn sie ihn über andere Bahnwege weiterleiteten. Gesichtspunkte der Förderung einzelner Häfen, wie Mannheims durch die badische, und Aschaffenburgs durch die bayerische Staatsbahn, spielten dabei zwar in etwas mit, standen aber doch gegenüber den eigenen finanziellen Rücksichten der Bahnen durchaus zurück. Jedenfalls lag den Tarifmaßnahmen der süddeutschen und sächsischen Staatsbahnen zugunsten einzelner Binnenumschlagsplätze nicht die Absicht einer planmäßigen Unterstützung der Binnenschifffahrt zugrunde.

So war also die Einstellung der deutschen Staatsbahnen gegenüber den Binnenwasserstraßen vor dem Kriege zwar nicht der äußeren Erscheinung nach, aber doch grundsätzlich eine einheitliche.

Bemerkenswert ist dabei jedoch, daß trotz dieser im großen und ganzen entgegenkommenden Haltung der deutschen Staatsbahnen gegenüber der Binnenschifffahrt die Klagen aus diesen Kreisen niemals verstumten. Sie richteten sich gegen die Ausnahmetarife, die die deutschen Staatsbahnen im Interesse der allgemeinen deutschen Volkswirtschaft, also von ganz anderen Gesichtspunkten aus, als denen des Wettbewerbs gegen die Binnenschifffahrt, eingeführt hatten, und die allerdings nicht selten geeignet waren, dem Wasserweg Abbruch zu tun. Besonders waren es die Seehafenausnahmetarife, gegen die sich die Einwendungen der Binnenschifffahrt, vor allem der Rheinschifffahrt, richteten. Denn obwohl eingeführt lediglich zur Förderung der überseeischen Einfuhr unentbehrlicher Rohstoffe und Nahrungsmittel und zur Förderung der überseeischen Ausfuhr industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse, sowie zur Unterstützung der deutschen Seehäfen, des deutschen Überseehandels und der deutschen Seeschifffahrt und teilweise auch zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen ausländische Bahnwege, also in keiner Weise gegen die Binnenschifffahrt eingestellt: hatten sie doch, vor allem soweit sie auf den Wettbewerb gegen die belgisch-holländischen Häfen abgestellt waren, nicht selten die Nebenwirkung, auch Verkehr von den Binnenwasserstraßen abzuziehen, indem sie die durch die Seehafenausnahmetarife begünstigten Güter von den Wasserstraßen, insbesondere dem Rhein, der Elbe und der Weser, weg dem Eisenbahnweg nach den Nordseehäfen, insbesondere Hamburg und Bremen, zuführten.

Durch die Schaffung der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Reichsbahngesellschaft wurde dann die Frage nach der richtigen Ordnung des Verhältnisses zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn von neuem aufgeworfen.

Diese Frage ergab sich einmal schon daraus, daß nunmehr, mit der Zusammenfassung sämtlicher deutscher Bahnen in der Hand der Reichsbahn, die Gesichtspunkte wegfielen, die bei der früheren Zersplitterung des deutschen Eisenbahnnetzes die süddeutschen und sächsischen Staatsbahnen zur Einführung von Binnenumschlagstarifen veranlaßt hatten. An die Stelle des Grundsatzes, die Güter solange wie möglich auf den einzelnen süddeutschen Staatsbahnen oder der sächsischen Staatsbahn festzuhalten, mußte jetzt der Grundsatz treten, den Verkehr auf möglichst weite Entfernungen der Deutschen Reichsbahn zu sichern. Damit aber war sämtlichen Binnenumschlagstarifen der früheren Staatsbahnen das Urteil gesprochen.

Dazu kam, daß auch der völlige Neuaufbau des Tarifwesens nach dem Kriege die Frage des Verhältnisses zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn erneut zur Erörterung stellen mußte, und jedenfalls der Binnenschifffahrt Veranlassung gab, sie mit großem Nachdruck aufzuwerfen. Hier war es vor allem die Einführung des Staffeltarifsystems in das regelmäßige Tarifsystem, die die Binnenschifffahrt stark berühren mußte: Denn da die Bedeutung des Staffeltarifs darin liegt, daß er die weiteren Entfernungen besonders begünstigt und dadurch den Verkehr der weiteren Entfernungen in stärkerem Maße der Eisenbahn zuführt, so mußte sich die Binnenschifffahrt, deren eigentliches Arbeitsfeld infolge der bei ihr bestehenden Selbstkostenverhältnisse gerade die weiteren Entfernungen sind, durch die Einführung des Staffeltarifs beeinträchtigt fühlen. Und in ähnlicher Weise mußte der Neuaufbau des Seehafentarifsystems, das zunächst durch den Friedensvertrag von Versailles beseitigt worden war, zur Erörterung der Frage des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt Anlaß geben. Denn auch die Seehafentarife sind geeignet, den Verkehr der Binnenwasserstraßen zu beeinträchtigen, indem sie den Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverkehr zum Teil von den Wasserwegen auf die Eisenbahnen leiten. Und aus ähnlichen Gründen gab schließlich auch die Einführung von zahlreichen Mindestmengentarifen, die das deutsche Eisenbahntarifwesen vor dem Kriege nicht gekannt hatte, und von zahlreichen Durchfuhrtarifen, die bei weitem nicht in diesem Umfange vor dem Kriege bestanden hatten, der Binnenschifffahrt Veranlassung, die Frage einer Ordnung des Verhältnisses der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt aufzuwerfen.

Dazu kommt endlich und vor allem, daß die Heranziehung zu den Reparationslasten auch umgekehrt der Reichsbahngesellschaft die Frage nahelegen mußte, ob denn eine Politik, die den Wettbewerb der Binnenschifffahrt ruhig hinnimmt, ohne diesem Wettbewerb selbst zu begegnen, noch mit den Aufgaben vereinbar ist, die der Gesellschaft durch ihre Reparationsverpflichtungen und das Reichsbahngesetz zugewiesen sind.

Alle diese Umstände lassen es verständlich erscheinen, wenn die Frage des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt heute zu den am meisten zeitgemäßen, allerdings auch am meisten umstrittenen Fragen des deutschen Verkehrswesens gehört.

### **3. Liegt eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt im Interesse der Reichsbahngesellschaft?**

Für die Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt bieten sich drei verschiedene Möglichkeiten. Es ist denkbar:

einmal, daß die Eisenbahn in ihrer Tarifgestaltung die Binnenschifffahrt begünstigt; weiter, daß die Eisenbahn in ihrer Preispolitik zwar von einer Begünstigung der Binnenschifffahrt absieht, aber doch jeden Wettbewerb mit der Binnenschifffahrt vermeidet; und schließlich, daß die Eisenbahn den Wettbewerb gegen die Binnenschifffahrt aufnimmt.

Von diesen drei Möglichkeiten soll zunächst die erste untersucht werden, weil sich dabei am besten der Zugang zu dem ganzen Problem gewinnen läßt. Es wird sich also fragen, ob es gerechtfertigt ist, daß die Eisenbahn bei ihrer Tarifgestaltung die Binnenschifffahrt begünstigt.

Diese Begünstigung kann eine unmittelbare sein; ihre Mittel sind in diesem Falle die Binnenumschlagstarife, also Tarife, die besondere Vergünstigungen für den Verkehr von und nach den Binnenhäfen gewähren, um auf diese Weise den Verkehr möglichst der Binnenwasserstraße zuzuführen.

Die Begünstigung kann aber auch darin liegen, daß die Eisenbahn Tarifmaßnahmen vermeidet oder abbaut, die der Binnenschifffahrt Abbruch tun. Als derartige, der Binnenschifffahrt nachteilige und von ihr vielfach angefochtene Maßnahmen kommen im wesentlichen vier in Frage:

Es ist in erster Linie der Staffeltarif, durch den sich, nachdem er am 1. Dezember 1920 in den regelmäßigen Gütertarif eingeführt worden ist, die Binnenschifffahrt beeinträchtigt fühlt. Nicht ohne Grund; denn da die Bedeutung des Staffeltarifs darin liegt, daß er die weiteren Entfernungen gegenüber dem Kilometertarif verbilligt, so muß die Binnenschifffahrt, deren eigentliches Einflußgebiet infolge der bei ihr vorliegenden Selbstkostenverhältnisse gerade die weiteren Entfernungen sind, die Einführung des Staffeltarifs, der ihr die weiteren Entfernungen streitig macht, notwendig als einen Einbruch in ihr Verkehrsgebiet ansehen.

Ähnlich liegt es mit den Seehafenausnahmetarifen, gegen die sich, wie wir sahen, schon vor dem Kriege, und heute noch wesentlich stärker, die Beschwerden der Binnenschifffahrt richten: indem sie besondere Ermäßigungen im Verkehr mit den deutschen Seehäfen, insbesondere Hamburg und Bremen gewähren, haben sie vielfach die Nebenwirkung, den Binnenwasserstraßen, und in ganz besonderem Maße — durch ihre Abstimmung auf den Wettbewerb mit den belgisch-holländischen Häfen — dem Rhein Verkehr zu entziehen.

Ähnliche der Binnenschifffahrt nachteilige Wirkungen können auch die Durchfuhrtarife haben: indem sie den Verkehr durch Deutschland mit dem Auslande durch Tarifermäßigungen besonders begünstigen, wirken sie sich vielfach dahin aus, den Wasserstraßen, die an diesem Durchfuhrverkehr in nicht unerheblichem Maße teilnehmen, Verkehr zu entziehen.

Und ähnliche Wirkungen schreibt die Binnenschifffahrt schließlich nicht ohne Grund auch den Mindestmengentarifen zu, deren Wesen bekanntlich darin besteht, daß bei ihnen die Gewährung der Tarifvergünstigung an die Auflieferung einer bestimmten Mindestmenge innerhalb einer bestimmten Zeit gebunden ist. Die Möglichkeit einer Benachteiligung der Binnenschifffahrt ist bei diesen Tarifen dadurch gegeben, daß sie die Verkehrstreibenden durch die Anordnung bestimmter Mindestmengen fest an die Eisenbahn binden und der Binnenschifffahrt insoweit den Wettbewerb unmöglich machen.

Mit der Frage, ob es gerechtfertigt ist, daß die Eisenbahn die Binnenschifffahrt begünstigt, wird daher gleichzeitig auch die Frage beantwortet, ob die Einwendungen der Binnenschifffahrt gegen diese verschiedenen Tarifmaßnahmen begründet sind.

Die Antwort auf die gestellte Frage, wenigstens im allgemeinen, gibt nun der § 2 des Reichsbahngesetzes, der die Geschäftsführung und damit auch die Preispolitik der Reichsbahngesellschaft regelt, und dessen Inhalt wir in unserer ersten Abhandlung über „die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft und die Reichsbahngesellschaft“ (S. 10ff.) eingehender behandelt haben. Danach hat die Reichsbahngesellschaft „ihren Betrieb“, worunter ihre gesamten Geschäfte, also auch die Festsetzung der Tarife zu verstehen sind, „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen“. Hiernach sind Tarifvergünstigungen in zwei Fällen denkbar: einmal im Interesse der deutschen Volkswirtschaft, und weiter — als Ausfluß der kaufmännischen Grundsätze, die eine möglichste Vermehrung des Verkehrs im Interesse einer Vermehrung der Einnahmen bedingen — im finanziellen Interesse der Gesellschaft. Dabei muß sich allerdings die Berücksichtigung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft eine Einschränkung gefallen lassen: Wenn eine Tarifmaßnahme aus volkswirtschaftlichen Gründen geboten erscheint, so darf sie doch nicht derart sein, daß sie die Gesellschaft hindert, die für die Erfüllung der Daweslasten erforderlichen Einnahmen zu erzielen. Und ebenso muß sich die Berücksichtigung der finanziellen Interessen die Einschränkung gefallen lassen, daß diese nicht den Interessen der deutschen Volkswirtschaft widersprechen dürfen, es sei denn, daß die Erfüllung der Reparationspflichten die Berücksichtigung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft unmöglich macht.

Hieraus ergibt sich die entscheidende Fragestellung: Es wird sich darum handeln, ob eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt durch Rücksichten auf die deutsche Volkswirtschaft oder durch das eigene Interesse der Reichsbahngesellschaft geboten ist; wobei, falls die erste Frage bejaht werden sollte, sich noch die weitere Frage anschließen müßte, ob nicht solche Tarifmaßnahme doch unterbleiben müßte, weil durch sie die Reichs-

bahngesellschaft in der Erfüllung ihrer Reparationsverpflichtungen behindert wird.

Wir beginnen zweckmäßig mit der zweiten Frage: ob nämlich eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt im Interesse der Reichsbahngesellschaft liegt.

Diese Frage kann auf Grund verhältnismäßig einfacher Erwägungen verneint werden. Die großen Binnenschifffahrtswege werden fast überall von Eisenbahnlinien begleitet. Denn die Verkehrsgebiete der Binnenwasserstraßen gehören von alters her zu den verkehrsreichsten Gegenden Deutschlands. Hier waren schon seit dem frühen Mittelalter große, volkreiche Städte emporgewachsen, und hier entstanden auch mit dem Aufkommen der Eisenbahnen überall sehr wichtige Eisenbahnlinien, die in ihrem Laufe in geringerer oder größerer Entfernung den Binnenschifffahrtswegen folgen. Die Folge dieser Erscheinung ist, daß die Binnenschifffahrt fast überall in Wettbewerb mit der Eisenbahn steht, und daher jede Unterstützung der Binnenschifffahrt durch Tarifmaßnahmen auf Kosten des Eisenbahnverkehrs gehen muß, der auf solche Weise von der Eisenbahn weg zur Binnenschifffahrtsstraße gezogen wird. In besonderem Maße haben diese Wirkung die Binnenumschlagstarife, um deren Einführung die Binnenschifffahrt sich seit langem bemüht: indem sie den Verkehr von dem nicht an der Binnenwasserstraße belegenen Versandplatz auf kürzestem Wege dem nächsten Binnenumschlagplatz, oder in umgekehrter Richtung von dem Binnenumschlagshafen dem nicht an der Binnenwasserstraße belegenen Bestimmungsort zuführen, haben sie für die Eisenbahn die höchst nachteilige Wirkung, daß die längere ununterbrochene Beförderung zwischen Eisenbahn-Versand- und -Empfangsstation durch die wesentlich kürzere Beförderung zwischen Eisenbahn-Versand- oder -Empfangsstation und dem nächst belegenen Binnenumschlagshafen ersetzt wird. Wie wir aber schon oben in der Abhandlung über den „Staffeltarif“ (S. 48/49) eingehender erörtert haben, sind die Selbstkosten der Eisenbahn bei der Beförderung auf weitere Entfernungen verhältnismäßig niedriger als auf kürzere Entfernungen.

Was aber die Abwanderung des Verkehrs von der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt für die Eisenbahn noch besonders verhängnisvoll macht, ist, daß es sich bei dem Verkehrsverlust an die Binnenschifffahrt um Massengüterverkehr handelt. Denn das eigentliche Arbeitsfeld der Wasserstraße bildet der Massengüterverkehr, weil nur dieser Verkehr eine gute Ausnützung der großen Schiffsräume der Binnenschifffahrt gewährleistet, außerdem auch der Binnenschifffahrtsverkehr mit seinen Unvollkommenheiten in bezug auf Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Häufigkeit und Sicherheit der Beförderung sich für den sonstigen Verkehr nicht derart eignet. Der Massengüterverkehr ist aber

für die Eisenbahn besonders wertvoll, weil bei ihm die günstigsten Selbstkostenverhältnisse bestehen: er ermöglicht eine besonders gute Ausnutzung der einzelnen Wagen, wie des gesamten Zuges; er kommt mit verhältnismäßig kurzen Be- und Entladefristen aus; er bedingt weniger Rangierbewegungen; und er erfordert verhältnismäßig wenig Zugaufenthalte, da es möglich ist, die dem Massengüterverkehr dienenden Züge einheitlich zusammenzustellen und auf größere Entfernungen geschlossen durchzuführen. Auch handelt es sich beim Massengüterverkehr meist um die Beförderung auf weitere Entfernungen, wobei die Selbstkosten verhältnismäßig geringer sind als auf nahe Entfernungen.

Alle diese Umstände machen den Massengüterverkehr zu dem finanziell wertvollsten Bestandteil des Eisenbahngüterverkehrs. Er ist es vor allem, der es der Reichsbahn ermöglicht, im volkswirtschaftlichen Interesse Tarifvergünstigungen zu gewähren und selbst ertraglosen Verkehr zu übernehmen. Verluste im Massengüterverkehr sind daher für die Eisenbahn finanziell besonders bedenklich. Und es kann daher keinem Zweifel unterliegen, daß eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt, da sie für die Eisenbahn Verluste an Massengüterverkehr zur Folge haben würde, keineswegs im Interesse der Eisenbahn liegen würde.

Es ist auch nicht richtig, wenn Vertreter der Binnenschifffahrt, wie es vielfach geschieht, dies deshalb nicht wahrhaben wollen, weil die Förderung der Binnenschifffahrt auch dem Eisenbahnverkehr zugute kommen werde, da sie den Verkehr überhaupt anrege. Zwar ist zuzugeben, daß im allgemeinen jeder neue Verkehr, der einem anderen Verkehrsmittel zuwächst, auch eine Belebung des Eisenbahnverkehrs zur Folge hat, indem er den Verkehr in den Verkehrsarten, für die dieses andere Verkehrsmittel nicht in Frage kommt, z. B. in dem für die Binnenschifffahrt nicht in Frage kommenden Eilgut- und Stückgutverkehr, vermehrt. So ist also im allgemeinen auch aus jeder Erstarkung der Binnenschifffahrt ein gewisser Verkehrszuwachs bei der Eisenbahn zu erwarten. Aber der neue Verkehr, der der Eisenbahn aus einer Erstarkung der Binnenschifffahrt infolge tarifarischer Maßnahmen zu deren Gunsten zuwachsen könnte, ist viel zu gering, als daß er irgendeinen Ausgleich schaffen könnte gegenüber dem Verkehrsverlust, der bei der Eisenbahn durch die Abwanderung ihres Verkehrs zur Binnenschifffahrt eintritt.

Nach allem muß also die Frage, ob tarifarische Begünstigungen der Binnenschifffahrt im Interesse der Reichsbahngesellschaft liegen, durchaus verneint werden.

#### **4. Besteht eine allgemeine volkswirtschaftliche Überlegenheit der Binnenschifffahrt über die Eisenbahn, die eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt rechtfertigen könnte?**

So bleibt die Frage übrig, ob etwa aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt zu rechtfertigen ist. Nach dem, was wir soeben gesehen haben, würde diese Begünstigung allerdings nur mit Opfern für die Reichsbahn möglich sein, so daß also die Frage genauer dahin gestellt werden muß, ob volkswirtschaftliche Rücksichten es gerechtfertigt erscheinen lassen, daß die Reichsbahn zugunsten der Binnenschifffahrt durch Tarifmaßnahmen Opfer bringt.

Schon wenn man diese Frage so stellt, — und sie muß so gestellt werden! — wird man über eine gewisse Bedenklichkeit nur schwer hinwegkommen: Muß es nicht als eine etwas eigentümliche Zumutung an die Reichsbahn erscheinen, wenn von ihr Opfer verlangt werden zugunsten eines anderen Verkehrsmittels, das der Reichsbahn selbst den schärfsten Wettbewerb macht? Wird damit nicht die Grenze überschritten, bis zu der man billigerweise überhaupt nur eine Wahrnehmung volkswirtschaftlicher Rücksichten von einem Verkehrsmittel verlangen kann?

Wir möchten uns damit begnügen, dieses Bedenken hier anzudeuten, ohne es zu bejahen. Schließlich läßt sich gegen dieses Bedenken einwenden, daß es irgendwelche Grenzen für die Wahrnehmung volkswirtschaftlicher Interessen durch die Reichsbahngesellschaft — abgesehen von der Rücksicht auf die Daweslasten — nicht geben darf.

So würde sich also in der Tat die Frage ergeben, ob irgendwelche besonderen volkswirtschaftlichen Rücksichten es rechtfertigen, daß die Reichsbahn zugunsten der Binnenschifffahrt Opfer bringt, indem sie deren Verkehr zum Nachteil ihres eigenen Verkehrs fördert.

Das wäre nur unter folgenden Voraussetzungen denkbar: Entweder, daß die Binnenschifffahrt ganz allgemein gegenüber der Eisenbahn als das volkswirtschaftlich wertvollere und nützlichere Verkehrsmittel anzusehen wäre, so daß ihre Förderung der Rücksicht auf die Interessen der Eisenbahn vorzugehen hätte; oder daß die Binnenschifffahrt doch wenigstens in gewissen Beziehungen als der Eisenbahn überlegen und deshalb als ein so wertvolles Hilfsmittel der Volkswirtschaft anzusehen wäre, daß für ihre Erhaltung und Förderung selbst von der Eisenbahn gewisse Opfer im volkswirtschaftlichen Interesse verlangt werden dürften.

Diese Problemstellung führt dazu, zunächst die Vorzüge beider Verkehrsmittel gegeneinander abzuwägen.



Nun liegt es in dieser Hinsicht so, daß die Überlegenheit der Eisenbahn über die Binnenschifffahrt in vieler Hinsicht ganz allgemein anerkannt wird: nirgends wird bestritten, daß die Eisenbahn der Binnenschifffahrt überlegen ist in bezug auf Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Häufigkeit und Sicherheit der Beförderung, in bezug auf die Mannigfaltigkeit der Leistungen und die Verzweigkeit ihres Netzes.

Indessen ist es mit der bloßen Aufzählung dieser verschiedenen Vorzüge für unsere Zwecke nicht getan. Es wird notwendig, sich auch die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser verschiedenen Vorzüge der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt genauer klarzumachen, um den volkswirtschaftlichen Wert beider Verkehrsmittel richtig gegeneinander abschätzen zu können.

Wenn man zunächst den Vorzug der größeren Schnelligkeit der Beförderung volkswirtschaftlich richtig einschätzen will, so wird man sich vor Augen halten müssen, daß die Güterzüge der Reichsbahn heute nach Einführung der durchgehenden Güterzugbremse mit einer Schnelligkeit von 40 km in der Stunde, Eilgüterzüge sogar mit 50—60 km Stundengeschwindigkeit gefahren werden, während die Schleppschifffahrt in der Bergfahrt nur mit einer Geschwindigkeit von 3,5—5 km in der Stunde wirtschaftlich arbeitet, und auch auf Kanälen eine Geschwindigkeit von über 5 km wegen der Gefahr der Uferbeschädigung durch Wellenbildung ausgeschlossen ist; wobei zu berücksichtigen ist, daß die durchschnittliche Geschwindigkeit noch eine erhebliche Herabminderung dann erfährt, wenn Schleusen zu durchfahren sind. Die Umlaufzeit der Fahrzeuge wird daher bei der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn bei Massengut mit dem Sieben- bis Achtfachen kaum zu hoch veranschlagt sein. Für die Binnenschifffahrt ergibt sich daraus gegenüber der Eisenbahn eine sehr große Ausdehnung der Lieferfristen, die zu Zinsverlusten und bei manchen Gütern auch zu einer Beeinträchtigung ihrer Beschaffenheit führt.

Volkswirtschaftlich noch höher zu bewerten ist der Vorzug der Regelmäßigkeit in der Bedienung des Verkehrs, den die Eisenbahn vor der Binnenschifffahrt voraus hat. Die Eisenbahn ist von elementaren Ereignissen so gut wie völlig unabhängig: Störungen durch elementare Ereignisse, wie Schneefall, Schneetreiben, Nebel, Frost und Überschwemmungen spielen bei ihr keine nennenswerte Rolle, da sie fast immer in ganz kurzer Zeit zu beheben und ihre Wirkungen auch durch Umleitungen zu beseitigen sind. Ganz anders liegt es bei der Binnenschifffahrt: Die natürlichen Wasserstraßen sind durch Eis, Hochwasser oder Niedrigwasser, die Kanäle wenigstens durch Eis eine erhebliche Zeit des Jahres gesperrt. Die Eissperre allein beträgt bei Rhein, Ems und Weser nicht weniger als 20—30 Tage, bei der Elbe etwa 45 Tage und bei der Oder sogar 60 Tage durchschnittlich im Jahr. Die volks-

wirtschaftlich höchst bedenkliche Folge dieser Erscheinung ist, daß während des Versagens der Binnenwasserstraßen — und zwar vorzugsweise gerade in der Zeit der größten Verkehrsanforderungen überhaupt, im Herbst und beginnenden Winter — sich der verbleibende Verkehr von den Binnenwasserstraßen den Eisenbahnen zuwenden muß, die sich notgedrungen mit ihren Anlagen und Einrichtungen auf diesen Verkehr mit einrichten müssen, da sie ihn nicht ablehnen können.

Diese Folge tritt ganz allgemein ein bei den Sperrungen durch Niedrig- und Hochwasser, die beide sehr plötzlich einzutreten pflegen, und von denen die Niedrigwassersperre besonders bedenklich ist, weil sie meist von längerer Dauer ist. Hier geht der ganze, an der Benutzung des Wasserweges behinderte Verkehr auf die Eisenbahn über. Und das gleiche gilt zum größten Teil auch für den Fall der Eissperre. Allerdings kann man hier die Beobachtung machen, daß ein Teil der Verfrachter, insbesondere die großen Verfrachter, sich auf den Ausfall der Binnenwasserstraßen im Winter in etwas einzurichten pflegen und ihre Beförderungen während dieser Zeit durch gewisse Maßnahmen einzuschränken suchen. Indessen handelt es sich hier doch eben nur um gewisse Einschränkungen der Beförderungen während des Frostes, keineswegs um völlige Abstandnahme von der Beförderung, die ja die Wirtschaft auch gar nicht ermöglichen könnte. Im großen und ganzen liegt es doch so, daß die Eisenbahn einspringen muß, wenn die Binnenschifffahrt versagt, und daß sie deshalb ihren Betriebsapparat auf diese Mehrbelastung mit einstellen muß, gleich als ob überhaupt keine Wasserstraßen vorhanden wären, woraus sich gewisse Doppelaufwendungen und eine gewisse Doppelbelastung, über deren Höhe man allerdings streiten kann, für die deutsche Volkswirtschaft ergeben.

Der Vorzug größerer Pünktlichkeit und Häufigkeit der Beförderung, den die Eisenbahn vor der Binnenschifffahrt voraus hat, bedarf kaum näherer Erläuterung. In beiden Beziehungen ist die Eisenbahn mit ihren regelmäßigen, außerordentlich dichten Fahrplänen das denkbar vollkommenste Verkehrsmittel, während die Binnenschifffahrt hier sehr stark zurücksteht.

Besonders große volkswirtschaftliche Bedeutung hat dann weiter die Tatsache, daß die Eisenbahn der Volkswirtschaft Leistungen von ganz anderer Mannigfaltigkeit zur Verfügung stellen kann als die Wasserstraße. Während die Wasserstraße im wesentlichen nur Leistungen zur Verfügung hält, wie sie dem Massengüterverkehr angemessen sind und ihm genügen, bietet die Eisenbahn der Wirtschaft Leistungen von größter Mannigfaltigkeit zur Auswahl dar und paßt sich damit den mannigfaltigsten Bedürfnissen des Wirtschaftslebens an: Dem Bedürfnis nach Beförderung von Mengen verschiedenen Umfangs, insbesondere auch nach Auflieferung kleinerer Mengen, kommt die Möglichkeit der Aufgabe als Stückgut und als 5, 10 oder 15 t-Wagen-

ladung entgegen. Dem Bedürfnis nach Beförderung mit verschiedener Geschwindigkeit trägt die Möglichkeit der Aufgabe als Frachtgut, Eilgut, beschleunigtes Eilgut und Expreßgut Rechnung. Den besonderen Bedürfnissen der verschiedenen Güterarten paßt sich die Eisenbahn an, indem sie Wagen verschiedener Bauart und Einrichtung dem Verkehr zur Verfügung stellt: Nicht weniger als acht verschiedene Einheitsbauarten — gedeckte Güterwagen, großräumige gedeckte Güterwagen, Kalkwagen, Kleinviehwagen, offene Güterwagen, großräumige offene Güterwagen, Schienenwagen und Holzwagen — hält die Eisenbahn für die Versender vor, außerdem eine Anzahl Sonderbauarten, insbesondere Kühlwagen und Großgüterwagen. Dazu kommt schließlich die Möglichkeit für die Versender, für die Beförderung von Gütern, für die sich die von der Eisenbahn vorgehaltenen Wagen nicht eignen, sich Wagen besonderer Bauart oder mit besonderen Einrichtungen als Privatwagen zu bedienen.

So weist die Eisenbahn also in ihren Verkehrsleistungen eine außerordentliche Verfeinerung auf, der die Binnenschifffahrt nichts Ähnliches an die Seite zu stellen hat; denn gewisse Anfänge der Differenzierung, die im Wasserstraßenverkehr gemacht worden sind, z. B. durch Einführung eines Eilgutverkehrs in einzelnen Verkehrsbeziehungen, spielen keine nennenswerte Rolle. Die Folge ist, daß der Verkehr der Binnenwasserstraße sich im wesentlichen auf Massengut beschränkt, für das die Einrichtungen der Binnenschifffahrt genügen, und bei dem die Schiffsgefäße am günstigsten ausgenutzt werden können.

Noch größer aber als der soeben besprochene Vorzug ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der weit größeren Verzweigtetheit des Eisenbahnnetzes gegenüber dem Binnenwasserstraßennetz. Sie ermöglicht eine Dezentralisation der gewerblichen Tätigkeit über das ganze Land hinweg, die vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus in hohem Grade erwünscht ist, während umgekehrt die Binnenwasserstraßen die Zentralisation der gewerblichen Tätigkeit fördern, indem sie diese an den verhältnismäßig wenigen Wasserstraßen zusammenziehen. Mit der größeren Verästelung ihres Netzes hängt es auch zusammen, daß die Eisenbahnen imstande sind, auch den kleinen und kleinsten Verkehr heranzuziehen und noch ruhenden Verkehr in seinen kleinsten Mengen und aus den feinsten Verkehrsadern zu wecken und zu entwickeln, während die Binnenschifffahrt im wesentlichen nur für den großen Verkehr und für die großen Verfrachter an den verhältnismäßig wenigen Wasserstraßen oder in deren Nähe in Frage kommt. Diese Erscheinung wird noch dadurch gefördert, daß für die Binnenschifffahrt infolge des großen Fassungsvermögens ihrer Transportgefäße im allgemeinen nur größere Transportmengen in Frage kommen, die auch die Vorhaltung größerer Lagerräume und die Anlage größerer Kapitalien bedingen.

Mit der geringen Verzweigtetheit des Wasserstraßennetzes hängt es auch zusammen, daß das Gut vielfach nicht im ungebrochenen Verkehr

von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation auf der Wasserstraße befördert werden kann, sondern daß sich vor oder nach und nicht selten sogar vor und nach der Beförderung auf den Wasserstraßen noch eine Eisenbahnbeförderung anschließt, die infolge der Umladung die Betriebskosten erhöht, und unter der auch manche Güter, wie z. B. Kohle, in ihrer Güte erheblich leiden.

Alles dies sind Vorzüge der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt, über die an sich keinerlei Meinungsverschiedenheiten bestehen, und bei denen nur über ihre größere oder geringere volkswirtschaftliche Bewertung die Meinungen teilweise auseinandergehen. Jedenfalls ermöglicht das, was wir im Vorstehenden über den volkswirtschaftlichen Wert dieser Vorzüge dargelegt haben, die Feststellung, daß diese Vorzüge so außerordentlich sind, daß von einer allgemeinen volkswirtschaftlichen Überlegenheit der Binnenschifffahrt über die Eisenbahn nicht die Rede sein kann.

### **5. Rechtfertigen die Art der Preisbildung oder die etwaige größere Billigkeit der Binnenschifffahrt ihre tarifarische Begünstigung durch die Eisenbahn?**

Tatsächlich spielt auch die Behauptung einer allgemeinen Überlegenheit der Binnenschifffahrt über die Eisenbahn bei den Erörterungen über die Frage, ob eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt durch die Eisenbahn gerechtfertigt sei, keine nennenswerte Rolle. Worauf die Forderung nach tarifarischer Unterstützung der Binnenschifffahrt durch die Eisenbahn gegründet wird, ist vielmehr die Behauptung, daß die Binnenschifffahrt in einzelnen Beziehungen Vorzüge vor der Eisenbahn voraus habe, die sie neben der Eisenbahn zu einem außerordentlich wertvollen Hilfsmittel der Volkswirtschaft machen, für dessen Erhaltung und Pflege alles nur Mögliche — auch seitens der Eisenbahn und zu deren Lasten — aus volkswirtschaftlichen Rücksichten getan werden müsse.

Das, worin man diese Überlegenheit der Binnenschifffahrt sieht, ist ein Doppeltes. Sie soll liegen: einmal in dem Preissystem der Binnenschifffahrt als solchem, und weiter in der größeren Billigkeit der Binnenschifffahrt. Jeder dieser beiden behaupteten Vorzüge der Binnenschifffahrt erfordert eine nähere Betrachtung.

Die Preisbildung bei der Eisenbahn wird bekanntlich vom Tarifwesen beherrscht, d. h. die Preise werden von dem Eisenbahnunternehmer für alle vorkommenden Leistungen einseitig im voraus in einem besonderen Verzeichnis für eine gewisse Dauer festgesetzt, so daß dem Beansprucher nur die Möglichkeit bleibt, sich den festgesetzten Preisen

zu unterwerfen oder von der Beförderung überhaupt abzusehen. Dagegen vollzieht sich die Preisbildung im Binnenschifffahrtsverkehr im freien Spiel der Kräfte durch Einzelabrede, d. h. in der Weise, daß für jede einzelne Leistung der Preis nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles, und zwar auf Grund von Angebot und Nachfrage zwischen Unternehmer und Beansprucher vereinbart wird.

Die Ursache für diesen Unterschied liegt darin, daß die Eisenbahn eine Monopolstellung besitzt, der Binnenschifffahrt aber eine solche fehlt.

Bei der Eisenbahn handelt es sich hierbei zunächst einmal um ein natürliches Monopol: Denn die Eisenbahn setzt eine völlige Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung voraus und schließt daher die gleichzeitige Benutzung des Verkehrsweges durch mehrere Unternehmer aus. Diese natürliche Monopolstellung ist in Deutschland noch durch ein gesetzliches Betriebs- und Baumonopol verstärkt, das der Reichsbahngesellschaft auf Grund der §§ 10 und 37 des Reichsbahngesetzes zusteht. Wenn wir von dem nicht sehr wesentlichen Wettbewerb durch fremde Bahnwege absehen, so ist die Reichsbahn nur dem Wettbewerb durch andere Verkehrsmittel — Binnenschifffahrt, Kraftwagen, Luftverkehr — ausgesetzt, der ihre Monopolstellung nicht aufhebt.

Ganz anders liegt es bei der Binnenschifffahrt: Bei ihr besteht kein natürliches Monopol; denn bei ihr fehlt der Zwang zur Einheitlichkeit in Anlage, Betrieb und Verwaltung, der bei der Eisenbahn die Benutzung des Weges auf einen einzigen Unternehmer beschränkt. Die Binnenwasserstraße gestattet vielmehr die Benutzung durch eine unbeschränkte Anzahl von Unternehmern. Und auch zu einem auf vertraglicher Grundlage beruhenden Monopol ist es hier trotz vielfacher Versuche nicht gekommen. Der Grund dafür liegt einmal in der großen Anzahl der im Wettbewerb stehenden Unternehmungen, die ihre Hauptursache in der allgemeinen Zugänglichkeit dieses Gewerbes und dem geringen, für den Betrieb notwendigen Kapitalbedarf findet; weiter in der starken Beteiligung des persönlichen Unternehmertums, das erfahrungsgemäß weit weniger als unpersönliche Unternehmungen sich zum Zusammenschluß bereit findet; und schließlich in der erheblichen Beteiligung von Kleinschiffen. Soweit es dennoch, meist nur vorübergehend, in der Binnenschifffahrt zu Zusammenschlüssen gekommen ist, haben diese doch niemals zu einer monopolistischen Beherrschung des Marktes geführt, die eine autoritative Festsetzung der Preise und damit ein Tarifwesen ermöglicht hätte.

So wird also die Binnenschifffahrt ausschließlich von dem Preissystem des freien Marktes beherrscht. Gerade in dieser Art der Preisbildung sehen aber die Vertreter der Binnenschifffahrtsinteressen ein der Preisbildung der Eisenbahn überlegenes Verfahren und eine volkswirtschaftlich höchst erwünschte Erscheinung, die ein volkswirtschaftlich äußerst wertvolles, ja unentbehrliches Gegengewicht gegenüber

der monopolistischen Preispolitik der Reichsbahn darstelle. In dem Aufsatz von Dr. Arnecke (Köln) in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ von 1926 (Heft 3), auf den wir schon oben einmal hingewiesen haben, haben diese Gedanken wohl den denkbar schärfsten Ausdruck gefunden. Seine Gedankengänge mögen hier als eine besonders bezeichnende Begründung dieser viel vertretenen Anschauungen Platz finden:

„Die Frachtpreise der Binnenschifffahrt werden markt- und börsenmäßig durch das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage bestimmt, bewegen sich also bei genügendem Schiffsraum — und der ist meistens vorhanden — in nur mäßiger Höhe über den Selbstkosten. Ihre technischen Voraussetzungen begünstigen eben den Klein- und Mittelbetrieb. Die Eisenbahn dagegen auf technischer Grundlage, die dem Großbetriebe, ja, in letzter Konsequenz dem Monopolbetriebe zustrebt, geht von einem festen, in Hinsicht auf die Selbstkosten höchst vorsichtig bemessenen Normaltarif aus, der keinerlei selbstregelnden Einflüssen eines freien Marktes unterliegt, in gewissen Grenzen von Angebot und Nachfrage unabhängig ist. Der Binnenschifffahrt gegenüber setzt also die Volkswirtschaft — dies ist die Wahrheit — mit ihren Anforderungen und Bedürfnissen niedriger Transportkosten sich von selber durch, der Eisenbahn gegenüber nur mittelbar durch Vorstellungen und, wenn diese erfolglos bleiben, durch Verkehrsrückgang, welcher deren Betrieb teilweise oder als Ganzes unlohnend macht. Wenn sie hierauf dann mit Tarifiermäßigung antwortet, so ist das, mit jener selbsttätigen, feinfühligem Regulierung des Schiffsfrachtenmarktes verglichen, ein plumpes, grobschlächtiges (!) Verfahren, das von den Selbstkosten der Beförderungsleistung nur insoweit Kenntnis nimmt, als es tastend sich über diesen zu bleiben bemüht, wobei allerdings für Differenzierungen — örtlich wie gegenständlich — zur Abschwächung finanziell unerwünschter Rückwirkungen ein um so größerer Spielraum ist . . . Nicht so sehr hierauf soll abgehoben werden, wie auf den grundlegenden Unterschied, daß sich die Frachterstellung der Eisenbahn als bewußter, irrtümlich wie ungerecht beeinflubarer Willkürakt (!), die der Binnenschifffahrt als ein der Willkür entzogenes Ergebnis aus dem Widerstreit vieler, die Frachterstellung bezweckender Einzelwillen darstellt. In letzterem setzt die Volkswirtschaft ihren Willen selbsttätig durch, wogegen der technische Riese Eisenbahn ihr geradezu den Krieg zu erklären vermag . . . Die ehrliche deutsche Wasserstraße muß sozusagen die Reichsbahn bei der Hand nehmen, um sie auf dem Pfade der Gemeinnützigkeit und Rechtlichkeit zu erhalten (!) . . . Im Lichte des Eisenbahnfrachtwesens gewürdigt, erstellt die moderne, leistungsfähige Wasserstraße in ihrem Verkehrsbereiche eine Art von all-

gemeinem, stark ermäßigtem Ausnahmetarif, zur Förderung der deutschen Volkswirtschaft'(!), den die Eisenbahn nicht mehr nur egoistisch als Widerpart, sondern über den Wettbewerbsstandpunkt hinaus als Aktivum in ihre, bestimmungsgemäß der Volkswirtschaft dienende Tarifgebarung einbeziehen muß, damit einerseits ihr selber in sich ein wirksames Gegengewicht gegen die Gewinnwirtschaft mit allen Gefahren einer falschen, volkswirtschaftlich abträglichen Frachterstellung erwachse, andererseits die Volkswirtschaft der Vorteile dieses ihr so dringend benötigten allgemeinen Quasi-Ausnahmetarifs (!) in höchstmöglichem Grade teilhaftig werde. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft — auch sie ist ein Teil der deutschen Volkswirtschaft! — namens der deutschen Volkswirtschaft zu diesem altruistischen, letzten Endes aber auch ihrer eigenen Erhaltung dienenden Opfer zu veranlassen, darin besteht die große, schwierige Aufgabe unserer Verkehrspolitik.“

Ist denn nun aber dieser Standpunkt richtig, der in der Preisbildung der Eisenbahn ein der Preisbildung der Binnenschifffahrt weit unterlegenes Preissystem, „ein plumpes, grobschlächtiges Verfahren“, „einen irrtümlich wie ungerecht beeinflussbaren Willkürakt“, in der Preisbildung der Binnenschifffahrt aber „eine selbsttätige, feinfühligere Regulierung des Schiffsfrachtenmarktes“, eine „Art von allgemeinem stark ermäßigtem Ausnahmetarif zur Förderung der deutschen Volkswirtschaft“, und daher ein wertvolles und besonderer Pflege wertiges Gegengewicht gegen die monopolistische Preisbildung der Eisenbahn sieht?

Die Beantwortung dieser Frage erfordert eine nähere Untersuchung über die Merkmale, durch die sich das Tarifwesen der Eisenbahn von der freien Preisbildung der Binnenschifffahrt unterscheidet.

Der grundlegende Unterschied zwischen dem Preissystem der Eisenbahn und dem der Binnenschifffahrt beruht darauf, daß beim Eisenbahntarifwesen der Preis für alle vorkommenden Leistungen auf Grund einer mehr oder weniger monopolistischen Beherrschung des Marktes einseitig festgesetzt wird, während beim Preiswesen der Binnenschifffahrt der Preis sich auf freiem Markte auf Grund von Angebot und Nachfrage im Wege gegenseitigen Verhandeln bildet.

Hiernach besteht also in der Tat beim Eisenbahntarifwesen an sich die Möglichkeit einer „willkürlichen Beeinflussung“ der Preise. Und das ist der Punkt, in dem die Kritik am Eisenbahntarifwesen scheinbar nicht ohne Grund, einsetzt. Denn unzweifelhaft besteht hier eine gewisse Gefahr für die Volkswirtschaft: wenn nämlich diese einseitige Preisfestsetzung ohne ausreichende volkswirtschaftliche Rücksicht oder genügendes volkswirtschaftliches Verständnis oder gar unter Verletzung der Grundsätze von Recht und Billigkeit erfolgt.

Gegen diese Gefahr aber ist die Möglichkeit von Garantien gegeben, die sich außerordentlich fein durchbilden lassen. Sie können bestehen in gesetzlichen Auflagen, staatlicher Kontrolle und Mitarbeit der Allgemeinheit, insbesondere von Vertretern und Kennern des Wirtschaftslebens. Durch Anwendung aller drei Mittel ist in Deutschland ausreichende Gewähr geschaffen, daß die Grundsätze von Recht und Billigkeit und die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse nicht zu kurz kommen. Eine Anzahl Gesetzesbestimmungen sichern die gleichmäßige Anwendung, die Öffentlichkeit und Stetigkeit der Tarife (Verkehrsordnung, § 6); sichern die Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft bei der Tarifbildung (§ 2 des Reichsbahngesetzes) und die Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse der deutschen Länder (Gesetz, betr. den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920, § 22). Nach dem Reichsbahngesetz, § 33, bedürfen außerdem Änderungen der Tarife der Genehmigung der Reichsregierung, und diese kann sogar Ermäßigungen der Tarife verlangen, „die sie im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet“. Und auch die deutschen Länder genießen einen gewissen Einfluß auf die Tarifgestaltung, über den wir in der ersten Abhandlung dieses Buches „die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft und die Reichsbahngesellschaft“ (S. 26/27) das Nähere dargelegt haben.

Andererseits ist aber auch die Mitarbeit der Allgemeinheit, insbesondere der Interessentenkreise, und zwar selbst der mit der Eisenbahn in Wettbewerb stehenden Binnenschifffahrt, durch zahlreiche Organe gesichert: durch den Reichseisenbahnrat, die Landeseisenbahnräte und den Ausschuß der Verkehrsinteressenten; nicht weniger aber durch die bei der Reichsbahn bestehende Übung, vor jeder wichtigeren Tarifmaßnahme die berufenen Körperschaften und Sachverständigenkreise zu hören.

Tatsächlich ist durch diese Garantien die Gefahr einer „willkürlichen“, mit den Grundsätzen von Recht und Billigkeit und den Bedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft allgemein nicht im Einklang stehenden Tarifpolitik ausgeschaltet.

Im übrigen sind auch die mit der einseitigen Preisfestsetzung verbundenen Gefahren nur die unvermeidliche Kehrseite der großen Vorteile, die das Eisenbahntarifwesen gegenüber der freien Preisbildung der Binnenschifffahrt bietet.

Diese Vorteile liegen einmal darin, daß das Tarifwesen die Möglichkeit gewährt, die Preisbildung in einem einheitlichen System nach großen allgemeinen Gesichtspunkten zu ordnen und sie zielbewußt in den Dienst der Interessen der Volkswirtschaft zu stellen. Das Tarifwesen kann sich so bewußt einstellen: im allgemeinen auf die Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter und die Ermäßigung der Güterpreise; im besonderen aber auf die Förderung der Erzeugung durch Begünstigung der Beförderung wichtiger Rohstoffe von den



Gewinnungs- nach den Verarbeitungs- und Verbrauchsstätten; auf die Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremden Wettbewerb bedrohten Inlandsbezirken; auf die Förderung der Ausfuhr inländischer Erzeugnisse und der Einfuhr der für die inländische Erzeugung wichtigen Rohstoffe und für die Ernährung wichtigen Nahrungsmittel; auf die Förderung der deutschen Seehäfen, des deutschen Überseehandels und der deutschen überseeischen Schifffahrt, sowie endlich auf die Behebung eines Notstandes in einzelnen Landesteilen.

Die Mittel aber, die sich für diese Zwecke innerhalb des Tarifwesens darbieten und denen das Preissystem der Binnenschifffahrt nichts Ähnliches an die Seite zu stellen hat, bestehen in der Festsetzung von verschiedenen Einheitssätzen und in der Klassifikation der Güter, durch die, indem die Güter in verschiedene Klassen eingeordnet werden, der Belastungsfähigkeit der Güter und den Bedürfnissen der Volkswirtschaft Rechnung getragen werden kann; weiter in der Erstellung von Ausnahmetarifen, durch die für einzelne Güter oder Verkehrsbeziehungen günstigere Einheitssätze oder Beförderungsbedingungen gewährt werden; sowie endlich in der Festsetzung der Entfernungsgrundlagen, wobei die Preise für die verschiedenen Entfernungen nach der Tragfähigkeit der Güter und den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen verschieden hoch festgesetzt werden.

Jeder Kenner des Eisenbahntarifwesens weiß, bis zu welcher außerordentlich feinen Durchbildung dieses System geführt werden kann und tatsächlich in Deutschland entwickelt worden ist. Und insofern muß sicherlich genau das Umgekehrte von dem gelten, was in dem oben wiedergegebenen Aufsatz d. r. „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ über die Preissysteme beider Verkehrsmittel gesagt worden ist: Nicht das Preiswesen der Binnenschifffahrt, sondern das Eisenbahntarifwesen bietet die Möglichkeit einer „feinfühligten Regulierung des Frachtmarktes“, die Möglichkeit genauer Abstimmung auf die Bedürfnisse der allgemeinen Volkswirtschaft, während — gemessen an dem Eisenbahntarifwesen — umgekehrt die Art der Preisbildung bei der Binnenschifffahrt wenigstens insofern als ein „plumperes Verfahren“ bezeichnet werden kann, als bei ihm die Möglichkeit irgendwelcher Abstimmung auf die Bedürfnisse der Volkswirtschaft — z. B. eine Begünstigung inländischer gegenüber den ausländischen Interessen etwa durch Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremden Wettbewerb bedrohten Inlandsbezirken, durch Förderung der Ausfuhr inländischer Erzeugnisse oder der Einfuhr volkswirtschaftlich wichtiger Rohstoffe und Nahrungsmittel über die deutschen Häfen — nicht in Frage kommen kann; übrigens auch gar nicht im Sinne der Geschäftsführung der Binnenschifffahrt liegen würde, die, da sie ausschließlich in den Händen rein privatwirtschaftlicher Unternehmungen ist, nur den einen Grundsatz

kennt, den Preis in jedem Einzelfalle so hoch zu halten, als ihn die Ware irgendwie tragen kann.

Die volkswirtschaftliche Überlegenheit des Tarifwesens der Eisenbahn über das Preissystem der Binnenschifffahrt ist aber mit dem Gesagten noch nicht erschöpft; sie tritt auch noch in einer Anzahl anderer Umstände in Erscheinung:

Zunächst einmal bietet nur das Tarifwesen der Eisenbahn die Möglichkeit einer gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrstreibenden, während mit der freien Preisbildung der Binnenschifffahrt ihrer Natur nach eine gleichmäßige Behandlung aller Verkehrstreibenden unvereinbar ist. Das ist vor allem wichtig für die kleineren Verloader. Denn nur selten wird es diesen bei der Binnenschifffahrt möglich sein, gleich günstige Bedingungen und Frachtsätze zu erzielen, wie sie der große Verfrachter, gestützt auf das größere Ladungsangebot, über das er verfügt, erreichen kann. Es ist nichts Seltenes, daß die Binnenschifffahrt, um sich für die den großen Verfrachtern eingeräumten Zugeständnisse schadlos zu halten, den kleineren Verfrachter um so stärker heranzieht.

Dazu kommt weiter der Vorzug der Stetigkeit, der mit dem Tarifwesen der Eisenbahn seiner Natur nach verknüpft ist, während das Preissystem der Binnenschifffahrt, ebenso naturgegeben, dieses Vorzugs entbehrt. Die eigentümliche Natur der Binnenschifffahrt bringt es mit sich, daß die Frachtsätze hier in ganz besonderem Maße Schwankungen unterworfen sind. Angebot und Nachfrage bestimmen in jedem einzelnen Falle den Preis. Und das Angebot hängt nicht nur von der Zahl und Tragfähigkeit der Fahrzeuge ab, sondern — eine der Binnenschifffahrt eigentümliche Erscheinung — auch vom Wasserstand: wenn die Schiffe infolge des Wasserstandes nicht mehr mit voller Ladung, sondern nur noch mit mehr oder weniger beschränkter Teilladung fahren können, so hat dies eine Verminderung des zur Verfügung stehenden Kahnraums, also eine Verminderung des Angebots zur Folge und damit, soweit nicht sonstige Umstände in anderer Richtung wirken, eine Erhöhung der Frachten. Und die Nachfrage hängt nicht nur von dem Güterandrang im allgemeinen ab, der, wie auch bei der Eisenbahn, stark beeinflußt wird durch Jahreszeiten und durch die allgemeine wirtschaftliche Lage, sondern auch — wiederum eine besondere Eigentümlichkeit der Binnenschifffahrt — von den Verkehrsrichtungen: Berg- und Talfahrt weisen gerade bei den größten deutschen Strömen, bei Rhein und Elbe, sehr starke Unterschiede in der Verkehrsstärke auf, was zur Folge hat, daß die Frachten im allgemeinen in der einen Richtung — beim Rhein z. B. in der Bergfahrt — wesentlich höher sind als in der anderen Richtung. Alles das zusammen bedingt besonders starke Schwankungen, also eine außerordentliche Unstetigkeit der Frachtsätze der Binnenschifffahrt.

Zweifellos aber liegt in dieser Erscheinung ein volkswirtschaftlich sehr unerwünschtes Element der Preisbildung. Die Volkswirtschaft hat ein starkes Interesse daran, daß die Preise der Verkehrsmittel möglichste Stetigkeit aufweisen, da dauernde Schwankungen der Preise die geschäftliche Vorausberechnung, vor allem auch den Abschluß von Verträgen auf längere Zeit im voraus und für längere Dauer und die Abgabe von Frankoofferten erschweren und die ruhige und stetige Entwicklung des Wirtschaftslebens beeinträchtigen. Diese Nachteile werden nur wenig dadurch gemildert, daß die Binnenschifffahrt auch die Einrichtung von langfristigen Verfrachtungsverträgen kennt: denn diese Einrichtung beschränkt sich im wesentlichen auf die Großschifffahrt und kommt auch nur für die großen Verfrachter in Frage.

Schließlich bietet auch nur das Tarifwesen die Möglichkeit der Öffentlichkeit der Preise. Erst diese aber gestattet dem Verfrachter, sich auf die Preise im voraus einzurichten, die äußersten Verkaufspreise zuverlässig im voraus zu berechnen und die eigenen Frachtkosten mit denen der Mitbewerber zu vergleichen.

Alles das führt dazu, vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus das auf monopolistischer Grundlage beruhende Tarifwesen der Eisenbahn als dem Preissystem der Binnenschifffahrt überlegen anzusehen.

Wer die Geschichte des Eisenbahnwesens, insbesondere des deutschen Eisenbahnwesens kennt, wird auch in dieser geschichtlichen Entwicklung eine Bestätigung dieses Ergebnisses finden. Was nämlich zur Verstaatlichung der Eisenbahnen in Deutschland geführt hat, ist hauptsächlich die Absicht gewesen, die Nachteile privatwirtschaftlicher Preisgestaltung — die ungleichmäßige Behandlung der Verkehrsbeteiligten, die mangelnde Stetigkeit der Preisbildung, die teilweise Durchbrechung des Grundsatzes der Öffentlichkeit der Preise usw. —, über die damals in der Öffentlichkeit auf das lebhafteste Klage geführt wurde, zu beseitigen, und das Tarifwesen grundsätzlich in den Dienst der Volkswirtschaft zu stellen. Auch das „gemischte“ System, bei dem sich ein Teil der Bahnen im Besitz des Staates, ein anderer im Besitz von Erwerbsgesellschaften befand, und bei denen daher ein Nebeneinander von gemeinwirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Preisgestaltung bestand, hatte den an dieses System geknüpften Erwartungen einer günstigen Beeinflussung der Volkswirtschaft nicht entsprochen. Die gegenseitige günstige Einwirkung der beiden verschiedenen Preissysteme, die man von dieser Regelung genau ebenso erwartet hatte, wie man sie sich heute vielfach von dem Nebeneinander der gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung der Eisenbahnen und der privatwirtschaftlichen Preisbildung der Binnenschifffahrt verspricht, war nirgends eingetreten. Und es sind im wesentlichen diese Gründe gewesen, aus denen man überall in Deutschland das Nebeneinander von Privatbahnen und Staatsbahnen beseitigt und zu einer auf rein monopolistischer Grundlage

beruhenden einheitlichen, gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik übergegangen ist.

Wenn also die Kritik begründet wäre, die an der monopolistischen Preisbildung der Eisenbahnen geübt wird, und aus der heraus man ein Gegengewicht gegen diese Preisbildung und damit die möglichste Förderung der Binnenschifffahrt mit ihrer rein privatwirtschaftlichen Preisgestaltung wünscht, so würde das bedeuten, daß der Weg, den das deutsche Eisenbahnwesen gegangen ist — vom Privatbahnsystem mit dem Wettbewerb der Bahnen gegeneinander zur monopolistischen Zusammenfassung sämtlicher Eisenbahnen in der Hand des Staates — ein falscher gewesen sei. Und doch hat bisher unseres Wissens niemand die Aufhebung dieser monopolistischen Ordnung im deutschen Eisenbahnwesen gefordert.

Noch nützlicher als dieser historische Rückblick aber ist es, einmal einen Blick über das Gebiet der Eisenbahn und Binnenschifffahrt hinaus auf andere Verkehrsgebiete zu werfen. Hier bietet die Seeschifffahrt die Möglichkeit höchst bemerkenswerter Vergleiche.

Auf dem Weltmeere besteht nämlich ein ganz ähnliches Nebeneinander zweier Preissysteme, wie auf dem Festlande zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Bekanntlich teilen sich in den überseeischen Verkehr: die Linienschifffahrt, also die Schifffahrt, die ohne Rücksicht auf das Ladungsangebot bestimmte Häfen regelmäßig bedient; und die freie Fahrt, die sogenannte Trampschifffahrt, also die Schifffahrt, die ohne festen Reiseplan sich ihre Fracht jeweils dort sucht, wo sie sie unter den günstigsten Bedingungen zu finden hofft.

Nun wird aber die Preisbildung der Linienschifffahrt in der Hauptsache, vor allem im ausgehenden Verkehr (outward trade), d. h. in der von Europa ausgehenden Fahrt, und auch in einem Teil des einkommenden Verkehrs (homeward trade), d. h. in der von Übersee einkommenden Fahrt, vom Tarifwesen beherrscht; denn hier hat die Entwicklung im Wege der Verbandsbildung zu einer monopolistischen Organisation geführt, die den Inhaber, nämlich die im Verbande zusammengeschlossenen Linienreedereien, in die Lage versetzt hat, die Beförderungspreise, soweit sein Monopol reicht, einheitlich festzusetzen.

Dagegen wird die freie Schifffahrt von der freien Preisbildung durch Einzelabrede beherrscht, weil sich innerhalb der freien Schifffahrt mit Rücksicht auf die große Anzahl der beteiligten Mitbewerber ein Monopol nicht hat entwickeln können. Da aber das Monopol der Linienschifffahrt sich nicht auf den eigentlichen Massengüterverkehr erstreckt, so ergibt sich auf dem Weltmeere ein ganz ähnliches Verhältnis zwischen Linienschifffahrt und freier Fahrt, wie auf dem Lande zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Dieses Verhältnis läßt sich, von Einzelheiten abgesehen, im wesentlichen folgendermaßen umschreiben: Um den Verkehr der Massengüter, z. B. von Baumwolle, Wolle, Reis, Getreide,

Salpeter u. dgl. m., stehen Linienfahrt und freie Fahrt in lebhaftem Wettbewerb miteinander; dagegen fällt der Verkehr der übrigen Güter im wesentlichen der Linienschifffahrt auf Grund ihrer Monopolstellung zu, und die Preise regeln sich hier auf Grund eines Tarifsystems.

Es ist nun für unsere Untersuchung von außerordentlichem Interesse, daß sich auch hier, im überseeischen Verkehr, die Frage ergeben hat, ob denn nun diese monopolistische Organisation des Frachtenmarktes innerhalb der Linienschifffahrt und die dadurch ermöglichte Einrichtung eines Tarifwesens einen volkswirtschaftlichen Vorteil bedeutet gegenüber der freien Preisbildung, wie sie bei der freien Fahrt besteht, und wie sie vor dem Aufkommen der Linienschifffahrt das gesamte Preiswesen der überseeischen Schifffahrt beherrschte. Der Verfasser selbst hat diese Frage in seinem Buche „Das Seefrachttarifwesen“ (S. 294) einer Untersuchung unterzogen und sie bejaht. Aber sie ist niemals gründlicher untersucht worden, als durch eine im Jahre 1906 in England durch Königlichen Erlaß eingesetzte Kommission — Royal Commission on Shipping Rings —, die in etwa zweijähriger gründlichster Arbeit durch Vernehmung von Kaufleuten, durch Einholung von Berichten des Auswärtigen Amtes, der India and Colonial offices und der Government Departments und sogar durch enquetemäßige Erhebungen in den süd-afrikanischen Kolonien, wo besondere Beschwerden über die Tarifpolitik der Schifffahrtsverbände vorlagen, sich die Unterlagen für die Beurteilung dieser Frage verschafft hat.

Das Ergebnis dieser Untersuchung ist nun, daß das Tarifwesen, das der Bericht bezeichnenderweise „system of uniform rates“ nennt, der freien Preisbildung überlegen sei, und der Übergang von der freien Preisbildung zum Tarifwesen, wie er durch den monopolistischen Zusammenschluß der Linienreedereien ermöglicht worden ist, zu begrüßen sei. Und höchst bemerkenswert ist nun, daß hier für das Tarifwesen etwa die gleichen Vorzüge in Anspruch genommen werden, wie auch wir sie in dem Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt festgestellt haben. Auch dieser englische Bericht (Vol. I, S. 38 ff.) sieht einen großen Vorteil des Tarifwesens darin, daß bei ihm an Stelle einer systemlosen Vereinbarung der Sätze, die oft mit Härten verbunden sei, eine fein gegliederte Abstufung der Sätze trete, bei der es möglich sei, die entstehenden Selbstkosten nach dem Werte der Güter wirtschaftlich richtig zu verteilen. Auch dieser Bericht sieht einen wesentlichen Vorteil des Tarifwesens in der Beständigkeit der Frachten, durch die ein bis dahin schwankender Posten in der Berechnung der Güterpreise festgelegt und dem Kaufmann die Möglichkeit gegeben werde, langfristige Verträge abzuschließen. Der Bericht erblickt endlich eine weitere bedeutsame Überlegenheit des Tarifwesens in der gleichmäßigen Behandlung, die es allen Verkehrstreibenden zuteil werden lasse, dem „kleinen Mann“, dem „small man“, ebenso wie dem „großen Kaufmann“, dem

„merchant large“, wobei er ausdrücklich feststellt, daß bei der freien Preisbildung der Unterschied in den Frachten zwischen dem großen und dem kleinen Verfrachter nicht den Käufern der Ware zugute gekommen, sondern in die Taschen der großen Verfrachter geflossen sei. Der Bericht kommt daher schließlich dazu, daß der Übergang zum Tarifsysteem für den gesamten Handel Vorteile und eine Steigerung der Ausfuhr und außerdem eine Verringerung der Warenpreise zur Folge gehabt habe.

So bleibt schließlich allein die Frage übrig, ob, wie behauptet wird, die Binnenschifffahrt der Eisenbahn durch größere Billigkeit überlegen ist, und ob dieser Umstand die tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt durch die Eisenbahn im Interesse der deutschen Volkswirtschaft gerechtfertigt erscheinen läßt.

Nun ist die Frage, ob das eine oder andere Verkehrsmittel das billigere ist, d. h. die niedrigeren Selbstkosten hat, stark umstritten. Nicht einmal die Stellen, die die Tarifpolitik der Reichsbahn bestimmen, — das Reichsverkehrsministerium und die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft — sind in dieser Beziehung einer Ansicht; ihre Ansichten stehen sich sogar schnurstracks gegenüber: In zwei Denkschriften, vom Januar und März 1927, unter der Bezeichnung „Reichsbahn und Wasserstraßen“ hat die Reichsbahngesellschaft den Nachweis versucht, daß die Eisenbahnen den Wasserstraßen, vor allem aber den Kanälen, durch geringere Selbstkosten überlegen seien; während das Reichsverkehrsministerium in einer Denkschrift vom Februar 1927 unter der Bezeichnung „Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik“ umgekehrt den Beweis zu erbringen sucht, daß das Wasserstraßennetz in seiner Gesamtheit durch geringere Selbstkosten die Eisenbahnen an Wirtschaftlichkeit weit übertreffe.

Wenn die Anschauungen darüber, welches Verkehrsmittel dem anderen durch Wirtschaftlichkeit überlegen ist, so stark voneinander abweichen, so liegt das, neben anderem, zum Teil daran, daß nicht immer völlige Klarheit darüber besteht, was eigentlich zum Vergleich steht. Es kann nämlich nicht in Frage kommen, bei der Ermittlung der Selbstkosten die Leistungen der Binnenschifffahrt mit der Gesamtleistung der Eisenbahn gleichzustellen: es handelt sich hier nicht um Größen, die ohne weiteres miteinander verglichen werden können. Auch wenn man bei diesem Vergleich von vornherein aus den Eisenbahnleistungen die Leistungen für den Personenverkehr ausscheidet, so enthalten doch die Leistungen der Eisenbahn im Güterverkehr noch immer zahlreiche Bestandteile, die bei den dem Massengüterverkehr dienenden Wasserstraßen nicht vorkommen und finanziell und volkswirtschaftlich ganz anders zu bewerten sind, als die Leistungen der Binnenschifffahrt. Dazu

gehören, wie wir schon in anderem Zusammenhang sahen: vor allem die Beförderung von Stückgut, Eilgut, beschleunigtem Eilgut, Expreßgut und Vieh; weiter die Beförderung von Wagenladungsgütern, die nicht zum Massengüterverkehr gehören; und endlich überhaupt die Beförderung über das ganze Land hinweg in denkbar feinsten Verzweigung. Der Vergleich kann daher nur so gezogen werden, daß den Kosten der Beförderung auf den Wasserwegen die Kosten der Beförderung genau gleicher Art auf den Eisenbahnwegen gegenübergestellt werden.

Aus dem heftigen Widerstreit der Meinungen kann man nun wohl folgendes als einigermaßen sicheres Ergebnis feststellen, wobei uns die Zwecke unserer Untersuchung gestatten, eher etwas zu Günstiges als etwas zu Ungünstiges für die Wasserstraßen anzunehmen: Technische Gründe, vor allem der geringere Reibungswiderstand — bei der Talfahrt bietet die Natur die treibende Kraft vielfach sogar umsonst dar —, das günstigere Verhältnis der toten zur Nutzlast, das größere Fassungsvermögen der Beförderungsgefäße und die verhältnismäßig größere Billigkeit der Beförderungsgefäße ermöglichen der Binnenschifffahrt zum Teil niedrigere Frachten, als sie die Eisenbahn zur Verfügung stellen kann, wenn auch andere Umstände, wie insbesondere die weit größere Reisegeschwindigkeit der Eisenbahn und die geringeren Versicherungskosten zugunsten der Eisenbahn wirken.

Indessen gilt diese teilweise Überlegenheit natürlich zunächst nur für die natürlichen Wasserstraßen, weil bei ihnen die Aufwendungen für Herstellung und Unterhaltung des Beförderungsweges sehr gering sind, und, was an Aufwendungen für Unterhaltung notwendig ist, zu einem großen Teil dem Zwecke allgemeiner Meliorationen dient. Es gilt aber auch für die natürlichen Wasserstraßen durchaus nicht ausnahmslos. Denn es gilt zunächst einmal nicht für die näheren Entfernungen auf der Wasserstraße, weil bei kürzeren Strecken die im Abgangs- und Bestimmungshafen entstehenden Kosten zu stark ins Gewicht fallen; Beförderungen etwa unter 40 km kommen daher bei der Wasserstraße, selbst da, wo Versand und Empfangsort an der Wasserstraße selbst liegen, kaum vor. Und auch für die übrigen Beförderungen auf natürlichen Wasserstraßen gilt das durchaus nicht allgemein. Die Selbstkostenverhältnisse sind bei den deutschen Strömen keineswegs so einheitlich, wie etwa die Selbstkostenverhältnisse bei der Eisenbahn: die Unterschiede in der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen, die Verschiedenheiten in den Eis- und Wasserverhältnissen der Ströme, die Größe der benutzbaren Fahrzeuge, die Frage der Berg- und Talfahrt, die Rückfrachtgelegenheiten und dgl. mehr beeinflussen die Höhe der Selbstkosten sehr stark. Bei der Rheinschifffahrt wird daher weit eher eine Überlegenheit in den Selbstkosten gegenüber der Eisenbahn hervortreten als etwa bei der Weser- oder Oder-schifffahrt.

Aber, selbst abgesehen von diesen Verschiedenheiten, ist die Überlegenheit der Binnenschifffahrt über die Eisenbahn in bezug auf die Billigkeit bei den natürlichen Wasserstraßen nicht erheblich, und die Unterschiede zugunsten der Binnenschifffahrt übersteigen nur zum Teil den Unterschied, der notwendig ist, um gegenüber den Vorteilen der Eisenbahnbeförderung — in bezug auf Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Häufigkeit und Sicherheit der Beförderung und Mannigfaltigkeit der zur Auswahl stehenden Leistungen — das Gut überhaupt den Wasserstraßen zuzuführen. Ja zum mindesten teilweise muß die Überlegenheit in der Gestaltung der Selbstkosten überhaupt zweifelhaft erscheinen; denn anders wäre es nicht zu verstehen, daß die Binnenschifffahrt immer wieder mit der Klage hervortritt, daß ihr durch die Staffeltarife und die Seehafentarife, durch die Durchfuhr- und die Mindestmengentarife der Reichsbahn, die dieser unzweifelhaft noch immer einen ausreichenden Einnahmeüberschuß übriglassen, der Verkehr weggenommen werde.

Noch weniger günstig liegen die Selbstkostenverhältnisse im Vergleich zur Eisenbahn bei den Kanälen und kanalisierten Flüssen. Hier wird die Überlegenheit noch sehr viel zweifelhafter. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft verneint in ihren Denkschriften von Januar und März 1927 diese Überlegenheit durchaus. Jedenfalls liegen auch hier die Verhältnisse je nach der Art der einzelnen Kanäle und kanalisierten Flüsse — der sonstigen Ausnutzung der Wasserkräfte, der Zahl der Schleusen usw. — sehr verschieden, und teilweise recht ungünstig. Und zum mindesten muß die Tatsache bedenklich erscheinen, daß nach dem dem Reichswasserstraßenbeirat vorgelegten Tätigkeitsbericht für die Jahre 1921/1924 im Jahre 1924 nur bei 4 von insgesamt 19 Kanälen Überschüsse über die Betriebs- und Unterhaltungskosten herausgewirtschaftet und bei den übrigen 15 dreimal so hohe Fehlbeträge entstanden sind; bei keinem größeren Kanal aber die Selbstkosten voll gedeckt sind.

Das Ergebnis ist also, daß von einer Überlegenheit der Wasserstraßen über die Eisenbahnen in bezug auf Billigkeit im allgemeinen keine Rede sein kann. Und dieses Ergebnis wird noch wesentlich ungünstiger für die Binnenschifffahrt, wenn sich an die Wasserbeförderung eine kürzere oder längere Eisenbahnbeförderung anschließt, wenn also das Gut in gebrochenem Verkehr, mit Umschlag vom Schiff auf Eisenbahn oder umgekehrt, befördert wird. Denn der Umschlag als solcher verteuert die Beförderung erheblich und setzt das Gut außerdem teilweise der Gefahr der Beschädigung und auch, z. B. bei Kohle und Koks, einem Qualitätsverlust aus.

Was aber bedeutet dieses Ergebnis für unsere Untersuchung? Zunächst das eine, daß auch in dem Gesamtbild, das die Abwägung der Vorzüge der beiden Verkehrsmittel gegeneinander darbietet, die Überlegenheit der Binnenschifffahrt durch größere Billigkeit ihrer Leistungen



nicht allgemein, nicht sehr groß und nicht einmal unzweifelhaft ist, wie das vielfach angenommen wird.

Und wenn weiter gerade aus der Tatsache dieser Billigkeit, der geringeren Selbstkosten ihres Betriebes, ein Anspruch gegen die Eisenbahn hergeleitet wird, durch Tarifmaßnahmen begünstigt zu werden, so ist dem entgegenzuhalten, daß, auch wenn diese Überlegenheit viel größer, weit allgemeiner und unzweifelhafter wäre, als sie es tatsächlich ist, sie niemals einen Anspruch der Binnenschifffahrt auf tarifarische Vergünstigungen rechtfertigen könnte. Denn es muß widersinnig erscheinen, von der Reichsbahn zu verlangen, daß diese gerade auf dem Gebiet, auf dem die Binnenschifffahrt, ihrer eigenen Aussage nach, der Eisenbahn überlegen ist, zugunsten der Binnenschifffahrt Opfer bringt. Man muß vielmehr annehmen, daß gerade auf diesem Gebiet die Binnenschifffahrt am wenigsten einer Förderung bedarf.

## **6. Gründe gegen eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt.**

Sprechen so keine Gründe für eine tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt durch die Eisenbahn und zu deren Lasten, so anderseits wichtige Gründe dagegen. Dabei spielt einmal eine erhebliche Rolle das Verhältnis der Binnenschifffahrt zum Auslande.

Die deutschen Binnenwasserstraßen sind zum größten Teil keine rein deutschen Ströme: von den fünf Hauptströmen Norddeutschlands ist die Weser der einzige, der durch rein deutsches Gebiet fließt; durch den Versailler Vertrag sind Oder, Elbe, Rhein und Donau sogar der Verwaltung einer internationalen Kommission unterstellt.

Wie stark der Verkehr mit dem Auslande auf den wichtigsten deutschen Strömen ist, davon geben folgende Zahlen des Jahres 1924 ein Bild: Von den gesamten Ein- und Ausladungen entfielen genau ein Drittel (33,3%) auf den Verkehr mit dem Ausland. Im Donaugebiet betrug dieser Anteil fast drei Viertel (72,5%) und im Rheingebiet fast die Hälfte (48,4%). Nur auf der Oder spielte der Auslandsverkehr überhaupt keine Rolle; und bei den ostpreußischen Wasserstraßen (mit 19,5% Auslandsverkehr) und noch mehr im Gebiet der Elbe (mit 14,8% Auslandsverkehr) überwog der Inlandsverkehr erheblich. Am bedenklichsten treten die Wirkungen dieser Erscheinung beim Rhein hervor, da auf ihn allein im Jahre 1924 54,4% des Verkehrs aller deutschen Stromgebiete entfielen.

Die Folge dieser geographischen Verhältnisse ist, daß die Förderung der Binnenschifffahrt durch tarifarische Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung zu einem großen Teile nicht allein Deutschland, sondern auch dem Auslande zugute kommen würde.

Dazu kommt weiter: Mit dem internationalen Charakter der meisten deutschen Ströme hängt es auch zusammen, daß auf ihnen die Schifffahrt keine ausschließlich deutsche ist, sondern die fremde Flagge eine nicht unerhebliche Rolle spielt. Auch das gilt wieder vor allem für das so außerordentlich wichtige Rheingebiet: Der Anteil der ausländischen Schiffe — im wesentlichen solche französischer, belgischer und holländischer, neuerdings auch in etwas schweizer Flagge — betrug 1924 im Rheinverkehr 45,5%. Von den Schiffen, die in Emmerich im Jahre 1925 die deutsch-holländische Grenze passiert haben, fuhren rund zwei Drittel unter ausländischer Flagge, während allerdings in Koblenz das Verhältnis umgekehrt war; dort fuhren zwei Drittel unter deutscher Flagge, da die meisten holländischen Schiffe nur bis Duisburg gehen. Jedenfalls erhellt aus diesen Zahlen, daß Eisenbahntarifmaßnahmen, die man zugunsten der deutschen Wasserstraßen treffen würde, zu einem sehr erheblichen Teil der ausländischen Schifffahrt mit ihrem ausländischen Personal zugute kommen und diese in ihrem Wettbewerb gegen die deutschen Eisenbahnen stärken würde. Demgegenüber ist die Reichsbahn ein rein deutsches Unternehmen, und zwar muß dies auch gegenüber einem etwaigen Hinweis auf den Dawesplan betont werden: der Dawesplan und die Einstellung der Reichsbahn in den Dienst der Reparationen hat an dem deutschen Charakter der Reichsbahn nichts grundsätzlich geändert.

Wichtiger aber noch als alle diese Bedenken sind folgende: Wenn man durch tarifarische Maßnahmen, insbesondere auch durch Binnenumschlagstarife die Binnenschifffahrt fördert, so bedeutet das, daß man damit in erster Linie für den Rhein sorgt. Denn die Bedeutung der Rheinschifffahrt ist größer als die aller anderen Flüsse zusammen: Der Rhein allein ist, wie wir sahen, mit etwas über 50% an der gesamten deutschen Binnenschifffahrt beteiligt; und dieser Anteil steigt, wenn man die anschließenden Kanäle, den Rhein-Herne-Kanal usw. hinzunimmt, was für die vorliegende Betrachtung gerechtfertigt ist, sogar auf über 70%. Alle Binnenschifffahrtsfragen sind also in erster Linie immer Rheinschifffahrtsfragen.

Gegen eine besondere Förderung der Rheinschifffahrt durch die Eisenbahn und zu deren Lasten aber bestehen nicht unerhebliche nationalwirtschaftliche Bedenken. Sie haben ihre Ursache darin, daß das Mündungsgebiet des Rheins und die in diesem gelegenen großen Seehäfen fremden Staatsgebieten und fremden Volkswirtschaften angehören. Die Folge ist, daß alle Vorteile, die mit der Benutzung eines Seehafens für die Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr verbunden sind, bei der Benutzung der Rheinschifffahrt nicht der deutschen Volkswirtschaft, sondern fremden Volkswirtschaften zugute kommen. In der in diesem Buche enthaltenen Abhandlung über „Die deutsche Seehafen-Tarifpolitik“ haben wir die Vorteile, die der deutschen Volkswirtschaft

aus der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr über die deutschen Seehäfen erwachsen, eingehend dargelegt; es genügen daher hier wenige Andeutungen. Es kommen hier einmal in Frage gewisse Vorteile für den Hafen selbst: Die erhöhte Ausfuhr, Einfuhr und Durchfuhr hilft das im Hafen angelegte Kapital verzinsen, sichert den im Güterumschlag beschäftigten Arbeitern und Angestellten erhöhte Verdienstmöglichkeit und gibt die Möglichkeit erhöhter Einnahmen aus der Benutzung der Umschlagseinrichtungen. Dazu treten weiter Vorteile für den im Hafen heimischen Überseehandel und die im Hafen ansässige Spedition, die aus dem vermehrten Verkehr befruchtet werden; und schließlich Vorteile für die heimische überseeische Schifffahrt, deren Einnahmen ein sehr wichtiges Mittel zur günstigen Beeinflussung der Zahlungsbilanz sind.

Das Bedenken aber, das sich aus einer Begünstigung der Binnenschifffahrt und damit besonders der Rheinschifffahrt ergibt, ist, daß sich die Förderung der fremden Rheinmündungshäfen auf Kosten der deutschen Häfen vollziehen würde. Denn jede Begünstigung der Rheinschifffahrt durch die Eisenbahn, insbesondere mittels Binnenumschlagstarifen, würde den belgisch-holländischen Häfen die Möglichkeit geben, weiter in das Verkehrsgebiet der deutschen Nordseehäfen — Bremen und Hamburg — vorzustoßen und aus deren Gebiet Verkehr nach dem Rhein und damit in ausländische Seehäfen zu ziehen. Binnenumschlagstarife und Seehafenausnahmetarife stehen also in ihren Wirkungen in schärfstem Gegensatz zueinander: während die Binnenumschlagstarife, soweit sie dem Rhein zugute kommen — und ein allgemeiner Umschlagstarif würde etwa zu 70% dem Rhein und seinen Kanälen zugute kommen — auf eine Förderung der belgisch-holländischen Häfen hinauslaufen, bezwecken umgekehrt die Seehafenausnahmetarife eine Förderung der deutschen Seehäfen. Daraus aber ergibt sich die sehr wichtige Schlußfolgerung: daß, wer das System der Seehafenausnahmetarife, also eine Förderung des Verkehrs über die deutschen Seehäfen durch Tarifvergünstigungen für berechtigt hält, — und wir stehen, wie wir in einer ausführlichen besonderen Abhandlung dieses Buches dargelegt haben, auf diesem Standpunkt — nicht auch die Binnenumschlagstarife für richtig halten kann. Man kann also nicht beides wollen: Seehafenausnahmetarife und Binnenumschlagstarife. Man mag dieses Ergebnis vom Standpunkt der Binnenschifffahrt aus bedauern; aber man wird es hinnehmen müssen als eine Folge der geographischen Gestaltung Deutschlands.

Gewisse Bedenken gegen tarifarische Vergünstigungen für die Binnenschifffahrt, für die im wesentlichen die Form der Binnenumschlagstarife in Frage käme, ergeben sich schließlich auch noch aus folgenden Erwägungen: Der Binnenumschlagstarif läuft beförderungstechnisch in

seinen Wirkungen darauf hinaus, den direkten Eisenbahnweg zu ersetzen durch eine gebrochene Beförderung auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Das aber heißt: eine volkswirtschaftlich höher zu bewertende, weil vollkommener Beförderung durch eine volkswirtschaftlich weit geringer zu bewertende Beförderung zu ersetzen.

Denn mit dem Umschlag von der Eisenbahn auf das Binnenschiff oder umgekehrt sind eine ganze Anzahl erheblicher Nachteile verbunden: Einmal wird die Beförderung auf diese Weise erheblich verlangsamt; gerade Massengut kann auf der Eisenbahn besonders schnell befördert werden, da die Be- und Entladefristen sehr kurz bemessen werden können, die Rangierarbeiten, weil ganze Züge oder doch Zugteile auf einmal behandelt werden können, sehr einfach sind und schließlich die Züge auf weite Entfernungen geschlossen durchgeführt werden können. Diese so glatte, schnelle, durchgehende Beförderung auf große Entfernungen kommt beim gebrochenen Verkehr in Wegfall: zwischen Eisenbahn und Wasserbeförderung schiebt sich der Wasserumschlag und eine umständliche Zuführung der Eisenbahnwagen zu den Häfen und Umschlagsanlagen ein. Auch bringt der Umschlag die Gefahr von Beschädigungen und bei manchen Gütern, so insbesondere bei der Kohle, auch eine Wertverminderung mit sich, die sich bei der Kohle bis auf 10% des Heizwertes der Kohle belaufen kann. Und schließlich sind mit dem Übergang zum gebrochenen Verkehr auch unwirtschaftliche Eisenbahnaufwendungen verbunden: die Behandlung der Wagen am Umschlagsplatz bedingt zahlreiche Rangierleistungen, wie sie bei der direkten Beförderung in diesem Maße nicht notwendig sind, und eine unwirtschaftliche Wagenausnutzung.

Auch unter diesen Gesichtspunkten läßt sich also eine Förderung des Umschlags zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt durch tarifarische Vergünstigungen nur rechtfertigen, wenn ganz besondere volkswirtschaftliche Gründe für die Förderung des Binnenwasserverkehrs sprechen. Solche Gründe aber liegen, wie wir gesehen haben, im allgemeinen nicht vor.

## **7. Tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt und Reparationspflicht.**

Die Frage, ob die Förderung der Interessen der deutschen Binnenschifffahrt auf Kosten der Eisenbahn im Interesse der deutschen Volkswirtschaft liegt, muß nach unseren bisherigen Untersuchungen verneint werden; diese Feststellung würde an sich genügen, um das Verlangen der Binnenschifffahrt auf tarifarische Unterstützung durch die Reichsbahn als unberechtigt erscheinen zu lassen. Aber, abgesehen hiervon, könnte, wie wir oben sahen, eine Unterstützung der Binnen-

schifffahrt durch die Reichsbahn auch nur dann in Frage kommen, wenn die Gewährung von Vergünstigungen an die Binnenschifffahrt mit der Erfüllung der Reparationslasten vereinbar wäre. Es ist nun nicht ohne Wert, unsere Frage auch einmal unter dem Gesichtspunkt der Reparationslasten nachzuprüfen, zumal diese Art der Betrachtung geeignet ist, auch die finanzielle Bedeutung der Frage für die Reichsbahn klar zu stellen.

Darüber nun besteht keine Meinungsverschiedenheit, daß, wenn eine wirklich wirksame Förderung der Binnenschifffahrt durch die Eisenbahn erfolgen soll, diese am besten mit dem Hilfsmittel eines allgemeinen Binnenumschlagstarifs geschehen würde, mit dessen Hilfe der Verkehr von dem nicht an einer Binnenwasserstraße belegenen Versandpunkt auf kürzestem Wege dem nächsten Binnenumschlagshafen oder in umgekehrter Richtung von dort dem nicht an der Binnenwasserstraße belegenen Empfangsort zugeführt wird. Die Wirkung der Einführung eines derartigen allgemeinen Binnenumschlagstarifs auf die Eisenbahn würde also darin bestehen, daß die Beförderungen zwischen Eisenbahnversand- und Eisenbahnhafenstation ersetzt werden durch Beförderungen zwischen Eisenbahnversand- oder Empfangsstation und dem nächst belegenen Binnenumschlagshafen.

Die Folge dieser Änderung der Verkehrswege wäre, daß die Beförderungsstrecken auf der Eisenbahn außerordentlich verkürzt würden. Wird gar das in Aussicht genommene umfangreiche Programm für den Ausbau der deutschen Wasserstraßen durchgeführt und insbesondere der Mittelland-, der Neckar-Donau- und der Rhein-Main-Donau-Kanal fertiggestellt sein, so wird kein Punkt in Deutschland, abgesehen von der Meeresküste und Bayern, mehr als 100 km von dem nächsten Binnenumschlagplatz entfernt liegen, während auf dem reinen Eisenbahnwege innerhalb Deutschlands Entfernungen von 1000 km und darüber in Frage kommen (z. B. Königsberg—Basel 1456 km, Stettin—Basel 998 km). Wenn also ein derartiger allgemeiner Binnenumschlagstarif zur Einführung kommen sollte, so würde die Folge sein: eine gewaltige Abkürzung aller Eisenbahnbeförderungen und damit ein gewaltiger Rückgang der tonnenkilometrischen Leistungen der Reichsbahn.

Dieser Ausfall an Verkehrsleistungen würde sich aber in dem finanziellen Gesamtergebnis der Reichsbahn nicht nur entsprechend dem Rückgang der kilometrischen Leistungen, sondern noch wesentlich stärker bemerkbar machen. Denn, was der Reichsbahn durch Einführung eines derartigen allgemeinen Binnenumschlagstarifs verlorengehen würde, wären gerade die Beförderungen auf weitere Entfernungen, die durch solche auf kürzere Entfernungen ersetzt werden würden.

Nun sind aber, wie ein allgemein anerkannter Grundsatz der Eisenbahnverkehrslehre besagt, mit dem wir uns schon oben, in der Ab-

handlung über den Staffeltarif (S. 48/49), eingehender auseinandergesetzt haben, die Selbstkosten bei der Eisenbahnbeförderung auf weitere Entfernungen verhältnismäßig erheblich niedriger als bei der Beförderung auf kürzere Entfernungen. Wie weit dieser Abfall der Selbstkosten geht, darüber besteht allerdings keine allgemeine Übereinstimmung. Aber man nimmt wohl nicht mit Unrecht an, daß die Selbstkosten auf den weitesten in Deutschland vorkommenden Entfernungen etwa bis auf ein Drittel heruntergehen; jedenfalls gehen sie bei den weiteren Entfernungen sehr stark zurück.

Ist das aber der Fall, so ist ohne weiteres klar, daß durch eine allgemeine Verkürzung der Entfernungen, also gleichsam durch das Wegschneiden der Mehrentfernungen, die das Verhältnis der Selbstkosten günstig beeinflussen, der auf die tonnenkilometrische Einheit entfallende durchschnittliche Betrag der Selbstkosten stark steigen muß, während gleichzeitig die Einnahmen durch die Einführung der Binnenumschlagstarife, die ja nur dann wirksam sein werden, wenn sie erheblichere Ermäßigungen bringen, stark zurückgehen werden.

Hier haben wir die ganze Schwere des Problems der Binnenumschlagstarife für die Reichsbahn klar vor Augen! Wie groß die Einnahmeausfälle bei der Reichsbahn aus den drei Umständen, die hierbei in Frage kommen, — aus dem unmittelbaren Ausfall durch die Frachtermäßigungen, aus dem Rückgang der kilometrischen Leistungen der Reichsbahn infolge Verkürzung der Entfernungen, und schließlich aus der ungünstigen Gestaltung des Verhältnisses zwischen tonnenkilometrischer Leistung und Selbstkosten — sind, ist schwer zu sagen. Genaue Berechnungen würden voraussetzen, daß man sich zunächst über die Höhe der Ermäßigungen, die man auf die Umschlagstarife gewähren will, klar würde. Für unseren Zweck können wir von solchen Berechnungen absehen. Denn ganz sicher ist das eine: daß, wenn man dazu übergehen wollte, für alle deutschen Wasserstraßen — die Beschränkung auf einzelne Wasserstraßen wäre eine Benachteiligung der anderen — wirksame Binnenumschlagstarife zu schaffen, die Ausfälle für die Reichsbahn unter allen Umständen infolge des Zusammenwirkens der oben genannten drei Umstände viele Hunderte von Millionen betragen würden, und die Einführung allgemeiner Binnenumschlagstarife nicht nur durch eine völlige Änderung der Richtung des Verkehrs die Verkehrsverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn von Grund aus verändern, sondern auch ihre finanzielle Lage grundstürzend ändern und auf das äußerste verschlechtern würde.

Die Interessenvertreter der Binnenschifffahrt haben demgegenüber denn auch einen Einwand bereit: Die Ausfälle, die die Reichsbahn erleide, würden durch erhöhten Verkehr wieder eingebracht werden.

Indessen sei die Frage gestattet, wo eigentlich dieser gewaltige Verkehrszuwachs herkommen soll. Zunächst einmal erscheint es durch-

aus nicht sicher, daß die in der Form von Binnenumschlagstarifen gewährten Tarifiermäßigungen nun tatsächlich auch dem Verkehr zugute kommen und nicht etwa in die Tasche der Binnenschifffahrt fließen würden, womit jede besondere Anregung für den Verkehr ausscheiden würde. Aber ganz abgesehen davon: Wer glaubt, daß eine Ermäßigung der Frachten, wie sie mit der Einführung von Binnenumschlagstarifen möglicherweise verbunden sein könnte, eine derartige Zunahme des Verkehrs auf der Eisenbahn mit sich bringen könnte, daß sie Einnahmeausfälle der Reichsbahn von vielen Hunderten von Millionen ausgleichen könnte, überschätzt die Wirkung von Frachtermäßigungen ganz außerordentlich. Er übersieht, daß die Fracht bei den meisten Gütern nur einen verhältnismäßig geringen Bestandteil des Warenpreises ausmacht und daher Ermäßigungen der Fracht nicht ohne weiteres geeignet sind, den Verkehr ins Ungemessene zu steigern. Anzunehmen ist vielmehr, daß im günstigsten Falle bei dem einen oder anderem Gut, bei dem eine Belebung des Verkehrs möglich ist, eine gewisse Verkehrszunahme eintritt, die aber gegenüber dem gesamten Einnahmeausfall bei der Reichsbahn nicht irgendwie wesentlich zu Buche schlagen würde; daß aber im großen und ganzen die Maßnahme lediglich darauf hinauslaufen würde, unter gewaltigen Ausfällen für die Reichsbahn den bisherigen direkten Eisenbahnverkehr durch einen gebrochenen Verkehr über Eisenbahn und Binnenschifffahrt mit seinen betriebs- und beförderungstechnisch, ebenso wie wirtschaftlich vielfach höchst nachteiligen Umschlagsvorgängen zu ersetzen.

Nach alledem kann also kein Zweifel darüber bestehen, daß die Einführung von allgemeinen Binnenumschlagstarifen so große Ausfälle für die Reichsbahn mit sich bringen würde, daß sie nicht ohne ungünstige Rückwirkung sein würde auf die Fähigkeit der Reichsbahn zur Erfüllung ihrer Reparationslasten, die doch ihre Leistungsfähigkeit bereits erschöpfen.

## 8. Allgemeine Lösung des Problems.

Hat unsere bisherige Untersuchung zu dem Ergebnis geführt, daß eine Begünstigung der Binnenschifffahrt auf Kosten der Eisenbahn nicht durch Rücksichten der allgemeinen Volkswirtschaft geboten ist, so bleibt nach dem, was wir oben sahen, noch zweierlei denkbar: Einmal, daß die Eisenbahn, wenn sie die Binnenschifffahrt auch nicht durch besondere tarifarische Rücksichten begünstigt, doch wenigstens jeden Wettbewerb gegen die Binnenschifffahrt vermeidet; und weiter, daß sie den Wettbewerb gegen die Binnenschifffahrt aufnimmt.

Das erste würde also darauf hinauslaufen, daß die Eisenbahn der Binnenschifffahrt gegenüber sich völlig passiv zu verhalten, daß sie gleichsam stillzuhalten hätte, während die Binnenschifffahrt der Eisen-

bahn unbeschränkten Wettbewerb machen dürfte und entsprechend ihrer natürlichen Einstellung auch machen würde. Mittelbar läge auch in diesem Verfahren eine Begünstigung der Binnenschifffahrt auf Kosten der Eisenbahn; denn auch dieses Verfahren würde der Eisenbahn dauernd finanzielle Opfer zumuten: zwar nicht in dem gleichen Umfange, aber im Grunde doch genau so, als wenn die Eisenbahn die Binnenschifffahrt unmittelbar tarifarisch begünstigen würde.

Daher drängt sich auch hier zunächst die Frage auf, ob der Eisenbahn eine derartige Einstellung überhaupt zuzumuten ist: ein solches Stillhalten gegenüber den dauernden, die Stellung der Eisenbahn in einzelnen Verkehrsbeziehungen vielleicht schwer beeinträchtigenden Angriffen eines anderen Verkehrsmittels; oder ob nicht mit einer derartigen Zumutung bereits die Grenze überschritten ist, bis zu der man billigerweise eine Berücksichtigung der Interessen eines anderen Verkehrsmittels im volkswirtschaftlichen Interesse überhaupt verlangen kann.

Auch wenn man dies, ebenso wie wir es oben getan haben, dahingestellt läßt, bleibt doch auch hier die gleiche Frage, wie wir sie oben gestellt haben: ob nämlich allgemeine volkswirtschaftliche Gründe vorliegen, die ein derartiges Opfer der Eisenbahn rechtfertigen würden. Denn nur allgemeine volkswirtschaftliche Gründe könnten es berechtigt erscheinen lassen, der Eisenbahn Opfer zuzumuten, die doch immer nur auf Kosten der Allgemeinheit möglich wären, da die Eisenbahn, um diese Opfer möglich zu machen, die Allgemeinheit entweder tarifarisch mehr belasten oder ihr sonst mögliche Tarifiermäßigungen vorenthalten müßte.

Aber, wie unsere frühere Untersuchung gezeigt hat, bestehen solche volkswirtschaftlichen Gründe nicht: weder ist die Binnenschifffahrt allgemein als das volkswirtschaftlich wertvollere und nützlichere Verkehrsmittel anzusehen, so daß ihre Förderung den Rücksichten auf die Eisenbahn voranzugehen hätte; noch ist die Binnenschifffahrt in einzelnen Beziehungen, insbesondere in der Form der Preisbildung der Eisenbahn überlegen, so daß es aus diesem Grunde gerechtfertigt sein könnte, der Eisenbahn Opfer zugunsten der Binnenschifffahrt im volkswirtschaftlichen Interesse zuzumuten.

Schließlich würde übrigens auch hier noch das Bedenken übrig bleiben, daß eine solche passive Haltung, namentlich nach völliger Durchführung des in Aussicht genommenen Programms für den Ausbau der deutschen Wasserstraßen, nicht ohne ungünstige Rückwirkung auf die Fähigkeit der Reichsbahn zur Erfüllung ihrer Reparationspflichten bleiben würde.

So bleibt also für die Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt nur das eine übrig: die Regelung durch den Wettbewerb. Das heißt also: Das Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt ist demselben Gesetze zu unterwerfen, wie das



Verhältnis der Binnenschifffahrt zur Eisenbahn: wie der Binnenschifffahrt das Gesetz des Wettbewerbs durch die bei ihr vorliegenden natürlichen Verhältnisse vorgeschrieben ist, so muß auch für das Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt aus volkswirtschaftlichen und eisenbahnwirtschaftlichen Gründen das gleiche gelten.

Das ist auch die einzige Lösung, die das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt gerechter- und billigerweise ordnet; denn nicht als eine billige und gerechte oder auch nur vernünftige Ordnung der Dinge kann es gelten, wenn dem einen Unternehmen dauernd die größte Schonung und Rücksicht, ja sogar sehr erhebliche Opfer zugunsten des anderen Unternehmens zugemutet werden, während dieses andere Unternehmen selbst ständig in schärfstem Wettbewerb gegen das erste Unternehmen steht.

Es muß eigentlich auch Wunder nehmen, daß diese Lösung nicht die Zustimmung aller der Binnenschifffahrtsfreunde findet, die den besonderen Vorzug der Binnenschifffahrt gerade darin sehen, daß sie vom Wettbewerb beherrscht wird. Denn wer auf diesem Standpunkt steht, kann es nur begrüßen, wenn der Wettbewerb nicht auf den Frachtmarkt der Binnenschifffahrt und das Verhältnis der Binnenschifffahrt zur Eisenbahn beschränkt ist, sondern wenn er auch umgekehrt das Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt bestimmt. Er muß in dem freien Wettbewerb beider Verkehrsmittel die Gewähr für die volkswirtschaftlich günstigste und billigste Beförderungsmöglichkeit sehen.

Eins ist allerdings bei diesem Verhältnis zu berücksichtigen: Wenn auch der Wettbewerb das Verhältnis beider Verkehrsmittel zueinander zu bestimmen hat, so ist doch zu beachten, daß dieser Wettbewerb sich nicht unter gleichen Bedingungen für jedes Verkehrsmittel abspielt. Die Binnenschifffahrt ist in dieser Hinsicht sehr viel freier als die Eisenbahn, die in ihrer Wettbewerbsmöglichkeit in vieler Hinsicht stark eingengt ist: zunächst einmal schon dadurch, daß bei ihr der Wettbewerb an die Tarifforn gebunden ist. Wir haben schon oben gesehen, was das im Gegensatz zu der freien Preisbildung der Binnenschifffahrt bedeutet: Während diese in der Lage ist, den Frachtsatz auf die besonderen Verhältnisse des Einzelfalles abzustellen, kann die Eisenbahn ihren Tarifsatz, der ja bestimmt ist, nicht nur auf einen Einzelfall, sondern auf alle vorkommenden Fälle Anwendung zu finden, immer nur gewissen Durchschnittsverhältnissen anpassen. Nur einzelne, auf ganz große Mengen berechnete Mindestmengentarife machen hiervon eine Ausnahme, insofern, als sie in der Tat auf gewisse Einzelfälle abgestellt sind; indessen spielt diese Ausnahme keine wesentliche Rolle. Dazu kommen noch weitere Beschränkungen der Eisenbahn in der Möglichkeit ihres Wettbewerbs: Im Interesse der Allgemeinheit ist der Eisenbahn durch die Eisenbahnverkehrsordnung auch die Verpflichtung auferlegt

zur Veröffentlichung und zur gleichmäßigen Anwendung ihrer Tarife, und weiter auch zu einer gewissen Stetigkeit der Tarife, — Tariferhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten frühestens zwei Monate nach der Veröffentlichung in Kraft — während etwas derartiges für die freie Preisbildung der Binnenschifffahrt natürlich nicht besteht und gar nicht bestehen kann.

Es liegt auf der Hand, wie sehr durch solche Beschränkungen der Wettbewerb gegen die Binnenschifffahrt der Eisenbahn erschwert und dadurch gemildert, und wie sehr er andererseits der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn erleichtert ist: die Eisenbahn kann eben nichts anderes tun, als ihre Tarife öffentlich der Allgemeinheit zur gleichmäßigen Benutzung für jedermann bekanntzugeben und abzuwarten, wer ihr zu den veröffentlichten Sätzen Verkehr bringt, während die Binnenschifffahrt mit jedem Interessenten über jeden Fall der Beförderung gesondert und nicht öffentlich verhandeln und dabei versuchen kann, die ihr durch die Veröffentlichung genau bekannten Tarifsätze der Reichsbahn zu unterbieten.

### **9. Ausnahmen vom Grundsatz des Wettbewerbs.**

So hat nach allem, was wir dargelegt haben, für das Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt der Grundsatz des Wettbewerbs zu gelten.

Dies ist die allgemeine Regel; aber diese Regel erfährt zwei nicht unwichtige Ausnahmen.

Wir müssen hier an unsere früheren Überlegungen erinnern: Wenn wir dazu gekommen waren, eine besondere Förderung der Interessen der Binnenschifffahrt durch die Reichsbahngesellschaft als unberechtigt abzulehnen, so geschah dies, weil weder Interessen der Eisenbahn, noch vor allem der allgemeinen Volkswirtschaft für eine Förderung der Binnenschifffahrt auf Kosten der Eisenbahn sprechen. Aber von diesem im allgemeinen gültigen Satze gibt es Ausnahmen: es sind gewisse Fälle denkbar, wo eine Förderung der Interessen der Binnenschifffahrt, z. B. die Einrichtung eines Binnenumschlagstarifs, im Interesse der Eisenbahn oder der deutschen Volkswirtschaft oder auch im Interesse beider liegen kann.

Beispiele dafür, daß das Interesse der Eisenbahn selbst zur Einführung von Binnenumschlagstarifen führen kann, hatten wir schon oben in dem geschichtlichen Überblick über die Gestaltung des Verhältnisses der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt kennen gelernt. Wie wir dort gesehen hatten, hatten die von den früheren süddeutschen Staatsbahnen und der Sächsischen Staatsbahn eingeführten Binnenumschlagstarife, wie sie vor dem Kriege bestanden hatten, ihren Grund in wesentlichen in eisenbahnwirtschaftlichen Rücksichten, näm-

lich in dem Bestreben dieser Bahnen, den Verkehr auf diese Weise möglichst lange auf ihren eigenen Strecken festzuhalten. Solche Fälle sind natürlich auch heute denkbar. Der wichtigste Fall, wo das eisenbahnwirtschaftliche Interesse zur Einführung von Binnenumschlagstarifen führen kann, ist heute der, wo mit solchen Umschlagstarifen der Wettbewerb gegen ausländische Bahnlinien aufgenommen wird. So hat die Reichsbahn z. B. nach dem Kriege eine Anzahl Binnenumschlagstarife eingeführt: zwischen gewissen Rhein-Umschlagplätzen und deutsch-schweizerischen Übergangsstationen sowie einigen nahe der schweizerischen Grenze liegenden südbadischen Stationen, um Sendungen von und nach der Schweiz sowie des badisch-schweizerischen Grenzverkehrs, die sich in jedem Falle über die oberrheinischen Umschlagplätze bewegen, und daher auch ohne Bestehen besonderer Umschlagstarife dem Umschlagverkehr zufallen würden, von dem linksrheinischen Weg auf den deutschen rechtsrheinischen Weg zu lenken oder sie doch für diesen Weg zu erhalten. Auch sind Fälle — wenn auch sehr selten — denkbar, wo durch Einführung von Binnenumschlagstarifen der Verkehr so stark angeregt werden kann, daß der Eisenbahn trotz der Abkürzung ihres Beförderungsweges aus dem entstehenden Mehrverkehr doch Mehreinnahmen erwachsen.

Wichtiger als die Fälle, wo das Interesse der Eisenbahn zu Binnenumschlagstarifen führt, sind die, wo die Einführung von Binnenumschlagstarifen durch Rücksichten auf die deutsche Volkswirtschaft geboten ist. Den wichtigsten Anwendungsfall hierfür bilden die Donau-Umschlagstarife. Die große Bedeutung der Donau, dieser nach dem Rhein größten Wasserstraße des außerrussischen Europas, liegt darin, daß sie das große Aus- und Einfallstor Deutschlands im Verkehr mit den Ländern des östlichen Europas bildet. Die neue Grenzfestsetzung, wie sie durch die den Weltkrieg abschließenden Friedensverträge erfolgt ist, hat die Bedeutung der Donau als Verkehrsstraße noch erhöht: fast sämtliche neu geschaffenen oder mit neuen Grenzen versehenen Länder des östlichen Europas — nicht weniger als sechs: Österreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien — haben Anschluß an die Donau; für Österreich und Ungarn ist die Donau sogar der einzige Schifffahrtsweg, der diese Länder mit dem Weltverkehr in Verbindung bringt.

Gerade in Hinblick auf die Balkanisierung Osteuropas können die Verkehrsaufgaben der Donau, als des großen Aus- und Einfallstors nach den Ostländern, durch keinen Eisenbahnweg voll ersetzt werden. Und die deutsche Volkswirtschaft hat deshalb ein lebhaftes Interesse daran, daß zur Förderung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse und der Einfuhr wichtiger Rohstoffe und insbesondere Nahrungsmittel, wie Obst, Pflaumen, Pflaumenmus und Nüsse, die Benutzung dieses Weges möglichst erleichtert wird. Hier steht auch kein eisenbahnwirtschaftliches

Interesse, wenigstens nicht von irgendwelcher erheblichen Bedeutung, entgegen: ein Wettbewerb insbesondere zwischen den deutschen Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt kommt hier so gut wie gar nicht in Frage; denn der Weg zwischen Regensburg und Passau — 118 km — spielt keine beachtliche Rolle. Im Gegenteil sprechen bei der Länge des Beförderungsweges zu den Donauumschlagsplätzen eisenbahnwirtschaftliche Gesichtspunkte im allgemeinen für eine Förderung dieses Weges. Und auch ein Wettbewerb zwischen den Flußmündungshäfen und den deutschen Seehäfen, wie er beim Rhein in dem Wettbewerb zwischen den belgisch-holländischen Häfen und den deutschen Nordseehäfen in so starkem Maße in Erscheinung tritt, scheidet hier aus.

So ist es denn auch gerechtfertigt, daß die Donauumschlagsplätze — Regensburg, Deggendorf und Passau — in der Tarifpolitik der Reichsbahn eine ganz ähnliche Stellung einnehmen, wie die deutschen Seehäfen. Wie die Seehafenausnahmetarife die Förderung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse, um sie auf dem Weltmarkt wohlfeiler und damit wettbewerbsfähiger zu machen, und die Förderung der Einfuhr unentbehrlicher Rohstoffe zur Versorgung der darauf angewiesenen deutschen Industrien und die Förderung der Einfuhr gewisser im Auslande erzeugter Nahrungsmittel zur Erleichterung der Ernährung der Bevölkerung, und schließlich teilweise auch die Förderung der finanziellen Interessen der Eisenbahn selbst durch Heranziehung der Transporte auf möglichst weite Wege bezwecken: so kommen genau die gleichen Gesichtspunkte auch bei den Donauumschlagstarifen in Frage. Und es ist daher auch kein Zufall, wenn die Reihe der durch die Donauumschlagstarife begünstigten Güter große Verwandtschaft mit den durch die Seehafenausnahmetarife begünstigten Gütern zeigt.

Das ist die eine Ausnahme von dem allgemeinen Grundsatz, daß das Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt normalerweise durch den Wettbewerb bestimmt wird. Eine zweite Ausnahme liegt in ganz anderer Richtung:

Wenn nämlich der Wettbewerb der Binnenschifffahrt nicht erheblich ist und das wirtschaftliche Erträgnis der Reichsbahn nicht wesentlich beeinträchtigt, so kann es angezeigt und unbedenklich sein, daß die Eisenbahn gleichsam über diesen Wettbewerb hinwegsieht und von der Aufnahme des Wettbewerbs absieht. Der Unterschied dieser Ausnahme gegenüber der ersten liegt auf der Hand: Während es sich bei der früheren Ausnahme um eine grundsätzlich andere Einstellung der Eisenbahn gegen die Binnenschifffahrt handelt, kommt hier lediglich eine andere praktische Einstellung in Frage.

Ein derartiges Verfahren ist im Verkehrswesen auch sonst nicht selten zu beobachten: so besonders häufig im überseeischen Linienverkehr in dem Verhältnis der Verbandsreedereien eines bestimmten

Verkehrs zu den außenstehenden Linienreedereien. Wo nämlich die Stellung der Verbandsreedereien in einem Verkehr so stark ist, daß sie den bei weitem überwiegenden Teil des Verkehrs unangefochten beherrschen, da ist es nicht selten, daß sie über die mit ihnen im Wettbewerb stehenden Außenseiter einfach hinwegsehen und ihre Preise ohne Rücksicht auf diesen Wettbewerb regeln.

Gleiche Gesichtspunkte waren es auch, die schon in den Jahrzehnten vor dem Kriege es der Preußischen Eisenbahnverwaltung ermöglichten davon abzusehen, der Binnenschiffahrt Wettbewerb zu machen. Es war dies unbedenklich, weil der Wettbewerb der Binnenschiffahrt sich wenigstens in der Zeit, wo diese Verkehrspolitik aufgenommen wurde, im Anfang der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts, infolge der verhältnismäßig geringen Ausdehnung des Wasserstraßennetzes und des verhältnismäßig bescheidenen Umfangs der Binnenschiffahrtsflotte in beschränkten Grenzen hielt, und außerdem die glänzende finanzielle Lage der preußischen Staatsbahn mit ihren gewaltigen Überschüssen (z. B. 1912: rund 843 Mill. M) es ihr ermöglichte, die ihr durch den Wettbewerb der Binnenschiffahrt entstehenden Ausfälle unbedenklich zu übernehmen.

Allein schon vor dem Kriege war es zweifelhaft geworden, ob diese unter ganz anderen Verhältnissen begonnene Politik weiter aufrechterhalten werden konnte. Denn die Bedeutung des Wettbewerbs der Wasserstraße gegen die Eisenbahn hatte sich, seit jene Politik der Passivität gegenüber dem Wettbewerb der Binnenschiffahrt begonnen hatte, von Grund aus geändert. In den letzten 50 Jahren ist — auf Grund eines völligen Umschwungs der öffentlichen Meinung über die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Wasserstraßen — ein großzügiger Ausbau des Wasserstraßennetzes in Deutschland erfolgt: Durch eine planmäßige Ausgestaltung des Mittel- und Niedrigwasserbettes der Ströme und größeren Flüsse wurden Wassertiefen geschaffen, die trotz starker Zunahme der Schiffsgrößen selbst bei Niedrigwasser im allgemeinen noch eine nutzbringende Ladetiefe gestatten. Gleichzeitig wurden die Flußstrecken, die sich durch die bloße Regelung auf keine ausreichende Wassertiefe für die neuzeitliche Großschiffahrt bringen ließen, unter Anwendung großer Schleusenabmessungen kanalisiert, und es wurden außerdem zahlreiche neue Kanäle mit gleichfalls großen Abmessungen gebaut. Demgemäß nahm auch die Zahl, vor allem aber die Tragfähigkeit der Binnenschiffe außerordentlich zu: ihre Zahl stieg von 17653 im Jahre 1877 auf 29533 im Jahre 1912, also um 67%, ihre Tragfähigkeit sogar von rund 1,4 Millionen auf rund 7,4 Millionen Tonnen, also um rund 430% in der gleichen Zeit.

Die Folge dieser Entwicklung, zu der noch eine Verbesserung der SchlepplLeistungen und der Umschlagsleistungen kam, war eine außer-

ordentliche Zunahme des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen. Dieser hat nicht nur mit der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs Schritt halten können, obwohl auch das Eisenbahnnetz während der Jahrzehnte vor dem Kriege beträchtlich erweitert worden ist, sondern hat sich sogar nicht unerheblich stärker als der Eisenbahnverkehr entwickeln können: während im Jahre 1875 von dem Gesamtverkehr nach Tonnenkilometern auf die Eisenbahn 79% und auf die Wasserstraßen 21% entfielen, stellte sich dieses Verhältnis im Jahre 1913 auf 76% Eisenbahnverkehr und 24% Binnenschiffverkehrsverkehr.

Unter diesen Umständen kann es nicht wundernehmen, wenn sich schon vor dem Kriege Stimmen erhoben, die eine andere Einstellung der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt als die der bloßen Passivität für notwendig erachteten. So hat Ulrich in seinem Buche „Staffeltarife und Wasserstraßen“ schon in der ersten Hälfte der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts vor einer weiteren Fortführung dieser Politik nachdrücklich gewarnt und die Eisenbahnen zur Aufnahme des Wettbewerbes gegen die immer mehr erstarkende Binnenschifffahrt aufgerufen. Und in der Tat muß es zweifelhaft erscheinen, ob die deutschen Eisenbahnen, auch wenn der Krieg keinen so unglücklichen Ausgang genommen hätte, in der Lage gewesen wären, diese Politik dauernd aufrechtzuerhalten. Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges aber hat sich die Lage der deutschen Eisenbahnen, wie hinlänglich bekannt, von Grund aus geändert. Sie sind zum Reparationsobjekt geworden. Und die unbedingte Notwendigkeit der Erfüllung dieser Verpflichtung — die jährliche Aufbringung von rund 1 Milliarde RM — muß naturgemäß auch die Wettbewerbspolitik der Reichsbahn erheblich mit beeinflussen. Dazu kommt, daß die Reichsbahn stark geschwächt aus dem Kriege hervorgegangen ist; und wenn auch die Nachwirkungen des Krieges zu einem großen Teil bereits überwunden sind, so bleiben doch noch immer erhebliche Mehrbelastungen bestehen; z. B. eine wesentlich stärkere Belastung mit Personalkosten, insbesondere mit Pensionslasten (Pensionslast 1913: 114 Millionen, 1926: 418 Millionen), und eine höhere Belastung mit Unterhaltungskosten als Nachwirkungen des schlechten Erhaltungszustandes, in dem die neue Reichsbahngesellschaft die Eisenbahnen hat übernehmen müssen. Andererseits ist der Wettbewerb der Binnenschifffahrt nicht geringer geworden, und es ist noch nicht abzusehen, wie stark er einmal werden wird, wenn alles, was an Kanälen vorgesehen ist, ausgebaut sein wird. Auch hat sich nach dem Kriege das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt keineswegs zuungunsten der Binnenschifffahrt verschoben; die Binnenschifffahrt hat sich vielmehr den großen Anteil am Gesamtverkehr, den sie vor dem Kriege allmählich im Wettbewerb gegen die Eisenbahnen sich errungen hatte, voll ge-

wahrt. Dieser Anteil an der tonnenkilometrischen Leistung hat betragen: im Jahre 1910 25%, 1924 26% und 1925 24%, ist also fast ganz gleich geblieben.

Unter den dargelegten Umständen muß die Einstellung der Reichsbahn gegenüber ihrem größten Mitbewerber, der Binnenschiffahrt, notwendig eine andere werden als vor dem Kriege: die Reichsbahngesellschaft wird angesichts ihrer allgemeinen volkswirtschaftlichen Verpflichtungen, zu denen die Unterstützung der Binnenschiffahrt, wie wir sahen, nicht gehört, und der ihr obliegenden Reparationsverpflichtungen nicht mehr in der Lage sein, sich, wie vor dem Kriege, gegenüber dem Wettbewerb der Binnenschiffahrt allgemein passiv zu verhalten. Wo ihr die Binnenschiffahrt keinen gefährlichen Abbruch tut, da allerdings wird sie auch weiter den Wettbewerb der Binnenschiffahrt unberücksichtigt lassen können. Je stärker aber der Wettbewerb ist und wird, um so weniger wird die Reichsbahn in der Lage sein, und um so weniger wird es auch mit ihren allgemeinen volkswirtschaftlichen Aufgaben vereinbar sein, daß sie den Wettbewerb der Binnenschiffahrt ganz allgemein ruhig über sich ergehen läßt.

### **10. Würdigung des Ergebnisses; Rückwirkungen auf Eisenbahn und Binnenschiffahrt.**

Grundsätzlich bleibt also als Ergebnis, daß das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt vom Wettbewerb bestimmt wird — ein Ergebnis, das allerdings weit entfernt ist von den Vorstellungen, wie sie heute weite Verbreitung gefunden haben: Also im allgemeinen keine Harmonie der Interessen zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, sondern Gegensatz der Interessen; kein planmäßiges „Zusammenarbeiten“, sondern ein selbständiges Neben- und Gegeneinanderarbeiten; kein „Hand-in-Hand-Gehen“ in der Bedienung des Verkehrs, sondern Wettkampf um den Verkehr; keine einheitliche Preispolitik auf einheitlicher Grundlage, sondern selbständige Politik jedes Unternehmens auf völlig verschiedener Grundlage!

Es ist notwendig, dies mit möglichster Deutlichkeit auszusprechen; denn das Verständnis für das durch die Natur der Dinge gegebene Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt hat darunter gelitten, daß man sich bisher in der Öffentlichkeit vielfach gescheut hat, den Tatsachen klar in's Auge zu sehen. Es ist nun einmal weit erfreulicher, an die Harmonie der Kräfte im Verkehrswesen, an ein friedliches Hand-in-Hand-Arbeiten zum Wohl der deutschen Volkswirtschaft zu glauben, als an einen Kampf ums Dasein.

Und doch wäre es höchst bedenklich, hier Unklarheiten fortbestehen zu lassen, die schließlich, da der wahre, durch die Natur

der Dinge gegebene Charakter des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt sich auf die Dauer doch nicht unterdrücken läßt, nur zu Enttäuschungen auf beiden Seiten und zu einer Beunruhigung der Öffentlichkeit führen, ja darüber hinaus die Gefahr einer völlig falschen Einstellung der Öffentlichkeit gegenüber der Binnenwasserstraßenpolitik mit sich bringen müssen. Es kann deshalb gar nicht klar genug ausgesprochen werden, daß das wahre, durch die Natur gegebene Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt der Wettbewerb ist, und daß von einem harmonischen „Hand-in-Hand-Arbeiten“, von einem friedlichen „Sich-die-Hände-Reichen“ keine Rede sein kann.

Wir brauchen uns nur an unsere früheren Ausführungen erinnern, um auch den tieferen Grund für diese Erscheinung klar zu erkennen: Ein planmäßiges Zusammenwirken zweier Verkehrsmittel, eine gegenseitige Abstimmung der Preise aufeinander ist immer nur denkbar, wenn die Leistungen zweier Verkehrsmittel im wesentlichen die gleichen sind, und vor allem auch die Grundsätze der Preisbildung übereinstimmen. Wenn aber, wie wir gesehen haben, die Leistungen der beiden hier in Frage stehenden Verkehrsmittel wesentlich voneinander verschieden sind, wenn vor allem — und das ist das Entscheidende — die Grundsätze der Preisbildung bei beiden Verkehrsmitteln gänzlich verschiedenartig sind, wenn also das eine seine Preise autoritativ in Tarifforn, das andere aber auf der Grundlage des freien Spiels der Kräfte im Wege der freien Preisbildung durch Einzelabrede bildet, so kann von einer Einheitlichkeit der Preispolitik keine Rede sein.

Übrig bleibt danach nur noch die Frage, welche Rückwirkungen sich aus diesem Ergebnis für die beiden Verkehrsmittel, Eisenbahn und Binnenschifffahrt, ergeben.

Bei der Eisenbahn liegt diese Frage sehr einfach. Für sie wird diese klare Lösung ein Ansporn sein zu höheren Leistungen und zu einer weiteren Rationalisierung ihres Betriebes, die ihr vielfach auch Tarifermäßigungen ermöglichen wird. Wir haben hierfür ein sehr bezeichnendes Beispiel aus der letzten Zeit: Im Wettbewerb gegen die Wasserstraßen, insbesondere auch gegen den Bezug englischer Kohle auf dem Wasserwege, hat die Reichsbahngesellschaft sich dazu entschlossen, für die Versorgung der städtischen Kraftwerke — Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke — in Berlin mit Steinkohle aus Oberschlesien, Niederschlesien und Rheinland-Westfalen zu einer vollkommeneren Betriebsweise überzugehen: die Versorgung soll mittels Großgüterwagen mit einem Ladegewicht von 60 t in geschlossenen regelmäßigen Zügen



zu 1000 t erfolgen. Die Reichsbahngesellschaft will dabei aus der nicht unerheblichen Verminderung ihrer Selbstkosten, die mit der neuen Betriebsweise und mit der Auflieferung größerer regelmäßiger Versandmengen verbunden ist, auch tarifarisch die Schlußfolgerungen ziehen: sie ist bereit, falls in einem Zeitraum von zwölf aufeinander folgenden Monaten mindestens 80000 t bei gleichmäßiger Verteilung der Menge auf die einzelnen Monate aufgeliefert werden, eine erhebliche Ermäßigung ihres Tarifs vorzunehmen. Hier haben wir also ein Beispiel, wie der Wettbewerb gegen die Binnenschifffahrt sowohl zu höheren betriebs- und beförderungstechnischen und damit volkswirtschaftlich wertvolleren Leistungen, als auch zu Tarifiermäßigungen, die allerdings im Augenblick der Niederschrift dieser Arbeit vom Reichsverkehrsminister noch nicht genehmigt sind, führen kann.

Aber auch auf die Entwicklung der Binnenschifffahrt wird sich die Herstellung der natürlichen Wettbewerbsverhältnisse zwischen Eisenbahn und Wasserstraße im Endergebnis günstig auswirken. Es zeigt wenig Zutrauen zu der inneren Kraft und Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt, wenn von den Vertretern ihrer Interessen gelegentlich die Befürchtung ausgesprochen wird, daß die Binnenschifffahrt bei Herstellung des freien Wettbewerbs zwischen der Eisenbahn und ihr durch die Eisenbahn erdrückt werden könne. Solche Befürchtungen sind völlig unbegründet, soweit nicht die technische Entwicklung beider Verkehrsmittel — etwa durch große technische Fortschritte im Eisenbahnwesen und ein Zurückbleiben der Binnenschifffahrt im technischen Fortschritt — das Wettbewerbsverhältnis zwischen beiden Verkehrsmitteln einmal völlig verschieben sollte. Für solche Annahme aber bietet der derzeitige Stand der Entwicklung, obwohl in der Nachkriegszeit unverkennbar die größeren technischen Fortschritte auf seiten der Eisenbahn in Erscheinung getreten sind, keinerlei Anhalt. Dazu liegen die Selbstkostenverhältnisse, wenigstens bei den natürlichen Wasserstraßen, und die Bedingungen, unter denen die Binnenschifffahrt den Wettbewerb führt, — wir denken hier insbesondere an die mit der freien Preisbildung verbundenen Vorteile im Wettbewerb — doch zu günstig. Daß der Anteil der Wasserstraße an den Gesamtverkehrsleistungen — trotz Staffeltarif und Seehafenausnahmetarifen, trotz Durchfuhr- und Mindestmengentarifen — tonnenkilometrisch, wie wir gesehen haben, in den letzten Jahren im großen und ganzen der gleiche wie vor dem Kriege geblieben ist, beweist, daß für absehbare Zeit der Bestand der Binnenschifffahrt durch die Eisenbahn in keiner Weise gefährdet ist.

Überhaupt sollte man den Einfluß von Tarifmaßnahmen der Eisenbahn auf die Binnenschifffahrt nicht überschätzen. Die vielfachen Klagen der Binnenschifffahrt über ihre ungünstige Lage haben ihre Ursache zum

allergeringsten Teil in Maßnahmen der Reichsbahn, zum größten Teil aber in den inneren Verhältnissen der Binnenschifffahrt selbst: in dem Wettbewerb innerhalb der Binnenschifffahrt liegt die eigentliche Quelle der Schwierigkeiten, mit denen die Binnenschifffahrt vielfach zu kämpfen hat. Die Tarife der Eisenbahn greifen in der Regel nur insoweit in die Preisbildung der Binnenschifffahrt ein, als sie — mit einem gewissen Abschlag in Rücksicht auf die größeren Vorzüge der Eisenbahnbeförderung — die obere Grenze für die Wasserfracht bilden. Im allgemeinen aber wird diese obere Grenze von der Binnenschifffahrt gar nicht erreicht. Denn unterhalb dieser Grenze entwickelt sich auf den Wasserstraßen selbst ein außergewöhnlich heftiger Wettbewerb von einer den Bestand der Binnenschifffahrt manchmal geradezu bedrohender Schärfe.

Die Ursachen für diese Erscheinung liegen einmal in der leichten Zugänglichkeit des Schifffahrtsgewerbes und dem geringen Kapitalbedarf, der zu einem solchen Unternehmen erforderlich ist: beides führt dazu, daß die Zahl der Wettbewerber übermäßig groß ist, und jede Verbesserung der Lage der Binnenschifffahrt sofort einen Anreiz zu einer weiteren Vermehrung des Schiffsparks und dem Eintritt neuer Wettbewerber gibt, der die soeben erst gebesserte Lage der Binnenschifffahrt schnell wieder verschlechtert. Dabei spielt eine Rolle auch die erhebliche Beteiligung von selbstfahrenden Schiffen, die geneigt sind, sich mit einer Fracht abzufinden, die ihnen neben einer dürftigen Verzinsung des Schiffskapitals nur den bloßen Arbeitslohn beläßt.

Besonders schwierig aber gestaltet sich die Lage der deutschen Binnenschifffahrt dort, wo auch die Binnenschifffahrt des Auslandes stärker mit in Wettbewerb tritt, also insbesondere auf dem Rhein. Hier hat sich nach dem Kriege der Wettbewerb der ausländischen Schifffahrt außerordentlich stark entwickelt: Während vor dem Kriege die deutsche Schifffahrt nur mit dem Wettbewerb der holländischen Schifffahrt zu rechnen hatte, sind durch den Friedensvertrag von Versailles auch Frankreich und Belgien in den Besitz einer erheblichen Binnenschifffahrtsflotte gelangt; und neuerdings ist auch noch die Schweiz mit einer allerdings zunächst noch kleinen Flotte in den Wettbewerb eingetreten. Was dabei der deutschen Binnenschifffahrt den Wettbewerb mit der ausländischen Schifffahrt besonders erschwert, ist, daß die ausländische Schifffahrt mit geringeren Steuern, geringeren sozialen Lasten und geringeren Löhnen zu rechnen hat, und die französische, belgische und schweizerische Binnenschifffahrt noch außerdem in erheblichem Maße subventioniert wird.

Das sind die Tatsachen, in denen die hauptsächlichsten Ursachen für die Schwierigkeiten zu suchen sind, mit denen die deutsche Binnenschifffahrt zu kämpfen hat; die Tarifmaßnahmen der Eisenbahn haben an diesen Verhältnissen nur einen verhältnismäßig geringen Anteil.

Trotzdem soll die Möglichkeit nicht von der Hand gewiesen werden, daß bei stärkerer Aufnahme des Wettbewerbs durch die Eisenbahn die Binnenschifffahrt aus einzelnen Verkehrsbeziehungen, in denen die Eisenbahn wirtschaftlicher arbeitet, insbesondere aus manchen Verkehrsbeziehungen des gebrochenen Verkehrs, zurückgedrängt wird.

Damit aber wird sich die Binnenschifffahrt abfinden müssen und abfinden können. Es kann nicht im richtig verstandenen Interesse der Binnenschifffahrt liegen, unwirtschaftlich arbeitende Betriebe auf Kosten der Reichsbahn, und damit zu Lasten der Allgemeinheit, künstlich am Leben erhalten zu sehen. Zum mindesten liegt dies nicht im richtig verstandenen Interesse der deutschen Volkswirtschaft.

---

## Schriftenverzeichnis.

### Zu dem Aufsatz: „Die Bedürfnisse der Deutschen Volkswirtschaft und die Deutsche Reichsbahngesellschaft.“

Die Frage, ob und in welchem Umfange die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft gewährleistet sind, hat bisher eine systematische Untersuchung nicht gefunden. Was daher nachstehend an Literatur aufgeführt ist, sind Schriften, die die gestellte Frage nur irgendwie berühren. Dagegen ist die Fragestellung selbst nicht neu. Insbesondere haben leitende Persönlichkeiten der Reichsbahngesellschaft wiederholt Gelegenheit genommen, sich zu dieser Frage zu äußern, — ein Beweis, welche Bedeutung dieser Frage auch von der Reichsbahngesellschaft beigemessen wird. Einige dieser Äußerungen sind unter den nachstehenden Schriften mitaufgeführt.

- Beckerath: Wandlungen der Wirtschaft im Zeitalter der Eisenbahnen; in Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl., Bd. 3: Die Eisenbahnen S. 533/604.
- Blum: Reichsbahn und Wirtschaft. Die Reichsbahn, Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Jahrg. 1926, S. 136.
- Dorpmüller: Die Reichsbahn unter dem Dawes-Gesetz und die Industrie. Die Reichsbahn, Jahrg. 1926, S. 224ff.
- Wirtschaftswünsche und Reichsbahnwirtschaft. Verkehrstechnische Woche, Jahrg. 1926, S. 253ff.
- Das Arbeitsprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Verkehrstechnische Woche, Jahrg. 1926, S. 607ff.
- Dyes: Die Eisenbahngütertarife in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und ihre Weiterentwicklung durch die Eisenbahnräte (Landeseisenbahnräte, Reichseisenbahnrat) sowie die Ständige Tarifkommission und den ihr beigeordneten Ausschuß der Verkehrsinteressenten, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1926, S. 1269ff., S. 1302ff.
- Fritsch: Das Deutsche Eisenbahnrecht. Berlin 1927.
- Giese, Kurt: Die Finanzlage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Wirtschaftsdienst, Jahrg. 1925, S. 1053ff.
- Kittel, Th.: Der Staatsvertrag über die Reichseisenbahnen. Berlin 1920.
- Eisenbahnaufsicht. Die Reichsbahn, Jahrg. 1926, S. 22.
- Kühne, Georg: Die rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reich und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1927, S. 1045ff., S. 1177ff., S. 1204ff.
- Müller, Otto: Die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 616/17.

- Sachverständigenkomitee: Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigenkomitees vom 9. April 1924, gedruckt in der Reichsdruckerei. Berlin 1924.
- Sarter, Adolf u. Kittel, Theodor: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 2. Aufl. Berlin 1927.  
(Hier sind auch die wichtigsten gesetzlichen Grundlagen der Reichsbahngesellschaft abgedruckt und teilweise kommentiert, insbesondere: die Bestimmungen der Reichsverfassung; das Gesetz, betreffend den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920; das Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft [Reichsbahngesetz] vom 30. August 1924; die Satzung der Deutschen Reichsbahngesellschaft [Gesellschaftssatzung] und die Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 1. Oktober 1924.)
- Sarter, A.: Jahrbuch des Deutschen Verkehrswesens. Berlin 1922.  
— Die Reichseisenbahnen. Mannheim-Berlin 1920.
- Siemens, Friedrich v.: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Vortrag, gehalten bei der Mitgliederversammlung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie zu Köln. Die Reichsbahn, Jahrg. 1925, S. 235 ff.
- Sommerlatte: Rationierung im Verkehrsdienst. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1926 S. 658 ff.
- Stieler, Karl: Die deutschen Eisenbahnen unter der alten und der neuen Reichsverfassung. 1. Heft der Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht, 1924.  
— Autonomie-Bestrebungen bei Staatseisenbahnen. 9. Heft d. Tübinger Abh. z. öffentl. Recht, 1927.  
— Grundfragen aus dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens. Zwei Vorträge. Tübinger Abh. z. öffentl. Recht. Stuttgart 1925.
- Vogt: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Glied der deutschen Volkswirtschaft. Verkehrstechnische Woche, Jahrg. 1926, S. 25 ff., 40 ff., 56 ff.
- Woltering: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen (1825—1925). Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 1060 ff.

### **Zu dem Aufsatz: „Der Staffeltarif, Berechtigung und Aufbau.“**

Die Literatur über den Staffeltarif hat bereits ihre Geschichte, über die wir in diesem Buche, S. 59 f., Näheres dargelegt haben.

Aus der Zeit nach dem Kriege, die die Übernahme des Staffeltarifs in das regelmäßige Tarifsysteem gebracht hat, fehlt es an einer systematischen Bearbeitung der Lehre vom Staffeltarif. Sie ist in diesem Buche in möglichst knapper Darstellung versucht worden.

- Bräsicke: Die Reform der Eisenbahngütertarife, unter besonderer Rücksicht auf die Hebung der ostdeutschen Landwirtschaft. Berlin 1890.
- Domsch: Gedanken zum Gütertarif. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 241 ff., insbesondere S. 243/44.  
— Der neue Deutsche Eisenbahn-Normalgütertarif vom 1. August 1927. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1927, S. 1033, insbesondere S. 1034/35.
- Dyes: Staffeltarife, insbesondere Seehafentarife und Binnenumschlagtarife. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 1471 ff.
- Helbig, Fritz: Die Staffeltarife der Deutschen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit, mit besonderer Berücksichtigung des Dawes-Gutachtens. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1926, S. 273 ff., 303 ff.

- Krönig, Fritz: Differentialtarife der Eisenbahnen. Berlin 1877.
- Launhardt: Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1890, S. 1ff., 161ff., 911ff.
- Wirtschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens. Zentralblatt der Bauverwaltung, Berlin 1883, S. 237ff., insbesondere 316f.
- Liharzik, Franz: Staffeltarif oder einheitlicher Kilometerarif. Zeitschrift für Eisenbahn und Dampfschiffahrt der österr.-ungar. Monarchie. Wien, Pest, Leipzig 1888, 1. Jahrg., S. 393ff.
- Müller, Oswald: Ist die vertikale Staffelung im Deutschen Eisenbahngüterarif änderungsbedürftig? Eine Betrachtung vom Standpunkt der Schwerindustrie. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1926, S. 747ff.
- Nördling, W. v.: Die Selbstkosten des Eisenbahn-Transportes und die Wasserstraßenfrage in Frankreich, Preußen und Österreich, Wien 1885.
- Risch: Die wichtigsten Tarifarten in ihren Beziehungen zu den Selbstkosten. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1922, S. 1035ff.
- Rosenthal, C. A.: Die Güterarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reich und in der Schweiz, Teil I, Jena 1914.
- Sax, Emil: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 3. Bd. Die Eisenbahnen. Berlin 1922.
- Scholtz: Die preußischen Eisenbahnen in Rücksicht auf das Tarifwesen. Ratibor, ohne Datum.
- Schübler, A.: Über Selbstkosten und Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen. Stuttgart 1879.
- Ulrich, Franz: Das Eisenbahntarifwesen. Berlin und Leipzig 1886.
- Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.
- Über französisches Eisenbahntarifwesen. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1885, S. 525ff.
- Wagner, Ad.: Besprechung des Buches von Ulrich: Staffeltarife und Wasserstraßen. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1894, S. 800ff.

### Zu dem Aufsatz: „Die Seehafen-Tarifpolitik, ihre Ziele und Wege.“

Eine systematische Darstellung der deutschen Seehafen-Tarifpolitik besitzen wir bisher nur aus der Zeit vor dem Kriege in dem bedeutenden Werke „Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung“ von E. v. Beckerath, das die Seehafen-Tarifpolitik überwiegend unter dem Gesichtspunkt der Rohstoffversorgung, also vorzugsweise die Seehafeneinfuhrtarife behandelt. Aus der Zeit nach dem Kriege fehlt es bisher an einer systematischen Bearbeitung dieses Gebiets. Was wir daher nachstehend an Literatur wiedergeben, sind — abgesehen von dem Werke v. Beckerath's — Schriften, die das Problem nur irgendwie berühren, es aber nicht systematisch und erschöpfend behandeln.

- Beckerath, E. von: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.
- Blum (Hannover): Betrachtungen zur Verkehrsgeographie. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1920, S. 1ff., 197ff., 413ff., 575ff., 941ff.
- Botsch, H.: Die Seehafentarifpolitik im In- und Ausland. Schifffahrt-Jahrb. Hamburg 1925, S. 72ff.
- Seehafentarifpolitik im In- und Ausland. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 89ff.

- Botsch, H.: Die Seehafenpolitik der Tschechoslowakei. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 226.
- Dyes: Staffeltarife, insbesondere Seehafentarife und Binnenumschlagstarife. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 1471ff.
- Fischel: Die Frage des Durchgangsverkehrs. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1924, S. 201/2.
- Flügel, Heinrich: Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen. Jena 1914.
- Giese, Kurt: Das Seefracht-Tarifwesen. Berlin 1919.
- Horlacher: Die Überseeinteressen Bayerns. Zeitschrift d. bayr. statist. Landesamtes, Jahrg. 1917, S. 85ff.
- Leyen, A. v. d.: Der Wettbewerb auf den mitteleuropäischen Verkehrsstraßen. Technik und Wirtschaft, Monatsschr. d. Vereins deutscher Ingenieure, Jahrg. 7, Berlin 1914, S. 771ff., 824ff.
- Rühl, Alfred: Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin). Berlin 1920.
- Schumacher: Die belgischen und holländischen Eisenbahnen und ihre Verkehrspolitik. Deutsche Wirtschafts-Zeitung, Jahrg. 1916, S. 428ff.
- Antwerpen, seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. 1916.
- Stimming, C. J.: Die deutsche Seehafentarifpolitik der Gegenwart. Schifffahrt-Jahrb. Hamburg 1926, S. 28ff.
- Stubmann, P.: Holland und sein deutsches Hinterland in ihrem gegenseitigen Warenverkehr, mit besonderer Berücksichtigung der holländischen Haupthäfen, seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Eine handelsstatistische Studie. Jena 1901.
- Wiedenfeld, K.: Die nordwesteuropäischen Welthäfen (London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen, Havre) in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung. Berlin 1903.
- Die Entwicklung der Verkehrsmittel und die landwirtschaftliche Konkurrenz des Auslandes. Zeitschrift für Agrarpolitik, Jahrg. 1904, S. 1ff.
- Wirminghaus, A.: Die handelspolitische Bedeutung des Eisenbahn-Gütertarifwesens. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik Bd. 111 (3. Folge, Bd. 56), S. 513ff.
- Woltering: Die Eisenbahntarife außerdeutscher Länder im Dienst der nationalen Volkswirtschaft. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1925, S. 21ff., 325ff.

**Zu dem Aufsatz: „Eisenbahn und Binnenschifffahrt.  
Zur Frage der Preisbildung.“**

Die Frage der Preisbildung der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt hat bisher noch keine systematische Bearbeitung gefunden.

Diese literarische Zurückhaltung gegenüber einem so bedeutsamen Problem muß an sich Wunder nehmen. Sie erklärt sich aber daraus, daß vor dem Kriege jahrzehntelang von den deutschen Staatsbahnen eine Politik gegenüber der Binnenschifffahrt geübt worden ist, die dieser wenig Anlaß zur Kritik gab, wenn sie sie auch nicht ganz zufrieden stellte.

Nach dem Kriege hat dann der Übergang der Reichsbahn zum Staffeltarif im Normaltarif, die Einführung zahlreicher Durchfuhr- und

Mindestmengentarife, der Wiederaufbau der Seehafentarife und die vereinzelte Aufnahme des Wettbewerbs gegen die Binnenschifffahrt dieser zu lebhaften Klagen Anlaß gegeben, die auch ihren literarischen Niederschlag in zahlreichen Aufsätzen der beteiligten Kreise gefunden haben, so insbesondere in den letzten Jahrgängen der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“. Einige dieser Aufsätze haben wir, um die Einstellung der Binnenschifffahrtskreise und ihre Beschwerden zu kennzeichnen, nachstehend mit aufgeführt. Auch aus den Kreisen der Reichsbahngesellschaft sind Äußerungen zu diesem Problem erfolgt.

Eingehendere Untersuchungen sind in letzter Zeit, insbesondere im Jahre 1927 der Frage gewidmet worden, ob der Bau weiterer Kanäle gerechtfertigt sei. Dieser Frage hat auch die Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft zwei Denkschriften — von Januar und März 1927 — und das Reichsverkehrsministerium eine Denkschrift — vom Februar 1927 — gewidmet. Diese Untersuchungen berühren in manchen Punkten auch den Gegenstand unserer Arbeit. Die wichtigsten Schriften zu dieser Frage sind deshalb nachstehend mit aufgeführt.

- Arnecke, A.: Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1926, S. 83ff.
- Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Reichsbahn und Wasserstraßen. Denkschrift, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Januar 1927.
- Reichsbahn und Wasserstraßen. Denkschrift, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahngesellschaft. März 1927.
- Dyes: Staffeltarife, insbesondere Seehafentarife und Binnenumschlagstarife. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1925, S. 1471ff.
- Giese, Erich: Eisenbahn- oder Wasserstraßenförderung? Zur Frage der deutschen Kanalpolitik. Berlin 1927.
- Eisenbahn- oder Wasserstraßenförderung? Zur Frage der deutschen Kanalpolitik. Eine Entgegnung. Berlin 1927.
- Giese, Kurt: Das Seefracht-Tarifwesen. Berlin 1919.
- Gothein, E.: Die geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert. Die Schifffahrt der deutschen Ströme (Schriften des Vereins für Sozialpolitik CI). Leipzig 1903.
- Helm: Wasserstraßen oder Eisenbahn? Verkehrstechnik, Jahrg. 1920, S. 417ff. und 1922, S. 405ff.
- Vergleich der Wasserstraßen und Eisenbahnen in volkswirtschaftlicher Beziehung. Verkehrstechnische Woche, Jahrg. 1921, S. 115 u. 125.
- Kienitz, R. v.: Neue Wasserstraßen. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1927, S. 65.
- Leopold: Zur Wasserstraßenfrage. Sonderabdruck aus der Zeitschrift: Deutsche Wasserwirtschaft, März 1927, Heft 3.
- Leyen, A. v. d.: Der Wettbewerb auf den mitteleuropäischen Verkehrsstraßen. Technik und Wirtschaft, Monatsschrift des Vereins deutscher Ingenieure, 7. Jahrg., Berlin 1914, S. 771ff., 824ff.
- Der Großschiffahrtskanal des Staates New York und die Eisenbahnen. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1926, S. 993.
- Giese, Reichsbahnpolitik.



- Napp-Zinn, A. F.:** Die Verkehrsleistung der Binnenwasserstraßen der Vereinigten Staaten von Amerika. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1926, S. 457ff.
- Nasse, W.:** Zur Verkehrsbedeutung des Rheins. Rostock 1901.
- Der Rhein als Wasserstraße. Die Schifffahrt der deutschen Ströme (Schriften des Vereins für Sozialpolitik CII).
- Neuendorff:** Oderschifffahrt und Wasserumschlagstarife. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1924, S. 177/8.
- Pegel:** Die Bedeutung der Binnenumschlagstarife für die Elbeschifffahrt. Zeitschrift für Binnenschifffahrt Jahrg. 1924, S. 179ff.
- Peters:** Die finanzielle Entwicklung der preußischen Wasserstraßen. Archiv für Eisenbahnwesen, 25. Jahrg., Berlin 1902.
- Pirath:** Die Beförderung von Massengütern auf Eisenbahn und Wasserstraßen. Verkehrstechnische Woche, Jahrg. 1927, S. 13ff. und 31ff.
- Reichsverkehrsministerium:** Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik. Denkschrift, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium. Berlin: Reichsdruckerei, Februar 1927.
- Royal Commission:** Report of the Royal Commission on Shipping Rings, with Minutes of Evidence and Appendices, Vol. I—V, London 1909.
- Schecher, Karl Ludwig:** Verkehrslehre der Binnenschifffahrt. Halle 1911.
- Schreiber, Erich:** Eisenbahn und Wasserstraße. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1926, S. 482.
- Schulte, Friedrich:** Die Rheinschifffahrt und die Eisenbahnen. Die Schifffahrt der deutschen Ströme, Bd. 3 (Schriften des Vereins für Sozialpolitik), Leipzig 1905.
- Schwabe:** Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Schriften d. deutsch-österreich.-ungar. Verbandes f. Binnenschifffahrt, Nr. 30, Berlin 1898.
- Soldan:** Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben Bd. 3. Berlin 1925.
- Spieß, W.:** Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße? Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1926, S. 129ff.
- Stark:** Riesa als Elbumschlagshafen und die Tarifpolitik der sächsischen Staatseisenbahn. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1925, S. 285ff., 469ff.
- Thiele, Hans:** Die Binnenumschlagstarife. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1924, S. 39.
- Tillich, O.:** Binnenumschlagstarife. Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrg. 1925, S. 36ff., 60ff.
- Ulrich, Franz:** Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.
- Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik. Leipzig 1898.
- Verzeichnis der bestehenden Binnenumschlagstarife.** Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1926, S. 546ff.
- Wiig, M.:** Die konzentrischen Angriffe auf die deutschen Wasserstraßen. Schriftenreihe des Zentralvereins für die deutsche Binnenschifffahrt e. V., Heft 5, Berlin 1927.
- Eisenbahn- oder Wasserstraßenförderung; ein Vergleich vom volkswirtschaftlichen Standpunkt. Schriftenreihe des Zentralvereins für die deutsche Binnenschifffahrt e. V., Heft 7, Berlin 1927.
- Zoepfel, G.:** Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten. Berlin 1898.

## Sachverzeichnis.

- Anstoßstaffel 63.
- Antwerpen; Wettbewerb Antwerpens gegen die deutschen Seehäfen 99ff.
- Aschaffenburg; Binnenumschlagstarife zugunsten Aschaffenburgs vor dem Kriege 129.
- Aufträge der Reichsbahngesellschaft; ihre große volkswirtschaftliche Bedeutung 7.
- Aufbau des Staffeltarifs 62ff.
- Ausbau des Reichsbahnnetzes; Sicherung des weiteren extensiven Ausbaus der Reichsbahn 31ff.
- Sicherung des weiteren intensiven Ausbaus der Reichsbahn 29ff.
- volkswirtschaftliche Bedeutung des Ausbaus des Reichsbahnnetzes 5, 33.
- Ausfuhr; Förderung der Ausfuhr durch Seehafenausfuhrtarife 76ff.
- Ausfuhrindustrie; Notlage der heimischen Ausfuhrindustrie als Anlaß zur Einführung von Seehafentarifen 96.
- Ausfuhrstückguttarif; seine Bedeutung 78.
- Ausfuhrtarife, siehe „Seehafenausfuhrtarife“.
- Ausgleichsrücklage, gesetzliche; keine Erhöhung der Reparationslast durch die Ausgleichsrücklage 14.
- Ausland; angebliche Begünstigung des Auslandes durch den Staffeltarif 57ff.
- Einstellung des Auslandes gegenüber der deutschen Seehafen-Tarifpolitik 74ff.
- Einwendungen des Auslandes gegen die deutsche Seehafen-Tarifpolitik 114ff.
- ausländische Schifffahrt auf deutschen Strömen 154.
- Verkehr mit dem Auslande auf den deutschen Wasserstraßen 153.
- Ausnahmetarife; Bedeutung der Aufhebung der Ausnahmetarife für den Übergang zum Staffeltarifsystem 62.
- Baumwolle; Rohstoffmarkt für amerikanische Baumwolle 89f.
- Baumwollverkehr, Bremer; Anteil des Speditionsverkehrs und des Eigenhandels 89.
- Baupolitik; bisherige Baupolitik der Reichsbahngesellschaft 30f.
- Dawesgutachten zur Baupolitik der Reichsbahn 9.
- gemeinwirtschaftliche Bedürfnisse in der Baupolitik 5f.
- Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse in der Baupolitik der Reichsbahngesellschaft 28ff.
- Bayern; Bedeutung des Staffeltarifs für die bayerische Industrie 50.
- Einstellung Bayerns zur Seehafen-Tarifpolitik vor dem Kriege 108f.
- Stellung Bayerns zur Seehafen-Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft 113.
- Beförderungssteuer; ihr Charakter als Reparationslast 14.
- Belgien; Anspruch Belgiens auf Übertragung deutscher Seehafentarife 115, 120.
- Frage der Aufhebung der Belgien gewährten Seehafentarife 120.
- Wettbewerb der belgischen gegen die deutschen Seehäfen 99f.
- Betriebskosten; Sinken mit zunehmender Entfernung 49.
- Beschaffungspolitik der Reichsbahngesellschaft; bisherige Beschaffungspolitik 35f.
- Dawesgutachten zur Beschaffungspolitik 9.
- gemeinwirtschaftliche Rücksichten bei der Beschaffungspolitik 6f.
- Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse im Beschaffungswesen 34ff.
- Billigkeit; Frage der größeren Billigkeit von Eisenbahn oder Binnenschifffahrt 150ff.

- Binnenschifffahrt; Abwägung der Vorzüge von Binnenschifffahrt und Eisenbahn 137ff.**
- Einstellung der Binnenschifffahrt gegen die Seehafentarife 131f.
  - Frage allgemeiner volkswirtschaftlicher Überlegenheit der Binnenschifffahrt über die Eisenbahn 136ff.
  - Frage der Berechtigung der Angriffe der Binnenschifffahrt gegen den Staffeltarif 51.
  - Tarifarische Begünstigung der Binnenschifffahrt und das finanzielle Interesse der Reichsbahn 134f.
  - Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt in der Privatbahnzeit 128, nach Verstaatlichung der deutschen Privatbahnen 128f.
  - Vorwürfe der Binnenschifffahrt, daß der Staffeltarif die Einfuhr begünstige, 58f.
  - Wettbewerb der Binnenschifffahrt gegen die Eisenbahn 125f., 127f.
- Binnenumschlagstarife; als Mittel zur Unterstützung der Binnenschifffahrt 132.**
- Bedenken gegen die Binnenumschlagstarife im allgemeinen 153ff.
  - Bedenken gegen einen allgemeinen Binnenumschlagstarif vom Standpunkt der Reparationsverpflichtungen 156ff.
  - der bayerischen, württembergischen, badischen und sächsischen Staatsbahnen 129.
- Dawesgutachten; Einstellung zur Seehafen-Tarifpolitik 75.**
- Einstellung zu den Anforderungen der Gemeinwirtschaft 8ff.
  - Einstellung zur Bau- und Beschaffungspolitik 9.
  - Einstellung zur Fahrplanpolitik 9f.
  - Einstellung zur Forderung gleichmäßiger Behandlung aller Gebiete und Wirtschaftszweige 9f.
  - Einstellung zur Tarifpolitik 9.
- Deutsche Reichsbahngesellschaft siehe „Reichsbahngesellschaft“.**
- Dezentralisation der deutschen Volkswirtschaft 50.**
- Bedeutung des Staffeltarif für die Dezentralisation 50.
- Donauumschlagstarife; Berechtigung 163.**
- volkswirtschaftliche Bedeutung 163f.
- Durchfuhrtarife; Beschwerden der Binnenschifffahrt über die Durchfuhrtarife 131f.**
- siehe auch „Seehafendurchfuhrtarife“.
- Einfuhr; Begünstigung der Einfuhr durch den Staffeltarif 57ff.**
- Einfuhrtarife, siehe „Seehafeneinfuhrtarife“.**
- Einzelabrede, Bildung des Preises durch Einzelabrede bei der Binnenschifffahrt 141.**
- Eisenbahn; Wichtigkeit ihrer Aufgaben für das deutsche Wirtschaftsleben 3.**
- Eisenbahnräte; Möglichkeit einer Einwirkung der Eisenbahnräte auf die Baupolitik der Reichsbahngesellschaft 29.**
- Möglichkeit einer Einwirkung auf die Fahrplanpolitik der Reichsbahngesellschaft 26f.
  - Möglichkeit einer Einwirkung auf die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft 22.
- Eisenbahnfracht; Bedeutung der Eisenbahnfracht für die Wahl des Ausfuhr-, Einfuhr- und Durchfuhrhafens 102ff.**
- England; gemeinwirtschaftliche Bestrebungen im englischen Eisenbahnwesen 122.**
- Entfernungstarif, im Gegensatz zum Staffeltarif 45, 62f.**
- Fahrplan; Anforderungen der Gemeinwirtschaft an die Fahrplangestaltung 4f.**
- Dawesgutachten zur Fahrplanpolitik 9f.
  - Sicherung der gemeinwirtschaftlichen Bedürfnisse im Fahrplanwesen 25ff.
- Finanzielle Interessen der Eisenbahn; stärkere Berücksichtigung der finanziellen Interessen in der Seehafen-Tarifpolitik nach dem Kriege 123.**
- Finanzzölle stehen der Einführung von Seehafeneinfuhrtarifen nicht entgegen 87.**

- Forstwirtschaftliche Erzeugung; Seehafenausfuhrtarife für die forstwirtschaftliche Erzeugung 78f.
- Freier Markt; Preissystem des freien Marktes bei der Binnenschifffahrt 141.
- Freie Schifffahrt; kein Interesse der freien Schifffahrt an Seehafenausfuhrtarifen 80.
- kein Interesse der freien Schifffahrt an Seehafeneinfuhrtarifen 90f.
- Unterlegenheit des Preissystems der freien Schifffahrt gegenüber dem Tarifwesen der Linienschifffahrt 148ff.
- Gebrochene Beförderung; Bedenken gegen die gebrochene Beförderung durch Eisenbahn und Binnenschifffahrt 156.
- Gemeinwirtschaftliche Eisenbahnpolitik; die einzelnen Forderungen gemeinwirtschaftlicher Eisenbahnpolitik 3ff.
- grundsätzliche Geltung des gemeinwirtschaftlichen Verwaltungsgrundsatzes für die Reichsbahngesellschaft 10ff.
- Gemischtes System im Eisenbahnwesen 147.
- Genua; Wettbewerb Genuas gegen die deutschen Seehäfen 100.
- Geschichtliche Entwicklung des deutschen Seehafen-Tarifwesens 106ff.
- Gleichmäßige Behandlung aller deutschen Gebiete und Wirtschaftszweige; bisherige Behandlung dieser Frage durch die Reichsbahngesellschaft 38.
- Schwierigkeiten in der Verwirklichung der gleichmäßigen Behandlung 7f.
- Sicherung der gleichmäßigen Behandlung 36ff.
- Güterzugfahrplan der Reichsbahngesellschaft; bisherige Entwicklung 28.
- Sicherung gemeinwirtschaftlicher Ausgestaltung 27f.
- Handel; Befruchtung des Handels durch Seehafentarife 79f.
- Handelsbilanz; Bedeutung der Seehafenausfuhrtarife für die Handelsbilanz 80.
- Handelsbilanz; Rücksicht auf die Handelsbilanz in der Beschaffungspolitik 6.
- Handelspolitik; Eisenbahntarife im Dienste der Handelspolitik 122.
- Rücksicht auf die Handelspolitik bei der Einführung von Seehafeneinfuhrtarifen 86f.
- Seehafentarife als Mittel der Handelspolitik 117.
- Handelsverträge; keine Beschränkung der Seehafen-Tarifpolitik durch die Handelsverträge 118.
- Hansestädte; als Befürworter des Staffeltarifs 46.
- Häufigkeit der Beförderung; Überlegenheit der Eisenbahn über die Binnenschifffahrt in der Häufigkeit der Beförderung 138.
- Hochwertige Güter; Bedeutung der Eisenbahnfracht für die Wahl des Beförderungsweges bei hochwertigen Gütern 105f.
- Holland; Ansprüche Hollands auf Übertragung der deutschen Seehafentarife 115ff.
- Beschwerden Hollands über die deutsche Seehafen-Tarifpolitik 75, 115ff.
- Handelsvertrag mit Holland 116.
- holländische Seehafen-Tarifpolitik 119.
- Wettbewerb der holländischen mit den deutschen Seehäfen 99f.
- Japan; Industrielle Entwicklung in Japan nach dem Kriege 111.
- Indien; Industrielle Entwicklung in Indien nach dem Kriege 111f.
- Industrie; die durch Seehafenausfuhrtarife begünstigten Industrien 77f.
- Vorteile der Rohstoffmärkte für die Industrie 88.
- Industrielle Erzeugung; Seehafenausfuhrtarife für die industrielle Erzeugung 76ff.
- Industrie- und Handelsstaat; Entwicklung Deutschlands zum Industrie- und Handelsstaat und die Seehafenausfuhrtarife 77f.
- Inflation; Erleichterung der Einführung des Staffeltarifs durch die Inflation 61f.

- Italien; italienische Seehafen-Tarifpolitik 122.  
 — Wettbewerb italienischer Seehäfen gegen deutsche Seehäfen 99f.
- Kanäle; die Frage ihrer Überlegenheit über die Eisenbahn in bezug auf die Billigkeit der Beförderung 152.
- Kaufmännische Geschäftsführung bei der Reichsbahngesellschaft 11f.
- Kilometertarif; Begriff 45.  
 — seine Unterlegenheit gegenüber dem Staffeltarif 56f.  
 — siehe im übrigen auch unter „Staffeltarif“.
- Kleiner Verfrachter (small man); Benachteiligung des kleinen Verfrachters bei der Preisbildung der Binnenschiffahrt 146, 149f.
- Länder, deutsche; Einfluß der Länder auf den Personenzugfahrplan der Reichsbahngesellschaft 26f.  
 — Einfluß der Länder auf die Baupolitik der Reichsbahngesellschaft 29.  
 — Einfluß der Länder auf die Beschaffungspolitik der Reichsbahngesellschaft 34f.  
 — Einfluß der Länder auf die gleichmäßige Behandlung aller deutschen Gebiete und Wirtschaftszweige durch die Reichsbahngesellschaft 37.  
 — Einfluß der Länder auf die Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft 21f.
- Landeseisenbahnräte siehe „Eisenbahnräte“.
- Landwirtschaftliche Erzeugung; Seehafenausfuhrtarife für die landwirtschaftliche Erzeugung 78f.
- Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnanlagen und Bahneinrichtungen; Interesse der Volkswirtschaft an der Erhöhung der Leistungsfähigkeit 5f.
- Linienschiffahrt; Förderung der Linienschiffahrt durch Seehafenausfuhrtarife 80.  
 — Förderung der Linienschiffahrt durch Seehafeneinfuhrtarife 91.
- Linienschiffahrt; Volkswirtschaftliche Gründe für die Förderung der Linienschiffahrt 80f.
- Literarische Vorbereitung des Staffeltarifs 59f.
- Mannheim; Binnenumschlagstarife zugunsten Mannheims in der Vorkriegszeit 129.
- Mannigfaltigkeit der Verkehrsleistungen; Überlegenheit der Eisenbahn über die Binnenschiffahrt durch die Mannigfaltigkeit der Verkehrsleistungen 138f.
- Mindestmengentarife; Beschwerden der Binnenschiffahrt über die Mindestmengentarife 131, 133.  
 — Einführung von Seehafentarifen in Form von Mindestmengentarifen 98, 124.
- Mitarbeit der Verkehrsbeteiligten an der Tarifgestaltung 144.
- Nahentfernungen; Frage der Verteuerung der Nahentfernungen durch den Staffeltarif 54f.
- Nahrungsmittel; Förderung der Einfuhr von Nahrungsmitteln durch Seehafentarife 85.
- Natürliche Wasserstraßen; Frage ihrer Überlegenheit über die Eisenbahnen in bezug auf die Billigkeit der Beförderung 151f.  
 — siehe auch unter „Binnenschiffahrt“.
- Neomerkantilistische Handelspolitik; die Seehafentarife als Erscheinungsform neomerkantilistischer Handelspolitik 118.
- Neuaufbau des Tarifwesens nach dem Kriege als Ursache für das Hervortreten der Beschwerden der Binnenschiffahrt 131.
- Neubautätigkeit der Reichsbahngesellschaft 32f.
- Normaltarif; Übernahme des Staffeltarifsystems in den Normaltarif 44.
- Notlage der Ausfuhrindustrie als Anlaß zur Einführung von Seehafentarifen 96f.
- Oberschlesien; Bedeutung des Staffeltarifs für Oberschlesien 50, 52.  
 Ostpreußen, als Befürworter des Staffeltarifs 46.

- Ostpreußen; Bedeutung des Staffeltarifs für Oberschlesien, 50 52.
- Personenzugfahrplan der Reichsbahngesellschaft; Sicherung gemeinwirtschaftlicher Ausgestaltung des Personenzugfahrplans 26f.
- bisherige Entwicklung des Personenzugfahrplans bei der Reichsbahngesellschaft 27.
- Platzkosten; Bedeutung für die Wahl des Ausfuhr-, Einfuhr- oder Durchfuhrhafens 104.
- Politische Gründe für den Staffeltarif 52.
- Postbeförderung; Bedeutung der Linienschiffahrt und damit der Seehafentarife für die überseeische Postbeförderung 81.
- Preußische Staatsbahn; Verkehrspolitik der Preußischen Staatsbahn gegenüber der Binnenschiffahrt 129, 165.
- Privatbahnen; Seehafentarifwesen in der Privatbahnzeit 106f.
- Staffeltarife in der Privatbahnzeit 43f., 49.
- Produktionspolitik; Notwendigkeit der Übereinstimmung der Beschaffungspolitik der Reichsbahngesellschaft mit der gewerblichen Produktionspolitik 6.
- protektionistische Tendenz der Seehafentarife 121.
- Protektionismus der Nachkriegszeit 121.
- Pünktlichkeit der Beförderung; Überlegenheit der Eisenbahn über die Binnenschiffahrt in der Pünktlichkeit der Beförderung 138.
- Regelmäßigkeit der Beförderung; Überlegenheit der Eisenbahn über die Binnenschiffahrt in der Regelmäßigkeit der Beförderung 137f.
- Reichsbahngesellschaft; ihr allgemeiner Charakter 2.
- deutsche Volkswirtschaft und Reichsbahngesellschaft 2f.
- Erschwerungen und Erleichterungen für die Deutsche Reichsbahngesellschaft im Vergleich mit den früheren deutschen Staatsbahnen 17f.
- Reichsbahngesellschaft; Fortsetzung der Wirtschaftspolitik der früheren deutschen Staatsbahnen durch die Reichsbahngesellschaft 40.
- Reichseisenbahnrat, siehe „Eisenbahnrate“.
- Reichsbahngesetz; grundsätzliche Einstellung des Reichsbahngesetzes zur Frage gemeinwirtschaftlicher oder privatwirtschaftlicher Verwaltung 10ff.
- Reichsbahngesetz; § 2 = 10f.; § 9<sup>(1)</sup> = 29; § 10 = 27, 34; § 10<sup>(2)</sup> = 32; § 10<sup>(3)</sup> = 32; § 27 = 37; § 31<sup>(1)</sup> = 29; § 33 = 20; § 34 = 29; § 35 = 26; § 43<sup>(2)</sup> = 21.
- Reichsregierung; Mangel eines Einflusses auf den Güterzugfahrplan der Reichsbahngesellschaft 27f.
- Einfluß auf den Personenzugfahrplan der Reichsbahngesellschaft 26.
- Einfluß auf die Baupolitik der Reichsbahngesellschaft 29f., 32f.
- Einfluß auf die Beschaffungspolitik der Reichsbahngesellschaft 34.
- Einfluß auf die Tarifgestaltung der Reichsbahngesellschaft 20f.
- Einfluß auf die gleichmäßige Behandlung der deutschen Gebiete und Wirtschaftszweige durch die Reichsbahngesellschaft 37.
- Reichsverfassung; alte Reichsverfassung Art. 45 = 43.
- neue Reichsverfassung Art. 89 = 37.
- Reparationslasten; die Frage ihrer Tragbarkeit durch die deutsche Volkswirtschaft 19.
- Reparationsverpflichtungen der Reichsbahngesellschaft; Frage der Erfüllbarkeit der Reparationsverpflichtungen durch die Reichsbahngesellschaft 13ff.
- Höhe der der Reichsbahn auferlegten Reparationsverpflichtungen 13ff.
- Unvereinbarkeit der Reparationsverpflichtungen mit einer allgemeinen tarifarischen Begünstigung der Binnenschiffahrt 156ff., 166f.
- Vorrang vor den gemeinwirtschaftlichen Rücksichten 12f.
- Rhein; Der Rhein im Dienste der belgisch-holländischen Seehäfen 100.

- Rheinschiffahrt**; volkswirtschaftliche Bedenken gegen die Förderung der Rheinschiffahrt zu Lasten der Reichsbahn 154f.
- Anteil der Rheinschiffahrt am Gesamtverkehr der deutschen Ströme 154.
- Riesa**; Binnenumschlagstarife zugunsten von Riesa in der Vorkriegszeit 129.
- Rohstoffe**; Förderung der Einfuhr von Rohstoffen durch Seehafeneinfuhrtarife 83ff.
- Rohstoffindustrie**; Entstehung von Rohstoffindustrien in überseeischen Ländern 111f.
- Rohstoffmärkte**; Bedeutung der Rohstoffmärkte 87f.
- Förderung der Bildung von Rohstoffmärkten durch Seehafeneinfuhrtarife 89f.
- Rotterdam**; Wettbewerb Rotterdams gegen die deutschen Seehäfen 99f.
- siehe auch unter „Holland“.
- Royal Commission on Shipping Rings**; Feststellung der Überlegenheit des Tarifwesens über die freie Preisbildung durch die Royal Commission 149.
- Sachsen**; Bedeutung des Staffeltarifs für die sächsische Textilindustrie 51.
- Schiedsgerichtsverfahren** in Streitigkeiten über Angelegenheiten des Beschaffungswesens der Reichsbahngesellschaft 35.
- in Streitigkeiten mit der Reichsbahngesellschaft zur Durchführung gleichmäßiger Behandlung aller Gebiete und Wirtschaftszweige 37.
- in Tarifstreitigkeiten zwischen Reichsregierung und Reichsbahngesellschaft 20f.
- Schiffahrtsverbände** (conferences); Gleichhaltung der Frachten von und nach den nord-westeuropäischen Seehäfen durch die Schiffahrtsverbände 103.
- Schlesien**; Bedeutung des Staffeltarifs für Schlesien 52.
- Schnelligkeit der Beförderung**; Überlegenheit der Eisenbahn über die Binnenschiffahrt in der Schnelligkeit der Beförderung 137.
- Schutzzoll**; Seehafeneinfuhrtarife und Schutzzoll 86f.
- Seefrachten**; Frage der Bedeutung der Seefrachten für die Wahl des Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrhafens 102ff.
- Seehäfen**; Bedeutung des Staffeltarifs für die Seehäfen 50.
- Förderung der Seehäfen durch Seehafenausfuhrtarife 79f.
- Förderung der Seehäfen durch Seehafendurchfuhrtarife 92.
- Förderung der Seehäfen durch Seehafeneinfuhrtarife 87ff.
- Seehafentarife**, **Seehafen-Tarifpolitik**; als Ausfluß der nationalen Wirtschaftspolitik 124.
- Angriffe auf die deutsche Seehafentarifpolitik 74f.
- Begriff der Seehafentarife 76.
- Beschwerden der Binnenschiffahrt über die Seehafen-Tarifpolitik der Vorkriegszeit 130.
- Beschwerden der Binnenschiffahrt über die Seehafen-Tarifpolitik der Nachkriegszeit 131ff.
- Einstellung der Allgemeinheit gegenüber der Seehafen-Tarifpolitik 73ff.
- Dawesgutachten zur Seehafen-Tarifpolitik 75.
- als Mittel der Handelspolitik 117f.
- Unterscheidung der Seehafentarife in Seehafenausfuhr-, -einfuhr- und -durchfuhrtarife 76.
- Unvereinbarkeit der Seehafentarife mit den Binnenumschlagstarifen 155.
- Voraussetzungen der Seehafentarife 96ff.
- Zukunft der Seehafentarife 122ff.
- siehe auch unter „Seehafenausfuhrtarife“, „Seehafendurchfuhrtarife“ und „Seehafeneinfuhrtarife“.
- Seehafenausfuhrtarife**; Begründung der Notwendigkeit von Seehafenausfuhrtarifen 77ff.
- Zwecke des Seehafenausfuhrtarifs 76ff.
- siehe auch unter „Seehafentarife“.
- Seehafendurchfuhrtarife**; volkswirtschaftliche Bedeutung 94.
- Einwendungen gegen die Seehafendurchfuhrtarife 93ff.
- Seehafendurchfuhrtarife der niederländischen Bahnen 119.

- Seehafendurchfuhrtarife; Zwecke** des Seehafendurchfuhrtarifs 92f.  
 — siehe auch unter „Seehafentarife“.
- Seehafeneinfuhrtarife; Zwecke** des Seehafeneinfuhrtarifs 83ff.  
 — siehe auch unter „Seehafentarife“.
- Seehafen-Tarifwesen; geschichtliche** Entwicklung des deutschen Seehafen-Tarifwesens 106ff.
- Seeschifffahrt; Förderung** durch Seehafenausfuhrtarife 80ff.  
 — Förderung durch Seehafeneinfuhrtarife 90f.
- Selbstkosten; Beförderung** unter den Selbstkosten bei Seehafenausfuhrtarifen 97f.  
 — Gestaltung der Selbstkosten der Eisenbahn in ihrer Bedeutung für den Staffeltarif 48f.  
 — Sinken der Selbstkosten der Eisenbahn mit zunehmender Entfernung 48f.
- Speditionsverkehr; Bedeutung** des Seehafenausfuhrtarifs für den Speditionsverkehr 80.
- Staatsbahnen, deutsche; ihre** Erträge vor dem Kriege 16.
- Staatsvertrag** über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920; § 16 = 37, § 18 = 29, 32; § 22 = 21; § 23 = 34, 37.
- Staffeltarif; Aufbau** des Staffeltarifs 62ff.  
 — Bedeutung seiner Einführung 43.  
 — Begünstigung der Einfuhr durch den Staffeltarif 57ff.  
 — Beschwerden der Binnenschifffahrt über den Staffeltarif 131f.  
 — Binnenschifffahrt und Staffeltarif 46, 51.  
 — bisherige Entwicklung des Staffeltarifs 43ff.  
 — eisenbahnwirtschaftliche Gründe für den Staffeltarif 47ff.  
 — Gegnerschaft gegen den Staffeltarif 46f.  
 — Gründe für den Widerstand gegen den Staffeltarif 46f.  
 — politische Gründe für den Staffeltarif 52.  
 — späte Einführung des Staffeltarifs 59ff.
- Staffeltarif; Überlegenheit** über den Kilometerarif 56f.  
 — Verteuerung der Nahentfernungen durch den Staffeltarif 54ff.  
 — volkswirtschaftliche Gründe für den Staffeltarif 49ff.  
 — Vorwurf unberechtigter Eingriffe in das Wirtschaftsleben durch den Staffeltarif 52f.  
 — Vorwurf der Begünstigung des Auslandes durch den Staffeltarif 57ff.  
 — Wesen des Staffeltarifs 44f.  
 — Wirkungen des Staffeltarifs 45.  
 — volkswirtschaftliche Verschiebungen durch den Staffeltarif 53f.
- Staffelung; gleiche** Staffelung für alle Entfernungen 64, 67f.  
 — gleiche Staffelung für alle Klassen 64ff.  
 — spätes Aufhören der Staffelung 65, 68f.  
 — stark ausgeprägte Staffelung 64f., 68.  
 — siehe im übrigen auch „Staffeltarif“.
- Stammaktien** der Reichsbahngesellschaft; keine Bedeutung für die Reparationsbelastung 15f.
- Süddeutsche Länder, als** Befürworter des Staffeltarifs 46.
- Tarifpolitik; bisherige** Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft 23ff.  
 — Dawesgutachten zur Tarifpolitik 9f.  
 — Sicherung einer gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft 20ff.  
 — siehe auch unter „Tarifwesen“, „Seehafentarife, Seehafentarifpolitik“.
- Tarifwesen; Unterschiede** zwischen dem Tarifwesen der Eisenbahn und der freien Preisbildung der Binnenschifffahrt 143.  
 — Bedeutung gemeinwirtschaftlicher Gestaltung des Tarifwesens 4.  
 — Vorzüge des Tarifwesens der Linienschifffahrt 148ff.  
 — Vorzüge und Nachteile des Tarifwesens der Eisenbahn und der freien Preisbildung der Binnenschifffahrt 144ff.  
 — siehe auch „Tarifpolitik, Seehafentarifpolitik, Seehafeneinfuhr-, Seehafenausfuhr- und Seehafendurchfuhrtarife“.



- Triest; Höhe der Seefracht von und nach Triest 104.  
 — Wettbewerb Triests gegen die deutschen Seehäfen 100f.
- Trockene Grenze; Eisenbahntarife über die trockene Grenze 76, 79.
- Überprotektionismus der Nachkriegszeit 121.  
 — die Seehafentarife, keine Erscheinung des Überprotektionismus 121.
- Überseeische Wirtschaftsgebiete; ihre Loslösung von der europäischen Industrie 110ff.
- Ulrich, Franz; als Vorkämpfer für den Staffeltarif 59f.
- Umschlagseinrichtungen; Gewinne aus der Benutzung von Umschlagseinrichtungen 79.
- Vereinigte Staaten von Amerika; Hervortreten gemeinschaftlicher Bestrebungen in der Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten 122.  
 — industrielle Entwicklung in den Vereinigten Staaten nach dem Kriege 112.
- Verkehrsförderung durch den Staffeltarif 47, 49f.
- Vertrag von Versailles; Drosselung der Seehafentarife durch den Vertrag von Versailles 74f., 109.  
 — Einstellung des Versailler Vertrags zur Seehafen-Tarifpolitik 118.  
 — Wegnahme der deutschen Handelsflotte durch den Vertrag von Versailles 81.
- Verstaatlichung der deutschen Bahnen; die Seehafen-Tarifpolitik nach der Verstaatlichung der deutschen Bahnen 107ff.
- Volkswirtschaft, deutsche; die Frage der Tragbarkeit der Reparationslasten durch die deutsche Volkswirtschaft 19.
- Vorzugsdividende der Reichsbahngesellschaft; als teilweise Reparationslast 14f.
- Vorzüge der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt 137ff.
- Verzweigtheit des Netzes; Überlegenheit der Eisenbahn über die Binnenschifffahrt durch größere Verzweigtheit des Netzes 139f.
- Wettbewerb; Ausnahmen von dem Grundsatz des Wettbewerbs der Eisenbahn gegen die Binnenschifffahrt 162ff.  
 — Bedeutung des Staffeltarifs für die Aufnahme des Wettbewerbs durch die Reichsbahn 47.  
 — Charakter des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt 161f.  
 — der Binnenschifffahrt des Auslandes gegen die deutsche Binnenschifffahrt 170.  
 — der deutschen Seehäfen gegen die ausländischen Seehäfen 99f.  
 — innerhalb der Binnenschifffahrt 170.  
 — maßgebend für das Verhältnis der Eisenbahn zur Binnenschifffahrt 160ff.  
 — Rückwirkungen der Aufnahme des Wettbewerbs durch die Eisenbahn auf die Binnenschifffahrt 168ff.  
 — stärkere Berücksichtigung des Wettbewerbs in der Seehafen-Tarifpolitik der Nachkriegszeit 124.  
 — Verzicht der Eisenbahn auf Aufnahme des Wettbewerbs gegen die Binnenschifffahrt 164f.
- Wettbewerbstarife; die Frage der richtigen Abstellung der Seehafentarife in ihrer Eigenschaft als Wettbewerbstarife 113.
- Werftindustrie; Bedeutung der Seehafentarife für die deutsche Werftindustrie 80.
- Wiederaufbau des Seehafentarifsystems nach dem Kriege 113f.
- Wirtschaftliche Verschiebungen durch den Staffeltarif 53f.
- Willkürliche Beeinflussung der Preise; Vorwurf willkürlicher Beeinflussung der Preise durch die Tarifgestaltung der Eisenbahn 143.
- Zollpolitik; Zusammenhang der Eisenbahn-Tarifpolitik mit der Zollpolitik 57f., 86f.

**Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik.** Eine geschichtliche Betrachtung. Von Dr. jur. **E. Adolph**, Oberregierungsrat a. D., Reichsbahnoberrat, Essen. (Sonderdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1927. Heft 1—5.) Mit einer Karte. II, 236 Seiten. 1927. RM 10.—

---

**Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung.** Von Privatdozent Dr. **Erwin von Beckerath**, Leipzig. VI, 281 Seiten. 1918. RM 11.—

---

**Das Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffsabgaben vom 24. Dezember 1911** mit Einleitung und Kommentar von Ministerialdirektor **Max Peters**, Berlin. III, 82 Seiten. 1912. Gebunden RM 3.—

---

**Grundzüge der technischen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Verkehrslehre.** Von Oberregierungs- und Baurat Prof. **E. Mattern**, Berlin. Mit 35 Abbildungen im Text. VIII, 350 Seiten. 1925. RM 18.—; gebunden RM 19,50

---

**Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre.** Von Sir **William M. Acworth**, Kommandeur des Sterns von Indien, Magister Artium. Vom Verfasser unter Mitwirkung von **W. T. Stephenson**, Baccalaureus A., Lektor für Transportwesen an der Universität London, durchgesehene und vermehrte Neuauflage. Aus dem Englischen übertragen von Dr. **Heinrich Wittek**, Eisenbahnminister a. D. X, 190 Seiten. 1926. RM 7,80; gebunden RM 9.—  
(Verlag von Julius Springer in Wien I)

---

**Die Neuordnung des bundesstaatlichen Eisenbahndienstes in Österreich.** Eine Studie über ihren Werdegang und ihre bisherige Durchführung, über die ihr anhaftenden Mängel und die Unerläßlichkeit ihrer Abänderung. Von Dr. **Alfred Buschman**, k. k. Sektionschef i. R. Mit einem Anhang, enthaltend den Abdruck des Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923, Nr. 407 B. G. Bl. und des zugehörigen Statutes vom 19. Juli 1923, Nr. 453 B. G. Bl. IX, 138 Seiten. 1925. RM 5,40  
(Verlag von Julius Springer in Wien I)

---

**Die Ertragswirtschaft der schweizerischen Nebenbahnen.** Von Dr.-Ing. **Hans Weber**, Zürich. Mit einer Karte. 157 Seiten. 1919. RM 4,50

**Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft.** Von Dr. **E. Sax**,

o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R. Zweite, neubearbeitete Auflage.

Erster Band: **Allgemeine Verkehrslehre.** X, 198 Seiten. 1918. RM 8.40

Behandelt das Verkehrswesen vom wirtschaftlichen Standpunkt, mit scharfer Sonderung gegenüber dem technischen und Auseinanderhalten der allgemein-wirtschaftlichen und der spezifisch staatlichen Gesichtspunkte.

Zweiter Band: **Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telefon.** IX, 533 Seiten. 1920. RM 17.—

Die Grundsätze und Maßnahmen der staatlichen Verwaltung, sowie die Ökonomie des Betriebes werden im einzelnen dargestellt und durch die markantesten Tatsachen der geschichtlichen Entwicklung bis zur Gegenwart erläutert.

Dritter (Schluß-) Band: **Die Eisenbahnen.** Mit Anschluß einer Abhandlung von Prof. Dr. **E. v. Beckerath**, Kiel. X, 614 Seiten. 1922. RM 20.—

Das Eisenbahnwesen liefert für die Ableitung seiner Erscheinungen aus dem allgemeinen Wesen der Verkehrsmittel im Verein mit seinen eigenartigen Gestaltungen den reichlichsten Stoff. Die Darstellung gliedert sich in die staatliche Eisenbahnpolitik einerseits, die spezielle Ökonomie des Betriebes und der Preisbildung (Tarifwesen) andererseits. Die Geschichte der Eisenbahnen und ihrer Wirkungen bildet den Schluß.

---

**Preiserscheinungen des Verkehrswesens.** Verkehrstheoretisch-

kritische Untersuchungen. Von Dr. **Emil Sax**, o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R. (Sonderabdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“,

Jahrgang 1926, Heft 1.) 64 Seiten. 1926. RM 3.—

---

**Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen.** Von Prof. Dr.-Ing. **Otto**

**Blum**, Hannover, Oberregierungsrat Dr.-Ing. **G. Jacobi**, Erfurt und Prof.

Dr.-Ing. **Kurt Risch**, Hannover. (Handbibliothek für Bauingenieure,

II. Teil: **Eisenbahnwesen und Städtebau.** 8. Band.) Mit 86 Textabbildungen. XIII, 418 Seiten. 1925. Gebunden RM 21.—

Aus dem Inhalt:

Verkehr. Geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland. Eisenbahn und Gemeinwohl. Tarifwesen. — Grundsätze für die Bemessung. Die Selbstkosten. Der Wert der Ortsveränderung. — Gliederung nach dem Wert. Volkswirtschaftliche Rücksichten. Die Berücksichtigung der anderen Verkehrsmittel. Wettbewerb. Zusammenfassung. — Aufbau der Tarife. Die beiden Grundlagen „Menge“ und „Weg“. Tarifarten (Begriffsbestimmungen). — Eisenbahnbetrieb. Der Fahrplan und sein Zweck. Das Beförderungsbedürfnis und der Fahrplan. Wechselseitige Beziehungen der verschiedenen Züge und Zugarten. Aufstellung des Fahrplans. — Der Fahrdienst. Der Stationsdienst. Die Zugfahrt. Die Organisation der Eisenbahnen. Grundsätze für den Aufbau der Einzelunternehmungen und ihre Einordnung in den Staatsorganismus. Der Behördenaufbau einzelner größerer Bahnverwaltungen. Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich. Schriftennachweis.

---

**Der kommerzielle Eisenbahnverrechnungsdienst.** Lehrbuch mit

vielen praktischen Beispielen. Von **Alois Handel**, Inspektor der Staatsbahndirektion (Wien). Zweite, wesentlich erweiterte Auflage. 237 Seiten.

1922. (Technische Praxis, Bd. XXXI.) Gebunden RM 1.50

(Verlag von Julius Springer in Wien I)

**Ertragsermittlung von Klein- und Nebenbahnen.** Wirtschaftliche Studie über den Einfluß äußerer Einwirkungen auf das Ertragsergebnis von Nebenbahnen. Von Dr. Ing. **Hans Weber**, Zürich. (Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ 1919, Nr. 9—11). Mit 2 Abbildungen. 44 Seiten. 1920. RM 1.80

---

**Archiv für Eisenbahnwesen.** Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Jährlich erscheinen sechs Hefte. Preis des Jahrganges RM 56.—; Einzelheft RM 10.—

---

**Die Organisation der preußischen Staatseisenbahnen** bis zum Kriegsausbruch. Geschichtliche Beiträge von **F. Seydel**, weil. Präsident der Eisenbahndirektion Halle a. S., Wirklicher Geheimer Rat. IV, 67 Seiten. 1919. RM 2.30

---

**Die Reichseisenbahnen.** Gedanken und Vorschläge zur Finanzwirtschaft und Organisation des deutschen Verkehrswesens. Von Reg.-Rat **R. Quatz**, Köln. 78 Seiten. 1919 RM 1.50

---

**Die Deutschen Eisenbahnen 1910—1920.** Herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium. Mit 49 Abbildungen im Text und einer Kartenbeilage. V, 409 Seiten. 1923. RM 12.—

---

**Gesetze über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) und über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Personalgesetz).** Vom 30. August 1924. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. (Sonderabdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“, 1925. Heft 1.) 67 Seiten. 1925. RM 2.10

---

**Die Eisenbahnreform in Deutschland und in Österreich.** Zwei Abhandlungen. Von Dr. **Adolf Sarter**, Geh. Reg.-Rat und Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium und Dr. **Heinrich Wittek**, k. k. österr. Eisenbahnminister a. D. 60 Seiten. 1924. RM 2.—

---

**Dreißig Jahre russischer Eisenbahnpolitik 1882—1911** und deren wirtschaftliche Rückwirkung. Von Geh. Reg.-Rat Dr. **Mertens**. (Sonderabdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1917—1919.) Mit einer Karte. X, 242 Seiten. 1919. RM 12.60

*Von Dr. Kurt Giese erschien im gleichen Verlage*

# Das Seefrachttarifwesen

XVI, 379 Seiten. 1919. RM 16.80

Dieses Werk, das zum ersten Mal in der Weltliteratur das Tarifwesen der überseeischen Schifffahrt in seiner geschichtlichen Entwicklung, in seinen Grundlagen und seiner Ausgestaltung behandelt, hat eine außergewöhnlich lebhaft, einmütige Anerkennung der maßgebenden Kritik gefunden:

„... ein hochbedeutsames Buch ... die Ausführungen des Verfassers zeigen, daß das Buch von großem Wert ist auch für die Erkenntnis und das Verständnis des Wesens der Eisenbahntarife ... Eine warme Anerkennung verdient der ausdauernde Fleiß und die peinliche Sorgfalt, mit denen der Verfasser den gewaltigen Stoff gleichsam aus dem Rohen herausgearbeitet und geschmackvoll und übersichtlich gestaltet hat. Das vorliegende Werk ... verdient daher weiteste Verbreitung in den Kreisen der Reeder. Aber auch den Eisenbahnern ist das Studium dieses Buches dringend zu empfehlen ... Endlich aber ist das Buch ein großer Gewinn für die gesamte Volkswirtschaftslehre.“

*A. von der Leyen* in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“.

„... Um so erfreulicher ist, daß sich Giese mit einem umfangreichen Werk in das unbekannt Land vorgewagt hat. Der Ertrag, den er heimbringt, ist sehr groß; und das ist kein Wunder, denn eine seltene, offenbar auf langen Studien beruhende Stoffkenntnis verbindet sich hier mit der Fähigkeit, das Wesentliche sicher herauszugreifen und im durchsichtig gegliederten Aufbau vor den Leser hinzustellen ... Wenn ich auf dies Buch zurückschaue, so wüßte ich kaum zu sagen, wie jemand diese Aufgabe besser hätte erfüllen können ... Daß der Eisenbahnfachmann mit Interesse zu dem vorliegenden Buch greifen wird, erscheint mir selbstverständlich. Denn es handelt von einem dem eigenen nahe verwandten Gebiet, und ein Vergleich mit den dortigen Verhältnissen muß auch seinem Fachwissen unmittelbar zugute kommen. Doch es wäre zu wünschen, daß die zünftige Nationalökonomie sich ebenfalls mit dem Werke beschäftigt.“

*E. von Beckerath* im „Archiv für Eisenbahnwesen“.

„... Alles in allem: überall stoßen wir auf ganz neue Feststellungen und Entdeckungen. Es ist eben eine ganz neue große Wissenschaft, die hier vor uns ausgebreitet wird. ... Heute gehören dazu (d. h. zu den an dem Buch interessierten Kreisen) nicht nur die unmittelbar beteiligten Kreise, Reedereien und Kaufmannschaft, nicht nur alle Schifffahrts- und Handelspolitiker, sondern eigentlich jeder, der Anspruch darauf erheben will, zu den großen Problemen der Weltwirtschaft Stellung zu nehmen.“

*F. Helm* in der „Verkehrstechnik“.