

VERKEHRSTECHNIK

38. JAHRGANG DER ZEITSCHRIFT FÜR TRANSPORTWESEN UND STRASSENBAU

ZENTRALBLATT FÜR DAS GESAMTE LAND-, WASSER- UND LUFTVERKEHRSWESEN
ORGAN DES VEREINS DEUTSCHER STRASSENBAHNEN, KLEINBAHNEN U. PRIVATBAHNEN E. V.
ORGAN DES INTERNATIONALEN STRASSENBAHN- UND KLEINBAHNVEREINS

SCHRIFTFLEITER: PROFESSOR DR.-ING. ERICH GIESE · BERLIN
PROFESSOR DR.-ING. F. HELM / OBER-REG.-BAURAT W. WECHMANN

Bezugspreis (Inland): Vierteljährlich M 6.—, Einzelheft M 1.50
Bestellungen können jederzeit aufgegeben werden
Die Verkehrstechnik erscheint am 5., 15. und 25. eines jeden Monats
Fernsprecher: Moritzplatz 11800-11852

Anzeigenpreis: $\frac{1}{4}$ Seite M 700.—, $\frac{1}{2}$ Seite M 375.—, $\frac{1}{4}$ Seite
M 200.— (Für Vorzugspätze besondere Preise). Die vierspaltene
Millimeterzeile M 1.00. Auf diese Preise 20% Teuerungszuschlag
Rabatt laut Tarif. Erfüllungsort: Berlin-Mitte

Geschäftsstelle: Berlin SW, Kochstraße 22-26. Drahtanschrift: Ullsteinhaus Verkehrstechnik Berlin

VERLAG ULLSTEIN * * * BERLIN UND WIEN

34. HEFT

5. DEZEMBER

1921

Inhaltsverzeichnis.

	Seite		Seite
Verkehrsförderung durch Fahrzeugbesteuerung oder Straßenverfall? Von Landesbaurat Dr.-Ing. Karl Wienecke, Berlin	529	Das Reichsverkehrsministerium zur Frage der Ueberführung der Reichseisenbahn in die Privatwirtschaft	536
Der Entwurf eines Kraftfahrzeugsteuer-Gesetzes Zur Rillenschienen-Vereinheitlichung. Von Baurat P. Goetz, Leipzig	533 534	Mitteilungen aus dem gesamten Verkehrswesen . .	537
		Vereinsmitteilungen	540

Verkehrsförderung durch Fahrzeugbesteuerung oder Straßenverfall?

Vortrag, gehalten vor den leitenden Deutschen Straßenbaubeamten.

Von Dr.-Ing. Karl Wienecke, Landesbaurat der Provinz Brandenburg und Direktor des Landesverkehrsamts.¹⁾

Ich muß um die Erlaubnis bitten, das Fahrzeugsteuergesetz (vergleiche auch den nachfolgenden Aufsatz) zunächst vom Standpunkte der Rechtslage, der Verwaltungsformen und der tatsächlichen Verhältnisse meines engeren Heimatlandes Preußen zu behandeln. In Preußen ist der Bau der Landesstraßen Sache der Selbstverwaltungsverbände, der Gemeinden, Kreise, Provinzen, von denen die ersten beiden im allgemeinen die dem örtlichen Verkehr innerhalb ihrer Bezirke dienenden Straßen unterhalten, während den Provinzen die Fürsorge für die durchgehenden Landesstraßen obliegt. Gebaut waren die durchgehenden Landesstraßen vom Staate Preußen. Sie wurden im Jahre 1875 den Provinzen übergeben bei Erlaß des ersten Dotationsgesetzes, das gegen Ueberweisung einer jährlichen Rente den Provinzen einen Teil der bisherigen Staatsaufgaben übertrug mit dem weiteren Ziele, die Provinzen zu selbstverwaltenden, der Fürsorge für die Entwicklung ihres Gebiets dienenden Wirtschaftsgebilden zu machen. Einzelne Provinzen haben die Landesstraßen zum Teil an Kreise und Gemeinden abgegeben, zu einem Teil haben sie aber auch Kreisstraßen von Kreisen übernommen. Ein einheitlicher Verwaltungszustand ist also bei den Provinzen nicht vorhanden; es ist für die Entwicklung in verschiedenen Richtungen und für den Erfolg der verschiedenen Verwaltungsformen Raum geblieben.

Der Staat übt jedoch auf dem Gebiete des Wegewesens die Wegepolizei aus, also die Aufsicht über den Unterhaltungszu-

stand und die Betriebsregelung. Die Aufsicht über den Unterhaltungszustand tritt kaum in Erscheinung, weil anerkanntermaßen die Fürsorge für den Straßenbau bei den Selbstverwaltungsverbänden auch ohne staatlichen Zwang in besten Händen geruht hat. Die Wegepolizei wird aber im Hinblick auf die Betriebsregelung in neuerer Zeit besonders wichtig. Der Automobilverkehr macht in bezug auf Bereifung, Geschwindigkeit, Raddruck, Anhänger usw. einheitliche Vorschriften notwendig. Die Regelung solcher Vorschriften wird dadurch sehr erschwert, daß seit dem Umsturz mit der Aufnahme neuer Verkehrsaufgaben durch das Reich (Reichsverkehrsministerium, Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen) und mit der Auflösung des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Zuständigkeit der Reichs- und Staatsbehörden sich verschoben und noch nicht ganz geklärt hat. Dazu kommt, daß von früher her eine Buntheit von Einzelvorschriften für die einzelnen Bezirke und Länder besteht, die dem Fortschritt des Wege- und Fahrzeugbaues und der Verkehrsanforderungen nicht angepaßt sind, die überdies vielfach in den Akten begraben und jedenfalls den Wegeunterhaltungspflichtigen nicht genügend bekannt sind. Da es nicht mehr möglich ist, das Straßenbauwesen lediglich als technische Bauaufgabe zu betrachten, da es vielmehr mit den Verkehrsaufgaben und Mitteln in Beziehung gesetzt werden, also (um den Eisenbahnen ein Wort zu entlehnen) als Betrieb aufgefaßt werden muß, so ist die Regelung und Ueberwachung der Zulassungs- und Betriebsvorschriften nächst der finanziellen Ermöglichung einer ordentlichen Unterhaltung die wichtigste Aufgabe für das Straßenbauwesen.²⁾

¹⁾ Nachdem im Jahre vor dem Kriege der internationale Straßenbaukongreß seine letzte Tagung in London abgehalten hat, hatten sich die leitenden Straßenbaubeamten der deutschen Länder am 28. und 29. Okt. 1921 in Dresden zum ersten Male wieder versammelt. In den Beratungen nahm neben technischen und Verwaltungsfragen, welche letztere namentlich auch durch die Umänderung der Reichs- und Staatszuständigkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens entstehen, die Frage den Hauptplatz ein, wie die für die Unterhaltung der Straßen nötigen Mittel aufgebracht werden können. Dazu bestehen Pläne über die Besteuerung des Verkehrs, über die der folgende Vortrag Näheres sagt und zu denen die Versammlung einstimmig in der am Schlusse wiedergegebenen Entschließung Stellung nahm. Die Tagung ergab die Notwendigkeit eines gemeinsamen weiteren Vorgehens und führte zur Gründung des Deutschen Straßenbauverbandes (Geschäftsstelle in Berlin W 10, Matthäikirchstraße 17, Landesverkehrsamt der Provinz Brandenburg), der die „Verkehrstechnik“ zum Verbandsorgan bestimmt hat.

²⁾ Die einheitliche Auffassung von Wegefürsorge und Fahrzeugbetrieb hat sich leider bei den Aufsichtsbehörden, namentlich auch im Reiche bei Gründung des Reichsamtes für Luft- und Kraftfahrwesen, noch nicht Bahn gebrochen. Dieses Amt, von dem man zunächst den Eindruck gewann, daß es mit nebelhaften Zielen und unklaren Vorstellungen über ihre Durchführung errichtet war, das jedoch im letzten Jahre als Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen des Reichsverkehrsministeriums auf eine sichere Arbeitsgrundlage gestellt zu sein scheint, hat einen Beirat, der nur aus Fahrzeuginteressenten gebildet war. Später ist als einziger Vertreter des Wegebaues der Landesbaurat der Rheinprovinz zugezogen. Der Ausbau dieses Beirates oder die anderweite Schaffung eines Wegebeirates ist unumgänglich; auch wird Preußen, in dem jetzt drei Ministerien (Handel, Inneres, Landwirtschaft) in Wegesachen arbeiten, ein einheitlich erfaßtes Organisationsziel bald aufnehmen müssen.

Die Bedingungen der Straßenunterhaltung haben sich nun seit dem Kriege in 4 Punkten grundlegend geändert:

1. durch die Geldentwertung oder Kostenerhöhung,
2. durch die Aenderung der Steuergesetzgebung,
3. durch die Kriegsschäden und die Eisenbahn-Verkehrsschäden und
4. durch die Verschiebung der Straßenverkehrsverhältnisse.

Die Folge der Geldentwertung ist eine Erhöhung der Straßenunterhaltungskosten auf das 15- bis 20fache der Kosten von 1913. Einen Ueberblick über die Entwicklung der Ausgaben seit 1876 bis zum vergangenen Jahre geben die folgenden Zahlen:

Verwaltung	Jahr	Länge km	Ausgaben in M	
			insgesamt	für 1 km
Staat Preußen bei Abgabe an die Provinzen	1875	22 103	19 000 000	855
12 Provinzen	1905	32 347	24 900 364	770
9 Provinzen	1913	24 250	23 480 000	970
9 Provinzen	1920*)	24 250	122 450 000	5050

*) I. J. 1920 ist die Unterhaltung z. B. bei Herstellung neuer Decklagen, Beschaffung von Vorratsmaterial gegenüber dem Vorkriegsdurchschnitt verhältnismäßig schon eingeschränkt.

In ganz Preußen sind etwa 120 000 km Landes- und Kreisstraßen vorhanden. Es dürfte heute also, selbst bei eingeschränkter Unterhaltung, ein Betrag von mehr als 1 Milliarde jährlich für leidliche Instandhaltung nötig sein. Dabei ist zu bedenken, daß der Staat den Provinzen die Jahresrente des Dotationsgesetzes bis heute nicht erhöht hat.

Der Einfluß der Steuergesetzgebung des Reiches erstreckt sich besonders darauf, daß den Ländern und den Selbstverwaltungsverbänden die direkten Steuern entzogen und allein vom Reich in Anspruch genommen sind, das allerdings den Ländern und den Selbstverwaltungsverbänden Anteile überweisen soll. Den Selbstverwaltungsverbänden sind nur noch die Realsteuern zur eigenen Entschließung verblieben, die aber nicht unbeschränkt entwicklungsfähig sind und schon in vielen Kommunen eine Höhe bis 3000 v. H. der Friedenssätze erreicht haben, ohne daß dadurch die nötigen Mittel für die Erfüllung der Aufgaben der Kommunen aufgebracht worden sind. Es ist begreiflich, daß unter diesen Umständen viele Männer der Selbstverwaltung die Ansicht vertreten, daß das Reich der Selbstverwaltung den schwersten Stoß gegeben hat. Es ist ernstlich die Frage gestellt, ob es überhaupt noch einen Zweck habe, die Selbstverwaltung zu erhalten, da die bisherige Steuergesetzgebung den Selbstverwaltungsverbänden die Möglichkeit der Entwicklung und der Erfüllung von Aufgaben, wodurch der Begriff der Selbstverwaltung erst seinen Inhalt erhält, entzogen hat.

Das Reich hat die Schwierigkeiten, in denen sich die Selbstverwaltungsverbände auf dem Gebiete namentlich der Wegeunterhaltung befinden, noch dadurch vermehrt, daß es bei Beseitigung der Zerstörungen, die an den Straßen durch den Krieg und besonders auch in der Nachkriegszeit durch das Versagen der Eisenbahnen entstanden sind, die Wegeunterhaltungspflichtigen ohne jede Hilfe gelassen hat; nur die Provinz Ostpreußen, die im eigentlichen Kriegskampfbereich lag, hat eine Reichsunterstützung erhalten. Anderswo hat das Reich zu der Beseitigung der Schäden, die durch Militärtransporte, in der Nähe von Lagern, Uebungsplätzen und Depots entstanden sind, keinerlei Zuschuß gewährt. Dazu kommen dann die Zerstörungen, die an den Straßen durch das Versagen der Eisenbahn, namentlich in den Kohlengebieten, herbeigeführt worden sind. Ich darf als Beispiel anführen, daß auf der neben der Eisenbahnstrecke Cottbus—Spremberg 30 km lang verlaufenden Provinzial-Chaussee im Winter 1919/20 täglich

25 Kraftwagen mit Anhängern liefen. Mit ihnen wurden wöchentlich etwa 1000 T. Kohlen zur Versorgung der sonst still liegenden Cottbuser Tuchindustrie herangeführt, und dadurch die Straße so zerstört, daß sie mit einem Aufwand von 1 Mill. Mark, das sind über 30 000 M./Km, ausgebessert werden mußte. Diese Wochenleistung bedeutet wenig mehr, als etwa ein halber Kohlenzug auf der Eisenbahn geleistet hätte, und zeigt, wie unwirtschaftlich der Verkehr bedient werden mußte, weil die Eisenbahn versagte. Trotzdem haben Reich und Staat sich nicht veranlaßt gesehen, den Wegeunterhaltungspflichtigen die Lasten zu erleichtern, die durch das Versagen der Staats- und Reichsbahnen eingetreten sind.

In der Rheinprovinz und der Provinz Westfalen ist es möglich geworden, durch eine Kohlenabgabe vom Landtransport Mittel für die Ausbesserung der dort durch Kohlenlandtransporte völlig zerstörten Straßen zu gewinnen. Diese Kohlenabgabe wird erhoben auf Grund der Demobilisierungsermächtigung, die aber am 1. April nächsten Jahres aufgehoben wird. An anderen Stellen ist es nicht gelungen, solche Abgaben durchzusetzen, oder sie sind auf Drängen der Kohleninteressenten vom Demobilisierungskommissar wieder aufgehoben worden, obwohl, wie die Rheinprovinz und Westfalen zeigen, der Kohlenverkehr sie tragen konnte.

Das Hervortreten des Straßenverkehrs stellt an die Wegeunterhaltung erhöhte Aufgaben. Das beruht auf der Entwicklung des Kraftwagens einerseits, der Verschlechterung des Fahrplans und der Erhöhung der Tarife der Eisenbahnen andererseits, und endlich auch noch darauf, daß bei der erheblichen Verteuerung der Gespann- und Fuhrwerkskosten der Kraftwagen auch dem Pferdegespann gegenüber weiteren Boden gewinnt. Die Folgen davon sind für den Straßenbau eine erhöhte Unterhaltung und die Notwendigkeit, auch zu anderen Bauweisen, wie Kleinpflasterung, Verstärkung der Chausseierung durch Teerung und anderen überzugehen. Auch rückt die Entwicklung des Landstraßenverkehrs die Notwendigkeit des Baues durchgehender Straßen wieder in den Vordergrund. Es ist also für Unterhaltung und für Ausbau des Straßennetzes im Interesse des Verkehrs mit erhöhten Aufwendungen zu rechnen.

Also zusammengefaßt: Erhöhte Kosten, verringerte Geldbeschaffungsmöglichkeiten, außergewöhnlich schlechter Zustand, erhöhte Verkehrsanforderungen.

Es bleibt nur der Ausweg, die erforderlichen Mittel aufzubringen von den Interessenten der Wegebenutzung, also durch Erfassung des Verkehrs. Der Gedanke an sich ist alt. Er wurde früher in Form der Chausseegefälle durchgeführt, deren Erhebung heute wohl als allzu großes Verkehrshindernis nicht wieder aufleben könnte und für die durchgehenden Straßen in Preußen auch gesetzlich schon lange ausgeschlossen ist. Der Gedanke einer Verkehrsbesteuerung ist dann auch in dem preußischen Vorausleistungsgesetz durchgeführt, das für besondere Verkehrszwecke die Erhebung von Abgaben von der verkehrbringenden Stelle (Fabriken, Bergwerken u. a.) gestattet, sich aber in der Praxis als wenig brauchbar erwiesen hat. In anderen Staaten, z. B. in Braunschweig, sind allerdings mit solchen Vorausleistungen in anderer Gesetzesform durchaus brauchbare Ergebnisse erzielt worden. Eine neuere Form der Verkehrsabgabe ist die vorerwähnte Kohlenabgabe in Rheinland und Westfalen, die zeigt, daß der Verkehr unschwer Abgaben für die Unterhaltung der Verkehrswege tragen kann.

Trotz dieser Vorgänge ist der Gedanke der Fahrzeugsteuer zur Abbürdung der Wegeunterhaltungskosten bei seinem Aufkommen seit dem vorigen Jahre sehr umstritten worden. Er ist von dem Landrat a. D. Dr. Constantin, dem Geschäftsführer des Verbandes der preußischen Landkreise in Berlin, in die Form eines Gesetzes gebracht worden.³⁾ Gegen diesen Entwurf haben sich die am Kraftfahrwesen interessierten Ver-

³⁾ Vgl. Zeitschrift für Selbstverwaltung, 3. Jahrg., Heft 18/19, Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61, S. 397.

bände, vertreten durch den Verein deutscher Motor-Fahrzeug-Industrieller, im Juni 1921 mit einer Eingabe gewandt, deren allgemeine Erwägung gegen eine Fahrzeugsteuer ausführt, daß die Benutzung der Straßen durch Fahrzeuge wirtschaftlich notwendig und der Volksgesamtheit nützlich sei. Es entspräche deshalb der Billigkeit, daß die Allgemeinheit auch die Kosten zur Instandsetzung der Straßen trüge. Eine Fahrzeugsteuer sei aber auch besonders unter den heutigen Verhältnissen volkswirtschaftlich gefahrlos, weil wir mehr als früher auf Lastenbeförderung angewiesen seien. Eine Fahrzeugsteuer würde also den Verkehr, auf dessen Entwicklung wir besonders bedacht sein müssen, treffen und damit den Ausbau des Wirtschaftslebens hindern. In den weiteren Ausführungen kann die Eingabe jedoch nicht umhin, anzuerkennen, daß wegen des drohenden Verfalls unseres Wegenetzes in irgendeiner Form Wegesteuern ausgeschrieben werden müßten, oder daß aus allgemeinen Steuererträgen ein erheblicher Etatsposten für die Unterhaltung der Straßen zurückgestellt werden müsse. Die Eingabe wendet sich dann dagegen, daß neben einer geplanten Reichs-Kraftfahrzeugsteuer (auf die ich später noch kommen werde), noch eine allgemeine Fahrzeugsteuer als besondere Landes- und Kommunalsteuer erhoben wird. Die Eingabe wendet sich also in erster Linie gegen eine Doppelbesteuerung. Sie verlangt dann, daß der Steuerertrag aus der von der Reichsregierung damals zu fiskalischen Zwecken geplanten Reichs-Kraftfahrzeugsteuer den Ländern für Wegeunterhaltung zugewiesen werde. Es ist von Interesse, daß im Juli 1921 auch der Bund deutscher Schmiedeeinnungen, also die Vertretung eines namhaften Zweiges der älteren Fahrzeugindustrie, in einer Eingabe gegen ein Fahrzeugsteuergesetz anerkennt, daß bei der gegenwärtigen finanziellen Belastung aller in Betracht kommenden Stellen besondere Mittel und Wege gefunden werden müssen, um die für den Wegebau und für die Wegeunterhaltung erforderlichen Beträge bereit zu stellen. Die Schmiedeeinnungen wenden sich dann gegen den Gesetzentwurf Fahrzeugsteuer besonders deshalb, weil bei seiner Durchführung eine gerechte Verteilung der Steuer entsprechend der tatsächlichen Benutzung der Wege nicht erfolgen würde. Nach derselben Richtung gehen, um ein Beispiel aus den Kreisen der landwirtschaftlichen Verkehrsinteressenten anzuführen, die Bedenken in einer Eingabe des Rheinischen Bauern-Vereins vom Juli 1921. Sie beanstandet, daß nur die Zahl der Fahrzeuge Grundlage der Besteuerung sein soll und nicht berücksichtigt werde, daß in der Landwirtschaft die Zahl der Pferde verhältnismäßig geringer sei, als die der Fahrzeuge, daß also eine dauernde Benutzung aller Fahrzeuge in der Landwirtschaft nicht stattfinde.

Diese drei als Beispiele angeführten Eingaben erkennen also die Notwendigkeit der Zuführung von Mitteln an die Straßenunterhaltungspflichtigen an, lehnen auch den Gedanken von Verkehrssteuern nicht grundsätzlich ab, wollen aber eine Doppelbesteuerung vermeiden und einen richtigen Maßstab für die Besteuerung herbeiführen und wollen, was ich besonders zu beachten bitte, das Aufkommen aus Verkehrssteuern der Verkehrsförderung in der Wegeunterhaltung, nicht aber anderen Ausgabebedürfnissen, zuführen.

Ich darf noch hervorheben, daß gegenüber dieser naturgemäß nicht freudig zustimmenden Stellungnahme der Straßenbenutzungsinteressenten von anderer Seite eine Besteuerung der Straßenfahrzeuge für die Wegeunterhaltung dringlichst gefordert wird, nämlich von sämtlichen Kleinbahnen, Privatbahnen und Straßenbahnen. Sie müssen, soweit sie auf Straßen liegen, schon jetzt zu den Wegeunterhaltungskosten beitragen. An manchen Stellen werden sie dadurch, daß dem Straßenverkehr, namentlich Automobillinien, der Weg kostenlos zur Verfügung gestellt wird, durch eine billige Konkurrenz auf Kosten der Allgemeinheit unterboten und in ihrem Bestehen gefährdet. Der Verband der genannten Bahnen hebt deshalb hervor, daß es unwirtschaftlich ist und zu durchaus falschen

Vergleichen führt, wenn man dem Straßenverkehr den Unterbau auf öffentliche Kosten vorhält, während die an Schienen gebundenen Bahnen außer den Kosten für die Betriebsmittel und ihre Bewegung auch den Schienenweg mit Unterbau herstellen und unterhalten und obendrein noch Verkehrssteuern zahlen müssen. Diese Forderungen richten sich namentlich auch an die nach dem Kriege aufgenommenen, zum Teil allerdings schon wieder eingegangenen Automobillinien der Reichspost und auch an die Kraftverkehrsgesellschaften.⁴⁾

Die Grundgedanken des Fahrzeugsteuergesetz-Entwurfs liegen in folgendem: § 1 bestimmt, daß zu den Lasten der Wegeunterhaltung von Fahrzeugen jeder Art eine Steuer erhoben wird. § 11 setzt die Steuersätze fest. § 12 und 14 enthalten die Verteilung der Steuern, von denen 5 v. H. auf Verwaltungskosten entfallen, aus weiteren 10 v. H. soll ein staatlicher Ausgleichstock gebildet werden, und der Rest von 85 v. H. auf die Wegeunterhaltungspflichtigen, und zwar zu $\frac{1}{4}$ nach dem Verhältnis der im vorhergehenden Jahre aufgewendeten Unterhaltungsbeträge und zu $\frac{3}{4}$ nach dem Verhältnis der Länge der Wege verteilt werden. Dem Entwurf eines preußischen Fahrzeugsteuergesetzes hat Dr. Constantin ein Reichs Mantelgesetz angefügt, dessen grundlegender Gedanke ist, daß in allen Ländern als Beitrag zu den Lasten der Wegeunterhaltung eine Fahrzeugsteuer zu erheben sei.

Die Entwürfe sind im Laufe des Sommers im Reichswirtschaftsrat durchgearbeitet, der ihnen im wesentlichen zugestimmt hat. Daß auch Wirtschaftsvertretungen sich den Gedankengängen der Notwendigkeit der Fahrzeugbesteuerung nicht verschließen, zeigen die Beratungen des Landes Ausschusses der preußischen Handelskammern vom Juni 1921. In ihnen wurde der Grundgedanke der Erhebung eines Beitrages zum Wegebau, wie er im Fahrzeugsteuergesetz zum Ausdruck gebracht ist, im Grundsatz anerkannt. Es wurden jedoch gegen den Veranlagungsmaßstab Einwendungen erhoben. Dann wurde namentlich auch die Heranziehung der öffent-

⁴⁾ Daß es möglich ist, daß zwischen behördlich zugelassenen Automobillinien, zwischen öffentlichen Verkehrsbetrieben (Reichspost, Kraftverkehrsgesellschaften) und zwischen behördlich konzessionierten Bahnen sich ein unwirtschaftlicher, d. h. die Allgemeinheit schädigender Konkurrenzbetrieb entwickeln kann, lädt zu weiteren Betrachtungen über organisatorische Notwendigkeiten ein. (Vergleiche Anmerkung 2.) Das Reich hatte nach der neuen Verfassung von den Ländern die Bahnen des allgemeinen Verkehrs zu übernehmen, und hat mit diesen auch die nicht unter diesen Begriff fallenden Bahnen (Neben- und Kleinbahnen) übernommen, soweit die Länder sie gebaut und in ihre Eisenbahnverwaltung aufgenommen hatten. In Preußen sind die nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen vornehmlich eine Schöpfung der Selbstverwaltung; mehr als $\frac{3}{4}$ des Kapitals aller Kleinbahnen liegt in öffentlicher Hand. Bei der Selbstverwaltung liegt auch die Straßenfürsorge. Die Selbstverwaltungsverbände haben dann, als nach dem Kriege die Eisenbahn versagte, durch Bildung der Kraftwagenverkehrsgesellschaften die Aufrechterhaltung des für die Wirtschaft notwendigen Verkehrs auf sich genommen. Die Sorge für den Ueberlandverkehr auf den Straßen und Schienen außerhalb der Reichsbahn steht also in Preußen überwiegend bei der Selbstverwaltung, die damit eines der wichtigsten, aber auch der kostspieligsten Hilfsmittel für die Erhaltung und Hebung der Wirtschaft auf sich genommen hat, namentlich auch an Stellen und zu Zeiten, wenn das Privatkapital sich keinen Lohn versprach.

Bei zweckmäßiger, zusammenfassender Betriebsorganisation nach technisch wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist die Selbstverwaltung auch die beste Stelle dafür und sichert das Interesse der Allgemeinheit. Sie muß aber beanspruchen:

1. daß Reich und Staat unter maßgebender Beteiligung der Selbstverwaltung eine einheitliche Verkehrswirtschaft ermöglichen,

2. daß das Reich nicht vergißt, welche Last es bei Uebernahme der Reichseisenbahnen der Preußischen Selbstverwaltung in den Kleinbahnen gelassen hat, und

3. daß das Reich der Pflicht bewußt wird, dafür zu sorgen, daß auch seine eigenen Betriebe sich den Bedingungen der allgemeinen Verkehrswirtschaft unterwerfen. Hiergegen hat sich namentlich die Reichspost bisher auf Grund verstaubter Regalien trotz schärfster Kritik ihres Automobilbetriebes mit Erfolg gestraubt. Auch im neuesten Kraftfahrzeugsteuer-Gesetzentwurf will die Reichsregierung, im Gegensatz zum Reichsrat, für die Post eine steuerliche Sonderstellung (§ 17 des Gesetzentwurfs, worüber nunmehr der Reichstag entscheiden soll) erhalten, die andere schädigt und auf Kosten anderer der Öffentlichkeit die genaue Uebersicht über die Wirtschaftsgebarung der Reichspost verschleiert.

lichen Unternehmungen (Reichspost, vgl. Anm. 4, Ziffer 3) gefordert. Endlich wurde im Zusammenhang mit der Beratung des Fahrzeugsteuergesetzes auch betont, daß es unbillig sei, wenn Reich und Staat nicht einen Teil der zur erstmaligen Instandsetzung der Kriegsschäden erforderlichen Mittel zur Verfügung stellten.

Gegen die mit dem Fahrzeugsteuergesetz erfolgte Absicht einer Verkehrsförderung durch Beihilfe der Verkehrsinteressenten zu der Wegeunterhaltung ist das Reich mit dem fiskalischen Gedanken einer Kraftfahrzeugsteuer als Einnahmequelle auf den Plan getreten. Es wollte in dem schon vorerwähnten Kraftfahrzeugsteuergesetz vom Juli d. J. an Stelle der bisherigen Besteuerung der Kraftfahrzeuge nach dem Reichstempelgesetz vom Jahre 1906 die Kraftfahrzeugbesteuerung erhöhen und durch ein besonderes Gesetz außerhalb des Reichstempelgesetzes regeln. Der Entwurf begründete die Besteuerung damit, daß nach dem Gesetz von 1917 über die Besteuerung des Güter- und Personenverkehrs die Beförderung von Gütern und Personen schon einer prozentualen Steuer unterliegt. Diese Steuer trifft auch schon die Kraftfahrzeuge, die Beförderungen auf bestimmten Linien fahrplanmäßig ausführen. Es wäre deshalb billig, in diese Form der Beförderungsbesteuerung die bisherige Kraftfahrzeugstempelsteuer unter gleichzeitiger Erhöhung umzuwandeln. Ein weiterer wichtiger Grund für die Ausdehnung der Steuer sei, daß schon zahlreiche Gemeinden eigene Steuern auf Automobile und Lastfahrzeuge legten, wodurch Ungleichheiten und auch vielfach Doppelbesteuerungen entstanden seien. Die Begründung des Gesetzes enthielt einen Vermerk, daß die Frage, ob und inwieweit und in welcher Form alle Fahrzeuge, die öffentliche Wege beanspruchten, zu einem Unterhaltungsbeitrag heranzuziehen seien, gesondert von der Kraftfahrzeugsteuer behandelt werden müßte und noch nicht abgeschlossen sei. Sollte sich ergeben, daß die vorgeschlagene Fahrzeugsteuer zweckmäßig sei, so würde sie gesetzlich geregelt werden. Diese Pläne des Reichsfinanzministeriums, die ja auch die Arbeit des Reichswirtschaftsrates zu dem Constantinschen Fahrzeugsteuergesetzesentwurf außer acht ließen, würden die Kraftfahrzeugsteuer dem Zwecke der Verkehrsförderung wohl endgültig entzogen haben. Sie haben von vielen Seiten, namentlich auch von seiten der Preußischen Staatsregierung Widerspruch gefunden, so daß sich die Reichsregierung veranlaßt gesehen hat, im Oktober 1921 unter den neuen Steuervorlagen einen geänderten Entwurf eines Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorzulegen. Dieser Entwurf hält die Besteuerung im Sinne des Entwurfs vom Juli 1921 aufrecht und bestimmt weiter in § 17. daß in den Ländern für Zwecke der öffentlich rechtlichen Wegeunterhaltung eine Fahrzeugsteuer von den Fahrzeugen mit Ausnahme der Kraftfahrzeuge zu erheben sei. Bei Inkrafttreten einer solchen Fahrzeugsteuer sollen die Länder zum Zwecke der Wegeunterhaltung auch die Beträge der Reichsfahrzeugsteuer erhalten, bis dahin die Hälfte. In diesem Gesetz hat also das Reich nunmehr sich auch dem Gedanken der Fahrzeugbesteuerung zum Zwecke der Verkehrsförderung angepaßt; bedauerlich ist, daß in dem Entwurf nur die Kraftfahrzeugsteuer geregelt wird und die allgemeine Fahrzeugbesteuerung trotz der geleisteten Vorarbeiten noch hinausgeschoben wird. Das Reich schätzt den Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer unter Zugrundelegung des am 1. Juli 1921 ermittelten Bestandes an Kraftfahrzeugen, nämlich 27 000 Kraftfahräder, 60 000 Personenkraftwagen, 1300 Kraftomnibusse und 26 000 Lastkraftwagen auf 125 Mill. M., das sind etwa 10 v. H. der heute allein auf dem Gebiete Preußens für Straßenunterhaltung nötigen Mittel. Daraus geht schon hervor, daß dieser Plan der Besteuerung eines Teiles der Fahrzeuge eine endgültig befriedigende, dem Bedürfnis genügende Lösung nicht bringt. Ueber den Gesetzesentwurf wird ja aber wohl anlässlich der Reichstagsberatungen noch zu reden sein.

Ich kann mich dahin zusammenfassen, daß die verkehrssichere und verkehrsfördernde Unterhaltung und Ausgestaltung des Straßennetzes ferner nur möglich ist, wenn das Straßenfahrzeug zur Unterhaltung und Herstellung seiner Wege herangezogen wird, und darf mit der Hoffnung schließen, daß diese auch aus allgemeinerwirtschaftlichen Ueberlegungen nötige Heranziehung durch verständnisvolle Zusammenarbeit der Wegeunterhaltungspflichtigen und der Wegeverkehrstreibenden bald gelingen möge, damit zum Nutzen des Verkehrs und der Wirtschaft die erforderlichen technischen Anlagen sicher erhalten und weiter entwickelt werden können. Ich schlage vor, die Stellungnahme des Deutschen Straßenbauverbandes dem Reichstag für seine Beratungen in der folgenden Entschliebung zu übermitteln:

Die zum ersten Deutschen Landesstraßentag nach dem Kriege in Dresden am 28. und 29. Oktober d. J. versammelten leitenden Straßenbaubeamten der deutschen Länder halten es für unbedingt erforderlich, daß den Wegeunterhaltungspflichtigen durch eine Verkehrsabgabe die für Unterhaltung und Ausbau der Landesstraßen erforderlichen Mittel gesichert werden. Sie erklären, daß bei den auf das Fünfzehn- bis Zwanzigfache gestiegenen Baukosten einerseits und bei der durch die Steuergesetzgebung des Reiches stark geminderten Steuerkraft der Länder und der Selbstverwaltungsverbände andererseits eine verkehrssichere Unterhaltung der Landesstraßen unmöglich geworden ist. Auch darf nicht übersehen werden, daß das Reich den Wegeunterhaltungspflichtigen zur Beseitigung der durch Krieg und Eisenbahnnot nach dem Kriege an den Landesstraßen entstandenen Zerstörungen bisher keine Hilfe gewährt hat. Endlich rückt die neuzeitliche Entwicklung der Verkehrsmittel die Bedeutung der Straßen für den Ueberlandverkehr mit Lasten und Personen immer mehr in den Vordergrund und stellt wachsende Anforderungen an die Unterhaltung und den Ausbau des Wegenetzes.

Die Landesstraßenbaubeamten erblicken in dem vom Verband der Preußischen Landkreise aufgestellten, vom Reichswirtschaftsrate gebilligten Entwurfe eines allgemeinen Fahrzeugsteuergesetzes eine brauchbare Grundlage. In Uebereinstimmung mit den Verbänden der Fahrzeuginteressenten bedauern sie, daß die Reichsregierung am 11. Juli 1921 dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat den Entwurf eines Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorgelegt hatte, welches die aus der Kraftfahrzeugsteuer zu erwartenden Beträge für fiskalische Zwecke beschlagnahmen wollte, und sie dem Wiederaufbau von Wirtschaft und Verkehr durch Fürsorge für die Verkehrswege entziehen wollte. Es ist zu begrüßen, daß nach dem nun dem Reichstage vorgelegten neuen Entwurfe die aus dem Kraftwagenverkehr aufkommenden Mittel grundsätzlich für Zwecke der öffentlich-rechtlichen Wegeunterhaltung bestimmt werden sollen und daß dieser Entwurf zugleich die Durchführung einer allgemeinen Fahrzeugsteuergesetzgebung in den Ländern vorsieht. Es ist jedoch zu bedauern, daß die Besteuerung aller Fahrzeuge nicht sogleich einheitlich geregelt werden soll. In Uebereinstimmung mit einem früheren Beschluß des vorläufigen Reichswirtschaftsrates bitten die leitenden Straßenbaubeamten aller deutschen Länder deswegen den Reichstag zu beschließen:

„Das vorliegende Gesetz auf kurze Zeit zu befristen und die alsbaldige Erlassung eines Reichsmantelgesetzes zu fordern, um dadurch zu einer einheitlichen Besteuerung aller Fahrzeuge zu Wegeunterhaltungszwecken zu gelangen. Sie bitten, zu den Beratungen Vertreter der Wegeunterhaltungspflichtigen hinzuzuziehen.“

Der Entwurf eines Kraftfahrzeugsteuer-Gesetzes.

Die Reichsregierung hat dem Reichstag den Entwurf eines Kraftfahrzeugsteuergesetzes nebst Begründung vorgelegt, das zugleich in Paragraph 17 die Vorschrift enthält, daß in den Ländern für Zwecke der öffentlich rechtlichen Wegeunterhaltung eine Fahrzeugsteuer von den Fahrzeugen mit Ausnahme der Kraftfahrzeuge, also von den Pferdefuhrwerken, zu erheben ist. Mit dem Inkrafttreten einer solchen Fahrzeugsteuer soll die Neueinführung von Chaussee- und ähnlichen Wegegeldern für die gewöhnliche Benutzung öffentlicher Wege, mit Ausnahme solcher für besondere selbständige Verkehrsanlagen (Brücken und dergleichen), unzulässig sein. Zulässig sollen bleiben Beiträge (Vorausleistungen) zur Deckung der Kosten für eine außergewöhnliche Abnutzung der Wege. Der Reichsrat wünscht im Gegensatz zur Reichsregierung, daß zu solchen Vorausleistungen auch die Reichspost herangezogen werden kann. Sobald in einem Lande eine allgemeine Fahrzeugsteuer in Kraft tritt, erhält das Land zum Zwecke der Wegeunterhaltung den Anteil am Aufkommen der Fahrzeugsteuer, der dem Verhältnis von Gebietsumfang und Bevölkerungszahl des Landes zu denen des Reiches entspricht. Bis zum Inkrafttreten einer allgemeinen Fahrzeugsteuer erhalten die Länder fünfzig vom Hundert des Aufkommens an Kraftfahrzeugsteuer. Zu diesen für die weitere Entwicklung des Straßenverkehrs überaus wichtigen Vorschriften führt die Begründung folgendes aus:

„Es ist zu bedenken, daß gerade der Automobilverkehr in sehr großem Umfang die Kosten der Wegeunterhaltung beeinflusst und daß diese Kosten in letzter Zeit ganz außerordentlich gestiegen sind. Es wird notwendig werden, auf alle Einnahmequellen zurückzugreifen, die sich für die Aufbringung der für die Wegeunterhaltung erforderlichen Mittel eröffnen. Bei den Ländern und Gemeinden (Gemeindeverbänden), zu deren Obliegenheiten Wegebau und Wegeunterhaltung gehören, gewinnt der Gedanke immer mehr an Boden, für diese Ausgaben die Benutzer der öffentlichen Wege, also die Besitzer von Fahrzeugen aller Art, heranzuziehen. Es erscheint geboten, den Ländern die Pflicht aufzuerlegen, diese Besteuerungsmöglichkeiten auszunutzen. Geschieht dies, so wird es sich nicht vertreten lassen, die Einnahmen gerade aus der Besteuerung der Kraftfahrzeuge den Ländern vorzuenthalten. § 17 sieht daher vor, daß den Ländern, die allgemein eine Fahrzeugbesteuerung einführen, das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer voll überwiesen wird. Solange ein Land die Fahrzeugbesteuerung noch nicht eingeführt hat, also eine offenstehende Steuerquelle nicht ausnutzt, liegt für das Reich ein Anlaß zum vollen Verzicht auf das Aufkommen aus der Automobilbesteuerung nicht vor. Es ist daher vorgesehen, daß so lange dem Lande nur ein Anteil von 50 v. H. zusteht.“

Was nun die Besteuerung der Kraftfahrzeuge anlangt, die zurzeit nach den aus dem Jahre 1906 stammenden Vorschriften des Reichsstempelgesetzes (§ 62 bis 71, Tarifnummer 8) erfolgt, so hält die Reichsregierung die Erhöhung der Steuersätze mit Rücksicht auf die Geldentwertung für geboten. Auch sollen die Steuersätze gleitend ausgestaltet werden, da das bisherige sprunghafte Ansteigen den Nachteil zur Folge hatte, daß die Industrie nur mit Rücksicht auf die willkürlich festgesetzten Steuerstufen und ohne Rücksicht auf die technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse gewisse Pferdestärkenzahlen bevorzugte. Bisher waren Kraftwagen, die der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen (d. h. Kraftdroschken und Omnibusse), ferner Lastkraftwagen von der Steuer befreit. Die Steuer soll nun auch auf diese Fahrzeugarten ausgedehnt werden. Ein wichtiger Grund hierfür ist, daß in letzter Zeit zahlreiche Gemeinden hohe Steuern auf Kraftdroschken und Lastkraftwagen legen, wozu sie gegenwärtig noch befugt sind. Es ist zu erwarten, daß von diesem Rechte noch in weitem Umfang Gebrauch gemacht werden würde. Dies würde Ungleichheiten der Besteuerung, vielfach auch Doppelbesteuerungen, zur Folge haben und damit einen kaum erträglichen Zustand schaffen, der durch die Ausdehnung der Reichsteuer verhindert wird. Eine Befreiung der Fahrzeuge, die zur ausschließlichen Benutzung im Dienste des Reiches, eines Landes oder einer Behörde bestimmt sind, ist nicht mehr vorgesehen. Die Aufhebung der Befreiung ist nach Ansicht der Reichsregierung um so mehr gerechtfertigt, als der Steuerertrag zunächst zur Hälfte,

später ganz den Ländern zu Wegebauzwecken überwiesen werden soll, und die fraglichen Fahrzeuge billigerweise dazu beitragen müssen.

Die bisherige Befreiung der Probefahrten von der Kraftfahrzeugsteuer soll beibehalten und auf Ueberführungsfahrten ausgedehnt werden, d. h. auf Fahrten, die im Falle des Eigentumswechsels oder des Wechsels des Wohnorts des Eigentümers lediglich der Verbringung des Fahrzeuges an den neuen Einstellungs-ort dienen. Von der Kraftfahrzeugsteuer sollen ferner befreit sein Kraftfahrzeuge, die ausschließlich der Beförderung von Geräten von und zur Arbeitsstätte und dem Antrieb dieser Geräte dienen. Es soll also z. B. eine Zugmaschine, die einen Schlepppflug vom Gutshof über öffentliche Wege zum Acker zieht, von der Steuer befreit sein, wenn die Zugmaschine neben dem Antrieb des Pfluges ausschließlich solchen Beförderungen dient. Soweit Kraftfahrzeuge Beförderungen auf bestimmten Linien fahrplanmäßig ausführen, unterliegen sie den Vorschriften des Gesetzes vom 8. April 1917 über die Besteuerung des Güter- und Personenverkehrs; auf eine nach diesem Gesetz zu zahlende Steuer soll eine nach Maßgabe des Kraftfahrzeugsteuergesetzes von demselben Unternehmer entrichtete Steuer in Zukunft angerechnet werden. Bei der Besteuerung soll, soweit Krafträder und Personenkraftwagen in Frage kommen, wie bisher von der in Pferdestärken ausgedrückten Nutzleistung des Fahrzeuges ausgegangen werden. Der Reichsminister der Finanzen soll die näheren Vorschriften erlassen. Es wird beabsichtigt, in der Hauptsache die bisherigen Vorschriften zur Berechnung der Pferdestärken beizubehalten, insbesondere die Formel $0,3 \cdot i \cdot d^2 \cdot s$ für Viertakt-Verbrennungsmaschinen, worin i die Zahl der Zylinder, d den Durchmesser der Zylinder in Zentimetern, s den Kolbenhub in Metern bedeutet. Wenn auch der Stand der Technik eine Erhöhung des Faktors 0,3, der im wesentlichen von der Umdrehungszahl und dem mittleren Kolbendrucke des Motors abhängt, rechtfertigen würde, so hat sich doch insbesondere der Reichsausschuß für das Kraftfahrwesen für die Beibehaltung der alten Formel mit der Begründung ausgesprochen, daß Handel und Industrie auf diese Formel eingestellt seien. In diesem Zusammenhange sei darauf hingewiesen, daß die im Handel übliche gleichzeitige Angabe der Steuerpferdestärken und der Pferdestärken, die als Höchstleistung des Motors auf dem Bremsstand erreicht worden sind (z. B. 14/30 PS), keineswegs die Ansicht rechtfertigt, daß die Kraftfahrzeuge zu niedrig versteuert würden; die durchschnittliche Nutzleistung des Fahrzeuges, nicht die seltenen Höchstleistungen des Motors, bilden die geeignete Versteuerungsgrundlage. Auch ist zu beachten, daß die Steuerformel allein keinen Maßstab für die steuerliche Belastung bildet, sondern erst mit dem Tarif zusammen zu einem solchen Maßstab wird.

Ueber die Frage, von welcher Grundlage bei einer Besteuerung der Lastkraftwagen auszugehen sei, ist im Reichsausschusse für das Kraftfahrwesen unter Hinzuziehung weiterer Sachverständiger eingehend verhandelt worden. Es hat sich dabei gezeigt, daß die an sich naheliegende Besteuerung nach der Nutzlast, d. h. der Tragfähigkeit des betriebsfertigen Fahrzeugs, auszuschneiden hat, da bei der Feststellung dieser Tragfähigkeit ein mit steuerlichen Interessen nicht zu vereinbarendes Maß von Freiheit gegeben wäre. Auch von der Besteuerung nach den Motorabmessungen, wie bei Personenkraftwagen, ist abgesehen worden. Dagegen spricht einmal der Umstand, daß dann in gebirgigen Gegenden, in denen starke Motoren nötig sind, der Betrieb noch weiter verteuert würde, ferner die Befürchtung, daß im Flachland Lastkraftwagen mit übermäßig schwachen Motoren in großer Zahl in den Verkehr kämen, was technisch unerwünscht wäre. Die Besteuerung nach den Motorabmessungen könnte weiter leicht schädlich wirken, weil sie die Verwendung schnelllaufender Motoren begünstigen und Sonderbauarten zeitigen würde. Daß man bei Lastkraftwagen bisher keine schnelllaufenden Motoren verwendet hat, hängt bekanntlich zusammen mit dem Uebersetzungsverhältnis zwischen Motor und Hinterachse, das ohne Hinzufügen eines weiteren Vorgelegtes schwer geändert werden kann; dadurch würde aber die Gewichts- und Kostenersparnis wieder aufgehoben. Ueberdies geht das Bestreben bei Lastkraftwagen dahin, zwecks Brennstoffersparnis überdimensionierte Motoren zu verwenden. Diese Nachteile sollen vermieden werden durch die Besteuerung nach dem Eigengewichte des betriebsfertigen Fahrzeuges, das als leicht und zuverlässig zu ermittelnder Maßstab für die zulässige Nutzlast und Leistungsfähigkeit des Fahrzeuges angesehen werden kann. Die Besteuerung nach

dem Eigengewicht erübrigt auch eine besondere Steuer für Anhänger, da ein Lastkraftwagen, der dauernd mit Anhänger verwendet werden soll, von vornherein ein höheres Eigengewicht haben muß als der Lastkraftwagen, der für sich allein fahren soll. Aus den gleichen Gründen ist auch für Zugmaschinen von dem Eigengewicht auszugehen.

Bei den Lastkraftwagen sind die elektrisch angetriebenen und die Benzinfahrzeuge zu trennen. Eine Untersuchung hat gezeigt, daß bei gleichem Eigengewicht im betriebsfertigen Zustand die Transportleistung der Elektrowagen im Mittel halb so groß ist wie die der Benzinfahrzeuge, was vor allem auf das hohe Gewicht und die Empfindlichkeit der Akkumulatoren zurückzuführen ist. Die Elektrowagen sollen deshalb in Gruppe 4 nur halb so hoch besteuert werden wie die Benzinfahrzeuge. Ihnen sollen Dampf-Lastwagen mit einem Laderaum, deren es, soweit bekannt, nur wenige gibt, und Zugmaschinen ohne Rücksicht auf die Art des Antriebs gleichgestellt werden.

Bei den Kraftomnibussen, Lastkraftwagen und Zugmaschinen wird die Staffelung mit zunehmendem Eigengewicht allmählich geringer. Dem liegt der Gedanke zugrunde, daß die kleinen, leichten Lieferungswagen vornehmlich von leistungsfähigen Geschäften und Warenhäusern benutzt werden. Andererseits ist zu berücksichtigen, daß die Betriebskosten der mittelschweren und schweren Lastkraftwagen sich nur unerheblich unterscheiden, und daß namentlich der sogenannte Dreitonner (das heißt: für 3 To. Nutzlast bestimmt bei einem Eigengewichte des Fahrzeugs von 3000 bis 4000 kg) gegen steuerliche Belastung besonders empfindlich ist, weil seine im Vergleiche zum Viertonner verminderte Tragfähigkeit die Verwendung in gewerblichen Betrieben erschwert. Der vorgeschlagene Tarif sieht für diese Gruppe als oberste Stufe Fahrzeuge über 4000 kg Eigengewicht vor. Das höchste zulässige Gesamtgewicht für Kraftfahrzeuge, die zum Gemeingebrauche der Wege zugelassen sind, beträgt 9000 kg. Infolgedessen haben die schwersten derartigen Fahrzeuge gewöhnlich 5000 kg Tragfähigkeit bei 4000 kg Eigengewicht. Die stärkere Besteuerung von Sonderbauarten (wie Kippwagen) würde der Berechtigung entbehren und der technischen Entwicklung schädlich sein.

Steuertarif.

Die Jahressteuer soll in Zukunft betragen:

1. für Krafträder, und zwar:

- a) Kleinkrafträder 50 M.
- b) sonstige Krafträder
 - bis 1,5 Pferdestärken 100 „
 - über 1,5 bis 3 Pferdestärken 150 „
 - über 3 bis 3,5 Pferdestärken 200 „
 - über 3,5 bis 4 Pferdestärken 275 „
 - über 4 Pferdestärken 350 „

Bisher waren für Kraftträder jeglicher Art 10 Mark zu zahlen.

2. für Personenkraftwagen mit Ausnahme der Kraftomnibusse

- für jede Pferdestärke oder einen Teil davon
 - von den ersten 4 Pferdestärken (1 bis 4) 90 M.
 - von den nächsten 4 Pferdestärken (5 bis 8) 120 „
 - von den nächsten 4 Pferdestärken (9 bis 12) 150 „
 - von den weiteren Pferdestärken 200 „

Eine Ausrechnung der Steuersätze nach dieser Vorschrift für Wagen von 4 bis zu 20 Steuer-PS ergibt, daß in Zukunft zu zahlen sind:

für einen Wagen von			
4 Steuer-PS	360 M.	statt bisher	33 M.
5 „	480 „	„ „	35 „
6 „	600 „	„ „	37 „
7 „	720 „	„ „	71 „
8 „	840 „	„ „	74 „
9 „	990 „	„ „	77 „
10 „	1140 „	„ „	80 „
11 „	1290 „	„ „	155 „
12 „	1440 „	„ „	160 „
13 „	1640 „	„ „	165 „
14 „	1840 „	„ „	170 „
15 „	2040 „	„ „	175 „
16 „	2240 „	„ „	180 „
17 „	2440 „	„ „	185 „
18 „	2640 „	„ „	190 „
19 „	2840 „	„ „	195 „
20 „	3040 „	„ „	200 „

3. für Kraftomnibusse und Lastkraftwagen mit Ausnahme der unter 4 genannten

bei einem Eigengewichte des betriebsfertigen Kraftfahrzeugs			
bis 500 kg	. . . . .	300 M.	
über 500 „	1000 „	. . . . .	600 „
„ 1000 „	1500 „	. . . . .	900 „
„ 1500 „	2000 „	. . . . .	1200 „
„ 2000 „	2500 „	. . . . .	1400 „
„ 2500 „	3000 „	. . . . .	1600 „
„ 3000 „	3500 „	. . . . .	1800 „
„ 3500 „	4000 „	. . . . .	1900 „
„ 4000 kg	. . . . .	. . . . .	2000 „

4. für elektrisch oder mit Dampf angetriebene Lastkraftwagen sowie Zugmaschinen ohne Güterladeraum bei einem Eigengewichte des betriebsfertigen Kraftfahrzeugs

bei einem Eigengewichte des betriebsfertigen Kraftfahrzeugs			
bis 500 kg	. . . . .	150 M.	
über 500 „	1000 „	. . . . .	300 „
„ 1000 „	1500 „	. . . . .	450 „
„ 1500 „	2000 „	. . . . .	600 „
„ 2000 „	2500 „	. . . . .	700 „
„ 2500 „	3000 „	. . . . .	800 „
„ 3000 „	3500 „	. . . . .	900 „
„ 3500 „	4000 „	. . . . .	950 „
„ 4000 kg	. . . . .	. . . . .	1000 „

Statt der Jahreskarten können auch Nummerkarten für sechs oder für zwei Monate gelöst werden; die Steuer beträgt im ersteren Fall $\frac{1}{2}$, im letzteren Fall $\frac{1}{3}$ der Jahressteuer.

Die oben angegebenen Steuersätze stimmen mit dem Gutachten des Reichsausschusses für das Kraftfahrwesen überein mit Ausnahme der Steuersätze für Personenkraftwagen: Für diese hatte der Reichsausschuß vorgeschlagen: 4 PS 300 M., 5 PS 400 M., 6 PS 500 M., 7 PS 600 M., 8 PS 700 M., 9 PS 825 M., 10 PS 950 M., 11 PS 1075 M., 12 PS 1200 M., 13 PS 1325 M., 14 PS 1450 M., 15 PS 1575 M., 16 PS 1700 M., 17 PS 1825 M., 18 PS 1950 M., 19 PS 2075 M., 20 PS 2200 M. usw.

Ausländische Kraftfahrzeuge.

Für Kraftfahrzeuge, die aus dem Ausland eingehen, soll der Reichsminister der Finanzen im Falle der Gegenseitigkeit Steuerermäßigungen, Steuerbefreiungen oder sonstige Erleichterungen verordnen können.

Zur Rillenschienen-Vereinheitlichung.

Von Baurat P. Goetz, Leipzig.

Durch Rundschreiben des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V. Nr. 5766/21 ist den Vereinsverwaltungen und den Walzwerken mitgeteilt worden, daß gegen die in der „Verkehrstechnik“ Heft 17 vom 15. Juni 1921 veröffentlichten Einheitsprofile für Rillenschienen keine Einwendungen erhoben wurden und daß sie deshalb nunmehr als endgültige Einheitsprofile anzusehen sind. Damit sind die seit langen Monaten durchgeführten Vorschläge des Ausschusses B zu einem gewissen Abschluß gekommen, obwohl es sich nur um die Beseitigung der un-

zweckmäßigen bisherigen Einheitsprofile I und Ia und die Schaffung des neuen Einheitsprofils 102 und 102a gehandelt hat, für das gerade bei vielen großstädtischen Betrieben ein dringendes Bedürfnis vorhanden war, weil es unter den bisherigen Einheitsprofilen kein geeignetes Profil von 180 mm Höhe gab, das die Nachteile des Einheitsprofils 4, also das zu große Gewicht und den zu breiten Fuß, vermied. Während dieses Einheitsprofil 4 57,8 kg/m wiegt, ist bei dem neuen Einheitsprofil 102 ein Gewicht von nur 51,2 kg/m erreicht worden, bei dem Kurvenprofil 102a ein solches von 54,4 kg/m.

Die bisherigen Einheitsprofile 2 und 3 können für großstädtische Betriebe nicht mehr in Frage kommen, weil ihre Höhe geringer ist als die meisten verwendeten Pflastersteine, und weil auch bei Verwendung von Holzpflaster die Höhe von 160 mm keine geeignete ist, denn die nach Einbau der Schienen zu verwendende Oberbetonschicht wird bei Verwendung von 10 cm hohen Holzklötzen zu wenig stark. Tatsächlich stellt das neue Einheitsprofil 102 ein Profil dar, das jede großstädtische Verwaltung ohne weiteres annehmen kann, wenn dabei gleichzeitig die Schienenstöße mit Thermit oder elektrisch verschweißt werden, und es ist anzunehmen, daß in nicht ferner Zeit dieses neue Einheitsprofil 102 das verbreitetste Rillenschienenprofil der deutschen Straßenbahnen sein wird, wenn die Verwaltungen sich von dessen Vorteilen überzeugt haben werden.

Von den Verwaltungen, die bisher das Profil Phönix 25D oder ähnliche Profile der anderen Walzwerke verwendet haben, haben auf eine Anfrage alle, mit Ausnahme einer einzigen Verwaltung geantwortet, daß sie nunmehr sofort auf das neue Einheitsprofil 102 übergehen werden.

Es steht fest, daß die Einführung der bisher gültigen vier Einheitsprofile einen sehr geringen Erfolg gehabt hat, und es wäre zu begrüßen, wenn dieser in jeder Beziehung unzumutbare Zustand nun endlich beseitigt wird und die deutschen Straßenbahnen in ihrem eigensten Interesse dahin kommen, nur noch Einheitsprofile zu verwenden. Die Profilbücher der Walzwerke zeigen die geradezu erschreckenden Aufwendungen, die für die Beschaffung und Instandhaltung der zahllosen Walzen für die ebenso zahllosen verschiedenen Profile notwendig sein müssen, und es ist deshalb nicht recht verständlich, daß gerade die Walzwerke sich bei der Schaffung der Einheitsprofile so außerordentlich zurückhaltend verhalten haben. Das mag zum Teil darauf zurückzuführen sein, daß die Walzwerke gezwungen waren, auch Profilwalzen für die Lieferungen an das Ausland auf Lager zu nehmen. Die Walzwerke hätten aber aller Voraussicht nach Erfolg gehabt, wenn sie auch bei ausländischen Lieferungen auf die deutschen Einheitsprofile hingewiesen hätten, und es ist zu hoffen, daß durch das beabsichtigte Vorgehen des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen an die ausländischen Betriebe der neutralen Länder diese veranlaßt werden, sich von der Zweckmäßigkeit der nunmehr bestehenden vier Rillenschienenprofile zu überzeugen.

Daß die Einführung der Einheitsprofile aber auch bei den Verwaltungen so wenig Erfolg gehabt hat, ist — abgesehen von dem obenerwähnten Umstand, daß gerade ein Profil wie das jetzige Einheitsprofil 102 gefehlt hat — vor allen Dingen auf eine erhebliche Schwerfälligkeit oder ungenügende Einschätzung der Wichtigkeit der Frage zurückzuführen, und die meisten Betriebe haben ihre Gegnerschaft damit begründet, daß der Übergang von einem Profil auf das andere wegen der auf Lager zu haltenden Reserveteile insbesondere zur Auswechslung von Kurvenstrecken innerhalb sonst noch gebrauchsfähiger Schienen und vor allen Dingen beim Einbau von Weichen und Kreuzungsteilen erhebliche Schwierigkeiten mache. Die Kriegszeit hat sehr vielen Betrieben die Ueberzeugung gebracht, daß der Wechsel des Profils gar keine so außerordentlichen Schwierigkeiten im Gefolge hat, denn zahlreiche Betriebe haben während der Jahre der Materialknappheit Schienen verschiedenster Profile verwendet, und man sollte gerade die jetzige Zeit, wo kaum einer der Betriebe genügende Mengen von Schienenmaterial in größerem Umfange auf Lager hat, benutzen, um sobald als möglich auf die Einheitsprofile überzugehen. Tatsächlich kann man ohne besondere Schwierigkeiten nicht nur in geraden Strecken und Kurvenstrecken sofort ein anderes Profil verwenden, sondern man kann auch bei Einbau von Weichen und Kreuzungsteilen sofort auf ein neues Schienenprofil übergehen, weil sich nur die Verwendung einiger Übergangslaschen dabei nötig macht, und wenn man

mit der Einführung eines neuen Schienenprofils systematisch vorgeht, also auf bestimmten Strecken anfängt und diese nach und nach nur noch in dem neugewählten Profil ergänzt, entfällt auch die Wichtigkeit der Erhaltung von Reserveteilen, weil man bei solchen Umbauten immer einen Teil der Schienen und auch der Weichen und der Kreuzungsteile wieder verwendungsfähig frei bekommt und gegebenenfalls nach teilweisem Ersatz die wieder instand gesetzten Stücke auf den Strecken verwenden kann, wo noch das früher verwendete Schienenprofil liegt.

Es mag auf den langsamen Fortgang der Vereinheitlichungsbestrebungen für Gleismaterial von Einfluß gewesen sein, daß die bei weitem größte Zahl der Kollegen in den Direktionen der Straßenbahnen Elektrotechniker sind, die den Einzelheiten des Oberbaues nicht immer die Beachtung geschenkt haben, die der Frage gebührt, obwohl sich bei einem zweckmäßigen Vorgehen in allen Oberbauangelegenheiten außerordentliche Ersparnisse für die Betriebe erzielen lassen.

Verfasser verurteilt für alle Fälle, wo nicht besonders schlechte Untergrundverhältnisse vorliegen, grundsätzlich die Verlegung von Rillenschienen auf Querschwellen und die Verwendung von Rillenschienenprofilen mit mehr als 180 mm Höhe, und es kann nach den weitgehenden Erfahrungen in Leipzig behauptet werden, daß man mit dem neuen Einheitsprofil 102 bei gutem Unterbau und verschweißten Stößen Gleise herstellen kann, die alle Anforderungen großstädtischer Betriebe erfüllen. Die beste Bauweise ist dabei aber auf keinen Fall der Einbau der Gleise in Beton, vielmehr die Herstellung auf gut entwässerter Packlage mit Steinschlagunterstopfung und Steinauspflasterung. Es scheint, daß die Bestrebungen des Unterausschusses, der für diese Frage seitens des Ausschusses B eingesetzt worden ist, Erfolg haben, denn die Vereinigung der technischen Oberbeamten hatte eine entsprechende Entschließung auf die Tagesordnung ihrer Nürnberger Sitzung vom 13. bis 15. September gesetzt. Wenn hierbei auch noch kein voller Erfolg erreicht wurde, so war doch festzustellen, daß weite Kreise der technischen Oberbeamten den Wert unserer Anregungen erkannt haben.

Nur wenige Betriebe in Deutschland behaupten, mit den vier bisher gültigen Einheitsprofilen nicht auszukommen, und sie verwenden, wie Berlin, entweder Sonderprofile oder solche von 200 mm Höhe und noch mehr. Das schwerste Profil verwendet m. W. München. Man verwendet dort sehr weitgehend Querschwellen zum Unterbau, baut die Gleise in Beton ein, verwendet Laschen mit doppelreihigen Verschraubungen, und der Verfasser konnte erst in den letzten Wochen feststellen, daß trotz dieses kostspieligen Einbaues die nichtverschweißten Stöße in zahlreichen Hauptverkehrsstraßen Münchens ganz außerordentlich stark schlagen.

Der Vertreter der Oberbauabteilung der Berliner Straßenbahn hat erklärt, er könne das neue Einheitsprofil 102 nicht verwenden, weil die Bandagen der Berliner Wagen dann über den Kopf der Rillenschienen hervorstehen würden. Meines Erachtens ist der einfachste Weg der, daß Berlin seine Bandagen nach und nach in ihrer Breite einschränkt, denn was hat eine so breite Bandage für Zweck, wenn sie auch bei Verwendung einer breitköpfigen Schiene doch nur auf einem verhältnismäßig kleinen Teil des Kopfes aufläuft? Berlin kann sich bei seinem großen Bedarf ja vielleicht den Luxus leisten, sich ein besonderes Rillenschienenprofil walzen zu lassen, nötig erscheint mir dieser Ausnahmezustand aber ebensowenig wie die Verwendung von Rillenschienenprofilen mit über 180 mm Höhe.

Die Vorteile der ausschließlichen Verwendung von Einheitsprofilen liegen ohne weiteres auf der Hand, und sie seien deshalb auch nur ganz kurz erwähnt: Wenn die Walzwerke nicht mehr gezwungen sind, die ungeheuren Mengen verschiedener Walzen auf Lager zu halten, und wenn, wie das sehr wahrscheinlich ist, sich in nicht ferner Zeit herausstellen

wird, daß man sogar mit zwei oder drei Einheitsprofilen auskommen kann, werden die Walzwerke schneller und vor allen Dingen auch billiger liefern können, und für die Weichenherstellung werden gleichzeitig außerordentliche Vorteile dadurch entstehen, daß sie nicht genötigt sind, Rillenschienenprofile aller möglichen Arten auf Lager zu nehmen und für jede Verwaltung besondere Gußteile herstellen zu müssen.

Möchten die deutschen Straßenbahnen die jetzige Gelegenheit benutzen und, wenn die Rillenschienenherstellung wieder stärker aufgenommen wird, die Bestrebungen des Ausschusses B auf Einführung der Einheitsprofile unterstützen; die damit zusammenhängenden Fragen des Oberbaues sind größter Beachtung wert. Alle Betriebe werden davon nur Vorteil haben.

Das Reichsverkehrsministerium zu der Frage der Ueberführung der Reichseisenbahn in die Privatwirtschaft.

Der Reichseisenbahnverwaltung wird zum Vorwurf gemacht, daß sie schlecht wirtschaftete. Dies wird daraus gefolgert, daß es ihr bisher nicht gelungen ist, das Gleichgewicht zwischen den Ausgaben und den Einnahmen herzustellen.

Es ist richtig, daß die Rechnung des Haushaltjahres 1920, des ersten Jahres der Reichsverwaltung, mit einem Betriebsabmangel von 15,6 Milliarden M. abgeschlossen hat, und daß auch das Jahr 1921 einen Reichszuschuß von 10,8 Milliarden Mark zum ordentlichen Haushalt erfordern wird. Im ersten Jahr übersteigen die Ausgaben die Einnahmen um 87 v. H., im zweiten immer noch um 32 v. H.

Die Hauptursachen für diese gewaltigen Fehlbeträge sind einmal die den Betriebsapparat belastenden Folgen des Krieges, dann das Zurückbleiben des Verkehrs hinter dem Umfang, für den die persönlichen und sachlichen Kräfte vorgehalten werden müssen, und nicht zum Letzten die auch heute noch ungenügende Anpassung der Tarife an die Geldentwertung.

Mit den persönlichen und sachlichen Kräften der deutschen Staatsbahnen ist während des Krieges der verhängnisvollste Raubbau getrieben worden. Während die Industrie, soweit sie für kriegerische Zwecke nutzbar gemacht wurde, ihren technischen Apparat vielfach noch erweitern und verbessern konnte, wurden die Eisenbahnen völlig heruntergewirtschaftet, und während die Industrie durch die Kriegsgewinne in die Lage gesetzt war, sich starke Geldreserven zu sammeln, hatten die Eisenbahnen aus politischen und allgemein wirtschaftlichen Erwägungen in der Erhöhung der Tarife, dem einzigen Mittel zur Steigerung ihrer Einnahmen, die größte Zurückhaltung geübt, so daß sie mit Schulden belastet aus dem Krieg hervorgegangen sind.

Man mutet der Reichsbahnverwaltung nunmehr zu, daß sie diese Schwierigkeiten aus eigener Kraft in aller Zeitkürze überwinde. In anderen am Kriege beteiligten Ländern ist man einsichtsvoller. So hat England seinen Bahnen im Krieg und den ersten Nachkriegsjahren die Dividende der Vorkriegszeit gewährleistet, und es hat ihnen außerdem jetzt noch weitere 60 Millionen Pfund Sterling, nach heutigem Kurs etwa 60 Milliarden M., zur Verfügung gestellt zur Nachholung der im Krieg unterlassenen Unterhaltungsarbeiten. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Frankreich und den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Frage, ob die Reichsbahn der ihr gestellten Aufgabe gerecht werden kann, ist auf Grund der seitherigen Erfahrungen zu bejahen, wenn auch die Schwierigkeit der Lösung nicht verkannt werden soll.

Der Zustand der Bahnanlagen und der Betriebsmittel hat sich seit Kriegsende in lebhaftem Fortschreiten gebessert, der Arbeitswille des Personals hat sich in erfreulicher Weise gehoben. Die Folgen zeigen sich der Öffentlichkeit in der größeren Ordnung, Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes und in der stetig zunehmenden Erhöhung der Betriebsleistungen. Diese entsprechen im Personenverkehr allen bisherigen Anforderungen, während allerdings im Güterverkehr die Bewältigung eines außerordentlichen Geschäftsanfalles, wie dieser Herbst ihn brachte, noch nicht reibungslos gelungen ist. Immerhin kann gesagt werden, daß auf dem Gebiete des Be-

triebs die Kriegsfolgen unter Anspannung aller Kräfte zum größten Teil überwunden worden sind. Anders liegt die Sache hinsichtlich der Finanzen.

Die Ausgabenseite ist in ihrem persönlichen wie ihrem sachlichen Teile aufs schwerste belastet und zwar ist, das sei hier ausdrücklich festgestellt, die Zunahme der sachlichen Ausgaben gegenüber der Vorkriegszeit verhältnismäßig stärker als die der persönlichen. Auf die Höhe der sachlichen Ausgaben hat die Verwaltung immer nur geringen Einfluß. Dem Beschaffungswesen wird die größte Aufmerksamkeit zugewandt, auf sparsame Wirtschaft wird in allen Zweigen gesehen, das Interesse des Personals hieran ist durch Wiedereinführung von Prämien geweckt worden. Der allgemeinen Preissteigerung aber kann die Verwaltung nicht entgegenreten und hinsichtlich des wichtigsten Betriebsstoffes, der Kohle, leidet sie heute noch unter der zu geringen Förderung. Die Reichsbahn ist genötigt, geringwertige Sorten und vor allem den äußerst unwirtschaftlich zu verwertenden Koks in größerem Umfang zu verfeuern.

Daß das Personal zu hoch bezahlt sei, wird niemand behaupten. Der Verwaltung wird aber zum Vorwurf gemacht, daß die Kopfzahl zu groß sei und daß sie an deren Verringerung nicht energisch genug arbeite. Die durch die Demobilisierung verursachte Ueberfüllung der Eisenbahnen mit Menschen wird von der Verwaltung mit allen Kräften bekämpft. Der heutige Bestand ist um etwa 50 000 Köpfe niedriger als der des Jahres 1919. Ein rascheres Vorgehen hat sich vor allem mit Rücksicht auf die heute noch geltenden Demobilisierungsvorschriften nicht ermöglichen lassen. Ihre Aufhebung ist beantragt. Ein Arbeitszeitgesetz ist im Entwurf fertiggestellt, das unter grundsätzlicher Wahrung des Achtstundentages einer gerechten und wirtschaftlichen Verwendung des Personals den Weg ebnet soll. Das Gedingeverfahren ist auf den größten Teil der Gebiete, für die es anwendbar ist, wieder eingeführt und hat die Leistungen, vor allem in den Werkstätten, erheblich gesteigert. Der vorsichtigen Auswahl der neu einzustellenden Kräfte und der Weiterbildung der Bediensteten zum Zwecke der Erhöhung ihrer Leistungen wird besondere Beachtung gewidmet. Diese Maßnahmen, denen — wie zu hoffen — das Personal das nötige Verständnis entgegenbringt, werden in verhältnismäßig kurzer Zeit dazu führen, daß der Aufwand der zu leistenden Arbeit entspricht. Dabei darf freilich nicht außer acht gelassen werden, daß in zahlreichen Zweigen des Eisenbahndienstes der Personalstand nicht völlig abhängig ist von der Stärke des Verkehrs. Die volle Ausnutzung des Personals ist erst dann zu erzielen, wenn der Verkehr sich dem Friedensstand wieder wenigstens genähert haben wird.

Die Angleichung der Einnahmen an die Ausgaben kann aber nicht erreicht werden, wenn nicht in der Tarifpolitik die frühere Zurückhaltung aufgegeben wird. Dem Sturz der Mark kann nicht anders begegnet werden als durch Erhöhung der Tarife. Heute sind die Sätze des Gütertarifs durchschnittlich um das 13fache des Friedensstandes erhöht. Die neue Steigerung um 50 v. H. erhöht sie insgesamt um das 20fache des Friedensstandes: Es gibt wenig Waren, vor allem keine, die für den Verbrauch der Eisenbahnen in Betracht kommen, deren

Preis sich nicht stärker gesteigert hätte. Noch schonender ist bisher der Personenverkehr behandelt worden. Die Steigerung beträgt hier in der 1. Klasse ungefähr das 10fache, in der 3. und 4. Klasse das 7fache des Friedenspreises. Die deutsche Volkswirtschaft wird sich daran gewöhnen müssen, daß künftig die Teuerungswellen, wie sie namentlich die letzte Zeit uns gebracht hat, rascher und entschiedener als bisher durch Tarifierhöhungen aufgefangen werden. Dabei wird innerhalb der Grenzen der Möglichkeit den berechtigten Forderungen der Wirtschaft durch schonende Behandlung schwächerer Reichs- und Volksteile immer noch Rechnung getragen werden können.

Unter der Voraussetzung, daß es gelingt, weiteren Ausgabe-Steigerungen auf die bezeichnete Weise zu begegnen, wird der Haushaltsplan für 1922 durchgeführt werden können, in dem die Ausgaben durch die Einnahmen ausgeglichen sind, das Defizit also beseitigt ist.

Das Reichsverkehrsministerium ist davon überzeugt, daß auch ein privatwirtschaftliches Unternehmen im wesentlichen nicht anders vorgehen würde. Die Preisbewegung auf allen Gebieten, namentlich hinsichtlich der Erzeugnisse der Großindustrie, bestätigt diese Annahme. Freilich wird nicht verkannt, daß die Industrie, wenn sie das Eisenbahnunternehmen mit ihren sonstigen Zweigen in Verbindung gebracht hätte, in der Lage wäre, den Bahnen auf dem Gebiete der sachlichen Ausgaben Erleichterungen zu verschaffen. Es sei nur an die bessere Belieferung mit hochwertiger Kohle erinnert. Auch die Preise für Schienen und Schwellen wie für Fahrzeuge könnten von der Leitung des Gesamtunternehmens zugunsten der Bahnen beeinflußt werden. Wie groß dieser Vorteil wäre, läßt sich nicht sagen, weil sich nicht beurteilen läßt, wie weit und namentlich wie lange die Industrie ihre sonstige Preispolitik beeinflussen lassen würde durch die Rücksicht auf das Bahnunternehmen.

Hinsichtlich der Personalkosten wäre eine wesentliche Erleichterung beim Uebergang zur Privatwirtschaft nicht zu erwarten. Die Einzelbezüge könnten gewiß nicht hinabgesetzt werden, und die Erfahrungen im Steinkohlenbergbau zeigen, daß es auch der Privatwirtschaft nicht überall und nicht immer möglich ist, die Arbeitsleistung auf die Friedenshöhe zu bringen, wie es dies in einzelnen Werken allerdings gelungen ist. Der raschen Verringerung des Personalstandes wäre also auch beim Uebergang der Bahnen in Privathand Schranken gezogen.

Daß die Eisenbahnen in Privathänden den einer wirtschaftlichen Geschäftsführung abträglichen Einflüssen der inneren und äußeren Politik mehr entzogen wären, ist richtig. Eine völlige Befreiung von diesen Rücksichten wäre aber nicht zu erwarten. Das Reich würde sich der Einwirkung auf den wichtigsten volkswirtschaftlichen Faktor nicht durchaus entschlagen können. Wichtige Gebiete, wie die Festsetzung der Tarife, die Personalbehandlung, die Berücksichtigung der Industrien in den einzelnen Reichsteilen, die Aufrechterhaltung des Betriebs auf wenig rentablen Linien, könnten von der Kontrolle des Reiches nicht verschont bleiben. Der freien privatwirtschaftlichen Betätigung des Unternehmens wären also

Grenzen zu setzen, und es wäre daher die Entpolitisierung jedenfalls keine vollständige. Ob die Verkaufsbedingungen so gestellt werden könnten, daß sich der Käufer dabei eine in seinem Sinne wirtschaftliche, d. h. auf Gewinn gerichtete Geschäftsführung versprechen würde, ist unter den heutigen Verhältnissen im höchsten Grade zweifelhaft. Die Veräußerung der Reichsbahn wäre nur möglich nach Aenderung der Reichsverfassung und unter Zustimmung der früheren Eisenbahnländer. Der Widerstand des Personals gegen eine solche Veränderung sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Die Frage der Entpolitisierung der Reichsbahn im Sinne der Erhöhung ihrer wirtschaftlichen Freiheit läßt sich aber auch auf anderem Wege erreichen. Das Eisenbahn-Finanz-Gesetz, dessen Entwurf den gesetzgebenden Körperschaften bald wird vorgelegt werden können, soll die Verwaltung in Erfüllung des § 92 der Reichsverfassung freistellen vom allgemeinen Haushalt. Das Gesetz wird auch die Frage zu beantworten haben, wie weit dem Unternehmen die Kriegslasten abgeburdet werden können. Die Lösung der Betriebsverwaltung von der eigentlichen Ministerialinstanz wird der Verwaltung die ständige Berücksichtigung politischer Gesichtspunkte ersparen können. Ein Verwaltungsrat mit Männern aus der freien Wirtschaft kann dieser Leitung seine Erfahrungen zur Verfügung stellen und durch seinen Einfluß auf das allgemeine Wirtschaftsleben vielleicht auch auf die Preisgestaltung des Eisenbahnbedarfs günstig einwirken. Die bereits eingeleitete Dezentralisation im Sinne der Zuweisung der Verantwortung für die Geschäfte an die sie bearbeitenden Stellen wird den Apparat erleichtern und verbilligen. Das Publikum wird sich freilich dann damit abfinden müssen, daß nicht in jeder Kleinigkeit auch die Entscheidung des Ministers angerufen werden kann.

Diese Organisationsmaßnahmen werden so rasch betrieben, als irgend möglich. Man darf aber dabei nicht vergessen, daß sich das Reich erst seit 1½ Jahren im Besitz der Bahnen befindet, und daß in dieser außen- und innenpolitisch stark bewegten Zeit außer der Wiederinstandsetzung des Betriebsapparates große und schwierige organisatorische Aufgaben die Kräfte der Verwaltung außerordentlich in Anspruch genommen haben, so die Zusammenschweißung des Beamtenkörpers.

Daß auf allen Gebieten die schärfste Wirtschaftskontrolle durchgeführt werden muß, und daß zu diesem Behuf die Verfolgung der Selbstkosten jedes einzelnen Wirtschaftsvorganges eingeleitet ist, sei hier noch erwähnt.

Zusammenfassend ist zu sagen: Es ist nicht richtig, daß die deutschen Bahnen als Reichsunternehmen nicht zur Gesundung gebracht werden könnten. Die Voraussetzungen für diese Gesundung sind in 1½jähriger mühevoller Arbeit geschaffen worden. Durch Annahme privatwirtschaftlicher Grundsätze in der Organisation des Unternehmens und in der Führung der Geschäfte kann dieser Prozeß beschleunigt werden, ohne daß die Uebergabe der Bahnen in Privathände notwendig wäre und damit die Preisgabe der politischen und volkswirtschaftlichen Vorteile, die dem deutschen Volke aus dem Reichsbetrieb erwachsen sollen.

Mitteilungen aus dem gesamten Verkehrswesen.

Haupt-, Neben- und Kleinbahnen.

Verkauf von Staatsbahnen. Unter dieser Ueberschrift macht die englische Eisenbahn-Fachzeitschrift *Railway Gazette* einige Bemerkungen über die Erörterungen wegen der Verwandlung der deutschen Reichsbahnen in ein Privatunternehmen. *Railway Gazette* berichtet, wie es nur natürlich ist, immer eingehend über die Vorgänge im englischen Eisenbahnwesen, ebenso über das der übrigen englisch-sprechenden Länder. Von den Eisenbahnen des europäischen Festlandes erwähnt die genannte Zeitschrift im allgemeinen nur gelegentlich diejenigen von Belgien und Frankreich, über die

deutschen hat sie nur ganz selten etwas zu berichten. Aus diesem Grunde ist es um so bemerkenswerter, daß sie die genannten Erörterungen bespricht, und deshalb, sowie auch wegen des Inhalts des betreffenden Abschnittes sei er hier wiedergegeben.

Die Anhänger des Staatsbahngedankens haben immer, sagt *Railway Gazette*, auf Preußen als das Beispiel für einen erfolgreichen Staatsbahnbetrieb hingewiesen. (Preußen verkörpert hier für den Engländer das Deutsche Reich.) Die kanadische Regierung kann die *Intercolonial Railway*, die ursprüngliche Staatsbahn dieses Landes, herunterwirtschaften, und die Staatsbahnen mögen Frankreich in wirtschaftliche Nöte bringen. Australien mag von einem

Ausweg zum anderen schwanken, um Eisenbahn und Politik zu trennen. Italien und die Schweiz konnten ihre Eisenbahnausgaben durch die Verstaatlichung verdoppeln. Die Vereinigten Staaten von Amerika können den Staatsbetrieb der Eisenbahnen, den sie im Kriege eingeführt hatten, aufgeben, wie man ein heißes Eisen fallen läßt — daß sich auch England am Staatseisenbahnbetriebe während des Krieges und nach ihm, um im Bilde zu bleiben, die Finger verbrannt hat, erwähnt *Railway Gazette* nicht. Aber in Preußen — soll heißen Deutschland — war alles, nämlich im Eisenbahnwesen, in der schönsten Ordnung, eine Anerkennung, die einerseits wegen der Stelle, von der sie ausgeht, um so mehr Beachtung verdient, andererseits auch deshalb, weil in England im allgemeinen das System der Privatbahnen als das einzig richtige hingestellt wird. Die hohe Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der preußischen Verwaltung und die straffe Ordnung sowie der Erwerbssinn der Regierung wirkten gemeinschaftlich an den Erfolgen mit. Aber der Umsturz hat die straffe Zucht gelockert, die hohe Leistungsfähigkeit hinabgesetzt und in vielen Fällen die Zuverlässigkeit beseitigt, ein Urteil, das wir leider gelten lassen müssen, das aber mutatis mutandis von England und seinen Eisenbahnen auch ohne Revolution ebenso gilt. Die Forderungen der Arbeiter haben dann ein übriges getan, und der Erfolg ist ein Fehlbetrag von 15 Milliarden, der wahrscheinlich sogar noch überschritten werden wird. Unter diesen Umständen ist es nicht überraschend, daß der Verkauf der Reichseisenbahnen erwogen wird, und *Railway Gazette* bezeichnet als voraussichtlichen Käufer Stinnes, einen Führer des deutschen Wirtschaftslebens, über den und dessen Pläne, alle möglichen Unternehmungen in seiner Hand zu vereinigen, ja geradezu märchenhafte Gerüchte umlaufen. Warum ein den Anforderungen nicht genügendes Eisenbahnnetz in einer Demokratie weniger erträglich sein soll als im Obrigkeitsstaat, wie *Railway Gazette* behauptet, ist nicht ersichtlich, denn die politische Staatsform hat doch mit diesen Verhältnissen wenig zu tun, die Hauptsache ist doch die Wechselwirkung zwischen den Eisenbahnen und dem übrigen Wirtschaftsleben, und diese ist bei beiden Staatsformen dieselbe. Merkwürdigerweise hat Belgien im Jahre 1914 den Verkauf seiner Staatsbahnen erwogen, ist aber davon wieder zurückgekommen. Wenn zurzeit eine Umstellung der indischen Eisenbahnen erörtert wird, eine Frage, die die Fachpresse in England stark beschäftigt, und wenn dabei auf Grund von Gutachten namhafter englischer Fachleute auch die Einführung weitergehenden Staatsbetriebes — jetzt besteht in Indien ein gemischtes System — in den Kreis der Erwägungen gezogen wird, so scheint im Hinblick auf die Vorgänge in Deutschland der Zeitpunkt für eine solche Umstellung nicht sehr glücklich gewählt. Aus allen diesen Erörterungen klingt als Unterton heraus, daß England, so unangenehm das ihm ist, eine gewisse Bewunderung Deutschlands nicht unterdrücken kann.

Die Lage von Bahnhof und Stadt. In seinen Betrachtungen über die Lage von Bahnhof und Stadt („Verkehrstechnik“ 1921, Heft 8, S. 100) bemängelt Herr Prof. Dr.-Ing. Blum mit Recht die für die Linienführung und die Lage des Hauptbahnhofs in Köln ungünstige Lage der Kölner Eisenbahnbrücke. Es dürfte daher von Interesse sein, zu erfahren, welche Umstände eigentlich zu der sonderbaren Lage der alten Eisenbahnbrücke über den Rhein, geradewegs in der Längsachse des Kölner Domes, geführt haben. Wie in der „Zeitschr. f. Bauwesen“ 1851 über den Wettbewerb für Entwürfe für eine feste Rheinbrücke zwischen Köln und Deutz zu lesen ist, handelte es sich damals zunächst nicht um eine Eisenbahnbrücke, sondern nur um eine Straßenbrücke, die allerdings auch den Nebenzweck einer Gleisverbindung zwischen dem Deutzer Endbahnhof der Köln—Mindener Bahn und dem längs dem linken Rheinufer gelegenen Bahnhof der Rheinischen Bahn erfüllen sollte, aber nur für einzelne Wagen, nicht jedoch auch für Lokomotiven und ganze Züge. In der Hauptsache also handelte es sich um eine Straßenbrücke, und für diese läßt sich die gewählte Lage in der Längsachse des Domes aus städtebaulichen Erwägungen wohl erklären.

Wentzel.

Köln—Bonner Eisenbahnen A.-G. Nach dem Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. April 1920 bis 31. März 1921 entsprach das Ergebnis des Geschäftsjahres 1920 nicht den anfangs gehegten Erwartungen. Die am 1. März 1920 eingeführte Erhöhung der Tarife, von der man einen Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben erhoffte, ergab zwar im ersten Halbjahr einen Ueberschuß, die Tarifierhöhung genügte jedoch in den folgenden Monaten nicht, um die Folgen der bereits im Frühjahr 1920 einsetzenden Entwertung der Mark aufzuheben. Gegenüber den erhöhten Ausgaben wurden

die Einnahmen beeinträchtigt durch den ungewöhnlich lange anhaltenden niedrigen Wasserstand des Rheins. Die Ausgaben überschritten infolgedessen die Einnahmen nicht unerheblich. Es betragen im Rechnungsjahre 1920 die Einnahmen 47 089 032 M. gegenüber 20 331 226 M. im Jahre 1919 und die Ausgaben 49 860 318 M. gegen 20 614 010 M. im Jahre 1919, so daß das Jahr 1920 mit einem Betriebsverlust von 2 771 287 M. abschließt. Die Einnahmen sind um 131,6 pCt., die Ausgaben um 141,8 pCt. gestiegen. Befördert wurden 1920 12 078 062 Personen, 3,867 875 t Güter. Die Betriebs-einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betragen 22 524 425 M., aus dem Güterverkehr 23 271 291 M., verschiedene 1 293 315 M. Die Bilanz zum 31. März 1921 weist für 1921 einen Verlust von 4 494 449 M., der sich durch den vorjährigen Verlust von 133 994 M. auf 4 628 443 M. erhöht, auf.

Erhöhung der bahnamtlichen Rollgebühren. Nach einer Mitteilung der Eisenbahndirektion Berlin ist infolge der in letzter Zeit eingetretenen Verschärfung der Lage im Fuhrgewerbe eine abermalige Erhöhung der Gebühren der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer erforderlich. Die Gebührensätze sind deshalb vom 25. November ab, wie folgt, festgesetzt worden: A b f u h r v o n d e r B a h n : a) für Eilgut: bis 20 kg 7,50 M., von 21—50 kg 12 M., von 51—100 kg 16,50 M., für je weitere 50 kg 8 M.; b) für Frachtgut: 6,30 M., 9,60 M., 14,— M., 6,75 M. Für die A n f u h r z u r B a h n werden erhoben: a) für Eilgut: 9,20 M., 14,60 M., 20,— M., 9,20 M.; b) für Frachtgut: 7,50 M., 12,— M., 16,— M., 7,50 M.

Erfahrungen mit dem Achtstundentag in Frankreich. Nach dem „Allgemeinen Industrie-Anzeiger“ hat sich vor einiger Zeit die französische Kammer mit den Leistungen der französischen Eisenbahnen beschäftigt. Dabei wurde von fast allen Seiten darauf hingewiesen, daß der Rückgang der Leistungen der Eisenbahnen in erster Linie auf die schematische Anwendung des Achtstundentages zurückzuführen sei. Sie habe dazu geführt, daß ein Mehrbedarf an Personal von 25—30 v. H. sich als notwendig herausgestellt hat, während rechnerisch nur ein Mehrbedarf von 20 v. H. berechtigt gewesen sei, weil die tägliche Arbeitsleistung des einzelnen nur um 20 v. H. herabgedrückt worden wäre. Eine sehr beachtenswerte mittelbare Folge des Achtstundentages war eine Steigerung der Unfallzahlen, weil infolge der Vermehrung des Personals viele nicht genügend ausgebildete Personen im Lokomotivführer- und Heizerdienst verwendet werden mußten. So stieg im Vergleich zu dem Jahre 1913 im Jahre 1920 die Zahl der tödlichen Unfälle um 100 v. H. und die der Verletzungen um 187 v. H. Eine weitere mittelbare Folge des Achtstundentages war ein außerordentlich großer Mangel an Arbeitern in anderen Gewerben, besonders in der Landwirtschaft. Angesichts dieser Verhältnisse mehren sich auch in Frankreich die Stimmen, die einer vernünftigen Regelung der Arbeitszeit das Wort reden.

Elektrisierung der englischen Bahnen. Wie aus London gemeldet wird, beabsichtigt die South-Eastern & Chatham Railway Gesellschaft, ihre Vorortlinien von London tunlichst bald in einem Umkreise von 50 km vom Bahnhof Charing Cross für den elektrischen Betrieb umzubauen. Die Gesellschaft hofft, mit Rücksicht auf die dadurch geschaffenen neuen Arbeitsmöglichkeiten für die zahlreichen Erwerbslosen vom Reichsschatzministerium eine Zinsgarantie für eine neue, für den Bau zu verwendende Anleihe zu erhalten, damit die Bauarbeiten sofort in Angriff genommen werden können. Der erste Bauabschnitt umfaßt eine Streckenlänge von etwa 340 km, der zweite von etwas über 200 km. Alle Vorortzüge sollen durch elektrische Triebwagen (wie bei der Berliner Untergrundbahn), die Fernzüge der betreffenden Strecken aber durch elektrische Lokomotiven fortbewegt werden. Man erhofft, durch die Elektrisierung die Reisegeschwindigkeit um 30 bis 40 v. H. erhöhen zu können.

Fluß- und Seeschifffahrt.

Von der Donau-Wasserstraße. Am 3. November ist der Aschaffener Hafen feierlich eröffnet worden. Dieser Hafen bringt zum erstenmal den rheinischen Umschlag nach dem rechtsrheinischen Bayern herein und ist also für Bayern der Anfang der Weltwasserstraße und zugleich die Brücke vom Main zur Donau. Der gegenwärtige Stand des Milliardenprojektes ist so, daß nach dem Staatsvertrag zwischen Bayern und dem Reich zunächst ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen aufgerichtet wird, mit dem ersten Bauziel: die Großschiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Nürnberg und Ausbau der Donau von Kelheim bis Passau. Infolge

der notwendigen starken Beteiligung des privaten Kapitals an der Großschiffahrtsstraße ist eine peinlich genaue Durcharbeitung der Grundlagen unerlässlich. Diese Prüfung ist nahe am Abschluß. Die Vertreter der großen elektrischen Konzerne erstatten soeben ihr Schlußgutachten über die umfangreichen Berechnungen, die die bayerischen Behörden und die Sachverständigen des Gründungsausschusses vorgelegt haben. Unmittelbar daran schließen sich die Verhandlungen mit den Großbanken. Bisher sind rund 70 Mill. M. von den Städten gezeichnet. Das Privatkapital wird durch einen Prospekt der Banken, der sich auf das Gutachten der großen elektrischen Konzerne stützen wird, zur Zeichnung aufgefordert werden. Es ist zu hoffen, daß bis Ende dieses Jahres in die Bauarbeiten eingetreten werden kann. Die Entwürfe liegen bereit. Es darf angenommen werden, daß Bayern und das Reich 600 Mill. M. übernehmen und daß 400 Mill. M. gezeichnet werden. Der Rest von 600 Mill. Mark wird zu gegebener Zeit durch Schuldverschreibungen ausgeglichen.

Durch den „Frieden“ von Versailles ist die Donau bis Ulm internationalisiert. Es müssen also die großen Bauwerke in der Donau der Internationalen Donaukommission vorgelegt werden. Am 14. November hat in München eine Unterkommission der Internationalen Donaukommission getagt, um über die bayerischen Projekte ein technisches Gutachten für die Hauptkommission auszuarbeiten. Die Hauptkommission wird ebenfalls in München Anfang Dezember unter der Leitung des italienischen Delegierten Rosetti versammelt sein. Es werden außer den Uferstaaten bei dieser Tagung in München Frankreich, England und Italien vertreten sein. Die Unterkommission hat sich lediglich mit dem Ausbau des Kachlettwerkes von dem Standpunkt aus zu befassen, ob dadurch die Schiffbarkeit der Donau beeinträchtigt wird. Die Herstellung der Verbindung zwischen Main und Donau untersteht nicht der Würdigung durch die Kommission, die sich nur mit dem Donauffuß selbst zu befassen hat.

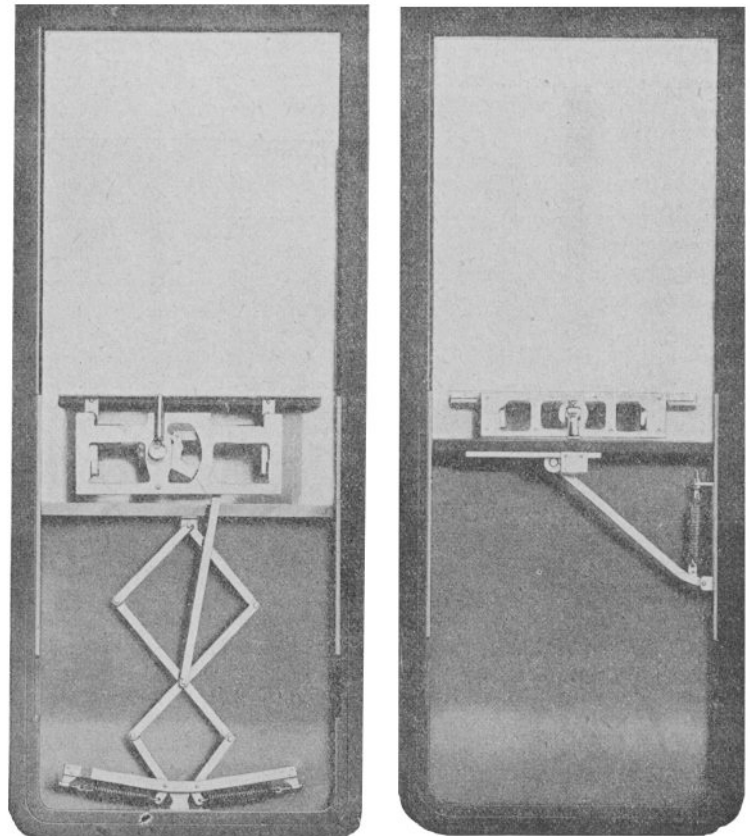
Für den Unterhalt und Betrieb der Großschiffahrtsstraße sind die Erträge der Großwasserkräfte die finanzielle Basis. Was die Wasserkräfte nicht einbringen, wird durch Zuschüsse des Reiches und Bayerns gedeckt werden müssen. Für die Aktiengesellschaft scheiden die Kosten des Unterhalts und Betriebes aus, weil nach dem Staatsvertrag das Reich diese übernimmt und als Entgelt dafür die Schiffsabgaben vereinnahmt. Aufgabe der zu gründenden Gesellschaft ist auch der Ausbau der oberen Donau, die vorerst nicht an das Reich übergegangen ist. Hierfür werden gegenwärtig ausführliche Entwürfe ausgearbeitet, die dann in einem Arbeitsausschuß erörtert werden sollen, an dem der Main-Donau-Stromverband, der Südwestdeutsche Kanalverein und der Verband Obere Donau beteiligt sein werden. Die Zeit der Ausführung dieser Bauten hängt von der Möglichkeit ab, die großen Mittel von insgesamt 3½ Milliarden M. flüssig zu machen. Ra.

Der Bodensee der Zukunft. Zwischen Stuttgart und Konstanz kam durch den Rheinschiffahrtsverband Konstanz und den Südwestdeutschen Kanalverein Stuttgart (für Rhein, Donau und Neckar) eine neue Verbindung dadurch zustande, daß genannte Verbände eine gemeinsame Zeitschrift „Kanalbau, Schifffahrt und Wasserwirtschaft“ herausgeben. Diese Verbindung ist natürlich und gut, denn beide Verbände verfolgen neben ihren eigenen volkswirtschaftlich segensreichen Bestrebungen die gleichen Ziele künftiger Volkswohlfahrt: die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee (mit der hier möglichen Kraftgewinnung für Baden, Württemberg und die Schweiz), die Verbindung des Bodensees mit der Donau bei Ulm und schließlich die Verbindung der Donau zwischen Ulm und Plehingen mit dem bereits in Ausführung befindlichen Neckarkanal.

Damit aber sind die jetzt gesteckten Ziele nicht erschöpft, denn diese Ziele werden, wenn erreicht, einmal das Verbindungsglied der großen europäischen Durchgangswasserstraße Donau—Schweiz—Mittelländisches Meer und Donau—Bodensee—Oberrhein—Seine—le Havre sein. Ist die Schaffung der letztgenannten Wasserstraßen auch einer künftigen Generation vorbehalten, so sind die jetzt gesteckten Ziele beider Verbände doch Werke, deren Verwirklichung unsere Generation noch erleben kann und bei gegenseitiger und allgemeiner Förderung auch erleben wird. Der Bodensee dürfte dann die Bedeutung der großen amerikanischen Binnenseen gewinnen. Der Bau eines Schifffahrtskanals Bodensee—Donau (100 km) kann kein Hindernis bilden. Und da an der Durchführung der Neckarkanalisation bis Plehingen nicht mehr zu zweifeln ist, so kann auch die Verwirklichung der Alüberführung von Plehingen bis Ulm nicht mehr zu den unerreichbaren Zielen gezählt werden.

Verschiedenes.

Ein neuartiger Fensteröffner. Einfach und bequem in der Handhabung ist der neue Fensteröffner Pintsch-Kührt. Ein einfacher leichter Hebeldruck genügt, um das Fenster zu öffnen oder zu schließen, und durch Loslassen des Hebels wird es in jeder beliebigen Höhe unbedingt festgehalten. Durch die elastische Verbindung zwischen Tür und Scheibe wird selbst bei heftigem Zuwerfen der Tür eine Zertrümmerung der Scheibe vermieden. Die Vorrichtung ist gänzlich unabhängig von der Form und Größe der Tür und des Fensters und kann ohne Schwierigkeiten an jeder Tür angebracht werden. Der Gang ist völlig geräuschlos und der Abschluß bei völlig geschlossenem Fenster infolge eines kräftigen Federdruckes unbedingt staub- und wasserdicht. Auch das lästige Klappern und Klirren der Scheiben fällt hierbei weg.



Automatische Fensterstellvorrichtung.
(Links Handgriff in Ruhelage, rechts einfache Bauart.)

Bei dem automatisch wirkenden Mechanismus ist jede Verwendung von Kurbeln, Ketten und Zahnrädern vermieden. Bei der einfachen Ausführung wird das Gewicht des Fensters durch einen federgespannten Druckhebel ausgeglichen. Nach Anheben des Hebels kann das Fenster mittels eines Knopfes leicht auf- und abbewegt werden. Die neue Einrichtung eignet sich in gleicher Weise für alle Verkehrsmittel, Straßenbahn und Eisenbahn, Kraftwagen, Omnibusse usw. T. P. A.

Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft. Herr Regierungsbaumeister a. D. Wilhelm Wurl hielt kürzlich einen Vortrag über „Anwendungsgebiet, Konstruktion und Leistungen der Felddrahtseilbahnen während des Weltkrieges“. Der Vortragende erläuterte in zahlreichen Lichtbildern die Vor- und Nachteile der verschiedenen Drahtseilbahn-Konstruktionen und kam dann besonders auf die leichten Felddrahtseilbahnen der deutschen Heeresverwaltung zu sprechen.

Es waren dies Einzeldrahtseilbahnen, die für Einzellasten von 100 bis 150 kg und eine Länge von 2½ km eingerichtet waren. Die Drahtseilbahnen waren mit einer Anzahl von Stützen, Gehängen usw. für die verschiedensten Gegenstände des Bedarfes in der vordersten Linie so eingerichtet, daß vermittelt eines 30- bzw. 45-PS.-Antriebmotors Lasten auf Höhen von 100 bis 600 m transportiert werden konnten. Bei einem mittleren Höhenunterschied von 300 m zwischen Anfangs- und Endstation betrug die Stundenleistung etwa 10 t. An den Lieferungen für diese Bahnen waren die deutschen

Spezialfirmen auf dem Gebiete des Drahtseilbahnbaues Bleichert u. Co. in Leipzig, Pöhlig in Köln und Heckel in Saarbrücken beteiligt. Insgesamt sind während des Krieges im Bereich der deutschen Heeresverwaltung etwa 500 km dieser leichten Felddrahtseilbahnen eingebaut worden, und zwar in den Vogesen, in Tirol, in den Karpathen, in Bulgarien und in der Türkei.

Annähernd die gleiche Anzahl von Drahtseilbahnen ist während des Krieges von seiten der österreichischen Heeresverwaltung bei den deutschen Firmen bestellt und im Bereich der österreichischen Heeresverwaltung eingebaut worden.

Im Anschluß an den beifälligst aufgenommenen Vortrag entspann sich eine interessante Diskussion über den Wert der Einseil- und Zweiseilbahnen sowie über Drahtseilbahnen, die bei den früheren Gegnern, insbesondere bei den Franzosen und Italienern, Verwendung gefunden haben. Während bei der deutschen Heeresverwaltung im Frieden Drahtseilbahnen nicht vorgesehen waren, sind von der italienischen Heeresverwaltung bereits im Frieden Truppenübungen mit Drahtseilbahnen angestellt worden.

Der Vorsitzende, Herr Baurat Dipl.-Ing. de Grahl, beabsichtigt, die Angelegenheit bezüglich des Baues von Drahtseilbahnen und die während des Krieges gesammelten Erfahrungen weiter dahingehend zu verfolgen, ob bzw. in welchen Fällen der Bau von Drahtseilbahnen im Anschluß an vorhandene Vollbahnen oder Kleinbahnen allgemein von wirtschaftlicher Bedeutung sein kann.

Schriftverkehr mit deutschen Auslandsbehörden. Dem Auswärtigen Amt gehen in letzter Zeit erneut Klagen der deutschen Auslandsvertretungen darüber zu, daß den zahlreich eingehenden Anträgen und Anfragen von Firmen und Privatpersonen nur in wenigen Fällen genügend Rückporto beigelegt wird. Da es nicht angängig ist, die in Wahrnehmung der Interessen einzelner entstehenden Unkosten auf die Reichskasse zu übernehmen, müssen die Beträge in jedem einzelnen Falle von dem Kostenschuldner eingezogen werden. Hierdurch entstehen unnötige Schreibarbeiten und unliebsame Weiterungen. Es liegt daher im eigensten Interesse der Absender, allen Anfragen an Auslandsbehörden internationale Antwortscheine beizufügen, die auf allen Postämtern käuflich sind.

Kohlenpreiserhöhung. Auf Grund der Lohnvereinbarungen, die am 9. v. M. im Reichsarbeitsministerium zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern der deutschen Bergbaureviere mit Wirkung ab 1. November d. J. getroffen worden sind, beschloß der Reichskohlenverband in gemeinsamer Sitzung mit dem großen Ausschuß des Reichskohlenrates folgende durchschnittliche Preiserhöhungen (ohne Steuer): Ruhrrevier 132 M. je Tonne ab 1. Dezember, Niedersachsen 145 M. je Tonne ab 1. Dezember, Sachsen 135,30 M. je Tonne ab 1. Dezember, Niederschlesien 128,30 M. je Tonne ab 20. November; rheinische Braunkohle: Brikett 50,71 M. je Tonne ab 1. Dezember, Rohkohle 15 M. je Tonne ab 1. Dezember; mitteldeutsche und ostelbische Braunkohle: Briketts 80 M. je Tonne ab 21. November, Rohkohle 24 M. je Tonne ab 21. November.

Hierbei mußte — unter Zustimmung der Reichsregierung — dem Einfluß der rapiden Geldentwertung der letzten Zeit in gleicher Weise wie bei den Löhnen auch bei den sonstigen Selbstkosten der Kohlegewinnung, insbesondere den Materialien — die nachgewiesenermaßen 40 v. H. und mehr der Gesamtselbstkosten, also 67 v. H. und mehr der Lohnkosten je Tonne Kohle betragen — durch einen Zuschlag von 60 v. H. auf die reinen Lohnmehrkosten Rechnung getragen werden.

Eisen. Fachkreise kommen immer mehr zu der Ansicht, daß über kurz oder lang die deutschen Werke ihre Notierungen für Exportware überhaupt nur noch in fremder Währung abgeben werden, um sich vor großen Verlusten zu bewahren. Die Preise zögen tagtäglich an, und sowohl die rheinisch-westfälischen als auch die Saar- und oberschlesischen Werke hätten den Verkauf bis auf weiteres vollständig eingestellt. Der Beschäftigungsgrad der Werke reiche durchschnittlich bis zum Februar/März 1922. Auffallenderweise trete in den letzten Tagen Belgien als Käufer auf, obgleich die belgischen Werke ihre Notierungen herabgesetzt hätten, wahrscheinlich, weil die dortigen Werke auf längere Zeit ausverkauft seien. Ueberhaupt sei die Nachfrage aus dem Auslande nach wie vor sehr rege, und sowohl aus Spanien als auch aus dem Osten seien Anfragen in großem Maße eingetroffen, die aber bei weitem nicht placiert werden konnten. — In der österreichischen Kohlen- und Eisenindustrie herrscht seit einiger Zeit Hochkonjunktur; der Export in Eisen sei derzeit namentlich nach dem Balkan sehr rege. — Es wird über Stilllegung von Hochöfen in Italien berichtet.

Vereinsmitteilungen.

Verein Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V., Berlin SW 11, Dessauer Str. 1.

Rundschreiben. Der Verein hat folgende Rundschreiben versandt:

1. an sämtliche Vereinsverwaltungen: Nr. 539 am 18. 11. 21 betr. Preise für Oberbaustoffe,
2. an sämtliche Vereinsverwaltungen mit nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privateisenbahnen: Neb. Klb./Prb. 7568/21 am 12. 11. 21 betr. Ausrüstung der in den Staatsbahnwagenpark eingestellten Güterwagen mit Kunze-Knorr-Bremse,
3. an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Privateisenbahnen: Prb. 7668/21 am 18. 11. 21 betr. Einführung von Privateisenbahnen in Reichsbahnhöfe.

Den Verwaltungen, die die Rundschreiben nicht erhalten haben, wird anheimgestellt, sie bei der Geschäftsstelle anzufordern.

Etwa 150 neue, normalspurige, offene Güterwagen nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn, teils mit, teils ohne Bremse, von 15 000 und 20 000 kg Tragfähigkeit, ferner

etwa 50 gebrauchte Wagen gleicher Art, erst in den letzten Jahren gebaut und tadellos erhalten, außerdem

etwa 140 gebrauchte, gedeckte Güterwagen von 15 000 kg Tragfähigkeit hat eine Firma abzugeben. Die Firma ist auch bereit, diese Wagen zu vermieten.

Verwaltungen, die für dieses Angebot Interesse haben, werden gebeten, sich an die Vereinsgeschäftsstelle zu wenden.

Verkehrssteuer. Der Reichsfinanzminister hat sich nach monatelangen Verhandlungen bereit erklärt, notleidenden Bahnen die Verkehrssteuer im Verwaltungswege nach § 108 der Reichs-abgabenordnung ganz oder zum Teil zu erlassen. Er hat sich also auf den Boden der Entschließung im vorläufigen Reichswirtschaftsrat gestellt. Als notleidend sollen die Betriebe angesehen werden, die ihren Erneuerungsstock nicht den veränderten Zeitverhältnissen entsprechend ausgestattet haben.

Zuständig für die Entscheidung über die von den einzelnen Bahnen zu stellenden Anträge sollen die Landesfinanzämter im Einvernehmen mit den Aufsichtsbehörden sein. Es ist weiter in Aussicht genommen, daß die Landesfinanzämter Sachverständige aus dem Kreise der leitenden Persönlichkeiten von Bahnbetrieben hören. — Wir verweisen im übrigen auf unser Rundschreiben Nr. 541 vom 23. November d. J.

Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnverein, Wien IV/1, Favoritenstraße 9:

Neue Mitglieder: A. Ordentliche Mitglieder: Italien: Servizi pubblici della città di Fiume, Tramvia elettrico, Fiume.

C. Außerordentliche Mitglieder: Rumänien: Creditul pentru întreprinderi electrice, Societate anonima romana, Bukarest.

Schluß des redaktionellen Teiles.

Wer liefert?

In diese Spalte wird der Materialbedarf von Mitgliedern des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen E. V. sowie des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahn-Vereins aufgenommen. Antworten, denen für jedes einzelne Angebot 1 Mark in Briefmarken beizulegen ist, müssen mit der betreffenden Bezugsnummer versehen und „An die Geschäftsstelle der „Verkehrstechnik“, Berlin SW 68“ gerichtet sein.

1118. — Gelenk-Drehscheibe, altbrauchbar, 1,435 m Spur, 7½ m Durchmesser und 35 t Tragkraft.

1119. — Luftsauger mit elektrischem Antrieb und Luftbehälter für Saugluftbremsen.

1120. — Drehscheibe, gebraucht, für Staatsbahnwagen mit Scheibendurchmesser von etwa 9 m.

1121. — Rollböcke, zweiachsige, für 1000 mm Spurweite, Tragfähigkeit 15 000 kg.

Ausgeschriebene Stellen.

(Siehe letzte Seite des Anzeigenteils.)

Bahnmeister. — Chiffreanzeige.

Ingenieur. — Chiffreanzeige.

Beachten Sie bitte die „Kleinen Anzeigen“ auf Seite XLVI dieses Heftes