

MÜNCHENER

Volkswirtschaftliche Studien

HERAUSGEGEBEN VON

LUJO BRENTANO UND WALTHER LOTZ

VIERUNDNEUNZIGSTES STÜCK:

Die Rentabilität
der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen

Von

DR. ERNST MÜLLER



STUTT GART UND BERLIN 1909

J. G. COTTA'SCHE BUCHHANDLUNG NACHFOLGER

1920. 168

Hefdruck

Die Rentabilität

H 4430

der

Großh. Badischen Staatseisenbahnen

Von

BH 855 M

676

ERNST MÜLLER

Doktor der Staatswirtschaft



STUTTGART UND BERLIN 1909

J. G. COTTA'SCHE BUCHHANDLUNG NACHFOLGER

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Darstellung der finanziellen Verhältnisse und Ergebnisse der badischen Staatsbahnen nach amtlichen Veröffentlichungen des Rechnungsjahres 1906, verglichen mit einigen anderen deutschen Staatsbahnverwaltungen	1
1. Längenverhältnisse und Fahrzeuge der badischen Staatsbahnen sowie bei diesen beschäftigtes Personal im Rechnungsjahr 1906	1
2. Das Anlagekapital der badischen Staatsbahnen	7
3. Die Eisenbahnschulden und die sonstigen im öffentlichen Unternehmen steckenden Gelder	11
4. Die Rechnung des Eisenbahnbetriebes	15
a) Allgemeines	15
b) Die Betriebseinnahmen	16
Im ganzen	16
Die Verkehrseinnahmen	17
Die Beförderungspreise	17
Die Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr .	23
Die Einnahme aus Güterverkehr	25
Sonstige Einnahmen	27
c) Ist der Personen- oder Güterverkehr für die Rentabilität maßgebend?	28
d) Die Betriebsausgabe	28
Im ganzen	28
Persönliche Ausgaben	29
Sachliche Ausgaben	31
e) Der Ueberschuß	34
f) Die Verwendung des Ueberschusses	35
5. Zusammenfassung	37

II. Kritische Bemerkungen zu der amtlich veröffentlichten Darstellung der Rentabilität	40
1. Ermöglicht die Buchführung nach dem Kameralstil eine ge- naue Kontrolle des wirtschaftlichen Erfolges?	40
2. Die Erneuerung der baulichen Anlagen und Fahrzeuge.	42
Allgemeines	42
Erneuerungsausgabe bei den badischen Staatsbahnen	43
3. Ist die Rente des öffentlichen Betriebes identisch mit der eines privaten Unternehmens?	48
Anhang: Tabellen und graphische Darstellung	52

Benutzte Quellen

Die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen, bearbeitet im Reichseisenbahnamt (hauptsächlich Band XXVI: Rechnungsjahr 1906).

Die Jahresberichte über die Staatseisenbahnen und die Bodenseedampfschiffahrt im Großherzogtum Baden.

Die Rechnungsnachweisungen des Eisenbahnetats samt den Berichten des landständischen Ausschusses über die Prüfung der Rechnungen der Eisenbahnschuldentilgungskasse.

Die statistischen Jahrbücher von Baden und Bayern.

Statistisches Handbuch für das Königreich Württemberg.

Das Regierungs-Gesetz- und Verordnungsblatt für Baden.

Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen.

L i t e r a t u r

- Buchenberger, Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden in den Jahren 1850—1900. Heidelberg 1902.
- Cohn, Eisenbahnüberschüsse und Steuern im preußischen Staatshaushalt in der Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften 1907, 4. Heft.
- Fuchs, Geschichte des badischen Gütertarifwesens bis zur Tarifreform 1877. Karlsruhe 1907.
- Kech, Die Gründung der badischen Staatsbahnen. Karlsruhe 1905.
- Lenschau, Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr. Halle 1907.
- Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Leipzig 1906.
- Der Fiskus als Arbeitgeber im deutschen Staatsbahnwesen im Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, Band XXI, 1905.
- Müller, Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Heidelberg 1904.
- Philippovich, Der badische Staatshaushalt in den Jahren 1868—1889. Freiburg i. B. 1889.
- Grundriß der politischen Oekonomie, Band II, 2. Teil, 1. u. 2. Abschnitt.

- Regenauer, Der Staatshaushalt des Großherzogtums Baden. Karlsruhe 1863.
- Heubach, Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Süddeutschland, insbesondere 2. Abschnitt: Die Tarifpolitik der großherzoglich badischen Staatseisenbahnen. 89. Band der Schriften des Vereins für Sozialpolitik.
- Schneider, Zur Rentabilitätsberechnung der Personen- und Güterzüge unter Zugrundelegung der Verhältnisse der badischen Staatseisenbahnen in der Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften 1906.
- Segner, Die bayerische Staatsschuld im Finanzarchiv XXI. Jahrg. 1904, 1. Band.
- Simon, Die Bilanzen der Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften a. A. Berlin 1898.
- Waldschmidt, Kaufmännische Buchführung in staatlichen und städtischen Betrieben. Berlin 1908.
- Stein, Betriebskoeffizient und Rentabilität im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1909, Heft 1.
- Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Archiv für Eisenbahnwesen.
- Groß, Die hessischen Eisenbahnen unter preußischer Verwaltung. Darmstadt 1902.
- Cauer, Betrieb und Verkehr der preußischen Staatsbahnen, 2 Bände. Berlin 1903.
- Hoff-Schwabach, Nordamerikanische Eisenbahnen. Berlin 1906.
- Die Artikel über Eisenbahnen im Handwörterbuch der Staatswissenschaften und im Wörterbuch der Volkswirtschaft.
- Hahn, Die Eisenbahnen. Leipzig 1905, Teubner.
- Biedermann, Die technische Entwicklung der Eisenbahnen der Gegenwart. Leipzig 1907, Teubner.
- Schneider, Die Eisenbahnen Deutschlands. Geschichte, Betrieb und Organisation. Karlsruhe 1905.
-

Darstellung

der finanziellen Verhältnisse und Ergebnisse der badischen Staatsbahnen nach amtlichen Veröffentlichungen des Rechnungsjahres 1906, verglichen mit einigen anderen deutschen Staatsbahnverwaltungen

1. Längenverhältnisse und Fahrzeuge der badischen Staatsbahnen sowie bei diesen beschäftigtes Personal im Rechnungsjahr 1906

(Tabelle 1, 2, 3, 4, 5 im Anhang)

Die Eigentumlänge aller auf badischem Staatsgebiet hergestellten (Staats- und Privatbahnen, gleichviel ob normal- oder schmalspurig), dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen betrug Ende 1906 2300,98 km. Auf 100 qkm Flächeninhalt des Großherzogtums kamen 15,2 km Bahnlänge¹⁾. Den Reichsdurchschnitt von 10,7 km Eigentumlänge aller Bahnen¹⁾ auf je 100 qkm Staatsgebiet übertraf Baden um ein bedeutendes. Ueber ihm stand nur Sachsen mit 21,5 km. Was die übrigen größeren deutschen Bundesstaaten anlangt, so bewegten sich die entsprechenden Daten zwischen 10,1¹⁾ und 13,9¹⁾ km, erstere Ziffer für Bayern, letztere für Elsaß-Lothringen maßgebend. Von der gesamten Bahnlänge auf badischem Staatsgebiet waren im Eigentum des badischen Fiskus 1631,29 km

¹⁾ Die angeführten Ziffern über Eisenbahnausstattung, d. h. Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Gebietsfläche, hängen wesentlich ab von der Bevölkerungsdichtigkeit. Baden hat z. B. mehr Eisenbahnen wie Bayern, weil hier auf je 100 qkm Flächeninhalt nach der letzten Volkszählung vom 1. Dezember 1905 nur 8600 ortsanwesende Einwohner, dort aber 13 340 kamen. Die Reichslände wiesen 12 500, Sachsen 30 070, das Deutsche Reich im Durchschnitt 11 210 ortsanwesende Einwohner auf je 100 qkm Flächeninhalt auf.

oder 70,9 %. Der Rest von 669,69 km verteilte sich folgendermaßen: dem preußisch-hessischen Eisenbahnfiskus gehörten 74,1, dem württembergischen 99,93, dem schweizerischen 15,57 km; fremden Staaten mithin 189,64 km. Für private Eisenbahnunternehmungen verblieben noch 480,05 km Eigentumslänge. Auf vollspurige Privatbahnen kamen davon 229,81 km, welche sieben Gesellschaften gehörten. Von letzterer Kilometerzahl wurde die 18,41 km lange eingleisige Nebenbahn Appenweier-Oppenau vom Staate mitbetrieben gegen eine vertragsmäßige $4\frac{1}{2}$ %ige Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals (1 985 615 Mk.). Das in der Reichseisenbahnstatistik ausgewiesene Anlagekapital für sämtliche vollspurigen, als eingleisige Nebenbahnen betriebenen badischen Privatbahnen belief sich im ganzen auf 14,47 Mill. Mk. oder auf 62 910 Mk. auf 1 km Eigentumslänge. Die noch verbleibenden 250,54 km Eigentumslänge eingleisig und nebenbahnähnlich betriebener Schmalspurbahnen gehörten sieben privaten Unternehmungen; das verwendete Anlagekapital bezifferte sich auf 15,56 Mill. Mk. überhaupt oder auf 61 990 Mk. pro 1 km Eigentumslänge.

Dem badischen Fiskus gehörten innerhalb der Grenzpfähle 1603,76 km vollspurige und 27,53 km schmalspurige Bahnen. Das Bahneigentum des badischen Staates erstreckte sich aber auch auf benachbarte fremde Staatsgebiete. Auf schweizerischem Gebiet lagen 41,16 km Eigentumslänge, auf württembergischem 24,15 km, auf hessischem 27,17, auf preußischem 20,96 und auf bayrischem 0,03 km, zusammen 108,47 km. Die Staatsbahneigentumslänge belief sich also im ganzen auf 1739,96 km. Auf 100 qkm Flächeninhalt des Großherzogtums kamen 11,2 km Staatsbahneigentumslänge gegen einen Reichsdurchschnitt von 10,3 km. Unter den größeren deutschen Staatsbahnverwaltungen schwankte diese Ziffer zwischen 8,6 km bei Bayern und 22,1 km bei Sachsen. Die Staatsbahneigentumslänge beanspruchte 75,6 % aller badischen Bahnen. 24,4 % von der Eigentumslänge aller Bahnen kamen also auf Privatbahnen. Gegenüber den entsprechenden Ziffern der anderen größeren Bundesstaaten, welche zwischen 0,3 % bei Sachsen und 15,1 % bei Bayern sich bewegten, gegenüber dem Reichsdurchschnitt von 9,2 %, fällt diese Ziffer auf. Baden hatte relativ mehr Privatbahnen wie die

anderen deutschen Bundesstaaten. Trotz dieses relativ großen Anteils der Privatbahnen an der Eigentumlänge aller Bahnen kam ihnen doch keine ausschlaggebende Bedeutung im badischen Eisenbahnwesen zu, da ja bekanntlich alle größeren wichtigen Linien im Eigentum und Betrieb des Fiskus sich befanden. Von jener Staatsbahneigentumlänge mit 1739,76 km standen im Eigentum und Betrieb des Fiskus 1673,55 km oder 96,2 %. Der badische Anteil an der 96,07 km langen Main-Neckareisenbahn wird gemäß dem zwischen Baden, Preußen und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung der genannten Eisenbahn abgeschlossenen Staatsvertrage vom 14. Dezember 1901 seit 1. September 1902 durch die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft betrieben. Der badische Anteil betrug 38,68 km; er ist zweigleisig betriebene vollspurige Hauptbahn. Das Anlagekapital belief sich nach der Reichseisenbahnstatistik Ende 1906 auf 9 343 311 Mk. im ganzen oder auf 239 566 Mk. pro 1 km Eigentumlänge. Der Anteil Badens am Betriebsüberschuß der Main-Neckareisenbahn, welcher seinen eigenen, aus dem allgemeinen Staatshaushalt ausgeschiedenen Spezialetat hat, fließt in die Eisenbahnschuldentilgungskasse, um von dieser zur Deckung ihrer Ausgaben mit herangezogen zu werden. Die 27,53 km lange Schmalspurbahn — die einzige Schmalspurbahn des Fiskus — Mosbach-Mudau (1 m Spurweite) gehört dem Staate, steht aber unter Privatverwaltung, und zwar unter der Verwaltung der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Berlin. Die Bahn ist seit 3. Juni 1905 im Betriebe. Das Anlagekapital betrug Ende 1906 2 231 300 Mk. oder 81 050 Mk. pro 1 km Eigentumlänge.

Im Eigentum und Betrieb des Staates befanden sich Ende 1906 1673,55 km nur vollspurige Eisenbahnen. Davon waren Hauptbahnen 1468,67 km und Nebenbahnen 204,88 km; ein-
gleisig 910,04 und zweigleisig 763,51 km. Von den größeren deutschen Staatsbahnverwaltungen hatte, wenn man nur die vollspurigen Bahnen berücksichtigt, Baden vergleichsweise am wenigsten Nebenbahnen und im allgemeinen, ausgenommen Elsaß-Lothringen, den höchsten Prozentsatz zweigleisig betriebener Bahnen. Es waren nämlich von der Eigentumlänge nur vollspuriger Bahnen:

	Nebenbahnen	Zweigleisig
in Baden	12 %	45 %
„ Elsaß-Lothringen . . .	23 „	58 „
„ Preußen-Hessen	39 „	39 „
„ Bayern	36 „	35 „
„ Sachsen	34 „	31 „
„ Württemberg	14 „	25 „

Von seiner Eigentumlänge hatte der badische Fiskus an die bayrische Verwaltung verpachtet nach dem Stand vom Ende des Jahres 1906 1,64 km (in Wertheim); gepachtet von der bayrischen Verwaltung 24,50 km (die Strecke Bayerische Grenze-Würzburg als Fortsetzung der Odenwaldbahn), weiter die badische Privatbahn Appenweier-Oppenu mit 18,41 km Länge. In Mitbetrieb waren genommen von den vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen 7,61 km (in Mannheim), von den schweizerischen Bundesbahnen 4,89 km (die Verbindungsbahn zwischen dem badischen und dem schweizerischen Bahnhof in Basel). Die Betriebslänge betrug also Ende 1906 1727,42 km. Davon dienten gemeinschaftlich für Personen- und Güterverkehr 1639,14 km, nur für Güterverkehr 88,28 km. Die entsprechenden Ziffern im Jahresdurchschnitt waren 1709,20, 1639,14 und 70,06 km. Von der Eigentumlänge war die 2,84 km lange Strecke Donaueschingen-Hüfingen an die süddeutsche Eisenbahngesellschaft in Darmstadt in Mitbetrieb gegeben.

An die badischen Staatsbahnen waren 316 nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnen angeschlossen, und zwar schlossen an auf freier Strecke 11, auf Bahnhöfen 305 Bahnen. Angeschlossen waren 1 Montan-, 300 Industrie- und 15 sonstige Bahnen, welche außer 9 sämtlich vollspurig waren. Mit Dampfkraft waren davon betrieben 240, mit Elektrizität 1, mit Pferde- u. s. w. -kraft 75.

Der Gesamtbestand der verfügbaren Lokomotiven betrug Mitte 1906 755. Im Laufe des Rechnungsjahres war der Zugang aus Baufonds 11, aus Betriebsfonds 8 Stück; aus dem Bestand schieden 17 aus. Auf je 10 km Betriebslänge im Jahresdurchschnitt trafen 4,38 Lokomotiven. Vom Gesamtbestand waren versehen mit Schlepptender 571; Tenderlokomotiven wurden 183 festgestellt. Das Eigengewicht einer Loko-

motive einschließlich der Tender war durchschnittlich 50,25 t. Das Durchschnittsalter betrug 16,1 Jahre. Die durchschnittlichen Beschaffungskosten einer Lokomotive, die Tender mitberücksichtigt, stellten sich Ende 1906 auf 54 215 Mk. (zu Vergleichen mit den anderen deutschen Verwaltungen siehe Tabelle 5).

Der Bestand der Personenwagen bezifferte sich für Mitte 1906 auf 1820 Stück. Aus Baufonds gingen zu im Rechnungsjahr 13 Stück, 8 Stück wurden aus Betriebsfonds beschafft. 32 Wagen schieden aus, 31 wurden aus Betriebsfonds umgebaut. Auf je 10 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr trafen 11,7 Wagen. Die Anzahl der verfügbaren Plätze im ganzen war 82 170¹⁾; davon kamen auf die I. Klasse 1921, auf die II. Klasse 14 631 und auf die III. Klasse 65 618 Plätze. Auf je 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr kamen 501 Plätze. Die durchschnittlichen Beschaffungskosten für einen Personenwagen beliefen sich Ende 1906 auf 11 533 Mk. (zu Vergleichen mit den anderen deutschen Verwaltungen siehe Tabelle 5).

Der Bestand der Lastwagen betrug für Mitte 1906 14 125 Stück. Im Rechnungsjahr schieden aus aus dem Bestande 164, aus Baufonds wurden 223 beschafft, aus Betriebsfonds 26. Umgebaut aus Betriebsfonds wurden 47 Stück. Die Verwaltung verfügte im Jahresmittel über 311 Gepäck- und 13 814 Güterwagen. Auf je 10 km durchschnittliche Betriebslänge kamen 80,44 Güter- und 1,80 Gepäckwagen. Ende 1906 waren 6312 bedeckte und 7580 offene Güterwagen vorhanden. Erstere wiesen ein Ladegewicht für 107 835 t, letztere für 71 633 t, zusammen für 179 468 t²⁾ auf; die Gepäckwagen für 2064 t. Das durchschnittliche Ladegewicht für einen Güterwagen stellte sich auf 12,95 t (für einen bedeckten auf 11 und für einen offenen auf 14 t), für einen Gepäckwagen auf 6,6 t. Die durchschnittlichen Beschaffungskosten für einen Gepäckwagen beliefen sich Ende 1906 auf 8262 Mk., für einen Güterwagen auf 3284 Mk. (zu Vergleichen mit anderen Verwaltungen siehe Tabelle 5).

¹⁾ Davon waren durchschnittlich 25,70 % besetzt.

²⁾ Diese waren durchschnittlich zu 40,86 % ausgenutzt.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter, gegen Gehalt, Tag- und Akkordlohn im Betrieb tätig, betrug im ganzen für Mitte 1906 24 470. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge waren 14,32 Personen beschäftigt. Man zählte 6325 etatmäßige Beamte, 2560 diätarische Beamte und 15 584 Arbeiter. Von je 100 Menschen Personal überhaupt entfielen auf etatmäßige Beamte 25,81, auf diätarische 10,47 und auf Arbeiter 63,72. Von den sechs größeren Systemen hatte Baden prozentual am wenigsten etatmäßige Beamte. Diätarier waren in Baden den anderen Netzen gegenüber am stärksten vertreten, desgleichen auch die Arbeiter.

Im Verwaltungsdienst, der den gesamten Dienst der leitenden und beaufsichtigenden Verwaltungsorgane umfaßt (er erstreckt sich z. B. auf Direktion und Verwaltungsrat, Fahrmaterialkontrolle, Rechnungskontrolle, Hauptkassen-, Zentralmaterialienverwaltung, technisches Zentralbureau, Betriebsbauabteilung u. s. w.), waren tätig 1309 Menschen. Pro Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge waren das 0,77 Personen. Von den sechs größeren Systemen beschäftigte Baden hier am meisten Personal, Preußen-Hessen mit 0,51 Köpfen am wenigsten¹⁾. Wie bei allen größeren deutschen Staatsbahnverwaltungen waren auch in Baden im Verwaltungsdienst den anderen Dienstabteilungen gegenüber prozentual am meisten etatmäßige Beamte beschäftigt.

Im Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst waren tätig 4903 Menschen oder pro Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge 2,85 Personen. Wie sonst waren auch hier Beamte am geringsten, Arbeiter dagegen am stärksten vertreten.

Im Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst (zum Bahnhofsdiens werden gezählt: die Beamten des äußeren Bahnhofsdiens, die Bahnhofsvorsteher, Wagenaufseher, Rangiermeister, Weichensteller, Bahnsteigschaffner; zum Abfertigungs-

¹⁾ Preußen hat bekanntlich 1895 eine Vereinfachung des inneren Dienstes vorgenommen, wodurch seinerzeit sofort 3057 Beamte, d. h. rund $\frac{1}{6}$ der Gesamtzahl, erspart wurden. Die damit verbundene Ausgabenverminderung wird von zuständiger Seite auf 20 000 000 Mk. jährlich berechnet, was einer Steigerung der Rente um rund 0,20% im Rechnungsjahr 1906 gleichkam.

dienst die Fahrkarten-, Gepäck- und Güterabfertigungsbeamten, Kassierer, Buchhalter, Wiege- und Lademeister) waren tätig 11 956 Personen oder 7,00 Menschen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge.

Im Zugförderungs- und Werkstättendienst waren beschäftigt 6302 Personen oder 3,69 auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge. Analog den übrigen Netzen auch hier überwiegend Arbeiter.

Ueber das prozentuale Anteilverhältnis der etatmäßigen, diätarischen Beamten und Arbeiter an den einzelnen angeführten Dienstabteilungen gibt Aufschluß folgende Zusammenstellung:

	Etatmäßige Beamte	Diätarische Beamte	Arbeiter
Im Verwaltungsdienst . . .	58,61 %	18,92 %	22,47 %
„ Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienst . .	16,06 „	3,77 „	80,17 „
„ Bahnhofsabfertigungsdienst und Zugbegleitungsdienst .	28,05 „	15,20 „	56,75 „
„ Zugförderungs- und Werk- stättendienst	22,74 „	5,08 „	72,18 „

2. Das Anlagekapital der badischen Staatsbahnen

(Tabelle 6, 7 im Anhang)

Das Anlagekapital für die im Eigentum des Fiskus befindlichen Eisenbahnen bezifferte sich nach der Berechnung der Verwaltung für Ende 1906 auf 701 949 267 Mk. Auf 1 km Eigentumslänge belief es sich auf 403 474 Mk. Stellt man dieser Ziffer die der anderen größeren deutschen Staatsbahnverwaltung gegenüber, so hatte Baden das kapitalintensivste deutsche System. Was das finanziell bedeutet, läßt sich daraus entnehmen, daß die badischen Staatsbahnen bei den gleichen Ergebnissen statt mit 4,18 % mit 6,35 % rentiert hätten, wenn sie mit preußisch-hessischen vollspurigen Anlagekapitalsziffern pro 1 km Eigentumslänge hätten rechnen können. Pro 1 km Eigentumslänge betrug nämlich das Anlagekapital der voll- und schmalspurigen Bahnen Ende 1906:

in Baden	403 474 Mk.
„ Elsaß-Lothringen . .	381 363 „

in Württemberg	342 214 Mk.
„ Sachsen	332 232 „
„ Preußen-Hessen	268,455 „
„ Bayern	255 893 „

Auf vollspurige Bahnen im Eigentum und Betrieb des Staates kamen von jenen angeführten 701 949 267 Mk. 690 374 656 Mk.¹⁾ oder pro Kilometer Eigentumlänge 412 521 Mk. Wir lassen zum Vergleich wieder die entsprechenden Ziffern der größeren Systeme folgen.

Auf 1 km Eigentumlänge belief sich das Anlagekapital der vollspurigen Bahnen:

in Baden	412 521 Mk.
„ Elsaß-Lothringen	396 030 „
„ Sachsen	366 554 „
„ Württemberg	357 082 „
„ Preußen-Hessen	269 502 „
„ Bayern	257 141 „

Nur für diese zuletzt angeführten Größen liegen detaillierte Anlagekapitalsberechnungen vor (Reichseisenbahnstatistik Tabelle 20). Den Ausgangspunkt für die Feststellung des Anlagekapitals — also ohne das der Main-Neckareisenbahn und der Schmalspurbahn — bilden die Mitteilungen über die Baukosten. Diese bezifferten sich Ende 1906 im ganzen auf 705 431 689 Mk., pro 1 km Eigentumlänge auf 421 518 Mk.; die Reichseisenbahnen kamen Baden hier mit 395 501 Mk., Sachsen mit 390 909 Mk. nahe; in weiterem Abstand folgte Württemberg mit 364 709 Mk.; sehr viel niedrigere Ziffern wiesen die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 267 434 und Bayern mit 242 804 Mk. auf. In diesen Ziffern sind sämtliche auf den Bau der Ende 1906 im Eigentum des Fiskus befindlichen Strecken verwendeten Barsummen enthalten, also: Mittel aus Bau- und Betriebsfonds, aus Beihilfen von Reich und Gemeinden. Der Wert der von Gemeinden und Privaten unentgeltlich überwiesenen Grund-

¹⁾ Einschließlich des badischen Anteils an der Main-Neckareisenbahn mit 9 699 579 Mk. und der Schmalspurbahn mit 2 231 300 Mk. Anlagekapital, welches beide zwar dem Staat eigentümlich gehörten, aber nicht von ihm betrieben wurden, ergaben sich 701 949 267 Mk. Anlagekapital.

stücke, welche sich als ein Fall des versteckten Staatsbedarfs schätzungsweise auf 1 220 295 Mk. beliefen, ist darin nicht mitbegriffen. Das Reich hat im Interesse der Landesverteidigung von dem Aufwand für den notwendig erachteten zweigleisigen Ausbau, sowie vollständigen Neubau einzelner Linien bis auf einen kleinen Bruchteil fast alles à fonds perdu (rund 50 Mill. Mk.) auf sich übernommen. Das Eigentum dieser strategischen Bahnen, deren volkswirtschaftliche Bedeutung für Baden gering ist, steht dem badischen Fiskus zu. Er muß sie aus eigenen Mitteln auch im Frieden als Vollbahnen betreiben, um im Kriegsfall ihre Leistungsfähigkeit sicherstellen zu können. Die Baukosten¹⁾ mit 421 518 Mk. pro Kilometer Eigentumslänge setzten sich nun aus folgenden Gruppen zusammen:

a) Der Grunderwerb für das öffentliche Unternehmen stellte sich Ende 1906 pro Kilometer Eigentumslänge in Baden auf insgesamt 46 365 Mk. Preußen und Bayern hatten da rund die Hälfte weniger verausgabt.

b) Der Aufwand für den Bahnkörper einschließlich aller Kunstbauten und Tunnels betrug pro Kilometer Eigentumslänge 130 665 Mk. insgesamt Ende 1906. Er war fast doppelt so groß als in Preußen und Bayern. Für die Höhe dieser Ausgaben kamen in Baden hauptsächlich natürliche Ursachen in Betracht; aber auch der Umstand, daß hier sehr viel mehr Bahnen als in anderen deutschen Staaten als Hauptbahnen angelegt und auch ein größerer Prozentsatz der Eigentumslänge als sonst üblich für zweigleisigen Betrieb eingerichtet war.

c) Die Kosten für den Oberbau der freien Bahn und der Stationen samt Aufwand für Signale und Wärterbuden beliefen sich pro Kilometer Eigentumslänge auf 80 085 Mk. insgesamt. Baden stand hier ungefähr in der Mitte zwischen dem Maximum von 90 000 Mk. in Elsaß-Lothringen und dem Minimum von rund 60 000 Mk. in Bayern.

d) Stationen und Werkstättenanlagen erforderten 67 440 Mk., rund das Doppelte von Preußen.

¹⁾ Ueber die für die Herstellung der baulichen Anlagen verausgabten Arbeitslöhne und ihren Einfluß auf die Höhe der Baukosten bei den verschiedenen verglichenen deutschen Staatseisenbahnen ist aus der Reichseisenbahnstatistik nichts zu entnehmen.

e) Auf Fahrzeuge kamen 64 225 Mk.; das Maximum erreichte hier entsprechend seinem absolut höchsten Verkehr Elsaß-Lothringen mit rund 20 000 Mk. mehr, das Minimum verzeichnete Bayern mit rund 20 000 Mk. weniger.

f) Verwaltungskosten (z. B. Kosten für Leitungen und Regelung des Grunderwerbs, Ingenieurgehälter, Kosten der Zeichnungen) und außerordentliche Anlagen (z. B. Holzbrücken zum Beginn des Betriebes vor der gänzlichen Vollendung, Anlage von Häfen, Lagerhäusern, Gasanstalten, Elektrizitätswerke, Schwellentränkungsanstalten) betragen mit 32 738 Mk. in Baden bedeutend mehr als sonstwo. Preußen verausgabte hier nicht viel mehr als die Hälfte.

Die Baukosten erreichten eine Höhe von 705 431 689 Mk., das verwendete Anlagekapital dagegen nur von 690 374 656 Mk. Der Unterschied erklärt sich aus folgender Berechnung. Von den oben mitgeteilten Baukosten hatte der Fiskus infolge der Zuschüsse des Reiches und der Barbeiträge von Gemeinden (51 772 624 Mk.) und infolge der abzuziehenden Verwendungen aus Betriebseinnahmen (Betriebsausgabe Titel V, Position 3: Kosten erheblicher Ergänzungen 16 516 953 Mk.) nur 637 142 112 Mk. aufzubringen. Addiert man hierzu die Kosten der Geldbeschaffung (Kursverluste 22 618 592 — Kursgewinne 5 035 753 Mk. = 17 582 839 Mk.) und die Zinsen während der Bauzeit (34 215 647 Mk.), so betragen die Gesamtbauaufwendungen auf Ende 1906 688 940 598 Mk. Addiert man nun dazu noch den vom Fiskus bezahlten Ueberpreis über die Herstellungskosten für den Erwerb von Privatbahnen in Höhe von 1 434 058 Mk., so beziffert sich das verwendete Anlagekapital der im Eigentum des Staates befindlichen Vollspurbahnen am Ende des Rechnungsjahres 1906 auf 690 374 656 Mk. Es ist dies das fiskalische Eisenbahnanlagekapital. Das für die Verzinsung maßgebende Anlagekapital, das ist das für das Jahresmittel berechnete, betrug 682 158 655 Mk. oder auf 1 km der Eigentumslänge 407 502 Mk.

Eine derartige Berechnung des Anlagekapitals der fiskalischen Schmalspurbahnen nimmt die Reichseisenbahnstatistik nicht vor. Wir erfahren (Reichseisenbahnstatistik Tabelle 31) die Eigentumslänge, das verwendete Anlagekapital im ganzen

und umgerechnet auf 1 km der Eigentumlänge. Etwaige Subventionen, unentgeltliche Ueberweisungen und Zahlungen à fonds perdu seitens dritter blieben bei der Berechnung des verwendeten Anlagekapitals außer Ansatz. Die Eigentumlänge der badischen Schmalspurbahnen (im Staatseigentum, aber nicht alles im Staatsbetrieb) betrug 27,53 km; das Anlagekapital im ganzen 2231300 Mk. (zugleich auch im Jahresmittel), umgerechnet auf 1 km der Eigentumlänge 81050 Mk. Eine höhere Ziffer wies hier nur Sachsen mit 100292 Mk. auf. Nach Baden kam mit 70641 Mk. die preußisch-hessische Gemeinschaft. Württemberg folgte mit 69670 Mk., die Reichseisenbahnen mit 53514 Mk. und Bayern mit 50099 Mk.

Die Nebenbahn stand im Eigentum des Staates. Sie war aus Staatseisenbahnanlehen gebaut. Eine Belastung des Baukontos der badischen Staatsbahnen mit dem durch diese Schmalspurbahnen verursachten Aufwand fand nicht statt. Die Bahn wird von einer Privatgesellschaft betrieben, welche sie auf die Dauer von 20 Jahren auf eigene Rechnung und Verantwortung gegen eine feste, jährlich an die Eisenbahnhauptkasse zu leistende Pachtsumme von 100 Mk. unter Verzichtleistung auf Zuschüsse der Staatsregierung bei einem etwaigen Betriebsdefizit übernahm. Alle Betriebseinnahmen fließen demnach vertragsmäßig der Unternehmerin zu, welcher dagegen auch die Bestreitung sämtlicher Betriebsausgaben und sonstigen Unkosten obliegt.

3. Die Eisenbahnschulden und die sonstigen im öffentlichen Unternehmen steckenden Gelder

(Tabelle 8, 9 im Anhang)

a) Zum Zweck der Erbauung der Staatseisenbahnen¹⁾ hatte die Eisenbahnschuldentilgungskasse vom Jahre 1842 bis Ende 1906 645 565 376 Mk. „Eisenbahnanlehen“ (Nennbetrag) aufgenommen. Vor dem Jahre 1842, vor Errichtung jener Kasse, „war die Staatsschuldentilgungskasse mit der Beschaffung der Geldmittel und Verabfolgung derselben an die Eisenbahnbau-

¹⁾ Voll- und schmalspurig.

kasse betraut⁴. Man trennte seinerzeit die mit dem Eisenbahnbau zusammenhängenden Geldgeschäfte von den übrigen Aufgaben der Staatsschuldentilgungskasse durch Errichtung einer besonderen Kasse, weil man das Eisenbahnunternehmen mit allen seinen Folgen von der übrigen Finanzverwaltung getrennt halten wollte, damit seine finanziellen Ergebnisse stets in klarer Uebersicht erschienen. Dieser Kasse wurde nun die Aufgabe überwiesen, die für den Eisenbahnbau nötigen Kapitalien zu beschaffen, daraus die erforderlichen Baumittel je nach dem Bedarf ¹⁾ an die Baukasse abzugeben, die jährliche Dotation — sie bestand für 1906 aus dem Betriebsüberschuß der im Eigentum und Betrieb des Fiskus befindlichen Eisenbahnen, dem Betriebsüberschuß der staatlichen Bodenseedampfschiffahrt (im Rechnungsjahr wurde ein Ausgabeüberschuß erzielt, für welchen die Staatsbahnen aufzukommen hatten), dem Anteil an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn, dem Aversum aus den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung und einem Zuschuß ²⁾ aus dem allgemeinen Staatshaushalt — zu empfangen und diese zur Verzinsung und allmählichen Tilgung der für den Eisenbahnbau kontrahierten Schulden, sowie zur Deckung ihrer Verwaltungskosten zu gebrauchen.

In der angeführten Eisenbahnschuld sind mitenthaltene die Anlehen für Erbauung des badischen Anteils der Main-Neckarbahn. Welche Summen dies ausmachte, steht nicht fest. Die genannte Schuld ist übrigens keine reine Eisenbahnschuld, denn der Staat erwarb mit Eisenbahnanlehen (390 103 Mk. Erwerbkapital) im Jahre 1863 die Aktien der Bodenseedampfschiffahrts-

¹⁾ Falls die der Kasse zur Verfügung stehenden Gelder für die eigenen Zwecke der Kasse keine sofortige Verwendung finden können, können solche disponiblen Mittel vom Finanzministerium nutzbringend angelegt werden, jedoch mit keiner längeren als $\frac{1}{4}$ jähriger Aufkündigungsfrist und gegen vollkommene Sicherheit gewährende Deckung. Die Eisenbahnschuldentilgungskasse nimmt also für diese Fälle ganz den Charakter eines öffentlichen Kreditinstituts an, indem sie gegen Faustpfänder an Private und Gemeinden Darlehen gewährt.

²⁾ Nach Art. 7 des Gesetzes, die Errichtung der Kasse betreffend, hatte das jeweilige Budget, soweit die ständige Dotation nicht hinreichte, den erforderlichen Zuschuß aus der Staatskasse zu bestreiten.

gesellschaft¹⁾ und paßte mit Eisenbahnanlehen das öffentliche Schiffsverkehrsunternehmen dem wachsenden Verkehr an. Was dafür an Anlehen verwendet wurde, konnte zahlenmäßig genau nicht ermittelt werden. Nicht durchaus für fiskalische Verkehrsanstalten wurden Eisenbahnschulden kontrahiert. Aus solchen Anleihen leistete Baden auch eine Subvention von 2 299 805 Mk. zur Erbauung der Gotthardbahn; diese bleibt so lange unverzinst, als die Dividende des Unternehmens 7 % nicht übersteigt. Von aufgenommenen Geldern überwies die Eisenbahnschuldentilgungskasse ferner seit 1894 unverzinsliche Beiträge den Erbauern nichtstaatlicher Neben- und Lokalbahnen im Betrage von 9 762 930 Mk. auf Ende 1906. Für fiskalische Verkehrsanstalten kontrahierte demnach die Eisenbahnschuldentilgungskasse nur 633 493 641 Mk. Von den bis 31. Dezember 1906 aufgenommenen „Eisenbahnschulden“ waren am gleichen Zeitpunkt noch 448 801 996 Mk. planmäßig zu verzinsende und zu tilgende Anlehensreste (Nennbetrag) vorhanden. Die Hauptmasse derselben (378 173 696 Mk.) war zu 3,5 %, ein Bruchteil (70 628 300 Mk.) zu 4 %, der Rest (12 508 800 Mk.) zu 3 % verzinslich; die ganze Masse (Nennbetrag) also durchschnittlich zu 3,66 % zu verzinsen (in Bayern zu 3,51 % und in Württemberg zu 3,69 %). Von den bis 31. Dezember 1906 aufgenommenen Eisenbahnanleihen waren zu gleicher Zeit 196 763 380 Mk. getilgt oder 30,4 % vom Nennbetrag aller bis dahin kontrahierten Eisenbahnanleihen; in Württemberg waren am 31. März 1906 16,92 % vom Nennbetrag der bis dahin aufgenommenen Eisenbahnschulden getilgt (von 590,120 Mill. Mk. 99,821 Mill. Mk.), in Bayern am 31. Dezember 1906 vom Nennbetrag der bis dahin für Eisenbahnzwecke insgesamt aufgenommenen Schulden 10,22 % getilgt (von 1 661,268 Mill. Mk. 169,849 Mill. Mk.). Bis Ende 1906 war in Baden für jedes einzelne Eisenbahnanlehen ausdrücklich Tilgungspflicht vorgeschrieben, derart, daß nach einem auf Gesetz beruhenden Tilgungsplan jährlich durch das Los zum Nennbetrag eine bestimmte Quote des ursprünglichen Nennbetrages jedes einzelnen Anlehens jeweils zur Heimzahlung gelangte.

¹⁾ Siehe Anmerkung am Ende dieses Abschnitts.

Man nahm die Tilgung also nicht an dem jeweils ältesten Teil der Schuld vor, wie dies Bayern z. B. tat, so lange es tilgte. Die Eisenbahnanlehensreste¹⁾ haben trotz einer jährlichen fast durchweg materiellen Tilgung — sie betrug im Durchschnitt der letzten Jahre 1,87 %²⁾ der jeweils am Anfang des Jahres vorhandenen Anlehensreste — sich ständig vermehrt. Seit 1886 sind sie z. B. um rund 123 Mill. Mk. gestiegen. Im Jahre 1906 betrug die Tilgung 2,3 %; durch Aufnahmen von 12 Mill. Mk.³⁾ neuer Schulden belief sich der Stand der Anlehensreste auf Ende 1906 auf 448 801 996 Mk., d. h. die am 1. Januar 1906 vorhandenen Anlehensreste von 446 992 394 Mk. hatten trotz starker Tilgung um 1 909 603 Mk. zugenommen. Diese Vermehrung der Schuld bei ununterbrochener relativ hoher Tilgung hatte ihre Ursache weniger im Bau ganz neuer Linien als vielmehr in Erweiterungen schon bestehender Anlagen und vor allem im Bau äußerst teurer neuer Bahnhöfe bzw. Güterbahnhöfe.

b) Das für Ende 1906 ausgewiesene Anlagekapital belief sich auf bekanntlich 690 374 656 Mk., das ist mehr, als Eisenbahnanlehen überhaupt aufgenommen wurden. Aus welchen Mitteln außer aus Anleihen hat man noch gebaut? In Betracht kommen da die Zuschüsse an die Eisenbahnschuldentilgungskasse. Seit 1880 leistete der allgemeine Staatshaushalt jährliche Zuschüsse, welche den Bedarf des Schuldendienstes überstiegen und daher statt Anleihen zu Bauzwecken Verwendung finden konnten. Es handelt sich dabei um 45 950 680 Mk. Zuschüsse. Auch aus den Betriebsüberschüssen vergangener Wirtschaftsperioden, welche den Bedarf der Eisenbahnschuldentilgungskasse jeweils überstiegen, sind Kapitalien in das öffentliche Erwerbsunternehmen geflossen⁴⁾.

¹⁾ Man versteht darunter den an einem bestimmten Zeitpunkt noch nicht getilgten Nennbetrag tatsächlich emittierter Eisenbahnanleihen.

²⁾ In Württemberg im Rechnungsjahr 1905 0,87 % im Durchschnitt der Jahre 1900—05 0,55 %, in Bayern schon seit 1883 0,00 %.

³⁾ Von dem 3%igen 12 Millionenanlehen (Nennbetrag) wurden 1 Million zum Kurse von 100 %, der Rest zu 98,75 % begeben. Das jährliche Tilgungsbetragnis ab 1. März 1913 beträgt planmäßig 0,763 %.

⁴⁾ Sie bestand seit 1830. Im Jahre 1863, als die badische Hauptbahn mit der Vollendung der Strecke Waldshut—Konstanz die Gestade des

4. Die Rechnung des Eisenbahnbetriebes

(Tabelle 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 im Anhang)

a) Allgemeines

Zum Zweck der Einführung einer vergleichbaren Reichseisenbahnstatistik wurde in den Siebzigerjahren im Reichseisenbahnamt unter Zugrundelegung des bei dem preußischen Staate damals in Geltung befindlichen Eisenbahnbruttoetatschemas eine Eisenbahnbetriebsrechnung aufgestellt, welche 1880 als erster Teil des Normalbuchungsformulars¹⁾ für die Eisenbahnen Deutschlands zur Anwendung kam. Infolge mancher Aenderungen seit dem Rechnungsjahr 1898 sind die Ergebnisse bis zum Jahre 1880 zurück nicht mehr unmittelbar vergleichbar. Die Verschiedenheiten im Beginn und Ende des Rechnungsjahres bringen es mit sich, daß die Ziffern der Reichseisenbahnstatistik aus sich nicht völlig deckenden Zeiträumen gewonnen sind. Das Rechnungsjahr umfaßt die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember in Baden, Bayern und Sachsen, die Zeit vom 1. April bis 31. März in Preußen, Hessen, Elsaß-Lothringen und Württemberg. Die Rechnung des Eisenbahnbetriebes in der seit 1. Januar 1898 gültigen Fassung enthält „Vorschriften“²⁾ darüber, wie diejenigen Einnahmen und Ausgaben, welche nach der besonderen Wirtschaftsführung einer jeden Verwaltung erwachsen und nach ihren Grundsätzen zum eigentlichen Betrieb gerechnet werden, zu buchen und in Haupt- und Unterpositionen zusammenzufassen sind. Das Formular ist nichts weiter als ein Schema oder ein System von Kategorien, in das bei

Bodensees erreicht hatte, ging der Betrieb der Dampfschiffahrt auf die Eisenbahnbetriebsverwaltung über und seit jener Zeit bildet auch sie ein Glied der staatlichen Verkehrsanstalten mit eigenem Budget. Der Betriebsüberschuß dient auch zur Dotation der Eisenbahnschuldentilgungskasse. Das Unternehmen wies schon seit den Sechzigerjahren Mehrausgaben auf, welche die Eisenbahnbetriebsverwaltung bestritt.

¹⁾ Der zweite Teil umfaßt die Rechnung des Eisenbahnbaues, nach welcher das verwendete Anlagekapital berechnet wird.

²⁾ Stein, Betriebskoeffizient und Rentabilität im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1908, S. 3.

jeder Bahnverwaltung der im Betrieb erwachsende jährliche Rechnungsstoff verteilt und verarbeitet wird. Mit der Wirtschaftsführung an sich hat das Normalbuchungsformular nichts zu tun“. In dieser Rechnung sind zunächst die Betriebseinnahmen zu buchen, dann die Betriebsausgaben, welche in Abteilung I persönliche und in Abteilung II sachliche Ausgaben umfassen. Durch den Abschluß, der in der Gegenüberstellung der Summe der Betriebseinnahme und Betriebsausgabe besteht, wird sodann der Ueberschuß festgestellt, welcher indes erst am 1. April des folgenden Jahres (Budget d'exercice = Etatsjahr) endgültig feststeht. In der Rechnung des Eisenbahnbetriebs haben die deutschen Eisenbahnverwaltungen endlich noch über die „Verwendung des Ueberschusses“ Mitteilung zu machen. Für Baden kommt hier in Betracht die „Ablieferung an die Staatskasse“ bzw. Eisenbahnschuldentilgungskasse seitens der Staatsbahnen.

b) Die Betriebseinnahmen

Im ganzen (Tabelle 10 im Anhang)

Nach der Reichseisenbahnstatistik bezifferte sich für das Rechnungsjahr 1906 die Betriebseinnahme im ganzen auf 95 489 242 Mk. Pro 1 km durchschnittliche Betriebslänge waren das 55 867 Mk. Eine höhere Betriebseinnahme pro 1 km durchschnittliche volle¹⁾ (das sind voll- und schmalspurige Bahnen) Betriebslänge wiesen auf die Reichseisenbahnen, und zwar 2488 Mk. mehr. Weniger als Baden die übrigen größeren Systeme, und zwar Preußen-Hessen 2743 Mk., Sachsen 6050 Mk., Württemberg 18725 Mk. und Bayern 23 438 Mk. weniger.

¹⁾ Eine Trennung der finanziellen Ergebnisse der Schmalspurbahnen von den Vollspurbahnen, so wertvoll sie gerade für Baden, das nur Vollspurbahnen betrieb, bei Vergleichen mit anderen Verwaltungen wäre, ist nicht möglich, da die Einnahme und Ausgabe der in ungetrennter Rechnung mit den Vollspurbahnen betriebenen Schmalspurbahnen bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft nicht ausgeschieden und auch nicht schätzungsweise angegeben werden kann. Man muß also auf jene Zahlenangaben verzichten und wird nur die veröffentlichten Zahlen an sich vergleichen können.

Verkehrseinnahmen

Den weitaus größten Teil der Betriebseinnahmen machten mit 89,81 % oder 50 063 Mk. pro 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge die Verkehrseinnahmen aus, d. h. Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr. Bei den übrigen größeren Netzen schwankten die Prozentanteile zwischen 89,90 und 93,44 %. Baden wies mit 89,81 % das Minimum, Preußen mit 93,44 % das Maximum auf. Diese Verkehrseinnahmen stammten nun zu 33,55 % aus Personen- und Gepäck- und zu 66,45 % aus Güterverkehr. Diese Relation war nicht bei allen größeren Verwaltungen dieselbe. Die Einnahmen aus Personen- und Gepäckverkehr bewegten sich zwischen 22,92 % (Reichseisenbahnen) und 37,14 % (Württemberg), die aus dem Güterverkehr zwischen 22,86 % (Württemberg) und 77,08 % (Reichseisenbahnen).

Beförderungspreise

Ehe auf eine Analyse der Verkehrseinnahmen eingegangen werden soll, sei hier der richtigeren Würdigung der späteren Ziffern wegen über die Beförderungspreise für Personen und Güter folgendes erwähnt: Was die Beförderungspreise für den Personenverkehr anlangt, so betrug als Grundlage derselben der Normalsatz für 1 km einfache Fahrt (auch in den anderen süddeutschen Staaten) für 1906 in der

	IV.	III.	II.	I. Klasse
in Baden . . .	— Pf.	3,4 Pf.	5,3 Pf.	8,0 Pf.
„ Preußen . . .	2,0 „	4,0 „	6,0 „	8,0 „

Wer in Baden den Schnellzug benutzen wollte, hatte (auch im übrigen Süddeutschland) zu obigen Sätzen je 1,1 Pf. Zuschlag zu zahlen. In Preußen erhob man einen Zuschlag von

0,67 Pf. in der III. Klasse
0,77 „ „ „ II. „
1,00 „ „ „ I. „

für die Benutzung von D-Zügen überall noch eine Gebühr von 50 Pf. für die III. Klasse bei Entfernungen bis 150 km, vom doppelten Betrag für II. und I. Klasse; bei Entfernungen

darüber hinaus für alle drei Klassen jeweils die doppelten Sätze.

In Baden (auch Süddeutschland) wurde für je 10 kg Reisegepäck und 1 km Beförderung 0,35 Pf. Gebühr erhoben, mindestens jedoch 20 Pf. In Preußen bis 25 kg Gepäck keine Gebühr, für Uebergewicht pro Kilometer 0,50 Pf. für je 10 kg.

Die Beförderungspreise für den interterritorialen und internationalen Personenverkehr wurden in der Regel so gebildet, daß die lokalen Personentarife der einzelnen jeweils beteiligten Bahnen aneinandergesetzt wurden (Anstoß der lokalen Tarife). Der Gesamtfahrpreis war gewöhnlich auf einer Fahrkarte angegeben. Die Verrechnung erfolgte nach Maßgabe der auf jedem Staatsgebiet gefahrenen Strecken.

Der Ertrag der seit 1. August 1906 erhobenen Fahrkartensteuer¹⁾ mit 293 640 Mk. floß in die Reichskasse. Die mit Einführung der Fahrkartensteuer befürchtete Abwanderung des reisenden Publikums in niedrigere Klassen läßt sich trotz der nur fünfmonatigen Erhebungszeit beobachten. Es brachte nämlich Prozente der Einnahme aus Personenverkehr ohne Militärbeförderung

	im Jahre	III.	die II.	I. Klasse
	1906	69,44	23,94	4,90
	1905	66,60	26,63	5,24

¹⁾ Die Fahrkartensteuer beträgt bisher bei einem Fahrpreis von in der

		I.	II.	III. Klasse
		20 Pf.	10 Pf.	5 Pf.
	0,69— 2,00 Mk.			
mehr als	2,00— 5,00 „	40 „	20 „	10 „
„	5,00—10,00 „	80 „	40 „	20 „
„	10,00—20,00 „	160 „	80 „	40 „
„	20,00—30,00 „	240 „	120 „	60 „
„	30,00—40,00 „	360 „	180 „	90 „
„	40,00—50,00 „	540 „	270 „	140 „
über	50,00 „	800 „	400 „	200 „

Der um den Stempelbetrag erhöhte Fahrpreis ist der Fahrkarte aufgedruckt. Befreit von der Steuer sind Militär-, Schüler- und Arbeiterkarten, alle Billette unter 60 Pf. Fahrpreis, Zuschlagkarten für D-Züge, Schnell- und L-Züge. Nicht frei der Zuschlag, um in eine höhere Klasse zu gelangen. Nicht befreit sind Vorort- und Abonnementskarten.

Was die Beförderungspreise für Güter oder die Gütertarifsätze, bekanntlich aus Streckensätzen für Gewicht und Entfernung und aus Abfertigungsgebühren für Gewicht bestehend, anlangt, so bildete hier die Grundlage der Beförderungspreise, soweit nicht Ausnahmetarife gelten, der Normalgütertarif. Nach dem Stand vom 1. Juli 1906 hatte er folgendes Aussehen:

Normaltarif für die Beförderung von Gütern in Baden
(zugleich auch deutscher Normalgütertarif)

Streckensatz pro Tonnenkilometer

1. für Stückgut der allgemeinen Stückgutklasse bei Entfernungen

bis	50 km	. . . . .	11 Pf.
von	51—200	„ Anstoß von	10 „
„	201—300	„ „	9 „
„	301—400	„ „	8 „
„	401—500	„ „	7 „
von	mehr als 500	„ „	6 „

hierzu Abfertigungsgebühr pro 1 t in Baden

bis	. . . . .	20 km	100 Pf.
für jedes Kilometer	mehr bis	40 „	5 „
über	. . . . .	40 „	200 „

hierzu Abfertigungsgebühr pro 1 t auf der Main-Neckarbahn ¹⁾

bis	. . . . .	10 km	100 Pf.
von	. . . . .	11—20 „	110 „
„	. . . . .	21—30 „	120 „
„	. . . . .	31—40 „	130 „
„	41 km ab für je 10 km		
	mehr Zuschlag	. . . . .	10 „
über	. . . . .	100 „	200 „

2. für Stückgut der ermäßigten Klasse 8 Pf. (bei Entfernungen über 726 km jedoch die Sätze ad 1, hierher gehören Düngemittel, Getreide, Kartoffeln, gewisse Maschinenteile u. s. w.).

Hierzu Abfertigungsgebühr pro 1 t in Baden

bis	. . . . .	20 km	100 Pf.
für jedes weitere Kilometer			5 „
über	. . . . .	40 „	200 „

3. für Eilstückgut die doppelten Sätze wie für Frachtstückgut. (Jedoch werden bestimmte, leicht verderbliche Stückgüter, wie Butter, Brot, Milch, Obst, Fische u. s. w. zum einfachen Frachtsatz als Eilgüter befördert.)

¹⁾ Desgleichen in Preußen.

4. Wagenladungsklasse A 1 (nicht speziell begünstigte Güter in Ladungen von 5000 kg) 6,7 Pf.

Wie bei Frachtstückgut.

5. Wagenladungsklasse B (Güter wie bei A 1, jedoch in Ladungen von 10 000 kg) 6 Pf.

Hierzu Abfertigungsgebühr pro 1 t in Baden

bis	20 km	60 Pf.
für jedes Kilometer mehr bis	40 „	3 „
über	40 „	120 „

Hierzu Abfertigungsgebühr pro 1 t auf der Main-Neckarbahn

bis	10 km	80 Pf.
für je 10 km mehr bis . .	40 „	10 „
über	40 „	120 „

Die doppelten Sätze von A 1 bezw. B.

6. Eilgut in halben oder ganzen Wagenladungen. (Jedoch werden bestimmte leicht verderbliche Wagenladungsgüter, wie Butter u. s. w. zum einfachen Frachtsatze von A 1 bezw. B als Eilgüter befördert.)

7. Spezialtarif I: Höherwertige Massengüter in Wagenladungen zu 10 000 kg, insbesondere Fabrikate (z. B. eiserne Drahtstifte, Sensen, Sägen) 4,5 Pf.

In Baden wie bei Klasse B.

Hierzu Abfertigungsgebühr pro 1 t auf der Main-Neckarbahn

bis	50 km	60 Pf.
von	51—100 „	90 „
über	100 „	120 „

8. Spezialtarif II: Halbfabrikate u. s. w. in Wagenladungen zu 10 000 kg (z. B. Platten, Bleche, Röhren, Schienen) 3,5 Pf.

Wie bei Spezialtarif I.

9. Wagenladungsklasse A 2: Güter der Spezialtarife I und II, jedoch nur zu 5000 kg 5 Pf.

Wie bei Spezialtarif I.

10. Spezialtarif III: Geringwertige Massengüter, Rohstoffe u. s. w. (z. B. Roheisen, Stahlknüppel, Erze) bis 100 km 2,6 Pf.

bei Entfernungen über 100 km 2,2 Pf.

Wie bei Spezialtarif I.

11. Güter des Spezialtarifs III in halben Ladungen werden zu den Sätzen des Spezialtarifs II befördert.

Die oben angeführten Streckensätze pro 1 tkm sind von den deutschen Eisenbahnverwaltungen angenommen; nur hinsichtlich der Abfertigungsgebühren bestanden bei den einzelnen Verwaltungen im Verkehr unter 100 km kleinere Preisabweichungen von der allgemeinen Kilometertariftablelle,

welchen jedoch finanziell keine ausschlaggebende Bedeutung zukommt.

Maßgebend für die normalen Güterfrachtsätze ist mithin nach Lotz:

1. Wert der Güter. Rest des Wertklassensystems bei ganzen und halben Wagenladungen.

2. Menge der aufgegebenen Güter. Unterschiede der Sätze für Stückgut, halbe und ganze Wagenladungen. Zuschläge für sperrige Stückgüter. Rest des Wagenraumtarifsystems.

3. Geforderte Schnelligkeit der Beförderung. Unterschied von Eilgut und Frachtgut. Hierbei aber Begünstigung leicht verderblicher Waren.

4. Entfernung und Gewicht. Im allgemeinen mechanische kilometrische Frachttarife. Rabatt für Fernverkehr (Konzessionen an das Staffelprinzip nur a) dadurch, daß die Abfertigungsgebühr über 100 km gleich bleibt, b) im Spezialtarif III durch niedrigere Einheitsstreckensätze über 100 km, c) im Aufbau des Stückgutfracht- und Eilstückguttarifes.

Auf die Beförderungspreise für Expressgut, Traglasten, Leichen, lebende Tiere, von Eisenbahn-, Land- und Wasserfahrzeugen, von Milch im Abonnement wird hier nicht näher eingegangen, mit Rücksicht darauf, daß die Beförderung genannter Dinge nur 7,62 %¹⁾ der Einnahme aus Güterverkehr, d. h. aus Titel II (Einnahme) der Rechnung des Eisenbahnbetriebes ausmachte.

Mit ²⁾ der zunehmenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes

¹⁾ Aus der Anwendung der Normalgütertarife und Ausnahmetarife kamen auf	52 650 388 Mk.
dagegen aus Entgelt für Expressgut	1 171 142 "
aus Entgelt vom Leichentransport	43 164 "
„ Transport lebender Tiere	992 310 "
„ „ von Fahrzeugen	13 335 "
„ „ „ Milch	213 062 "
„ „ „ Militärfrachtgut	76 276 "
„ „ „ Postgut	51 329 "
„ „ „ Traglasten	12 454 "

²⁾ Die folgenden Ausführungen nach Philippovich, Grundriß der politischen Oekonomie II. Bd. 2. Teil: Das Tarifwesen und die Tarifpolitik § 25.

und des interterritorialen und internationalen Güterverkehrs, d. h. mit dem Wachsen der Zahl der Fälle, in denen ein Transport auf einer Bahn begonnen und auf einer anderen Bahn zu Ende geführt wird oder in welchem ein Teil des Transportes über eine fremde Bahn geführt wird, wurden, um Belästigungen, Zeitverluste zu vermeiden und Kosten zu sparen, Tarifverbände gebildet. Dabei handelt es sich um Vereinigungen mehrerer Eisenbahnen, um den gemeinsamen Verkehr durch Erleichterung aller Art zu heben, insbesondere durch direkte Expedition von der abfertigenden Station bis zu dem auf einer fremden Bahn liegenden Endpunkt (Eilfrachtbrief, durchgehende Wagen) und durch direkte Beförderungspreise. Diese letzteren werden in einem eigenen „direkten Tarif“ zusammengefaßt. Diese Beförderungspreise bilden sich zunächst durch Anstoß der lokalen Gütertarife. Es können aber auch für den direkten Verkehr andere Sätze als die lokalen verlangt werden. Im allgemeinen wird der direkte Tarif um der Hebung des Verkehrs willen niedriger sein, als aus dem Zusammenstoßen der Lokaltarife sich ergäbe: denn man wird trachten, ihn nach denselben Grundsätzen zu gestalten, wie wenn die Bahnen ein einheitliches Ganzes bildeten. Das in der heutigen volkswirtschaftlichen Entwicklung vorhandene Bedürfnis nach direkten Tarifen und Tarifverbänden ist aber durch die einmalige Aufstellung solcher direkter Tarife nicht befriedigt. Da sich die lokalen Tarife beteiligter Bahnen infolge wirtschaftlicher (Ausnahmetarife) und betriebspolitischer Einflüsse sehr häufig ändern, hält ein direkter Tarif durchschnittlich kaum länger als 2 Jahre. Eine besonders große und zeitraubende Arbeit ist aber dann noch durch die Notwendigkeit einer den aufgestellten Grundsätzen entsprechenden Verteilung der ermittelten Frachtsätze auf die an der Beförderung beteiligten Bahnen gegeben.

Von den Ausnahmetarifen im Güterverkehr wird weiter unten die Rede sein.

Einnahmen aus Gepäck- und Personenverkehr
(Tabelle 11, 11a im Anhang)

Die Einnahmen aus dem badischen Personen- und Gepäckverkehr betragen im ganzen 28 770 407 Mk.¹⁾ oder auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 17 552 Mk. Höhere Einnahmen wie Baden wies keines der übrigen größeren Netze auf. Es betragen nämlich die Einnahmen auf Personen- und Gepäckverkehr pro 1 km der durchschnittlichen vollen Betriebslänge:

in Baden	17 552 Mk.
„ Elsaß-Lothringen . . .	12 656 „
„ Preußen-Hessen . . .	14 946 „
„ Bayern	10 077 „
„ Sachsen	15 822 „
„ Württemberg	12 670 „

93,75 % von der Einnahme brachte die Personenbeförderung, pro Kilometer durchschnittliche Betriebslänge 16 501 Mk., der Gepäckverkehr nur 826 Mk. pro Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge. Nebenerträge, welche aus Lagergeld für Gepäck, aus Strafgeld und aus Bahnsteigkarten herrührten, erbrachten 166 Mk. pro Kilometer durchschnittliche Betriebslänge, die Beförderung von Hunden 23 Mk. pro Kilometer durchschnittliche Betriebslänge. Von der Einnahme aus Personenbeförderung mit 16 501 Mk. entfielen 68,76 % auf den Binnenverkehr (11 140 Mk.), 31,24 % (4851 Mk.) auf den direkten und Durchgangsverkehr. 71,15 % der Gesamteinnahme stammten aus der Benutzung der III. Klasse. 92,08 % aller gegen Entgelt beförderten Personen benutzten die III. Klasse, nur 5,8 % die II. und 0,45 % die I. Klasse. An der Einnahme aus dem Personenverkehr hatte die II. Klasse mit 23,94 %, die I. mit 4,90 % Anteil.

Zu Normalsätzen wurde in Baden nur der kleinere Teil der Personen befördert. Es wurden 91,63 % aller beförderten

¹⁾ Darunter 40 241 Mk. Einnahmen aus Beförderung von Hunden, welche zum Gepäckverkehr gezählt sind.

Personen zu ermäßigten Preisen gefahren, also nur 8,37% aller beförderten Personen zu Normalsätzen gefahren. Nur 17,92% aller geleisteten Personenkilometer rührten von Leistungen zum Normalsatze her. Daraus kamen auf 24,18% der Einnahme aus Personenbeförderung überhaupt, von 27,34 Mill. Mk. 6,58 Mill. Mk.

75,82% der Einnahme¹⁾ kamen aus der Anwendung von Ausnahmepersonentarifen, d. h. „Abweichungen vom normalen Satze im Sinne der Verbilligung“. Die finanziell wichtigsten Ausnahmetarife waren die Kilometerhefte. (Mit ca. 25% Ermäßigung vom Normalsatz im Mai 1895 eingeführt für alle 3 Klassen zu 1000 km, für die III. seit 1901 auch mit 500 km. Benutzbar waren sie für alle Züge mit entsprechender Klasse, für D- und L-Züge nur gegen Zuschlag.) Sie erbrachten 33,24% der Einnahme aus Personenbeförderung überhaupt. Die Einnahme aus Kilometerheften betrug überhaupt für 1906 9 214 490 Mk. 1896, im zweiten Jahre ihres Bestehens, brachten sie erst 2 510 305 Mk. Die Rückfahrkarten mit ca. 25% Ermäßigung waren beteiligt an der Einnahme mit 23,96% (in Preußen 39,25%). Mit 7,97% folgten die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte — mit ca. 15% Ermäßigung 1884 in Baden eingeführt für sämtliche 3 Klassen — (3,10% in Preußen). Auf Arbeiterwochenkarten mit dem 1-Pfennigtarif oder 70% Ermäßigung vom Normalsatz III. Klasse 3,84% (Preußen 2,14%). Auf Lokalzugsfahrkarten mit dem 2-Pfennigtarif pro Kilometer III. Klasse oder mit 41% Ermäßigung vom gewöhnlichen Fahrpreis pro 1 km III. Klasse 2,01%, auf Militärbeförderung (1-Pfennigtarif) 1,72%.

¹⁾ An der gesamten Personenverkehrseinnahme waren beteiligt die

	Normalsätze	Ausnahmetarife
in Baden	24,18%	75,82%
„ Elsaß-Lothringen	30,46 „	69,54 „
„ Preußen	50,02 „	49,98 „ IV. Klasse!
„ Bayern	29,36 „	70,64 „
„ Sachsen	33,85 „	66,15 „
„ Württemberg	33,28 „	66,72 „

In Württemberg IV. Klasse seit 1. September 1906.

Einnahme aus Güterverkehr (Tabelle 12 im Anhang)

Der Güterverkehr brachte 1906 im ganzen 56 993 297 Mk. oder 59,69 % der Gesamteinnahme. Das Anteilprozent bewegte sich in Deutschland zwischen 59,10 % (Sachsen) und 71,74 % (Reichseisenbahnen). Pro 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Güterverkehr kamen 33 345 Mk. auf. Ueber Baden standen hier mit 41 865 Mk. die Reichseisenbahnen und mit 35 146 Mk. Preußen-Hessen. Sachsen kam mit seinen 29,442 Mk. Baden nahe. Württemberg mit 21 373 Mk. und Bayern mit 19 783 Mk. blieben hinter Baden wesentlich zurück. Abzüglich der Nebenerträge¹⁾ brachte der eigentliche Güterverkehr in Baden 32 372 Mk. Dagegen

in Elsaß-Lothringen . . .	40 930 Mk.
„ Preußen-Hessen . . .	34 410 „
„ Bayern	19 432 „
„ Sachsen	27 769 „
„ Württemberg	20 651 „

Ohne Einnahme aus Beförderung von Expreeß-, Militärfracht-, Postgut, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Milch, für welche Gegenstände besondere Tarife bestanden, und ohne Nebenerträge betragen die Einnahmen aus dem Güterverkehr 52 650 388 Mk. oder 92,38 % der Einnahme des Titels II (Einnahme) in der Rechnung des Eisenbahnbetriebes.

63,10 % der Einnahme (der zuletzt angeführten Ziffern) rührten her aus der Anwendung der normalen Gütertarifsätze. Der gegen Entgelt aufgegebenen Gewichtsmenge nach wurden 47 % zu Normalgütertarifen befördert.

Die Anwendung der normalen Gütertarife brachte Prozente:

	Der Güterverkehrs- einnahme	Gewichts- menge
in Baden	63,10 %	47 %
„ Elsaß-Lothringen .	48 „	36 „
„ Preußen-Hessen .	55 „	43 „

¹⁾ Gemeint sind damit Frachtzuschläge bei unrichtiger Angabe des Inhalts, Gewichts oder Wagenüberlastung, Ueberführ- und Rangiergebühren etc.

	Der Güterverkehrs- einnahme	Gewichts- menge
in Bayern	60 %	44 %
„ Sachsen	77 „	66 „
„ Württemberg . .	74 „	58 „

Von den Normalgütertarifen brachte das meiste ein die allgemeine Stückgutklasse mit 13,74 % genannter Einnahme. Dann folgte der Spezialtarif III mit 11,50 % (in Sachsen 25 %), mit 16 % Anteil an der überhaupt aufgegebenen Gewichtsmenge (Sachsen 37 %). Auf die übrigen normalen Tarife trafen nachfolgende Hundertteile genannter Frachteinnahme von 32372 Mk. pro Kilometer durchschnittliche Betriebslänge für den Güterverkehr:

	Prozent der Einnahme	Prozent der auf- gegebenen Tonnen
auf Spezialtarif I	7,87	7,27
„ Wagenladungsklasse B . .	7,56	4,13
„ Eilstückgut	5,48	1,25
„ Spezialtarif II	4,54	5,75
„ ermäßigte Stückgutklasse .	3,60	1,72
„ Wagenladungsklasse A 1 .	3,16	1,53
„ „ A 2 .	3,08	2,42

Die Einnahme aus der Beförderung zu Ausnahmegütertarifen betrug 37 % der Güterverkehrseinnahme (53 % der gegen Entgelt aufgegebenen Gewichtsmenge). Bei den Reichseisenbahnen brachten die Ausnahmetarife 52 % der Einnahme aus dem Güterverkehr, in Preußen-Hessen 45 %, in Bayern 40 %, in Sachsen 23 %, in Württemberg 26 %. Diese Ausnahmetarife fanden zum weitaus überwiegenden Teile Anwendung auf Wagenladungen von 10 und mehr Tonnen. Es wurden zu Ausnahmetarifen ¹⁾ mit Geltung von 5—10 t aufgegeben 18 845 t,

¹⁾ Die Gewährung von Ausnahmetarifen (solche existieren für Steinkohlen, Briquets, Koks, Steine, Holz, Getreide und Hülsenfrüchte. Für 10 t Steinkohlen stellte sich nach dem Kohlenausnahmetarif ein Transport von 100 km z. B. auf 29 Mk.; nach Spezialtarif III als billigstem Normaltarif wären 34 Mk. für denselben Transport zu bezahlen) ist auf das engste verknüpft mit dem sehr bedeutenden Güterumschlag, der sich in den großen oberrheinischen Häfen von Mannheim, Rheinau und seit einigen Jahren auch in Karlsruhe vollzieht. Durch die Förderung dieses Massengüterverkehrs infolge Gewährung billiger Binnen- und Ausfuhrtarife, wo-

wofür 151 212 Mk. eingingen. Dagegen mit Geltung für 10 und mehr Tonnen 9 007 821 t (befördert wurden insgesamt im Güterverkehr gegen Entgelt 17 030 472 t), wofür 20 467 207 Mk. anfielen.

Ganz im Gegensatz zum Personenverkehr war im Güterverkehr die Haupteinnahmequelle der direkte und Durchgangsverkehr. Diese erbrachten 78,08 % der Einnahme aus Güterverkehr; 80,01 % der gegen Entgelt aufgegebenen Gewichtsmenge entfiel darauf. Dagegen brachte der Binnenverkehr nur 22,02 % der Einnahme; 19,09 % der Gütergewichtsmenge entfielen auf diesen.

Sonstige Einnahmen

Die Verkehrseinnahmen machten also in Baden 89,81 % der Betriebseinnahmen aus. Die restlichen 10,21 % oder 5804 Mk. pro 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge rührten her aus Einnahme für Ueberlassung von Bahnanlagen und Fahrzeugen an Dritte und für Dienstleistungen des badischen Eisenbahnpersonals zu gunsten dritter Verwaltungen. Für die Höhe der dabei erzielten Einnahmen ist maßgebend das Selbstkostenprinzip. 5,26 % der Betriebseinnahme brachte das Verpachten baulicher Anlagen, das Vermieten von Fahrzeugen und das Entgelt für persönliche Dienstleistungen an Dritte. Die Erträge aus Veräußerungen, d. h. Einnahmen aus dem Verkauf und der Ab-

bei bei Einführung letzterer auch die Konkurrenz benachbarter Verwaltungen mitspielte, sind die relativ hohen Güterverkehrseinnahmen wesentlich mit verursacht. — Was die Ausnahmetarife anbelangt, so waren mehr wie fünfzig an der Zahl in Geltung, von denen über die Hälfte nur im Verkehr zwischen gewissen Stationen gültig waren. Hier sei angeführt, was Heubach a. a. O. über Ausnahmetarife sagt: „Die Ausnahmetarife lassen erkennen, daß mehr Neigung besteht, ermäßigte Ausfuhr- und Durchfuhrtarife zu gewähren, als solche für die Einfuhr.“ Daß man in der Gewährung von Ausnahmegütertarifen zurückhaltender geworden, zeigt folgender Vergleich: Gegen 1896 vermehrte sich die Einnahme aus direktem und Wechselverkehr um 5,03 %; sie stieg von 73,03 auf 78,08 % der Einnahme aus Güterbeförderung, die aufgegebenen Gewichtsmenge jedoch nur um 0,08 %, und zwar von 79,03 auf 80,01 % der gegen Entgelt aufgegebenen Gütertonnen.

gabe von Materialien und Materialabfällen, aus der Abgabe von Wasser, Gas, elektrischem Strom u. s. w. erbrachten 2,96 % der Betriebseinnahme. Aus Telegraphengebühren, aus Pacht für Bahnhofswirtschaften, aus Brückengeld, Fährgeld kamen auf 1,97 % der Betriebseinnahme.

c) Ist der Personen- oder Güterverkehr für die Rentabilität in erster Linie maßgebend?

Sind die Personen- oder Güterzüge für die Rentabilität maßgebend? Werden bei beiden die Selbstkosten, welche die Betriebskosten (Kosten der Abnutzung der baulichen Anlage und Fahrzeuge, Materialkosten und Personalkosten) und Kosten für Verzinsung und Tilgung umfassen, gedeckt? Wie verhält es sich damit? Eine mit dieser Frage sich beschäftigende Untersuchung, welche sowohl überhaupt, wie speziell für Baden, eine exakte Rentabilitätsberechnungsmethode der Güter- und Personenzüge, die wir hätten benutzen können, ergäbe, liegt noch nicht vor. Für uns sind es also nur die Verkehrseinnahmen an sich, das sind die Einnahmen, die aus Personen- und Güterverkehr herrühren, in erster Linie, in welchen sowohl die Betriebskosten wie die Verzinsung und Tilgung Deckung finden sollen, durch welche ferner auch noch Ueberschüsse über alle Selbstkosten sich ergeben sollen.

d) Die Betriebsausgabe

Im ganzen (Tabelle 10 im Anhang)

Nach der Reichseisenbahnstatistik bezifferte sich für 1906 die Betriebsausgabe für die 1709,20 km Eisenbahn (im Jahresmittel) im ganzen auf 66 984 980 Mk. Die Betriebsausgabe verschlang 70,15 % der Betriebseinnahme. Der Betriebskoeffizient, d. i. die Zahl, welche angibt, wieviel Prozente von der Betriebseinnahme die Betriebsausgabe verschlingt, bewegte sich bei den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen zwischen 62,63 % (Preußen) und 72,65 % (Reichseisenbahnen). Auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge hatte Baden 39 191 Mk. Ausgabe. Diese war höher nur bei den

Reichseisenbahnen, welche Baden um 3279 Mk. übertrafen. Preußen-Hessen verausgabte 5922 Mk., Sachsen 6456 Mk. weniger. In größerem Abstände mit 13 359 Mk. weniger folgten Württemberg und mit 16 273 Mk. weniger Bayern.

Persönliche Ausgaben

Die Abteilung persönliche Ausgaben verschlang in Baden 49,69 % der Betriebsausgabe oder 34,86 % der Betriebseinnahme. Auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge verursachten die persönlichen Ausgaben¹⁾ 19 475 Mk. Aufwand. Diese Summe setzte sich zusammen aus 737 Mk. Gehältern, Wohnungsgeldzuschüssen, Stellen- und anderen persönlichen Zulagen der etatsmäßigen Beamten und Bediensteten; aus 7362 Mk. Bezügen und Löhnen der nichtetatsmäßigen Beamten und Arbeiter; aus 2936 Mk. Tagegeldern, Reise- und Umzugskosten sowie anderen Nebenbezügen; aus 1840 Mk. Aufwand für Wohlfahrtszwecke, d. h. für Aerztegebühren, Pensionen, Zuschüssen zu Beamten- und Arbeiterpensionskassen, Zahlungen auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes.

Mit 19475 Mk. persönlichen Ausgaben standen die badischen Staatsbahnen unter den größeren deutschen Systemen an erster Stelle. Die Reichseisenbahnen folgten mit 19 194 Mk., Sachsen mit 18 371 Mk., Preußen-Hessen mit 14 922 Mk., Württemberg mit 12 436 Mk. und Bayern mit 11 004 Mk.

Fügt man zu diesen persönlichen Ausgaben noch die bei den sachlichen Ausgaben verrechneten Tag- und Akkordlöhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter²⁾ hinzu, so betrug der persönliche Aufwand pro 1 km durchschnittliche Betriebslänge in Baden 23 750 Mk. Höher war er nur bei den Reichseisenbahnen mit 24 549 Mk. Sachsen folgte nach Baden mit 21 361 Mk., Preußen mit 18 673 Mk., Württemberg mit 15 065 Mk. und Bayern mit 13 231 Mk.

Für das im Betriebe aktiv tätige Personal stellte sich der

¹⁾ Ohne die bei den sachlichen Ausgaben verrechneten Tag- und Akkordlöhne der Werkstätten- und Bahnunterhaltungsarbeiter.

²⁾ Sie machten 41,2 % aller Arbeiter und 20,6 % des gesamten Personals aus mit je 3 076 967 Mk. und 4 228 624 Mk. Ausgabe.

absolute Aufwand pro Kilometer durchschnittlich volle Betriebslänge am höchsten bei den Reichseisenbahnen mit 22 424 Mk. An zweiter Stelle rangierte Baden mit 21 910 Mk. Die vereinigten preußisch-hessischen Bahnen folgten mit 17 651 Mk., die bayerischen mit 12 876 Mk., die sächsischen mit 19 187 Mk. und die württembergischen mit 14 192 Mk. Den relativ — und das ist finanziell von ausschlaggebender Bedeutung — größten Aufwand für das aktiv tätige Eisenbahnpersonal machten jedoch nicht die Reichseisenbahnen. Eine im Staatsbahnbetrieb aktiv tätige Person bezog nämlich das höchste Durchschnittseinkommen¹⁾ in Bayern mit 1539 Mk., ein Mehr von 9 Mk. gegen Baden (1530 Mk. im ganzen.) Mit 53 Mk. weniger als Baden kam dann Württemberg (1477 Mk.), dann mit 63 Mk. weniger die Reichseisenbahnen (1462 Mk.); Sachsen verausgabte pro Kopf 89 Mk. (1441 Mk.), Preußen 144 Mk. weniger (1366 Mk.) wie Baden. Hätte Baden mit preußischen Durchschnittseinkommensbezügen rechnen können, sein gesamter persönlicher Aufwand wäre um 2063 Mk. pro 1 km der durchschnittlichen vollen Betriebslänge geringer gewesen, hätte statt 23 750 Mk. nur 21 687 Mk. betragen; die Rente hätte statt 4,18 4,60 % betragen.

Was die Pensionen anbelangt, so fehlten nicht, wie in der preußischen, bayerischen und württembergischen Betriebsrechnung, mehr oder minder erhebliche Beträge, welche der Betriebsausgabe genannter Staaten hinzugerechnet werden müssen, wenn man die Rechnungsabschlüsse vergleichbar machen will. Wenn die Pensionen dieser Systeme wie in Baden in der Rechnung des Eisenbahnbetriebes verrechnet würden, so erhöhte sich die Ausgabe pro 1 km der durchschnittlich vollen Betriebslänge in Preußen um 1080 Mk., in Bayern um 1268 Mk. und in Württemberg um 210 Mk. Die Rente genannter Systeme betrüge statt 7,50 6,97 %, statt 3,73 3,13 % und statt 3,37 3,27 %.

¹⁾ Vgl. dazu Lotz, Fiskus als Arbeitgeber im deutschen Staatsbahnenwesen im Archiv für Sozialwissenschaft Bd. XXI, Jahrg. 1905. S. auch Tabelle 13, 14, 15 im Anhang.

Sachliche Ausgaben (Tabelle 16 im Anhang)

Die Abteilung sachliche Ausgaben verschlang in Baden 50,31 % der Betriebsausgabe oder 35,28 % der Betriebseinnahme. Auf den Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge verursachten die sachlichen Ausgaben einen Aufwand von 19 715 Mk. Ohne die Tag- und Akkordlöhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter verblieben 15 440 Mk. sachliche Ausgaben. Nur bei den Reichseisenbahnen war das, was als sachliche Ausgabe gebucht wird, höher und zwar um 3554 Mk. gegenüber Baden. Preußen-Hessen verzeichnete 2096 Mk. weniger, Sachsen 5526 Mk., Württemberg 6317 Mk. und Bayern 7811 Mk. weniger sachliche Ausgaben als Baden.

Als wichtigste Gruppen sachlicher Ausgaben kamen in Betracht:

a) Die Ausgaben für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien. Dieser Posten verschlang 16,41 % der Betriebsausgabe oder 11,51 % der Betriebseinnahme, 6431 Mk. pro Kilometer durchschnittliche Betriebslänge. Davon entfielen, „wie es bei einer staatlichen Verwaltung überall nicht ganz ungewöhnlich ist,“ auf Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien etwas mehr wie 6 %. Den größten Anteil dieses Postens nahmen in Anspruch Kohlen und sonstige Brennmaterialien, 69 % der hier verrechneten Ausgabe (7 675 565 Mk.); das meiste davon beanspruchten selbstverständlich die Lokomotiven. Für sie wurden nach dem Jahresbericht über die Staatseisenbahnen verrechnet 359 256 t Steinkohlen im Werte von 5 410 545 Mk., 80 570 t Briketts im Werte von 1 406 752 Mk. und Holz im Werte von 149 137 Mk., also Heizmaterial für Lokomotiven insgesamt 6 966 433 Mk. Ueber die Verwendungsart des noch verbleibenden tatsächlich verbrauchten Brennmaterials — nur der Wert des tatsächlich verbrauchten Materials darf der Rechnung des Eisenbahnbetriebs zur Last fallen — im Wert von 709 132 Mk. erfahren wir in der Rechnung des Eisenbahnbetriebs nichts in Wort und Zahl. Daß die Ausgaben für Brennmaterialien auf die Höhe des Ueberschusses nicht ohne Einfluß waren, zeigt

ein Vergleich der durchschnittlich in Baden und in Preußen für eine Tonne Steinkohlen und Briketts gezahlten Preise. Die badische Verwaltung bezahlte für eine Tonne Steinkohlen — $\frac{7}{8}$ seines Bedarfs bezog Baden aus dem Ruhrgebiet, den Rest aus dem Saarrevier — im Durchschnitt 16 Mk., gegen Preußen 5 Mk. mehr; für Briketts pro Tonne 17,50 Mk. oder 5,20 Mk. mehr wie die norddeutsche Verwaltung. Es zeigt sich hier die Abhängigkeit des badischen Fiskus als Konsument vom Syndikat beim Kohlenbezug. Baden, das keine fiskalischen Zechen betreibt, kann gegenüber den monopolistischen Bestrebungen des Syndikats nicht preismildernd wirken. Badens Ueberschuß wäre um rund 2 Mill. Mk. höher gewesen, hätte es mit preußischen Preisen rechnen können; die Rente hätte statt 4,18 4,47 % betragen.

b) Die Ausgabe für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen beanspruchte 15,69 % der Betriebsausgabe oder 11,01 % der Betriebseinnahme (10 509 016 Mk.). Auf 1 Kilometer Länge der im Jahresdurchschnitt unterhaltenen Strecken 5663 Mk. Rund $\frac{1}{3}$ dieses Postens entfiel auf Tag- und Akkordlöhne der Bahnunterhaltungsarbeiter, der Rest auf Beschaffung der Oberbaumaterialien, wie Schienen, Weichen, Schwellen etc. Von der Ausgabe entfielen auf Unterbau 729 Mk., Oberbau 3679 Mk., Telegraphen- und Signaleinrichtungen 322 Mk., Hochbauten und sonstige Anlagen 828 Mk.; Schneeräumungen 85 Mk. auf je 1 km Länge der unterhaltenen Strecken. In diesen Posten ist verrechnet der gewöhnliche Unterhaltungsaufwand, wie er durch den Betrieb selbst verursacht ist; ferner die Kosten solcher kleinerer und erheblicherer Ergänzungen und Erneuerungen baulicher Anlagen, die für den einzelnen Gegenstand 50 000 Mk. im Rechnungsjahr (seit 1908 100 000 Mk.) nicht überstiegen.

c) Der letzte große sachliche Ausgabeposten umfaßte die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen. Dafür wurden verausgabt 7 621 634 Mk. Dieser Posten machte 11,38 % der Betriebsausgabe und 7,98 % der Betriebseinnahme aus oder pro Kilometer durchschnittliche Betriebslänge 4459 Mk. Von der Gesamtausgabe entfielen auf Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Lokomotiven

und Tender 3 467 490 Mk. (44,07 %), der Personenwagen 1 578 205 Mk. (19,07 %), der Gepäck- und Güterwagen 2 012 506 Mk. (26,03 %), der maschinellen Anlagen 514 854 Mk. (9,03 %). Die hier verrechneten Tag- und Akkordlöhne der Werkstättenarbeiter machten mit 4 228 624 Mk. rund 60 % dieses Postens aus. In den Werkstätten waren beschäftigt durchschnittlich 3186 Menschen. Das Durchschnittseinkommen eines Werkstättenarbeiters betrug 1348 Mk. In diesem Ausgabeposten werden weiter verrechnet: die Beschaffungskosten ganzer Fahrzeuge aus Maschinenfabriken 728 578 Mk.; 301 250 Mk. kamen auf Beschaffung von Lokomotiven und Tendern, 321 780 Mk. auf Beschaffung von Personen-, 105 548 Mk. auf Beschaffung von Gepäck- und Güterwagen. Auf im Etatsjahr tatsächlich verbrauchte Materialien und sonstige Ausgaben kamen 2 664 432 Mk.

d) Die bis jetzt genannten Gruppen machten zusammen 86,04 % aller sachlichen Ausgaben aus. Von 19 715 Mk. 17 038 Mk.

In der Regel ist jede Verwaltung Eigentümerin derjenigen Anlagen und Fahrzeuge, die sie in ihrem Betrieb verwendet. Es kommen aber bei jeder Verwaltung auch Ausnahmen vor, indem sie entweder ganze Eisenbahnlinien gepachtet hat oder bei der Berührung mit einer anderen Verwaltung deren Grenzstrecken und Bahnhoftanlagen gegen entsprechende Vergütung mitbenutzt oder für den Verkehr auf den eigenen Strecken fremde Fahrzeuge verwendet, wofür sie Miete zu zahlen hat. Da hierbei gewöhnlich das Entgelt nach dem Selbstkostenprinzip bemessen ist, so ist es eigentlich von keiner Bedeutung, ob der Aufwand für die Verfügung über derartige Anlagen und Fahrzeuge vom Eigentümer in der Form von Schuldzinsen oder in der Form von Miete bestritten wird. Auf Benutzung fremder Bahnanlagen und Fahrzeuge, sowie für Dienstleistungen fremden Personals — das sind die korrespondierenden Ziffern für Einnahme aus verpachteten und vermieteten Vermögensobjekten und Entgelte für Dienstleistungen des eigenen Personals — kamen 5,34 % der Betriebsausgabe oder 4,03 % der Betriebs-einnahme, auf den Kilometer durchschnittliche Betriebslänge 2249 Mk.

Ein letzter sachlicher Ausgabeposten: „Verschiedene Aus-

gaben“ umfaßte Steuern, Gemeindeabgaben u. a. öffentliche Lasten, Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes (das sind Ersatzleistungen für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, für Lieferfristüberschreitungen), Ausgaben für Porto dienstlicher Sendungen, Gerichtskosten etc. Dieser Posten machte 1,09 % der Betriebsausgabe und 0,77 % der Betriebseinnahme, 428 Mk. pro Kilometer durchschnittliche Betriebslänge aus. Auf Steuern, und zwar auf Gemeindeumlagen für vorübergehend nicht zu Staatszwecken dienende Grundstücke, Gebühren zu Straßenherstellungskosten trafen 9180 Mk. Dieser ganze letzte Posten machte in Baden wie bereits gesagt, 1,09 % der Gesamtausgabe aus. Bei den übrigen größeren deutschen Netzen begegnen fast gleich hohe Prozentsätze, in Sachsen 1,11 %, in Bayern 1,21 %. Nur in Preußen-Hessen ein höherer Prozentsatz, nämlich 2,99 %. Von diesem letzten Ausgabetitel kamen dort auf Kreis- und Gemeindeumlagen 57 %.

e) Der Ueberschuß (Tabelle 10, 17 im Anhang)

Zieht man, wie dies im Abschluß der Rechnung des Eisenbahnbetriebes vorgesehen, die Summe der Betriebsausgaben des Rechnungsjahres mit 66 895 921 Mk. von der Summe der Betriebseinnahmen mit 95 489 142 Mk. ab, so ergab sich ein Ueberschuß von 28 593 320 Mk. Davon waren vertragsmäßig 89 059 Mk. als $4\frac{1}{2}$ % Verzinsung des durchschnittlichen Anlagekapitals von 1 985 615 Mk. an die vom Staate mitbetriebene 18,41 km lange Privatbahngesellschaft Appenweier - Oppenau zu überweisen, so daß 28 504 262 Mk. Ueberschuß alle im Eigentum und Betrieb des Fiskus befindlichen Bahnen erwirtschaftet hatten. Pro 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge waren das 16 676 Mk. Einen um 3178 Mk. höheren Ueberschuß pro 1 km durchschnittliche volle Betriebslänge erzielte die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, Sachsen 406 Mk. mehr, die Reichseisenbahnen 791 Mk., Württemberg 5366 Mk., Bayern 7165 Mk. weniger. Setzt man den Ueberschuß zu dem für die Verzinsung maßgebenden verwendeten Anlagekapital, — d. h. zu jenem im Jahresdurchschnitt — in Be-

ziehung, so erzielte der badische Eisenbahnfiskus eine Rente von 4,18 %. Preußen-Hessen erzielte dagegen 7,49 %, Sachsen folgte mit 5,24 %; die Reichseisenbahnen standen mit 4,68 % über Baden. Ungünstiger als Baden rentierten die bayerischen und württembergischen Staatseisenbahnen, erstere mit 3,70 %¹⁾ und letztere mit nur 3,34 %.

f) Die Verwendung des Ueberschusses (Tabelle 17, 18 im Anhang)

Der Ueberschuß wurde zunächst verwendet zur Verzinsung und planmäßigen Tilgung der Eisenbahnanleihenreste. Diese bezifferten sich am 1. Januar 1906 auf 446 541 299 Mk. Für deren Verzinsung waren erforderlich 16 013 341 Mk., für ihre Tilgung 10 260 697 Mk.; die Verwaltungskosten betragen 87 587 Mk. Der gesamte Schuldendienst erforderte demnach 26 361 625 Mk. Vom Ueberschuß in Höhe von 28 504 262 Mk. blieben nach Abzug dieses Betrages noch 2 142 637 Mk. übrig.

Aus Eisenbahnanleihen war aber seinerzeit auch die im Eigentum des Staates und in seinem Betrieb befindliche Bodenseedampfschiffahrt und der badische Anteil an der Main-Neckarbahn errichtet. Darum flossen die Ueberschüsse dieser Verkehrsanstalten gleichfalls in die Eisenbahnschuldentilgungskasse. Ferner nahm die Kasse für die geleistete Subvention an die Gotthardbahn an den Ueberschüssen dieses Unternehmens teil, da 1906 die Rente von 7% überschritten wurde.

Die Dampfschiffahrt schloß mit einem Minderertrag von 15 652 Mk. ab, so daß obiger Ueberschuß nach Deckung des Bedarfs für den Schuldendienst statt 2 142 637 Mk. nur 2 126 985 Mk. betrug. Vom Ueberschuß der Main-Neckarbahn wurden der Kasse 1 091 783 Mk. überwiesen, vom Ueberschuß der Gotthardbahn 3 911 Mk. Die Kasse verfügte also nach Deckung des Bedarfs für den Schuldendienst über 3 222 679 Mk.

Außer dem Eisenbahnüberschuß floß der Eisenbahntilgungs-

¹⁾ Die bayerischen Bahnen rentierten eigentlich um 0,11 % besser, weil für Bahnen, die dem Staate eigentümlich gehörten, Verzinsung und Tilgung in Form von Pachtzinsen vorgenommen wurde, welche bei den Betriebsausgaben verrechnet sind (Betriebsrechnung Titel VIII der Betriebsausgabe Position 1: Vergütung für gepachtete Bahnstrecken).

kasse für 1906 noch zu ein Zuschuß aus der allgemeinen Staatskasse in Höhe von 2 Mill. Mk.¹⁾. Da aber die Kasse über ein Guthaben von mehr wie 3 Mill. Mk. verfügte, wäre ein Zuschuß aus dem allgemeinen Staatshaushalt eigentlich für den Schuldendienst nicht nötig gewesen. Trotzdem wurde er geleistet, weil für Regierung und die Mehrheit der Volksvertretung²⁾ „die Tatsache der seit 1894 in erhöhtem Maße einsetzenden Eisenbahnbautätigkeit³⁾, welche die Eisenbahnschuld

¹⁾ Solange die Verwaltung zur Deckung von Fehlbeträgen seinerzeit einen Vermögensstamm besaß, aus reinen Ueberschüssen früherer Rechnungsjahre angesammelt (27,4 Mill. Mk.), war die finanzielle Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse unbedenklich. Im Jahre 1877 waren diese Gelder indes aufgezehrt, nachdem die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse dazu den Anlaß gegeben hatte. Der Ueberschuß der Bahnen deckte nun den Bedarf der Schuldenverwaltung nicht. Die Tilgung erfolgte so, daß an Stelle alter Schulden neue traten. Da man aber eine tatsächliche Tilgung betätigen wollte, mußte die allgemeine Staatskasse das Fehlende zuschießen, wie dies auch gesetzlich festgelegt war. Die Zuschüsse betragen in den Jahren

1880—1888 jährlich	1 750 000	Mk.
1888—1892	2 750 000	„
1892—1894	3 750 000	„
1894—1896	2 750 000	„
1896—1906	2 000 000	„

Zusammen 60 000 000 Mk.

Zwischen 1880 und 1906 überstieg der Bedarf der Schuldenverwaltung die Ueberschüsse der Verkehrsanstalten einschließlich der Postüberschüsse um 14 050 932 Mk. Von den 60 000 000 Mk. Zuschuß konnten also 45 950 068 Mk. im Eisenbahnbau Verwendung finden.

²⁾ Von dem Zuschuß oder der fälschlich so genannten Verkehrssteuer, wie man ihn genannt hat, wollen die nichts wissen, welche auf dem Standpunkt stehen, die Allgemeinheit brauche die einzelnen, welche aus dem Vorhandensein der Bahnen wirtschaftlich Nutzen ziehen, auf mittelbarem Wege nicht zu unterstützen. Sie wollen für die bloße Existenz von Bahnen, für deren Benutzung in jedem einzelnen Falle schon ein Preis bezahlt werden muß, auch nicht noch eine Steuer zahlen. Dazu sei angeführt, daß im Budget 1908/09 der Zuschuß aus der Staatskasse weggefallen ist.

³⁾ Der Bauaufwand betrug z. B. im Jahre

	Mill. Mk.	Rente
1890	5,6	4,07 %
1894	13,9	3,20 „

namhaft steigerte, damit aber die Aussicht auf volle Erwirtschaftung der mit Steigen der Eisenbahnschuld gleichmäßig wachsenden Zinsen- und Tilgungslast¹⁾ aus dem Ueberschuß verringerte, einen Zuschuß für geraten hielt.

Der Eisenbahnschuldentilgungskasse flossen als weitere Dotation noch zu 500 000 Mk. vom Ueberschuß der Reichspost- und Telegraphenverwaltung²⁾. Nach Bestreitung ihrer Schuldverpflichtungen, sowie Verwaltungskosten verfügte die Eisenbahnschuldentilgungskommission also noch über 5 722 679 Mk. Dieser Betrag wurde für Eisenbahnbauzwecke verwendet.

5. Zusammenfassung (Tabelle 7, 10 im Anhang)

Das für die Verzinsung maßgebende verwendete Anlagekapital der im Eigentum und Betrieb des badischen Staates befindlichen Bahnen sowie des badischen Anteils an der Main-Neckareisenbahn, der von Preußen-Hessen verwaltet wird, be-

	Mill. Mk.	Rente
1898	22,2	4,54 %
1904	28,2	3,27 „
1905	21,2	4,18 „

¹⁾ Buchenberger, Finanzpolitik und Staatshaushalt im Großherzogtum Baden S. 127.

²⁾ Durch das Gesetz über die Errichtung der Eisenbahnschuldentilgungskasse vom 10. September 1842 wurden die Ueberschüsse der Postverwaltung dieser Kasse als Dotation zugewiesen. In finanzieller Beziehung ist die Postverwaltung seitdem ein Glied der Verkehrsanstalten und gilt ihr Ueberschuß als Deckungsmittel der Erfordernisse der Eisenbahnschuld. Seit 1870 überließ Baden die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens dem Reiche. Bis 1880 war Baden vertragsmäßig vom Reich ein jährlicher Mindestanteil am Reichspost- und Telegraphenüberschuß von 300 000 Mk. garantiert worden. Von 1880 ab nahm es an Ueberschuß nur nach Maßgabe seiner Bevölkerung teil. Infolge der erhöhten Einnahmen wurde 1889 der Anteil auf 500 000 Mk. erhöht. Seitdem ist der gleiche Betrag jährlich an Baden überwiesen worden. Bekanntlich wird ein Teil des Bedarfs der Reichspostverwaltung, nämlich die Traktionskosten der Postwagen, nicht bei den Betriebsausgaben der Reichspostverwaltung, sondern bei denen der Eisenbahnbetriebsverwaltung (Badens) unausgeschieden mit verrechnet. Die Postaversa stellen also zufällig ungefähr eine nachträgliche Vergütung der Reichspostverwaltung für vorherige unentgeltliche Leistungen der badischen Bahnverwaltung dar.

lief sich für 1906 auf 691 369 884 Mk., welche sich durch die Ueberschüsse dieser Verkehrsanstalten in Höhe von 29 596 045 Mk. mit 4,28 % verzinste. Berücksichtigt man nur die im Eigentum und Betrieb des Fiskus befindlichen Bahnen, so betrug die Rente 4,18 %¹⁾ (obiges Anlagekapital abzüglich 9 221 230 Mk. für die Main-Neckarbahn in Beziehung gesetzt zu dem Ueberschuß dieser Bahn mit 1 061 783 Mk.). Eine höhere Rente hatten, wenn man des richtigen Vergleichs wegen nach einheitlichen Grundsätzen den Ueberschuß feststellt, von den größeren deutschen Staatsbahnen die preußisch-hessische Gemeinschaft mit 6,96 % (7,49 % in der Reichseisenbahnstatistik), Sachsen mit 5,24 % und die Reichseisenbahnen mit 4,68 %. Hinter Baden blieben mit der Rente zurück die württembergischen Bahnen mit 3,23 % (3,37 %) und die bayerischen mit 3,16 % (3,79 %). Diese Zahlen sind gewonnen, indem der Ueberschuß aus dem Betriebe aller Bahnen einer Verwaltung jeweils, um ein vollständiges Bild der finanziellen Ergebnisse zu bekommen, zu dem von jeder Verwaltung für sämtliche in ihrem Eigentum befindlichen Bahnen in Beziehung gesetzt ist; indem ferner die Pensionen ebenso wie in Baden auch in Bayern, Preußen und Württemberg ganz in die Rechnung des Eisenbahnbetriebs eingestellt wurden, und indem weiter bei Bayern

¹⁾ Von 4,18 % ist die Rente nach dem inzwischen veröffentlichten neuesten XXVIII. Band der Reichseisenbahnstatistik im Rechnungsjahre 1907 auf 3,90 % herabgegangen. Von 28,5 Mill. Mk. im Jahre 1906 ist der Ueberschuß der im Eigentum und Betrieb des badischen Staates befindlichen Eisenbahnen auf 27,5 Mill. Mk. im Jahre 1907 gefallen. Die Betriebseinnahmen stiegen zwar von 95,48 auf 101,20 Mill. Mk., die Betriebsausgaben aber von 66,98 auf 73,62 Mill. Mk. Der Betriebskoeffizient stieg in der gleichen Zeit von 70,15 auf 72,75 %. Nach den Rechnungsergebnissen des Jahres 1908 (der dieses Jahr behandelnde Band der Reichseisenbahnstatistik ist noch nicht erschienen) hat sich die finanzielle Lage des Haushaltes der badischen Staatseisenbahnen weiter verschlechtert. Betrug der Ueberschuß der badischen Staatsbahnen einschließlich des Anteils am Ueberschuß der Main-Neckarbahn im Jahre 1906 29,6 Mill. Mk., 1907 28,3 Mill. Mk., so erreichte er 1908 mit 14,06 Mill. Mk. nicht einmal die Hälfte des Ueberschusses des Vorjahres. Diesem finanziellen Ergebnis gegenüber betrug der Bedarf der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1908 an Passivzinsen, planmäßiger Tilgung und Verwaltungsaufwand 26,4 Mill. Mk. — also ein Minus von 11,8 Mill. Mk.

der Ueberschuß um den Pachtzins, den es für dem Fiskus gehörige Bahnstrecken als Verzinsung und Tilgung in der Rechnung des Eisenbahnbetriebs verausgabte, erhöht wurde.

Die Ablieferung der Verkehrsanstalten überstiegen den gesamten Bedarf der Eisenbahnschuldenverwaltung in Baden derart, daß noch 3 156 075 Mk. für Eisenbahnbauzwecke Verwendung finden konnten. In Baden wirtschafteten demnach die Staatsbahnen im Rechnungsjahre noch mehr aus ihrem Betrieb heraus, als zur Bestreitung des Bedarfs der Eisenbahnschuldentilgungskasse nötig war. Läßt sich das auch von den deutschen Verwaltungen sagen, deren Rente hinter der badischen zurückblieb? In Bayern wurde der um die Pensionen für die Staatsbahnbediensteten verminderte Ueberschuß von 52 Mill. Mk. zur Deckung der Verzinsung und Verwaltung der Eisenbahnschuld verwendet. Dafür waren erforderlich von diesem Betrag 47,269 Mill. Mk. Mit den noch verbleibenden 5,163 Mill. Mk. Ueberschuß wurde nicht getilgt. Damit hätte man eine Tilgung der Eisenbahnanlehensreste nach dem Stand vom 1. Januar 1906 mit 0,35 % vornehmen können.

In Württemberg reichte der Ueberschuß, wenn er um die in der Rechnung des Eisenbahnbetriebs nicht verrechneten Pensionen mit 412 150 Mk. vermindert wird, nicht aus, um die für die Eisenbahnschuld erforderliche Verzinsung (17,903 Mill. Mk.) und Tilgung (4,298 Mill. Mk.) im Betrage von 22,201 Mill. Mk. gegen 21,787 Mill. Mk. Ueberschuß zu bestreiten.

Kritische Bemerkungen zu der amtlich veröffentlichten Darstellung der Rentabilität

1. Ermöglicht die Buchführung nach dem Kameralstil eine genaue Kontrolle des wirtschaftlichen Erfolges?

Die Rente des öffentlichen Eisenbahnunternehmens wird jeweils dadurch festgestellt, daß man das zur Verzinsung maßgebende verwendete Anlagekapital in Beziehung setzt zu dem Ueberschuß, welcher sich mittels der nach dem Kameralstil aufgestellten Eisenbahnbetriebsrechnung ergibt. Diese Buchführung nach dem Kameralstil, welche bekanntlich in einer einfachen Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben, die innerhalb einer Wirtschaftsperiode tatsächlich anfallen, besteht, weist darum immer nur den Betriebsüberschuß aus, das ist den Unterschied zwischen Einnahmen und Ausgaben. Sie weist nicht aus das Geschäftsergebnis, das sich außer dem eigentlichen Betriebe auch noch aus anderen Umständen, z. B. durch Wertveränderung der Vermögensobjekte, ergeben kann. Wie ist die für das Etatsjahr festgesetzte Aufgabe der Vereinnahmung und Verausgabung erfüllt worden? oder mit anderen Worten, der Vergleich der tatsächlichen Vorgänge des Istetats mit dem Solletat, die Kontrolle der Etatsmäßigkeit, das ist der Zweck der kameralistischen Buchführung. Aus der Kameralbuchführung geht sehr übersichtlich hervor, ob Soll- und Istetat sich decken, und inwieweit sie sich decken; sie trägt der Tatsache Rechnung, daß Verwaltung und Kasseführung sich nicht in einer Hand befinden, und vor allem dem Rechte der Volksvertretung auf Genehmigung der Ausgabe und Bewilligung der Einnahme, insbesondere der Steuern, als der Haupteinnahme. Für jene Verwaltungszweige, die nicht wirtschaftliche, auf Gewinn gerichtete Unternehmungen, also keine öffent-

lichen Erwerbseinkünfte erzielen, welche vielmehr Leistungen produzieren, die keinen Marktwert haben, eignet sich die kameralistische Buchführung. Die Geschäftsvorfälle werden durch sie übersichtlich gemacht, auch die Kassenbestände, in manchen Fällen wird auch das öffentliche Sachvermögen nach dem Anschaffungswert gebucht. Aber diese Größen werden nicht zwecks Kontrolle des Erfolges sämtlich in fortlaufende Beziehung gesetzt. Insbesondere fehlt eine Beziehung zwischen den Einnahmen und Ausgaben einerseits und den Vermögensbeständen anderseits. Letztere müssen hinsichtlich ihres Geldwertes einer genauen Aufnahme (Inventur) unterzogen werden, wenn anders die exakte Feststellung des Erfolges nicht Gefahr laufen soll.

Ersieht man aus einem durch den Kameralstil gewonnenen Abschluß, mit welchem Erfolg oder Mißerfolg ein Unternehmen innerhalb einer Wirtschaftsperiode gearbeitet hat, welches Vermögen es besitzt, welche Aktiva, Passiva und demgemäß welches Reinvermögen? Läßt sich über den Wert der Staatsbahnen — wohl kann ermittelt werden, wieviel Kapital insgesamt in den Eisenbahnen investiert ist — etwas Zuverlässiges sagen, wenn die Kameralbuchführung¹⁾ Abschreibungen nicht kennt? Die Bilanz mit dem dazu gehörigen Gewinn- und Verlustkonto beantwortet alle diese Fragen, welche für die Beurteilung des wirtschaftlichen Erfolges eines Unternehmens von Bedeutung sind²⁾. Das Staatsbahnunternehmen wirtschaftet nur mit einem Betriebsvermögen, d. h. nur mit einem Bestandteil des öffentlichen Sachvermögens; mit den Ein- und Aus-

¹⁾ Die Anwendung der doppelten kaufmännischen Buchführung bei einer öffentlichen Erwerbsunternehmung, wie bei den badischen Staatseisenbahnen, bedeutet Rückschritt zum Nettoetat, d. h. die Betriebseinnahmen werden abzüglich der Betriebsausgaben in das Budget eingestellt, bedeutet also Verletzung des Bruttobudgets. Der Staat müßte in diesem Falle der kaufmännischen Buchführung kundiges Personal zur Verfügung haben, während er sonst nur des Kameralstils kundiges Personal braucht, weil beim Hauptstaatsbudget keine Voraussetzungen obwalten, für die eine Rechnungsstellung nach kaufmännischen Grundsätzen zwingend sind.

²⁾ Die Geschäftsberichte der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München geben z. B. in Bilanz, Gewinn- und Verlustkonto auf diese Fragen in kurzer Zeit Antwort.

gängen der Kasse befaßt sich die Kameralbuchführung, jedoch nicht mit sämtlichen anderen Vermögensbestandteilen und ihrem Einfluß auf das Gesamtvermögen. Und nur dadurch, daß jede tatsächliche Veränderung von Bestandteilen des Vermögens hinsichtlich ihrer Wirkung auf das im Unternehmen steckende Kapital untersucht wird, ist eine genaue Feststellung des wirtschaftlichen Erfolges möglich.

2. Die Erneuerung der baulichen Anlagen und Fahrzeuge

Allgemeines

Am Eisenbahnanlagekapital erfolgt durch den Gebrauch der baulichen Anlagen und Fahrzeuge eine Wertverminderung genannter Vermögensobjekte gegenüber dem Anschaffungs- oder Herstellungswert. Trotz aller Reparaturen werden Vermögensobjekte, wie Lokomotiven, Lastwagen etc., im Lauf der Zeit völlig oder fast völlig gebrauchsuntauglich und ihr Wert „infolgedessen auf einen geringen Betrag herabgemindert, bisweilen bis hart an die Grenze der Wertlosigkeit“¹⁾. Eine Lokomotive „wird nach Ablauf eines bestimmten Zeitraumes“ — Qualität des Vermögensobjektes und Art des Betriebes spielen dabei eine Rolle — „nicht mehr benutzungsfähig sein“¹⁾. Ihrem ursprünglichen Anschaffungswert wird nurmehr der Schrottwert, d. h. der Veräußerungswert des Vermögensobjektes, wenn es im Betriebe keine Verwendung mehr finden kann, gegenüberstehen. Die Differenz zwischen beiden Werten bildet die allmähliche Abnutzung. „In Ermanglung eines Erneuerungsfonds, der bei den deutschen Staatsbahnen bekanntlich nicht geführt wird, muß der Geschäftsmann nach gesetzlicher Vorschrift Abschreibungen vornehmen, d. h. die Werte, die durch den Gebrauch der Anlagen und Fahrzeuge dem Unternehmen entzogen und nicht ohne weiteres ersetzt sind, als Ausgabe-posten in der Betriebsrechnung buchen und in der Bilanz von den Aktiven in Abzug bringen“²⁾. Bei Feststellung der Ab-

¹⁾ Simon, Bilanzen der Aktiengesellschaften S. 381, 382.

²⁾ Stein, Betriebskoeffizient und Rentabilität im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1908, S. 11.

schreibungen handelt es sich immer um Schätzungen, weswegen eine vollständige Genauigkeit, der Wirklichkeit entsprechend, nicht erreichbar ist. Wird nicht sehr vorsichtig geschätzt, so wird der schließlich ermittelte Reinertrag der Wirklichkeit gegenüber meistens zu hoch sein. Wo, wie bei den Eisenbahnen höherer Ordnung, auf Grund jahrelanger Erfahrungen für die Höhe der Abschreibungen sich eine festere Grundlage hat finden lassen, als bei vielen anderen Unternehmungen, wird wohl die Schätzung der Wirklichkeit ziemlich nahe kommen können. Statt durch Abschreibungen kann die Erhaltung des dem Unternehmen dienenden Vermögens auch so vorgenommen werden, daß man den Herstellungs- oder Erwerbspreis voll in die Aktiva und dagegen die Abnutzungssumme in die Passiva einsetzt. Wenn man die dem Unternehmen durch den Betrieb entzogenen Werte auf diese Weise ersetzt, so dotiert man einen Erneuerungsfonds. Dieser „ist ein der Bewertung dienender, den auf der Aktivseite vorgenommenen Wertansatz eines Vermögensgegenstandes beschränkender Posten“¹⁾. Wenn die Praxis nach diesem Verfahren handelt, so geschieht das im Interesse der Klarheit der Bilanzen. Bei Abschreibungen ergibt sich aus der Bilanz weder der ursprüngliche Erwerbspreis für das betreffende Vermögensobjekt, noch die im Laufe der Zeit auf dieses in die Bilanz gestellten Abnutzungsbeträge. Dotiert man aber einen Erneuerungsfonds, „so ergibt der Wertansatz auf der Aktivseite den ursprünglichen Erwerbspreis, während aus dem Erneuerungsfonds die sämtlichen bisher berücksichtigten Abnutzungsbeträge erhellen“²⁾.

Erneuerungsausgabe bei den badischen Staatsbahnen

Die badischen Staatsbahnen veröffentlichen bekanntlich keine Bilanz, kein Gewinn- und Verlustkonto, wo die Wertverluste, welche die Vermögensobjekte durch den Verbrauch erfahren haben, erscheinen, sei es als Abschreibung oder als Erneue-

¹⁾ Simon, Bilanzen etc. S. 130.

²⁾ Simon, ebenda S. 131.

rungsfondsdotation. Wie ersetzt man nun in der Rechnung des Eisenbahnbetriebes die Wertverluste der öffentlichen Vermögensobjekte? In den allgemeinen Vorschriften für die Anwendung des Normalbuchungsformulars heißt es unter V: Zu den Ausgaben des Betriebs gehört auch die völlige Instandhaltung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge, einschließlich deren Erneuerung im Falle des Abganges. Wie betätigt nun die Eisenbahnverwaltung diese Vorschriften, wenn sie sich der Kameralbuchführung ohne Inventur und ohne Inbeziehungsetzung von Einnahmen und Ausgaben zu den gesamten öffentlichen Eisenbahnvermögen bedient?

Die Unterhaltungs- und Erneuerungsausgaben werden in der Betriebsrechnung im allgemeinen nicht voneinander getrennt ausgewiesen¹⁾. Darum muß man die Vermögenswerte, welche dem öffentlichen Unternehmen durch den Betrieb entzogen und wieder zugeführt werden, „nach dem gesamten Wertverlust“²⁾ berechnen, den die baulichen Anlagen und Fahrzeuge im Rechnungsjahr erfahren haben. Auf der andern Seite hat man „bei Ermittlung der wieder zugeführten Werte auch den tatsächlichen Aufwand für gewöhnliche Unterhaltung zu berücksichtigen“³⁾. Der private Unternehmer unterscheidet in der Regel zwischen gewöhnlicher Unterhaltung auf der einen und Erneuerung auf der andern Seite. Die gewöhnliche Unterhaltung wird jährlich gleichmäßig vorgenommen und als solche ohne weiteres auf das Betriebskostenkonto gebucht. Die Lokalbahnaktiengesellschaft in München z. B. nimmt die Unterhaltungsausgabe der Vermögensobjekte auf das Betriebskostenkonto. Zum Zweck der Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel wird ein Erneuerungsfonds-konto aus dem Betriebseinnahmekonto dotiert

1) Nur bei den Fahrzeugen kann der Unterhaltungsaufwand im gewöhnlichen Sinne festgestellt werden. Die Reichsstatistik (Tabelle 17) unterscheidet nämlich bei Nachweis der Unterhaltungskosten zwischen dem Gesamtaufwand und den Kosten ganzer Fahrzeuge. Der Unterhaltungsaufwand im gewöhnlichen Sinne ergibt sich, wenn die letzteren von dem ersteren abgezogen werden. Danach verausgabte auf jede Mark der Herstellungskosten der Fahrzeuge Baden für gewöhnliche Unterhaltung rund 5 Pf.

2) Stein, S. 13.

3) Stein, S. 13.

(vgl. dazu die im Geschäftsbericht dieser Gesellschaft veröffentlichte Bilanz mit Gewinn- und Verlustkonto).

Hinsichtlich der Erneuerung der fiskalischen Vermögensobjekte bestand nun im Rechnungsjahr 1906 folgende Praxis: in der Rechnung des Eisenbahnbetriebes erscheinen nur die Kosten der Erneuerung jener baulichen Anlagen und Fahrzeuge, welche für den einzelnen Gegenstand 50 000 Mk. nicht überstiegen (seit 1908 100 000 Mk.). Alles, was diesen Betrag überstieg, wurde ins Baubudget¹⁾ verwiesen. In der Betriebsrechnung erscheint daher nur ein Teil der Erneuerung. Warum wachsen nun die Werte kleinerer und erheblicherer Ergänzungen, die 50 000 Mk. für den einzelnen Gegenstand nicht übersteigen, dem Anlagekapital nicht zu? Obwohl das eigentlich doch, da es sich ja um vollständig Neues, nicht aber um Erneuerung schon vorhandener Objekte handelt, der Fall sein müßte. Diese Kapitalinvestitionen wachsen dem Anlagekapital nicht zu, weil sie zum Ausdruck bringen sollen, daß die Erneuerungsausgabe aus Baufonds eigentlich keine Kapitalinvestition ist. Sie soll es erst dadurch werden, daß die aus Betriebsfonds erstellten Kapitalinvestitionen (eben jene kleineren und erheblicheren Ergänzungen) statt ihrer als Erneuerungsausgabe verrechnet werden. Die Verwaltung bestreitet nur die angeführten kleineren Ausgaben aus laufenden Einnahmen. Größere Ausgaben werden aus außerordentlichen Mitteln bestritten. Die Verwaltung hält also die Mitte ein zwischen dem Rentabilitätsprinzip (Ueberweisung all jener Ausgaben auf den außerordentlichen Etat im Interesse der Erzielung größtmöglicher Rente) und jener Praxis, die diese Ausgaben ganz aus ordentlichen Mitteln bestreitet.

Bei der Ermittlung des rechnungsmäßigen Aufwandes der dem Eisenbahnunternehmen für die Abnutzung wieder zugeführten Vermögenswerte „ist zunächst unbedenklich davon auszugehen, daß unter den Ausgaben der Betriebsrechnung hier nur in Betracht kommen:

a) die Unterhaltung und Ergänzung²⁾ der Ausstattungsgegenstände (Titel V, Pos. 1: 890 498 Mk.),

¹⁾ Baubudget soviel wie außerordentlicher Eisenbahnetat.

²⁾ Ergänzung nach der Verwaltungspraxis soviel wie Erneuerung.

b) die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung¹⁾ der baulichen Anlagen (Titel VI: 10 509 016 Mk.).

c) Die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung¹⁾ der Fahrzeuge und maschinellen Anlage (Titel VII: 7 621 634 Mk.). Indessen decken die in diesen Positionen aufgeführten Ausgaben sich doch nicht ganz genau mit den dem Unternehmen zugeführten Werten. Denn sie umfassen auch solche Leistungen, die nicht dem Bahnunternehmen selbst zugute kommen, sondern für fremde Auftraggeber ausgeführt werden²⁾. „Dazu kommt, daß neben diesen Leistungen für dritte von den zugeführten Werten noch die veräußerten und dadurch dem Betriebe entfremdeten Altmaterialien in Abzug zu bringen sind“³⁾. Diese spielen im Einnahmehudget der Verwaltung keine ganz unwichtige Rolle. Von den zugeführten Werten sind also die Beträge für die Vergütung für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten (Titel III der Betriebseinnahme Position 4: 342 546 Mk.) und die Erträge aus dem Verkauf und der Abgabe von Materialien und Materialabfällen, also aus Veräußerung (Titel V der Betriebseinnahme Position 1, 1 822 535 Mk.) in Abzug zu bringen. Der so ermittelte verrechnete Aufwand der dem Unternehmen für die Abnutzung einschließlich der Unterhaltung wieder zugeführten Werte belief sich für Ende 1906 auf 15 856 077 Mk.

Stand nun dieser Unterhaltungsaufwand zum Unterhaltungsbedürfnis in angemessenem Verhältnis? Für die Höhe dieses Bedarfs ist es von Bedeutung, „wie stark die Ausnutzung der zu unterhaltenden Anlage und Betriebsmittel (Fahrzeuge) ist. Allerdings richtet sich der Aufwand nicht genau nach dem Benutzungsgrade, da neben der eigentlichen Betriebsabnutzung des Oberbaues, der Betriebsmittel (Fahrzeuge) etc. auch die Natureinflüsse eine Rolle spielen, und da ferner zwar nicht Unterhaltung im engeren Sinne, wohl aber die Erneuerung unter Umständen vor der eigentlichen Abnutzung erforderlich wird, nämlich wenn der stärker gewordene Betrieb umfang-

¹⁾ Ergänzung nach der Verwaltungspraxis soviel wie Erneuerung.

²⁾ Stein, S. 13.

³⁾ Stein, S. 14.

reichere oder leistungsfähigere Anlagen notwendig macht oder sonst die Ansprüche größer geworden sind“¹⁾. Nach der angeführten Berechnung wurde nun für jede Mark des Baukapitals für Unterhaltung im weiteren Sinne verausgabt in Baden 1906 2,25 Pf., Preußen-Hessen verausgabte 4,17 Pf., die Reichseisenbahn 3,57 Pf., Bayern 2,40 Pf., Sachsen 1,92 Pf. und Württemberg 1,84 Pf. Man kann nun einwenden, in den Baukosten stecken auch Beträge (Aufwand für Grunderwerb, Verwaltungskosten, Insgemein), welche auf die Unterhaltung in der Regel überhaupt keinen Einfluß ausüben; diese wären somit aus der Rechnung auszuschneiden. Wenn man aber bedenkt, daß das prozentuelle Anteilverhältnis jener Beträge nur zwischen 14% und 17% bei den verglichenen Verwaltungen²⁾ schwankte, so brauchen jene Beträge nicht aus der Rechnung ausgeschieden zu werden. Verfolgt man die angeführten Daten für Baden einige Jahre zurück, so wird die Unterhaltungsstärke der Jahre 1900—1902 nicht wieder erreicht. Und dies, trotzdem der Verkehr an Intensität zunahm, Ueberschuß und Rente seit 1902 stiegen. Der Ueberschuß stieg von 13,93 Mill. Mk. im Jahre 1902 auf 28,50 Mill. Mk; die Rente hatte 1902 nur 2,36% betragen; dann 3,63%, 4,16%, 3,82% und 4,18%. Die preußisch-hessische Gemeinschaft fällt durch die Höhe ihrer Zahlen auf. Auf jede Mark des Baukapitals betrug nämlich der jährliche Unterhaltungsaufwand in Pfennig im Jahre

	1906	1905	1904	1903	1902	1901	1900	<i>Berechnung</i>
in Baden	2,25	2,33	1,94	2,07	2,70	2,59	2,64	<i>2,26</i>
„ Preußen-Hessen	4,17	3,86	3,58	3,48	3,48	3,38	3,50	<i>3,64</i>
„ Elsaß-Lothringen	3,57	3,43	3,07	2,96	2,86	3,07	2,79	<i>3,11</i>
„ Bayern	2,40	2,29	2,31	2,16	1,87	2,39	2,49	<i>2,26</i>
„ Sachsen	1,92	1,93	1,70	1,65	1,84	2,41	2,54	<i>2,00</i>
„ Württemberg	1,84	1,87	1,81	1,79	1,75	1,85	1,98	<i>1,84</i>

Hält man mit Stein die preußisch-hessische Gemeinschaft für den Normaltypus der deutschen Staatsbahnverwaltungen, nach welchem die Stärke des Unterhaltungsaufwandes bei den übrigen Bahnen mit einiger Sicherheit zu berechnen ist, so

¹⁾ Stein, S. 18.

²⁾ Ohne Schmalspurbahnen.

hätte in Baden im Rechnungsjahr 1906 der Unterhaltungsaufwand ~~0,73~~ 0,73 % mehr betragen müssen, statt 2,25 Pf. auf jede Mark des Baukapitals 3,89 Pf.; 5 149 639 Mk. hätte der Istaufwand für Unterhaltung mehr betragen müssen. Die Rente wäre dann um 0,80 % kleiner gewesen. Den höchsten Fehlbetrag berechnet Stein für Württemberg mit 0,93 %. Seine Bahnrente¹⁾ sänke um 1 %. Bayern hätte 0,82 % mehr Aufwand und eine um 0,66 % geringere Rente¹⁾. Sachsens Minus wäre dem badischen gleich, seine Rente um 0,78 % kleiner. Mit 0,43 % wäre das Minus bei der Reichseisenbahn am kleinsten, deren Rente um 0,68 % sänken.

Hinsichtlich der Erneuerungen sei hier noch bemerkt, daß dadurch, daß die erneuerten Betriebsmittel durchweg wertvoller als die alten ausgeschiedenen sind, am Anlagekapital materielle Veränderung eintreten, die zahlenmäßig nicht zum Ausdruck kommen. Den ursprünglichen Anschaffungswert eines Vermögensobjektes hält man nämlich bei der Erneuerung desselben durch ein wertvolleres fest. Ohne Inventur, welche regelmäßig nach dem Anschaffungswert erfolgt, und die übrigens auch bei der kameralistischen Buchführung vorgenommen werden kann, ist eine der Wirklichkeit entsprechende Bewertung des Anlagekapitals kaum möglich. Dies hat zur Folge, daß die Rente, welche die Verwaltung errechnet, den Tatsachen nicht voll gerecht wird.

3. Ist die Rente des öffentlichen Betriebes identisch mit der eines privaten Unternehmens?

Vergleichen wir einmal, um die Ertragsfähigkeit besser beurteilen zu können, die Rente der badischen Staatsbahnen mit dem Ertrage, den ein privates Unternehmen als Rente veröffentlicht.

Für den Uebergang von Liegenschaften an den Staat wird bekanntlich keine Abgabe erhoben. Demzufolge hat der Fiskus, wenn man für die Zeit von 1838—1906 eine durchschnittliche Liegenschaftsabgabe von 2 ½ % vom Werte des übergegangenen

¹⁾ Nach dem für Vergleiche korrigierten Rechnungsabschluß.

Grundeigentums annimmt, einem Privatunternehmer gegenüber seinen Grunderwerb sich billiger verschaffen können. Jedoch wird das Anlagekapital in seiner Höhe dadurch nicht sehr wesentlich verändert, weil es sich um keine großen Beträge handelt.

Aus der Steinschen Untersuchung haben wir gesehen, daß für Baden im Rechnungsjahr 1906 der verausgabte Unterhaltungsaufwand im weiteren Sinne hinter dem Unterhaltungsbedürfnis zurückblieb. Nicht der gesamte Wertverlust, den die baulichen Anlagen und die Fahrzeuge durch den Gebrauch erfuhren, ist wieder ersetzt worden; es wurde ein Minus am Unterhaltungsaufwand von 5 149 639 Mk. festgestellt. Hätte der Unterhaltungsaufwand dem Unterhaltungsbedürfnis voll entsprochen, so hätte die Verwaltung statt einer Rente von 4,18 % nur eine solche von 3,37 % erzielt, das heißt eine um 0,81 % geringere Rente. Verglichen mit der Rente eines privaten Unternehmens ist die des öffentlichen Betriebes eigentlich zu günstig. Denn der private Unternehmer würde, wenn er sich keiner Illusion über seine Vermögenslage hingeben will, alle dem Unternehmen durch den Betrieb entzogenen Werte, soweit er sie ermitteln kann, im Interesse nachhaltiger Ertragsfähigkeit stets wieder ersetzen, ehe ein Gewinn verteilt wird.

Dann, wenn wir mit dem Vergleich fortfahren, taucht die Frage auf, wie hätte der öffentliche Betrieb rentiert, wenn er wie ein Privatbetrieb zu den öffentlichen Lasten herangezogen worden wäre? Bringen wir in Ansatz, was der öffentliche Betrieb im Rechnungsjahr an staatlicher Gewerbe- und Einkommensteuer¹⁾ zu entrichten gehabt hätte, so hätte der von der Verwaltung berechnete Ueberschuß für die im Eigentum und Betrieb des badischen Fiskus befindlichen Staatsbahnen statt 28,50 Mill. Mk. nur 26,32 Mill. Mk. betragen. Bringt man die Gemeindeumlagen für Gewerbe- und Einkommensteuer mit 73 %²⁾ Zuschlag zu den staatlichen Steuern in

¹⁾ Für die Budgetperiode 1906/07 wurden erhoben: von 100 Mk. Gewerbesteuerkapital 15 Pf., von 200 000 Mk. Einkommen und mehr 4,20 %.

²⁾ Die Solleinnahmen an staatlichen Gewerbesteuern betragen für 1906

Ansatz, so kommen zu den öffentlichen Lasten noch 1,59 Mill. Mk. hinzu. Die öffentlichen Lasten würden also insgesamt den rechnungsmäßigen Ueberschuß um 3,77 Mill. Mk. verringern. Statt 28,50 Mill. Mk. Ueberschuß ergäbe sich nur ein solcher von 24,73 Mill. Mk. Durch die öffentlichen Lasten sänke die Rente von 4,18 % auf 3,62 %. Die Steuern im Betrag von 3,77 Mill. Mk. hätte der Fiskus größtenteils zahlen können. Die Ueberschüsse der Verkehrsanstalten betragen nämlich nach Deckung des Bedarfs für den gesamten Schuldendienst 3,15 Mill. Mk.

Eine Aktiengesellschaft hat nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, ehe sie zu einer Verteilung des Ertrages schreitet, noch einen Rerservfonds mit mindestens 5 % des Rohertrages abzüglich der Betriebsausgaben und Abschreibungen wenigstens solange zu dotieren, bis derselbe 10 % des Aktienkapitals beträgt. Ehe eine Dividende zur Verteilung käme, wären vom Ueberschuß des öffentlichen Unternehmens noch 1,25 Mill. Mk. in diesen Fonds abzuführen, wenn der öffentliche Betrieb hinsichtlich seiner Ertragsfähigkeit mit einer Aktiengesellschaft verglichen würde. Der Ueberschuß, wie ihn die Verwaltung ausweist, sänke, wenn man die angeführten Steuern und die Reservefondsdotations in Ansatz bringt, auf 23,48 Mill. Mk. Die Rente sänke von 4,18 % auf 3,44 %.

Von einer Aktiengesellschaft erwartet man, daß sie an die leitenden Beamten und an den Aufsichtsrat Tantiemen zahlt. Solche Gewinnanteile fallen der Staatsbahnverwaltung nicht zur Last.

Fassen wir zusammen: verglichen mit einem privaten Unternehmen hätte der öffentliche Betrieb aus dem Ueberschuß leisten müssen:

1,86 Mill. Mk., an staatlicher Einkommensteuer 13,75 Mill. Mk., zusammen 15,62 Mill. Mk. Die Solleinnahme an gemeindlichen Gewerbesteuern 5,48 Mill. Mk., an gemeindlichen Einkommensteuern 5,97 Mill. Mk., zusammen 11,45 Mill. Mk. = 73 % der staatlichen angeführten Steuern.

1. Oeffentliche Lasten	3,77	Mill. Mk.
2. Einlagen in den Reservefonds	1,25	„ „
3. Das Minus für zu gering bemessene Erneuerungen	5,14	„ „
	<hr/>	
	zusammen 10,16 Mill. Mk.	

Der rechnungsmäßige Ueberschuß würde sich statt auf 28,50 Mill. Mk. nur auf 18,34 Mill. Mk. belaufen. Statt der Rente von 4,18 % ergäbe sich nur eine Verzinsung des Anlagekapitals von 2,69 %.

Anhang

Tabelle 1

Die bedeutenderen Strecken des badischen
Staatsbahnsystems

Jahr der Eröffnung	Bahn von nach	Länge in km
(1838—)1855	Mannheim—Heidelberg—Basel	270
1844	Appenweier—Kehl	14
1863	Karlsruhe—Mühlacker	44
1863	Basel—Konstanz	145
1866	Heidelberg—Kirchheim (Odenwaldbahn) . .	138
1867	Mannheim—Mitte Rheinbrücke	1
1870	„ —Schwetzingen—Karlsruhe (Rhein- bahn)	61
1873	Offenburg—Singen (Schwarzwaldbahn) . .	150
	Zusammen	823

Diese Strecken bildeten Ende 1906 49,18% der Eigentumslänge mit 1673,55 km (ohne die 38,68 km badischen Anteil an der 1846 eröffneten Main-Neckareisenbahn und die 27,53 km Schmalspurbahn Mosbach—Mudau).

Ende 1906

Tabelle 2

Staats- und Privatbahnen

Nach der Reichseisenbahnstatistik Tabelle 2, 30, 31

1906 Corrigierte Zahlen nach dem Stat. Jahrbuche des Deutschen Reiches einschliesslich der Klein- bahnen (ohne 2-Spurnalspurr- bahnen S. 88)	Eigentumslänge aller dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen		Davon					
			Staatseisenbahnen			Privateisenbahnen		
	in km	auf je 100 qkm Staatsgebiet	in km	in Proz. der Eigentumslänge aller Bahnen	auf je 100 qkm Staatsgebiet	in km	in Proz. der Eigentumslänge aller Bahnen	auf je 100 qkm Staatsgebiet
Deutschland	57 919,7	10,7	52 624,5	90,8	10,3	5295,2	9,2	0,99
Baden	2 300,9	15,2	1 739,5	75,6	11,2	561,4	24,4	3,7
Elsaß-Lothringen	2 022,6	13,9	1 815,9	90,8	12,5	206,7	9,2	1,4
Preußen-Hessen	37 866,1	10,8	35 343,6	93,5	10,1	2522,5	6,5	0,7
Bayern	7 677,6	10,1	6 540,1	84,9	8,6	1137,4	15,1	1,5
Sachsen	3 226,4	21,5	3 217,4	99,7	22,1	9,0	0,3	—
Württemberg	2 189,2	11,2	1 962,7	89,2	10,0	226,4	10,8	1,1

Tabelle 3

Eigentums- und Betriebslänge der sechs größeren deutschen Staatsbahnsysteme
 Nach der Reichseisenbahnstatistik Tabelle 1, 3, Spalte 19, 23, 24, Tabelle 31, Spalte 26/27, 3

	Eigentumslänge der normalspurigen Staatsbahnen in km				Von der Eigentumslänge waren km		Eigentumslänge der Schmalspurbahnen in km	Betriebslänge der normalspurigen Staatsbahnen im Jahresdurchschnitt in km	Betriebslänge der schmalspurigen Staatsbahnen im Jahresdurchschnitt in km	Normal- und schmalspurige Staatsbahnen hatten zusammen km			Durchschn. Betriebslänge aller Staatsbahnen für den	
	überhaupt am 2. Dez. 1906	davon			Hauptbahnen	Nebenbahnen				Eigen- tums- länge	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		Personen- verkehr in km	Güter- verkehr in km
		ein- gleisig	zwei- gleisig	mehr- gleisig							im ganzen	davon auf die Schmal- spurbahnen		
Baden . .	1 673,55 ¹	910,04	763,51	—	1 468,67	204,88	27,53 ²	1 709,20	—	1 700,88	—	0,00	1 639,40	1 709,20
Elsaß- Lothring.	1 738,24	739,74	988,89	9,61	1 328,86	409,38	77,66	1 938,01	77,66	1 815,90	2 015,67	3,90	1 982,70	2 015,67
Preußen- Hessen .	35 102,65	21 538,43	13 394,84	209,38	21 428,17	13 714,48	241,05	34 910,65	249,74	35 343,65	35 159,74	0,70	34 097,14	34 994,79
Bayern .	6 500,04	4 216,23	2 283,81	—	4 133,80	2 366,24	40,15	6 376,18	37,10	6 540,19	6 413,28	0,57	6 339,93	6 389,00
Sachsen .	2 774,82	1 866,53	882,55	25,73	1 806,09	968,73	442,58	2 789,90	433,48	3 217,40	3 223,38	13,5	3 125,54	3 223,38
Württem- berg . .	1 861,51	1 375,22	486,29	—	1 596,09	265,45	101,28	1 861,51	101,28	1 962,79	1 962,79	5,0	1 956,43	1 962,79

¹ Ohne die 38,68 km lange im Eigentum des badischen Staates, aber unter preußisch-hessischer Verwaltung befindliche zweigleisige vollspurige Hauptbahnstrecke der Main-Neckareisenbahn.

² Die 27,53 km Schmalspurbahn betreffen die im Eigentum des badischen Staates befindliche, unter Privatverwaltung stehende Eisenbahn Mosbach—Mudau.

Tabelle 4

Das beschäftigte Personal nach der Reichseisenbahnstatistik Tabelle 25

	Anzahl der Beamten und Arbeiter		Von je 100 Köpfen Personal jeder Art entfielen auf			Auf den Kilometer der durchschnittlichen vollen Betriebslänge waren Beamte und Arbeiter beschäftigt im			
	im ganzen ¹⁾	auf 1 km der durchschnittlichen vollen ²⁾ Betriebslänge	etatmäßige Beamte	diätarische Beamte	Arbeiter	Verwaltungsdienst	Bahnunterhaltungs- und Bahnwachungsdiens	Bahnhofsabfertigungs- und Zugbegleitungsdiens	Zugförderungs- und Werkstätten- diens
Baden	24 471	14,32	25,81	10,47	63,72	0,77	2,85	7,00	3,69
Elsaß-Lothringen . . .	30 907	15,33	33,75	5,41	60,84	0,60	4,21	6,40	4,13
Preußen-Hessen . . .	448 035	12,72	34,80	3,30	61,00	0,51	3,30	5,52	3,39
Bayern	53 809	8,37	48,82	0,60	50,58	0,61	2,19	3,51	2,06
Sachsen	42 906	13,31	33,09	3,20	63,71	0,76	2,83	7,10	2,62
Württemberg	18 871	9,61	34,48	4,92	56,60	0,58	2,58	3,95	2,50

¹⁾ Einschließlich des Personals der Schmalspurbahnen.

²⁾ Einschließlich der jahresdurchschnittlichen Schmalspurbahnbetriebslänge.

Tabelle 5

Fahrzeuge im Rechnungsjahr 1906. Nach der Reichseisenbahnstatistik Tabelle 11, 12, 13, 14

	Auf 10 km der durchschnittlichen Betriebslänge kamen				Eigen- gewicht einer Loko- motive inklusive Tender in t	Durch- schnitts- alter einer Loko- motive Jahre	Auf je 10 km Betriebs- länge für den Per- sonen- verkehr kamen Plätze	Durch- schnitt- liches Lade- gewicht für einen Güter- wagen in t	Die durchschnittlichen Be- schaffungskosten für		
	Loko- motiven	Per- sonen- wagen	Ge- päck- wagen	Güter- wagen					eine Loko- motive Mk.	einen Per- sonen- wagen Mk.	einen Ge- päck- und Güter- wagen Mk.
Baden	4,38	11,07	1,82	81,22	50,25	16,1	501	12,95	54 215	11 229	3182
Elsaß-Lothringen	4,74	8,85	3,14	100,33	52,18	15,3	395	12,38	57 872	12 940	2993
Preußen-Hessen	4,56	8,87	2,37	90,81	49,40	10,5	428	13,57	46 912	13 634	2837
Bayern	2,99	8,17	1,86	45,17	43,53	18,9	348	12,38	49 181	10 668	3509
Sachsen	4,61	12,85	2,03	105,72	45,49	18,7	600	11,55	49 100	10 471	2643
Württemberg	3,78	9,12	2,00	49,02	43,35	14,7	451	13,03	44 348	12 028	3593

Tabelle 6

Von den Baukosten der badischen Staatsbahnen kamen auf

Grunderwerb	75 193 764	Mk.	Transport	424 020 842	Mk.
Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten	100 251 455	"	Stationen	103 996 996	"
Einfriedigungen ausschließlich der Bahnhöfe	1 461 326	"	Werkstättenanlagen	9 848 557	"
Wegübergänge	35 783 865	"	außerordentliche Anlagen	26 626 133	"
Durchlässe und Brücken	30 803 657	"	Fahrzeuge	107 910 423	"
Tunnel	48 339 680	"	Verwaltungskosten	23 720 185	"
Oberbau der freien Bahn und der Stationen	120 350 238	"	Insgemein	9 309 555	"
Signale nebst den zugehörigen Buden und Wärterwohnungen	11 835 857	"	Baukosten im ganzen	705 431 689	Mk.
	424 020 842	Mk.	" auf 1 km Eigentumslänge	421 518	"

Tabelle 7

Das Anlagekapital Ende 1906

Zusammengestellt nach der Reichseisenbahnstatistik

Tabelle 20, Spalte 3, 64, 66, Tabelle 31, Spalte 3, 26, 27

	Eigentumslänge der		Eigen- tumslänge beider zu- sammen	Es betrug das Anlagekapital der					
	voll- spurigen Bahnen km	schmal- spurigen Bahnen km		vollspurigen Bahnen überhaupt Mk.	vollspurig. Bahnen pro 1 km Eigen- tumslänge Mk.	schmal- spurigen Bahnen überhaupt Mk.	schmal- sp. Bahnen pro 1 km Eigen- tumslänge Mk.	voll- und schmalspurigen Bahnen überhaupt Mk.	voll- und schmal- spurigen Bahnen pro 1 km Eigen- tumslänge Mk.
Baden	1 673,55 ¹⁾	27,53	1 701,08	690 374 556	412 521	2 231 300	81 050	692 605 956	407 175
Elsaß-Lothringen .	1 738,24	78	1 816,24	688 395 946	396 030	4 155 883	53 514	692 551 829	381 363
Preußen-Hessen . .	35 101,88	241	35 342,88	9 471 004 210	269 502	17 028 100	70 641	9 488 032 310	268 455
Bayern	6 500,04	40	6 540,04	1 671 928 621	257 121	2 011 468	50 099	1 673 440 089	255 893
Sachsen	2 774,82	442,10	3 216,92	1 017 121 001	366 554	44 372 149	100 292	1 061 493 150	329 031
Württemberg . . .	1 861,52	101	1 962,52	664 710 936	357 082	7 056 219	69 670	671 767 155	342 214

¹⁾ Zuzüglich 9 343 311 Mk. Anlagekapital auf Ende 1906 des im Eigentum des badischen Staates befindlichen, 38,68 km langen, Anteils an der unter preußisch-hessischer Verwaltung stehenden Main-Neckareisenbahn ergab sich für Ende 1906 bei einer Eigentumslänge von 1739,76 km für alle badischen Staatsbahnen ein Anlagekapital von 701 949 267 Mk. oder von 403 474 Mk. pro 1 km Eigentumslänge.

Tabelle 8

Eisenbahnanlehensreste Ende 1906

				Ende 1906 waren noch verzinsliche und tilgbare An- lehensreste vor- handen	Ursprünglicher Betrag Nennbetrag	Bemerkungen
				Mk.	Mk.	
Vom Anlehen	zu	4 %	von 1859/61	12 626 116	30 857 380	konvertiert 1879 auf 3 1/2 %
" "	"	"	" 1862/64	21 342 280	52 182 766	" 1897 " 3 1/2 "
" Prämienanleihen zu	4	"	" 1867	14 628 300	36 000 000	" 1897 " 3 1/2 "
" Anlehen	"	"	" 1875	18 355 100	30 000 000	" 1897 " 3 1/2 "
" "	"	"	" 1878	20 226 800	30 000 000	" 1897 " 3 1/2 "
" "	"	"	" 1879	41 580 400	60 000 000	" 1897 " 3 1/2 "
" "	"	"	" 1880	63 686 100	87 500 000	" 1897 " 3 1/2 "
" "	"	"	" 1886	10 710 800	11 739 000	" 1897 " 3 1/2 "
" "	"	"	" 1892/94	53 272 000	56 000 000	
" "	"	3	" 1896	12 508 800	12 508 800	
" "	"	3 1/2	" 1900	27 865 300	28 000 000	
" "	"	4	" 1901	56 000 000	56 000 000	
" "	"	3 1/2	" 1902	42 000 000	42 000 000	
" "	"	3 1/2	" 1904	54 000 000	54 000 000	
Zusammen				448 801 996		

Tabelle 9

Stand der fundierten Anleihen nach den Rechnungsergebnissen

	Eisenbahn- anlehensreste Mill. Mk.	Staatsschulden- reste überhaupt Mill. Mk.	Für Eisenbahn- zwecke über- haupt auf- genommene Staatsanleihen Mill. Mk.	Für die Eisenbahnanlehensreste waren für 1906 erforderlich zur			Eisenbahn- betriebs- überschuß Mill. Mk.
				Verzinsung Mill. Mk.	Tilgung Mill. Mk.	zusammen Mill. Mk.	
Baden	446,992 (1. Jan. 1906)	448,801 (31. Dez. 1906)	645,565 (31. Dez. 1906)	16,013	10,260	26,260	28,504
Bayern	1451,419 (1. Jan. 1906)	1890,211 (31. Dez. 1906)	1661,268 (31. Dez. 1906)	47,268	0,00	47,268	61,015 ¹⁾
Württemberg . . .	490,299 (1. April 1906)	546,418 (31. März 1907)	608,120 (31. März 1907)	17,903	4,298	22,201	22,199 ¹⁾

¹⁾ Zu Vergleichen korrigiert (Pensionen!) nur 52,431 und 21,787 Mill. Mk.

Tabelle 10

Die finanziellen Ergebnisse 1906

Nach der Reichseisenbahnstatistik Tabelle 22, Spalte 21, 95, Tabelle 23, Spalte 3

	Betriebseinnahme		Betriebsausgabe		Ueberschuß	
	im ganzen Mk.	pro 1 km Betriebslänge ¹⁾ Mk.	im ganzen Mk.	pro 1 km Betriebslänge ¹⁾ Mk.	überhaupt Mk.	pro 1 km Betriebslänge ¹⁾ Mk.
Reichseisenbahnen .	117 625 827	58 355	85 606 348	42 470	32 019 479	15 885
Preußen-Hessen . .	1 867 867 529	53 124	1 169 773 093	33 269	698 094 436	19 855
Bayern	207 992 895	32 429	146 977 379	22 918	61 015 516	9 511
Sachsen	160 577 563	49 817	105 518 682	32 735	55 058 881	17 082
Württemberg . . .	72 902 230	37 142	50 702 350	25 832	22 199 880	11 310
Baden	95 489 242	55 867	66 984 980	39 191	28 504 262 ²⁾	16 676
(Mecklenburg . . .	16 339 078	14 940	11 053 304	10 107	5 285 774	4 833)
(Oldenburg	14 246 501	23 762	10 600 908	17 681	3 645 593	6 081)
(zusammen	2 553 040 865	48 930	1 647 217 044	31 570	905 823 821	17 360)

¹⁾ Die staatlichen Schmalspurbahnen sind berücksichtigt.

²⁾ Der Ueberschuß betrug eigentlich 28 593 320 Mk.; obige Summe verblieb, nachdem als vertragsmäßige Verzinsung (4 1/2%ige) vom Ueberschuß 89 059 Mk. der Privatbahngesellschaft Appenweier—Oppenau ausbezahlt waren.

Tabelle 11

Personenverkehr. Reichseisenbahnstatistik Tabelle 18, Spalte 59, 60, 61, 63, 64

	Anzahl der beförderten Personen	Anzahl der Personenkilometer		Einnahme aus der Personenbeförderung		auf 1 Personenkilometer	Jede Person wurde durchschnittlich befördert	Durchschnittliche Betriebslänge der voll- und schmal-spurigen Bahnen für den Personenverkehr
		überhaupt	pro 1 km der durchschnittlichen vollen Betriebslänge für den Personenverkehr	überhaupt	pro 1 km der durchschnittlichen vollen Betriebslänge für den Personenverkehr			
				Mk.	Mk.	Pf.	km	km
Baden . . .	44 727 305	951 622 939	580 562	27 048 047	16 501 ¹⁾	2,84	21,28	1 639,40
Preußen-Hessen	853 994 940	20 079 497 881	588 875	493 545 753	14 474	2,46	23,51	34 010,05
Bayern . . .	64 073 643	1 935 954 786	306 325	59 854 037	9 471	3,09	30,22	6 339,93
Sachsen . . .	81 145 826	1 705 525 292	545 674	47 523 403	15 205	2,79	21,02	3 125,54
Reichslanden . . .	38 187 261	867 878 050	437 842	23 656 041	11 934	2,73	22,73	1 982,70
Württemberg . . .	51 008 165	935 651 091	478 244	23 586 910	12 056	2,52	18,34	1 956,43

¹⁾ Unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Gepäckverkehr und der Beförderung von Hunden ergaben sich folgende Ziffern:

		Gepäckverkehr	Hunde- beförderung
	Mk.	Mk.	Mk.
Baden	17 552	1 398 189	40 241
Preußen-Hessen	14 946	11 858 249	600 864
Bayern	10 077	3 341 060	132 026
Sachsen	15 822	1 488 862	52 498
Reichslanden	12 656	1 275 904	21 746
Württemberg	12 670	1 071 835	39 121

Tabelle 12

Güterverkehr (gegen Frachtberechnung). Reichseisenbahnstatistik Tabelle 19, Spalte 161, 163, 165, 167, 168

	Anzahl der gegen Frachtberechnung aufgegebenen Tonnen	Anzahl der Tonnenkilometer gegen Frachtberechnung		Einnahme aus Güterbeförderung gegen Frachtberechnung		auf 1 tkm	Jede Tonne wurde durchschnittlich befördert	Durchschnittliche Betriebslänge der voll- und schmalspurigen Bahnen für den Güterverkehr
		überhaupt	pro 1 km der durchschnittlichen vollen Betriebslänge für den Güterverkehr	überhaupt	pro 1 km der durchschnittlichen vollen Betriebslänge für den Güterverkehr			
				Mk.	Mk.	Pf.	km	km
Baden . . .	17 030 427 ¹⁾	1 390 428 574	813 497	55 330 611	32 372 ²⁾	3,98	81,64	1 709,20
Preußen-Hessen	300 063 836	33 719 499 462	964 384	1 203 153 110	34 410	3,57	112,37	34 715,05
Bayern . . .	22 989 343	3 258 452 223	510 010	124 152 712	19 432	3,81	141,74	6 389,00
Sachsen . . .	31 329 774	2 068 713 830	641 784	89 510 142	27 769	4,93	66,03	3 223,38
Reichslanden .	36 040 948	2 536 747 630	1 258 513	82 501 421	40 930	3,25	70,39	2 015,61
Württemberg .	10 904 548	918 217 810	467 813	40 534 034	20 651	4,41	84,21	1 962,79

¹⁾ Güterbeförderung ohne Frachtberechnung

	Tonnen		Tonnenkilometer	
	überhaupt	in Proz. der gesamten Güterbeförderung	überhaupt	in Proz. der gesamten Güterbeförderung
Baden . . .	793 193	4,45	63 161 959	4,35
Preußen-Hessen	18 390 290	5,77	2 420 095 017	6,70
Bayern . . .	2 189 602	8,70	302 472 682	8,49
Sachsen . . .	923 490	2,86	48 325 319	2,28
Reichslanden .	637 385	1,74	47 051 760	1,82
Württemberg .	535 297	4,68	44 964 950	4,67

²⁾ Unter Berücksichtigung der Einnahme aus Beförderung von Postgut und der Nebenerträge bezifferte sich die Einnahme auf

	Mk.	Die Beförderung von Postgut erbrachte Mk.	Die Nebenerträge erbrachten Mk.
Baden	33 345	51 329	1 611 356
Preußen-Hessen .	35 343	1 324 048	31 282 313
Bayern	19 859	—	2 727 914
Sachsen	29 442	148 308	5 244 491
Reichslanden . .	41 865	34 120	1 851 260
Württemberg . .	21 373	640 826	775 080

Tabelle 13

Die Einkommenbezüge des Personals nach Tabelle 25 der Reichseisenbahnstatistik

	Personalausgabe gemäß Titel I, II, III, VI 1, VII 1 der Betriebs- ausgabe		Im Jahresdurchschnitt betrug die Zahl der				Durchschnittseinkommen der			
	überhaupt	pro 1 km durch- schnitt- licher Betriebs- länge	Beamten	Diätarier	Arbeiter	zusammen	Beamten	Diätarier	Arbeiter	des ganzen Personals
	Mk.						Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Reichseisen- bahnen . . .	45 198 720	22 424	10 429,9	1 672,74	18 804,28	30 906,28	2326	1485	1092	1462
Preußen-Hessen.	621 142 990	17 651	153 920	1 482,9	279 286	448 035	1977	1724	1043	1386
Bayern . . .	81 808 037	12 876	26 265	327	27 217	53 809	2023	1423	1073	1539
Sachsen . . .	61 848 099	19 187	14 183,43	1 373,30	26 349,43	42 906,16	2097	1304	1099	1441
Württemberg .	27 856 118	14 192	7 273,56	930,13	10 667,06	18 870,45	2033	1526	1092	1477
Baden . . .	37447915	21910	6325,38	2561,33	15584,28	24470,99	2386	1323	1216	1530
(Mecklenburg .	5 400 732	4 938	2 366	148	2 869	5 383	1391	1030	748	1003)
(Oldenburg . .	4 855 258	8 098	668,58	1 467,77	1 906,25	4 042,60	2472	983	835	1201)
(zusammen	886 653 149	17 291	222 431,85	23 317,27	382 683,30	628 421,42	4201	1548	1059	1411)

Tabelle 14

Einkommensbezüge des Personals

Berechnet aus Tabelle 25 der Reichseisenbahnstatistik XXVI

	In der allgemeinen Verwaltung verdiente durchschnittlich jeder			Bei der Bahnunter- haltung verdiente durchschnittlich jeder			Im Bahnhofs- und Zug- begleitungsdienst ver- diente durchschnitt- lich jeder			Im Zugförderungs- und Werkstättendienst ver- diente durchschnittlich jeder		
	Be- amte	Diätarier	Ar- beiter	Be- amte	Diätarier	Ar- beiter	Be- amte	Diätarier	Ar- beiter	Be- amte	Diätarier	Ar- beiter
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Reichseisenbahnen . . .	3666	2059	1397	1527	1240	808	2018	1348	1173	2352	1619	1319
Preußen-Hessen . . .	3774	2633	1443	1270	1512	798	1805	1293	1109	2320	1933	1228
Bayern	2792	1777	1333	1319	.	826	1921	1338	1203	2276	.	1267
Sachsen	3118	1705	1225	1437	1947	801	1915	1384	1077	2568	1501	1335
Württemberg	3767	1946	1124	1206	1930	818	1912	1143	1136	2369	.	1346
Baden	3509	1480	1458	1280	1279	956	2157	1261	1229	2941	1580	1403
(Mecklenburg	2678	1037	905	822	1012	565	1251	991	593	2013	1222	876)
(Oldenburg	3336	1287	1098	2389	512	722	2012	1160	894	2841	1227	1212)

Tabelle 11a

Personenverkehr

An der Einnahme aus Personenverkehr ohne Militär waren beteiligt die

	IV.	III.	II.	I. Klasse
	%	%	%	%
Baden	—	69,44	23,94	4,90
Elsaß-Lothringen .	—	63,44	24,08	7,58
Preußen-Hessen / .	32,95	40,97	20,44	3,73
Bayern	—	72,53	20,30	5,83
Sachsen	18,28	61,74	16,31	2,25
Württemberg . . .	19,07	61,97	15,21	2,46

Die kombinierten Fahrscheinhefte wurden 1884 in Baden eingeführt mit den für ganz Deutschland geltenden Einheitssätzen von 3 Pf. pro Kilometer in der III., 4,8 Pf. in der II. und 6,5 Pf. in der I. Klasse. Es betrug im Jahr 1906 die Einnahme aus der

III. Klasse	710 372 Mk.
II. „	1 106 785 „
I. „	338 718 „
zusammen	2 155 875 Mk.
Im Jahre 1896	1 306 922 „
„ „ 1886	526 266 „

Tabelle 15

Im Durchschnitt bezog im Jahre 1906 in Baden eine im Staatseisenbahnbetrieb

tätige Person	1 530 Mk. Einkommen
(1905)	1 461 „ „)
(1904)	1 431 „ „)

Es bezog der Generaldirektor	11 426 Mk. Einkommen
„ „ ein Betriebsinspektor	6 020 „ „
„ „ „ Eisenbahningenieur	4 368 „ „
„ „ „ Lokomotivführer	3 295 „ „
„ „ „ Heizer	2 623 „ „
„ „ „ Ersatzheizer	1 898 „ „
„ „ „ Magazinsarbeiter	1 402 „ „
„ „ „ Werkstättenarbeiter	1 348 „ „
„ „ „ Bahnwärter	940 „ „
„ „ „ Bahnunterhaltungsarbeiter	935 „ „

Tabelle 16
Sachliche Ausgaben
 Nach Tabelle 25 der Reichseisenbahnstatistik

	Die Ausgabe für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien verschlang			Die Ausgabe für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen betrug			Die Ausgabe für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen betrug			Die Ausgabe für Benützung fremder Bahnanlagen und Fahrzeuge sowie für Dienstleistungen fremden Personals betrug		
	von der Betriebsausgabe	von der Betriebs-einnahme	pro 1 km durchschnittlicher Betrieblicher Betriebslänge	von der Betriebsausgabe	von der Betriebs-einnahme	pro 1 km durchschnittlicher Betriebslänge (aller unterhaltenen Strecken im Jahresmittel)	von der Betriebsausgabe	von der Betriebs-einnahme	pro 1 km durchschnittlicher Betrieblicher Betriebslänge	von der Betriebsausgabe	von der Betriebs-einnahme	pro 1 km durchschnittlicher Betrieblicher Betriebslänge
	%	%	Mk.	%	%	Mk.	%	%	Mk.	%	%	Mk.
Baden	16,41	11,51	6431	15,69	11,01	6149 (5663)	11,38	7,98	4459	5,34	4,03	2249
Elsaß-Lothringen . .	15,25	11,10	6478	15,46	11,25	6565 (6121)	14,54	10,60	6177	8,13	5,91	3452
Preußen-Hessen . .	13,81	8,65	4595	19,47	12,19	6478 (6063)	16,49	10,64	5652	1,89	1,18	627
Bayern	15,57	11,00	3568	16,50	11,66	3782 (3673)	13,02	9,20	2984	5,65	3,99	1294
Sachsen	11,93	7,84	3906	14,99	3,85	4905 (5367)	10,32	6,78	3377	5,43	3,57	1780
Württemberg . . .	16,48	11,46	4258	17,22	11,98	4446 (3966)	11,68	8,12	3018	5,37	3,74	1386

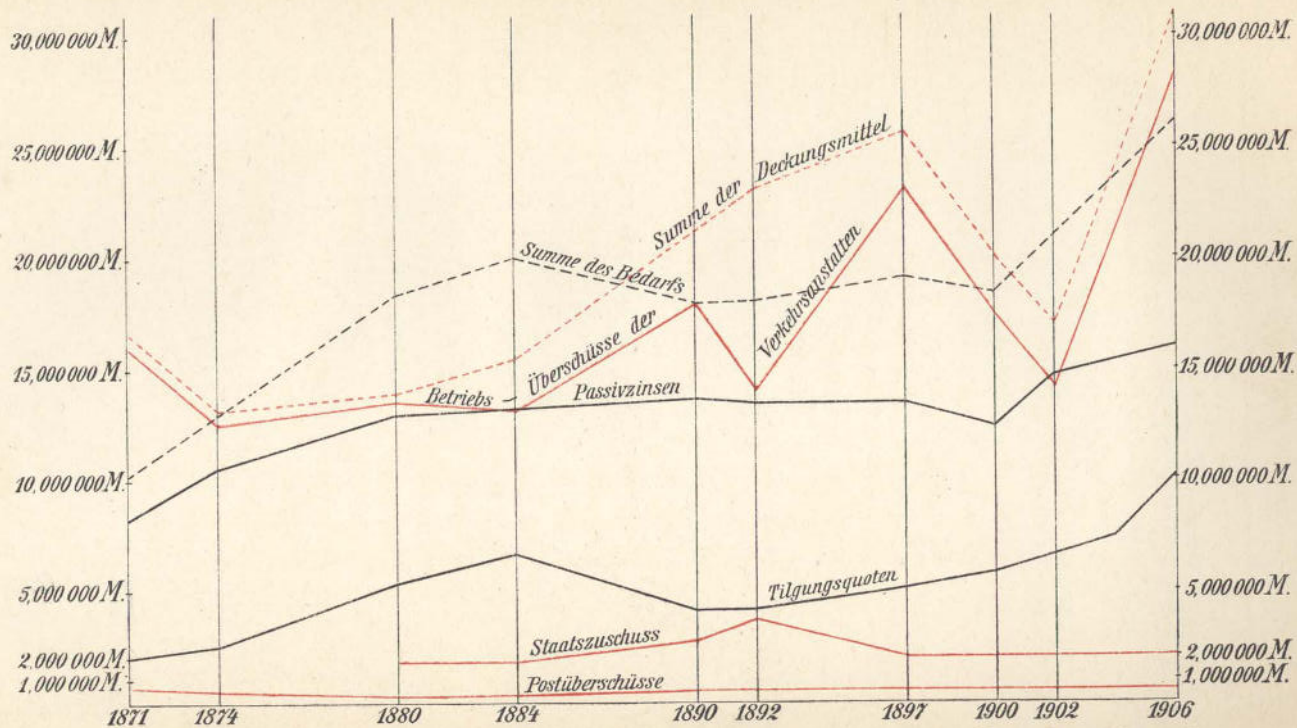
Tabelle 17

Darstellung der finanziellen Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse seit Leistung eines jährlichen Staatszuschusses (1880—1906)

Jahr	Betriebsüberschüsse der Verkehrsanstalten Mk.	Summe des Bedarfs der Eisenbahnschuldentilgungskasse Mk.	Bedarf für Passivzinsen und Verwaltungskosten Mk.	Bedarf für Tilgung Mk.	Postüberschüsse Mk.
1	2	3	4	5	6
1880	11 839 111	18 795 342	13 133 607	5 661 733	390 000
1881	13 421 979	18 732 147	13 037 619	5 694 130	390 231
1882	15 255 472	19 610 239	13 311 519	6 298 720	390 031
1883	11 961 031	19 885 128	13 077 098	6 814 330	"
1884	15 241 395	20 195 747	13 334 319	6 861 428	"
1885	13 033 597	20 613 754	13 248 592	7 365 162	"
1886	14 239 053	18 593 070	13 763 152	4 829 918	"
1887	17 617 137	20 583 354	13 665 233	6 918 111	"
1888	17 891 318	18 308 062	13 921 946	4 386 116	500 054
1889	18 619 082	17 939 162	13 713 878	4 225 284	500 000
1890	18 144 697	18 033 746	13 903 001	4 132 445	"
1891	13 557 884	17 891 448	13 671 127	4 200 321	500 000
1892	14 419 803	18 116 327	13 744 863	4 371 464	"
1893	18 609 806	17 976 131	13 659 524	4 316 607	"
1894	18 098 506	18 159 015	13 433 436	4 725 579	"
1895	20 278 814	18 642 640	13 978 089	4 664 551	"
1896	21 958 649	18 714 737	13 590 387	5 124 350	"
1897	24 033 440	19 004 900	13 871 677	5 133 223	"
1898	23 519 412	17 787 984	12 226 947	5 561 037	"
1899	24 969 195	17 756 006	12 280 968	5 475 038	"
1900	18 074 317	18 397 716	12 476 967	5 920 752	"
1901	14 652 784	18 952 945	13 032 478	5 920 467	500 000
1902	14 554 447	21 194 723	14 795 712	6 399 010	"
1903	23 267 896	22 803 551	15 715 311	7 088 239	"
1904	27 404 086	23 160 681	15 550 926	7 609 754	"
1905	26 340 296	24 013 268	16 331 313	7 681 954	"
1906	29 584 304	26 361 626	16 100 927	10 260 698	"
					12 120 471

Tabelle 17 (Fortsetzung)

Jahr	Staats- zuschuß Mk.	Summe der Deckungs- mittel (Spalte 2, 6, 8) Mk.	Der Bedarf überstieg die Deckungs- mittel um Mk.	Die Deckungs- mittel über- stiegen den Bedarf um Mk.	Spalte 2 mehr (+) oder weniger (—) als der Be- darf (Spalte 3) Mk.
7	8	9	10	11	12
1880	1 750 000	13 979 111	4 816 231	—	— 6 956 231
1881	"	15 652 210	3 169 937	—	— 5 310 168
1882	"	17 395 503	2 214 736	—	— 4 354 767
1883	"	14 101 062	5 784 066	—	— 7 924 097
1884	"	17 381 426	2 814 322	—	— 4 954 352
1885	"	15 173 628	5 400 126	—	— 7 580 157
1886	"	16 379 083	2 213 987	—	— 4 354 017
1887	"	19 757 168	826 126	—	— 2 166 217
1888	2 750 000	21 141 372	—	2 833 310	+ 416 690
1889	"	21 869 082	—	3 929 920	+ 679 920
1890	"	21 394 697	—	3 360 951	+ 110 951
1891	2 750 000	16 807 884	1 083 564	—	— 4 333 564
1892	3 750 000	18 669 803	—	553 476	— 3 696 524
1893	"	22 859 806	—	4 883 675	+ 633 624
1894	2 750 000	21 348 506	—	3 189 491	— 60 509
1895	"	23 528 814	—	4 886 174	+ 1 636 174
1896	2 000 000	24 458 649	—	5 743 912	+ 2 493 912
1897	"	26 533 440	—	7 528 540	+ 5 028 540
1898	"	26 019 412	—	8 231 428	+ 5 731 428
1899	"	27 469 125	—	9 713 119	+ 7 213 119
1900	"	20 574 317	—	2 176 598	— 323 402
1901	2 000 000	17 152 783	1 800 162	—	— 4 300 161
1902	"	17 054 448	4 140 275	—	— 6 640 276
1903	"	25 767 896	—	2 964 345	+ 464 345
1904	"	29 908 570	—	6 747 889	+ 4 247 889
1905	"	28 840 296	—	4 827 029	+ 2 327 029
1906	"	32 584 305	—	5 722 679	+ 3 722 679
	60 000 000				— 26 171 403



Graphische Darstellung der finanziellen Lage der Eisenbahnschuldentilgungskasse in den Jahren 1871-1906.