Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung

Vierter Teil:

Reinerträge und Zuschußbedarf der öffentlichen Unternehmungstätigkeit

Herausgegeben von Julius Landmann





Duncker & Humblot reprints

Schriften

Des

Vereins für Sozialpolitik.

176. Band.

Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung.

Berausgegeben von

Julius Landmann.

Vierter Teil:

Reinerträge und Zuschußbedarf der öffentlichen Unternehmungstätigkeit.

Von

Prof. Dr. Bruno Moll.



Verlag von Duncker & Humblot. München und Leipzig 1931.

Moderne Organisationssormen der öffentlichen Unternehmung.

Serausgegeben von

Julius Landmann.

Vierter Teil:

Reinerträge und Zuschußbedarf der öffentlichen Unternehmungstätigkeit.

Von

Prof. Dr. Bruno Moll.



Verlag von Duncker & Humblot. München und Leipzig 1931. Alle Rechte vorbehalten.



Altenburg, Thür. Piererfche Sofbuchbruderei Stephan Geibel & Co.

Inhaltsverzeichnis.

5	Seite
Vorwort	. VII
I. Einleitung	. 3
II. Finanzwirtschaftliche und privatwirtschaftliche Ren	,
tabilität	. 8
III. Sauptteil	. 14
1. Deutsche Eisenbahnen in der Borkriegszeit	. 14
2. Die Deutsche Reichsbahn	. 22
a) Dawesgutachten und Eisenbahnüberschüffe	
b) Die Berechnung der Überschüffe der Reichsbahn	
c) Zur Kritik der Reichsbahnüberschüffe	
3. Die Deutsche Reichspost	
4. Die Deutsche Reichsbank	
5. Forsten	
6. Bergwerke	. 57

Vorwort.

über die Art dieser Arbeit ist das Wesentlichste in größerem Busammenhange in der folgenden "Ginleitung" gesagt. Sier sei über die Entstehung der Arbeit noch Folgendes hervorgehoben. Gine bon mir bor einigen Jahren in der Festaabe für Georg von Schanz (1928) veröffentlichte Studie über die finanzielle Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen hatte in der Literatur einige Beachtung gefunden. Einige Zeit später wurde ich von Herrn Kollegen Landmann¹ aufge= fordert, im Rahmen einer großangelegten Untersuchung, die der Verein für Sozialpolitik über die Organisationsformen der öffentlichen Unter= nehmungen plante, einen Beitrag über "Reinerträge und Buschufbedarf der öffentlichen Unternehmungstätigkeit im In- und Auslande" zu berfassen. Ich übernahm diese mir freilich etwas schwierig und allzu um= fassend erscheinende Aufgabe. Nach einiger Zeit stellte sich heraus, daß schon die Schaffung eines überblicks über Reinerträge und Zuschußbedarf wichtiger deutscher staatlicher Unternehmungen noch manche schwierige Vorarbeit erfordern würde, und daß an eine Bewältigung der ganzen Aufgabe, insbesondere auch an eine Bearbeitung des ausländischen Materials, um so weniger zu denken war, als einmal der Verein mir für

¹ In meiner fürzlich veröffentlichten Schrift "Die Finanzpolitik der Reichsbahn" (Probleme des Geld- und Finanzwesens Bd. XI, Leipzig 1931, Akademische Berlagsgesellschaft m. b. H.), die ebenfalls aus meinen dies- bezüglichen Studien hervorgegangen ist, habe ich die Borgänge der Entstehung der beiden Schriften irrtümlicherweise nicht ganz richtig dargestellt. Ich hatte diese Borgänge nach drei Jahren aus dem Gedächtnis niederzgeschrieben. Erst nach Erscheinen jener Schrift wurde ich darauf ausmerksam gemacht, daß der Berlauf der Dinge ein etwas anderer gewesen sei. Die ersten Anregungen zu der großen Untersuchung des Bereins für Sozialpolitiks sich won den Herren Kollegen Lotz und Landmann und nicht, wie ich mich zu erinnern glaubte, von Prosessor F. R. Mann in Köln ausgegangen. Eine Beziehung zwischen meinen früheren Arbeiten und den Untersuchungen des Bereins für Sozialpolitik dürste daher auch nur hinsichtlich des letzen, mir übertragenen Kapitels der Keinertrags- und Kentabilitätsfragen deut- lich sein.

VIII Vorwort.

die endgültige Beröffentlichung nicht mehr als fünf Bogen zur Berfügung stellen konnte, und andererseits in einem Zeitraume von ein bis zwei Jahren die Borarbeiten, zu denen übrigens keinerlei besondere Mittel zur Berfügung standen, nicht zu bewältigen waren. Daher beschränkt sich auch dieser Bersuch auf eine Darstellung der Reinertragsberechnungen wichtiger staatlicher Unternehmungen Deutschlands.

Ursprünglich hatte ich der Abhandlung einen Anhang beigegeben, in dem wenigstens die offiziellen Zahlen der Reichsfinanzstatistik, betreffend die Erwerbseinkünste, wiedergegeben und erläutert waren. Durch die inzwischen erschienene dankenswerte Publikation des Statistischen Reichsamts "Finanzen und Steuern" war jedoch der Inhalt dieses Anhangs im wesentlichen als überholt anzusehen. Der Anhang ist deshalb weggelassen worden. Die genannte, soeben erschienene Publikation bietet weitgehenden Ausschluß über alles, was man aus den offiziellen Zahlen heraus ersahren möchte. Daß die Wiedergabe und Illustration derartiger offizieller Zahlen freilich noch nicht die letzte Aufgabe ist, die uns Finanzwissenschaftlern gestellt bleibt, und daß also auch mit dieser Publikation des Reichsamts nicht die gesamte Ausgabe auch nur sür Deutschland als gelöst gelten kann, bedarf keiner weiteren Aussührungen.

Leipzig im Januar 1931.

Bruno Moll.

Reinerträge und Zuschußbedarf der öffentlichen Unternehmungstätigkeit.

Von

Bruno Moll.

Schriften 176. IV.

I. Einleitung.

"Exakte" Untersuchungen zu dem Thema "Reinerträge und Zuschußbedarf der öffentlichen Unternehmungstätigkeit" waren bei Inangriffnahme dieser Arbeit in größerem Stile von anderer Seite noch nicht
gemacht worden, während aus meiner Feder eine Untersuchung über
die Sisenbahnüberschüfse¹ sowie eine auf obiges Gesamtthema bezügliche Studie in der Festgabe für Georg von Schanz², ferner eine Reihe
von Sinzeluntersuchungen meiner Schüler vorlagen. Ich war mir darüber klar, daß trot dieser Vorarbeiten die Lösung der mir gestellten
Aufgabe nur in einem so unvollständigen Umfange möglich sein
würde, daß es fraglich scheinen konnte, ob ich berechtigt gewesen war,
jenen Auftrag überhaupt zu übernehmen.

Die in Frage stehenden Arbeiten gehören zu benjenigen, die nur ganz außerordentlich langsam fortschreiten und denen gegenüber es selbst wenig bermag, wenn die besten der in einem größeren staats-wissenschaftlichen Seminar vereinigten Kräfte sich ihnen Jahre hin-durch fast außschließlich widmen. Die Berechnung über die wirk-lichen Reinerträge der öffentlichen Unternehmungen — im Gegensatzu den von den zuständigen Verwaltungen offiziell außgewiesenen — diese Berechnungen sind schwieriger und zeitraubender, als man gewöhnlich annimmt. Sie sehen in jedem einzelnen Falle voraus: eine eingehende Kenntnis der Technik des in Frage stehenden Betriebszweiges sowie auch vor allem der auf die Buchhaltung bezüglichen Probleme, und sie sehen weiter eine gewisse Entsagung voraus; denn derzenige, der sich solchen Arbeiten unterzieht, weiß, daß die wesentlichsten Ergebnisse monatez und selbst jahrelanger Forschungstätigkeit außerordentlich trivial außsehen und oft auf dem engen Raume weniger

¹ Zeitschrift für Sozialwissenschaft. 1921. S. 551 ff. — Probleme ber Finanzwissenschaft. 1924. S. 81 ff.

² Beiträge zur Finanzwissenschaft Bb. 1. J. C. B. Mohr, Tübingen 1928. S. 232ff.

Seiten, ja unter Umständen in einigen wenigen Ziffern oder Tabellen ausgedrückt werden können. Daß diese letztere Tatsache manchmal dann noch geradezu als ein Mangel empfunden wird, ist bezeichnend für den Stand unserer Wissenschaft: In der Mathematik oder in der Chemie wird ein solcher Tatbestand als normal angesehen. Bei uns liegt es dagegen so, daß erst im Lause der letzten Jahre das Interesse für derartige Untersuchungen stärker geworden ist, während bis dahin selbst hervorragende Vertreter des Faches nichts anderes als breite, historische deskriptive Darstellungen irgendwelcher Tatsachenkompleze als normale und einzige Form der Darstellung wissenschaftlicher Ergebnisse ansahen.

Die Arbeiten auf diesem Gebiete schreiten also nur langsam bor- wärts.

Ich bin heute immerhin in der Lage, kritische Untersuchungen der Reinerträge folgender Unternehmungen's vorzulegen:

- 1. Deutsche Eisenbahnen der Borkriegszeit, insbesondere preußischhessische Staatseisenbahnverwaltung.
- 2. Deutsche Reichsbahn 1924 bis 1929.
- 3. Deutsche Reichspost 1900 bis 1913, 1918 bis 1921, 1924 und 1925.
- 4. Deutsche Reichsbank 1876 bis 1919.

Weiter folgen Ausführungen hauptsächlich methodologischer Art, die sich auf die Untersuchungen der Reinerträge von Forsten und Bergwerken beziehen und mehreren Spezialuntersuchungen meiner Schüler entnommen sind⁴.

Dagegen enthält diese Abhandlung nichts über die Reinerträge anderer Berkehrsunternehmungen, wasserwirtschaftlicher Unterneh-

³ Ob es berechtigt ist, alle diese Unternehmungen als "öffentliche" zu bezeichnen, z. B. auch die heutige Deutsche Reichsbahn und die Reichsbank, könnte angesichts ihrer komplizierten Organisation zweiselhaft sein, doch dürste die Bezeichnung als "öffentliche" Unternehmungen wohl der herrsschenen Meinung entsprechen.

⁴ Gegenüber dem in meiner diesdezüglichen Abhandlung in der Schanzschflichrift (1928) Gebotenen sind neu: die unter 2. genannte, von mir selbst angestellte Untersuchung über die überschüsse der Deutschen Reichsbahn in der Periode 1924—1929, das unter 4. genannte Resümee über die überschüsse der Reichsbank sowie Ergänzungen zu 1. und 3. (Eisenbahnen der Borkriegszeit und Post), von denen die ersteren auf von mir, die letzteren auf von meinem Schüler, Dr. Reinhard Dehler, gemachte Untersuchungen zurückgehen.

mungen, Domänen, anderer Banken, der öffentlichen Gewerbebetriebe, Lotterien und sogenannter Bersorgungsbetriebe, insbesondere der Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke und Straßenbahnen.

Die nachstehende Arbeit stellt insofern nur einen Ausgangspunkt für die Untersuchung der Reinerträge und des Zuschußbedars öfsentlicher Unternehmungen dar, nicht aber liesert sie bereits einen überblick darüber. Sie behandelt die wichtigsten methodischen Probleme, aber sie bewältigt nur einen Teil des Stoffes. So sehr ich mir dieser ihrer Unvollständigkeit und der Begrenztheit ihres Wertes bewußt bin, so darf doch anderseits daraufhingewiesen werden, daß gerade die hier untersuchten Unternehmungen hinsichtlich ihrer sinanziellen Bedeutung nicht nur für das Deutsche Reich die wichtigsten sind, sondern daß sie auch vom Standpunkte der Welt aus gesehen nicht als geringsügig erscheinen können; dies gilt wenigstens für die frühere preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung wie für die jetzige Reichsbahn, die bekanntlich das größte in sich geschlossene Unternehmen der Welt darstellt.

Wenn also die Finanzwirtschaft und speziell die Aberschußwirtschaft allein der deutschen Gisenbahnen der Borkriegszeit wie der jetigen Reichsbahn einer gründlichen Untersuchung unterzogen wird, so ist damit für die Erkenntnis der Bedeutung der Finanzwirtschaft und der Überschufprobleme der öffentlichen Unternehmung überhaupt, mindestens für Deutschland, und für die allgemeine Methodenfrage schon sehr viel gewonnen. Nur die Eisenbahnunternehmungen, nicht aber auch etwa Forsten, Domanen, Bergwerke und Fabriken werfen Betriebsüberschuffe ab, die zur Zeit einige Hunderte von Millionen im Jahre betragen, mährend die Reinüberschüffe (Ablieferungen an die Staatskaffe für eisenbahnfremde Zwecke) bei der preußisch=hessischen Eisenbahnver= waltung der Borkriegszeit noch immer in jedem Jahre ein= bis zwei= hundert Millionen betrugen. Bei der Post pflegte in den letten Jahren der Vorkriegszeit einer Roheinnahme von noch nicht einer Milliarde eine Ausgabe in fast gleicher Sohe gegenüberzustehen, während der offizielle Reinertrag (nach Abzug aller einmaligen Ausgaben) im höchsten Falle nicht einmal die Summe von hundert Millionen Mark im

⁵ über die Versorgungsbetriebe sind einige ebenfalls im Institut für Wirtsschaftswissenschaften und Statistik und dem damit verbundenen Budgetarchiv der Universität Leipzig entstandene Arbeiten abgeschlossen, deren Ergebnisse sedoch hier nicht vorgelegt werden können, da der mir zugewiesene Raum dafür nicht ausreicht.

Jahre zu erreichen pflegte. Bei der Münze kommen zwar in einzelnen Jahren der Bergangenheit sehr hohe für allgemeine Staatszwecke ber-wandte Reinüberschüsse vor, jedoch nicht als nahezu reguläre, dauernde Erscheinung, bei der Reichsbank nur im Kriege und z. T. nur nominell.

Zieht man diese Situation in Betracht, so wird man zu dem Urteil kommen, daß die hier vorgelegte Arbeit im Verhältnis zu der übershaupt zu leistenden doch vielleicht etwas mehr bedeutet, als nach der obigen Aufzählung auf den ersten Blick anzunehmen wäre. —

Ich habe nun in mehreren früheren Beröffentlichungen aussührlich auseinandergesett, wodurch sich die für die Untersuchung der überschüsse öffentlicher Unternehmungen von mir und meinen Schülern ansgewendete Wethode von anderen Behandlungsweisen des Stosses unterscheidet. Ich habe auseinandergesett, welche Folgen und Birkungen die frühere Behandlungsweise der "Erwerbseinkünfte" und die neuere für die Entwicklung der Finanzwissenschaft sowie ihres Lehrbetriebes haben muß: es erübrigt, diese Aussührungen — denen übrigens meines Wissens niemals irgendwie ernstlich widersprochen, deren Berechtigung vielmehr von Autoritäten unseres Spezialsaches anerkannt worden ist — immer auss neue zu wiederholen. Ich begnüge mich, auf meine früheren Aussührungen hinzuweisens.

Ich will hier nur das wesentlichste herausgreifen: Bei dem Kapitel "Privaterwerb des Staates, Bergwerke" war es bisher üblich, daß

⁶ Die Bedeutung der Bahlen für die Finanzwissenschaft. Zeitschrift für Sozialwissenschaft. 1921. S. 556ff. — Probleme der Finanzwissenschaft. Akademische Berlagsgesellschaft. 1924. S. 75 ff. — Die finanzielle Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen in "Festgabe für Georg von Schanz". 1928. Bb. 1. S. 231ff. — Lehrbuch der Finanzwissenschaft. 1930. S. 187ff. (hier jedoch nur gang turz). - Bustimmend und teils auch die Fruchtbarkeit der von mir angewendeten Methode, teils das Borhandensein eines dringenden Bedürsnisses nach derartigen Untersuchungen überhaupt anerkennend, haben sich geäußert: F. R. Mann in "Deutsche Finanzwirtschaft", 1929, S. 10, Unmerkung 2; Rapp=Binn in der "Zeitschrift für Berkehrswissenschaft", 1930, Heft 3; mit gang besonderer Betonung von Bistorius im "Allgemeinen Statistischen Archiv", 1930, S. 139ff.; ähnlich E. H. Bogel in "Gegenwartsprobleme der Finanzwissenschaft" in "Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft", 1929, S. 131; v. Mering in der "Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft", 1930, S. 333; weiter von ftatistischer Seite Josef Griesmeier im "Allgemeinen Statistischen Archiv", Bb. 18, 1929, S. 330; endlich die Kritiker im "Wirtschaftsdienst", Jahrg. 1930, S. 661, sowie im "Deutschen Okonomist", 1930, Mr. 36.

Lehrbücher und Shiteme zunächst etwa über das Bergrecht und seine Geschichte unterrichteten, dann aber über die Frage der 3wedmäßig= keit bon Staats= und Privatbesitz und =betrieb Betrachtungen an= stellten, die in der Regel außerordentlich apodiktisch und allgemein gehalten waren. Während in dem einen Lehrbuche für die Gegenwart der Privatbetrieb als die geeignetere Form der Bewirtschaftung hingestellt wird, oft nur mit einigen allgemein gehaltenen Ausfällen gegen die Staats- und Beamtenwirtschaft motiviert, wird anderswo ebenso furz und mit ebenso dürftiger Motivierung im Gegenteil der Staatsbesit und -betrieb als das Bessere hingestellt. Jeder, der die Anfangsgründe des sogenannten jüngeren Methodenstreites in der Bolkswirtschaftslehre kennt, weiß, daß auf derartige Fragen niemals eine Antwort gegeben werden kann, die auf wissenschaftliche Objektivität und Allgemeingültigkeit Anspruch hat. Selbst wenn wir alles wüßten, was zur Beantwortung diefer Frage nötig wäre, so würden immer noch verschiedene Bewertungen dieser Tatsachen möglich sein, berschiedene Ansichten über das, was wesentlich und was unwesentlich ift, berschiedene Zielsehungen. über die Reinerträge resp. den Buschußbedarf der Bergwerke aber erfahren wir aus unseren Lehrbüchern und Systemen in der Regel so gut wie nichts. Im gunftigsten Falle find es einige wenige Ziffern über die Brutto- und Nettvertrage aus wenigen Jahresetats einiger beutscher Staaten, die als Beispiele angeführt werden?.

Ich habe demgegenüber die Forderung aufgestellt, daß, ehe man über die Frage der Zweckmäßigkeit von Staats= oder Privatbesits= und =be= trieb ein Urteil fällt, man unbedingt Klarheit gewinnen müsse über die wirklichen Reinerträge der Staatsbergwerke, über ihre finanzielle Bedeutung für den Staatshaushalt: wenn es auch ausgemacht ist, daß diese finanzielle Bedeutung der öffentlichen Betriebe nicht allein entscheiden darf über die Frage, ob ihre Beibehaltung wünschenswert ist oder nicht, wenn es auch selbstverständlich ist, daß außer der finanziellen Seite auch die politische, wirtschaftspolitische, daß unter Umz

⁷ Bezeichnend ist insbesondere, daß bei dem wichtigen Kapitel des Eisensbahnwesens das Gros der Lehrbücher, selbst der statistischen Publikationen und der Monographien, mögen sie von der sinanzs oder von der verkehrswissenschaftlichen Seite ausgehen, ausschließlich oder vorwiegend mit den Betriebsüberschüssen operiert, die uns hinsichtlich der Frage der Reinsüberschüsse noch gar nichts sagen.

ständen hygienische, polizeiliche, strategische und andere Gesichtspunkte in solchen Fragen mit entscheiden müssen, so ist doch soviel klar, daß die Lösung der finanziellen Frage nicht entbehrlich ist, und daß sie für den Finanzwissenschaftler sogar die unerläßliche Borfrage bildet. Mindestens kann man nicht beurteilen, ob die Beibehaltung, Abschaffung oder Ausdehnung des staatlichen Bergbaues aus dem sinanziellen Gesichtspunkte zweckmäßig ist, bevor man die Größe der Reinüberschüsse usw. kennt.

II. Finanzwirtschaftliche und privatwirtschaftliche Rentabilität.

Die beiden entscheidenden Fragen für Untersuchungen, die in der erwähnten Richtung geben, lauten nun folgendermaßen:

- 1. Einmal: welche Rohüberschüffe und zweitens welche Reinübersschüffe hat die betreffende Erwerbsunternehmung in den in Fragestehenden Jahren abgeworfen?
- 2. Wie verhalten sich die für diesen Zweck richtig berechneten Betriebsüberschüffe der in Frage stehenden Unternehmung zu ihrem Anlagekapital?

Man hat die zuerst genannte Frage auch als die der finanzwirtschaftlichen, die zweite als die der privatwirtschaftlichen Kentabilität bezeichnet. Nach dem allgemein üblichen Sprachgebrauch pflegt man jedoch strenggenommen im ersten Falle überhaupt nicht, sondern nur im zweiten von einer Kentabilitätsfrage zu sprechen.

An und für sich, rein theoretisch, kann jede der beiden Fragen sowohl für jede private wie für jede öffentliche Unternehmung gestellt werden.

Ein Kaufmann, Repräsentant einer Privatwirtschaft, pflegt sich in der Regel mit der Feststellung zu begnügen: "Ich habe in diesem Jahre soundso viel verdient." Dies entspricht der zweiten Form der ersten Fragestellung. Will er sich aber kritisch darüber klar werden, ob unter Beachtung der wirtschaftlichen Grundgesetze sein Geschäft als lohnend anzusehen ist, so wird er sich die Frage vorlegen: "Welche Verzinsung des in meinem Geschäft angelegten Kapitals habe ich in diesem Jahr

⁸ So wohl zuerst Dehler, Finanzen und Rentabilität der Deutschen Reichspost (1900—1927). Akadem. Berlagsges., Beiträge zur Finanzkunde, hrägeg. von Woll und Boesler. Bb. 3. S. 93ff.

zu berzeichnen?" Mit anderen Worten, er wird die Rentabilitätsfrage stellen, insbesondere etwa, wenn er überlegungen darüber anstellt, ob es nicht — entsprechend dem Ricardoschen Produktionskoftengesetz — rentabler sein würde, wenn er sein Geld in einer anderen Produktionszoder Erwerbsweise anlegte.

Bei der öffentlichen Unternehmung wird man ebenfalls beide Fragen stellen können. Die Situation ist aber die, daß auch hier, ja gerade hier in vielen Fällen man sich mit der Stellung und Lösung der ersten Frage begnügen wird. In sehr vielen Fällen nämlich wird zwar die erste, nicht aber die zweite Frage als lösbar erscheinen. Es verlohnt sich, hier einmal darüber klar zu werden, aus welchen Gründen die Berechnung der Rentabität (im privatwirtschaftlichen Sinne) bei den öffentlichen Unternehmungen vielsach nicht nur nicht verlangt wird, sondern sogar nicht einmal als möglich erscheint.

1. Wer die Rentabilitätsfrage stellt, denkt streng privatwirtschaft= lich. Er geht aus von der privaten Einzel- oder Gesellschaftsunternehmung und will feststellen, wie die Ergebnisse der Wirtschaft aussehen, wenn ihre Kührung streng nach dem ökonomischen Prinzip und nach den besten kaufmännischen Grundsätzen erfolgt. Nun ist aber eben diese Voraussehung einer solchen Wirtschaftsführung gerade bei den öffentlichen Unternehmungen deshalb oft nicht gegeben, weil ihre übernahme in die öffentliche Sand ursprünglich oft, ja fast in der Regel gar nicht aus ökonomischen resp. finanziellen, sondern gerade aus außerökonomischen oder außerfinanziellen Motiven erfolgt ist. Wir wissen, daß es bei der Verstaatlichung der Gisenbahnen strategische, berkehrspolitische, handelspolitische, sozialpolitische, hygienische und noch andere Rücksichten waren, die neben und bor dem fiskalischen Motiv maßgebend waren. Wir wissen, daß bei der Post es der Bunsch nach Wahrung des Briefgeheimniffes, das Bedürfnis nach einem möglichft großen und einheitlichen, das ganze Staatsgebiet umfaffenben Net und andere Motive waren, die für die Abernahme dieser Unternehmung in die öffentliche Sand maggebend erschienen. Wenn aber Eisenbahn und Post bewußt darauf berzichteten, die größtmöglichen Erträge zu erzielen, wenn sie in ihrer Geschäftsgebarung durch Rücksichten mit geleitet wurden, die dem privatwirtschaftlichen Erwerbsftreben zum Teil sogar entgegenstanden, so erscheint es unangebracht, nunmehr die wirklichen Ergebnisse dieser Unternehmungen nach dem streng privatwirtschaftlichen Prinzip der Rentabilität zu messen: Es

bedeutete dies die Herübernahme rein privatwirtschaftlicher Maßstäbe in eine Sphäre, für die sie nicht geschaffen sind. Insbesondere ist es z. B. irreführend, wenn man die Kentabilitätsziffer einer nach den besprochenen Prinzipien verwalteten Eisenbahn in Vergleich setz mit der Kentabilitätsziffer ausländischer Privateisenbahnen, bei deren Geschäftsgebarung zwar auch die Gesetzgebung mehr und mehr eine Kückschäftsnahme auf gewisse allgemeine Interessen verlangt, deren Borausssetzungen aber doch wegen ihrer Verschiedenartigkeit denen jener anderen Vahnen nicht gleichgesetzt werden dürsen.

Freilich darf man die Konsequenzen derartiger überlegungen nicht zu weit treiben. Es ist gar nicht zu leugnen, daß die nach der Anaslogie privatwirtschaftlicher Unternehmungen berechneten Kentabilitätszissern von öffentlichen Unternehmungen gleicher oder ähnlicher Art immerhin einen begrenzten Erkenntniswert besigen: Es ist nicht ganz wertlos, aus den unten angeführten Ziffern zu ersehen, daß z. B. die preußisch=hessischerschäffe Zu dem sogenannten statistischen Anlageskapital in Bergleich setzt, in den Jahren 1900 bis 1913 eine Berzinsung des Anlagekapitals von durchschnittlich annähernd 52/3 % gezeigt hat.

Nur müssen wir uns darüber klar sein, daß die Grundlagen dieser Berechnung außerordentlich fragwürdige sind — und damit natürlich auch der Wert der Berechnungen — wie im folgenden gezeigt werden wird. — —

2. Eine Rentabilitätsberechnung besteht bekanntlich in dem Bergleich zweier Größen: des überschusses der laufenden Einnahmen über die laufenden Ausgaben einerseits und des Anlagekapitals anderseits.

Die zuerst genannte Größe läßt sich für den einzelnen Fall einigermaßen genau berechnen, obwohl gerade bei den öffentlichen Unternehmungen sich besondere Schwierigkeiten ergeben. Sehr groß aber sind die Schwierigkeiten, ja oft die Hindernisse einer exakten Be-

⁹ So sagt Dehler mit Recht, daß z. B. das Sondervermögen der Deutsichen Reichspost nicht zur bewußten regelmäßigen Erzielung von prozenstualen entsprechenden Erträgen angelegt worden sei, vielmehr sei es denkbar, daß mit Rücksicht auf die höheren Ausgaben der Post auch eine Zeit lang auf jeden Gewinn verzichtet werde. Zudem könne die Deutsche Reichspost insfolge der engen Verslochtenheit der Betriebspolitik mit volkswirtschaftlichen Ausgaben eine anderen Erwerbsunternehmungen gleichkommende Kentabilistät nur in Ausnahmefällen zeigen (S. 93).

rechnung des Anlagekapitals. Es gibt Fälle — bei Forsten, Domänen — wo ein buchmäßiges Anlagekapital überhaupt nicht überliefert ist, wo der Staat aus alter, domanialer Zeit Besitzungen und Betriebe ohne zifsernmäßige Wertberanschlagung übernommen hat. Welche Größe soll für das Anlagekapital hier eingesetzt werden?

Sanz besonders groß aber sind die Schwierigkeiten für die Berechnung des Anlagekapitals einer öffentlichen Eisenbahn. Es ist hier nicht
der Raum, alle diese Schwierigkeiten auch nur etwa an dem Beispiel
der heutigen Deutschen Reichsbahngesellschaft gründlich zu erörtern —
zumal das Thema dieser Untersuchung ja eine Beschränkung auf Reinerträge und Juschußbedarf verlangt, also die Behandlung der Rentabilitätsfrage im eigentlichen Sinne als das hier weniger wichtige erscheinen läßt. Ich will daher die in Betracht kommenden Tatsachen,
die ich in meinem Buche "Die Finanzpolitik der Reichsbahn" aussührlich dargelegt habe, hier nur andeuten.

Je nachdem man den Anschaffungswert eines Sisenbahnbermögens oder den derzeitigen Augenblickswert oder aber den Wiederbeschaffungs-wert einsetz, ergeben sich ganz verschiedene Berechnungen. Welche von den drei Bewertungen ist die richtige?

Weiter ist es eine Gepflogenheit fast aller großen Eisenbahnberwalstungen — auch der privaten amerikanischen — in gewissem Umfange Neuanlagen, die voraussichtlich die Kente erhöhen, aus Betriebsübersschüssen zu finanzieren, ohne dabei das offizielle Anlagekapital zu ershöhen. So werden stille Reserven geschaffen, deren Auflösung nicht ohne weiteres möglich ist und die den wahren Wert des Anlagekapitals verschleiern.

Auf der anderen Seite muß in Betracht gezogen werden, daß der Wert eines Eisenbahnwesens wie jeder Betriebsunternehmung nur so-lange als voll bestehend angenommen werden darf, als eine dauernde und völlige Ausnutung resp. Beschäftigung des Unternehmens besteht. Genau wie die ursprünglich wertvollsten Fabrikanlagen entwertet werden können, wenn der Absat aufhört, so kann ein Eisenbahnunterenhmen sich entwerten, wenn die Benutung nachläßt.

Insbesondere muß damit gerechnet werden, daß unter Umständen im Laufe weniger Jahre Umwälzungen in der Technik und ungünftig

¹⁰ Probleme des Geld- und Finanzwesens Bd. 11. Akadem. Verlagsges., Leipzig 1930.

wirkende wirtschaftliche Faktoren, steigende Konkurrenz des Krastwagen- und Schiffahrtsverkehrs, häusige Wirtschaftskrisen u. a. m. dahin wirken können, daß selbst ein scheinbar dauernd intakt gehaltenes Anlagekapital eines Tages zu einem erheblichen Teil entwertet erscheint.

Gar nicht zu reden von den Schwierigkeiten der Bewertung, wo es sich, wie bei der heutigen Reichsbahn, um ein Anlagekapital handelt, das ursprünglich in der Vorkriegszeit bei den einzelstaatlichen Sisensbahnverwaltungen in Goldmark berechnet und fortgeschrieben wurde, in der Nachkriegszeit in Papiermark, während jetzt die an Kaufkraft um etwa 40 % hinter der Goldmark zurückstehende Reichsmark hinter die auf der alten Basis berechneten und fortgeschriebenen Zissern gesfetzt wird.

Aus all dem ist zu entnehmen, daß bei der größten Betriebsunternehmung der Welt, der Deutschen Reichsbahn, das Anlagekapital eine
nahezu fiktive Größe ist, hinsichtlich deren Berechnung so viele Korrekturen nach den verschiedensten Seiten hin gemacht werden müssen, daß
schließlich der Schätzung und der Willkür Tür und Tor geöffnet bleibt
und niemand sagen kann, ob die offizielle Schätzung mit 25% Williarden für 1928 auch noch irgendeinen Wert besitzt.

3. Aber auch die Berechnung des Betriebsüberschuffes, d. h. des überschuffes der laufenden jährlichen Einnahmen über die laufen= den jährlichen Ausgaben stößt unter Umständen auf Schwierigkeiten: So finden wir, daß bei der gleichen Verwaltung, g. B. der preußischhessischen Staatseisenbahn der Vorkriegszeit in den verschiedenen Verioden ihres Bestehens, verschiedene Methoden der Trennung zwischen laufenden und außerordentlichen Ausgaben vorliegen, daß 3. B. feit 1890 nach einem ganz anderen, solideren und strengeren Finanzierungsprinzip gewirtschaftet wird als vorher. Daher sind dort die Ergebnisse verschiedener Finanzperioden gar nicht mehr vergleichbar. In anderen Fällen liegen Anomalien bor, deren Ausrechnung nicht möglich ist, so daß man auf willkürliche Schätzungen angewiesen bleibt. So ist bekannt, daß die Staatsbetriebe mehr oder weniger weitgehende Steuerfreiheiten besagen und zum Teil noch besitzen. Es zahlt z. B. die Reichspost keine direkten Steuern. In Deutschland genoß die Post Privilegien bei der Eisenbahn zugunsten der Paketbeförderung, während in England die Post hohe Vergütungen an die Privatbahnen zahlte. Dadurch erscheinen die laufenden Ausgaben der Deutschen Reichspost niedriger

als die ausländischer Postberwaltungen, die man zum Vergleich heranziehen könnte, vor allem aber: die offiziell ausgewiesenen Ausgaben sind niedriger als die wirklichen; die zum Teil an anderen Stellen der Etats versteckten Ausgaben sind in diesen Fällen überhaupt nicht zu berechnen, sondern nur zu schähen. Der Betriebsüberschuß erscheint insoweit als zu hoch. Auf der anderen Seite erscheint der offizielle Betriebsüberschuß der Post insoweit wieder zu niedrig, als die Post in der Vorkriegszeit und im Beltkriege in großem Umfange Portoprivilegien gewährte und damit einen Einnahmeausfall bewirkte, der bei streng privatwirtschaftlicher Kentabilitätsberechnung mit in Betracht gezogen werden müßte. Dieser Punkt berührt sich mit den Darlegungen unter 1: Die Portofreiheiten bedeuten eine Abweichung von der streng privatwirtschaftlichen Wirtschaftsführung. —

Aus allen diesen Gründen erscheinen die Möglichkeiten exakter Kentabilitätsberechnung bei den meisten großen öffentlichen Unternehmungen so gering, daß man schon deshalb auf sie verzichtet und sich entweder, wie bei der Eisenbahn, mit den — meines Erachtens allerbings wenig wertvollen — Bergleichen zwischen den offiziellen (nicht von allen Kostenbestandteilen bereinigten) Betriebsüberschüssen und dem sogenannten statistischen Anlagekapital begnügt oder unter Berzicht auf die Beantwortung der Kentabilitätsfrage nur die Berechnung der Hohüberschüsse und Keinüberschüsse für sich, d. h. absolut genommen, sich zur Ausgabe stellt.

Die folgende Untersuchung wird zeigen, daß schon diese zuletzt genannte Aufgabe, die Frage nach den reinen überschüssen im einzelnen viel mehr Schwierigkeiten zeigt, als man gemeinhin annimmt. Borarbeiten zu ihrer Lösung waren nur in geringem Umfange vorhanden: fast überall zeigte sich, daß bei Anwendung einer streng kritischen Methode sich andere und kleinere Zahlen ergaben als die von den betreffenden Verwaltungen offiziell ausgewiesenen.

III. Hauptteil.

1. Deutsche Eisenbahnen in der Vorfriegszeit.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, deren Anlagekapital für 1928 mit 27 Milliarden RM beziffert wurde¹¹, ist zur Zeit die größte in sich geschlossene Unternehmung Deutschlands, wenn nicht der Welt. Die Roheinnahme beträgt ungefähr 5 Milliarden RM, der offiziell ausgewiesene überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben (einschließlich der Erneuerungen) jährlich 8—900 Millionen¹¹a. Es ist deshalb gerechtsertigt, wenn die Untersuchung ihrer überschüsse auch hier im Mittelpunkte steht.

Gerade hinsichtlich der Höhe der Reinüberschüfse der Sisenbahn aber bestanden in der Borkriegszeit und bestehen zum Teil noch heute irrige Aufsassungen.

Man hat häufig betont, die finanzielle Kraft und Selbständigkeit der deutschen Einzelstaaten (oder wie es heute heißt: der Länder) habe in Friedenszeiten in erster Linie auf dem Besitze der Staatseisensbahnen beruht, und zwar nicht so sehr auf ihrem Besitze als auf der Ausnutzung der Bahnen als Einnahmequelle: "Die Eisenbahnen waren das Kückgrat der einzelstaatlichen, insbesondere der preußischen Finanzen"12, — diese und ähnliche Wendungen sind es, die in Monographien, in zahlreichen Artikeln aus der Hand von Fachleuten, in Zeitungen und Zeitschriften wie in Reden von Abgeordneten und Ministern so häufig gebraucht wurden.

Ich habe nun an der Hand des Zahlenmaterials untersucht, ob und in welchem Umfange die Behauptung von dem Rückgrat der Finanzen berechtigt war. Was mich bei jener Formulierung störte, war die Un-

¹¹ Die Ablieserungen der Reichsbank, die ja nicht Staatsunternehmung war, an das Reich, hatten den Charakter von steuerartigen Abgaben. Sie waren in der Kriegs- und Inflationszeit zum Teil sehr ansehnlich.

¹¹a Der Geschäftsbericht für das Jahr 1930 zeigt freilich ungünstigere Ziffern: Roheinnahme 4570 Millionen und Betriebsüberschuß 480 Millionen.

¹² Wörtlich z. B. bei Renaud, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens seit dem Jahre 1888. Berlin 1914. S. 57. Ferner: Respondek, Die Reichsestungen auf Grund der Resorm von 1919/20. Berlin u. Leipzig 1921. S. 49. — Dem Sinne nach ähnlich Lagat, Zur Geschichte des Reichseisensbahngedankens. Archiv für Eisenbahnwesen 1920. S. 328ff.

bestimmtheit des Ausdrucks "Rückgrat der Finanzen" — der Ausdruck einer unpräzisen Bildersprache.

Meine Untersuchung hat gezeigt, daß die herrschende Meinung falsch war. Sie hat dargetan, daß bei einer kritischen Berechnung der Reinzüberschüsse, die die Eisenbahnen für allgemeine Staatszwecke abgeworfen haben, sich ganz erheblich kleinere Zahlen ergeben, als man gemeinhin annimmt. Wenn man insbesondere die Zahlen der Eisenbahnreinüberschüsse mit denen der Steuereinnahmen sowie der gesamten Staatseinnahmen oder sausgaben in Preußen, Bahern, Sachsen usw. berglich, so konnte von einem Kückgrat der Finanzen nicht die Rede sein¹³.

Der Frrtum der herrschenden Meinung erklärt sich zum großen Teil daraus, daß man zuweilen sogar die Begriffe Roheinnahme und Reinzeinnahme berwechselt, vor allem aber fast ausschließlich mit dem Begriffe des Betriebsüberschusses operiert hat, der für Preußen in der Borkriegszeit jährliche Einnahmen von mehreren 100 Millionen, ja von ½ vis ¾ Milliarde aufzeigte. Die letztere bedenkliche Berwechslung scheint vis in die Fachkreise hinein verbreitet gewesen zu sein, ja, sie kommt noch heute vor — wie denn die Behauptung, die Eisenbahnsüberschüsse seinzelkaatlichen Finanzen gewesen, noch heute gelegentlich selbst in Borträgen und Aussätzen promisnenter deutscher Eisenbahnsachleute wiederkehrt¹⁴.

Diese Verwechslung von Rohüberschuß und Reinüberschuß — mindestens in der Terminologie — muß auch den sogenannten Dawes=
Sachverständigen zur Last gelegt werden. Wenn auch nicht behauptet
werden kann, daß diese Sachverständigen schlechthin den Betriebsüber=
schuß für einen Reinüberschuß angesehen hätten, so haben sie doch durch
ihre irreführende Terminologie eine selbst in deutschen Kreisen ver=
breitete verhängnisvolle Konsusion vergrößert und den Anschein erregt,
als sei eine Reparationsbelastung von 2/3 Milliarden und mehr ohne
weiteres tragbar, während in Wirklichkeit diese Summen zwar aus

¹³ Moll, Die Bedeutung der Zahlen für die Finanzwissenschaft. Zeitsschrift für Sozialwissenschaft. 1921. S. 561 ff. — Moll, Probleme der Finanzwissenschaft. Leipzig 1924. S. 81 ff. — Moll, Festgabe für G. v. Schanz. 1928. I. S. 237.

¹⁴ So 3. B. bei Dorpmüller, Die Eisenbahn unter dem Dawesgesetz und die Industrie in "Wirtschaftliche Nachrichten aus dem Ruhrbezirk". 1925. S. 1229 ff.

den Betriebsüberschüssen gezahlt werden, aber nur auf Kosten der Beiterentwicklung und unter Umständen sogar der Erhalstung des Eisenbahnwesens und nur unter immer erneuten Tariferhöhungen, sowie bis jett auf Grund der bölligen Ignorierung der Auswertung der Borkriegsschuld seitens der im letten Grunde, materiell betrachtet, allein dafür zuständigen Stelle, nämlich der Bahn¹⁵.

Die Aufgabe festzustellen, welche Erträge die Staatsbahnen in jedem einzelnen Sahr für jedes einzelne Land nach Deckung aller Eisenbahnausgaben für reine Staatszwecke resp. eisenbahnfremde 3wecke übriggelassen hatten, läßt nun freilich eine Berechnung, die den Anforderungen bölliger wiffenschaftlicher Exaktheit entspräche, nicht zu16. Die Ergebnisse der gleichen Eisenbahnverwaltung aus verschiedenen Beitläuften find nicht bollig vergleichbar, wie denn g. B. die preußisch-hessische Staatseisenbahnberwaltung in den berschiedenen Beiten ihres Bestehens ungleichartige Grundsätze in bezug auf die Trennung und Behandlung von ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben, in bezug auf Tilgungsnormen und Ausgleichsfonds angewendet hat. Wer sich je mit den Fragen der Trennung von ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben, mit dem Unterschied zwischen Substanzerhaltung und erweiterung (heute kommt dazu noch die Substanzerneuerung, die mit der Substanzerhaltung zusammen der Erweiterung gegenübergestellt wird) im Eisenbahnwesen eingebend beschäftigt hat, wird wissen, daß selbst eine noch so scharfe und klare theoretische Norm — die es keineswegs zu allen Zeiten und bei allen Eisenbahnverwaltungen gegeben hat — nicht dahin führt, daß nun auch in praxi die Unterscheidung scharf und konsequent durchgeführt wird: gibt doch z. B. die heutige Reichsbahn selbst zu, daß sie je nach der Finanzlage die Norm so oder so handhabt, die Grenze enger oder weiter zieht17.

¹⁵ Bgl. hierzu meine Schrift "Die Finanzpolitik der Reichsbahn", Prosbleme des Gelds und Finanzwesens Heft 11 (Leipzig, Akadem. Berlagssgesellschaft m. b. H., 1930), der die folgende Darstellung der von mir schon öfter (in den oben S. 17 Anm. 13 zitierten Schriften) behandelten Materie im wesentlichen entnommen ist.

¹⁶ Ahnlich urteilt Lot, Finanzwissenschaft. 1917. S. 782.

¹⁷ Bgl. das Referat von Geheimrat Haeußer in der Sitzung des Berstehrsausschusses des deutschen Industrie= und Handelstages. Berhandlungen Heft 8. 1928. S. 8.

Dazu kommt das Fehlen einer Boraussetzung der exakten Bergleischung: nämlich einer konsequent durchgeführten kausmännischen Buchsührung in den Gisenbahnunternehmungen für alle in Frage stehenden Zeiträume.

Diese Borbehalte mußten meiner Untersuchung vorangestellt werden. Im übrigen habe ich folgendes Verfahren eingeschlagen 18, nach dem ich zunächst die preußische Eisenbahnverwaltung der Vorkriegszeit untersucht habe: Von der Differenz aus Eisenbahnroheinnahme und laufender, jährlicher (Be= triebs=) Ausgabe zieht man ab: die zur Berzinsung und Tilgung der Staats= ichuld (möglichst nur: ber Gifenbahnschuld) verwendeten Beträge; die Mittel zur Bildung und Ergänzung des Dispositionsfonds; alle Pensionszahlungen an ehemalige Eisenbahnbeamte, die ja eigentlich zu den laufenden Ausgaben gehören, Witwen- und Waisengelber usw.; endlich das Extraordinarium für Eisenbahnanlagen; kurz alle Eisenbahnausgaben im weitesten Sinne bes Wortes. Betreffs des Abzugs des Extraordinariums, das ja zum Teil eine Substanzerweiterung des Eisenbahnwesens, einen zur Bergrößerung des Unlagekapitals benutten Gewinnanteil darftellt, kann man berichiedener Unficht sein. Es scheint mir jedoch außer Zweifel zu fteben, dag ber Abzug dieser außerordentlichen Ausgaben dann notwendig wird, wenn die Frage wie hier lautet: Welche Erträge haben die Gisenbahnen für reine Staatszwede, d. h. für nicht die Gifenbahnen betreffende 3mede abgeworfen? Angenommen nämlich, die Gisenbahnen wären in Privatbesit gewesen, so hätte der Staat nur diejenigen Summen aus anderen Mitteln (Steuern, Gebühren, anderen Erwerbseinkunften) aufbringen muffen, die er tatfächlich aus den Eisenbahnüberschüssen für reine Staatszwecke entnahm. Aber eben auch nur diese Summen; um die Erweiterung des Gisenbahnwesens wurde sich dann ber Staat nicht gekummert haben. Es kommt da= her der Teil der Gisenbahnüberschusse, der für das Extraordinarium verwendet oder verrechnet wird, meines Erachtens für reine Staatszwecke nicht als Reinertrag in Betracht, vielmehr muß auch diefer Boften vom Betriebs= überschuß abgezogen werden, bevor sich der überschuß für reine Staats= zwecke ergibt.

Nach den Tabellen, die Biedermann im Archiv für Eisenbahnwesen 1906 bringt¹⁹ und die nach den Betriebsrechnungen, Staatshaushaltsrechnungen und anderen amtlichen Quellen angesertigt sind, kann man außerechnen, daß — bei Zugrundelegung des oben charakterisierten Abzugßeversahrens — in den 24 Jahren von 1882—1904 die preußischen Staatsbahnen etwa 2300 Millionen Mark an überschüssen für reine Staatszwecke

¹⁸ Die Bedeutung der Zahlen für die Finanzwissenschaft. Zeitschrift für Sozialwissenschaft. 1921. S. 560.

¹⁹ S. 386 ff.

abgeworfen haben. Also pro Sahr noch nicht 100 Millionen. Sier ift nun freilich zu beachten, daß 100 Millionen eine Durchschnittszahl ift, daß die Reinerträge seit den 80er Jahren im ganzen sehr erheblich gewachsen waren. Nimmt man nur den Durchschnitt der zehn Jahre 1899—1908, so ergibt sich schon eine jährliche Gisenbahnreineinnahme von etwa 170 Mil-Lionen 20.

Meine Ergebnisse sind seitens der Fachliteratur akzeptiert 21 wie auch durch eine spätere eingehende Spezialuntersuchung von F. W. Wilmers bestätigt worden. Die lettere, leider nicht im Druck erschienene Arbeit: Die reinen überschüsse der preußischen Staatsbahnen und ihre Bedeutung für den Staatshaushalts 22 hat die wesentliche Richtigkeit meiner Ergebnisse erhärtet. Wilmers hat sowohl die von mir angewandte Methode einer eingehenden Rritik unterzogen wie auch felbst eine forgfältige eigene Berechnung der Eisenbahnreinüberschüsse für die Beriode 1882-1914 vorgenommen. In den Einzelheiten bestehen zum Teil geringfügige Differenzen zwischen ben bon Wilmers und mir berechneten Bahlen. Go beziffern sich bei Unnahme der Wilmersschen Bahlen für die Periode 1882-1895 die Eisenbahnreinein= nahmen auf etwa 100 Millionen Mark im Sahresburchschnitt, während ich sie auf 931/2 Millionen Mark berechnet hatte — ein nicht sehr gewichtiger Unterichied.

Bur Erganzung seien die wichtigsten Biffern der Wilmersschen Tabellen angeführt23:

Eifenbahn=Reinüberschüffe für die Veriode von 1882-94, von Wilmers berechnet.

(Wilmers S. 60 b, Spalte XV.)

Jahr	in Mill. RM	Jahr	in Mill. RM
1882	117	1889	95
1883	84	1890	88
1884	129	1891	60
1885	108	1892	77
1886	98	1893	116
1887	73	1894	111
1888	98		

²⁰ Nach den bei Quaat, Der preußische Gisenbahnetat, Archiv für Gisen= bahnwesen 1910, S. 1132, angegebenen Ziffern berechnet.

²¹ liber die Außerungen von Schanz, Bela Földes, Constantin Miller u. a. siehe Moll, Die finanzielle Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen. Festgabe für Georg v. Schanz. 1928. Bd. 1. S. 239, vgl. ferner oben S. 6 Anm. 6.

²² Leipziger Dissertation. 1923.

²³ Festgabe für Georg v. Schanz. Bb. 1. S. 240.

			
Jahr	Eisenbahn- reinüberschüsse in Mil	Mehrbetrag ber Steuern gegenüber ben Eisenbahn- reinüberschüssen	Dieser Mehrbetrag in ⁰ / ₀
			-
1895	112	72	64
1896	107	86	81
1897	126	81	64
1898	122	100	82
1899	138	96	70
1900	147	97	67
1900	149		
		106	71
1902	155	103	67
1903	182	82	45
1904	196	74	32
1905	211	79	37
1906	168	138	82
1907	164	159	97
1908	99	247	249
1909	184	226	123
1910	210	226	108
1911	$\overline{220}$	$\frac{1}{237}$	108
1912	$\frac{227}{227}$	249	109
1913	234	264	113

Für Bahern hat Maiholzer²⁴ darauf hingewiesen, daß schon die Bestriebsrechnung des Staatseisenbahnwesens mehrsach mit einem Desizit absichloß, das aus allgemeinen Staatsmitteln gedeckt werden mußte. Während der Jahre 1878—1907 trat ein Fehlbetrag elsmal aus. Im ganzen hat Bahern nach der Berechnung von Zinßmeister zwischen 1880 und 1903 aus allgemeinen Staatsmitteln an die Eisenbahnen noch 41 Millionen Mark abgeführt²⁵. Hier lieserten also die Eisenbahnen — bei Abzug der Kosten sur Berzinsung und Tilgung der Staatsschuld und für Erweiterungen des Eisenbahnwesens usw. — nicht nur keine Keinüberschüsse für andere Staatszwecke, sondern verlangten sogar Zuschüsse.

Auch für Sachsen habe ich darauf hingewiesen26, daß bei wirklich kristischer Berechnung des Reinüberschusses, nämlich nach Abzug der Ausgaben für Berzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulb und für das Extraordinarium höchstwahrscheinlich statt der vermeintlichen überschüsse für reine Staatszwecke auf die Dauer Fehlbeträge sich herausgestellt haben würden.

Die von mir errechneten Zahlen sind lehrreich gewesen, weil sie zeigten, daß die noch heute gelegentlich verbreitete und in der Finanzpolitik in die Debatte geworfene Behauptung, in der Vorkriegszeit seien die Eisen-

²⁴ Die Rentabilität der Baherischen Staatseisenbahnen. Wirtschafts- und Berwaltungsstudien. Herausgegeben von Schanz. Leipzig 1911.

²⁵ Die Wirtschaftsfrage im Eisenbahnwesen. Leipzig 1905. S. 28.

²⁶ Die Bebeutung ber Bahlen für die Finanzwissenschaft. Zeitschrift für Sozialwissenschaft. 1921. S. 563.

bahneinnahmen das Rückgrat der einzelstaatlichen Finanzen gewesen, durchaus unzutressend ist — was ich in den oben zitierten Abhandlungen an der Hand eines Bergleichs mit den Steuereinnahmen und der gesamten Staatseinnahme und zausgabe im einzelnen nachgewiesen habe. Zugleich sind meine Berechnungen wichtig gegenüber der (auch von Quaat mit Recht zurückgewiesenen) Formulierung der Sachverständigen, die deutschen Eisenbahnen der Borkriegszeit hätten einen "Reinzertrag" von einer Milliarde gebracht, und damit wichtig für die Beurteilung der Tributbelastung. Nach einer anderen Nichtung aber darf man die Bedeutung dieser Zissern nicht überschäten. Sie zeigen uns nur ein Stück der tatsächlichen Finanzgebarung. Sie zeigen uns, wie es wirklich gewesen ist, aber sie zeigen uns nichts über die Problematik der Eisenbahnsinanzen, sie sagen nichts davon, warum es gerade so und nicht anders gewesen ist und wie es hätte sein können, wenn die Borauszsehungen andere waren.

So ist mit den oben angeführten Zahlen nichts darüber gesagt, wie jene Ergebnisse zustande kamen, d. h. welche Teile des Eisenbahnverkehrs im einzelnen die überschüsse aufbrachten, wie weit der Personen= und der Güter= und Gepäckverkehr, wie weit die einzelnen Objekte und Tarise im Güterverkehr — Fragen, über die manches bereits bekannt ist und über die natürlich noch viel ermittelt werden könnte²⁷.

Ferner wissen wir, daß die Eisenbahnen der Borkriegszeit keineswegs nach dem engherzigen Prinzip des Strebens nach den höchsten überschüssen behandelt wurden — eine Sachlage, die unter anderm im Dawesgutachten seitens der sogenannten Sachverständigen geradezu uns zum Borwurf ge-

²⁷ Als wichtige Momente für die Vorzugsstellung Preußens hinsichtlich der Eisenbahnüberschüsse wurden in der Literatur der Vorkriegszeit vor allem angeführt:

^{1.} das günftige Terrain, da das preußische Staatsgebiet zum größten Teile aus Flachland besteht und der Bau und Betrieb der Eisenbahnen sich deshalb erheblich billiger gestaltet als in Ländern mit gebirgigem Boden;

^{2.} die Tatsache, daß die deutschen Kohlenvorräte zum größten Teile inners halb der preußischen Grenzen lagen, wodurch der Massengüterverkehr eine außerordentliche Stärke erhielt;

^{3.} endlich wird der seit den 80er Jahren ersolgende allgemeine wirtschaftliche Ausschwung als wichtiger Faktor für die günstige Lage der Eisenbahnen angeführt — so vor allem bei Lagatz, Zur Geschichte des
Reichseisenbahngedankens, S. 8, Anmerk., wo, wie auch in anderen
Darstellungen, freilich noch weitere Momente aufgeführt werden, deren
Stichhaltigkeit ich nicht nachprüsen kann. Auch die sehr schmale und
unzureichende Besoldung, die der Staat hier wie an anderen Stellen
der Berwaltung den unteren Beamten zuteil werden ließ — ein freilich vom kulturellen Standpunkt aus höchst zweiselhaft zu bewertender Faktor —, sprach mit.

macht wird. Eine weitgehende Mücksichtnahme auf allgemeinpolitische, militärische, hhgienische, sozialpolitische, agrar-, gewerbe-, handels- und ver-kehrspolitische Momente sand statt. Nicht das Tariseinmaleins galt, d. h. nicht diejenigen Tarise wurden durchgängig angewandt, die voraussichtlich die höchsten Reinerträge abgeworsen hätten, sondern das Streben nach diesen Erträgen wurde durch jene vielerlei Rücksichten durchkreuzt.

Es erhebt sich die Frage: Wie hätte es mit den überschüssen der preussischen Eisenbahnverwaltung ausgesehen, wenn jene Mücksichten nicht obsgewaltet hätten, sondern wenn die Eisenbahnen wie in den Ländern mit Privatbahnshiftem unter viel stärkerer Betonung des rein privatwirtschaftslichen Rentabilitätsgesichtspunktes verwaltet worden wären?

Weiter sagt die Angabe der reinen überschüsse noch nichts aus über die wirkliche Rentabilität der Bahnen, da ja nun erst das Verhältnis zwischen den (richtig berechneten) Betriebsüberschüssen und dem wirklichen Anlagekapital seitgestellt werden müßte, um auch diese Frage zu beantsworten.

Immerhin seien im folgenden wenigstens die offiziellen Berechnungen der Kentabilität der vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands aus den letzten 15 Jahren der Borkriegszeit angeführt (das Berhältnis der Betriebsüberschüsse zum Anlagekapital). Jedoch ist dabei zu beachten, daß das statistische Anlagekapital eine höchst problematische Größe ist 28, und daß auch die Zissern der Betriebsüberschüsse noch Kostenbestandteile (Ausgaben für Bensionen usw.) enthalten, von denen sie streng genommen bereinigt werden müßten.

Unlagekapital und Betriebsüberschüffe der vollspurigen Eisenbahnen 1900–1914.

Rech= nungs= jahr	Anlagekapital am Ende des Rechnungs= jahres	Betriebs= ein= nahmen	Betriebs= ausgaben	Betriebs= über= schüsse	vom verwendeten Anlagekapital ⁰ / ₀		
	Millionen Reichsmark						
1900	12 749	2031	1290	741	5,91		
1901	13 131	1973	1310	663	5,14		
1902	13 457	2025	1311	714	5,40		
1903	13 827	2162	1357	805	5,95		
1904	14 180	2267	1433	834	6,00		
1905	14 552	2437	1541	896	6,29		
1906	15041	2628	1697	931	6,35		
1907	15635	2745	1894	851	5,60		
1908	16266	2698	1985	713	4,51		
1909	16 870	2843	2007	836	5,09		
1910	17 348	3036	2063	973	5,74		
1911	17 833	3271	2152	1119	6,41		
1912	18 457	3477	2346	1131	6,29		
1913	$19\ 245$	3556	2490	1066	5,70		
1914	19835	3134	2513	621	3,20		

²⁸ Bgl. oben S. 10ff.

2. Die Deutsche Reichsbahn.

a) Dawesgutachten und Eifenbahnüberschüffe.

Soweit die Vorkriegszeit. Wie sieht es heute aus?

Es heißt im Dawes-Gutachten, daß billigerweise ein jährlicher Reinertrag oder Überschuß von einer Milliarde Goldmark von der deutschen Eisenbahn erwartet werden könne — dies sei ganz wenig mehr als der vor dem Kriege erzielte Keinertrag.

Die Sachberständigen zählen eine Reihe von Momenten auf, die angeblich eine Verbesserung der jezigen finanziellen Situation gegensüber der Vorkriegszeit bedeuten resp. die Möglichkeit gewährleisten sollen, daß dieser sogenannte Reinertrag (gemeint ist jedoch der Betriebsüberschuß!) für eine andere Verwendung als in der Vorkriegszeit, nämlich in erster Linie für die Tributbelastung frei werden könnte.

Einmal wird erklärt, die Tarife der Borkriegszeit, insbesondere die Personentarife, seien sehr niedrig gehalten worden, und es habe dabei der Rentabilitätsgesichtspunkt erft in zweiter Linie gestanden. Sm Hauptteile des ersten Sachverständigenberichtes (1924) wird dazu gesagt, die Eisenbahnen seien in erster Linie im Interesse der deutschen Industrie und erst in zweiter Linie als gewinnbringendes Unternehmen betrieben worden, und ein völliger Bruch mit diesen alten überlieferungen fei dringendes Erfordernis. Zweitens wird behauptet, der Beamtenkörper sei größer als notwendig. Drittens: es seien prächtige Bahnhöfe und Rangierbahnhöfe unter großem Kostenauswand erbaut worden. Viertens hätte man in großem Umfange aus Betriebsüber= schüffen große Summen für Verbefferungen und Erweiterungen berwendet, die gang gut dem Rapital hätten zur Last gelegt werden können. Das Rapitalkonto könne aber auf Jahre hinaus ohne irgendwelchen Schaden vollkommen geschlossen werden. Weiter seien die Löhne in Deutschland niedriger als in England und in den Vereinigten Staaten. Als eins der wichtigsten Momente wird betont, daß durch die Geldentwertung die Eisenbahnschuld der Borkriegszeit getilgt sei, und daß daher etwa eine halbe Milliarde Mark für andere Zwecke frei werde, die bor dem Kriege der Verzinsung und Tilgung dieser Schulden gedient habe. Endlich folle die Position der Bahn gegenüber dem Reiche dadurch verbessert werden, daß die Bahn aufhören solle, unentgeltliche

Berkehrsleistungen für die Post auszuführen, was z. B. in Großbritannien nicht der Fall sei. Soweit die "Sachverständigen".

1. Wie aber fteht es zunächst mit dem wichtigften Bunkte, mit der angeblichen Beseitigung der Borkriegeschuld? hier hat man die Sache bisher so angesehen, als ob jene 400 bis 500 Millionen, die in der Borkriegszeit zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld aufgewandt wurden, nunmehr völlig in Begfall gekommen wären. Mit Recht hat aber Quaatz in seinem Buche "Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn"29 darauf hingewiesen, daß die Verhandlungen über die Aufwertung des Restkaufgeldes noch schweben und daß möglicher= weise das Reich, das ja den Rechtstitel dieser Schulden anscheinend nicht bestreitet, fondern nur um die Sohe der Aufwertung kampft, unter Umständen allein, ohne Berücksichtigung der jetigen Geldentwertung, und mit Ginschluß der Berginsung der Borgugsaktien fast ebensoviel jährlich zahlen müßte, wie der Schuldendienst der Borkriegszeit betrug! Quaatz legt eine Schuldsumme von 5 Milliarden zugrunde, einen Zinsfuß bon 6 % und einen Tilgungsfat bon 2 %, bas ergibt eine jährliche Verzinsung von 8% resp. 400 Millionen RM; dazu 35 Millionen AM für Berzinsung der Borzugsaktien.

Nun ist zwar nicht zu übersehen, daß auch im äußersten Falle der Anerkennung einer so hohen Aufwertung ja nicht die Reichsbahn, sondern — nach den geltenden Gesetzen — das Reich diese Last der Berzinsung und Tilgung tragen müßte. Ebenso klar ift aber auch, daß die einzig tragfähige Schulter für die Berginsung und Tilgung der ursprünglichen Länder-Gisenbahnschulden nach wie bor nur die Gisenbahn gewesen wäre und nicht etwa der Reichshaushalt als solcher! Denn das Reich, das an sich schon "notleidend" ist und aus eigener Rraft nicht einmal seine bisherigen Aufgaben, insbesondere die für Sozial- und Wohlfahrtszwecke, aufbringen kann, wird nicht imstande sein, noch die zufähliche Summe von fast einer halben Milliarde im Jahr für jenen anderen Zweck aufzubringen, wie ja denn auch nicht in der Borkriegszeit die Länder als folche es waren, die jene Schuldzinsen und Tilgungsquoten aufbrachten; vielmehr wurde dieser Schuldendienst unmittelbar aus den Betriebsüberschüffen der Eifenbahnen gedeckt, was als die einzig gesunde Lösung

^{29 1929} Reimar Hobbing, namentlich S. 106—126.

erscheint. Um es noch deutlicher zu sagen: nachdem durch die Geldentwertung und durch den übergang der Eisenbahnen sowohl wie der alten Länderschulden auf das Reich für den Haushalt der neuen Reichsbahn eine Entlastung geschaffen wurde, die etwa eine halbe Milliarde betrug und die nun in erster Linie für die Tributleistungen als Grundlage außersehen wurde — ist nachträglich wieder mit der Anerkennung einer Verpflichtung zur Auswertung des Kauspreises, insebesondere des Restkausgeldes zu rechnen, die leicht wieder nahezu die alte Vorkriegshöhe erreichen kann und für deren Ausbringung nun, da die Eisenbahn als eine der wichtigsten Tributquellen nicht mehr dafür in Vetracht kommt, in erster Linie das notleidende und fast zahlungsunfähige Reich selbst eintreten müßte! Wahrhaftig eine kritische Situation, die die ganze Gewaltsamkeit und Unzuberlässigkeit der Argumentation der "Sachverständigen" zeigt.

Es ist im übrigen richtig, wenn Quaat darauf hinweist, daß die von den Sachverständigen und vom Eisenbahnkommissar gebrauchten Ausstrücke "Meinüberschuß" und "Meinertrag" zu schweren Frrtümern führen, die die Beurteilung der ganzen Sachlage zu unseren Ungunsten verschieben: handelt es sich doch in Wirklichkeit um den Betriebsüberschuß, während der Reinüberschuß der deutschen Staatseisenbahnen der Borkriegszeit, wie Quaat mit Recht bemerkt, noch nicht einmal eine Viertelmilliarde betragen hat. Dabei muß ich dann auf meine eigenen Untersuchungen zurückverweisen (s. u. Anm. 13).

Es zeigt sich aber weiter, daß die Annahmen der Sachberständigen in entscheidenden Bunkten nicht zutreffen:

- 2. Es war ausgeschlossen, daß, wie die Sachberständigen meinten, das Kapitalkonto der Reichsbahn auf Jahre hinaus hätte geschlossen werden können.
- 3. Es ließ sich nicht bermeiden, daß später auch seitens der nach den Plänen der "Sachberständigen" errichteten Deutschen Reichsbahngesellschaft in großem Umfange Neuanlagen aus Betriebsüberschüssen sinanziert wurden, weil andere Mittel einsach nicht vorhanden waren und insbesondere in Anbetracht der Reparationsbelastung der Bahn, der Haltung des Reparationsagenten, der Lage des Geld= und Kapital= marktes auch nicht beschafft werden konnten.

³⁰ Bgl. hierzu "Die Finanzpolitik der Reichsbahn". S. 42ff.

4. Es trifft nicht zu, daß die Angleichung der Tarife an das englischsamerikanische Muster ohne Schädigung der deutschen Bolkswirtschaft und zeitweise sogar ohne Rückgang der absoluten Tariseinnahme ersfolgen konnte.

Die außerordentlich berwickelte Tariffrage foll nur gestreift werden, da ihr sonst eine besondere und ausführliche Abhandlung gewidmet werden müßte. Man darf jedenfalls nicht übersehen, daß die Rücksicht= nahme auf die Interessen der Benuter und der Industrie, wie sie im Deutschland der Vorkriegszeit stattfand, im großen Zusammenhange bom allgemein bolkswirtschaftlichen Gesichtspunkte gesehen, bielleicht doch überwiegende Vorteile gehabt hat gegenüber der Praxis der Privateisenbahnländer (England und Amerika), in denen der Rentabilitätsgesichtspunkt voranstand und die Interessen der Volkswirt= schaft zu kurz kamen. Es ist ferner die Frage, wieweit nach dem Tarifeinmaleins erhebliche und dauernde Tariferhöhungen überhaupt eine Mehreinnahme nach sich ziehen konnten: Die letten Erfahrungen der Deutschen Reichsbahn muffen nach dieser Richtung fehr pessimistisch stimmen. Daß der mechanische Vergleich der Tarishöhe und Lohnhöhe mit den reicheren angelfächsischen Ländern unzulässig ist, ist selbstberständlich.

Dazu kommen noch weitere Momente, die die Sachberständigen nicht berücksichtigt haben, vielleicht zum Teil auch nicht erkennen konnten und die die Situation der Bahn ungünstiger gestalten, als dem Bericht entsprach.

- 5. Von deutscher Seite ist nachträglich moniert worden, daß die Schätzung des Anlagekapitals seitens der Sachberständigen zu hoch ge-wesen sei31.
- 6. Die Konkurrenz der Kraftwagen, der (vom Reiche unterstützten!) Wasserstraßen und des Luftverkehrs hat sich immer stärker ausgewirkt: die Reichsbahn selbst schätzte allein den Einnahmeausfall insfolge der Konkurrenz des Kraftwagenverkehrs pro Jahr auf etwa 250 Millionen und nimmt an, daß bis 1932 diese Zahl sich auf 500 Millionen RM steigern wird³².

³¹ Bgl. Quaat, Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn. 1929. Bes. S. 116.

³² Generalbirektor Dorpmüller in "Gegenwart und Zukunst der Reichsebahn". 1929. S. 114.

- 7. Die Reichsbahn hat durch die Folgen des Versailler Diktats wichtige Eisenbahnüberschußgebiete verloren, ein Verlust, der auf die Einnahmeseite ihrer Gewinnrechnung belastend einwirkt.
- 8. Die sogenannten politischen Lasten der Reichsbahn an Pensionen und Wartegeldern, die ihr im Jahre 1926 aufgebürdet wurden, in Höhe von 212 Millionen KM, belasten weiter die Ausgabeseites3. Es sind Ausgaben, die mit den Funktionen der Bahn nichts zu tun haben, deren Wiederbeseitigung aber unter den heutigen politischen und wirtschaft-lichen Verhältnissen so gut wie ausgeschlossen erscheint: denn das Reich wird sie nicht übernehmen können, da es schon seinen bisherigen Bebarf nicht decken kann.
- 9. Die Kriegsschäden am Ober- und Unterbau usw. waren 1924 noch keineswegs fämtlich beseitigt.
- 10. Weiter ist zu beachten, daß in der Jetzeit wirtschaftliche Krisen in einem ganz anderen Ausmaße als in der Borkriegszeit auftreten, die eine weitere Bedrohung der Grundlagen der Einnahmegewinnung bilden, und endlich
- 11. daß die unter dem neuen Regime erfolgte Trennung zwischen Sisenbahnhaushalt und Staatshaushalt, die sicherlich auch manches Heilsame hat, der Sisenbahn die Pflicht auserlegt, in Zeiten guten oder leidlichen Geschäftsganges für die Bildung von erheblichen Reserven zu sorgen, um in den mageren Zeiten nicht darauf angewiesen zu sein, das Reich um Almosen anzugehen.

Alles dies find Momente, die bon den Sachverständigen teils gar nicht, teils nicht genügend beachtet resp. borausgesehen worden sind.

b) Die Berechnung der Überschüffe der Reichsbahn.

Die Verwendung der Betriebsüberschüsse der Reichsbahn ist sehr gut veranschaulicht in einer "bildlichen Darstellung", die als Anlage VII dem Berichte des Sisenbahnkommissars vom Juni 1927 beigegeben ist und die sich auf das Geschäftsjahr 1926 bezieht. Nicht nur die Berschiedenheit, sondern auch die Größe der einzelnen Verwendungsarten kommt dort einigermaßen anschaulich zum Ausdruck.

Die Roheinnahmen betrugen rund 41/2 Milliarde, wobon charakteristischerweise dem Verhältnis der Vorkriegszeit entsprechend der größere Teil, nämlich 2 Milliarden 830 Millionen aus dem Güter-

³³ Denkschrift der Reichsbahngesellschaft vom April 1928, S. 14 u. a.

verkehr, der kleinere Teil, 1320 Millionen, aus dem Personenverkehr stammten, während 390 Millionen als sonstige Einnahmen verbucht wurden. Daraus wurden zunächst die Ausgaben für den Betrieb der Bahnen gedeckt, die Besoldungen der Beamten (1926 über 1 Milliarde 43 Millionen), die Löhne der Betriebsarbeiter und Angestellten (rund 350 Millionen), Auhegehälter und Hinterbliebenenbezüge, Wartegelder usw. (418 Millionen), andere persönliche Ausgaben (264 Millionen), zusammen etwas über 2 Milliarden persönliche Ausgaben. Dazu kommen etwa 1255 Millionen Sachausgaben, Unterhaltung von Aussitattungsgegenständen, baulichen Anlagen und Fahrzeugen, sowie ein kleinerer Posten anderer sachlicher Ausgaben und 457 Millionen Ausgaben für Erneuerung von Ausstattungsgegenständen, Fahrzeugen und baulichen Anlagen, welch letztere dabei bei weitem den Löwenanteil erhalten (375 Millionen).

Die Differenz zwischen den Roheinnahmen und den bisher genannten Ausgaben, also den Ausgaben für Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung, bildet den offiziell ausgewiesenen sogenannten Betriebsüberschuß.

Aus diesem überschuß (1926: 860 Millionen) wurden nun geleistet die Reparationszahlungen, gewisse Kücklagen, Dividende auf die Vorzugsaktien und der Vortrag auf neue Rechnung. Den Hauptposten unter diesen 4 Gruppen von Verwendungen nahmen die Reparationszahlungen ein (1926 nur 574,3 Millionen, heute 660 Millionen), die Zuweisung zur gesehlichen Ausgleichsrücklage betrug 90 Millionen, 1927 und 1928 je ungefähr 100 Millionen. Man rechnete damit, daß im Laufe des Jahres 1929 die Auffüllung der sogenannten Ausgleichszücklage auf den Betrag von 500 Millionen erfolgen würde, wodurch dann vom nächsten Jahre ab eine erhebliche Entlastung des status der Reichsbahn, nämlich um jene etwa 100 Millionen RM, zu erwarten gewesen wäre. Auch erwartete man, daß bei der endgültigen Regelung der auf Grund des Youngplanes zu erlassenden Gesetz die Bestimmung über die Höhe dieser Kücklage noch etwas gemildert werden würde.

Eine weitere Verwendungsart für den Betriebsüberschuß sind die Rückftellungen für Betriebsrechtsabschreibungen und ähnliche Verwendungen, im wesentlichen Abschreibungen für den neuen Anlagezuwachs.

Der Vortrag auf neue Kechnung ist nur um 14 Millionen größer als der Vortrag aus 1925, der Vortrag für 1928 um 6 Millionen größer als der Vortrag aus 1926, für 1926 ergibt sich nur ein Saldo von

etwa 200000 RM — also ein Posten, der bis jetzt wenig ins Gewicht gefallen ist.

Die sehr bestrittene Frage, wieweit der offiziell ausgewiesene Betriebsüberschuß ein wirklicher Betriebsüberschuß ift, wird fehr verschieden beantwortet. Während die Wirtschaftskreise ziemlich allgemein die Auffassung bertreten, daß unter dem Titel Erneuerung in weitgehendem Umfange Inbestitionen enthalten sind, die streng genommen dem Konto Anlagezuwachs hätten zugeschrieben werden müssen, daß also der wirkliche Betriebsüberschuß erheblich größer ist als der offizielle, müßte man nach der strengen Berechnungsmethode, wie sie 3. B. das Reichsbahngericht für 1927 angewendet hat, annehmen, daß mindestens in den ersten Jahren der neuen Regelung umgekehrt wegen der erheblichn Unzulänglichkeit der für Erneuerung aufgewendeten Summen, der wirkliche Betriebsüberschuß kleiner sein müßte als der ausgewiesene. Indessen diese schwierige und gar nicht objektiv entscheidbare Frage braucht uns hier nicht zu beschäftigen, wenn wir eine Methode der Berechnung anwenden, die derjenigen entspricht, wie ich sie für die preu-Bisch-hessische Staatseisenbahn der Vorkriegszeit durchgeführt habe. Allsdann lautet nämlich die Fragestellung nur: wiediel haben in jedem Sahre die Gifenbahnen für nicht die Gifenbahn felbst betreffende, alfo eisenbahnfremde Zwecke (man sagte damals auch: allgemeine Staats= zwecke) abgeworfen? Die Antwort erscheint in unserem vorliegenden Falle bei der Reichsbahn zunächst außerordentlich einfach: ftreng genommen find nur die für Reparationszwecke geleisteten Bahlungen eisenbahnfremde Leiftungen. Nur sie betreffen weber den Betrieb noch die Unterhaltung, weder die Erneuerung noch die Erweiterung und Entwicklung des Gifenbahnwesens. Alle Beträge dagegen, die einem der eben genannten Zwecke dienen, insbesondere die Ausgleichsrücklage, die übrigen Rücklagen, insbesondere die Abschreibungen für das Betriebsrecht, der Bortrag für das neue Geschäftsjahr, dienen der Erhaltung und Erweiterung des Gisenbahnwesens, wobei freilich der Fall ausgenommen werden muß, daß die Ausgleichsrücklage einmal wirklich für die Zwecke der Reparationszahlung in Anspruch genommen werden mußte, was im Gesetz vorgesehen ift. Insofern ist der Charakter der Rücklage, die aber ebenso auch der Deckung eines etwaigen Betriebs= fehlbetrages dienen soll, ein zwiespältiger. Bei der Dividende auf die Borzugsaktien könnte man im Zweifel sein, ob ein eigentlicher Un= kostenfaktor für die Eisenbahn borliegt, oder aber eine Ausgabe für

eisenbahnfremde Zwecke. Ich würde kein Bedenken tragen, die Frage im zuerst genannten Sinne zu beantworten, denn die Ausgabe der Borzugsaktien dient der Beschaffung bon Geldmitteln für die Ausgaben auf Unlagezuwachsrechnung und steht daber scheinbar auf einer Stufe mit der Ausgabe bon Staatsichuldtiteln zum Zwede der Mittelbeschaffung für Erweiterung der früheren preußisch-hessischen Staatseisen= bahn. Ob das Reich oder Privatleute dabei die Besitzer der Aktien und die Bezieher der Dividende sind, scheint gleichgültig. Run ift aber die erste Serie der Vorzugsaktien im Betrage von 500 Millionen dem Reiche unentgeltlich übergeben worden. Für diesen Teil der Borzugeaktien scheint mir hinsichtlich der Dividende eine reine Staatseinnahme vorzuliegen, fo daß die Grenze fluffig wird. Gar kein Zweifel existiert darüber, daß eine etwa auf die Stammaktien zu verteilende Dibidende - sie ist bisher jedoch nicht verteilt worden - eine reine Staatseinnahme für das Reich darftellen würde, das ja das unberäußerliche Eigentum an diesen Aktien hat, und daß in diesem Falle eine zweifellos eisenbahnfremde Berwendung erfolgen würde.

Zu bemerken ist noch, daß für den Dienst der neuen Schuldverschreisbungen und Anleihen kleine Beträge von wenigen Millionen in die Gewinns und Verlustrechnungen der Reichsbahngesellschaft eingesett sind. —

Der Begriff des Reingewinnes, wie ihn die Gewinn- und Berluftzechnung der Gesellschaft anwendet, hat keine repräsentative Bedeutung. Man könnte mit derselben Berechtigung den Begriff des Keinzgewinnes bei der Reichsbahn anders definieren, indem man z. B. nur die für eisenbahnfremde Zwecke herausgehenden Summen, also die Reparationszahlungen, darunter verstände u. a. m. Unter Reingewinn versteht die Reichsbahn den Betrag, der sich ergibt, wenn man von dem von ihr offiziell ausgewiesenen Betriebsüberschuß noch die Beträge der Reparationszahlungen, den Dienst der neuen Schuldverschreibungen, sowie die Zuweisung zur gesehlichen Ausgleichsrücklage und die Abscheidungen für Betriebsrecht abzieht. Der dann übrig bleibende Restbetrag, bestehend aus dem Bortrag des vergangenen Jahres und einem etwaigen Gewinn des lausenden Geschäftsjahres, wird zur Ausschüttung auf die Borzugsaktien sowie zum Bortrag für das kommende Jahr verwendet.

Es folgen zwei in meinem Institut errechnete Tabellen, die für die Reichsbahn seit der Stabilisierung die nach analogen Grundfägen wie

oben für die Eisenbahn der Borkriegszeit berechnete offizielle Rentabilität zeigen:

Unlagekapital und Betriebsüberschüffe ber Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925—1929.

G eschäftsjahr	Anlage= kapital	Betrieb3= ein= nahmen	Betriebs= ausgaben	Betriebs= über= schuß	Betriebsüber= schuß zum Anlagekapital			
		903	illionen Reichs	mark	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			
1. Oft. 1924 bis 31. 12. 25 1926 1927 1928 1929	26 000 26 000 26 000 26 000 26 000	5 668,68 4 540,80 5 039,269 5 159,23 5 353,83	4 849,91 3 680,56 4 158,76 4 294,369 4 493,496	818,763 860,238 880,505 864,860 860,337	3,149 3,309 3,385 3,326 3,310			

Diese Statistik geht aus von der Passibseite der Bilanz. Das Anslagekapital setzt sich zusammen aus den Stammaktien von 13 Milsliarden KM, den Reparationsschuldverschreibungen von 11 Milsliarden KM, wobei die Tilgung unberücksichtigt blieb, da dieser Wert dem Reichsbahnvermögen wieder zuwächst, und den Borzugsaktien der Reichsbahn und des Reiches, gleichgültig ob sie begeben sind oder nicht, im Betrag von 2 Milliarden KM.

Unlagekapital und Betriebsüberschüffe ber Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925—1929.

Geschäftsjahr	Unlage= kapital	Betriebs= ein= nahmen	Betriebs= ausgaben	Betriebs= über= schuß	Betriebsüber= schuß zum Anlagekapital						
	Millionen Reichsmark										
1. Oft. 1924 bis 31. 12. 25 1926 1927 1928 1929	24 739 25 146 25 458 25 631 25 698	[5668,68 4540,80 5039,269 5159,23 5353,83	4849,91 3680,56 4158,76 4294,37 4493,496	818,763 860,238 880,505 864,860 860,307	3,309 3,420 3,459 3,374 3,348						

Diese Statistik geht aus bom Betriebsrecht am übernommenen Reichzeisenbahnbermögen und am Anlagezuwachs.

c) Bur Rritit ber Reichsbahnüberschüffe.

Der Betrag der Reparationszahlungen ist bekanntlich genau fixiert und deshalb in keiner Beise problematisch. Er bildet einfach eine Bahlung aus dem überschuß der Reichsbahn (überschuß im weiteren Sinne). Es liegt also nicht so, daß wie bei der früheren preußisch-hessischen Staatseisenbahn erft ausgerechnet werden muß, wie groß der in jedem Jahre für eisenbahnfremde 3wecke zur Berfügung gestellte, in seiner höhe schwankende Betrag ift. Die Problematik geht vielmehr nach der anderen Seite. Sie ift in der Fragestellung enthalten: inwieweit ist trop der Reparationszahlungen das deutsche Eisenbahnwesen intakt geblieben, und wie steht es mit seiner Beiterentwicklung? Inwieweit hat die Belastung mit Reparationszahlungen etwa die an sich erforder= liche normale und ideale Substanzerhaltung der Bahn beeinträchtigt? Inwieweit die der Technik entsprechende Beiterentwicklung des Gifenbahnwesens? In welchem Umfange hat etwa die Betriebssicherheit gelitten? Und in welchem Mage hat die "Wirtschaft" in den Tariferhöhungen die Rosten tragen müssen?

Es ift eine ganz oberflächliche Auffassung, wenn selbst von deutscher Seite vielsach gesagt worden ist, die Finanzlage der Reichsbahn sei günstig gewesen, denn die Reichsbahn habe ja bisher stets ihre Reparationsleistungen glatt erledigen können und im übrigen "ihre Aufsgeben erfüllt". Es genügt auch nicht, durch oberflächlichen Bergleich mit der Borkriegszeit und dem Auslande darauf hinzuweisen, daß die Reparationsbelastung der Reichsbahn weniger drückend sei als die Belastung anderer Bahnen mit Jinst und Tilgungsquoten, denn die Bedingungen eines Bergleichs für Borkriegszeit und Nachkriegszeit und für Inland und Ausland sind nicht ohne weiteres gegeben.

Mit allen diesen Fragen habe ich mich ausstührlich in meiner Schrift "Die Finanzpolitik der Reichsbahn" auseinandergesett³⁴. Hier sei nur folgendes hervorgehoben: die Reichsbahn hat, um genügende Summen für die Reparationsbelastung bereitstellen zu können, von vornherein die Aufgaben der Substanzerhaltung nicht im normalen Umfange erstüllt, sondern sich darauf beschränkt, die notwendigsten Arbeiten voranzustellen (insbesondere die Erhaltung des Oberbaues, die Ersneuerung der Brücken und die Unterhaltung der Fahrzeuge) während

³⁴ Probleme des Geld= und Finanzwesens. Heft 11. Akadem. Berlags= gesellschaft, Leipzig 1930.

sie die Arbeiten an den übrigen Anlagen (Bahnhofsumbauten, Hochbauten, Bahnsteige, Lokomotivbehandlungsanlagen und Werkstätten usw.) zunächst zurückgestellt hat35. Wenn daher auch die Bestriebssicherheit bei der Reichsbahn zur Zeit nicht geringer zu sein scheint als in anderen Ländern, so ist doch nicht zu verkennen, daß auf die Dauer dieses System der Zurückstellung weniger notwendiger Arbeiten dazu sühren kann, daß schließlich auch an sich nötige Arsbeiten zurückgestellt werden, und daß die Zahl und Menge der Rückstände immer größer und bedenklicher wird.

Banglich unbestritten ift, daß die Reichsbahn von Anfang an viel zu wenig Mittel für Neuanlagen, Verbesserungen, Meliorationen, Neuinvestitionen oder wie man diese Auswendungen nennen will, gehabt hat. Die sogenannten Sachberständigen des Dawesgutachtens hatten erklärt, "das Rapitalkonto der Bahn könne ohne Schaden für dieselbe auf einige Sahre hinaus geschlossen werden". Das deutsche Eisenbahn= wesen sei insbesondere auch im Vergleich zum Auslande derartig auf der Höhe, daß auf Jahre hinaus Neuanlagen überfluffig feien. Tatjächlich hat es mit der Mittelbeschaffung für Neuanlagen höchst traurig ausgesehen. Die hierfür bestimmten Borzugsaktien konnten insbesondere infolge der ungünstigen Lage des Geld- und Kapitalmarktes nicht glatt untergebracht werden, ja im Jahre 1930 war von dem 3wei= Milliarden-Betrage erst etwas mehr als die Hälfte (nämlich 1106 Millionen) untergebracht. Im übrigen mußte die Bahn sich Darlehen seitens des Reiches, der Länder und Gemeinden verschaffen und mußte schließlich einen Teil der notwendigen Neuanlagen aus Rückstellungen, einen anderen Teil aus Betriebsüberschüffen, d. h. aus laufenden Ginnahmen finanzieren, ein Weg, der selbstberständlich im Grunde nur auf Kosten der an sich schon unzureichenden Substanzerhaltung begangen wurde.

Es erscheint also sicher, daß durch die Reparationsbelastung die Reichsbahn in die Gesahr gekommen ist, die Aufgaben der Substanzerhaltung und Substanzberbesserung in einer Weise bernachlässigen zu müssen, die auf die Dauer sehr bedenklich werden kann. Ich habe schon öfter ausgesprochen, daß unter diesen Umständen die mehrsach erfolgten sowie die bielleicht noch ins Aussicht stehenden Tariserhöhungen der Bahn etwas anders beurteilt werden müssen, als es

³⁵ Bgl. den Aufsat des Reichsbahndirektors Röbe in "Verkehrstechnische Woche". 1929. S. 601 ff.

seitens der Kreise der "Wirtschaft" in der Regel geschieht. Die Sachlage ist im Grunde eine sehr einfache: die Reparationslast ist fixiert, und eine Revision der jüngst erfolgten Neuregelung ist für die nächste Zeit nicht zu erwarten. An den Ausgaben für Substanzerhaltung und Substanzvermehrung kann auf die Dauer nicht gespart werden, wenn nicht die Betriebssicherheit leiden, und wenn die Bahn auf der Höhe der Technik bleiben soll. Der einzig bewegliche Faktor ist dann aber die Tarispolitik.

Hierzu kommt noch ein weiteres. Wie ich in meinem oben zitierten Buche ausführlich dargelegt habe, ist die Frage außerordentlich bestritten, welches die richtige Quote für die Substanzerhaltung, oder wenn man es so nennen will die Abschreibungen in natura, die die Bahn macht, sein müsse: d. h. welche Auswendungen für Erhaltung und Erneuerung die Bahn in jedem Jahre machen müsse, um ihr Eisenbahnwesen dauernd intakt und sogar einigermaßen auf der Höhe der sortschreitenden Technik zu halten. Es ist unmöglich, darüber eine obsiektiv gültige, alleinrichtige Ziffer oder Norm aufzustellen, zumal man über die Möglichkeiten der technischen Entwicklung wie der wirtschaftslichen Umwälzungen der Zukunft nichts Bestimmtes weiß.

Es wird daher immer zwei Richtungen geben. Die Bahn selbst wird immer danach streben, möglichst große Reserben zu sammeln, um gegen alle überraschungen in Technik und Birtschaft gesichert zu sein; die Kreise der Birtschaft dagegen, die Benutzer der Bahn, insbesons dere die Betriebe in Landwirtschaft, Industrie und Handel, werden umgekehrt aus wirtschaftlichem Eigeninteresse heraus stets darauf drängen, daß die Bahn erst alle ihre Reserven verbraucht, bevor Tarifserhöhungen stattsinden, da sie die Sache gewöhnlich nur vom Standpunkte ihres Eigeninteresses sehen und jede Tariferhöhung als neue Belastung empfinden.

In diesem Widerstreit wird der vorurteilslose Bevbachter geneigt sein, eher für die Bahn als für die Wirtschaft Partei zu ergreisen, weil bei der Unberechenbarkeit der Zukunft und ihrer technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten es vom Standpunkt einer soliden und vorssichtigen Finanzpolitik aus unbedingt geboten erscheint, der Bahn einen gewissen Spielraum zu lassen und ihr Reserven zu gewähren.

Endlich ist schon oben darauf hingewiesen worden, daß bei Heranziehung der Reichsbahn für die Reparationsleiftungen die Möglichkeit einer Belastung der Bahn mit der Auswertung des vom Reiche zu Schriften 176. IV.

zahlenden Restkaufgeldes usw. gänzlich außer acht gelassen worden ist, zweifellos eine Unterlassung der Sachverständigen, die sich schwer rächen kann.

Es folgt aus alledem, daß, wenn heute die Bahn ihren Keparationsverpflichtungen genügt und sie ihre übrigen Aufgaben pro forma und wie es auf den ersten Blick scheint, in genügendem Umfange löst, sich bei näherer Betrachtung doch zeigt, daß Lücken und Mängel im Shstem vorhanden sind, die auf die Dauer immer fühlbarer auftreten dürsten — denn — das ist die bei unserem Thema am meisten interessierende Zuspizung: die zwangsweise für Reparationszwecke von der Bahn gesorderten und auch bisher geleisteten Summen zuzüglich der offiziell als Reinüberschüsse geltenden weiteren Beträge stellen im letzten Grunde nicht schlechthin Reinerträge im engsten Sinne dar, vergleichbar den sür eisenbahnsremde Zwecke abgegebenen Reinüberschüssen der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung der Borkriegszeit, sondern bei strenger und solider Wirtschaftssührung und Finanzpolitik würden die Reinerträge der Reichsbahn geringer erscheinen.

3. Die Deutsche Reichspost85a.

Die hohe Wichtigkeit der Deutschen Reichspost, die nach der Reichsbahn das größte Verkehrsunternehmen Deutschlands ist, erkennen wir aus der Tatsache, daß sie nach der Vilanz³⁶ für den 31. März 1930 über ein Sondervermögen von rund 2,4 Milliarden verfügt, und daß die Vilanz in ihrem Endergebnis mit einer Summe von rund 3,2 Milsliarden abschließt.

Auch die finanzielle Bedeutung für das Deutsche Reich ist aus diesen Zahlen ohne weiteres ersichtlich, soweit die Deutsche Reichspost als Bestandteil des Reichsbermögens gewertet wird. Anders verhält es sich jedoch mit der Frage, inwieweit dieses Bermögen auch für den Reichshaushalt Reinüberschüsse abwirft, wobei wir darunter entsprechend der bei den Sisenbahnen vorgenommenen Abgrenzung die Beträge verstehen, die das betreffende Unternehmen über die Erhaltung seines Betriebes hinaus der allgemeinen Reichsberwaltung für

³⁵a Bei der Abfassung dieses Abschnittes hat mich Dr. Reinhard Oehler unterstützt.

³⁶ Deutsche Reichspost, Geschäftsbericht für das Rechnungsjahr 1929. Bers lin 1929. S. 103—106.

ihre Aufgaben zur Verfügung gestellt hat. Diese von Dehler³⁷ als finanzwirtschaftlich bezeichnete Kentabilität festzustellen, begegnet wie bei der Reichsbahn so auch hinsichtlich der Deutschen Keichspost großen Schwierigkeiten. Die ofsiziellen Etatszahlen der Vorkriegsziahre und die der Nachkriegsjahre bis zum Erlaß des Reichspoststinanzgesetzes vom 18. März 1924³⁸ enthalten noch eine ganze Keihe Posten, die bei genauer Feststellung der sinanzwirtschaftlichen Kentabilität abgezogen werden müssen, während andere Posten noch hinzuzusehen sind.

Dagegen sind die Gewinn- und Berlustrechnungen, die seit dem Postfinanzgesetz jährlich aufgestellt werden müssen, nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten angeordnet und können aus diesem Grunde im Rahmen der hier vorliegenden Fragestellung ebenfalls nur als Ausgangspunkt weiterer Berechnungen dienen.

Wie wir aus den weiteren Ausführungen erkennen werden, läßt sich auch das von mir für die preußisch=hessischen Staatsbahnen auf= gestellte Schema einer finanzwirtschaftlichen Rentabilitätsberechnung nicht ohne weiteres auf die Deutsche Reichspost übertragen, da die berfassungsrechtliche Stellung beider Institute eine berschiedene mar. Die Eisenbahnen waren mit Ausnahme der Reichslande Elfaß-Lothringen der selbständigen Verwaltung der Bundesstaaten überlassen. Das Reich übte nur eine gewisse Aufsichtsbefugnis aus. Bei der Deutschen Reichs= post hingegen lag schon bor dem Kriege das Hauptgewicht der Berwaltung bei der Reichspost, die Postverwaltungen Baherns und Bürttembergs waren in den wichtigsten Entscheidungen 39 bon ihr abhängig. Demgemäß war auch die Eingliederung beider Berkehrsunternehmen in den Haushalt eine andere. Wir muffen also felbständig alle die Fragen erörtern, die zwecks Feststellung der finanzwirtschaftlichen Rentabilität der Deutschen Reichspost gelöst werden müssen und haben die Posten herauszustellen, die bei einer zahlenmäßigen Durchführung dieser Frage beachtet werden müssen.

Die Einnahmen und Ausgaben der Deutschen Reichspost wurden bis zur Reichsfinanzreform 1919/20 in den allgemeinen Reichshaus-

³⁷ Reinhard Dehler, Finanzen und Rentabilität der Deutschen Reichs= post 1900—1927. Leipzig 1929. S. 90.

³⁸ Reichsgesethblatt 1924, S. 287.

³⁹ Dehler, a. a. D. S. 1.

halt mit ihren Gesamtsummen eingestellt und durch sogenannte Sonderhaußhalte nach Ursprung und Verwendung gegliedert dargestellt. Die für den allgemeinen Haußhalt geltenden Bestimmungen über fortlausende und einmalige Außgaben fanden auch hier Anwendung. Zur Berechnung des im lausenden Jahre erzielten überschusses (im Sinne der Verwaltung) wurden zunächst nur die Ginnahmen um die sortlausenden Außgaben bermindert; von 1905 bis 1907 wurden auch die einmaligen Außgaben zahlenmäßig berücksichtigt. Später wurde auf sie nur im Text hingewiesen, so daß der alsdann errechnete überschuß der Verwaltung wieder nur ein Saldo zwischen Ginnahmen und sortdauernden Außgaben war. So erschien denn in den meisten Jahren zunächst die Berücksichtigung auch der einmaligen Außgaben bei Feststellung des Reinüberschusses (im strengsten Sinne) notwendig.

Darüber hinaus müssen wir jedoch beachten, daß die enge Verslechtung von Post= und Reichshaushalt in diesen Jahren dazu geführt hat, bei der Einordnung mancher Einnahmen und Ausgaben nicht die vom sinanzwissenschaftlichen Standpunkt aus erforderliche scharfe Trennung zwischen beiden Haushalten zu beachten. So hat man die Einnahmen aus der Prüfung von Rechnungen in einem Titel nachgewiesen; der auf die Post entfallende Anteil ist nur in einer Anlage aufgesührt, muß aber für unsere sinanzwirtschaftliche Kentabilitätssberechnung den im Posthaushalt stehenden Einnahmen zugerechnet werden.

Weit mehr Posten, die unberechtigterweise in andere Hausalte eingesetzt sind, sinden wir unter den Ausgaben. Abgesehen von den nur im Anschlag sehlenden Besoldungsausgaben der K.J. 1907 und 1908 sind vor allem in der Inflationszeit (1918 bis 1923) eine große Anzahl Beträge außerhalb des Posthaushaltes verrechnet worden. So wurden 1918 rund 0,9 Millionen und 1919 1,1 Millionen von den Postausgaben abgezogen und unter Kapitel XIII v. H. "allgemeine Finanzberwaltung" verwiesen, obwohl es Unterstützungen an Beamte im Kuhestand waren.

Unter den einmaligen Ausgaben der "allgemeinen Finanzberwaltung" werden Kriegsteuerungszulagen zugunften der Postbeamten

⁴⁰ Dehler, a. a. D. S. 7.

⁴¹ Dehler, a. a. D. S. 35.

⁴² Dehler, a. a. D. S. 50.

ausgegeben, die als mittelbare Kriegskosten von dem Unternehmen selbst, also der Deutschen Reichspost, zu tragen sind, während die eigentlichen Kriegskosten unter "allgemeiner Finanzverwaltung" Kapitel X "Ausgaben der Deutschen Reichspost und Telegraphenverswaltung aus Anlaß des Krieges" richtig gleich den Fluchtkostenentschädigungen43 im Etat abgesetzt worden sind. Diese Ausgaben haben mit dem Wirtschaftsunternehmen der Deutschen Reichspost nichts zu tun. Sie sind auch an Privatunternehmungen aus Reichsmitteln ersstattet worden.

Größeren Schwierigkeiten begegnet es, die sächlichen und gemisch= ten Ausgaben außerhalb des eigenen Postetats ihrer Höhe nach genau sestzustellen. Es werden da im Etat des Reichsamtes des Inneren Beträge "zur Einrichtung und Unterhaltung regelmäßiger deutscher Post-dampferlinien mit Ostasien und Australien bzw. mit Afrika" ausgegeben, deren Außen zweisellos der Post in hohem Maße zugute kommt. Nach den Bestimmungen haben jedoch die Dampfer zugunsten anderer Reichsbehörden Fahrpreisermäßigungen 44 zu gewähren, und außerdem versolgt man mit dieser Einrichtung allgemeine wirtschafts-politische Zwecke, so daß es nicht angängig ist, der Post etwa den vollen Subventionsbetrag anzurechnen. Sine genaue Austeilung auf die einzelnen Reichsbehörden ist freilich wegen Fehlens der entsprechenden Unterlagen nicht möglich, weshalb wir bei der Kentabilitätsberech=nung diesen Posten nicht ersassen.

Eine weitere Ungenauigkeit müssen wir bei Berechnung der Zahlen in Kauf nehmen. Die selbständigen Postverwaltungen von Bahern und Württemberg waren verpflichtet, einen bestimmten Betrag zu den Kosten der Zentralverwaltung der Deutschen Reichspost beizutragen, da diese die allen Postverwaltungen gemeinsamen Angelegenheiten zu besorgen hatte. Die Höhe dieses Beitrages ist freilich unabhängig von der Höhe der tatsächlichen Selbstkosten der Deutschen Reichspost; er wird vielmehr, wie aus den Etatszahlen zu ersehen ist, jeweils für mehrere Jahre sestgesett. Deshalb empsiehlt es sich nicht, ihn bei Bezrechnung der Ergebnisse einzusehen.

⁴³ Bgl. "Allgemeine Finanzverwaltung IX G" Reichshaushaltsrechnung 1919. Berlin 1919. S. 336.

⁴⁴ Dehler, a. a. D. S. 52.

Wir wenden uns nunmehr den Posten zu, die mit der Verschuls dung der Deutschen Reichspost zusammenhängen. Gemäß der engen Anlehnung der Deutschen Reichspost an die allgemeine Finanzberwalstung war es in den Jahren bis 1920 üblich, den Anleihebedarf der Post durch allgemeine Reichsanleihen zu decken. Erst für die 1908 und später aufgenommenen Beträge wurde sofort eine Tilgung in Aussischt genommen und durch die Post selbst durchgeführt, so daß wir von diesem Jahre ab jeweils Tilgungsraten im Posthaushalt finden.

Die Tilgung der vor dem R.J. 1908 aufgenommenen Anleihen wurde erst im R.J. 1911 begonnen und war Aufgabe der allgemeinen Reichsverwaltung; die Beträge sind also in den Etatszahlen des Post-haushaltes noch nicht enthalten und müssen darum aus dem Haus-halte der Reichsschuld entnommen und den Ausgaben der Deutschen Reichspost zugerechnet werden.

Das gleiche gilt auch für die Zinsen auf die bor 1908 aufgenommenen Anleihen. Freilich ist der im Haushalte der Reichsschuld als zugunsten der Finanzgemeinschaft mit Ausschluß von Bahern und Württemberg angesetzte Betrag noch um den unter den Einnahmen des gleichen Haushaltes nachgewiesenen "Beitrag der Deutschen Reichsepost zur Berzinsung der Reichsschuld" zu kürzen, da von dem gesamten Zinsbetrag für Postanleihen dieser Teil von der Post selbst getragen wird. Es handelt sich dabei um die Anleiheberzinsung der nach 1908 vom Reich der Deutschen Reichspost zur Berfügung gestellten Besträge.

Außer jenen für spezielle Postzwecke ausgenommenen Geldern sind bom A.J. 1902 ab noch Anleihen "Zur Förderung der Herstellung geeigneter Kleinwohnungen für Arbeiter und gering besoldete Beamte in den Betrieben und Verwaltungen des Reiches" bereitgestellt worden. Hierdon wurden beträchtliche Summen als Darlehen zugunsten von Postbeamten verwandt, ohne daß die Post selbst zur Tilgung und Verzinsung der Kapitalien herangezogen wurde. Zunächst fand allerdings nur eine Tilgung durch die Darlehensnehmer statt, so daß auch der Reichshaushalt nicht belastet wurde. Vom Jahre 1911 ab aber setz eine verstärkte Tilgung durch das Reich ein, deren Beträge wir der Post anrechnen müssen. Zahlenmäßig sind sie freilich in den oben erzwähnten Tilgungssummen zugunsten der Ausschlußgemeinschaft enthalten, da diese auf Grund der alljährlich in den Drucksachen des Reichstages und der Nationalversammlung erscheinenden Anleihedenks

schriften berechnet werden, die sämtliche zugunsten der Post aufsenommenen Anleihen aufsühren. Es werden dabei nur die Beträge abgesetzt, die der eigenen Tilgung durch die Post unterliegen. Freilich müssen jetzt die von den Darlehensnehmern eingenommenen Tilgungsaraten von jener Summe abgezogen werden, da nur der Difserenzbetrag den Reichsetat tatsächlich belastet und somit auch nur er der Post ansgerechnet werden dars. Die im Haushalt "Reichsschuld" ausgegebenen Tilgungsbeträge zugunsten der Ausschlußgemeinschaft abzüglich der Einnahmen an Tilgungsraten von den Darlehnsnehmern des Kleinswohnungssonds ergeben also dann den gesamten Tilgungsauswand des Reiches zugunsten der Deutschen Reichspost.

Hinsichtlich der Berzinsung dieser Darlehenssummen gilt es wiederum, die Einnahmen von seiten der Darlehensnehmer außer den bereits oben erwähnten Einnahmen an Zinsraten von seiten der Deutschen Reichspost für die nach 1908 aufgenommenen Anleihen von der Gesamtausgabe an Zinsen zugunsten der Ausschlußgemeinschaft im Hausshalte "Reichsschuld" abzuseten, um so den durch das Reich selbst aufsgebrachten Zins für unsere Kentabilitätsberechnung festzustellen.

Bei der endgültigen Berechnung der Reinüberschüffe im strengen Sinne, die uns die finanzwirtschaftliche Rentabilität eines Staatsunternehmens angeben, kann man auch hinsichtlich der Deutschen Reichspost den von mir für die preußisch-hessischen Eisenbahnen gegebenen Richtlinien zumächst folgen.

Wie aus dem oben Ausgeführten hervorgeht, sind die vom Reiche zugunsten der Deutschen Reichspost aufgewendeten Anleihegelder genau festzustellen. Ihre Berzinsung und Tilgung läßt sich daher, soweit sie nicht bereits im Postetat selbst angesetzt ist, auch exakt berechnen.

Ein Dispositionsfonds hat für die Bost nicht bestanden.

Ebenso werden die Pensionszahlungen bereits aus dem ordentlichen Haushalt (Titel 40) des Posthaushaltes bestritten; an anderer Stelle sind keine Summen eingestellt, wie sich aus der Erläuterung zur "Zivilverwaltung" des Reichsetats ergibt.

⁴⁵ Probleme der Finanzwissenschaft. S. 83 n. a.

⁴⁶ Haushalt des Deutschen Reichs, Entwurf; Erläuterungen zu "allgemeiner Pensionsfonds", fortd. Ausgaben 1900/05 Kap. 76, Tit. 1; 1906 bis 1911 Kap. 77, Tit. 1; 1912/19 Kap. 79, Tit. 1; 1920 Abschn. 12, Kap. 1.

Hinfichtlich des außerordentlichen Haushaltes der Deutschen Reichspost zeigen die von Dehler angestellten Berechnungen 47, daß ihre Reinüberschüsse zur Deckung des Extraordinariums in den zur Betrachtung stehenden Jahren 1900 bis 1923 nicht herangezogen worden sind.

Jedoch müssen wir über die oben angeführten Posten hinaus noch die bereits erwähnten Einnahmen aus der Prüfung von Rechnungen sowie die Besoldungsausgaben für Postbeamte aus anderen Etats in unsere finanzwirtschaftliche Rentabilitätsberechnung einbeziehen.

Hat nun unsere Berechnung die absolute Höhe der Reinüberschüsse nach exakter Methode ergeben, so wird es sich in diesem Zusammenshang weiterhin notwendig machen, auch ihr Verhältnis zu den Zahlen des Reichshaushaltes zu berechnen. Es ergibt sich alsdann ein Einblick, welche Wichtigkeit sie für die Gestaltung der Steuern haben, indem sie ja ihrerseits zur Deckung von allgemeinen Reichsausgaben beitragen und damit einen bestimmten Teil des Steuerausstommens ersetzen.

Freilich müssen wir hierzu die Endzahlen des Reichshaushaltes um die überschüsse oder Fehlbeträge vorhergehender Jahre kürzen, da diese ja streng genommen zu jenen Jahren gehören. Außerdem sind die errechneten Postausgaben sowie die Ausgaben der anderen Erwerbsbetriebe des Reiches abzusezen. Ihre Ausgaben sind die Grundslage, Einnahmen durch die Bereitstellung der dafür erlangten Sachsgüter oder Dienstleistungen zu gewinnen, während die übrigen Ausgaben des Reiches entweder endgültige Ersüllung von Staatsausgaben bringen oder nur Erhebungsauswand darstellen; der sinanzwirtschaftsliche Charakter dieser Gruppen ist also wesentlich verschieden. Fernershin müssen wir die überweisungen an die Bundesstaaten von den Ausgaben abziehen; es handelt sich hier nur um Durchgangsposten.

Daß trozdem noch die gefundenen Beträge Summen enthalten, die beffer auszuscheiden wären, ist zuzugeben; es sind da vor allem die Doppelzählungen zu nennen. Jedoch lassen sie sich ohne eingehende Borarbeiten nicht feststellen; die Hauptzahl der Doppelzählungen ist wohl zugleich mit den Beträgen der Erwerbsbetriebe ausgesondert worden.

Wesentlich einfacher liegen die Verhältnisse für die Jahre nach Er-

⁴⁷ Dehler, a. a. D. S. 91.

laß des Reichspostfinanzgesetzes vom 18. März 1924⁴⁸, da durch die Trennung der Deutschen Reichspost von den Reichsbehörden nun der an das Reich abgeführte Betrag aus der Berlust- und Gewinnrechnung deutlich zu ersehen ist. Die übernahme irgendwelcher Ausgaben, abgesehen vom Gehalt des Reichspostministers, ist nicht mehr gestattet. Durch eine Gegenüberstellung dieser beiden Posten ist die überschuß- berechnung also durchgeführt.

Haben wir uns bisher nur damit beschäftigt, welche Zahlen im Posthaushalt fehlen und daher bei der finanzwirtschaftlichen Renta= bilitätsberechnung noch eingesett werden müssen, so sei jett noch auf einige Tatsachen aufmerksam gemacht, die zahlenmäßig zwar nicht erfaßt werden können, jedoch immerhin bei Wertung der Ergebnisse im Auge behalten werden müssen, um deren richtiges Maß zu erkennen. An erster Stelle sei der Postzwang erwähnt. Das Geset über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 187149 bestimmt, daß die Beförderung einer ganzen Reihe von Sendungen für den Privatbetrieb ausgeschlossen ist. Ebenso hat nach dem Geset über das Telegraphenwesen 50 des Deutschen Reiches vom 6. April 1892 nur das Reich die Möglichkeit, Telegraphen= und Fernsprechanlagen zu schaffen. Der Begfall jeglicher Konkurrenz auf diesen Gebieten ist für die Finanzgestaltung der Deutschen Reichspost wesentlich, wenn auch die damit gemachten Ersparnisse rechnungsmäßig nicht nachgewiesen werden können.

Weiterhin hat die Deutsche Reichspost es übernommen, für andere Reichsbehörden eine Anzahl Aufgaben durchzuführen, so z. B. den Bertrieb der Wechselstempelmarken, die Unterhaltung der Zeitballstationen in usw. Hierfür werden ihr nur die Selbstkosten in einem Pauschsatz bergütet, so daß die Post hinsichtlich dieser Beträge auf Gewinn berzichtet.

Bei einer Anzahl ihr eigentümlicher Geschäftszweige geht die Deutsche Reichspost sogar so weit, einen Berlust zuzulassen, da sie ihnen eine hinreichend große volkswirtschaftliche Bedeutung beimißt,

⁴⁸ Reichsgesethlatt 1924, S. 287.

⁴⁹ Reichsgesethlatt 1871, S. 347, § 1.

⁵⁰ Reichsgesethlatt 1892, S. 417.

⁵¹ Dehler, a. a. D. S. 41-42.

um dies berantworten zu können. Dies gilt für den Zeitungsbertrieb und die Telegraphie 52, für die nach dem Geschäftsbericht der Deutsichen Reichspost für das Wirtschaftsjahr 192463 und 192564 auch unter dem Reichspostfinanzgesetz noch kein Gewinn zu erzielen war.

Hingegen sind die Gebührenfreiheiten bereits im Jahre 1920 aufgehoben worden, so daß sie nur für das Ergebnis der vorherzgehenden Jahre in Betracht gezogen werden müssen. Immerhin schätzt MIlrich55 die durch diese Portofreiheiten für die Deutsche Reichspost wegfallenden Einnahmen für das R.J. 1906 auf 23,9 Millionen M.

Wie bei den Einnahmen haben wir auch hinsichtlich der Ausgaben mit weiteren summenmäßig gar nicht ersaßbaren Größen zu rechnen, die bei Wertung der Reinüberschüsse steuersreiheit der Deutschen Reichspost erwähnt; sie bedeutet für das Reich nichts, denn der gesamte überschuß der Deutschen Reichspost wird, nachdem nun die gesetliche Rücklage von 100 Millionen gebildet ist, an die allgemeine Finanzberwalzung abgeführt. Wir müssen aber bedenken, daß die Steuer dem Reiche auch dann zustehen würde, wenn die Post ein Privatunternehmen wäre; der an die Reichskasse abgeführte Barbetrag wäre also um die entssprechende Summe zu kürzen, bzw. ein ausgewiesener Verlust in gleicher Weise zu erhöhen, um den Einsluß der Steuerersparnis auf die Barablieserung auszuschalten. Ebenso ist diese Tatsache bei zwischenstaatlichen Vergleichen der Postergebnisse wichtig, da in anderen Ländern eine völlig abweichende Regelung vorliegt.

Fernerhin genoß die Post früher bei der Reichsbahn das Vorrecht⁵⁶: "Mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zug ist auf Berlangen der Postberwaltung ein bon dieser gestellter Postwagen unentgeltlich zu befördern"⁵⁷. Dieser Zustand ist

⁵² Dehler, a.a.D. S. 47-48.

⁵³ Geschästsbericht der Deutschen Reichspost für das Wirtschaftsjahr 1924, S. 18.

⁵⁴ Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost für das Wirtschaftsjahr 1925, S. 29.

⁵⁵ P. Ullrich, Die Postfinanzen. Münster 1908. S. 59.

⁵⁶ Dehler, a. a. D. S. 74.

⁵⁷ Lgl. Eisenbahnpostgeset. NGBl. 1875. S. 318/22.

mit Inkrafttreten des Reichspostfinanzgesetzes aufgehoben, und die Post ist jetzt gehalten, die Leistungen der Reichsbahn zu Selbstkostensätzen zu vergüten.

Bufammenfaffend läßt fich feststellen:

Bum Zwecke der Feststellung der Reinüberschüsse nach der in der Arbeit dargelegten strengen Auffassung macht sich bei der Deutschen Reichspost die Beachtung folgender, im Posthaushalt nicht regelmäßig erscheinender Beträge notwendig:

Auf der Ginnahmeseite:

Die Einnahmen aus der Prüfung von Rechnungen.

Auf der Ausgabeseite:

- a) Die Besolbungsausgaben, die im Jahre 1907 und 1908 getrennt veranschlagt und erst in der Rechnung den einmaligen Postausgaben zugesetzt wurden; in den Jahren 1918 und 1919 werden solche Posten von den Endsummen abgesetzt und auf die allgemeine Finanzverwaltung übernommen, wo auch noch andere Beträge für Besoldung von Postbeamten angesetzt werden.
- b) Sächliche Ausgaben: Die Subventionen für Postdampferlinien. Der Postanteil ist nicht klar ersichtlich, weshalb eine tabellarische Ersfassung unterbleiben müßte.

Der Beitrag Baherns und Württembergs zu den Kosten der Hauptverwaltung. Im Gegensatz zu den bisherigen Ausgaben wäre dieser von den Gesamtsummen abzusetzen. Wegen der ungenauen Berechnungsmethode ist dies jedoch zahlenmäßig nicht zu empfehlen.

c) Ausgaben für Tilgung und Berzinsung von Anleihen. Es handelt sich um die vor 1908 für spezielle Postzwecke aufgenommenen Beträge und um die Postanteile am Aleinwohnungsfonds. Zwecks Errechnung des aus Staatsmitteln aufgebrachten Teiles sind von den im Haus-halt der Reichsschuld angesetzen Tilgungsraten die Einnahmen an Tilgungsquoten von seiten der Darlehnsnehmer des Aleinwohnungsfonds und von den Zinsraten sowohl der Beitrag der Deutschen Reichspost zur Berzinsung der Reichsschuld (ab 1908) wie die entsprechenden Einnahmen für den Aleinwohnungsfonds abzuseten.

Ferner muß bei Vergleich von Lor= und Nachkriegszeit die Ber= änderung der Finanzverhältnisse durch Wegfall der Gebührenfrei= heiten und der kostenlosen Gisenbahnleistungen berücksichtigt werden.

Jahr	Nach der Haushaltrechnung M	Nach Dehlers Berechnung M	Unterschied M
1900	11 782 100	9 111 600	2 670 600
1901	20 251 200	17 504 100	2747100
1902	42 466 800	39 788 400	2678400
1903	51 985 200	48 316 000	3669200
1904	53922900	49612800	4 310 100
1905	59 465 400	53 757 200	5 708 300
1906	59 403 300	52403200	7000100
1907	$55737100^{\;58}$	$28765900^{\;58}$	26971300^{58}
	(37 224 700)		(8 458 800)
1908	$66556600^{^{\circ}58}^{59}$	2719300^{5859}	63837300^{585}
	(12802000)		(10082700)
1909	38 214 700 59	28 746 800 59	9 467 900
1910	72195700	63 313 500	8 882 200
1911	90812400	79469900	11342500
1912	93 623 200	82 385 500	11237800
1913	89 692 200	78 838 400	10853900
191860	-222252500	-646433700	-424 181 100
1919	+41270700	-370804800	-412075500
1920	-240465000	-242474900	— 2009 900
1921	141 581 000	-142430300	849 300

Jahr	Rach ber Buchführung ber Deutschen Reichspost RM	Nach streng kamera= listischer Buchführung RM	Unterschied RM
1924	426 946 300	a) 198 499 435 ⁶¹	a) 228 476 865
1925	185 363 700	b) 200 429 905 a)36 024 837 61 b)36 013 127	b) 226 516 335 a) 221 388 537 b) 221 376 827

⁵⁸ Die in Klammern beigefügten Zahlen geben die überschüsse an, die wir sinden, wenn wir die erst in der Rechnung den einmaligen Ausgaben der Deutschen Reichspost beigefügten einmaligen Beihilsen und Nachzahlungen dem Ergebnis laut Haushaltsrechnung mit zugrunde legen.

⁵⁹ Zwecks genauer zeitanteiliger Gewinnberechnung wurden die im R.J. 1909 verrechneten Nachzahlungen für 1908 bereits den Ausgaben dieses Jahres zugesetzt.

⁶⁰ Die Inflationssummen wurden über Dollarparität auf Goldmark umsgerechnet.

⁶¹ Die in den Jahren 1924/25 unter a) angesetzten Zahlen zeigen die errechneten überschüsse, ohne daß Summen als auf Anleihe genommen abzgesetzt wurden, während dies bei der zweiten Zahl geschehen ist.

In den entsprechenden	Gesamtsummen	des	ordentlichen	Reichshaus=
haltes sind enthalten:				

Jahr	Bost= einnahmen °/0	Fortbauernbe Ausgaben ber D.R.P.	Einmalige Ausgaben ber D.R.B.	Gesamt= ausgaben ber D.R.P.	Der durch d. errechneten Reinüberschuß der D.R.B. zu becende Teil d. Reichsausg. des D.H.
1900	19,45	20,42	6,87	19,10	0,873
1901	19,62	19,50	8,92	18,43	1,564
1902	20,45	19,39	6,81	18,35	3,516
1903	20,70	19,93	5,03	18,39	4,103
1904	26,02	24,68	7,54	23,16	4,235
1905	25,71	25,62	6,58	23,58	4,318
1906	26,74	25,81	6,12	23,64	3,901
1907	25,77	25,68	10,31	23,47	1,875
1908	28,30	26,29	10,26	24,03	0,177
1909	25,37	28,68	11,04	25,65	1,683
1910	25,19	26,13	4,27	23,21	3,477
1911	25,67	27,69	6,95	25,20	4,602
1912	28,04	30,12	5,48	26,24	4,402
1913	24,72	29,56	3,17	$22,\!17$	3,141

Der durch die Barablieferung der Deutschen Reichspost zu deckende Teil der Reichsausgaben des ordentlichen Haushaltes in den Jahren 1924 bis 1927:

	•
1924	
1925	0,263 %
1926	1,319 %
1927	1,169 %

4. Die Deutsche Reichsbank von 1876 bis 1919.

Die Deutsche Reichsbank, deren Organisation bekanntlich mehrsach geändert worden ist, hat von jeher eine eigenartige, komplizierte Struktur gehabt. Sie war weder ein Privatunternehmen schlechthin, weder eine gewöhnliche Aktiengesellschaft, noch eine reine Staatsbank, sondern ein "gemischtes Unternehmen". Während ihr Grundkapital und ihre Reserven aus privaten Mitteln aufgebracht waren, stand die Reichsbank des alten Regimes stark unter dem Einfluß des Reiches, das nicht nur die Aussicht, sondern auch die Leitung der Bank in der Hand hatte. Seit dem Autonomiegeseh von 1922 ist die Bank dem Einfluß des Reiches dzw. Staates entzogen und einem autonomen Direktorium unterstellt.

Diese komplizierte Struktur der Bank, die weder ein reines Kribatunternehmen, noch eine reine Staatsanstalt war, entsprach der Kompliziertheit der Zwecke, die es nicht gestattet, ihr Finanzprinzip auf eine einfache Formel zu bringen: ihre unbestrittenen Hauptzwecke waren und sind der Schutz der Währung, insbesondere die Regelung der Zirkulation, weiter die Kreditgewährung an die Wirtschaft (auf dem Wege der Wechseldiskontierung und der Lombardierung und Rotenausgabe) sowie die der Reichsbank auserlegten Leistungen im staatlichen Kassenwesen: erst in zweiter Linie steht das Streben nach überschüfsen.

Die Gewinne der Reichsbank hatten von jeher dreierlei Berwendungszwecke: zu einem relativ geringen Teile fließen sie dem Reservefonds zu, zum Teil den Anteilseignern, zum Teil dem Reiche.

Soweit die Gewinne der Bank an die Reichskaffe abgeführt werden, sind sie übrigens nicht Erwerbseinnahmen, sondern steuerartige Abgaben: Jedenfalls find fie nicht Ginnahmen aus dem Gewinn eines öffentlichen Unternehmens wie 3. B. der Post, also nicht Erwerbseinnahmen, sondern sie entstammen einem Unternehmen, das trot jener gemeinwirtschaftlichen Zwecksetzungen (Schut ber Währung usw.) mit privatem Rapital arbeitet und deffen Leitung dem Ginflug des Staates entzogen ift! Es konnte daber fraglich fein, ob die Reinüberschüffe der Reichsbank überhaupt hier, wo es sich um die Erwerbstätigkeit öffentlicher Unternehmungen handelt, untersucht werden dürfen. Immerhin ist namentlich die Feststellung, welche Bedeutung die Reichsbanküberschüffe für den Reichshaushalt gehabt haben, einen wie großen Teil der Reichsausgaben sie gedeckt haben, von großem Interesse, und die Untersuchung der Frage dürfte daher auch in diesem Zusammenhang von Bedeutung sein, sofern man sich nur darüber klar bleibt, daß eben die Reichsbank sich durch jene komplizierte Struktur von einer öffentlichen Unternehmung schlechthin unterscheidet.

Wie war und wie ist die Verteilung des Gewinnes zwischen den drei in Frage stehenden Stellen?

Der Berteilungsschlüssel war jedesmal ziemlich kompliziert, und er ist noch dazu verschiedensach, auch schon unter dem alten Regime, geändert worden. Versucht man jedoch, aus der Genesis dieser Gesetzesbestimmungen den Sinn und Zweck der Regelung herauszulesen, so wird man feststellen können, daß die Grundtendenz dahin ging, einmal den Reservesonds — im Verhältnis zu den übrigen Verwendungs-

arten des Reinüberschuffes - nur relativ bescheiden zu bedenken, im übrigen aber die Reichskasse zu bevorzugen gegenüber der Gruppe der Anteilseigner: die gesetliche Gewinnverteilung wurde nämlich immer im wesentlichen so eingerichtet, daß die Anteilseigner nur eine nor= male, landesübliche, dem Diskont der Reichsbank entsprechende Berzinfung ihres Rapitals erhielten, während der oft sehr erhebliche Rest ganz der Reichskasse zugeführt wurde 62.

Durch die Novelle vom 18. Dezember 1889 wurde — entsprechend dem Sinken des Zinsfußes — die Bordividende der Anteilseigner auf 31/2 % beschränkt und die Grenze, von der ab der lette Rest zu drei Bierteln an das Reich und zu einem Biertel an die Anteilseigner abgeführt wurde. begann schon bei einer Dividende von 6% (anstatt 8%). Eine Novelle von 1899 bestimmt, daß die Vordividende weiter 31/2 % des Grundkapitals beträgt; vom Mehrbetrag werden 20 % dem Reservefonds zugeschrieben, bis er die Söhe von 60 Millionen erreicht (bis dahin etwa 30 Millionen). Von dem verbleibenden Rest erhalten die Anteilseigner ein Biertel, die Reichs= fasse drei Biertel.

1909 wurde folgender Schlüssel eingeführt: 31/2 % Vordividende, vom Rest erhalten die Anteilseigner ein Biertel, die Reichskasse drei Biertel; jedoch werden von diesem Rest gehn Sundertstel dem Reservefonds zuge= wiesen, die je zur Sälfte von den Anteilseignern und dem Reich getragen merden.

Dazu kommen noch die erganzenden Bestimmungen (Bankgeset in der Fassung vom 1. Juni 1909, § 24): Erreicht der Reingewinn nicht volle 31/2 % vom Hundert des Grundkapitals, so ist das Fehlende aus dem Refervefonds zu erganzen, und:

Das bei Begebung von Anteilscheinen der Reichsbank etwa zu gewinnende Aufgeld fließt dem Reservefonds zu.

(Diese Darstellung der Regelung des Berteilungsschlüssels ist dem Kom= mentar zum Reichsbankgeset von Gung und Merzbacher (München 1910, C. Hechiche Verlagsbuchhandlung) entnommen, der zum Teil auch noch Motivierungen der einzelnen Bestimmungen enthält.)

Nach dem Kriege wurden die Bestimmungen in der unten geschilderten Beise geändert (f. S. 49).

^{62 3}m ursprünglichen Bankgeset von 1876 wurde den Anteilseignern eine ordentliche Dividende von 41/2 % gewährt. Vom Restbetrag flossen 20 % dem Reservefonds zu, bis diefer ein Biertel des Grundkapitals betrug, der weitere Rest wurde bann zu gleichen Teilen an die Anteilseigner und bas Reich verteilt, bis die Gesamtdividende für die Anteilseigner 8% betrug. Der lette Rest ging zu drei Bierteln an das Reich, zu einem Biertel an die Anteilseigner.

Diese Regelungen bewirkten, daß das Grundkapital der Reichsbank eine ziemlich "normale" Berzinsung abwarf, die dem Diskontsatz der Bank entsprach.

Die aus der Bachschen Untersuchung 63 entnommene übersicht über "Rendite der Anteile" und "Durchschnittlicher Jahresdiskont" auf S. 49 zeigt das interessante Bild, daß, abgesehen von den Jahren 1888 bis 1900, die Kendite der Anteilsscheine und der Diskontsatz so gut wie gleich waren. Abweichungen von einigen Zehntel Prozent nach unten bzw. oben — die sich in ihrer Wirkung z. T. noch kompensieren — bleiben dabei unberücksichtigt. Interessant ist ferner die Feststellung, daß die Schwankungen von Kendite und Diskontsatz vollkommen gleichmäßig verliesen, auch in der Zeit, in der der Diskontsatz höher war als die Kendite.

Die Anteilseigner exhielten im Jahre 1876 eine Dividende von 6,125%. Da der Durchschnittskurs der Anteile 155,82% war, man also diesen Betrag — und nicht nur 100 Mark — auswenden mußte, um 6,125 Mark Dividende zu exhalten, so stellte sich die Verzinsung der Anteile-Rendite auf 3,93%. Der durchschnittliche Jahresdiskontsatz betrug 4,16%. Die Zahlen für die weiteren Jahre mögen folgen:

(Siehe Tabelle auf S. 49.)

Im Kriege erwuchsen der Reichsbank aus der Beseitigung der Notensteuer, der Aufhebung der Noteneinlösung und der Diskontierung von Staatsschuldverschreibungen ungewöhnlich hohe Gewinne. Auch diese "Kriegsgewinne", Wirkungen eines krisenhaften Wirtschaftszustandes

Im neuen Bankgeset vom 30. August 1924 wird in § 37 zunächst bestimmt, daß vom Reingewinn 20% dem Reservesonds zugeführt werden, bis dieser eine bestimmte (in komplizierter Weise umschriebene) Höhe erreicht hat. Dann erhalten die Anteilseigner eine jährliche Dividende von 8%, die, falls sie nicht erreicht wird, aus dem Reingewinn der folgenden Jahre (jedoch ohne Schädigung der dem Reservesonds zusließenden Beträge) entnommen wird, wenn sie nicht aus einer vorhandenen Dividendenreserve entnommen werden kann.

Der Rest wird nach einem außerordentlich komplizierten Schlüssel zwischen Reich und Anteilseignern verteilt.

⁶³ Reichsbank und Reichsfinanzen in den Jahren 1876—1923. Leipziger Dissertation 1930.

Jahr	Rendite der Anteile	Durchschnittl. Jahresdiskont	Jahr	Rendite der Anteile	Durchschnittl. Jahresbiskont
	°/ ₀	°/ ₀	-	°/o	°/o
1876	3,93	4,16	1898	5,27	4,27
1877	4,04	4,10 4,42	1899		
1878	4,04	4.42	1900	6,64	5,04 5,33
1879	4,07	4,34		7,11	0,00 4.10
	3,25	3,70	1901	4,14	4,10
1880	4,00	4,24	1902	3,53	3,32
1881	4,47	4,42	1903	4,06	3,84
1882	4,73	4,54	1904	4,59	4,22
1883	4,17	4,05	1905	3,94	3,82
1884	4,28	4,00	1906	5,24	5,15
1885	4,41	4,12	1907	6,40	6,03
1886	3,85	3,28	1908	5,16	4,76
1887	4,57	3,41	1909	3,94	3,93
1888	3,92	3,32	1910	4,47	4,35
1889	5,24	3,68	1911	4,12	4,40
1890	6,24	4,52	1912	5,12	4,95
1891	5,28	3,78	1913	6,24	5,89
1892	4,30	3,20	1914	7,44	4,88
1893	5,01	4,07	1915	64	5,00
1894	3,99	3,12	1916	<u> </u>	5,00
1895	3,64	3,14	1917	l _	5,00
1896	4,71	3,66	1918	8,68	5,00
1897	4,96	3,81	1919	8,79	5,00

mit enorm steigender Notenemission, suchte das Reich an sich zu ziehen 65.

Das am 24. Januar 1915 verkündete Gesetz über die Kriegsabgaben der Reichsbankse sah im Artikel 1 vor, daß von dem Gewinn der Reichsbank für das Jahr 1915 vorweg ein Betrag von 100 Millionen Mark dem Reiche zu überweisen war, der als Ausgleich für den Erlaß der Notensteuer dienen sollte. In der Begründung zum Entwurf dieses Gesetzes wurde darauf hingewiesen, daß die Beseitigung der Notensteuer für das Jahr 1915 den Gewinn der Reichsbank zu einer höhe, die 1914 nicht vorausgesehen werden konnte und die das Mehrsache der dies her höchsten Jahresgewinnziffern betrug, gesteigert und damit tatsächs

4

⁶⁴ Für die Jahre 1915—1917 liegen keine Ziffern vor, weil auf Beschluß des Börsenvorstandes in Berlin die Kursnotierungen für Wertpapiere für den 30. Juli eingestellt und für Dividendenpapiere erst am 3. Dezember 1917 wieder aufgenommen wurden. Die Rendite für 1914 wurde auf Grund des Kurses des 30. Juli 1914 errechnet.

⁶⁵ Die folgende übersicht und die anschließenden Tabellen sind aus Bach, Reichsbank und Reichsfinanzen (f. v.) entnommen.

⁶⁶ Reichsgesethblatt 1915, S. 840.

lich eine Bereicherung der Reichsbank mit sich gebracht hatte, an und für sich nicht beabsichtigt gewesen sei. Diese Bereicherung der Reichs-bank sollte durch eine entsprechende außerordentliche Abgabe an das Reich ausgeglichen werden er.

Ferner wurde bestimmt, daß die Reichsbank aus ihren Gewinnen während der Jahre 1915 und 1916 je einen Betrag von 14 300 000 Mark an das Reich abzuführen habe. (Artikel 2.) Diese Abgabe sollte eine Besteuerung des "Kriegsgewinnes" darstellen und galt nur für die Jahre 1915 und 1916. Die Reichsbank war das erste Unternehmen, das der Kriegsgewinnbesteuerung unterlag, erst 1916 begann die allgemeine Kriegsgewinnbesteuerung.

Schließlich wurde die Gewinnverteilung neu geregelt. Soweit der für die Jahre 1915 und 1916 nach Abzug aller Ausgaben sich ergebende Reingewinn den durchschnittlichen Reingewinn der Jahre 1911, 1912 und 1913 überstieg, fiel er zu drei Vierteln an das Reich. Die Verteilung des hiernach verbleibenden Gewinnes regelte sich wie in den letzten Friedensjahren nach der Banknovelle vom 1. Juni 1909. (Artikel 2.)

Durch Geset über die Kriegsabgaben der Reichsbank vom 20. März 191868 wurde der durch Geset vom 24. Januar 1915 von der Reichsbank an das Reich abzuführende Betrag von 100000000 Mark auf 130000000 Mark für das Jahr 1917 erhöht. Die übrigen Bestimmungen des Gesets vom 24. Januar 1915 blieben auch für das Jahr 1917 in Krast. Für das Jahr 191869 fand eine Erhöhung von 130000000 auf 300000000 Mark und für 191470 auf 355000000 Mark statt. Ferner wurde im § 3 des Gesets vom 27. März 1919 bestimmt, daß, soweit der sür 1918 nach Abzug der sämtlichen Ausgaben sich ergebende Keingewinn denzenigen der Jahre 1911, 1912 und 1913 überstieg, der übersschießende Teil zu Achtzig vom Hundert (seit 1915 nur 75%) an das Reich sallen sollte.

In den letten Jahren, seit der Stabilisierung, sind die Anteile des Reiches am Gewinn der Bank wieder erheblich zurückgegangen. Ab-

⁶⁷ Siehe hierzu die Begründung zum Entwurf eines Gesetze über die Kriegsabgabe der Reichsbank. Anlagen zu den Stenogr. Berichten des Deutschen Reichstags. Bb. 314. Nr. 148.

⁶⁸ Reichsgesethblatt 1918, S. 131.

⁶⁹ Geset über die Besteuerung der Reichsbank für das Jahr 1918 vom 27. März im Reichsgesetblatt 1918, S. 353.

⁷⁰ Geset vom 31. März 1920 im Reichsgesethlatt 1920, A. 475.

gesehen vom Jahre 1924, das noch einen Gewinn von 56 Millionen aufwies, sind in jedem Jahre nur wenige Millionen Mark an das Reich abgeführt worden. — —

Die Berechnung der finanzwirtschaftlichen Rentabilität resp. der Reinüberschüsse der Reichsbank fußt auf einer größeren Zahl von Rechenungsoperationen, bei denen nach Bach 11 zu unterscheiden ist zwischen Berechnungen, die zu exakten Zahlen führen und Berechnungen, die nicht zu exakten Zahlen führen, und Leistungen, die sich zahlenmäßig überhaupt nicht erfassen lassen. Zu den letzteren, die also eine völlig exakte Rentabilitätsberechnung schließlich unmöglich machen, gehören Berechnungen über das Steuerprivileg, dessen Geldwert natürlich nur geschätzt werden kann 12, und die Leistungen resp. Gewinne der Reichsehauptkasse.

Bu den Leistungen endlich, die sich zahlenmäßig überhaupt nicht erfassen lassen, gehören insosern die Gehälter, als z. B. der Reichskanzler in hohem Maße mit Funktionen betraut war, die die Reichskank betrasen — sie standen freilich zum Teil nur auf dem Papier und wurden von anderen Beamten versehen — während ein offizielles Entgelt für diese angeblichen Funktionen des Reichskanzlers gar nicht vorgesehen war. Streng genommen müßte man aber annehmen, daß in dem Gehalt des Reichskanzlers auch ein Entgelt für die von ihm verlangten Funktionen gegenüber der Reichsbank einbegriffen gewesen sei. Ühnlich war es mit der Tätigkeit der Kommissare und Justiziare. Unswöglich ist es, die Pfandprivilegien der Reichsbank in Geld zu veranschlagen. Weiter genoß die Reichsbank ein teilweises Portoprivileg sowie Vorrechte im Postanweisungsgiroverkehr u. a. m. Ebenfalls sind

⁷¹ Reichsbank und Reichsfinanzen in den Jahren 1876—1923. Leipziger Dissertation 1930.

⁷² Dies wird gerade mit Bezug auf die Reichsbank der Borkriegszeit von Bach ganz genau ausgeführt. So ist es unmöglich, auch nur annähernd die Höhe der Steuern zu bestimmen, die etwa eine einzelne Filiale der Reichsbank als Einkommen= und Gewerbesteuer hätte zahlen müssen. Beisstweise gehörten zu der in Sachsen gelegenen Reichsbankstelle Plauen i. B. eine ganze Reihe baherischer Bezirksämter. Die genannten Steuern waren aber in der Borkriegszeit den Landesgesetzen unterworfen. Ferner stand die Organisation der Buchsührung bei den einzelnen Filialen der Bank einer auch nur einigermaßen exakten Gewinnermittlung entgegen, da die Zweigstellen lediglich als Glied des Ganzen betrachtet wurden. Immerhin glaubt Bach, Schähungen vornehmen zu können, die einiger= maßen Anspruch auf Richtigkeit machen können.

zahlenmäßig unerfaßbar die Borteile, die die Abertragung der Raffens geschäfte des Staates an die Reichsbank auslöfte u. a. m.

Zieht man alle diese Faktoren in Betracht, so zeigt sich, daß eine ganz erakte und unbestreitbare Berechnung der Reinüberschüsse bank nicht möglich ist, sondern immer nur eine Berechnung, die zum Teil mit Schätzungen arbeitete.

Nur unter diesem Vorbehalt seien die Zahlen wiedergegeben, die Bach unter Berücksichtigung all dieser Umstände zum Teil auf Grund sehr vorsichtiger Schätzungen errechnet hat:

(Siehe Tabellen S. 54, 55.)

Bu diesen Tabellen hat Bach am Schlusse seiner Arbeit einen sehr aussührlichen Kommentar gegeben, in welchem bis in Einzelheiten hinsein die Entstehung seiner Zahlen nachgewiesen wird und die damit gemachten überlegungen aufgeführt werden. Aus Raummangel und damit der hier gegebene überblick nicht allzusehr ins Detail geht, wird darauf verzichtet, diesen Kommentar hier abzudrucken. Für den Kritiker sei aber gesagt, daß die hier wiedergegebenen Zahlen sorgfältig berechnet sind, und daß die Belege für sie in der angesührten Arbeit im einzelnen enthalten sind.

5. Forften 77.

Die auf dem Gebiete der Staatsforsten vorliegenden Arbeiten sind meist finanzstatistischer oder finanzgeschichtlicher Art: auf die hier interessierenden Probleme wird nur selten und nur in ganz geringem Umfange eingegangen. Es darf freilich nicht übersehen werden, daß bei Untersuchungen über die Staatsforsten auch die forstwirtschaftlichen Grundlagen berücksichtigt werden müssen, ohne deren Einbeziehung man leicht an dem Kern der Sache vorübergeht.

über die Finanzen der sächsischen Staatsforsten lag bereits eine Untersuchung von Mehlhorn 78 vor. Dieser Autor geht auf die Kentas bilität der Staatsforsten ein, bringt aber als hauptsächlichstes Ergebnis in dem entsprechenden Abschnitte seiner Arbeit nur die Verzinsungsprozente der sächsischen Staatsforsten; er weist nach, daß sich der sächsische Staatswald zu soundsoviel Prozent verzinst hat. Solche Verzinsungs

⁷⁷ Die kurze Stizze zu Punkt 5 und 6 ist im wesentlichen meiner Darsftellung in der Schanz-Festschrift (1928, Bb. 1, S. 246ff.) entnommen.

⁷⁸ Die sächsischen Staatsforsten in finanzieller Hinsicht. Dissertation Würzburg 1923.

prozente werden noch heute jährlich im sächsischen Finanzministerium ausgerechnet, obwohl ihr Erfenntniswert mehr als fraglich ist: Besachtung dürsen sie wenigstens in den forstwissenschaftlich interessierten Kreisen kaum noch sinden.

Felix Paeck⁷⁹ hat in überzeugender Weise glaubhaft gemacht, daß berartige Berechnungen forstlicher Berzinsungsprozente auf falschen ökonomischen Grundlagen aufgebaut sind. Er bedient sich dabei der Ergebnisse neuester forstlicher Forschungen, insbesondere seitens der Ostwald-Kriegerschen Richtung: Diese Schule hat eine ihrer Aufgaben darin erblickt, nachzuweisen, daß es einen Waldwert im Sinne der überkommenen Waldwertrechnung gar nicht gibt.

Bor allem bringt Paeck der Finanzwissenschaft die schon forstwissensichaftlich heiß umstrittene Frage näher, ob es überhaupt möglich ist, bei der Berechnung der Erträge aus der Forstwirtschaft die Natur dieser Erträge als Renten oder aber als Kapitalteile streng zu ermitteln. Ist die in einem Jahre eingeschlagene Holzmenge tatsächlich gleich der in diesem Jahre zugewachsenen Menge? Oder ist etwa ein Teil des Waldes, also des Anlagekapitals, bersilbert worden? Paeck stellt an der Hand des amtlichen Materials sest, daß in Sachsen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts der übergang von der praktischen Anwendung der Waldreinertrags- zur Bodenreinertragstheorie stattgesunden hat, und daß wegen der kürzeren Umtriebszeiten, die sich als Konsequenz der Bodenreinertragstheorie ergaben, in großem Umsange eine Versilberung des Waldvermögens statzgefunden hat, während in den Haushaltplänen gleichwohl nur vom Reinertrage die Rede war.

Auch die Frage, wo, in welchen Erwerbsbetrieben usw. in Sachsen die genuten Kapitalien rentabler angelegt worden sind als in der Waldwirtschaft, wird von Paeck erörtert — alles Probleme, an denen die bisherigen finanzwissenschaftlichen Veröffentlichungen über die Staatsforsten vorübergegangen waren.

Bei der Ermittlung der Rentabilität der sächsischen Staatsforsten ergeben sich große Schwierigkeiten, auf die schon Hundt in seiner Arbeit über die finanziellen Ergebnisse der baherischen Staatsforstverwaltung. mit Recht aufmerksam gemacht hat. Auch Paeck hat in seiner

⁷⁹ Das Rentabilitätsproblem der Staatssorsten mit besonderer Berückssichtigung Sachsens. Leipziger Dissertation 1927.

⁸⁰ Würzburger Differtation 1921.

Die Uberichuffe ber Reichsbant (exalt errechnete Zablen) für ben Reichsbaush alt

mm ha		in Krozenten zu den ordentlich. Ausgaben d. Deutschen Reiches	7	0.41	0,49	0,52	0,16	0,42	0,56	0,65	0,43	0,41	0,19	0,43	0,19	0,57	1,18	1,24	0,61	1,15	0,49	0,37	1,07	1,20	1,42	2,21	2,45	1,14	0,82	1,09
ar ven Arenysyansy un kaukgaben.	Orbentl. Ausgaben	Deutschen Reiches (in 1000 M)	9	492 283	441 096	413 516	406 802	425 076	468 167	471 388	445 968	484 326	504 498	466 726	589 375	566 962	632 263	694 858	722 478	748 775	799 249	823 596	880 611	$892\ 202$	919 808	995 082	1 046 484	1 121 891	1 134 496	1 181 187 1 175 890
hen Reichsau	Zusammen:	Spalte 1, 2, 3 (in 1000 M)	5	1 954	2 148	2156	610	1 793	2 626	3 097	2 10 1	2 130 2 086	984	2043	1085	3236	7 443	8 602	4 342	8 578	3 903	3 084	8 872	10 666	13986	21981	25647	12 772	9 324	12 886 17 030
im Bergleich zu den ordentlichen Reichsausgaben.	Anwartschaften bes Reiches:	Der Refervefonds= anteil ⁷³ (in 1000 M)	. 4	6441	537	539	152	448	650	700 700	524	521	237	511	270	750	1534	499	I	ł	1	1	l	1		1	1	7320	1474	$\begin{array}{c} 2013 \\ 6600 \end{array}$
n Bergleich		Roten ber Preuß. Bank (in 1000 M)	3	.	1	I	I	j	1]	1	1	ı		1	l	1	l	74 1100	1	l		1	1	1	2 305,2	1,4	1,3	থ ক ক' ড ৰ্
ii	Zahlungen:	Rotensteuer (in 1000 M)	2	1	1	1	1		27	ر ک	34		36	1	1	236	338		1 :	40	1 8	422	465	768	1927	2847	2518	353	478	805 1118
		Gewinnanteil bes Reiches (in 1000 M)	1	1 954	2 148	2156	019	$\begin{array}{c} 1.793 \\ 0.23 \end{array}$	2 599	3 064 9 104	2 096 2 096	2 083	948	2043	1082	3000	7 104	8 602	4 342	8008	5 905 6 660	0007	8407	8686	12 058	19134	20824	12 418	8 845	12 079 15 907
		Jahr		1876	1877	1878	1879	1880	1881	1887	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1881	1892	1893	1894	1885	1896	1897	1898	1899	0061	1901	1905	1903

1,18 2,17 2,59 1,65 0,96 1,10 1,37 1,37	Reich übersch Krozent Krozentsch orbentsi gaben schen				6	2,57	10,88		6,29	3,00		5,43	96 6	3,30	_
350 722 342 454 552 492 548 975 701 967 713 144 922 767 520 905	Drdentliche Ausgaben	bes Deutschen	ealmane	in Will. M	8	1 694,9	1 602,7	1 292,3	3 021,8	6913,7	3 862,5	7 190,4	3314,6	13 377,0 3 223 4	-1
1,350 1,342 1,542 1,542 1,543 1,543 1,738	3u≠ formmen:		2, 3, 4, 5	in Mill. M	7	43,5	40,1 199,7	140,7	190,3	124,4 206,9	115,5	390,5	0,081	449,9 108,4	-/^^-
15 985 29 167 40 120 25 623 16 452 20 007 17 600 34 696	Anwartschaften bes Reiches:	Der Reserve=	fondsanteil	in Mill. M	9	3,0	y ey บักบั	1,7	ලා - ලෝ	- 61 - 62 - 62	1,3	.01 -	80,1 80,8	2,38 0,57	
		Roten ber	Preuß. Bank	300 000 mi	5	1,2	1,1	1,0	ب 7 رو	#\% %\%	2,1	0,7	6,0	1 1	-
		174:	Ш	in Mill. N	4	1	51,0	36,0	43,3 6,3	44,1	24,6	57,9	2,07	0,10 14,8	>1-1
46000440001 50000440041	Zahlungen:	Aricgsabgaben 74:	II	n Mill. M	3	1	14,3	10,1	14,3 6,0	6,6	1	l	ŀ	1 1	_
1651 3692 5601 2564 3862 3931 2734 4627 3674	33	Rric		in Mill. M in Mill. M in Mill. W	2	1,0 76	0,001	70,4	100,0	130,0	72,6	300,0	138,3	955,0 85.5	-/
14 330 25 472 34 510 33 052 12 586 16 071 14 864 21 775 31 021		Gewinnanteil	des Reiches	in Mill. M	1	42,575	34,1 1,4	24,3	32,7 51,3	32°, 8,28°	18,3	32,7	10,1	6,00 0,00	- 1,
1905 1906 1907 1908 1910 1911 1912		Rahr				1914 a)	n) 1915 a)	(q	1916a)	1917 a)) P)	1918a)	(q 10101)	1513 a)	

73 Der Refervefondsanteil wurde in dieser Tabelle berücklichtigt, da er zu den eratt errechenbaren Zahlen gehört. Dagegen wurde er nicht in der Spalte "5" aufgenommen, weil er nur eine Anwartschaft des Reichs und keinen sogleich an das Reich abgestührten Betrag darkellt.
74 Kriegsabgade I wurde erhoben auf Erund des Artikels I des Geseges über die Kriegsabgaden der Reichsbank vom 24. Dezember 1915, Kriegsabgade II auf Erund des Artikels 2 § 1, und Abgade III auf Erund des Artikels 2 § 2 des genannten Geseges. Bgl. hierzu die Ausführungen auf S. 50.
Rgl. hierzu die Ausführungen auf Sablen, bei den Zahlen "du jend eine Umrechnung nach dem Erokhandelsinder fiatt, sie Zahlen zu "a)" sind absolute Zahlen, bei den Zahlen "du, jend eine Umrechnung nach dem Erokhandelsinder statt, sie

<u>:</u> 75 Die Jahsen zu "a" sind absolute Zahlen, bei den Zahlen "b)" jand eine Umrechnung nach dem Großhandelsinder statt, sind also mit den Beträgen der Bortriegszeit vergleichbar.

Untersuchung diese Argumente vervollständigt. Gine ganze Reihe von Posten, die die Rentabilität verschleiern, lassen sich nur schwer oder auch gar nicht feststellen: Billige Brennholzabgabe an die notleidende Bebölkerung, Abgabe von Nutholz zu niedrigen Preisen für Siedlungs= zwecke, das Niederlegen von Wald und die Verschwendung wertvollen Waldbodens zur Verwendung als Exerzierpläte oder als Lichtungen für Starkftromleitungen, Berwendungen, für die Entschädigungen an die Forstberwaltung nicht gezahlt wurden. Beim Bergleich der Reinüberschüffe und der Rentabilität der Staatsforsten verschiedener Länder ift zu beachten, daß in einigen Ländern der Staat die Aufficht über die Brivatwaldungen oder die Forstpolizei übernimmt, ohne daß die seitens der Privatwaldwirtschaft dafür gewährten Bergütungen die Rosten deckten. Die Staatseinnahmen dieses Ressorts fließen vielfach in die Steuerkaffe. Die Ausgaben für die Zentralberwaltung der Staats= forsten werden oft bei einem anderen Statskapitel berrechnet, des= gleichen die Benfionen. Ebenfo erscheinen bauliche Beränderungen und Unterhaltung der Forstgebäude oft in den nicht die Forstberwaltung betreffenden Rapiteln des Etats. Größere Einnahmen für Waldverkäufe oder Ausgaben für Waldkäufe dürfen den Reinertrag nicht beeinfluffen, da sie lediglich Kapitalumwandlungen darstellen.

Paeck hat versucht, die offiziellen Rechenschaftsberichte für Sachsen, unter Berücksichtigung dieser genannten Gesichtspunkte, zu korrigieren. Er ist freilich zu dem Ergebnis gelangt, daß der größte Teil der ansgeführten Berschleierungen einer exakten zahlenmäßigen Feststellung des Begriffs Reinertrag im Bege steht. Die interessantesten Ergebnisse seiner Untersuchung sind solgende: Für die 3 zweizährigen Rechnungsperioden 1908 bis 1913 ergibt sich nach dem Rechenschaftsbericht ein Reinüberschuß von 60692000 Mark. Die nach Paeck zu bewerkstelligenden notwendigen Abzüge für Gehälter, Pensionen usw. betragen 2½ Millionen Mark oder etwa $4\frac{1}{2}$ w des nach gewiesenen Reinsertrags.

Für das Jahr 1924 ergibt sich nach dem Rechenschaftsbericht ein Reinertrag von 4648000 RM. Die notwendigen Abzüge betragen nach Paeck 619000 RM, die Differenz zwischen offiziellem und geschätztem wirklichen Reinertrag 13%.

Im Vergleich zur Gesamteinnahme des Etats der überschüsse betrugen die offiziellen überschüsse der Staatsforsten nur 7,2 %. Bor Reinertrag der gesamten Erwerbseinfünfte lieferten die Staatsforsten 17 % 81.

6. Bergwerke.

Hierzu liegen von mir angeregte Untersuchungen von Erwin Fischer über die oberschlesischen Fiskalgruben und von Kurt Roemelt über die anhaltischen Salzwerke vor. Fischer stellt bei Anwendung der von mir für die Errechnung der Eisenbahnüberschüsse angewandten Methode folgende Erfolgszahlen fest ⁸².

Rech= nungs= jahr	Betriebs= überschuß ober Zuschuß in Mill.	Nach bem Etat Mark	Rechnungs: mäßiger Ge samtüberschu bzw. Zuschu in Will. Wa				
1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921	16,7 18,5 13,2 22,2 16,8 24,1 — 8,4 32,5 31,2 109,0	8,8 12,1 15,3 15,9 15,8 22,5 20,7 22,0 25,1 55,1	12,5 12,7 7,0 15,5 12,5 19,4 15,9 21,1 25,5 84,9				

Rech= nungs= jahr	Reinüberschuß It. Betriebs= bericht	wirklicher Rein= überschuß	Reinüberschuß zum Anlage- und Betriebskapital (sog. eigenes Bermögen)	
	in Millionen Mark fogenannte Barablieferung		in º/o offizieII: effektiv:	
1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921	12,4 12,1 7,1 15,2 9,8 17,4 —16,1 13,7 33,4 85,3	9,4 9,8 4,5 13,5 5,7 13,1 —15,5 10,4 29,4 81,1	19,2 18,6 10,0 20,0 11,0 19,0 —16,4 12,8 25,5 46,5	15 13 6 18 7 16 —16 9,7 22,4 43,2

⁸¹ Näheres bei Pack, Das Kentabilitätsproblem der Staatsforsten usw. Leipziger Dissertation 1927.

⁸² Betriebsberichte der preuß. Bergwerksverwaltung für Rechnungsjahre 1912—1921. Unlagen A, B. "Nachweisungen der überschüsse der staatl. Bergswerke, hütten und Salinen in Preußen.

Die Zahlen zeigen, daß sowohl die offiziell ausgewiesenen "Betriebsüberschüsse" des Bergetats und der Betriebsberichte wie auch die nach Abzug aller Kosten sich ergebenden "Gesamtüberschüsse" und "Barablieserungen an die Generalstaatskasse", die vom preußischen Fiskus im Bergetat bzw. Betriebsbericht als Reinüberschuß hingestellt wurden, wesentlich von dem nach kritischer Methode ermittelten tatsächlichen Reinüberschüssen, die letzten Endes für reine Staatszwecke entsallen, abweichen. Hinsichtlich der Begründung verweise ich auf die als Leipziger Dissertation erschienene Untersuchung Fischers. Die Reinzüberschüsse der preußischen Fiskalgruben in Oberschlesien waren jedenfalls im Bergleich zu den Steuereinnahmen und Staatsausgaben gering. Besonders interessant erscheinen mir Fischers Aussührungen zu der Frage der für die Bergwerke ansgewandten Finanzprinzipien.

Danach war die Betriebsgebarung der Fiskalgruben vom fiskalischen Rentabilitätsprinzip geleitet. Nicht die privatwirtschaftliche Erfolgserzielung und die damit verbundenen Rationalisierungsbestrebungen waren die Triebkräfte der Betriebsführung und Finanzierung, sondern die staatsrechtliche Bindung an den Staatshaushalt, die Etatsgrundsähe beherrschten die staatlichen Erwerbsbetriebe.

Die etatsrechtliche Verknüpfung der Betriebsgebarung der Fiskalsgruben mit dem allgemeinen Staatsbedarf bestimmte die Betriebssentwicklung und bewirkte, daß für die Erfolgsrechnung und die Bestriebssührung (unbeachtet der tatsächlichen Kapitalmarkts, Absassund lokalen Verhältnisse) — die Einhaltung der im voraus veranschlagten Etatsposten ausschlaggebend war. Es lag im siskalischen Interesse, die Verwendung der Betriebsmittel zu überwachen, die Schwankungen der Gesamtüberschüsse mit Kücksicht auf die Grundsätze des Etatsprinzips zu beseitigen und eine Stabilität der Gewinnablieserung zu erzielen.

Der umständliche Instanzenzug für Neubewilligungen (insbesondere bei unvorhergesehenen Bedürfnissen waren die Fonds unzureichend) führte dahin, daß die Neuanlagen behelfsweise aus laufenden Betriebs-mitteln gedeckt wurden. Die Neuanlagen, die aus Betriebssonds angeschafft wurden, sind als Betriebskoften verrechnet worden; dieser Borgang machte die im Etat veranschlagte Betriebssinanzierung illu-

^{83 &}quot;Die Rentabilität der fiskalischen Steinkohlengruben in Oberschlesien in den Rechnungsjahren 1912—1921". 1927.

sorisch und den Finanzierungsnachweis unübersichtlich und unzureichend.

Waren die Betriebserfordernisse geringer als die hierfür etatsrechtlich veranschlagten Posten, so ergab das Prinzip der Etatseinhaltung eine unwirtschaftliche Berwendung der Betriebssonds, zumal die Berksleitung bei Neuanlagen nicht die Möglichkeit hatte, die eventuellen Restbestände der bewilligten Mittel für folgende Jahre zu reservieren und zu verwenden, sondern den Anstoß bekam, die ausgewiesenen Fonds voll zu verwerten, ungeachtet der sparsamen und wirtschaftlichen Berwendungsmöglichkeiten.

Bei der Verwendung der Mittel für Neuanschaffungen entfiel der Anreiz, unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten Restbeträge zu erzielen, da diese bann ohnehin dem Betriebe nicht zur Verfügung standen.

Die Bildung und die Höhe der Reservesonds war nicht durch die jährliche Gewinnrate bestimmt, sondern unabhängig davon entschieden hierfür die vorjährigen Etatsposten bzw. der allgemeine Staatsbedarf — unter Berücksichtigung der Erwartungen der Bolksvertretung.

Da bei diesen Grundsätzen für die Reservefondsbildung die Ansichaffungskoften der Neuanlagen nicht von betriebswirtschaftlichen Erswägungen geleitet und für Neuanlagen Auswendungen gemacht wurden, die bei privatwirtschaftlicher Regelung der Reservebildung und sverswendung bedeutend niedriger gewesen wären, so entsiel dem Fiskus bei Etatsaufstellung der Maßstab für:

- 1. wirtschaftliche Berwendung der bewilligten Mittel und
- 2. richtige Ginschätung des eintretenden Bedarfs.

Die Vorteile bzw. Lasten, die die Staatsgruben aus ihrer Zugehörigsteit zur Staatswirtschaft aufzuweisen hatten, waren die Elemente, die das Vordringen und Vorherrschen des privatwirtschaftlichen Gepräges in den Fiskalgruben aufhielten.

Einerseits waren es rein staatliche Aufgaben, wie Aufsichtsdienst, ein umfangreicher Areis von Berwaltungsgeschäften, die die Fiskalgruben zwangen, diese Mehrheit durch gesteigerte Birtschaftsführung auszuwiegen, anderseits brachte die geringe steuerliche Belastung, die billige Kapitalbeschaffung (Staatskredit) und die infolge überslieferten Anlagekapitals entfallenden Zinsen und Tilgungslasten den

Fiskalgruben Borteile, die den Anstoß gaben, auf dieser prädestinierten Selbstkostenbasis die Betriebsgebarung zu gestalten, ohne daß dabei mit den für Pribatwerke geltenden konstanten Kosten gerechnet und diese in der Betriebsrechnung berücksichtigt wurden.

Beiter ist mit Bezug auf die Betriebsführung der Fiskalgruben auf das Betriebspersonal und seinen Charakter hinzuweisen.

Die kaufmännischen und technischen Angestellten waren ihrer rechtlichen Stellung nach Staatsbeamte. Für die Anstellung, Verwendung und Auslese des Betriebspersonals wurden gemäß der geltenden Beamtengesetze Richtlinien zugrunde gelegt, die in ihrer Wesensart nach den Obliegenheiten des Verwaltungsdienstes tendierten und nur lückenhaft die besonderen Betriebsersordernisse mit in Betracht zogen.

Das beamtenmäßige Anstellungsverhältnis (insbesondere Einstellungs- und Entlassungsvorschriften, Pensionsberechtigung usw.), die Besoldung grundsählich nach gedienten bzw. geleisteten Dienstjahren, die enge gesehliche Umgrenzung der Funktionen der leitenden Ansgestellten durch den langwierigen und zeitraubenden Instanzenzug bewirkte, daß sowohl bei dringendem Betriebsbedarf als auch bei Dispositionen auf lange Sicht kein Spielraum für die Initiative und das Persönliche freiblieb. — Dieses Borherrschen des Beamtenthpus war der Hemmschuh für das Durchdringen privatwirtschaftlicher Grundsäte.

Das Kontrollrecht der Volksbertretung und die budgetmäßige Behandlung der Betriebsberichte beeinflußten auch die Gestaltung des Arbeitervertragsverhältnisses zwischen Arbeiter und Fiskus und die Lohnpolitiks.

⁸⁴ Soweit die Rentabilität der oberschlesischen Bergwerke. über die Renstabilität der anhaltischen Salzwerke ist in meinem Seminar eine Unterssuchung von Kurt Roemelt entstanden (Leipziger Dissertation 1928), über deren Ergebnisse in der Schanz-Festschrift (Bd. 1, S. 252 ff.) kurz berichtet worden ist. Hier ist auf die Wiedergabe dieser Ergebnisse im Hindlick auf die Enge des zur Versügung stehenden Raumes und die Kleinheit des Untersschungsobjektes verzichtet worden.