

**ENZYKLOPÄDIE
DEUTSCHER
GESCHICHTE
BAND 63**

**ENZYKLOPÄDIE
DEUTSCHER
GESCHICHTE
BAND 63**

**HERAUSGEGEBEN VON
LOTHAR GALL**

**IN VERBINDUNG MIT
PETER BLICKLE
ELISABETH FEHRENBACH
JOHANNES FRIED
KLAUS HILDEBRAND
KARL HEINRICH KAUFHOLD
HORST MÖLLER
OTTO GERHARD OEXLE
KLAUS TENFELDE**

HANDEL UND VERKEHR IM 20. JAHRHUNDERT

**VON
CHRISTOPHER KOPPER**

**R. OLDENBOURG VERLAG
MÜNCHEN 2002**

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Kopper, Christopher:

Handel und Verkehr im 20. Jahrhundert / von Christopher Kopper. – München : Oldenbourg, 2002

(Enzyklopädie deutscher Geschichte ; Bd. 63)

ISBN 3-486-55076-4

ISBN 3-486-55077-2

© 2002 Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München

Rosenheimer Straße 145, D-81671 München

Internet: <http://www.oldenbourg.de>

Das Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

Umschlaggestaltung: Dieter Vollendorf

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier (chlorfrei gebleicht)

Gesamtherstellung: R. Oldenbourg Graphische Betriebe Druckerei GmbH, München

ISBN 3-486-55076-4 (brosch.)

ISBN 3-486-55077-2 (geb.)

Vorwort

Die „Enzyklopädie deutscher Geschichte“ soll für die Benutzer – Fachhistoriker, Studenten, Geschichtslehrer, Vertreter benachbarter Disziplinen und interessierte Laien – ein Arbeitsinstrument sein, mit dessen Hilfe sie sich rasch und zuverlässig über den gegenwärtigen Stand unserer Kenntnisse und der Forschung in den verschiedenen Bereichen der deutschen Geschichte informieren können.

Geschichte wird dabei in einem umfassenden Sinne verstanden: Der Geschichte in der Gesellschaft, der Wirtschaft, des Staates in seinen inneren und äußeren Verhältnissen wird ebenso ein großes Gewicht beigemessen wie der Geschichte der Religion und der Kirche, der Kultur, der Lebenswelten und der Mentalitäten.

Dieses umfassende Verständnis von Geschichte muss immer wieder Prozesse und Tendenzen einbeziehen, die säkularer Natur sind, nationale und einzelstaatliche Grenzen übergreifen. Ihm entspricht eine eher pragmatische Bestimmung des Begriffs „deutsche Geschichte“. Sie orientiert sich sehr bewusst an der jeweiligen zeitgenössischen Auffassung und Definition des Begriffs und sucht ihn von daher zugleich von programmatischen Rückprojektionen zu entlasten, die seine Verwendung in den letzten anderthalb Jahrhunderten immer wieder begleiteten. Was damit an Unschärfen und Problemen, vor allem hinsichtlich des diachronen Vergleichs, verbunden ist, steht in keinem Verhältnis zu den Schwierigkeiten, die sich bei dem Versuch einer zeitübergreifenden Festlegung ergäben, die stets nur mehr oder weniger willkürlicher Art sein könnte. Das heißt freilich nicht, dass der Begriff „deutsche Geschichte“ unreflektiert gebraucht werden kann. Eine der Aufgaben der einzelnen Bände ist es vielmehr, den Bereich der Darstellung auch geographisch jeweils genau zu bestimmen.

Das Gesamtwerk wird am Ende rund hundert Bände umfassen. Sie folgen alle einem gleichen Gliederungsschema und sind mit Blick auf die Konzeption der Reihe und die Bedürfnisse des Benutzers in ihrem Umfang jeweils streng begrenzt. Das zwingt vor allem im darstellenden Teil, der den heutigen Stand unserer Kenntnisse auf knappstem Raum zusammenfasst – ihm schließen sich die Darlegung und Erörterung der Forschungssituation und eine entsprechend gegliederte Auswahlbiblio-

grafie an –, zu starker Konzentration und zur Beschränkung auf die zentralen Vorgänge und Entwicklungen. Besonderes Gewicht ist daneben, unter Betonung des systematischen Zusammenhangs, auf die Abstimmung der einzelnen Bände untereinander, in sachlicher Hinsicht, aber auch im Hinblick auf die übergreifenden Fragestellungen, gelegt worden. Aus dem Gesamtwerk lassen sich so auch immer einzelne, den jeweiligen Benutzer besonders interessierende Serien zusammenstellen. Ungeachtet dessen aber bildet jeder Band eine in sich abgeschlossene Einheit – unter der persönlichen Verantwortung des Autors und in völliger Eigenständigkeit gegenüber den benachbarten und verwandten Bänden, auch was den Zeitpunkt des Erscheinens angeht.

Lothar Gall

Inhalt

Vorwort des Verfassers	IX
I. <i>Enzyklopädischer Überblick</i>	1
1. Die Weimarer Republik	1
1.1 Die Eisenbahn.	1
1.2 Der Straßenverkehr	10
1.3 Die Binnenschifffahrt	14
1.4 Der Handel	15
2. Das „Dritte Reich“	19
2.1 Die Eisenbahn.	19
2.2 Der Straßenverkehr	28
2.3 Die Binnenschifffahrt	34
2.4 Der Handel	35
3. Deutschland seit 1945.	38
3.1 Die Eisenbahn.	38
3.2 Der Straßenverkehr	56
3.3 Die Binnenschifffahrt	69
3.4 Die Luftfahrt	72
3.5 Der Handel	75
II. <i>Grundprobleme und Tendenzen der Forschung</i>	83
1. Allgemeiner Überblick	83
2. Die Weimarer Republik	87
3. Das nationalsozialistische Deutschland.	91
4. Die Bundesrepublik Deutschland	101
5. Die DDR	110
6. Der Handel	114

III. <i>Quellen und Literatur</i>	121
A. Gedruckte Quellen, Periodika und ältere Darstellungen zur Verkehrsgeschichte	121
B. Neuere Forschungsliteratur zur Verkehrsgeschichte . .	126
C. Forschungsliteratur zur Geschichte des Handels	134
Register.	139
Themen und Autoren.	149

Vorwort des Verfassers

Dieses Buch entstand 2000 und 2001 während meiner Zeit als DAAD-Dozent an der University of Minnesota in Minneapolis. Es ist bislang die erste monografische Überblicksdarstellung über die Geschichte des Verkehrs in Deutschland. Der eingeschränkte Raum des Buches hat in den Abschnitten über den Handel eine Konzentration auf den Einzelhandel erfordert.

Die Geschichte des Handels und des Verkehrs sind Querschnittsfelder der Geschichtswissenschaft, die eine Integration wirtschaftsgeschichtlicher, politikgeschichtlicher, sozialgeschichtlicher und kulturgeschichtlicher Fragestellungen und Ansätze nahe legen. Dieses Buch ist ein erster Schritt, einige größere Forschungslücken auf dem Gebiet der Verkehrsgeschichte und der Handelsgeschichte zu schließen und Ansatzpunkte für die Integration entsprechender Fragestellungen in den „mainstream“ der Geschichtswissenschaft zu zeigen. Gerade die Abschnitte über die Nachkriegsgeschichte zeigen, dass einige wesentliche Fragen zur wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung der beiden deutschen Staaten noch am Anfang stehen.

Die relativ schwache Historisierung des Verkehrs und des Handels im 20. Jahrhundert ist auch der Grund, weshalb der enzyklopädische Überblick umfangreicher ist als in den meisten Bänden der EDG. Aufgrund der vergleichsweise geringen historischen Erforschung beider Felder musste der Abschnitt über die Grundprobleme und Tendenzen der Forschung kürzer ausfallen, als es sonst in dieser Reihe üblich ist.

Mein Dank gilt dem Department of History der University of Minnesota, das mir gute technische und räumliche Arbeitsmöglichkeiten zur Verfügung stellte. Professor Karl-Heinrich Kaufhold danke ich für seine kritischen Anregungen zur Gliederung und zur Konzeption dieses Buches. Bei der Eingewöhnung in den amerikanischen Universitätsbetrieb halfen mir besonders M.J. Maynes, Patricia McBride, Liping Wang, David Good, Theo Stavrou und Eric Weitz, denen ich an dieser Stelle für ihre Unterstützung danken möchte.

Ich möchte das Buch meiner lieben Frau Martina als Dank für ihre Liebe und ihre stete Zuneigung widmen. Ohne ihre moralische Unterstützung hätte dieses Buch nicht entstehen können.

Ich gedenke zugleich meiner früheren Göttinger Studentin Carla Pott, die am 26. April 2002 in Erfurt Opfer eines unfassbaren Verbrechens wurde.

Christopher Kopper

I. Enzyklopädischer Überblick

1. Die Weimarer Republik

1.1 Die Eisenbahn

Das Prinzip der selbstständigen Ländereisenbahnen hatte sich vor dem Hintergrund der kriegsbedingten Verkehrsprobleme zunehmend als organisatorisch diffizil und wirtschaftlich anfällig herausgestellt. Zum Zeitpunkt der Novemberrevolution waren sich die Eisenbahn- und Verkehrsfachleute weitgehend einig, dass nur die Vereinheitlichung der Eisenbahn die zunehmenden materiellen Probleme der Bahn lösen könne. In der Nationalversammlung gab es einen parteiübergreifenden Konsens, die „Verreichlichung“ der Ländereisenbahnen bis spätestens zum April 1921 zu vollziehen.

Die Parteien verfolgten mit der Verreichlichung der Ländereisenbahnen unterschiedliche allgemeinpolitische Ziele. Während die Rechtsparteien an einer Stärkung der Reichseinheit durch die Klammer der Reichseisenbahn interessiert waren, hofften die Sozialdemokraten auf eine Überwindung des bürokratischen Obrigkeitsstaates. Nach den Vorstellungen der Sozialdemokraten sollte die zukünftige Reichsbahn Kern einer zukünftigen gemeinwirtschaftlichen Wirtschaftsordnung sein.

Verreichlichung der
Ländereisenbahnen

Auch ausgeprägt föderalistische Institutionen wie die Bayerische Staatsregierung stimmten aufgrund wirtschaftlicher Zwänge wie der stetig steigenden Betriebsdefizite der Verreichlichung im Grundsatz zu. Sie versuchten, ihre wirtschaftlichen und finanziellen Interessen gegenüber dem Reich in den Verhandlungen über den Kaufpreis geltend zu machen. Die Reichsregierung war weniger an einem Machtzuwachs auf Kosten der Länder als an einer zusätzlichen fiskalischen Einnahmequelle interessiert. Die erwarteten Überschüsse aus dem Reichsbahnbetrieb sollten zugleich dazu dienen, um die aus den Waffenstillstandsverhandlungen und dem Versailler Vertrag erwachsenden Reparationsverpflichtungen zu decken. Artikel 248 des Versailler Vertrages verpflichtete die Reichsregierung ausdrücklich, die deutschen Eisenbahnen als produktives Pfand für die Reparationen einzusetzen.

Finanzielle
Entschädigung der
Länder

Aufgrund des hohen Nachholbedarfs für kriegsbedingt zurückgestellte Gleisinstandsetzungen und Fahrzeugreparaturen überführten die Länder die Eisenbahnen bereits zum 1. April 1920 in Reichseigentum, ein Jahr vor der in der Reichsverfassung gesetzten Frist. Der kumulierte kriegsbedingte Verschleiß der Länderbahnen, den Reichsverkehrsminister Groener 1921 rückblickend als „Raubbau“ charakterisierte, hatte die wirtschaftlichen Zwänge zur Verreichlichung noch erhöht. Die erbittert geführte Debatte um die finanzielle Entschädigung der Länder endete mit einem Kompromiss. Mit der Übernahme der Eisenbahnschulden aus den Jahren 1914 bis 1920 stellte das Reich die Länder rückwirkend von den kriegsbedingten Sonderbelastungen frei. Bei der Berechnung des Kaufpreises kam das Reich den Ländern soweit entgegen, dass es nicht nur die Anlagewerte, sondern auch die Ertragswerte aus den „goldenen“ Vorkriegsjahren berücksichtigte. Aufgrund der Inflation verlor der vereinbarte Kaufpreis von 40 Milliarden Mark jedoch kontinuierlich an Wert. Die Haushalte der Länder wurden von den zunehmenden Betriebsdefiziten der Eisenbahn entlastet, aber verloren auf längere Sicht eine nicht unbedeutende Einnahmequelle.

Das Reich verpflichtete sich zur Übernahme des gesamten Eisenbahnpersonals der Länderbahnen einschließlich der damit übernommenen sozialen Verpflichtungen. Das Eisenbahnpersonal hatte sich von 1914 bis 1920 durch kriegsbedingte Neueinstellungen und durch die Wiedereinstellung von Kriegsteilnehmern im Zuge der Demobilisierung bis auf über eine Million Beschäftigte vermehrt. Damit leistete die Eisenbahn einen erheblichen Beitrag für die Lösung des Beschäftigungsproblems der Nachkriegszeit.

Die wirtschaftlichen und die arbeitsmarktpolitischen Interessen der Länder sollten laut Staatsvertrag durch das Indigenitätsprinzip und durch die Umwandlung der Landeseisenbahnverwaltungen in Reichsbahn-Direktionsbezirke gewährleistet werden. Bayern erhielt als besondere Konzession eine selbstständige Eisenbahnverwaltung, die in München als Außenstelle des Reichsverkehrsministeriums firmierte. Die später Gruppenverwaltung Bayern genannte Verwaltung war für alle Aufgaben der Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiet des Freistaats Bayern zuständig.

Folgen des
Waffenstillstands-
abkommens

Die Reichsbahn stand vor erheblichen Wiederaufbauaufgaben. Obwohl das Schienennetz nicht durch Kriegshandlungen zerstört war, musste eine große Zahl reparaturbedürftiger Loks und Waggonen z. T. aufwendig instand gesetzt werden. Aufgrund der Reparationsverpflichtungen des Waffenstillstandsabkommens hatten die Länderbahnen allein bis Mai 1919 insgesamt 5000 fahrtüchtige Loks (ein Fünftel des

Gesamtbestandes), 20 000 Personenwagen und 150 000 Güterwagen an die Siegermächte der Entente abgeben müssen. Zum Ausgleich der Reparationen und zur Modernisierung des „rollenden Materials“ bestellten die Reichsbahn und ihre Vorgänger bis 1923 8400 Loks, 236 000 Güterwaggons und 12 000 Personenwagen im Gesamtwert von 1459 Millionen Goldmark bei der deutschen Fahrzeugindustrie. 1925 besaß die Reichsbahn bereits wieder mehr Loks und Waggons als 1913, auf einem Schienennetz, das sich durch Gebietsabtretungen um ungefähr 7700 km bzw. um 15% vermindert hatte. Ein Drittel des Vorkriegsbestands an Loks, 40% des Güterwagenparks und 20% aller Personenwagen waren innerhalb von vier Jahren durch Neubeschaffungen ersetzt worden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sollte von 1924 bis Mitte der dreißiger Jahre von diesem Modernisierungsschub zehren können.

Erst die Verreichlichung der Länderbahnen ermöglichte es, die bisherige Typenvielfalt im deutschen Eisenbahnwesen zu senken. Die Beschaffungsaufträge für die neuen Einheitsloktypen der Reichsbahn verminderten nicht nur die Stückpreise, sondern senkten zusätzlich zu anderen Rationalisierungsmaßnahmen auch den Instandhaltungsaufwand der Lokbetriebswerke und Ausbesserungswerke. Die neuen Loks waren nicht nur wirtschaftlicher und wartungsärmer, sondern auch leistungsfähiger als jene Fahrzeuge, die als Reparationsgüter abgeliefert wurden. Dies änderte jedoch nichts an der Tatsache, dass die Reichsbahn und selbst noch die Bundesbahn mit dem wirtschaftlichen Problemen der Typenvielfalt kämpfen mussten. Die Beschaffung neuer Waggons mit Druckluftbremsen ermöglichte nicht nur höhere Reisegeschwindigkeiten im Güterverkehr, sondern erhöhte auch die Verkehrssicherheit. Da Güterzüge nunmehr ohne Bremsschaffner gefahren werden konnten, senkte die Neubeschaffung von Güterwaggons auch den Personalaufwand für Zugbegleiter erheblich.

Die Länderbahnen bzw. die Reichsbahn leisteten mit ihrer Beschaffungspolitik einen wichtigen Beitrag zur Verhinderung einer wirtschaftlichen Nachkriegsdepression. Die Reichsbahn, die als Regiebetrieb in den Reichshaushalt eingegliedert war, hielt trotz der wachsenden Haushaltsdefizite bis 1922 an ihrer expansiven Beschaffungspolitik fest. Damit profitierte sie erheblich von den Folgen der Inflation, solange die Lokomotiv- und Waggonindustrie an Festpreisen ohne vollständige Inflationsanpassung festhielt.

Andererseits musste sich der Regiebetrieb Reichsbahn politische Selbstbeschränkung bei der Anpassung der Tarife an die gestiegenen Reallöhne in den unteren und mittleren Lohngruppen und an die höhe-

ren Materialpreise auferlegen. Die Gewerkschaften und die Interessenverbände der transportintensiven Schwerindustrie waren aus unterschiedlichen Motiven nicht daran interessiert, den beschäftigungsschaffenden und konjunkturstützenden „Inflationskonsens“ in Frage zu stellen. Erst als die Frage der Reparationsfinanzierung durch Steuererhöhungen und Anleihen im Herbst 1921 akut wurde, schwenkte die Schwerindustrie auf eine Austerity-Politik um und forderte die Umwandlung der Reichsbahn in einen Gewinn bringenden Wirtschaftsbetrieb. Der „Stinnes-Plan“, der nicht zwingend mit einer Privatisierung des Reichsbahnkapitals verbunden war, stieß sowohl in der mittelständischen Wirtschaft als auch in den Gewerkschaften und in der Reichsregierung auf scharfe Kritik. Die Reichsbahnverwaltung reagierte mit einem in sich inkonsequenten Alternativkonzept, einerseits privatwirtschaftliche Formen der Betriebsführung wie die kaufmännische Buchführung und Kostenrechnung einzuführen, aber andererseits an der Rechtsform eines unselbstständigen Regiebetriebes festzuhalten.

Nachdem sich die Reichsbahn 1922 wirtschaftlich konsolidiert und zum ersten Mal seit Kriegsende wieder einen kleinen Betriebsüberschuss erzielt hatte, brachte die Ruhrbesetzung durch französische und belgische Truppen im Januar 1923 die Reichsbahn an den Rand des wirtschaftlichen Zusammenbruchs. Der Aufruf der Reichsregierung zum passiven Widerstand bürdete der Reichsbahn die Last auf, die streikenden und die ausgewiesenen Eisenbahner mitsamt ihren Familien zu versorgen. Die Reichsbahn verlor mit der Ruhrbesetzung ein Achtel ihres Streckennetzes, das in der Vorkriegszeit gut 40% des gesamten Gewinns der Preußischen Eisenbahnverwaltung erwirtschaftet hatte. Insgesamt summierten sich die Einnahmeverluste und die zusätzlichen Ausgaben in Folge des passiven Widerstands und der Ruhrbesetzung auf zwei Milliarden Goldmark. Obwohl die Reichsbahn ihre Tarife an den Tageskurs des Dollars koppelte, um mit der Geldentwertung Schritt halten zu können, wurde ihre finanzielle Lage immer kritischer. Von April bis November 1923 überstiegen die Ausgaben die Einnahmen um das Dreifache. Die Reichsbahn hatte mit dem Ende der Hyperinflation zwar ihren Schuldenberg von 124 Milliarden Mark (Stand 1. April 1923) verloren, aber jegliche Liquiditätsreserven eingebüßt. Erst nach der Unterzeichnung des Dawes-Plans am 30. August 1924 gaben die Besatzungsmächte die Betriebsführung der Eisenbahn an der Ruhr und im linksrheinischen Gebiet an die Reichsbahn zurück.

Am 7. Juni 1923, mehrere Monate vor der Aufgabe des passiven Widerstands, verabschiedete die Reichsregierung ein Reparationsmemorandum, welches die Reichsbahn in den Mittelpunkt rückte. Die

Pläne zur
„Privatisierung“

Reichsbahn und
Hyperinflation

Reparations-
memorandum und
Reichsbahn

Reichsbahn sollte mit Reparations-Schuldverschreibungen in Höhe von 10 Milliarden Goldmark zu einem Zinssatz von 5% belastet werden und damit eine jährliche Reparationssumme von 500 Millionen Goldmark erbringen. Die alliierten Reparationsgläubiger nahmen diesen Vorschlag im Prinzip an und beauftragten zwei renommierte Eisenbahnfachleute – den Briten Sir William Acworth und den Franzosen Gaston Leverage – mit der Überprüfung dieses Plans. Acworth und Leverage lehnten eine Internationalisierung der Reichsbahn nicht zuletzt wegen der hohen professionellen Qualifikation der leitenden deutschen Eisenbahnbeamten ab, forderten aber eine Reorientierung der Betriebsführung hin zur kaufmännischen Rentabilität. Eine gewinnorientierte statt gemeinwirtschaftliche Eisenbahn erforderte aus ihrer Sicht zwar keine Privatisierung des Kapitals, aber eine Umwandlung in einen rechtlich selbstständigen gewinnorientierten Wirtschaftsbetrieb. Neben höheren Tarifen waren erhebliche Personalvermindierungen und eine rentabilitätsorientierte Investitionspolitik nötig, um dieses Ziel zu erreichen.

Unabhängig von den Empfehlungen der ausländischen Eisenbahngutachter hatte die Reichsbahn bereits im Herbst 1923 mit einem rigorosen Personalabbau begonnen. Bis zur Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) im Oktober 1924 war die Zahl der Reichsbahner bereits von über einer Million auf 775 000 gesunken. Sie verminderte sich bis Ende 1928 durch zeitweilige Einstellungssperren nur noch geringfügig bis auf 700 000 Beschäftigte. Auch wenn überwiegend Arbeiter in der Streckenunterhaltung und in den Ausbesserungswerken von der Entlassungswelle betroffen waren, griff das novellierte Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 auch in die Rechte der Beamten ein. Überzählige und ungeeignete Beamte konnten nunmehr auf Dienstposten „mit geringerer Bedeutung“ versetzt oder als Wartegeldempfänger in den einstweiligen Ruhestand verabschiedet werden. Eine große Zahl der Reichsbahnbeamten sehnte sich nach dem alten Status des Reichsbeamten zurück und lehnte den Rechtsstatus des Reichsbahnbeamten als beamtenrechtlich minderwertig ab. Für ständige Kritik sorgten neben den hohen Gehältern für Spitzenbeamte auch die Prämienfonds der Generaldirektion und der Direktionen, mit denen Eisenbahner für besonders schwere Dienste entschädigt und für besondere Leistungen belohnt wurden. Die Idee der Leistungshonorierung durch Sonderprämien stand im Widerspruch zu den Besoldungsgrundsätzen nach Dienstrang und Seniorität. Sie wurde von den Standesorganisationen der Beamten immer wieder als ein Element der „Günstlingswirtschaft“, der „Willkür“ und der „Korrumpierung“ angegriffen.

Sanierung durch
Personalabbau

Ansätze zur Verselbstständigung

Durch eine Notverordnung der Reichsregierung vom 12. Februar 1924 wurde die Reichsbahn in einen selbstständigen Betrieb mit eigener Rechtspersönlichkeit und eigenem Haushalt umgewandelt. Die fälschlicherweise auch als „Privatisierung“ bezeichnete Autonomisierung war mit der Gefahr eines erneuten Reichsbahndefizits begründet, das den Erfolg der Haushaltskonsolidierung nach der Einführung der Rentenmark gefährdet hätte. Da die Reichsbahn weiterhin durch den Reichsverkehrsminister geleitet wurde, blieb die Autonomisierung zunächst unvollständig. Auch wenn die Verselbstständigung der Reichsbahn unabhängig von ihrer Stellung als Reparationspfand geschah, wäre die Umwandlung der Reichsbahn in eine privatrechtlich verfasste Gesellschaft ohne den reparationspolitischen Druck der Siegermächte und das daran gekoppelte Versprechen einer internationalen Anleihe innenpolitisch nicht durchsetzbar gewesen. Die überragenden außenpolitischen und wirtschaftspolitischen Interessen an einer Neuordnung der Reparationen machten es möglich, die in der Reichsverfassung verankerte Rechtsform der Reichsbahn mit Zweidrittelmehrheit zu ändern.

Leistungsstruktur der DRG

Ungeachtet ihres Namens „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ war die neue Reichsbahn keine Aktiengesellschaft. Das Betriebsvermögen der Reichsbahn war nicht ihr Eigentum, sondern lediglich vom Reich zur Betriebsführung übertragen worden. Ebenso wie eine Aktiengesellschaft besaß die DRG einen Vorstand zur Leitung der laufenden Geschäfte. Im Unterschied zu privatrechtlichen Aktiengesellschaften verfügte die DRG über einen Verwaltungsrat, dessen Kompetenzen in allen grundsätzlichen und wichtigen Fragen der Unternehmensführung unbeschränkt waren. Sie gingen damit weit über die Rechte eines Aufsichtsrats in der privaten Wirtschaft hinaus. Obwohl neun der 18 Verwaltungsratsmitglieder vom belgischen Reparationstreuhänder Leon Delacroix ernannt wurden, war die DRG aller Propaganda kommunistischer und rechtsgerichteter Kreise zum Trotz keine internationale Gesellschaft. Fünf der neun Repräsentanten der Reparationsgläubiger waren Deutsche. Die deutschen wie die ausländischen Verwaltungsratsmitglieder waren ähnlich wie die Mitglieder eines Aufsichtsrats in einer Aktiengesellschaft dazu verpflichtet, ihr Mandat ausschließlich zum Wohl der Gesellschaft auszuüben.

DRG und Reparationszahlungen

Die DRG war mit Reparations-Schuldverschreibungen in Höhe von 11 Milliarden Goldmark belastet, die ab dem zweiten Jahr (1925) mit jährlich 5% zu verzinsen und ab dem vierten Jahr (1927) mit 1% zu tilgen waren. Auch die Einnahmen aus der Beförderungsteuer für Personen und Güter, die der Reichsfiskus seit 1917 erhoben hatte, waren

bis zu einem Festbetrag von 290 Mio. Goldmark (ab dem dritten Jahr) auf das Reparationskonto zu überweisen. Mit der Ratifizierung des Young-Plans im März 1930 wurden die Reparations-Schuldverschreibungen in eine jährliche Reparationsabgabe von 660 Mio. RM umgewandelt. Da die Beförderungssteuer nunmehr an den Reichsfiskus statt an die Reparationsgläubiger abzuführen war, wurde der Reichshaushalt erheblich entlastet. Der Young-Plan hob zugleich alle internationalen Bindungen und Kontrollen einschließlich der Mandate der ausländischen Verwaltungsratsmitglieder auf.

Die Forderung der Reparationsgläubiger nach einer Entpolitisierung der Reichsbahn wurde vor allem dadurch erreicht, dass der Generaldirektor und die übrigen Vorstandsmitglieder vom Verwaltungsrat ernannt wurden. Da weder Abgeordnete des Reichstages oder der Landtage noch Mitglieder der Reichsregierung oder einer Landesregierung dem Verwaltungsrat angehören durften und die Reichsregierung ihre Genehmigungsrechte für die Wirtschaftsführung an den Verwaltungsrat abgetreten hatte, konnte die Regierung die Unternehmenspolitik der DRG nur mittelbar über das Recht zur Tarifgenehmigung beeinflussen. Auch nach der Revision des Reichsbahngesetzes im Zuge des Young-Plans durfte der Reichsverkehrsminister lediglich einen Vertreter ohne Stimmrecht in den Verwaltungsrat entsenden. Im Falle von Unstimmigkeiten fällt die Entscheidung der Reichsregierung, sondern ein spezielles, beim Reichsgericht angesiedeltes Schiedsgericht die Entscheidung. 1928 setzte die DRG einen Antrag auf Tarifierhöhung gegen den Einspruch der Reichsregierung vor dem Schiedsgericht durch.

DRG erhält regierungsunabhängige Aufsicht

Unternehmerische Autonomie und Tarifaufsicht

Der wirtschaftliche Zwang, neben den Reparationsleistungen auch ausreichende Überschüsse für die Finanzierung von Investitionen erwirtschaften zu müssen, kollidierte zwangsläufig mit der politischen Forderung nach möglichst niedrigen Tarifen. Die DRG befand sich in einem permanenten Spannungsverhältnis zwischen dem Zwang zur Rentabilität und den Erwartungen der Reichsregierung, des Reichstags und der Wirtschaftsverbände nach einer Rückkehr zu einer gemeinwirtschaftlichen Unternehmenspolitik. Obwohl sich die DRG in ihrer Unternehmensform grundsätzlich von den Regiebetrieben der Ländereisenbahnen unterschied, wich ihre Tarifpolitik nur wenig von den tarifpolitischen Prinzipien der Vorkriegszeit ab. Die häufigen Vorwürfe einer zu starken Gewinnorientierung waren unangemessen, da die DRG keine höhere Umsatzrendite als die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung erwirtschaftete. Damit erledigte sich auch das Argument rechtsgerichteter Kreise, dass die Reparationsverpflichtungen der Reichsbahn eine untragbare Last für die DRG darstellten.