

schweben aber auf der Grundlage des § 8 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes Verhandlungen mit dem Ziel, daß die Reichsregierung die Schulden für den 1964 noch vorhandenen Anlagezuwachs übernimmt.

Das Buchungsmuster, wie es in großen Gruppen aus der Anlage I ersichtlich ist, entspricht den früheren Etatsvorschriften, nur ist die Erneuerung zur besseren Kontrolle besonders erfaßt und — ebenso wie der Anlagezuwachs — mit den Generalkosten (allgemeine Unkosten) belastet, die bei den persönlichen und sächlichen Ausgaben entstehen.

Die Scheidung der Ausgaben in persönliche und sächliche ist, wie bisher üblich, nicht rein durchgeführt. Der Aufwand für Unterhaltung und Erneuerung der baulichen und maschinellen Anlagen und der Fahrzeuge setzt sich aus Stoffen und Löhnen zusammen, gleichviel, ob die Arbeit von Unternehmern oder durch die Reichsbahn selbst ausgeführt wird, und darum sind auch die Löhne der eigenen Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter in den sächlichen Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung enthalten.

Buchungsmuster

II. Die finanzielle Entwicklung seit Errichtung der Gesellschaft

Der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden bei ihrer Errichtung schwere Lasten auferlegt. In den ersten Jahren, die für den Reparationsdienst als Schonzeit galten, ergaben sich zunächst keine allzu großen Schwierigkeiten. Die steigende Tendenz der Gehälter und Löhne machte sich nur langsam fühlbar, und ein vorhandener Überbestand an Fahrzeugen gestattete große Zurückhaltung in neuen Beschaffungen und erleichterte die teilweise Nachholung der Kriegs- und Nachkriegsschäden.

Schonjahre

Dazu kommt eine äußerst erfolgreiche Rationalisierung. Die Gesellschaft hat die Reichsbahn mit 775 000 Köpfen übernommen. Der im Gange befindliche Abbau konnte fortgesetzt werden bis auf einen Durchschnittsbestand von rund 704 000 Köpfen im Jahre 1927 (vgl. S. 12). Die Kopfzahl wurde nicht nur infolge der ständig überwachten Anpassung des Personalstandes an den jeweiligen Arbeitsanfall und durch zweckmäßige Regelung der Bezüge (Gedingeverfahren, Prämien usw.), sondern auch durch eine große Anzahl technischer Verbesserungen herabgemindert.

Rationalisierung

Allein die Einführung der Kunze-Knorr-Bremse brachte eine Ersparnis von 19 000 Köpfen.

Die Lokomotivzugkraft ist gegenüber 1913 um 43 v. H. erhöht worden. Infolgedessen konnte die Achsenzahl der Personen- und Güterzüge gesteigert und die Zahl der erforderlichen Züge gesenkt werden.

Die Lokomotivwirtschaft führte zu nennenswerten Ersparnissen. Statt 65 t Lokomotivkohle auf je 1 Million Bruttotonnenkilometer (Zugdienst und Nebenleistungen, wie Verschiebedienst, Vorheizen, Leerfahren, Bereitschaftsdienst usw.) im Jahre 1913 bedurften wir im Jahre 1927 nur 54 t. Noch weiter ist der Schmierstoffverbrauch zurückgegangen, nämlich von 102 kg auf 74 kg je 1 Million Bruttotonnenkilometer.

Die Zahl der verschiedenen Lokomotivgattungen betrug 210, wird aber allmählich auf 35 bis 40 herabgesetzt.

Die regelmäßigen Hauptausbesserungen der Lokomotiven, die früher 110 Tage erfordert haben, dauern jetzt im Durchschnitt 23 Tage; während früher 4 500 Lokomotivstände für Ausbesserungen erforderlich waren, kommen wir jetzt mit 1 200 aus. Statt der 1923 vorhandenen 27 000 Lokomotiven werden in Zukunft selbst bei dem bis heute gestiegenen Verkehr nur noch 22 000 erforderlich sein.

Dementsprechend konnten 18 große Werkstätten und außerdem 42 Werkstättenabteilungen geschlossen werden.