





# Was bringt der 1. Band der Geschichte des Deutschen Verkehrsbandes?

VII.

In groß angelegter Darstellung wird nunmehr in der zweiten Hälfte des 1. Bandes unserer Organisationsgeschichte die weitere Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe bis zum „Sieg des Kapitalismus auf der ganzen Linie“ geschildert. Wir behaupten nicht zu viel, wenn wir sagen, daß jeder Kollege und jede Kollegin, welche die Entwicklung unseres Deutschen Verkehrsbandes verstehen lernen wollen, nicht umhin können, gerade diesen Teil des Werkes aufmerksam zu studieren.

Das 18. Kapitel zeigt die Geburtswehen der Wirtschaft beim Uebergang vom Frühkapitalismus zum vollendeten Kapitalismus. Zur Ausnutzung der gegebenen Möglichkeiten waren freie Entschlußkraft und kühne Unternehmungslust erforderlich. Die wirtschaftlichen Umwälzungen seit der Entdeckung der überseeischen Länder erzeugten allmählich auch die hierzu notwendige Revolution in der Geistesverfassung der europäischen Menschen (Reformation in Deutschland, Bewegung der Leveller in England u. a.). Das 18. Jahrhundert vollendete das Befreiungswerk von der mittelalterlich feudalen Form und entwickelte die Organisation des Staatswesens auf demokratischer Grundlage. Nebenher trug auch die geistige Aufrüstung der Volksmassen durch die Aufklärung, die Voltaire und Rousseau betrieben, ihre Früchte. Die gewaltigste Explosion dieser Kräfte erfolgte in der französischen Revolution.

Das von allen feudalen Beschränkungen befreite Privateigentum wurde nunmehr die neue Macht im Wirtschaftsleben, die den Kapitalismus zu seinen höchsten Leistungen anspornte. Die letzten Hemmnisse beseitigte der „Testamentsvollstrecker“ der großen Revolution, Napoleon, indem er mit seinen europäischen Kriegen die noch vorhandene Kleinstaaterei zerschlug.

Auch die Konsolidierung Deutschlands zu einem großen kapitalistischen Wirtschaftsgebiet nahm ihre Anregung und ihren Antrieb aus den englischen und französischen Staatsumwälzungen. Dem Nachweis dieser Tatsache ist ein interessanter Absatz des Kapitels gewidmet, wie auch der „gleichgerichteten, aber demokratischen Bewegung des Jahres 1848“, der gegenüber Preußen aber seine durchaus reaktionäre und kleindeutsche Politik geltend gemacht hat, so den Grund für jene Zustände legend, die schließlich der Weltkriegskatastrophe entgegenreiben aber auch die Geburt der deutschen Republik bewirken sollten.

Das 19. und 20. Kapitel sind dem Bau der Deutschen Eisenbahnen und deren Entwicklung und volkswirtschaftlichen Wirkungen gewidmet. Nach einer Einleitung über die Zustände des voreisenbahnlichen Verkehrs wird die Geschichte der Schienenbahnen und der Dampfmaschine gegeben. Ein ausführlicher Abschnitt handelt von der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, 1835, und der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens.

Als Bedingungen zur Durchführung „solcher Riesenunternehmungen“ ist zunächst das Privateigentum genannt, dann aber wird die Zeitenwende durch folgenden Satz illustriert: „Die zweite Bedingung... war das Dasein besitzloser Menschenmassen als — Arbeitsmaterial.“ Ohne dieses Lohnproletariat wäre auch die kapitalistische Leistung des Eisenbahnbaues unmöglich gewesen. Ein tragisches Bild aus dem Leben dieser ersten deutschen Eisenbahnklaven bildet den erschütternden Abschluß des Kapitels: Trotz furchtbarer Entbehrungen ertragen Hunderte von Eisenbahnarbeitern die Herabsetzung um ein Drittel ihres an sich schon kärglichen Lohnes lieber, als daß sie die Arbeit niedergelegt hätten.

Als Wirkung der Eisenbahn werden uns nunmehr in interessanten Einzeldarstellungen (Kap. 20), auch an Hand eines reichen statistischen Materials, der Aufschwung der deutschen Gütererzeugung, der Einfluß auf die Gestaltung des Effektmärktes, die zunehmende Intensität des Verkehrs betriebes, sowie die Schnelligkeit, Exaktheit, Billigkeit und Sicherheit, sowohl von Personenverkehr als Gütertransport, vor Augen geführt.

Mit der zunehmenden Entwicklung des Eisenbahnwesens wurde ein „großer Teil von Arbeitern und Angestellten aus unsicheren Arbeitsverhältnissen zu fester, geregelter Beschäftigung emporgehoben“. Die Kehrseite dieses Zustandes wird weiter unten ihre Würdigung finden.

Das 21. Kapitel schildert die Entwicklung des Lokalverkehrs, wobei der Werdegang der verschiedenen großstädtischen Verkehrsmittel verfolgt werden kann, die ein Jahrhundert von der Einführung der Eisenbahnen und nachher aufeinander folgten. Wir geben daraus folgende Stichworte: 1703: Säntzen; 1840: Fiaker; 1860 bis 1870: „Pferdebahn“ (Droschken); um 1860: Straßenbahnen. Was über die Betriebsform dieser lokalen Transportunternehmungen, die Folgen der Auslieferung städtischer Verkehrseinrichtungen an das ausländische

rechte abschaffte und die Privilegien der Schifferzünfte aufhob, bis die Friedensverträge von 1866 mit allem Verkehrsurnat dann völlig reinen Tisch machten.

Dieser Aufschwung wird dann um die Mitte des Jahrhunderts gestört durch die Eisenbahnen, deren sich allmählich fühlbar machender Wettbewerb auch die Binnenschiffahrt auf den anderen deutschen Strömen — Elbe, Oder, Weichsel, die eine ähnliche günstige Entwicklung genommen hatte — ins Gedränge bringt. Das letzte Stündlein der Binnenschiffahrt schien geschlagen zu haben. Da trat in den sechziger und siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts eine Wendung ein: die im Verhältnis zur Eisenbahn (bei der Wagenmangel oft chronisch war) größere Aufnahmefähigkeit und vor allem ihre Billigkeit, bewirkten einen neuen Aufschwung der Binnenschiffahrt. Darüber verbreitet sich das Kapitel in sehr interessanten Darlegungen, die in dem Nachweis gipfeln, daß der Kapitalismus (Aktiengesellschaften) in die Organisation der Binnenschiffahrt tief eingedrungen war, so daß überall der „Apparat des kapitalträchtigsten und größten Betriebes“ triumphieren konnte. Ein nicht minder interessanter Absatz des 22. Kapitels ist dann der Vervollkommnung der Schlepsschiffe und Transportkähne, den Verhältnissen der großen zu den kleinen Betrieben und schließlich dem Personal im Binnenschiffahrtsbetriebe gewidmet. Das alles wollen unsere Kollegen Binnenschiffer in dem Buche selbst nachlesen, sie werden daraus mancherlei Belehrung schöpfen.

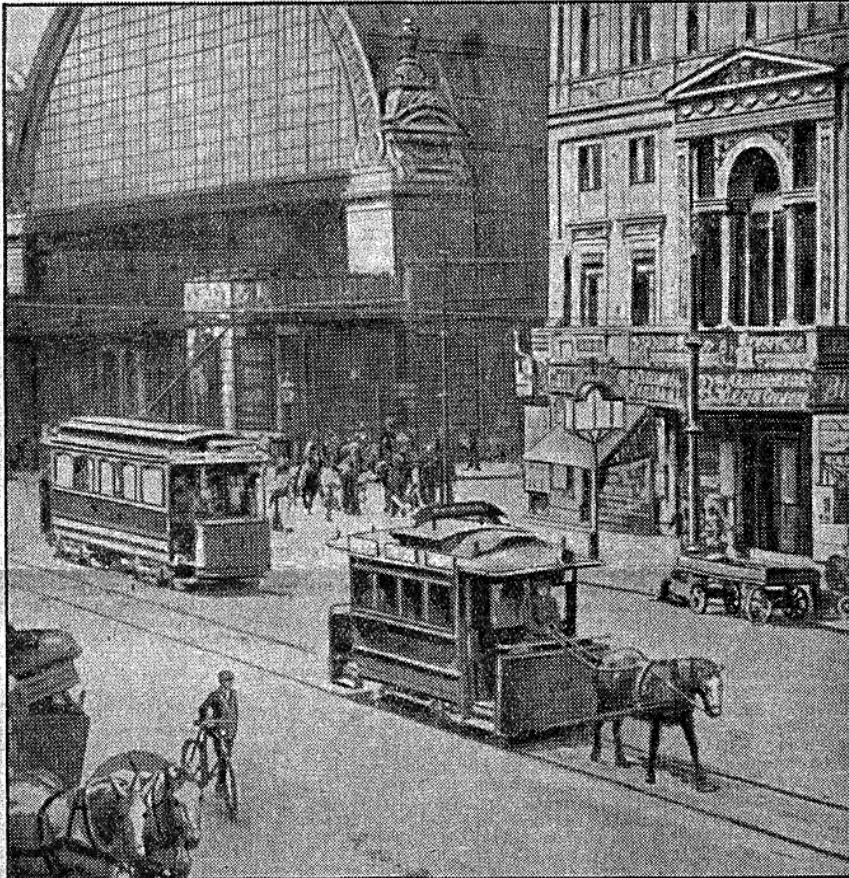
Die Seeschiffahrt hatte im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts die erste Stufe ihrer Entwicklung überunden. Sie war mehr handwerksmäßig organisiert und hatte als kaufmännisches Nebengewerbe eine mehr oder weniger genossenschaftliche Betriebsform gebildet. Das 23. Kapitel weist nun an zahlreichen, sehr bezeichnenden Einzeltatsachen nach, wie langsam sich dies später so außerordentlich kapitalistisch entwickelte Gewerbe, die Seeschiffahrt, aus den frühkapitalistischen Formen herauschälte. Einleitend wird auf den Umstand hingewiesen, daß mit dem Uebergang zur rein kapitalistischen Organisationsform der Seeschiffahrt diese sich immer mehr von der fachmännischen Leitung ablöste und somit das „unpersönliche Kapital“ das Kommando in die Hände bekam. Als Vorteil dieser Entwicklung bucht die Schiffahrt einen riesigen Kapitalzuschuß. Eingehend wird dann das Entstehen einer großen Reihe von Schiffahrtsgesellschaften geschildert. Gleichzeitig zeigen die Ziffern der Schiffstatistik, daß neben der riesigen Vergrößerung der Transportmittel eine starke Konzentration auf die größeren und größten Betriebe stattgefunden hat: die deutsche Schiffahrt wird so gut wie ausschließlich von Aktiengesellschaften besorgt.

Die Massenhaftigkeit der Transporte verbilligte den Umsatz der überseeischen Produkte; der Seetransport wurde infolgedessen immer billiger. Daneben erfuhr die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs eine weitere Steigerung, die Regelmäßigkeit des Seeverkehrs während des ganzen Jahres nahm zu (entsprechend sanken die Prämien der Seeverversicherungsgesellschaften) usw.

Der letzte Teil des Kapitels zeigt die verhängnisvollen Wirkungen des Weltkrieges auf die Deutsche Seeschiffahrt und den anschließenden Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte in der Nachkriegszeit.

Das 24. Kapitel führt die Geschichte des Postwesens weiter und bespricht die Entstehung und Entwicklung der modernen Post. Die Benutzung des Dampfes als Beförderungskraft sollte auch indirekt für den ganzen Postverkehr eine neue Aera bedeuten und mit der Vervollkommnung der Dampferlinien und des Eisenbahnbetriebes ging denn die Beschleunigung und Vervielfältigung der Posttransporte Hand in Hand. Gleichzeitig steigerte sich die Dichtigkeit des gesamten Postbetriebs zu früher ungeahnter Höhe. Das Kapitel bringt für alle diese Tatsachen interessante Einzelheiten bzw. statistische Belege.

Dann wird gezeigt, wie der elektromagnetische Telegraph mit seinen Verfeinerungen sowie das Telefon der Post dienstbar gemacht worden sind: An das Postpersonal des Staates schloß sich dasjenige für Telegraphie und Telephonie an. Das ganze Postmonopol erhielt jetzt erst vollen Inhalt und bestimmende wirtschaftliche Bedeutung, nachdem es



Bildprobe aus unserer Verbandsgeschichte. — Pferde- und Straßenbahn in Berlin 1903.

Kapital usw. gesagt wird, ist sehr instruktiv und lesenswert und kann besonders den Kollegen Straßenbahnern nur dringend zum Studium empfohlen werden.

Als Gewerbe für sich entwickelte sich das Gütertransportwesen, d. h. die Spedition und Speicherei.

Weiter wird gezeigt, daß die letzte Umwälzung des großstädtischen Straßenverkehrs durch das aus kleinen Anfängen zu großer Bedeutung emporgewachsene Kraftfahrzeug bewirkt worden ist. Die Kollegen Kraftfahrer dürften die anschließende sehr anschauliche Schilderung der Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens mit besonderem großem Interesse lesen und daraus mancherlei Nutzen ziehen.

Die lokalen Verkehrsmittel haben ebenfalls einer großen Anzahl von Personen Beschäftigung gegeben, deren Verrichtung man in den ersten zwei Dritteln des 19. Jahrhunderts noch gar nicht kannte: Kleinbahnen, Straßenbahnen, Berufskraftfahrer.

Wie sich die Gewerkschaften, insbesondere unser Deutscher Verkehrsband, dieser neuen Art von Verkehrsarbeitern angenommen haben, wird im zweiten, noch ausstehenden Bande unserer Organisationsgeschichte geschildert werden.

VIII.

Das 22. und 23. Kapitel bringen eine Darstellung über den Aufschwung der Binnenschiffahrt im kapitalistischen Zeitalter. Gezeigt wird zunächst, daß bereits lange von dem Eindringen der Eisenbahnen in die deutsche Volkswirtschaft die deutsche Binnenschiffahrt eine Blüte erlebte, die einzig dastand: vor allem auf dem Rhein. Begünstigt wurde sie durch die „Rheinschiffahrtskonvention“ von 1831, die unter der Nachwirkung der französischen Revolution eine Anzahl von Beschränkungen des freien Verkehrs auf dem Rhein beseitigte, die Umschlags- und Stapel-









