

Die dieser „internationalen (?) Vorkonferenz“ zu Grunde liegende französische Absicht trat klar durch den Beschluß zu Tage, entgegen aller verkehrsgeografischen Grundlage Paris zum Mittelpunkt des Netzes zu machen. Außerdem sollten zur Bekämpfung der hochentwickelten, darum gefürchteten deutschen Kabelindustrie, die in scharfer Konkurrenz mit der amerikanischen Western Electric Co. stand (der Plan des Generaldirektors dieser Gesellschaft, eine übernationale, paneuropäische Telefongesellschaft zu gründen, war zuvor gescheitert), die amerikanischen und englischen Patente den zwischenstaatlichen Regelungen zu Grunde gelegt worden.

Nunmehr hat vor kurzem eine zweite Pariser Fernsprechkonferenz stattgefunden, die in Wahrheit international war. Denn alle europäischen Staaten, sehr verspätet auch Deutschland, waren eingeladen. Keine Einladung hatten Rußland und die Türkei erhalten; es fehlte auch Bulgarien. Es gelang auf dieser Konferenz den deutschen Vertretern, eine Gleichstellung der deutschen Technik mit der anglo-amerikanischen herbeizuführen; die Zusammenschließung beider für das Netz macht technisch keine Schwierigkeiten. Was die Lösung der organisatorischen Aufgaben betrifft, so wurde die Bildung eines Comité Consultativ, das in regelmäßigen Abständen zusammentritt und sich von einem aus seiner Mitte gebildeten Arbeitsausschuß Bericht erstatten läßt, und die Anstellung eines ständigen Sekretärs in einem Büro für die Angelegenheiten des europäischen Fernsprechnetzes beschlossen. Als Sitz dieses Büros wurde Paris bestimmt. Das Büro entwirft auf Wunsch der mitgeteilten Wünsche der Staaten über ihre Fernsprechverbindungen das Bild des zukünftigen europäischen Fernsprechnetzes und schlägt jedem Staat vor, welche Kabellinien er zu bauen hat; der einzelne Staat veranlaßt dann das Weitere in finanzieller (Parlamentsmitwirkung!) und technischer Hinsicht.

Die Einberufung dieser zweiten Pariser Konferenz ist ein Verdienst Frankreichs. Die Konferenz bedeutet ein wichtiges verkehrspolitisches Ereignis, das wiederum bewiesen hat, wie die Technik und ihre Indienststellung für das zwischenstaatliche Wirtschafts- und Kulturleben politisches Mißtrauen zum Nutzen der Völker zu überwinden vermag. Mit der hoffentlich bald errichteten Fernsprechverbindung der Hauptstädte und aller anderen wichtigeren Verkehrsorte Europas wird ein bedeutsames Friedenswerk vollendet werden, das die europäischen Völker einander zu nähern mit berufen ist. Hoffentlich hat auch der von der deutschen Delegation eingebrachte Protest dagegen, daß die Besatzungsmächte den Ausbau des außerordentlich wichtigen Rheinlandkabels verhindert haben, bald Erfolg.



Die Entwicklung der Luftrechtswissenschaft.

Von Prof. Dr. jur. HOLLATZ, Darmstadt.

Groß ist die Zahl der Sagen und Märchen, die uns berichten, wie zu allen Zeiten der Mensch versucht hat, die Gesetze der irdischen Schwere zu überwinden und sich dem Vogel gleich durch die Luft zu bewegen. Mag der menschliche Versuch erfolglos bleiben wie bei Dädalus, der mit wächsernen Flügeln zur Sonne flog, d. h. ein hohes Ziel mit unzureichenden Mitteln erstrebte, mag, wie jener Zauberer Mephistos, der, von „ein bißchen Feuerluft“ gehoben, den Besitzer in fremde Länder trägt, das Flugzeug sich aufs beste bewähren, immer ist das Fliegen ein Lieblingsspiel der menschlichen Sehnsucht. Ob diesen alten Sagen, wie dem Volksliede „Wenn ich ein Vöglein wär“, wohl Erinnerungen an prähistorische Zeiten zu Grunde liegen! Ob wohl frühere Menschheiten den Luftflug schon in höherer Vollkommenheit gekannt und betrieben haben! Wer könnte darauf antworten! Jedenfalls ist in der uns bekannten Kulturepoche es dem 18. Jhd. vorbehalten gewesen, den ersten praktischen Anstoß zum menschlichen Fluge zu geben. Und sobald die Technik soweit fortgeschritten ist, daß die praktischen Folgen der neuen Erfindung sich den verständigen Zeitgenossen als unübersehbar darstellen, greift auch bereits die Rechtswissenschaft ein und bemächtigt sich ihrerseits des neuen Gegenstandes, tappend und tastend zuerst und nach Problemen suchend, ohne sie lösen zu können, ja ohne an ihre Lösung zu denken, dann aber, mit der Fortbildung der technischen Seite, immer mehr die ganze Wichtigkeit des neuen Rechtsgebietes erfassend.

Da zitiert schon 1716 der Regensburger Arzt Georg Andrea Agricola in seinem originellen „Neuen Versuch der Universalvermehrung der Bäume“ gegen die Luftschiffahrt, die er übrigens mit der Kunst des Seiltanzens zusammenstellt, weil er eine ungeheure Erschwerung der Strafverfolgung der Verbrecher als unmittelbare Folge der Entwicklung der neuen Kunst voraussieht: „Inzwischen aber war dieses das Beste, daß anstatt Fliegen Lügen herauskam. Dann, wie wollte man die bösen Buben erwischen? Sie flögen alle über die Stadtmauern“. Im Vergleich zu dieser vorurteilvollen Betrachtungsweise muß uns ganz besonders der freie, weitschauende Blick J. J. Rousseau's bewundernswert erscheinen, mit dem er die Luftfahrt, ihre Entwicklung und ihre Rechtsfolgen sieht. Erst 1910 ist es dem Genfer P. P. Plan, nach langem Suchen, gelungen, eine bisher verborgene Schrift Rousseau's

aufzufinden — ihr Entstehungsjahr ist unbekannt —, in denen diese Luftfahrts- und Luftrechtsprobleme erörtert werden, den „Nouveau Dédale“. Es ist erstaunlich, wie der Philosoph von Genf, der auch in anderen Dingen Sehergabe besaß, in begeisterten Schilderungen voraussagt, welche Stelle die Luftfahrt dereinst in der menschlichen Kultur und ganz besonders im menschlichen Verkehrsleben einnehmen wird. Nur die Gewohnheit sei es, so etwa führt er aus, die uns jetzt noch die Luftfahrt als etwas Außerordentliches erscheinen lasse, in der Tat würden wir jedoch in kurzer Zeit die Luft ebenso beherrschen und befahren, wie jetzt das Meer. „Es gab ja eine Zeit, wo wir auch die Meeresschiffahrt für ein Zeichen höchster und einzigartiger Kühnheit nahmen.“ Rousseau bespricht dann im einzelnen, auf die Rechtsfragen übergehend, die Nachteile, die die Menschheit durch Vervollkommnung der Luftfahrt haben könne, weil Verbrecher sich ihrer bedienen könnten; aber mit Recht meint er dagegen, daß schließlich jeder Fortschritt der Kultur Guten wie Bösen zum Nutzen gereiche und von jedem nach seinem Bedürfnis verwandt werde. Der große Vorteil, den nach Rousseau der Luftflug den Menschen bringen wird, ist die Annäherung der Nationen durch Steigerung des Verkehrs ins Ungemessene.

Die Versuche Blanchard's im Jahre 1782, mehr noch die der Brüder Montgolfier und des Physikers Charles im folgenden Jahre erregten die Gemüter der Zeitgenossen aufs Höchste; niemand konnte sich mehr dem überwältigenden Eindruck der vollendeten Tatsache des menschlichen Luftfluges entziehen, und jedermann begann die ungeheure Tragweite dieser Versuche für alle Seiten des äußeren menschlichen Lebens zu erkennen oder zum mindesten zu ahnen. „Paris hat“, so berichtet ein Augenzeuge, Rivarol, „einen Ballon von 36 Fuß Umfang sich in der Luft bewegen sehen; wird es nicht bald fliegende Schiffe und fliegende Menschen sehen, sodaß nur noch das Feuer für den Menschen unbewohnbar bleibt! Die Zuschauer beglückwünschten sich, eine solche Umwälzung mitzerleben! Aber — so fährt Rivarol an anderer Stelle fort — groß ist auch die Zahl derer, die wenig Freude an der Erfindung haben. Die bürgerliche und moralische Welt scheint ihnen aus den Angeln zu gehen. Sie sehen im Geiste schon Schlachten in der Luft, aus der das Blut der Krieger auf die Erde regnet. Liebhaber und Spitzbuben kommen durch die Schornsteine geflogen und stehlen unsere Schätze und unsere Mädchen. Wir brauchen eine Polizei in der Luft, sonst sind alle Türen und Schlösser überflüssig, alle Zollschranken unnötig.“ Also auch hier die Furcht vor dem Flugzeug als Gerät des Einbrechers und Entführers, daneben die klare Erkenntnis der Möglichkeit eines Luftkrieges! Andere wieder suchen solche Voraussicht lächerlich zu machen; der Baron Melchior Grimm erklärt ironisch: „Ich habe unsere Bierbankpolitiker schon das Wachsen der Ausgaben beschwatzen hören, das die unvermeidliche Aufstellung einer Luftmarine zur Folge haben müßte!“

Immer mehr tritt bei den Klarsehenden neben die strafrechtlichen Probleme in jener Zeit die staats- und völkerrechtliche Seite der neuen Erfindung, und hier ist es ganz besonders unser deutscher Dichter Wieland, der den Regierungen voraussichtliche Ratschläge erteilt, die auch heute an „Aktualität“ nichts zu wünschen übrig lassen würden. Nachdem Wieland 1773 sich in seiner „Aeroptomanie“ erst gehörig über die Luftfahrt lustig gemacht, würdigt er, nach den Pariser Aufstiegen, 1784 und 1797 in seinen „Aeronauten“ ernsthaft das Luftschiff als eminentes Mittel zur Kriegführung; er rät deshalb den Staaten, nur ja die französische Technik aufmerksam zu verfolgen, um nicht hinter ihr zurückzubleiben; sollte Frankreichs Luftschiffahrt sich dennoch allzusehr entwickeln, so bliebe den anderen Staaten nichts übrig „als alle ihre Kräfte zur gänzlichen Zerstörung der französischen Luftmarine zu vereinigen.“

Noch ein zweiter deutscher Dichter ist um die Wende des Jahrhunderts an die Luftrechtsfragen herangegangen, und zwar mit all dem ihm eigenen bizarren Humor — Jean Paul. In einer Nachricht der „Bairreuther Zeitung“ vom 12. Mai 1808 hatte es geheißen: „Der Uhrmacher Jacob Degen in Wien sei mit Flügeln aus zusammengenahtem Papier, welche eine Last von 240 Pfund bewegten, im Reithause vor einer Zuschauermenge 54 Fuß hoch nach beliebigen Richtungen geflogen.“

Daran anschließend meint Jean Paul: Mit diesen Flügeln setzt der Uhrmacher Degen dem ganzen Europa ein neues Getriebe ein, und die Entdeckungen sind unabsehlich, auf welche dieses Segelwerk die Einschwärzer, die Nonnen, die Polizei-Bedienten, die Diebe und die Autoren bringen muß.

Um die letzten zu überfliegen, setz' ich mich sogleich nieder, und äußere meine Gedanken über den Fund, sodaß die anderen Schreiber nichts mehr aufzutischen vermögen, als was ich schon abgedroschen habe.

Das Erste und Wichtigste, was noch in diesem Jahre in der Sache geschieht, ist allerdings, daß eine Gesetzkommision (in jedem Staate) nieder- und von ihr eine vorläufige Flug-Ordnung aufgesetzt wird. Die nötigsten Luft-Aufseher, Luft-Räte und Luft-Schreiber werden verpflichtet. Sehr verständig ist's, — hier unterbricht Jean Paul seine Gedankenfolge durch scherzhafte Seitensprünge — daß sie, wenn ich nicht zuviel hoffe, jedem das Fliegen und Erheben untersagen, der nicht von Adel ist, oder sonst von einer gewissen Standeserhöhung. Die untern Stände müssen unten bleiben; der Erdboden ist der goldene Boder ihres Handwerkes, indeß die höheren mehr von Luft und in Luftschlössern leben; und wozu Flügel für einen Pöbel, der so gut zu Fuße ist, gegen den Adel in Kutschen und Sänften? Es kann im ganzen Luft-Departement nur eine Stimme darüber sein, daß das Volk, wenn man ihm nicht die Flügel beschneidet, nämlich abschneilt — wie im Kriege die Waffen, und in Italien die Messer — nichts wird, als ein fliegender Drache, aber ohne Schnur und nicht ganz von Papier,

der, wie schon längst die Hexen, bloß zur Anbetung des Teufels durch den Himmel reiset. Denn darf der Pöbel die Luft durchschwärmen, so ist Nachts kein Hut auf dem Kopfe, und kein Schinken im Rauchfange mehr sicher; an Leipziger und Hamburger Toorgroschen ist nicht mehr zu denken (jeder Kerl schwänge sich im Finstern in die Stadt, wenn er wollte), und das Fallen der Staatspapiere folgte auf das Steigen des Volkes. Der Jan Hagel würde sich, wie die Schwalben, im Fluge ernähren wollen, die Wilddiebe schössen von oben herunter, und stießen, wie Geier, auf alles. Kurz das Staats-Unkraut würde sich, wie der Distelsame, ausbreiten, nämlich durch Flügel, da man es doch mit dem Volke, wie mit den Tannensamen, zu machen hätte, dem der Forstmann die Flügel abreißt, ehe er ihn aussäet!.

An einer anderen Stelle führt Jean Paul dann aus: „Gleichwol bin ich ganz mit der trefflichen Flug-Kammer und mit dem Luftsenate einverstanden, daß sie in herrschaftlichen Diensten eine Ausnahme von der Entflügelung des Volkes in der Flugordnung ausdrücklich festsetzen. Nach Aehnlichkeit der Tanz-Frohnen nimmt die Kammer mit Recht auch Flug-Frohnen an, und allerdings kann ein Postzug geflügelter Frohn-Bauern einem Rittergutsbesitzer oder einem Herrn vom Hofe ungemessene Vorspanndienste in einem (erst noch zu erfindenden) Steig-Fuhrwerk tun, worin er steilrecht in die Höhe und in den Himmel geht. Künftig wird es etwas Gewöhnliches sein, daß die Bauern die Herrschaft erheben. Vielleicht auch bei Feuersbrünsten dürfter sowohl den sogenannten steigenden Handwerker als den Angst-Opfern im fünften Stockwerke Rettfittige nachzulassen sein — vielleicht so bei Erdbeben, bei Ueberschwemmungen als Nothruher — so den Vogelnester-Aus- und Einmehrnern in Island, — so den Spionen — so den Eilfliegern im Amte der Eilboten und allen Flug-Postämtern ohne Kunststraße — so den Schauspielern statt der Stricke der Taufengel, wenn sie in Opern zu fliegen haben. . . . Die Luft-Ordnung welche zu den Gesetzen der fallenden Körper die der steigenden nachträgt, ist reich an guten Paragraphen.“ Nach allerlei scherzhaften Anspielungen fährt Jean Paul dann fort: „Gleichwol find' ich's gut, daß die Luft-Inspektion des Mißbrauches wegen verordnet, daß in Nebeln niemand oben schwimme (was wol die Nässe der Papierflügel von selber verbietet, so daß man nur mit dem Wetterglase steigen kann), daß kein Flügelmann sich zu sehr erhebe (außer während des Jagdverbots), wegen der Gefahr, als Habicht angesehen und geschossen zu werden —, daß Nachts jeder Flugbürger eine Laterne trage, wie der surinamische Laternenräger, und am Tage eine besondere Luft-Uniform, damit die Luft-Polizei-Bedienten (gleichsam höhere Paß-Kordonisten), welche auf Thürmen mit Ferngläsern auf den Lüft-himmen invigilieren, ihn nicht als verdächtiges Vagabundengesindel ohne weiters herunterschließen.“

Wir sind mit Jean Paul in das 19. Jhd. gekommen und nähern uns der Epoche, wo das Flugzeug aus der Zeit der technischen Ver-

suche heraustritt und anfängt, unmittelbaren, praktischen Wert zu erhalten. Da seien noch zwei Männer erwähnt, die, entgegen der scharfen Voraussicht der Rolle des Kampfflugzeugs, die wir bei Rivarolo fanden, in pazifistischer Begeisterung, aus der Entwicklung der Flugtechnik den Weltfrieden, den Weltstaat, das Weltrecht erblicken sehen, der Franzose Victor Hugo und der Engländer Alfred Tennyson. Der erste besingt 1859 in seiner verzückten „Légende des siècles“ das Luftschiff als das himmlische Werkzeug, berufen den Menschen wieder mit Gott zu vereinen, aufzuheben alles, was die Menschen trennt, die staatlichen Grenzen verschwinden zu lassen und mit dem Weltfrieden der Menschheit die wahre und höchste Freiheit zu bringen. Und Tennyson sieht, obwohl er bereits den Krieg 1870/71 und die in ihm den französischen Ballons zugedacht gewesene Ausgabe miterlebt hat, 1883 in seinem „Locksley Hall“ dereinst eine Zeit kommen, wo dank der verkehrsstärkernden Wirkung des Luftfluges die Völkerannäherung solche Fortschritte gemacht hat, daß es keinen Krieg, keine Kriegswerkzeuge mehr gibt, eine Zeit, wo alle Völker sich zu einem „Weltbund“ zusammengeschlossen haben mit einer „Weltvertretung“ und mit einem, den ganzen Erdball umspannenden „Weltrecht“!

Bei all den luftrechtlichen Erwägungen, die bisher besprochen wurden, handelt es sich um das Aufwerfen von Problemen, nicht aber um ihre ernsthafte Lösung, denn selbst die von Jean Paul vorgeschlagene, bis ins einzelne gehende „Flugordnung“ ist letzten Endes scherzhaft gemeint. Da waren es die Vorkommnisse des deutsch-französischen Krieges, die zum ersten Mal gebieterisch nach rechtlicher Regelung riefen und die erste Aufmerksamkeit des Gesetzgebers und Rechtsgelehrten auf dies neue Tätigkeitsfeld lenkten. Es stiegen in der Zeit vom September 1870 bis zum Januar 1871 etwa 65 Ballons von Paris auf, von denen ein großer Teil, seinen Zweck verfehrend, auf fremdem Staatsgebiet niederging und so juristische Spekulation zum Gegenstand dienen konnte; es sei erinnert an „Lafayette“, der in Belgien, „Garibaldi“ und „Montgolfier“, die in Holland, „Stadt Paris“, der bei Wetzlar und „General Chanzly“, der gar bei München niederging. An diese Vorfälle hat insbesondere Felix Dahm angeknüpft und in seiner Schrift „Der deutsch-französische Krieg und das Völkerrecht“ (abgedruckt in den „Völkerrechtlichen und staatsrechtlichen Studien“, Berlin 1884) die kriegsrechtliche Behandlung der Luftschiffer untersucht. „Es fragt sich“, so formuliert Dahm das Problem juristisch, „ob die Eigentümlichkeit des neuen Verkehrsmittels als solche, abgesehen von dem dadurch angestrebten Zweck, eine eigentümliche Behandlung der sich desselben bedienenden Personen involviert“. Dahm verneint die Frage: Ein besonderes Prinzip über Behandlung der Luftschiffe als solche lasse sich nicht aufstellen, entscheidend sei vielmehr in jedem Einzelfalle die Gesamtheit der übrigen Umstände, also insbesondere der Zweck der Fahrt. Das allgemeine Interesse an diesen Fragen wird verständlich, wenn man bedenkt,

daß Gambaetta auf dem Luftwege Paris verlassen hatte, und daß Paris in einer die Interessen der Belagerung gefährdenden Weise seine Verbindung mit der Außenwelt auf dem Luftwege unterhielt.

Während der nächsten Jahrzehnte sind Fortschritte der Luftrechtswissenschaft nicht zu verzeichnen, und erst um die Jahrhundertwende setzt eine neue Bewegung ein. Hier verdient besonders Erwähnung das Werk des dalmatischen Rechtsanwalts Pappafava „Ueber die räumliche Umgrenzung des notariellen Wirkungskreises und zwar auf dem festen Lande, dem Wasser und dem Luftraum“ (in deutscher Uebersetzung 1901 erschienen). Pappafava widmet gerade der Umgrenzung im Luftraum einen besonders ausführlichen und sorgfältig bearbeiteten Abschnitt, in dem er, trotz des etwas schweratmigen Titels, der auf Spezialuntersuchungen hindeutet, auch grundsätzliche Fragen zu lösen versucht. Pappafava begeht leider einen Fehler, der auch in der späteren Zeit sich häufig findet: er lehnt sich nämlich allzu eng an das Seerecht an: „Da das Ziel der Luftschiffahrt dasselbe ist wie das der Seeschiffahrt, so fragt es sich, ob die für diese geltenden internationalen Rechtsnormen auch auf jene werden anzuwenden sein. Zweifellos wird dies zu geschehen haben.“ Die Irrtümlichkeit dieser Auffassung, an der die Ähnlichkeit der Terminologie (Schiff-Luftschiff) wohl ein gut Teil Schuld hat, liegt auf der Hand. Schon die Tatsache, daß unter dem fahrenden Luftschiff Menschen, unter dem fahrenden Schiffe aber Fische wohnen, muß einen so scharfen Unterschied in jeder Beziehung zur Folge haben, daß ein für allemal jede Analogie in der Behandlung beider Verkehrsmittel ausgeschlossen ist.

In diese Periode fällt auch der Entwurf des ersten Luftgesetzbuches. Im Jahre 1900 hatte der in Neuchâtel tagende Kongreß des Institut de droit international den französischen Juristen Fauchille mit der Berichterstattung über die Fragen des neuen Rechtszweiges betraut. Auf der Brüsseler Tagung des Instituts im Jahre 1902 legte dann Fauchille einen ausführlichen Entwurf mit Begründung vor, das Régime juridique des aérostats. Besonders bemerkenswert in diesem umfangreichen Gesetzbuch ist der Artikel 7, in dem sich Fauchille, abweichend von der Lehre des gemeinen Rechts, auf den Standpunkt der Freiheit der Luft stellt: „Die Luft ist frei; die Staaten haben an ihr, in Friedens- wie in Kriegszeiten, nur solche Rechte, wie zu ihrer Erhaltung notwendig sind, d. h. das Recht auf Spionageabwehr, auf Zoll- und Sanitäts-Polizei und auf die Landesverteidigung.“ Der Eingriff in die staatliche Souveränität, den dies von Fauchille vorgeschlagene Aufgeben der Lufthoheit darstellt, wird heute von der Gesetzgebung der luftfahrenden Staaten übereinstimmend abgelehnt.

In den nächsten Jahren war es besonders der Schweizer Rechtswissenschaft, die sich mit unserer Frage beschäftigte. Nachdem Karl Hilty 1905 seine „Völkerrechtlichen Gebrauche in der atmosphärischen Zone“ (Archiv für öffentliches Recht, Band 19) veröffentlicht hatte, erschien 1908 des großen Züricher Professors Friedrich Meil-

grundlegende Schrift „Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht“, das Werk, das für alle späteren luftrechtlichen Schriften, insbesondere auch was Form und Einteilung anbelangt, vorbildlich geworden ist. Ergänzt hat dann Meili noch sein Werk durch zwei Aufsätze „Juristische Gedanken über die Eroberung der Luft und über das neue Recht der Luftschiffahrt“ (Allgemeine Zeitung 1908) sowie „Die Luft in ihrer Bedeutung für das modernste Verkehrs- und Transportrecht“ und den Vortrag „Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft“, gehalten in der Internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre zu Berlin. Das Wertvolle an Meilis Werk ist, daß wir zum ersten Male eine zusammenhängende systematische Darstellung aller sich aus dem Luftverkehr ergebenden Rechtsfragen bekommen. Nicht daß Meili es unternommen hätte, der Gesetzgebung die Richtung weisen zu wollen, wohl aber werden von ihm alle Rechtsprobleme scharf formuliert, die privat- und prozeßrechtlichen, insbesondere der luftrechtlichen Transportvertrag und Schadensersatzpflicht, die strafrechtlichen und die völkerrechtlichen. Im nächsten Jahr ist es besonders die Abhandlung von Christian Meurer „Luftschiffahrtrecht“ (in den „Annalen des Deutschen Reichs“ 1909, Heft 3). Wie alle Werke des Würzburger Professors, so ist auch sein „Luftschiffahrtrecht“ ein Muster an Gründlichkeit und Klarheit. Auch Meurer kämpft gegen die Analogieen aus dem Seerecht: „Die Luft ist nun einmal kein Meer, der Ballon kein Schiff, und eine völlige Gleichstellung weder de lege lata gegeben noch de lege ferenda empfohlen.“ Besonderes Interesse erwecken des Verfassers strafrechtliche Ausführungen; er verspricht sich von einer allmählich zu erzielenden Einigung über das Luftschiffahrtstrafrecht eine eventuelle „Freimachung des Konventionsweges zu einem internationalen Strafrecht“.

Von luftrechtlichen Studien aus der Vorkriegszeit, die unserem heute geltenden Luftverkehrsgesetz die wissenschaftlichen Grundlagen schaffen halfen, seien abschließend noch erwähnt: Die Schrift von G. Brenwald „Luft und Recht“ (Zürich 1910), die zum ersten Mal mit Ausführlichkeit auf die Fragen der Haftpflicht eingeht, die „Grundgedanken eines Luftrechts“ von Maxim. Fleischmann (München 1910), der als erster die Luftversicherung in den Bereich seiner luftrechtlichen Erörterung zieht, und das „Luftzollrecht“ von Viktor Würth (Berlin 1911), der die zollrechtlichen Fragen zum Ausgangspunkte seiner Untersuchungen nimmt, ähnlich wie es hundert Jahre vorher scherzhafterweise schon Jean Paul getan hatte. Das Wichtigste der vor dem Kriege erschienenen Werke ist das auch an Umfang alles frühere übertreffende „Luftrecht“ des Italieners Cattellani; unter sorgfältiger Benutzung aller vorhandenen Literatur nimmt Cattellani in seinen sehr klar und flüssig geschriebenen Untersuchungen Stellung zu allen Fragen, die bisher in Spezialforschungen verstreut waren. Sehr zu bedauern ist hier nur eins, nämlich der ganz-

liche Mängel irgend eines Systems; in bunter Folge ziehen die einzelnen luftrechtlichen Probleme am Auge des Lesers vorüber, ohne daß auch nur der Versuch gemacht wäre, eine Einheitlichkeit oder Gruppierung des Ganzen zu erreichen.

Das ist etwa in großen Zügen die theoretische Entwicklung des neuen Rechtszweiges. Daß bei dieser Darstellung Vollständigkeit auch selbst nur angestrebt werden könnte, ist natürlich nicht möglich. Vieles ganz Hervorragende ist unerwähnt geblieben, wie etwa die Arbeiten Ernst Ziternanns, Grünwalds und Alex Meyers, des trefflichen deutschen Generaldeligierten des Comité international juridique de l'aviation.

Aber auch die Praxis hatte bereits vor dem Ausbruch des Krieges Leistungen auf dem Gebiete der Luftgesetzgebung aufzuweisen.

Im Deutschen Reich ist es zuerst Preußen gewesen, das durch die Erlasse der Ministerien der öffentlichen Arbeiten und des Innern vom 22. Oktober 1910 vorläufige Bestimmungen über den Luftverkehr herausgegeben hat. Die Erlasse bezeichnen sich selbst als vorläufig und sprechen die Hoffnung aus, daß die Gesetzgebung des Reiches an ihrer Stelle bald Endgültiges schaffen wird. Es handelt sich in den Erlassen hauptsächlich um Anordnungen polizeilicher Art. Verordnungen vom 21. Dezember 1910 und vom 5. August 1913 ergänzten die genannten Erlasse in einigen Punkten. Als endgültige gesetzliche Regelung wurde ein deutsches Luftverkehrsgesetz im Jahre 1913 entworfen und am 31. Januar 1914 dem Reichstag zur Beschlußfassung übersandt. Am 12. März 1914 überwies der Reichstag den Entwurf einer Kommission. Der Krieg unterbrach zwar den Werdegang des neuen Gesetzes auf mehrere Jahre, förderte aber andererseits eine solche Menge von neuen Aufgaben der Luftgesetzgebung zu Tage, und zeitigte soviel neue praktische Erfahrungen, daß der alte Entwurf, als seine Beratung nach dem Kriege wieder aufgenommen wurde, gründlicher Umarbeitung bedurfte. Das Deutsche Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922¹⁾ behandelt in drei Abschnitten den Luftverkehr, die Haftpflicht und die Strafvorschriften. Von den großen Fragen, die jedem Luftgesetz zur Lösung vorliegen, ist die grundlegende die nach der sogenannten „Freiheit der Luft“, nicht nach der öffentlich-rechtlichen Freiheit, von der oben, im Gesetzentwurf Fauchilles die Rede war — diese wird heute von allen Luftführenden Staaten als mit der Gebietshoheit unvereinbar abgelehnt — sondern nach der privatrechtlichen Freiheit der Luft, die darin ihren Ausdruck findet, daß der Eigentümer des überfliegenen Grundstücks grundsätzlich das Durchfliegen des Luftraumes über seinem Grundstück nicht hindern kann.

Wenn unser Gesetz mit den Worten beginnt: „Die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge ist frei,“ so soll damit also nicht etwa

¹⁾ Traugott Bredow und Fritz Müller: Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922. Berlin 1922, Carl Heymanns Verlag.

ein völkerrechtlicher Grundsatz aufgestellt, sondern lediglich für die Luftfahrt ausgesprochen werden, was § 905 B. G. B. allgemein für Grundstücke bestimmt: „Der Eigentümer kann Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat,“ jedoch mit der Modifikation, daß der Grundeigentümer die mit dem Luftverkehr verbundenen Einwirkungen auf sein Grundstück auch dann nicht verbieten kann, wenn er dies anderen Einwirkungen gegenüber nach dem genannten § 905 tun könnte, also auch dann, wenn der Luftverkehr in so geringer Höhe erfolgt, daß er an der Ausschließung das größte Interesse hätte. Eine Ausnahme hiervon läßt sich nur dadurch erreichen, daß das durch den Luftverkehr belästigte Grundstück als „Luftsperrgebiet“ erklärt wird. Diesem den Luftfahrer einseitig begünstigenden Recht des unbeschränkten Ueberfliegens fremder Grundstücke steht die Verpflichtung des Fahrzeughalters gegenüber, ohne Rücksicht auf sein Verschulden, jeden bei Betrieb eines Luftfahrzeuges verursachten Schaden zu ersetzen. Im übrigen ist die Vorschrift, die den Grundeigentümer in seiner Eigentumsausübung beschränkt, durchaus aufgebaut auf der Grundlage, die § 153, Abs. 3 der Weimarer Reichsverfassung dem Gesetzgeber für die privatrechtliche Regelung des Eigentums gibt: „Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich Dienst sein für für das gemeine Beste.“ Wollte man nicht von vornherein dem Luftverkehr alle Lebensfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeit nehmen, so war diese Art der gesetzlichen Regelung notwendig.

Eine Folge der Freiheit des Luftraumes ist naturgemäß das Recht des Luftfahrers, auch alle diejenigen Handlungen im Luftraum über fremdem Grund und Boden vorzunehmen, die sich aus dem Betrieb der Luftfahrt ordnungsmäßig ergeben, auch dann wenn diese Handlungen sich, wie das Abwerfen von Ballast, auf dem überfliegenen Grundstück störend auswirken. Daß in diesen Fällen, nach § 19 des Gesetzes, die Verpflichtung der Grundeigentümers zur Duldung ergänzt wird durch seines und eines jeden dritten Anspruch auf Ersatz allen Schadens, war oben schon erwähnt. Nicht zu den mit dem Betrieb der Luftfahrt verbundenen Handlungen würde beispielsweise das Abwerfen von Flugblättern gehören, gegen das sich der Grundstückseigentümer klagend wehren könnte, ganz abgesehen davon, daß mit solchem Abwurf meist auch eine Uebertretung des § 366¹⁰ R. St. G. B. verbunden sein wird, der die Verunreinigung einer öffentlichen Straße mit Strafe bedroht.

Von Wichtigkeit ist in diesem § 1 des Luftverkehrsgesetzes dann noch der 2. Absatz, der die Begriffsbestimmung des Luftfahrzeuges enthält: „Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte“. Für Geräte, die hier nicht aufgezählt sind, gilt demnach das Luftverkehrsgesetz nicht, also nicht für Fallschirme, d. h. „Geräte, die Menschen und Sachen in langsamem Fall

von Stellen im Luftraum zu tiefer gelegenen führen sollen", und nicht für Gleit- und Segelflzeuge.

Der durch § 1 des Gesetzes aufgestellte Grundsatz der Freiheit der Luft verlangte naturgemäß eine Ergänzung durch Regelung der Frage nach dem Landungsrecht. In Notfällen war ein solches Recht bereits durch den bestehenden Rechtszustand (§ 904 B.G.B.: der Eigentümer einer Sache ist nicht berechtigt, die Einwirkung eines andern auf die Sache zu verbieten, wenn die Einwirkung zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig ist) gegeben. Dieses Landungsrecht ist nun durch das neue Gesetz ausgedehnt, und zwar dürfen Luftfahrzeuge auch ohne das Vorliegen eines Notfalls landen: 1. in Flughäfen und 2. außerhalb geschlossener Ortschaften auf nicht eingefriedigten Grundstücken und auf Wasserflächen. Außer der Verpflichtung des Fahrzeughalters zum Schadensersatz besteht hier als Rechtsfolge der Landung noch die Verpflichtung der Besatzung zur Erteilung der Auskunft zwecks Feststellung der Persönlichkeit von Halter und Führer. In der „Freiheit der Luft“ des § 1 und im „Landungsrecht“ des § 12 des Luftverkehrsgesetzes liegen die beiden Brennpunkte des deutschen Rechts der Luftschifffahrt.

Es war schon einmal von „Luftsperrgebieten“ die Rede: Luftsperrgebiete sind nach § 13 des Gesetzes solche Gebiete, die vorübergehend oder dauernd für den Luftverkehr ganz oder unter einer bestimmten Flughöhe gesperrt werden. Ein solches Sperrverbot wird notwendig werden für den Luftraum über Festungen, über Heilanstalten — in letzterem Falle von einer bestimmten Flughöhe an — und in ähnlichen Fällen.

Große Schwierigkeiten bot, solange luftrechtliche Fragen überhaupt erörtert wurden, das Problem der strafrechtlichen Beurteilung im Luftraum begangener Straftaten. Das Strafrecht des Luftraumes kann ein anderes sein, als das auf dem überlogenen Grundstück geltende. Der gewöhnliche Fall wird ja der sein, daß entweder ein Inländer im Luftfahrzeug ein Verbrechen begeht gegen einen Inländer oder ein Ausländer gegen einen Inländer, oder ein Inländer gegen einen Ausländer. Hier ist stets das Strafrecht des Grundstaates gegeben. Dies Interesse fehlt aber, wenn die verbrecherische Tat auf einem fremden Fahrzeug von einem Fremden gegen einen Fremden auf der Durchfahrt durch den inländischen Luftraum begangen worden ist. Ein Strafinteresse hat in diesem Fall der Grundstaat nicht, selbstverständlich aber, nach dem Territorialitätsprinzip, das Recht, die Straftat zu sühnen. So bestimmt denn beispielsweise auch Art. 14 des Deutsch-Schweizerischen Luftverkehrsabkommens von 1920 ausdrücklich, daß alle Luftfahrzeuge und deren Besatzungen und Passagiere ausnahmslos der Gesetzgebung des Staates unterstehen, in dem sie sich befinden.

Eine Schwierigkeit entsteht bei Begehung von Straftaten im Luftraum über staatenlosem Gebiet oder — was häufiger vorkommen dürfte

— über der offenen See: schießt beispielsweise der im Luftfahrzeug entfliehende Verbrecher auf den ihn im Luftfahrzeug verfolgenden Polizeibeamten; so wäre, wenn die Tat über der offenen See geschieht, für die Bestrafung kein Gericht zuständig, wenn nicht die sogenannte „Nationalisierung“ der Luftfahrzeuge diese Lücke füllte. Unter „Nationalisierung“ verstehen wir den Rechtsakt, der dem Luftfahrzeug eine Staatsangehörigkeit verleiht; diese Verleihung geschieht nach § 2 des Luftverkehrsgesetzes durch Eintragung in eine Luftfahrzeugrolle. Der Sinn dieser Eintragung ist, daß durch sie das Luftfahrzeug die Eigenschaft eines deutschen erhält, sozusagen ein fliegender Gebietsteil wird und von nun ab für auf ihm etwa über der offenen See begangene strafbare Handlungen das deutsche Gericht zuständig wird.

Bei dieser Gelegenheit muß auf die Verwendungsmöglichkeit hingewiesen werden, die dem Luftfahrzeug in Zukunft unbedingt im Dienste der Kriminalpolizei zufallen wird; gewiß, das mag in Folge der gegenwärtigen politischen Verhältnisse noch in weiter Ferne liegen, gehört aber durchaus zu denjenigen polizeilichen Aufgaben, deren Lösung dringend ist. Die Gegenpartei, das Verbrechertum, hat — wie Jean Paul und selbst der alte Dr. Agricola es vorausgesagt — die praktische Ausbeutung des Luftverkehrs für ihre Zwecke bereits vielfach erprobt. Sacharinschmuggel war das erste kriminelle Anwendungsgebiet des Luftfahrzeugs — sogar der berühmte erste Ueberflieger der Alpen, der Luftschiffer Spelterini, soll schon vor vielen Jahren diesen Schmuggel als einträgliche Nebenbeschäftigung ausgeübt haben —, und in den Jahren des deutschen Finanzchaos hat das Verschieben von Geld und Vermögenswerten ins Ausland, und zwar unter Verwendung des Flugzeuges, wiederholt von sich reden gemacht. Die Störer der Rechtsordnung sind ihren Hütern hier wie bei andern Gelegenheiten in der Ausnutzung technischer Neuerungen vorausgegangen; und da muß denn umso mehr unbedingt an der Forderung der Ausstattung der Polizei mit Flugzeugen festgehalten werden. Die Kontrolle der durch Deutschland führenden deutschen und internationalen Flugwege, die Grenzkontrolle und die Aufrechterhaltung des Nachrichtendienstes bei Unruhen ist ohne Polizeiluftfahrzeuge undenkbar. Das Reich und die Länder werden, und zwar umso mehr, je enger die mannigfachen Beziehungen zum Auslande wieder werden, der Ueberschwemmung durch das internationale Verbrechen, jedem Schmuggel, jeder Propaganda vom Auslande her ausgesetzt sein. Am Boden allein läßt sich dieser wichtige Zweig des Polizeidienstes nicht zweckentsprechend versehen. Es ist durch den sog. Versailles'er Friedensvertrag dem Reich die staatliche Polizeihohheit nicht genommen worden; die Aufrechterhaltung des Verbots von Polizeiflugzeugen, die eine Beschränkung dieses staatlichen Hoheitsrechtes bedeutet, steht also mit den Bestimmungen des Vertrages in Widerspruch, ihre Aufhebung muß mit aller Energie gefordert werden.

Mit dem Versailles'er Vertrag kommen wir auf das für die deutsche Luftfahrt so überaus traurige Kapitel der völkerrechtlichen Regelung. Nicht den Weltfrieden hat die Luftfahrt herbeigeführt, wie Victor Hugo und Alfred Tennyson in ihren phantastischen Dichtungen es voraussagten, nicht die menschliche Kultur zu internationalisieren hat sie gedient, sondern die Prophezeiungen Rivarols und Wielands sind Wahrheit geworden. Dieselbe Voraussicht hat übrigens Napoleon I. bewiesen, als er die Luftfahrt als eine Neuerung bezeichnete, „aus der nichts Gutes entstehen könne, solange nicht Frankreich allein das Geheimnis ihrer Technik besitze.“ Deshalb konnten auch die freundlichen, aber kurz-sichtigen Erwägungen eines Fauchille und Catellani, die dem Staate zu Gunsten der Staaten-gemeinschaft die Gebietshoheit am Luftraum grundsätzlich absprechen wollten, der Praxis des staatlichen Lebens und dem nationalen Macht- und Sicherheitsbedürfnis, das die „Freiheit der Luft“ in diesem, völkerrechtlichen Sinne ablehnen muß, nicht genügen; diese Erkenntnis hat die deutsche Rechtswissenschaft, Meurer, Kohler, von Liszt und andere, aber auch der Engländer Hazeltine in seinem „Law of the Air“ von vornherein besessen. Wie Jahrhunderte hindurch die Frage nach der Freiheit der offenen See der Angelpunkt war, um den sich mehr oder minder alle seerechtlichen Probleme drehten, — eine Frage, bei der England mit seinen Anschauungen der übrigen seefahrenden Welt trotzend gegenüber stand, und die erst durch den großen Hugo Grotius zu Anfang des 17. Jahrhunderts eine Lösung fand —, so wird die Freiheit oder staatliche Gebundenheit des Luftraumes über dem Staatsgebiet von ausschlaggebender Bedeutung für alle völkerrechtlichen Probleme des Luftverkehrs sein. Die Vertreter des völkerrechtlichen Grundsatzes „die Luft ist frei“, führen an, daß durch die staatliche Gebundenheit der Luftraum seinen Zweck, dem Luftverkehr unbeschränkt zu dienen, nicht erfüllen könne. Aber nicht darauf kommt es bei der grundsätzlichen Regelung an, ob dem Verkehr irgendwelche Schranken gezogen werden, sondern darauf, ob das staatliche Grundrecht der Gebietshoheit nicht durchbrochen wird; eine solche Durchbrechung aber wäre gegeben, wenn der Staat nicht grundsätzlich darüber zu bestimmen hätte, wer sein Luftgebiet durchfahren darf, und welche Regeln er dabei zu beachten hat. Man hat auch vorgeschlagen, ähnlich wie es jetzt das deutsche Luftverkehrsgesetz in privatrechtlicher Hinsicht tut, den Luftraum auch völkerrechtlich in horizontale Schichten zu teilen, und in den Schichten oberhalb des staatlichen Machtbereichs den Luftraum für „frei“ zu erklären. Diese Erwägung war aus zweifachem Grunde unbedingt abzulehnen; denn einmal kann auch aus einer Luftschicht, in der die Macht des überfliegenen Staates nicht mehr wirken kann, sehr wohl umgekehrt noch eine Einwirkung auf das Staatsgebiet stattfinden, und ferner ist eine Grenze des staatlichen Machtbereichs in der Luft weder endgültig festzustellen, noch auch äußerlich kenntlich zu machen. Es läßt sich eben, und das ist heute

die allgemeine Anschauung geworden, die Gebietshoheit am Grund und Boden nicht trennen von der am Luftraum darüber. Es ist auch die Anschauung des Versailles'er Vertrages, was aus dessen negativer Bestimmung gefolgt werden muß, daß Deutschland die ausdrückliche Pflicht auferlegt wird, Flug und Landung gewisser außerdeutscher Luftfahrzeuge zu dulden. „Freiheit der Luft“ besteht also in der Praxis heute nur noch über staatenlosem Gebiet und über dem offenen Meer; im übrigen sind die Staaten auf vertragliche Abmachungen angewiesen. Die zahlreichen Ansätze, die gerade deutsche Wissenschaft und Staatskunst auf dem Gebiete völkerrechtlicher Regelung mit den Nachbarstaaten genommen hatte, sind durch den Vertrag von Versailles im Keime erstickt worden. Nun ist ja allerdings der Rechtscharakter des Völkerrechts und damit die Wichtigkeit seiner Aufgabe im Staatenverkehr von den Männern des praktischen Lebens oft bestritten worden, und der Mangel eines bindenden Völkergesetzes und der Möglichkeit eines Zwanges Widerstrebender bietet zu diesem Bestreiten den Anlaß, aber denen, die den ersten Mangel geltend machen, ist zu erwidern, daß auch Vertragsrecht Recht ist, sobald die Vertragsschließen den Vertrag nicht einseitig lösen können; und wenn man aus dem Fehlen des Zwanges auf Unvollständigkeit des Völkerrechts schließen wollte, so könnte man in einem Staate, dessen Polizeigewalt zur Dinghaftmachung einer Räuberbande zu schwach ist, vom Aufhören der Strafgerichtsbarkeit reden. Welche Achtung auch diejenigen, die die Rechtsnatur des Völkerrechts leugnen, gefühlsmäßig vor den völkerrechtlichen Normen haben, erhellt am besten aus den Vorwürfen gebrochener Völkerrechtssätze, die im Weltkrieg auf allen Seiten, von amtlichen und nichtamtlichen Stellen immer wieder gegen die andern Kriegführenden und Neutralen erhoben wurden. Aus der Gemeinschaft nur der souveränen Mitglieder dieser völkerrechtlichen Familie sind wir Deutschen gegenwärtig tatsächlich ausgeschlossen; an die Stelle freier Willensbetätigung und Rechtsbildung durch Verträge ist für uns das Diktat von Versailles getreten, und unser Lulrecht ist von dieser Ausschaltung aufs Tiefste mitbetroffen.

Die Bestimmungen des Versailles'er Vertrages handeln an zwei Stellen von der deutschen Luftfahrt, und zwar im V. Teil über militärische und Seeluftfahrt und im XI. Teil über den Verkehr der nichtmilitärischen Luftfahrzeuge der Verbandsmächte. Im V. Teil legt Art. 102 dem deutschen Reich die Auslieferung des „ganzes militärischen und Marineluftfahrzeugmaterials“ auf. Im selben Teil des Vertrages wird den Luftfahrzeugen der Verbandsmächte in Deutschland freie Fahrt im Luftraum und Landungsfreiheit zugesprochen. Diese Freiheit wird dann in § 313 des XI. Teiles auch den nichtmilitärischen Luftfahrzeugen der Verbandsmächte ausdrücklich zugesprochen. Enden soll diese Verpflichtung zur Zeit der „völligen Räumung des deutschen Gebietes.“

Ich habe die bisherige Entwicklung zeigen und auf einige der grundlegenden Fragen unsers durchaus noch im Keime befindlichen Rechtszweiges hinweisen und insbesondere darlegen wollen, wie in den letzten Jahren die deutsche Rechtswissenschaft und Gesetzgebung, trotz aller Schwierigkeiten, die ihr die Abschürungsversuche der Verbandsmächte bereiten, ihren Blick für das rechtlich Notwendige sich nicht hat trüben lassen, wie sie klar und vorbildlich das Erstrebenswerte erstrebt und das Erreichbare erreicht hat. Das deutsche Luftrecht beginnt, ein bunter und blütenreicher Ast am Baume der deutschen Rechtswissenschaft zu werden. Aber gerade das Luftrecht bedarf, — und das sei de lege ferenda noch hinzugefügt —, trotzdem auch für es, wie für alle Kulturgüter und ihre Entwicklung, das Nationale Ausgangspunkt und Wurzel bleiben muß, in vielen Stücken letzten Endes einer Regelung, die über die Landesgrenzen hinausgehend, das Internationale zum Ziel nimmt. Die Ueberzeugung, daß der „ewige Frieden ein Traum, und nicht einmal ein schöner“ ist, darf uns nicht hindern, soweit nationale Rechtsgüter nicht entgegenstehen, eine immer größere Annäherung der Kulturvölker trotz aller Schranken der Gegenwart anzustreben, und wie ein Weltwechselrecht und Weltscheckrecht in den Anfängen bereits geschaffen wurde, so bleibt es durchaus ein erstrebenswertes Ziel, auch das Luftrecht allmählich in internationale Bahnen zu lenken, d. h. da, wo nationale Bedenken nicht entgegenstehen, an die Schaffung eines Weltluftrechts zu gehen. Der Weg von den Scherzen Jean Pauls über die Vorschläge Felix Dahns bis zum deutschen Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 war über ein Jahrhundert lang; wird die Zeitspanne zwischen dem heutigen Zustand und einem Weltrecht kürzer sein?



Wirtschaftlich-technische Grundzüge für eisenbahnbetriebliche Anlagen von großen Verladestellen des Postpaketdienstes.

Van Oberragerungsrat Prof. Dr. Ing. Hans Schwaighofer, München.

a) Ueberblick.

Nach einem kurzen Hinweis auf neuere Allgemein-Bestrebungen, die Betriebsführung im Postdienste der Großstädte technisch und wirtschaftlich hochwertig zu gestalten, wird die Frage der Zweckmäßigkeit der Errichtung von Postladebahnhöfen im besonderen hervorgehoben. Einige Erörterungen über die Regelung des gewöhnlichen Postpaketdienstes im Bahnhofsverkehr sowie Hinweise auf die bei Postbahnhöfen hauptsächlich in Betracht kommenden technischen Merkmale und wirtschaftlichen Wirkungen bilden den Inhalt der darauffolgenden Abschnitte des Aufsatzes.

1) Vorbemerkung.

Um die Leistungsfähigkeit der Betriebe zu erhöhen, werden heute für die zahlreichen Beförderungsprobleme der Post ganz erstklassige Lösungen angewandt; man trachtet Zeit- und Kraftminima im gesamten Arbeitsprozess zu erreichen. Mit dem geringsten Personal- und Sachaufwand sucht heute die Postverwaltung den Verkehr reibungslos abzuwickeln sowie das in den Anlagen festgelegte Kapital höchstmöglich nutzbar zu machen.

Die Schwierigkeit der Ueberwachung des Personals und die Unmöglichkeit der Anwendung des Akkordlohnes in den meisten Dienstzweigen der Post führen immer mehr dazu, durch Förderanlagen mit Kraftbetrieb oder durch sonstige Mechanisierungen tunlichst die Handarbeit auf das Beschieken maschinenmäßiger Einrichtungen zu beschränken, sowie auf die Entgegennahme der Pakete, Briefbeutel usw. an den Zielpunkten des Transportes. Die Arbeitsleistung muß zwangsläufig durch den von den Helfern bedienten mechanischen Förderern bestimmt werden, um die Betriebsführung vorteilhaft zu regeln. Diese Mechanisierungen sind nicht nur in neueren Postämtern, Telegraphen- und Fernsprechanstalten durchgeführt, sondern auch in den eisenbahnbetrieblichen Anlagen des Postverladendienstes. Infolge der heutigen Trennung des Güter- und Personenverkehrs, durch den