

## Weltwirtschaftsgemeinschaften im Nachrichtenverkehr.

Von Postrat Dr. ROSCHER, Berlin.

Zwischenstaatliche Abkommen als Vorläufer der heutigen Weltwirtschaftsgemeinschaften reichen weit zurück. Das liegt daran, daß den Nachrichtenmitteln ein mächtiger Drang zur Zusammenfassung über weiteste Gebiete innewohnt. „Die Posten, Telegrafen, Telefone sind Weltanstalten; den Weltanstalten muß ein Weltrecht gewidmet werden. Die Weltverkehrsanstalten sind die Herolde des Weltrechts“, sagt Meili. Für den zum Reiche Karls V. gehörenden europäischen Kontinent organisierte das Haus Taxis eine Art Weltpostverein, der eine niederländische, spanische, neapolitanische und deutsche Post umfaßte. Kursbücher zeigen internationale Postrouten in einem vielmaschigen Netze. Mit der extensiven und intensiven Ausdehnung dieses Netzes wächst die Bedeutung der Organisation, des vierten Verkehrsfaktors, der die drei anderen (den Weg zur Fortbewegung der Nachrichten, das Fahrzeug zur Beförderung des Transportgegenstandes und die bewegende Kraft, welche die Ortsveränderung des zu befördernden Objektes, des Fahrzeuges und später — wie bei Eisenbahnen, Dampfschiffen, Automobilen, Luftschiffen — des Trägers der Kraft selbst herbeiführt) zu der Verkehrsanstalt vereinigt. Das Netz wird dichter, damit verwickelter, unübersichtlicher. Präzises Arbeiten des Nachrichtendienstes bedingt ausgedehnteste administrative Maßnahmen, um einen glatten Verkehrsabfluß zu erzielen. Jedes Ueberschreiten der Grenze im Nachrichtenverkehr erfordert Vereinbarungen mit dem anderen Staat. Unzählige solcher Verträge entstehen bis schließlich die Vereinheitlichung der grundlegenden Normen des Nachrichtendienstes unabweisbar geworden ist. So findet dieser für die Post so bedeutungsvolle vierte Verkehrsfaktor in dem Weltpostverein seinen vollendetsten Ausdruck.

Der Weltpostverein ist ebenso wie der Internationale Telegrafendienst und der internationale Funktelegrafendienst ein Sammelvertrag. Diese Sammelverträge bilden zusammen mit den Sonderverträgen die Hauptarten der unmittelbaren rechtlichen Voraussetzung des zwischenstaatlichen Nachrichtenverkehrs; es sind solche, die gemeinsame Normen für seine Ausübung betreffen. Zu ihnen treten ferner rechtliche Voraussetzungen für den Schutz dieses Dienstes und schließlich solche zur Einrichtung von Verkehrsanstalten auf fremdem Gebiete.

Die Ausweitung und Intensität des Post- und Telegrafendienstes im 19. Jahrhundert bedingte den Ersatz der vorhandenen zahlreichen Einzelverträge durch Sammelverträge. Trotz jener waren angesichts des mächtig angeschwollenen Verkehrsstromes die Verschiedenheiten der postalischen Einrichtungen der einzelnen Staaten zu groß, der Übergang über die staatlichen Grenzen zu schwerfällig, die Abrechnungen zu verwickelt und die Tarife zu hoch. Der Weltpostvertrag schloß 1874 die vertragschließenden Länder zu einem einzigen Postgebiet mit dem 4 Jahre später angenommenen Namen „Weltpostverein“ zusammen und schuf folgende Voraussetzungen für die glatte Abwicklung der Massen des neuzeitlichen Briefverkehrs: Transitfreiheit (d. h. das Recht jedes Landes, mit jedem anderen Lande des Vereins über die Gebiete der zwischenliegenden Länder hinaus unter beliebiger Benutzung aller sich anbietenden Postbeförderungsmittel und ohne die vorherige Einwilligung dieser Transitstaaten erwerben zu müssen, in unmittelbarem Austausch der Postsendungen sei es durch Uebersendung geschlossener Briefposten, sei es durch Uebersendung von Briefschaften im offenen Transit, zu treten); Bindung der Land- und Seetransitgebühren; Einheit und Billigkeit des Portos; Wegfall der Portoteilung. Die Freiheit des Transits, die gestört werden würde, wenn die Verwaltungen die durch ihr Gebiet beförderten Briefe durchsehen dürften, erfordert den Schutz des Briefinhalts, der von den vertragschließenden Staaten staatsrechtlich gewährleistet sein muß. Daß die Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses nicht in dem Weltpostvertrage zum Ausdruck gebracht, sondern autonom, in den Gesetzgebungen aller vertragschließenden Staaten, festgelegt worden ist, ändert nichts daran, daß, wie auch der Spruch des internationalen Schiedsgerichts (der deutschen und der belgischen Postverwaltung) vom 14./23. August 1877 besagt, jener Grundsatz unstrittig eine der Grundlagen für den internationalen Korrespondenz-austausch bildet. Die die ganze Welt umspannende Vereinheitlichung der Normen für die Ausübung des internationalen Nachrichtendienstes bewirkt dann weiter eine einheitliche Regelung einer Reihe von Rechtsfragen über die Haftpflicht, das Eigentum der in der Beförderung begriffenen Sendungen, den Ausschluß von Sendungen von der Beförderung usw., die im Weltpostverein sogar häufig anders als im internationalen Recht gelöst sind, die aber den Grund zu einem Weltpostrecht gelegt haben.

Ebenso wie die Post verlangt die Telegrafie, auf die bei ihrem Drange nach schnellstem Gedankenaustausch zwischen den entlegenen Gebieten die staatlichen Grenzen fast noch hemmender wirken als bei der Post, einheitliche Normen. Daher wurde hier bald nach Erfüllung der technischen Voraussetzungen im Jahre 1865, also noch vor dem Weltpostverein, ein Sammelvertrag geschlossen, der Internationale Telegrafendienstvertrag vom Jahre 1865, den von Liszt als erste aller „völkerrechtlichen Verwaltungsgemeinschaften“ bezeichnet. Die Eigentümlichkeit des internationalen Telegrafendienstes und seiner Organisation bedingt gegenüber dem Postdienst gewisse besondere Vereinbarungen, so nähere Festsetzungen über die Bereitstellung geeigneter Betriebsmittel (Apparate und Leitungen), über die zugelassenen Sprachen und Schriftzeichen, das Verhältnis zu den wesentlich am internationalen Telegrafendienst beteiligten Privatgesellschaften, das Anhalten von Telegrammen, die für die Sicherheit des Staates gefährlich erscheinen oder gegen die Landesgesetze, die öffentliche Ordnung oder die Sittlichkeit verstoßen, Einstellung des internationalen Telegrafendienstes durch eine Regierung. Die Wahrung des Telegrammgeheimnisses ist ebenso wie die des Briefgeheimnisses, ja in noch höherem Maße, eine wichtige Voraussetzung, weil die Natur des Telegrafendienstes eine Kenntnisnahme des Inhalts durch die Verkehrsanstalt verlangt. Daher auch die Verpflichtung, gewisse Telegramme zurückzuweisen, andererseits aber auch das gegenüber dem Briefverkehr noch dringendere Erfordernis eines Schutzes gegen willkürliche und rechtswidrige Mitteilungen.

Mannigfache Bestimmungen des internationalen Telegrafendienstes sind auch die Voraussetzungen für den internationalen Funktelegrafendienst, der ja vielfach nur eine technische Abart des Drahttelegrafendienstes darstellt. Daher sind sie auch im Internationalen Funktelegrafendienstvertrag enthalten. Für das jüngste Schnellnachrichtenmittel folgte der Sammelvertrag auf eine Anregung der deutschen Telegrafienverwaltung hin schon bald nach seiner Einführung, weil das Bedürfnis besonders dringend war und die vorhandenen Post- und Telegrafienverträge, sowie zahlreiche andere internationale Sammelverträge schon den Weg für solche Vereinbarungen gebahnt hatten. Gewisse Eigentümlichkeiten des von keiner Grenze eingefriedigten Nachrichtenmittels, das, mit großer Ausbreitungsfähigkeit ausgestattet, vor allem auf dem freien Meere, dem natürlichen Schauplatz internationalen Verkehrs, seine Tätigkeit entfaltet, ferner das Bedürfnis nach schrankenloser Entwicklung der technischen Grundlagen und nach Nutzbarmachung für den Weltverkehr möglichst unter Ausschluß betriebshindernder Störungen — all dies vermehrte das Streben nach internationaler Verständigung. Ebenso wie bei der Post der Grundsatz der Verkehrsfreiheit besteht und bei Post und Drahttelegrafie einheitliche Vorschriften über Betrieb, Betriebsmittel, Taxen usw. für einen ungehemmten Abfluß des internationalen Ver-

kehrs erforderlich sind, muß es für den Funkdienst, wenn er seiner Aufgabe genügen soll, den beteiligten Staaten zur Pflicht gemacht werden, einen schnellen, pünktlichen, betriebssicheren Nachrichtenaustausch sicherzustellen; das Streben geht daher dahin, den Grundsatz der Verkehrspflicht zwischen den Stationen (Küsten- und Bordstationen) mehr und mehr ohne Ausnahme durchzuführen. Die Verkehrspflicht der Bordstationen ist auf der Londoner Konferenz 1912 bereits erreicht, diejenige zwischen Landstationen untereinander dagegen noch nicht. (Näheres hierüber folgt). Auch eine wirksame Ausnutzung des Funkwesens für Unfälle auf See, wofür er seiner Natur nach wie kein anderes Nachrichtenmittel geeignet ist, hat Vereinbarungen über die technischen und betrieblichen Erfordernisse zur Voraussetzung.

Die Ausdehnung des Zeitungswesens drängte nach einheitlicher Regelung auch dieses Zweiges des Nachrichtendienstes, wieweil die Verschiedenartigkeit der Gesetzgebung der beteiligten Länder, wo bald die Post, bald Privatpersonen den Zeitungsbezug vermitteln, besondere Schwierigkeiten bereite. Das von einer Reihe von Staaten abgeschlossene Übereinkommen betr. den Postbezug von Zeitungen und Zeitschriften vom Jahre 1891 (zuletzt erneuert im Jahre 1920 in Madrid), ist der Niederschlag dieser Bestrebungen. Es verpflichtet die Postanstalten der beteiligten Länder zur Vermittlung des Bezuges der in anderen Ländern erscheinenden Zeitungen, stellt die Pünktlichkeit des Bezuges (durch Bestimmung sogenannter Auswechslungspostanstalten für die Vermittlung des Zeitungsdienstes) sicher und regelt die Gebühren, die Abrechnung, die Haftpflicht. Die Zahl der dem Zeitungsübereinkommen beigetretenen Länder ist noch gering. Wichtig ist, daß sich in Madrid Frankreich dem Postzeitungsdienst angeschlossen hat. Soweit kein Zeitungsvertrieb durch Vermittlung der beiderseitigen Postverwaltungen besteht, ist die daraus sich ergebende Lücke in einer Anzahl von Fällen durch Vereinbarungen mit Privatfirmen ausgefüllt worden. Z. B. war das deutscherseits vor dem Kriege geschehen, um einen geregelten Bezug englischer und amerikanischer Zeitungen zu ermöglichen.

Vor dem Vorhandensein der erst der neuesten Zeit eigentlichen Sammelverträge regelten Sonderverträge den zwischenstaatlichen Nachrichtendienst. Sie binden nur die Teilnehmer. Für gewisse, nur einzelne Staaten betreffende Verhältnisse erweisen sich aber auch nach Abschluß von Sammelverträgen noch besondere Vereinbarungen neben den allgemeinen, für alle Staaten gültigen als notwendig. Der Verkehr zwischen Ländern mit engeren Beziehungen legt die Einführung gemäßigter Taxgebühren sowie Erleichterungen aller Art nahe. Daher gestattet der Weltpostvertrag den Vereinsländern die Vereinbarung solcher nicht die Gesamtheit des Vereins betreffenden Angelegenheiten, die Einführung ermäßigter Gebühren oder von anderen Verbesserungen aller Art oder die Gründung engerer Vereine.

Die Errichtung und die Einführung von Telegrafienlinien in das Hoheitsgebiet eines anderen Staates bedingt dessen vorherige Genehmigung. Namentlich zum Landen unterseeischer Telegrafienlinien und zur Errichtung von Funkstellen ist dies erforderlich. Zur Legung von Kabeln im Meer bedarf es dagegen einer solchen Genehmigung nicht. Da kein Staat auf dem Meere Souveränitätsrechte ausübt und das Meer frei ist, ergab sich auch die Notwendigkeit, internationale Vereinbarungen zum Schutze der Telegrafienkabel zu treffen. Dies ist geschehen in dem Kabelschutzvertrag, der 1884 von 26 Staaten in Paris geschlossen wurde. Er sichert den Kabeln bei der Auslegung und Instandhaltung und außerdem den im „freien“ Meer liegenden Telegrafienkabeln in Friedenszeiten den erforderlichen Schutz. Für den Kriegsfall freilich waren die unterseeischen Weltkabel schutzlos und vogelfrei.

In Betracht kommen auch die Vereinbarungen der Kabelgesellschaften, ihr Zusammenschluß zu sogenannten Pools, indem die Einnahmen verteilt, gleich hohe Taxen erhoben, gegenseitige Aushilfe bei Störungen zugesichert und sonstige, den Wettbewerb verhindernde Vereinbarungen getroffen werden<sup>1)</sup>.

Die Verkehrsanstalten auf fremdem Gebiet sollen den Nachrichtenaustausch ermöglichen und erleichtern. Die meisten Postanstalten auf fremdem Gebiet bestehen in Vereinsländern (z. B. Persien, China, Türkei). Der neue Weltpostvertrag erwähnt nur noch Vereinspostanstalten in Nichtvereinsländern, nicht die zahlreichen in Vereinsländern vorhandenen fremden Ämter. Während diese Postanstalten häufig auch den Telegrafendienst mit wahrnehmen, sind noch Anstalten zu unterscheiden, die nur diesem Dienste gewidmet sind. Dahin gehören vor allem die Kabelstationen, z. B. vor dem Kriege die der Deutschen-Südamerikanischen Telegrafengesellschaft in Monrovia, Pernambuco usw., ferner auch die Funkstationen. Da ein souveräner Staat im allgemeinen einem anderen souveränen Staat ebenso wie die Landung des Kabels auch den staatlichen Betrieb nicht gestatten kann, weil Telegrafienstationen und -beamte dem fremden Staate angehören und somit nach dem Grundsatz der Exterritorialität behandelt werden müßten, was sonst bekanntlich nur hinsichtlich der offiziellen Vertreter des Staates und ihrer Untergebenen sowie der Gesandtschaftsgebäude geschieht, so wird der Betrieb häufig von Angestellten der Kabel- bzw. der Funkgesellschaften übernommen, die natürlich hierzu die Genehmigung des beteiligten fremden Staates erhalten müssen. Meist geschieht dies in der Konzessionsurkunde.

Der Weltkrieg hat den zwischenstaatlichen Nachrichtenverkehr geradezu vernichtet. Gleich allen anderen Verträgen konnten auch diejenigen des Nachrichtenverkehrs in den Beziehungen der

<sup>1)</sup> Näheres hierüber bei Dr. Max Roscher, Die Kabel des Weltverkehrs, Berlin 1911, Seite 226 ff, 130.

feindlichen Länder untereinander nach dem Ausbruch der Feindseligkeiten nicht mehr angewendet werden. Die tiefgreifende und weitreichende Bedeutung des Weltnachrichtenverkehrs bewirkte, daß mit dem Inkrafttreten des Friedensvertrages der Weltpostvertrag und der Internationale Telegrafenvvertrag wieder in Wirksamkeit gesetzt wurden. Erfreulicherweise war es schon vorher gelungen, den Briefverkehr zwischen Deutschland und einer großen Zahl von fremden Ländern wieder in Gang zu bringen. Nachdem inzwischen der Briefpostverkehr weiter ausgedehnt worden ist, können schon seit langem Briefsendungen von Deutschland aus wieder nach allen Ländern der Welt versandt werden.

Hinsichtlich der vor dem Kriege gültig gewesenen Sonderverträge, die sich auf Post- und Telegrafangelegenheiten beziehen, hat der Friedensvertrag von Versailles<sup>1)</sup> recht ungünstige Verhältnisse für Deutschland geschaffen. Wegen Wiederinkraftsetzung der Sonderabkommen mit feindlichen Ländern ist Deutschland nach dem Friedensvertrag lediglich auf den guten oder bösen Willen dieser Länder angewiesen. Im weiteren sind alle Verträge, Abmachungen und Vereinbarungen, die Deutschland mit Oesterreich, Bulgarien und der Türkei seit dem 1. August 1914 geschlossen hat, ferner alle Verträge, Abmachungen oder Vereinbarungen, die Deutschland vor oder nach dem 1. VIII. 1914 mit Rußland oder mit einem Staate oder einer Regierung, deren Gebiet ehemals einen Teil Rußlands bildete, ferner mit Rumänien geschlossen hat, durch den Friedensvertrag aufgehoben. Hierdurch sind u. a. die Wechselverkehrsverträge mit Oesterreich und Ungarn aus dem Jahre 1916, ferner die besonderen Abkommen hinfällig geworden, die in früheren Jahren mit Rußland wegen des Austausches von Paketen, Postanweisungen usw. vereinbart worden sind. Indessen steht dem Abschluß neuer Abkommen mit den beteiligten Staaten nichts im Wege, und in der Tat sind solche neuen Vereinbarungen bereits verschiedentlich u. a. zwischen der deutschen Postverwaltung und den Postverwaltungen Oesterreichs und Ungarns, getroffen worden.

Im übrigen legt der Friedensvertrag Deutschland die Verpflichtung auf, den Postverkehr von und nach den Gebieten irgend einer der verbündeten und assoziierten Mächte, gleichviel ob sie angrenzen oder nicht, die Freiheit der Durchführung durch sein Gebiet auf den für die internationale Durchfuhr geeignetsten Transportwegen, ob Eisenbahnen, Wasserläufen oder Kanälen zu gewähren; auch soll u. a. der Postverkehr keinen Durchgangsabgaben oder unnützen Aufenthalten und Einschränkungen unterworfen werden, soll vielmehr in Deutschland ein Anrecht auf gleiche Behandlung wie der innerdeutsche

<sup>1)</sup> Näheres in dem von der „Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft E. V.“ herausgegebenen Werke „Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft“. Ausföhr von Staatssekretär im Reichspostministerium Dr. Bredow, „Der Weltnachrichtenverkehr“, Verlag Julius Springer, Berlin 1921.

Verkehr haben. Durchaus dem Geiste entsprechend, der den ganzen Friedensvertrag beherrscht, ist in diesen Fragen die Gegenseitigkeit nicht gewährleistet. Erst nach Ablauf einer fünfjährigen Frist, die im übrigen vom Rat des Völkerbundes noch verlängert werden kann, soll „vielleicht“ Gegenseitigkeit in Frage kommen. Allerdings würde es mit dem wieder in Kraft getretenen Weltpostvertrage in Widerspruch stehen, wenn etwa auf Grund der angezogenen Bestimmungen der deutschen Postverwaltung in früheren feindlichen Ländern Schwierigkeiten wegen des Durchgangs ihrer Posten gemacht werden sollten, denn der Weltpostverein gewährleistet ausdrücklich die Freiheit des Durchgangs der Posten, und dieses Durchgangsrecht ist vom Postkongreß in Madrid noch durch die Festsetzung besonders unterstrichen worden, daß wenn ein Land der Verpflichtung zur Gewährung seines Briefdurchgangs zuwiderhandelt, die Vereinsverwaltungen jeden Postdienst mit ihm sollen einstellen dürfen. Es darf daher angenommen werden, daß Schwierigkeiten wegen des Durchgangs deutscher Posten durch dritte Länder wie bisher auch weiter nicht entstehen werden.

Von den sonstigen Ergebnissen des Postkongresses zu Madrid sei angeführt, daß er mannigfache Erleichterungen, aber auch manche ungünstigere Gestaltung der Erleichterungsvorschriften sowie weitgehende Gebührenerhöhungen gebracht hat. Immerhin sind seine Verhandlungen unzweifelhaft schon deshalb bedeutsam gewesen, weil er zum erstenmale wieder Gelegenheit zu friedlicher Zusammenarbeit von Vertretern aus allen Ländern der Welt (nicht vertreten war nur Rußland und San Marino) gegeben hat.)

Inzwischen ist es auch gelungen, die Beziehungen der feindlichen Länder untereinander und zu ausländischen Telegrafenvverwaltungen und -gesellschaften wieder aufzunehmen. Die europäische „Eisenbahn-, Post- und Telegrafenkongferenz“ in Paris im Juli 1920, an der Vertreter von Deutschland, England, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn, Schweden, Norwegen, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Spanien, Polen, der Tschechoslowakei, Südslavien, Rumänien und Griechenland (also Rußland nicht) teilnahmen, stellte sich die Aufgabe, Mittel und Wege zu finden, um die durch den Krieg zerstörten Verkehrsverbindungen Europas so schnell und so gut wie möglich wieder auf dem Stand der Vorkriegszeit zu bringen. Es wurde Einvernehmen darüber erzielt, daß die alten telegrafischen Verkehrswege und neue Telegrafverbindungen, namentlich nach den neu entstandenen Staaten im östlichen Europa und mit den Balkanländern, so bald wie möglich geschaffen werden. Zwischen den Funkstellen aller europäischen Großstädte sollte ein regelmäßiger Funkverkehr eingerichtet, die Festlegung des Wellenbereichs für diesen

<sup>1)</sup> Im Juli d. J. wird der adite Weltpostkongreß, der zweite seit dem Kriege, in Stodholm zusammenföhren. U. a. werden ihn der Entwurf eines neuen zusammenfassenden Vertrages, die Regelung der Briefdurchgangskosten usw. beschäftigen.

Verkehr, die Bestimmungen über den Verkehr zwischen den Landstationen, die Festssetzung der Tarife, die Regelung des Verhältnisses der drahtlosen zur Drahttelegrafie sollten einer späteren großen Konferenz überlassen werden.

Im Jahre 1921 fanden sodann in Prag und Riga Telegrafienverwaltungskonferenzen im kleineren Kreise unter Beteiligung Deutschlands statt, auf denen ebenfalls der allgemeine Wunsch hervortrat, wenigstens auf dem Gebiete des Verkehrs die noch bestehenden politischen Gegensätze möglichst wenig in die Erscheinung treten zu lassen.

Die Fragen der Welttelegrafie wurden sodann von Vertretern der fünf Verbündeten: V. St. v. Amerika, England, Frankreich, Italien und Japan in Washington im Jahre 1920 beraten. Ausgangspunkt dazu bildete der 1919 bei den Friedensverhandlungen in Versailles gefaßte Beschluß, über die Fragen der Draht- und drahtlosen und der Kabletelegrafie bald eine Welttelegrafienkonferenz mit dem Ziele einer allseitigen gerechten und unparteiischen Benutzung der in den einzelnen Ländern vorhandenen Schnellnachrichtennetze einzuberufen. In Washington wurde der später auf Grund eines Berichts von Funksachverständigen der genannten Verbündeten geänderte Entwurf zu einem neuen Welttelegrafienvertrage festgestellt, der den Verwaltungen des Welttelegrafienvereins vom Internationalen Büro in Bern als Grundlage für die Vorschläge zur nächsten zwischenstaatlichen Telegrafien- und Funktelegrafienkonferenz übersandt wurde. Als bedeutsamste Bestimmung enthält der Entwurf die Vereinigung des Internationalen Telegrafienvertrags mit dem Internationalen Funkentelegrafienvertrag, sieht also eine Fusion des Welttelegrafienvereins und des Weltfunkvereins d. h. die Gründung eines „Allgemeinen Vereins der elektrischen Verbindungen“ (Union Universelle des Communications électriques) vor. Außerdem enthält der Entwurf noch als wichtigste Maßnahmen: 1) Die Gründung eines aus neun Vertretern (davon fünf der Hauptverbündeten) bestehenden „Conseil Universel des Communications électriques“, die Einrichtung einer in gleicher Weise zusammengesetzten „Commission internationale technique radiotélégraphique et de signalisation visuelle“, die Unterstellung des Internationalen Büros in Bern unter den „Conseil universel“, Ersatz der bis jetzt üblich gewesenen Verwaltungskonferenzen durch Konferenzen der Vertreter der Vertragsregierungen; Verteilung der Stimmen bei den Verhandlungen wie folgt: die fünf Hauptverbündeten je sechs, Holland und Portugal je drei, Belgien und Spanien je zwei, Deutschland nur eine; vollständige Neuordnung des funktelegrafischen Nachrichtenwesens einschließlich der Funkersprecherer, Regelung der Wellenverteilung,

<sup>1)</sup> z. vgl. Zeitschrift „Funk“, Heft 2, 1924, Seite 15, Berlin, Weidmannsche Buchhandlung.

des Funkteildienstes usw.; Ueberprüfung des internationalen Code-Signalsbuches; Neuregelung des Flaggenwinkeldienstes.

Der Washingtoner Entwurf diente auch als Grundlage bei einer Zusammenkunft von Funkfachleuten aus den V. St. v. Amerika, England, Frankreich, Italien, Japan, Belgien, Schweden und Norwegen — der deutsche Vertreter wurde trotz englischer und amerikanischer Anregung infolge französischer und belgischer Einspruchs nicht zugelassen — im September 1922 in Brüssel, bei der Fragen der Verbesserung des internationalen Flugverkehrs, besonders die Fragen der atmosphärischen Störungen, der Wellenverteilung für die Großstationen, vom wissenschaftlichen Standpunkte aus besprochen wurden, ohne daß nennenswerte Fortschritte gegenüber den Beschlüssen in Paris 1920 erzielt wurden.

Ob eine gelegentlich für April 1924 in Mexiko angekündigte allamerikanische Telegrafienkonferenz stattgefunden hat und wie sie verlaufen ist, ist bis jetzt nicht bekannt geworden.

Neuerdings scheint man infolge des mannigfachen (Einspruchs<sup>1)</sup>) gegen den Washingtoner Vertragsentwurf eine andere Regelung ins Auge zu fassen, von der Verschmelzung des Telegrafien- und des Funkvertrages abzusehen und — wie zwischen Vertretern der englischen, französischen und italienischen Telegrafienverwaltung verschiedentlich erörtert wurde — zunächst das Funkwesen, und zwar auf einer unter dem Schutze des Völkerbundes stattfindenden Konferenz, neu zu regeln. Abzuwarten bleibt hierbei die Haltung der V. St. v. Amerika, die bekanntlich nicht Mitglied des Völkerbundes sind und vorläufig auch nicht werden wollen, demnach auch einer unter dem Schutze des Völkerbundes vorgesehenen Konferenz kaum zustimmen dürften. Unerlässlich ist eine Konferenz, die frei von politischer Zielsetzung die Gleichberechtigung der Mitglieder des Welttelegrafienvereins gewährleistet. Nur dann kann sie die Voraussetzung dafür schaffen, daß dem mit erstaunlichen Leistungen ständig die Augen der ganzen Welt auf sich lenkenden Funkdienst freie Bahn für seine Entwicklung vor allem auch des neuesten Zweiges (Wirtschaftsrundfunk, alleuropäischer Rundfunk, Weltwirtschaftsrundfunk) eröffnet wird.

Die Beschlüsse der Internationalen Zeitkonferenz in Paris i. J. 1912, die den Zweck hatte, eine Verbesserung der funk-

<sup>1)</sup> „Auf dem nächsten Welttelegrafienkongress gibt es keinen Raum für Besiegte und Sieger, Herrscher und Sklaven, sondern nur freie und souveräne Staaten, welche geneigt sind, noch den ernsthaftesten Grundsätzen von Gleichheit und Gerechtigkeit die passendsten Mittel zu vereinbaren, um die Weltverbindungen zu verbessern, zu vermehren und auszuarbeiten, in vollständiger Freiheit und mit dem größten Ausmaß von Garantien sowohl in Friedens- als in Kriegzeiten.“ (Aus „Revisita Telegrafica“, einer sehr geachteten Fachzeitschrift in Buenos Aires, Juni 1922; Funk a. a. O. S. 16); Einspruch wird dieselbst auch erhoben „wegen des Vorrechtes, das die Principales Puissances alliées et associées sich in Artikel 17 des neuen Vertrags mit der größten Selbstverständlichkeit zusprechen, indem sie fünf von den neuen Mitgliedern des „Conseil Universel des Communications électriques“, bestimmen wollen.“ Einen ähnlichen Standpunkt nimmt auch die russische Telegrafienverwaltung ein.

telegrafischen Zeitzeichen anzuregen und die Grundlagen eines internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung der Zeit zu beraten, sind noch nicht in Kraft getreten. Hoffentlich wird es bald möglich, die organisatorischen Grundlagen für ein alle Uhren der Welt einheitlich regelndes Weltzeitsignal, das für die Ortsbestimmung der Schiffe und geografischer Forscher von besonders hoher Bedeutung sein würde, herbeizuführen; hierzu könnte das täglich zweimal von der deutschen Großfunkstelle Nauen aus gesandte Zeitsignal die Vorstufe bilden.

Auch die internationale Regelung des bisher nur für nautische Zwecke international vereinbarten Funkwetterdienstes ist ein wichtiges Erfordernis der Zeit.

Eine bedeutsame internationale Vereinbarung, die eine wichtige Weltwirtschaftsgemeinschaft auf dem Gebiete des Nachrichtenverkehrs darstellt, ist schließlich in der Nachkriegszeit trotz allen Mißtrauens und aller Nichtachtung der elementarsten Verkehrsgesetze seitens der sich feindlicher als je gegenüberstehenden Völker im Funkwesen zustande gekommen. Diese Vereinbarung unterscheidet sich von den meisten angeführten Weltwirtschaftsgemeinschaften dadurch, daß es sich um eine rein private Arbeitsgemeinschaft auf dem Gebiet des neuesten Schnellnachrichtenmittels handelt, bei der also die beteiligten Staaten nicht unmittelbar mitgewirkt haben.

Das wird vom Verkehrswissenschaftler vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der geschichtlichen Entwicklung zu betrachten sein. So wie der Ausbau des Weltkabelnetzes in der Hauptsache auf die mit Unternehmungslust, rascher Entschlußkraft, mit dem Mut zur Risikoübernahme ans Werk gehende private Tätigkeit zurückzuführen ist, so sind auch, allerdings begünstigt durch die frühzeitige zwischenstaatliche Regelung wenigstens gewisser Zweige des neuen Nachrichtenmittels, die großen Weltstationen und damit die den Funkverkehr in Wahrheit zum umfassenden Weltnachrichtenmittel emporhebenden Funkverbindungen von privater Seite geschaffen und im Privatbesitz. Vier maßgebende Gesellschaften bestehen in der Welt: der deutsche Telefunken-Konzern, die Radio-Corporation of America, die Marconi Wireless Co. in London, die Société Générale pour Télégraphie sans Fil in Paris.

Schon ein Jahr nach dem Versailler Frieden, im Oktober 1921, begannen zwischen diesen Gesellschaften zur gemeinsamen Weiterentwicklung und Vervollkommnung des drahtlosen Telegrammverkehrs namentlich für Südamerika Verhandlungen. Nach kurzer Zeit wurde durch Verträge eine Arbeitsgemeinschaft zwischen den vier Gesellschaften gebildet, bei der die deutsche Gesellschaft von vorn herein durchaus gleichberechtigt mit den genannten führenden Gesellschaften der übrigen Länder beteiligt wurde. Das gebildete internationale Konsortium setzte sich zunächst zur Aufgabe, Südamerika dem Funk-

dienst zu erschließen und dem drahtlosen Weltverkehr anzugliedern. Von der Telefunken-Gesellschaft war damals bereits die Großstation Monte Grande bei Buenos Aires im Bau. An der zur Durchführung dieses Bauplanes und für den Betrieb der Großstation gebildeten Gesellschaft Transradio Argentina S. A. beteiligten sich nun auch zu gleichen Teilen die anderen drei Gesellschaften. Die Großstation Monte Grande ist im Laufe des verflorbenen Jahres fertiggestellt worden, sodaß die Verbindung mit den Großstationen der genannten Gesellschaften Nauen, Rocky Point und Saint Assise aufgenommen werden konnte.

Um auch Brasilien an das Weltfunknetz anzuschließen, haben Ende vorigen Jahres die vier Gesellschaften in der Nähe von Rio de Janeiro mit dem Bau einer Großstation begonnen. Diese Station wird einer nach brasilianischem Recht gegründeten Gesellschaft „Compania Radio Telegraphica Brasileira“ gehören und von ihr betrieben werden.

Weitere Konzessionsrechte sind in Südamerika erworben, die noch der Durchführung harren.

Das internationale Funkkonsortium stellt nach Beendigung des Weltkrieges das erste Gebilde dar, das ein freundschaftliches Zusammenarbeiten auf der Basis völliger Gleichberechtigung zwischen deutschen, französischen, englischen und amerikanischen Gesellschaften herbeigeführt hat. Seine Bedeutung geht über den Rahmen eines privatwirtschaftlichen Vorteils weit hinaus und berührt aufs engste die großen Verkehrsinteressen, die das Deutsche Reich besitzt und verfolgen muß, wenn es wieder zu einer, seinen weltwirtschaftlichen Erfordernissen entsprechenden Bedeutung im Weltnachrichtenverkehr gelangen will. Nach der Fortnahme seiner Kabel, deren Wiederrangung oder Ersatz mit großen Hindernissen verknüpft ist, sind für Deutschland die funktelegraphischen Verbindungswege um so wichtiger.

Die internationale Zusammenarbeit gestattet einerseits die volle Ausnutzung der wissenschaftlichen Forschungsergebnisse und andererseits die weiteste und schnellste Fortentwicklung der Technik, wodurch ein zuverlässiger, schnell arbeitender Verkehrsdienst sichergestellt wird. Ohne dieses Abkommen wäre zweifellos ein Konkurrenzkampf eingetreten, der die Verwendung der Funktelegrafie in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht zum Schaden der Allgemeinheit stark beeinträchtigt hätte. Ein zufriedenstellender, wirtschaftlich rentabler Betrieb ist zu angemessenen Gebühren nur zu erwarten, wenn die Zahl der zu bauenden Stationen dem vorliegenden Verkehrsbedürfnis angepaßt wird, wenn mit der geringen Anzahl der für Fernverkehr geeigneten Wellenlängen im Interesse der Störungsvermeidung haushälterisch umgegangen wird, wenn bei der Ausrüstung der Stationen die technischen Erfahrungen und Patente aller vier Gesellschaften verwendet werden und diese gleichberechtigt an dem Verkehr teilnehmen können.

Eine Würdigung der betriebstechnischen Bedeutung dieser Funkarbeitsgemeinschaft muß an die Eigenart des Funkverkehrs anknüpfen, die eine sehr sorgfältige Abgleichung der Interessen aller Beteiligten bedingt, um alle Verkehrslinien zu ihrem Rechte kommen zu lassen. So ist z. B. der für den internationalen Verkehr verfügbare Wellenbereich nach den heutigen technischen Möglichkeiten stark begrenzt, zumal die Zahl der am internationalen Verkehr beteiligten Stationen ständig wächst. Gegenseitige Störungen vermag nur eine von allen Beteiligten innegehaltene Ordnung zu vermeiden. Jenes internationale Funkkonsortium, dessen Mitglieder die meisten Großstationen der Welt gebaut haben, und das selbst oder durch seine Mitglieder unmittelbar oder mittelbar auf eine Reihe dieser Stationen Einfluß hat, ist bei Ausarbeitung und Festlegung der Richtlinien und leitenden Gesichtspunkte für die Durchführung der Weltfunkorganisation naturgemäß in erster Linie zur Mitarbeit berufen. Durch die Zugehörigkeit zum Konsortium ist die Telefunken-Gesellschaft in der Lage, an ihrem Teile auf die Wahrnehmung der deutschen Verkehrsinteressen nachdrücklich Bedacht zu nehmen.

Nicht nur auf die Regelung der Verkehrsordnung, sondern auf eine gleichmäßige, den berechtigten Wünschen Deutschlands Rechnung tragende Verkehrsverteilung vermögen die deutschen Mitglieder des Konsortiums hinzuwirken und auch damit gewichtige Belange des deutschen Weltverkehrs zu pflegen und zu fördern, weil, wie es nahe liegt, der Durchgangsverkehr im Funkwesen wie in den übrigen Verkehrsweisen (man denke an die Leitung des Verkehrs auf dem Kabelwege, bei den Eisenbahnen, in der Wertschiffahrt) nach Möglichkeit über die Verkehrsmittel befreundeter Gesellschaften oder Verwaltungen geleitet wird. Dank dem Zusammenarbeiten der Gesellschaften stehen für den südamerikanischen Verkehr die europäischen Stationen gleichberechtigt nebeneinander zur Verfügung und werden dementsprechend bei der Verteilung des Verkehrs für die Hinterländer berücksichtigt. Da das Konsortium sich auch mit sonstigen das Funkwesen betreffenden Fragen, z. B. Tarife, technische Angelegenheiten usw. befaßt, so kann bei allen Erörterungen und Entscheidungen hierüber die deutsche Gesellschaft für den deutschen Weltverkehr Wünsche im freundschaftlichen Einvernehmen mit Amerikanern, Engländern und Franzosen zur Geltung bringen.

Ueber den Rahmen des Verkehrswesens hinaus setzt diese auf dem Fuße der Gleichberechtigung beruhende Arbeitsgemeinschaft Deutschland in die Lage, in Südamerika dem deutschen Einfluß einen Anteil zu sichern, der den Erfordernissen und Leistungen der weltwirtschaftlichen Betätigung und Kulturentwicklung Deutschlands entspricht.

Die Erkenntnis von der Notwendigkeit, den zwischenstaatlichen Nachrichtenverkehr die seine Bedeutung für den Wiederaufbau der

Weltwirtschaft erforderliche Organisation zu geben, scheint sich erfreulicherweise nunmehr auch auf dem Gebiete des drahtlichen Fernsprechverkehrs trotz mancherlei Hemmnissen durchzusetzen. Gestützt auf die erheblich vervollkommnete Technik, die im Kriege für die deutschen Heere Fernsprechverbindungen von der Westfront bis zur Ostfront auf Entfernungen bis zu 3000 km und in den Vereinigten Staaten sogar die 5400 km lange Ueberlandfernsprechlinie von New-York nach San Franzisko ermöglichte, war man nach Kriegsschluß bestrebt, die früher zwischen den europäischen Ländern bestehenden Fernsprechverbindungen auszubauen und mit wesentlich unterirdischer Leitungsführung zu einem alleuropäischen Fernsprechnetz auszuweiten. Dieses Netz wird in seinem ersten Ausbau eine Gesamtlinielänge von 24 000 km aufweisen, von denen 6 650 km — also mehr als 25 v. H. — auf Deutschland entfallen. Von diesem deutschen Anteil, der im wesentlichen mit den Linienzügen des innerdeutschen Netzes zusammenfällt, sind in den drei Jahren seit Baubeginn etwa 3 000 km mit 45 000 km nutzbarer Stromkreislänge geschaffen worden. Die deutsche Telegrafverwaltung hat dazu ein besonders gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, die deutsche Fernkabelgesellschaft, ins Leben gerufen, ohne das dieser Erfolg nicht möglich gewesen wäre.

Diese umfassenden Vorarbeiten geboten schließlich die Inangriffnahme des Zusammenschlusses der Ländernetze zu einem Gesamtnetz für Europa und die gemeinsame Feststellung, welche Arbeiten noch notwendig waren, um so bald wie möglich einen leistungsfähigen Fernsprechnetz zwischen den wichtigsten Orten Europas einzurichten. Auch hier waren also neben den technischen Aufgaben wichtige organisatorische zu lösen. Vereinbarungen über die technischen Grundformen und die Bau- und Betriebspläne der einzelnen Länder zum Zwecke des erwähnten Zusammenschlusses, zum Zwecke aber auch eines ertragssicheren Betriebs bedingen die Festlegung bestimmter Normen, was nur durch Schaffung einer großzügigen ausgleichenden Gesamtorganisation möglich ist. Obgleich Deutschland durch seine geographische Lage das Durchgangsland für den europäischen Nachrichtenverkehr werden muß, wurden seiner Mitwirkung in befremdlicher Verkenntung der zentripetalen Kraft, die dem gesamten Verkehrswesen mit seiner die politischen Grenzen ebenso wie die natürlichen Hemmnisse nötigenfalls mit elementarer Gewalt niederreißenen Zentralisationstendenz innewohnt, auch hier bei diesem zwingenden Hand in Hand-Arbeiten Schwierigkeiten bereitet. Zu einer Pariser Fernsprechkonferenz im Frühjahr 1923 wurde Deutschland nicht eingeladen, ebensowenig Holland, die nordischen und östlichen Staaten Europas. Die Vertreter Belgiens, Englands, Frankreichs, Italiens, Spaniens und der Schweiz vereinbarten technische und organisatorische Regeln für Ausgestaltung und Betrieb des zu schaffenden europäischen Netzes.

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 werden.

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 Zaubertrick 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