

verschiedenen Ländern mit genauer Bezeichnung der Preise und des gebotenen Komforts.

**Auskunftsheft für den Sommer-Ausflugsverkehr.** Ausgabe Mai 1926. 160 S. Herausgegeben von der Reichsbahndirektion Essen und den Verkehrsvereinen des rheinisch-westfälischen Industriebezirks. Das ansprechende Büchlein enthält die Wochenendzüge, Sonntagsausflugzüge, Sonntagsfahrkarten der RbD. Essen, des weiteren ein bilderreiches Verzeichnis von Ausflugsorten und Sommerfrischen in und um den rheinisch-westfälischen Industriebezirk: ein Stück wirksamer und nützlicher Verkehrswerbung.

**Sändig, E.** Die Binnentransportversicherung (unter besonderer Berücksichtigung der deutschen). 240 S. Leipzig 1925. Deutscher Verlag G. m. b. H. Die vorliegende Leipziger phil. Dissertation bedeutet ein wissenschaftliches Verdienst um den im Gegensatz zur Seeverversicherung stehenden entschieden weniger gewürdigten Komplex der Versicherung der übrigen Transporte. Die Zeitverhältnisse gaben Anlaß, insbesondere auch den Einfluß der Markentwertung auf die Binnentransportversicherung, die Gegenmaßnahmen der Versicherungsgesellschaften, ferner deren Zusammenschluß- und Ausdehnungsbestrebungen zu untersuchen.

**(Imre Ferenczi), Les Mouvements Migratoires de 1920 à 1923.** Bureau International du Travail, Etudes et Documents, Série O-Migrations Nr. 1. 116 S. Genève 1925. Nachdem in der Vorkriegszeit in der Aufstellung internationaler Wanderungstatistiken das italienische Zentralbüro für Statistik an führender Stelle gestanden hat, ist diese Aufgabe nach dem Krieg von Internationalen Arbeitsamt mit größerem Aufwand in Angriff genommen worden. Als methodisch wie inhaltlich recht beachtenswertes Dokument werden erstmalig die Wanderungsergebnisse von 1920 bis 1923 vorgelegt.

**C. Regenhardts Geschäftskalender für den Weltverkehr.** 51. Jahrgang 1926. 913 S. Berlin-Schöneberg. Verlag von C. Regenhardt A.-G. Der hier schon wiederholt anerkennend besprochene Kalender bringt auch in seiner neuesten Auflage ein äußerst umfangreiches, wohlgeordnetes Anschriftenmaterial, das den Bedürfnissen der Handelstreibenden voll und ganz gerecht wird, daneben zahlreiche Auskünfte für die tägliche Arbeit jedes Bureauitägen.

**Speditions- und Schiffsahrts-Adreßbuch 1924/25.** 784 Seiten mit Anzeigen. Berlin. Generalvertrieb Rudolf Mosse, Abl. Adreßbücher und Codes. Die verspätet erscheinende Ausgabe dieses von dem einst sehr werberühmten Robert-Stroh-Verlag zusammengestellten Adreßbuches enthält wieder ein sehr umfangreiches Adreßmaterial aus ganz Europa, das indessen der Systematik und Gleichmäßigkeit entbehrt. Mit Rücksicht auf die Folgen der Stabilisierungskrise im Speditionsgewerbe empfiehlt das Vorwort vor Ergehen einer neuen Geschäftsverbindung eine Rückfrage beim Verlag, ob die betreffende Firma noch besteht.

**Vereinsbuch des Allgemeinen Möbeltransportverbandes in Wien 1925/26.** 178 Seiten. 8. Auflage. Wien im Selbstverlag. Dieses Buch kann schlechthin als ein vorbildlicher Berater nicht nur für die Mitglieder des Verbandes, sondern auch den internationalen Möbeltransport im allgemeinen dienen. Aus dem reichen Inhalt seien hervorgehoben die Möbeltransporttarife aus den meisten Ländern Europas, Musterformulare für verschiedene Geschäftsvorfälle, die Verzollungsbestimmungen für Umzugsgut einer langen Länderreihe, schließlich das umfangreiche exakte Mitgliederverzeichnis.

Napp-Zinn.

## Organisationen im Reiseverkehr Deutschlands.<sup>1)</sup>

Von W. Menzel, Chemnitz.

### Inhaltsangabe.

- A. Einleitung.
  - I. Allgemeines.
  - II. Begriff und Bedeutung des Reiseverkehrs.
- B. Äußerer Aufbau der Reiseverkehrsorganisationen.
  - I. Entwicklung und Stand.
    1. Transportvermittelnde Organisationen.
      - a) Amtliche Auskunftsstellen der Reichsbahn.
      - b) Private Reisebüros.
      - c) Schiffsahrtsbüros.
      - d) Mitteleuropäisches Reisebüro G. m. b. H.
    2. Allgemein werbende Organisationen.
      - a) Verkehrsvereine, Landesverkehrsverbände, Bund Deutscher Verkehrsvereine.
      - aa) Gemeinsame Pragen.
      - bb) Sonderfragen.
      - b) Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung e. V.
      - bb) Reichszentrale oder Bund?
    3. Interessentenverbände des Berufsreiseverkehrs.
      - a) Handelskammern.
      - b) Verband reisender Kaufleute Deutschlands.
    4. Tagespresse.
  - II. Problems.
    1. Soll die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung zum Reichsfremdenverkehrsamt umgestaltet werden?
    2. Ist die Aufbringung der Kosten für die große Fremdenverkehrspolitik aus Reichsmitteln gerechtfertigt?
    3. Verkehrsverein oder Verkehrsamt?
- Innenorganisation der Reisebüros.
  1. Wirtschaftliche Bedeutung des Reisebüros.
  2. Eigenart des Reisebüros.
  3. Leitung.
  4. Personal- und Rationalisierungsfragen.
  5. Die Abteilungen.
    - a) Grundsätzliche.
    - b) Spezielle Bemerkungen.
  6. Geschäftslage.
  7. Reklame.
  8. Fachverbände.
    - a) Vereinigung Deutscher Reisebüros.
    - b) Internationaler Verband der Reisebüros.

<sup>1)</sup> Die Abhandlung ist die gekürzte Wiedergabe einer im Sommer 1926 dem Prüfungsamt für Diplom-Volkswirte an der Universität Köln eingereichten Arbeit, die von dem Hauptberater angeordnet wurde.

## A. Einleitung.

### I. Allgemeines.

In dieser Abhandlung sollen einmal jene Reiseverkehrsorganisationen behandelt werden, die zwischen den ausführenden Organisationen des Reiseverkehrs, den Transportanstalten (Reichsbahn, Schiffahrtsgesellschaften, Luftkassa, Kraftverkehrsgesellschaften, Reichspost) und den Verkehrsobjekten, den Personen, eine vermittelnde Stellung einnehmen. Man könnte sie die sekundären Einrichtungen nennen. Es ist nicht ganz leicht, diese verschiedenartigen und verschiednen stark am Reiseverkehr beteiligten Organisationen übersichtlich und ihrem Wesen nach zusammengehörend einzuordnen, da sich mehrere Mischformen vorfinden und die Dinge noch im Fluß sind. Immerhin lassen sich zwei große Gruppen erkennen:

1. die Organisationen, die von den Transportanstalten geschaffen wurden, um Kenntnis und vorbereitende Inanspruchnahme ihrer Leistungen näher an die Benutzer heranzubringen (Ankunftsstellen, Schiffahrtsbüros, Mitteleuropäisches Reisebüro usw.) und
2. jene Körperschaften, die als Vertreter eines territorial oder berufsmäßig abgegrenzten Interessentenkreises (Verkehrsvereine usw., Presse, Handelskammern, Verband reisender Kaufleute) fungieren.

Im Interesse der Aufzeichnung einer klaren Entwicklungslinie mußte aber in der Darstellung diese reinliche Scheidung etwas durchbrochen werden, wie dies die Disposition erkennen läßt. Im zweiten Teil ist der Versuch gemacht worden, einen ersten Beitrag zur Betriebswirtschaftslehre der Reisebüros zu geben. Der Hauptwert wurde hierbei auf grundsätzliche und spezifische Fragen dieser Einrichtungen und auf Vorschläge zur Abstellung beobachteter Mängel gelegt.

### II. Begriff und Bedeutung des Reiseverkehrs.

Hinsichtlich des Begriffes „Reiseverkehr“ lehne ich mich eng an die Definition von Neff<sup>1)</sup> an. Die Tatsachen, daß seine und die Conradsche<sup>2)</sup> Arbeit die beiden ersten tiefer schürfenden theoretischen Abhandlungen über das wissenschaftlich wenig behandelte und schwierig abzugrenzende Gebiet des Reiseverkehrs sind und daß auch Conradt die Neffsche Terminologie, von kleinen Abweichungen abgesehen, annimmt, rechtfertigen in einer wirtschaftspolitischen Arbeit diese Rücksicht. Neff kommt auf Grund des Ergebnisses seiner wirtschaftsgeschichtlichen Darlegungen dahin, den Reiseverkehr „als die Gesamtheit aller Bewegung von Personen“ zu definieren, „die aus wirtschaftlichen und kulturellen Gründen, zu beruflichen, sportlichen, gesundheitlichen und vergnüglichen Zwecken ihren Wohnsitz ohne Aufgabe der mit ihm verbundenen rechtlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zu vorübergehendem, anderweitigem Aufenthalt verlassen“. Die Aufrechterhaltung enger wirtschaftlicher und rechtlicher Verbindung mit der Heimat durch die Wandern den wird als entscheidendes Kriterium des Reiseverkehrs gegenüber der Auswanderung und Arbeitswanderung bezeichnet. Charakteristisch für jeden Reisenden, auch für den Berufsreisenden, bleibt die Tatsache, daß er seinen Lebensunterhalt nicht unmittelbar auf der Reise erwirbt, sondern aus Einkommen

<sup>1)</sup> Paul Neff, Über den internationalen Reiseverkehr als Wirtschaftsproblem. Kölner Diss. W.-S. 1921/22.

<sup>2)</sup> Kurt Conradt, Aufgaben und Formen der deutschen Verkehrswerbung. Gießener Diss. S.-S. 1924.

bestreitet, das ihm aus seiner Heimat zufließt. Man wird dabei allerdings nicht übersehen dürfen, daß der Tätigkeitsbereich der Reisebüroorganisation (Auswandereragenten) und der Verkehrsvereine (Ansiedlungsbestrebungen) vor dieser Einschränkung des Begriffes Reiseverkehr nicht Halt macht und man vom betrieblichen Standpunkt besser die Aus-, Binnen- und Saisonwanderung vielleicht mit unter den Reiseverkehr einbeziehe. Das scheint mir aber zur Klärung des Reiseverkehrs als Wirtschaftsproblem und vom Standpunkte der Verkehrswerbung durchaus nicht zweckmäßig und würde nur verwirren. Dagegen halte ich es für angezeigt, bei der Behandlung des eigentlichen Reiseverkehrs den Nahverkehr auszuschließen. Der Sprachgebrauch hat mit Recht hier die Bezeichnung Vororts- oder Nachbarortsverkehr. Zur klaren Herauscheidung des Tätigkeitsfeldes für die direkte Verkehrswerbung (vgl. Conradt) wurde die Stradnersche<sup>1)</sup> Unterteilung in Reisen mit gebundenen und freien Antrieben noch eingeflochten, wobei ich glaube, daß man letztere zweckmäßig mit „Fremdenverkehr“ bezeichnen kann. Auf diese Weise fallen dann die unklaren Zusätze „i. e. S., i. w. S.“ weg. So würde sich folgendes kurze Schema ergeben:

	Verkehr (= Transport)
	(Güter-) Personen- (Nachrichten-) Verkehr
	1. Binnenwanderung
	2. Auswanderung
	3. Saisonwanderung
	4. Reiseverkehr

#### A. Fernverkehr

(B. Nahverkehr = Vororts- oder Nachbarortsverkehr)

#### I. mit gebundenen Antrieben:

- |  |  |
|--|--|
| 1. zu dauernden und wirtschaftlichen Zwecken | 2. zu einmaligen und kulturellen Zwecken |
|--|--|

Geschäfts- und Amtsaufreisen  
(Berufsreiseverkehr)

a) zu wissenschaftlichen und künstlerischen Zwecken:

Forschungs- und Studienreisen.

b) aus religiösen Gründen:  
Pilgerzüge, Wallfahrten und Missionsreisen.

#### II. mit freien Antrieben:

Vergnügungs- und Erholungsreisen (Fremdenverkehr).

Ob man eine Zunahme des ausländischen Einreiseverkehrs deshalb als günstig ansieht, weil ein Anwachsen dazu beiträgt, die Zahlungsbilanz aktiv zu gestalten, wie das Neff tut, oder deshalb, weil die Steigerung desselben und des innerstaatlichen Reiseverkehrs eine, wenn auch nicht ziffermäßig feststellbare Zunahme des Volksvermögens mit sich bringt (vgl. Conradt), an der Bedeutung des Reiseverkehrs für die Volkswirtschaft wird nicht mehr gezweifelt. Es ist nur in vieler Hinsicht außerordentlich bedauerlich, daß sich die Konsumtionsangaben der Reisenden eben so wenig exakt erfassen, wie sich die Geldsummen festlegen lassen, die einem Lande durch den internationalen Reiseverkehr zugeführt oder entzogen werden. Die von dem Reisenden persönlich über die Grenzen gebrachten Zahlungsmittel können ohne schärfste, verkehrshemmende Kontrolle überhaupt nicht festgestellt werden, und die sonstigen Waren- und Geldübertragungen von Land zu Land lassen sich in einer freien Verkehrswirtschaft nicht nach ihren Zwecken

<sup>1)</sup> J. Stradner, Der Fremdenverkehr. Graz 1917.

scheiden. So sind wir denn auf mehr oder weniger genaue Schätzungen angewiesen<sup>1)</sup>. Für das Jahr 1913 wird die Summe, die der ausländische Einreiseverkehr nach Deutschland brachte, mit  $\frac{1}{2}$  Milliarde Goldmark angenommen.

## B. Äußerer Aufbau der Reiseverkehrsorganisationen.

### I. Entwicklung und Stand.

#### 1. Transportvermittelnde Organisationen.

Die Notwendigkeit, beratende Organisationen für den Reiseverkehr zu schaffen, trat mit dem zunehmenden Ausbau der Eisenbahnnetze und dem damit immer stärker werdenden Massenverkehr etwa seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ein. Die Vielgestaltigkeit der Verkehrsbeziehungen der Staats- und Privatabahnen, der Postlinien und der Dampfschiffe machte deren Zusammenfassung in dem I. Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffkursbuch (1859), dem heutigen Reichskursbuch, nötig, dessen Herausgeber das Kursbüro des kgl. General-Post-Amtes in Berlin war. So erfreulich diese nimmehr regelmäßig von dieser Stelle (bis 1925) bearbeitete Neuerscheinung war, zu lesen und zu handhaben wußten sie die wenigsten, entweder aus Unkenntnis der geographischen Grundlagen oder aus Ungeschicklichkeit bzw. Bequemlichkeit. Daraus ergab sich nun zwangsläufig die Notwendigkeit, Stellen zu schaffen, die hier beratend und fördernd dem Reisenden bzw. verwöhnten Publikum beistanden. Das führte u. a. zur Errichtung von Auskunftstellen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen.

Die Tätigkeit dieser amtlichen Reisebüros und Auskunftstellen der deutschen Staatsbahnverwaltungen war leider wegen ihres einseitigen Charakters als Auskunftstellen und trotz ihrer Eigenschaft als Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheine beschränkt, da sie an die Dienstweisungen ihrer Verwaltungen gebunden waren. Es fehlte ihnen daher jene Handlungsfreiheit, die bei dem verbenden Charakter eines Reiseverkehrsbetriebes nötig ist und gefordert werden muß. Dessen ungeachtet war schließlich die persönliche Einstellung des Leiters dafür ausschlaggebend, wie weit er seinen Aufgabenkreis der Auskunftserteilung im Interesse der Reisenden erweiterte. Trotzdem konnte auch dieser selbständig weiter gesteckte Tätigkeitsbereich nicht die umfassende Organisation eines neuzeitlichen, gut geleiteten Reisebüros erreichen, denn diese amtlichen Stellen durften mit Unternehmern, Schiffahrtsgesellschaften, Privatreisebüros usw. zur Übernahme von Vertretungen u. dgl. nicht in Verbindung treten.

Eine im Schrifttum besonders der Nachkriegszeit hier und da zu beobachtende Vernachlässigung veranlaßt mich, eine Einrichtung zu würdigen, die auch heute noch organisatorisch in mancher Hinsicht vorbildlich ist. Es ist das der Rundreiseverkehr des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, für den die Auskunftstellen der Staatseisenbahnverwaltungen u. a. Ausgabestellen waren. Entstanden im Jahre 1884 hatte er sich zu einer großartigen Einrichtung entwickelt. Der Zweck jedes Fahrscheinsystems ist der, den Reisenden möglichst für jede und die gesamte Reise mit Fahrtausweisen zu versehen. Neben der gebotenen Bequemlichkeit entgeht der Reisende dadurch den Schwierigkeiten, die sich naturgemäß beim Lösen von Fahrkarten in fremden Ländern aus der Unkenntnis der Tarife und ihrer Eigentümlichkeiten ergeben. Ein Hauptvorteil dieses Systems war nun, daß ihm sämtliche europäischen Eisenbahnen und Schiffahrts-

linien mit Ausnahme derjenigen Rußlands, Spaniens und einiger englischer Gesellschaften angeschlossen waren. Die Einrichtung wurde um so mehr in Anspruch genommen, als mit der Annehmlichkeit und Bequemlichkeit noch eine 20%ige Ermäßigung verbunden war. Als diese 1907 auf den deutschen Bahnen wegfiel, verlor der Rundreiseverkehr allerdings an Bedeutung; doch war die Zahl der Interessenten besonders in der Hauptreisezeit noch immer eine große. Die berichtigte Ausgabe des Fahrscheineverzeichnis vom 1. Mai 1914 führt im Abschnitt III insgesamt in Europa, in den Hauptplätzen Kleinasiens, Nordafrikas und in New York 137 Ausgabestellen auf, wovon auf Deutschland 36 entfallen. Das scheint im Verhältnis zur Zahl der jetzigen Vertretungen des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER) ziemlich wenig. In Wirklichkeit war jedoch die Zahl der Ausgabestellen für Rundreisehefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bedeutend größer, da Bestellungen außer an diese Ausgabestellen auch an die Fahrkartenausgaben jeder in den Vereinsreiseverkehr einbezogenen Eisenbahnstation, an deren Ort sich eine Ausgabestelle nicht befand, gerichtet werden konnten. Das bedeutet also, daß sämtliche selbständigen deutschen Eisenbahnstationen ohne Ausgabestellen den Bezug der Fahrscheine kostenlos vermitteln. Die Hefte wurden auf Grund der Bestellungen unter Einhaltung kürzester, vorgeschriebener Anfertigungsfristen von der Ausgabestelle an die auf dem Bestellformular bezeichnete Fahrkartenausgabe am Wohnsitz des Reisenden auf dem Dienstweg weiter geleitet. Diese handigte sie gegen Entrichtung des Fahrpreises aus. Die Gutschrift für die Ausgabestelle erfolgte auf dem Verrechnungsweg. Die Bestimmungen über die Arten der zusammenstellbaren Reisen (Rundreisen, Hin- und Rückfahrten), über Fahrpreismäßigungen für Kinder, über die Gültigkeitsdauer der Fahrscheine, über Antritt und Ausföhrung der Reise, Benützung der Züge, Schiffe, Fahrwerke usw., über Fahrtunterbrechung, über Reisegepäck und Rückerstattung von Fahrgeld waren mit dem langen Bestehen des Systems (sog. Vereinsreiseverkehr) erfrenlicherweise in wenige, recht übersichtlich und fast ganz allgemein gültige Sätze gebracht worden. Daß die Preise für sämtliche Strecken in deutscher Währung erstellt waren, erleichterte Übersicht, Preisberechnung und Abfertigung ungemein. Es wäre erfreulich, wenn sich eine derartig knappe Zusammenfassung und Vereinheitlichung aller Bestimmungen und die Erstellung aller Fahrpreise in Markwährung auch bei sämtlichen Fahrscheinen des MER in absehbarer Zeit erreichen ließe.

Der Krieg zerstörte leider dieses Werk des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Seit 1919 ruht der Vereinsverkehr ganz. Es blieb der kaufmännischen Bewegungsfreiheit des 1918 gegründeten Mitteleuropäischen Reisebüros nimmehr überlassen, Ersatz in seinem eigenen System der MER-Fahrcheine zu schaffen, und es muß anerkannt und festgesetzt werden, daß seine private Initiative die Fäden sicher schneller und in größerem Umfang wieder anzuknüpfen vermochte, als es nach dem Kriege bei den vielen grundlegenden Änderungen der meisten Eisenbahnverwaltungen Europas und den gespannten Beziehungen zwischen den einzelnen Staaten dem stark geschwächten Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen oder Regierungsvertretern möglich gewesen wäre. Ob und in welcher Form der Vereinsreiseverkehr wieder auflebt, steht noch dahin.

In der Fußnote<sup>1)</sup> sind die 28 Orte aufgeführt, an denen sich bahnamtliche

<sup>1)</sup> Vgl. J. Schumacher, „Die Einnahmen der Völker aus dem Fremdenverkehr“ in „Verkehr und Bäder“ Nr. 20, 1925.

<sup>2)</sup> Berlin (Auskanftei der Deutschen Reichsbahn, Bahnhof Alexanderplatz), Aschersleben, Baden-Baden, Barmen Hbf., Basel Bad. St., Chemnitz, Dresden, Düsseldorf Hbf., Eberfeld Hbf., Freiburg (Breisgau), Hagen, Halberstadt, Halle, Heidelberg, Iesenburg (nur im Sommer),

Auskunftsstellen der Reichsbahn befinden. Es wird dem Leser nicht entgehen, daß in dieser Aufzeichnung Leipzig und Berlin ebenso nur mit einer Stelle vertreten sind wie etwa Ascherleben oder Norderney, und daß andererseits Bremen, Breslau, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg i. Pr., Nürnberg, Stettin, Stuttgart u. a. ganz fehlen. Die an diesen Plätzen einst bestandenen und die in Berlin zahlreicher vorhandenen Auskunftsstellen wurden meist von privaten oder halbamtlichen Organisationen übernommen. Die Grundlage des heutigen Mitteleuropäischen Reisebüros im Potsdamer Bahnhof in Berlin bildet das bewährte „amtliche Reisebüro“, die Auskunftsstelle in Hamburg übernahm die Hamburg-Amerika-Linie, die in Köln neuerdings das Städt. Verkehrsamt. Es hat den Anschein, als ob diese Bewegung weiter ginge. Sie hängt natürlich eng zusammen mit der auch anderweit zu beobachtenden Abzweigung gewisser Gebiete von Unternehmen der Reichsbahn und der Übertragung an private Gesellschaften mit mehr oder weniger starker Beteiligung der Reichsbahn. Es sei erinnert an die wachsende Übernahme reichsbahn eigener Schlafwagen durch die Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen A.-G. (Mitropa), an die Süddeutsche Reklamegesellschaft (Süderg), die das Monopol für die Bahnhofereklame inne hat, an die Übertragung der Gepäckversicherung an die Europäische Güter- und Reisegepäckversicherungs-A.-G. usw. Woraus sich allgemein diese Erscheinung erklärt und wodurch sie bedingt ist, wie weit jene Kreise der Reichsbahnbeamten recht haben, die eine Vereinigung all dieser beträchtlichen Einnahmen erzielenden Abzweigungen mit dem Reichsbahnunternehmen fordern<sup>1)</sup>, und welchen aufsichtsrechtlichen und finanziellen Einfluß sich die Reichsbahnleitung gesichert hat und wahren muß, soll hier nicht untersucht werden. Soweit diese Fragen mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro im Zusammenhang stehen, werden sie später beantwortet. Was die bahnamtlichen Auskunftsstellen anbelangt, so sahen wir schon oben, daß sie in der heutigen Form infolge ihrer Einseitigkeit nicht mehr allen Ansprüchen der Reisenden genügen und daher die Übernahme durch andere Organisationen die Position auf beiden Seiten nur stärken kann. Das würde sich allerdings sofort ändern, wenn die Auskunftsstellen wieder mit dem Vereinsreiseverkehr und der Fahrkartenausgabe betraut oder sämtlich zu Zweigstellen des Mitteleuropäischen Reisebüros umgebildet würden. Die letztere Möglichkeit wäre wirtschaftlich vorzuziehen, da man das Bestehen zweier großer Fahrcheinsysteme nicht befürworten kann. —

Nach englischem und französischem Vorbild entstand eine weitere Art von Reiseverkehrsbetrieben: die privaten Reisebüros. Geschäftskläge Köpfe erkannten sehr früh in dem Reisebüro eine Einrichtung, deren Aufgabe es war, den Reisenden alle möglichen Vorteile und Erleichterungen zu bieten. Ausgangspunkt ihrer Entwicklung war die Gesellschaftsreise. Schon im Jahre 1863 veranstaltete Louis Stangen, Berlin, vereinzelt Vergnügungsfahrten, und im Jahre 1868 schuf der Bruder Karl Stangen eine feste Organisation unter der bald weltbekannten Firma „Karl Stangens Reisebüro“, das 1905 von der Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) übernommen wurde. Angesehene Vertreter ihres Faches waren weiter in Berlin die Firma Riesen, in Frankfurt a. M. Schottenfels, in München Schenker & Co. (später Amtliches Bayrisches Reisebüro), in Dresden Balke und einige andere. Daneben unterhielten ausländische Unternehmen eigene Filialen, davon die Firma

Karlruhe, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, Münster (Westf.), Norderney, Osnabrück, Pforzheim, Flauen (Vgl.), Rhine, Rostock Hdt., Schwerin (Meckl.), Wernigerode (nur im Sommer). (Laut Reichskursbuch 1925/26).

<sup>1)</sup> Vgl. Reichsreisenbahnzeitung Nr. 18. 1925: Moderner Reisedienst!

Cook & Son, London, die seit 1870 ihren Betrieb auch auf Deutschland ausdehnte, sechs (bis 1914, heute eine und zwar in Köln, außerdem zwei Generalvertretungen in Berlin und Hamburg), weitere die Internationale Schlafwagen-gesellschaft, das Nordische Reisebüro, Bonnets Reisebüro, Christiania, der Wiener Bankverein u. a.

Außerdem entstanden in allen größeren Städten Deutschlands nach und nach die Reisebüros der deutschen Schiffahrtsgesellschaften, insbesondere der Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) und des Norddeutschen Lloyd (Lloyd), im Mittelpunkt deren Tätigkeit naturgemäß der Verkehr mit Oberebe und die Vergnügungstouristen zur See standen. Charakteristisch ist für sie, daß ihre Firmen für die meisten Reisen gleichzeitig Ratgeber und Beförderer sind, während die privaten Reisebüros gleichzeitig höchstens noch neben ihrer Vermittler-eigenschaft als Veranstalter, aber nur ganz ausnahmsweise als Beförderer auftreten. Die oben genannten und eine Reihe anderer in- und ausländischer Reedereien, die den Personenverkehr pflegen, unterhalten außerdem ein mehr oder weniger weit verzweigtes Vertreternetz, z. T. mit der Zwischeninstanz der Generalvertreter. Nach dem Kriege machte sich mit dem Erstarken von Hapag und Lloyd ist ihre Zahl ungefähr wieder auf den Vorkriegsstand zurückgegangen. Die Vertreter sind in den weitaus meisten Fällen neben Passagiervermittlern gleichzeitig Auswandereragenten und unterstützen damit dem Gesetz über das Auswanderungswesen von 9. Juni 1897, ergänzt und abgeändert durch Verordnung vom 14. Februar 1924, nach dem nur solche Gewerbetreibende an Vorbereitung, Vermittlung oder Abschluß des Beförderungsvertrages mitwirken dürfen, die die erforderliche Erlaubnis haben (Agentenkonzession). Die Reedereien selbst müssen die sog. Unternehmerkonzession besitzen. Für beide sind erhebliche Kautionen zu stellen; für den Vertreter kann auch die Schiffahrtsgesellschaft bürgen. Die Agenten des Lloyd sind neuerdings gleichzeitig Vertreter des Maßamts Leipzig, die der Hapag solche des Maßamts Frankfurt a. M. Damit sind die Agenturen Vorverkaufsstellen für die Fahrkarten zu den Messesonderzügen, für Messeabzeichen aller Art, Messeadressbücher und schließlich Vermittler von Hotelzimmern und Privatunterkunft in der Messestadt. So wird auch von der Hapag in Gemeinschaft mit dem Frankfurter Maßamt die Verkehrs- und Wirtschaftszeitung „Der Bund“ herausgegeben, der wie die „Lloydzeitung“ (deutsch und englisch) halbmäonlich erscheint. An weiteren durch ihre internationale Verbreitung besonders wirksamen Werbeschriften der Reedereien sei u. a. die North German Lloyds Gazette genannt, die die nordamerikanische Generalvertretung des Lloyd seit diesem Jahre regelmäßig heranzieht und in den Vereinigten Staaten kostenlos verwendet. Man hat sich damit zur Aufgabe gesetzt, in Wort und Bild für die Schönheiten der deutschen Landschaft zu werben und dadurch den Uferseeverkehr zu heben.

Schon in der Vorkriegszeit war den Reisenden auf den größeren Oberseedampfern der beiden führenden deutschen Reedereien die Möglichkeit gegeben, die zur Weiterfahrt nach wichtigen deutschen Städten ab Bremen bzw. Hamburg nötigen Eisenbahnfahrkarten schon an Bord der Dampfer zu lösen. Diese Einrichtung ist nach Eintritt gestiegener Verhältnisse im Tarifwesen der Eisenbahnen nunmehr auf mehreren großen Dampfern der genannten Schiffahrtsgesellschaften wieder aufgenommen worden. Die Fahrkarten- und Reisebüros der betreffenden Dampfer sind mit den entsprechenden Tarifen der Stationen Hamburg Hauptbahnhof und Bremen Hauptbahnhof ausgestattet und daher in der Lage, in weitestgehendem Maße nach deutschen und nach den wichtigeren europäischen Inlandstationen

Fahrkarten zu amtlichen Preisen zu verkaufen. Ebenso kann das Reisegepäck schon an Bord der Schiffe nach den Festlandstationen abgetriggert werden. Damit ist die Möglichkeit geboten, daß die Reisenden nach dem europäischen Festlande an den letzten Überfahrtsstagen in aller Ruhe ihre Vorbereitungen zur Weiterfahrt mit der Eisenbahn treffen. So sind hier durch das Zusammenarbeiten zwischen Schiffahrt und Eisenbahn Reiseerleichterungen geschaffen, die die Passagiere dieser beiden Reedereien angenehm empfinden.

Ein Teil der größeren Privatunternehmungen und die Reisebüros der Schiffahrtsgesellschaften waren nun ebenfalls Ausgabestellen von Fahrscheineinheiten und Fahrkarten für die Eisenbahn. Von diesen Büros aber hatte jedes auf Grund von Einzelverträgen mit den Eisenbahnverwaltungen ein besonderes System der sog. Unternehmerfahrtscheine. Alle übrigen Reisebüros mußten sich mit der jeweiligen Besorgung der Fahrtausweise am Bahnhof oder bei den Ausgabestellen für Fahrscheinehefte begnügen. Umsatzvergütung bekamen sie nicht. Es wurde ihnen nur das Recht zugestanden, beim Verkauf der amtlichen Fahrkarten und der Fahrscheinehefte feste Zuschläge als Entgelt für die Bequemlichkeit der schnelleren und individuelleren Bedienung bzw. für die Besorgung zu erheben. Der bei weitem überwiegende Teil aller Reisenden wurde dadurch abgeschreckt, diese Büros in Anspruch zu nehmen, zumal ja, wie wir oben sahen, die Eisenbahnverwaltungen selbst in großem Umfange Auskunftsstellen und Fahrscheinausgabestellen zur unentgeltlichen Benutzung vorhielten. Die mit der Konzessionierung bezweckte Entlastung der Auskunftsstellen und Fahrkartenschalter auf den Bahnhöfen wurde dadurch freilich nicht erreicht.

Es kam daher den Reisebüros der Schiffahrtsgesellschaften und der Privatunternehmer betriebswirtschaftlich nicht verdaulich werden, wenn sie bei dem scharfen Wettbewerb und infolge der geringen Verdienste aus dem deutschen Fahrkartengeschäft ihre und ihrer Kunden Aufmerksamkeit auf das Ausland lenkten. Die ausländischen Eisenbahnverwaltungen zahlten nämlich z. T. bedeutende Provisionen (z. B. Schweden bis zu 15 %). Die Büros (u. a. Stangen) wurden daher ganz besonders angereizt, möglichst alle Gesellschaftsreisen in das Ausland zu veranstalten. Das ist volkswirtschaftlich zwar bedenklich gewesen, es muß aber zugegeben werden, daß Gesellschaftsreisen in unserer Zeit doch eben speziell ins Ausland unternommen werden. Folgereicher und schädlicher war aber, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen auch ausländische Reisebüros, selbst der Weltfirma Cook & Son, Provisionen auf den Verkauf deutscher Fahrkarten und Fahrscheinehefte nicht gewährten. Das war um so bedeutsamer, als die Firma Cook & Son schon vor dem Kriege 83 % aller in Großbritannien nach dem Festlande verkauften Fahrkarten ausgab, so daß sie es sehr stark in der Hand hatte, in zahlreichen Fällen dahin zu wirken, daß Deutschland gemieden wurde. Cook konnte kein Interesse daran haben, auf seinen vielen Gesellschaftsreisen Deutschland und den deutschen Eisenbahnen Gäste zuzuführen, weder seinen Kunden deutsche Reiseziele zu empfehlen noch zur Benutzung deutscher Strecken zu raten.

Schon kurz vor dem Kriege hatte sich nun z. B. der Lloyd damit beschäftigt, den Fahrchein- und Fahrkarteneverkauf seiner Büros auf eine gemeinsame Grundlage zu stellen. Der Krieg verschob diese Pläne. Aber schon 1918 wurde dank anerkannterwerter privater Initiative eine andere Lösung gefunden, die Zersplitterung und die Mängel im deutschen Reisebürowesen zu beseitigen. Den Auftakt bildete eine längere Zeit vorher von den preußisch-hessischen Staatsbahnen einberufene Versammlung, auf der die deutschen Regierungen der staatsbahnbesitzenden Staaten einerseits und Hapag und Lloyd andererseits vertreten waren.

Zwischen diesen kam es nach längeren Verhandlungen über Form und Finanzierung des Unternehmens am 31. Januar 1918 zum Abschluß eines Vorvertrags, worin sich die beiden Schiffahrtsgesellschaften verpflichteten eine G. m. b. H., „Deutsches Reisebüro“ zu gründen. Nach dem Beitritt der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen zum Vorvertrage, erfolgte umgehend die Aufstellung des Gesellschaftsvertrages und die Anmeldung der Firma, so daß das Unternehmen mit dem nunmehr erweiterten Namen Mitteleuropäisches Reisebüro G. m. b. H., schon am 1. April 1918 seine Tätigkeit aufnehmen konnte. Infolge der Beteiligung der Staatsbahnverwaltungen an der Kapitalaufbringung und der Verwaltung haben wir eine gemischt-wirtschaftliche Unternehmung vor uns.

Was die Finanzierung betrifft, so haben auch hier die Staatsbahnverwaltungen sich Einfluß zu sichern gewußt. Zur Aufbringung von einem Viertel des auf eine Million Mark festgesetzten Gesellschaftskapitals waren die beiden Reedereien verpflichtet und berechtigt. Weitere Interessen an der Kapitalbeteiligung bestimmten die Vertragsparteien. Von mehrfachen Änderungen sind die Stammeinlagen wie folgt verteilt worden<sup>1)</sup>

Preussischer Fiskus . . . . .	„	275 000.—	
Bayrischer „ . . . . .	„	88 000.—	
Sächsischer „ . . . . .	„	56 000.—	
Württembergischer Fiskus . . . . .	„	28 000.—	
Badischer „ . . . . .	„	28 000.—	
Oldenburgischer „ . . . . .	„	28 000.—	
Mecklenburgischer „ . . . . .	„	28 000.—	„ 525 000.—
Hapag . . . . .	„	125 000.—	
Lloyd . . . . .	„	125 000.—	„ 250 000.—
Fremdenverkehrs- und Reiseunternehmungs-A.-G. Budapest . . . . .	„	156 000.—	
Ungarische Staatsbahnen . . . . .	„	6 000.—	
Kaschau-Oderberger Bahna . . . . .	„	6 000.—	
Ungarische Fiat- u. Seeschiffahrts A.-G. . . . .	„	6 000.—	
Ungarisch-Kroatische Seeschiffahrtsges. . . . .	„	1 000.—	„ 175 000.—
Österreichisches Verkehrsbüro Wien . . . . .	„	50 000.—	„ 50 000.—
			„ 1 000 000.—

Die deutsche Reichsbahn als Rechtsnachfolgerin der deutschen Staatsbahnverwaltungen hat demgemäß mit „M 525 000.—“ mehr als die Hälfte der Stammteile übernommen und somit auch in der Gesellschaftsversammlung das Übergewicht.

Es scheint mir nicht richtig, als Veranlassung für die Gründung des MER die deutsche Verkehrswerbung allzu stark in den Vordergrund zu rücken. Es muß doch vor allem auch betont werden, daß eine großzügig angelegte Organisation geschaffen wurde, die, wie wir sahen, im deutschen Reiseverkehr fehlte. Daß die Bedürfnisse nach den Leistungen solcher Reiseverkehrsorganisationen in der heutigen Wirtschaft in starkem Maße vorhanden sind, beweisen die bedeutenden Unternehmungen des Auslandes schon seit langem; das zeigt aber auch die rasche Entwicklung des MER in seinem kurzen Bestande. Vom Standpunkt des Reisenden bedeutet die Zusammenfassung aller mit dem Reiseverkehr in Verbindung stehenden Funktionen eine unbedingte Notwendigkeit, anderen-

<sup>1)</sup> Vgl. Conradt a. a. O.

falls er Opfer an Zeit und Bequemlichkeit bringen muß. Betriebswirtschaftlich gesehen ist mit dieser Zentralisierung des Reisebürogewerbes Vereinfachung und Erleichterung des Ausbaues nach innen und außen verbunden. Mit dieser Stärkung der Stellung im nationalen und internationalen Verkehr wurde schließlich volkswirtschaftlich bedeutungsvoll, daß das MER auf der einen Seite die Ausbreitung fremdländischer Unternehmer in Deutschland einschränkte, auf der anderen aber durch geschickte Verflechtungen und Bestimmungen seiner Organisation in den Dienst der Verkehrswerbung stellte. Damit soll gesagt sein: Wenn auch der Zweck des Unternehmens zu einem guten Teile die Verkehrswerbung ist, so verdient die Tatsache der Schaffung dieser Einrichtung allein schon wirtschaftliche Würdigung und Wertung.

Der Zweck des MER geht aus § 2 des Gründungsvertrages deutlich hervor: „Dem Reisebüro obliegt die Einrichtung und der Betrieb von Reisebüros im In- und Auslande zu dem Zwecke, den Reiseverkehr in und nach Deutschland bzw., falls die österreichisch-ungarischen Staatsbahnen sich anschließen, den Reiseverkehr in und nach Mitteleuropa anzuregen und zu fördern. Das Reisebüro hat die Interessen des mitteleuropäischen Reiseverkehrs nach jeder Richtung hin zu wahren und zu vertreten. Insbesondere hat es auch die wünschenswerten Geschäftsverbindungen mit auswärtigen Eisenbahnen und Schifffahrtsgesellschaften sowie mit ausländischen Reisebüros nach Möglichkeit herzustellen und entsprechende Verträge mit ihnen abzuschließen.“

Zwei wichtige Neuerungen sind es, die dem MER die Durchführung dieser Bestimmungen ermöglichen:

1. die Monopolisierung, d. h. das ausschließliche Recht des Fahrkartenverkaufs außerhalb der Bahnhöfe und des Vertriebes von Rundreiseheften (Unternehmerfahrtscheine) eines neu zu schaffenden Systems und
2. die Gewährung von Provisionen dafür von der Reichsbahn.

Nachdem die früher erteilten Konzessionen zum Fahrkarten- und Fahrscheinverkauf außerhalb der Bahnhöfe sämtlich von den Staatsbahnverwaltungen zurückgezogen worden waren und auch das ausgezeichnete System des Vereinsreiseverkehrs, wie wir sehen, 1919 eingestellt wurde, waren auch die privaten Reisebüros gehalten, sich mit dem MER in Verbindung zu setzen, wenn sie weiter amtliche Fahrausweise verkaufen wollten. Aus dem Monopol erwächst dem MER jedoch die Verpflichtung der kostenlosen Auskunfterteilung. Will es diese von seinen Vertretungen verlangen und sollen sie an dem Verkauf interessiert sein, so muß das MER einen Teil seiner Provisionen an die privaten Vertretungen des In- und Auslandes abgeben. Das MER bietet für den Verkauf an amtlichen Fahrkarten  $3\frac{1}{2}\%$  des Fahrpreises, für den Inlandsverkauf seiner Fahrscheine  $5\%$  von der Reichsbahn als Umsatzvergütung. Damit die fremdländischen Reisebüros künftig stärker angeregt werden, die Benützung deutscher Strecken und den Besuch deutscher Reiseziele zu empfehlen, erhält das MER für die von seinen Auslandsvertretungen verkauften deutschen Fahrscheine  $7\frac{1}{2}\%$  Provision, wovon es diesen natürlich einen entsprechend höheren Satz als deutschen Büros vergütet. Der Firma Cook kommt es zufolge ihrer dem MER wohlbekannteren Bedeutung im internationalen Reiseverkehr sogar so weit entgegen, daß es ihr die gesamte Provision der Reichsbahn ohne jeden Abzug überläßt. Cook soll nicht mehr, wie ausgenutzt, Veranlassung haben, seine Reisen über Holland, Belgien, Frankreich und die Schweiz zu leiten. Daß die augenblicklichen Verhältnisse in einem

Teil dieser Länder in Gestalt von niedrigen Personentarifen einen größeren Anreiz ausüben, hebt die Nützlichkeit der Politik des MER nicht auf.

Die von der Reichsbahn gezahlten Provisionen stellen jedoch nur einen Teil der Einnahmen des MER dar. Größere Überschüsse ergeben sich vornehmlich aus der Reisegepäck- und Unfallversicherung, dem Geldwechsel, der PAVisensbesorgung, dem Passagegeschäft (das MER ist Vertreter für sämtliche Reedereien, die für den Passagierverkehr in Frage kommen), den Gesellschafts- und Pauschalreisen usw. Schließlich kommen hierzu noch die höheren Provisionssätze ausländischer Eisenbahnverwaltungen und Reisebürounternehmungen, die die Fahrscheine ihrer Länder in Deutschland verkaufen wollen und dazu mit dem MER in Verbindung treten müssen. Diese Summen stellen wahrscheinlich die Haupteinnahme des MER dar.

Die Beteiligung der Gesellschafter am Reingewinn ist gegenwärtig auf höchstens RM. 25000.— im Jahr beschränkt. Der gesamte übrige Reingewinn fließt zu  $\frac{1}{4}$  der deutschen Reichsbahngesellschaft und je  $\frac{1}{4}$  Ungarn und den deutschen Schifffahrtsgesellschaften zu Zwecken der Verkehrswerbung zu. Auf Grund der vielfachen Einkünfte ist es dem MER möglich, der Reichsbahngesellschaft hierfür regelmäßig eine Summe zur Verfügung zu stellen, die höher ist als der Betrag der von der Reichsbahn dem MER gezahlten Provision.

Zur Erweiterung seines Einflusses und zum Ausbau seiner Vertreterorganisation hat es das MER für nützlich gehalten, sich auch an anderen Reisebürounternehmen des In- und Auslandes zu beteiligen. Es sind dies:

1. Amtliches Bayrisches Reisebüro G. m. b. H. in München,
2. Österreichisches Verkehrsabro G. m. b. H. in Wien,
3. Societate Anonima Romana de Voia (Sardev) Bukarest,
4. Deutsch-Russische Lager & Transportges. m. b. H. (Deruta) in Moskau.

Ferner bestehen Generalvertretungen des MER in der Schweiz, in Holland und in Italien.

Ein besseres Bild von der Entwicklung des MER, als es wegen der Inflation die Umsatzzahlen geben können, bietet die Statistik der Vertretungen, die nachstehend aufgeführt ist.

	Anfang 1922	Ende 1924	Juni 1926
Deutschland . . . .	150 (+ 5 Zweigbüros)	178 (+ 6 Zweigbüros)	196 (+ 6 Zweigbüros)
Ausland . . . . .	282	354	382
Zusammen . . . . .	432	532	578
	+ 5 Zweigbüros	+ 6 Zweigbüros	+ 6 Zweigbüros

Das Netz der Auslandsvertretungen ist besonders dicht in der Schweiz, Österreich-Ungarn, Tschechoslowakei, Italien, England und Frankreich, erstreckt sich aber außer über ganz Europa auch über die Vereinigten Staaten, Kanada, Argentinien, China wie die Mittelmeerländer.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die großen internationalen Monopol-Reisebüros in einer Organisation, die den Titel Agot (Association des grandes Organisations touristiques) führt, zusammengeschlossen sind.

## 2. Allgemein werbende Organisationen.

Die Entstehung und Entwicklung allgemeiner und direkter Verkehrswerbung geht in Deutschland, wie auch in den anderen Ländern von privater Seite aus. Sie beginnt mit der Erkenntnis von der wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs für Ort, Landschaft und Staat und wächst notwendig zu einer weggedehnten

Reklame an, nachdem von einer Seite systematisch damit begonnen wurde. Man sucht die Fremden zu längerem oder vorübergehendem Aufenthalt zu gewinnen. Daraus folgt aber die Aufgabe, sich für gute Zubringer- und Durchgangsverbindungen einzusetzen, soll die Werbung nicht illusorisch werden nach dem Erfahrungssatz, daß die Verbesserung des Fahrplanes den Verkehr belebt. Und da auch dies mehr und mehr erkannt wird, muß man besondere Veranstaltungen bieten, die den Fremdenstrom herbeilocken. So glaube ich, läßt sich die mannigfache und auf den ersten Blick scheinbar unsystematische Kleinarbeit aller dieser Vereine, Verbände und Bünde doch in drei Gruppen gliedern, nämlich:

1. Werbung für dauernden und vorübergehenden Aufenthalt;
  2. Verkehrsförderung und Verkehrsverbesserung in und nach dem Ort, der Landschaft oder dem Lande und
  3. Steigerung ihrer Anziehungskraft und ihres Ansehens.
- Die Schwierigkeit der privaten Verkehrserwerbtätigkeit liegt in folgenden Tatsachen:
1. in der mangelnden Kenntnis der Allgemeinheit von der Bedeutung des Fremdenverkehrs,
  2. in der schweren Meßbarkeit seiner Auswirkung für den einzelnen. Hieraus folgt
  3. die schwierige Stellung von privaten, gemeinnützigen Körperschaften
    - a) gegenüber Verwaltungen und Behörden in der Eigenschaft als Petenten,
    - b) gegenüber den Mitgliedern und der Allgemeinheit hinsichtlich Tätigkeits- und Werbeerfolgen.

Um gleich zum dritten Punkt Stellung zu nehmen, so müssen zunächst die Träger dieser Fremdenverkehrspolitik, wie Neff die Gesamtheit der oben erwähnten Maßnahmen nennt, kurz aufgeführt werden. Die Tätigkeit beginnt als rein lokale um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mit dem örtlichen Verkehrsverein (auch Fremdenverkehrs- und Verschönerungsverein genannt). Die Bewegung wird gefördert durch die um die Jahrhundertwende etwa gleichzeitig daraus entstandenen Landesverkehrsverbände und den Bund Deutscher Verkehrsvereine, die sich aus der Erkenntnis der größeren Stöckkraft solcher Zusammenschlüsse mit der Internationalisierung und Verdichtung des Reiseverkehrs notwendig bildeten. Die Bestrebungen der Alpenvereine und des 1882 gegründeten heute sog. Verbandes Deutscher Gebirgs- und Wandervereine sind zwar keinesfalls für die Fremdenverkehrspolitik ohne Bedeutung, decken sich aber nur teilweise in ihren Aufgaben mit der hier in Frage stehenden Bewegung.

Was nun die Stellung der genannten Verbände zu den Transportanstalten und den öffentlich-rechtlichen Körperschaften hinsichtlich ihrer Bestrebungen auf Verkehrsförderung und Steigerung der Anziehungskraft ihrer Gebiete betrifft, so sind sie dauernd in der Lage der Bittenden und Anregenden. Das gilt nicht nur für die Verkehrsvereine und Verbände, sondern ebenso für das „Spitzenorgan“, den Bund Deutscher Verkehrsvereine. Auch dieser muß alle Anträge seiner Mitglieder oder die Beschlüsse seiner Hauptversammlungen den Behörden zur Berücksichtigung anheim stellen. Wohl haben die hier gesammelten und verarbeiteten Wünsche entgegen den einseitigen Anregungen und Beschwerden der Einzelvereine, mit denen die Behörden überschüttet wurden, die sachliche Berücksichtigung größerer Gesichtspunkte für sich, aber auf die Organisation selbst wirkt dieses Fehlen autoritativen Eingreifens bzw. eines maßgebenden Einflusses seitens des Bundes in keiner Weise günstig ein.

Diese undankbare Rolle spielen diese Organisationen aber auch ihren Mit-

gliedern gegenüber. Das hat natürlich seine Schwierigkeiten bei der Erweiterung des Aktionsradius durch Verstärkung der Mitgliederzahl und Erhöhung der Beiträge. Alle diese — man ist geneigt zu sagen: ideelle — Tätigkeit hat dazu noch den großen Nachteil, daß sie in ihrer finanziellen und volkswirtschaftlichen Bedeutung zahlenmäßig schwer nachweisbar ist. Dieser Mangel, der auch sonst bei der Reklame vorzufinden ist, gilt für die Verkehrswerbung in ganz besonderem Maße.

Ebenso werden die Erfolge von Anregungen und Beschwerden leicht als Selbstverständlichkeiten hingenommen, die sowieso kommen müßten. Wir werden beim Verband reisender Kaufleute sehen, wie dieser versucht, seine Resultate ziffernmäßig zu belegen. Doch nicht nur allgemein, sondern auch in ihrer Auswirkung auf den einzelnen sind die Endeffekte der Fremdenverkehrspolitik außerordentlich schwierig zu erfassen, allenfalls bei Hoteliers und Gastwirten und einzelnen anderen Gewerben. Für die große Zahl der anderen direkt und indirekt profitierenden Gewerbe können über den Gewinn aus dem Fremdenverkehr stichhaltige Rechnungen leider nicht aufgemacht werden.

Wenn nun schließlich noch eine große Unkenntnis der Allgemeinheit von der Bedeutung des Fremdenverkehrs festgestellt werden muß — und dies trotz der und vielleicht gerade deswegen oft von Überschätzung und Phrase strotzenden Literatur — so ist die dauernde Finanzkalamität der auf Mitgliederbeiträge angewiesenen Körperschaften und der neue Kurs, den treibende Kräfte in der Fremdenverkehrspolitik daher eingeschlagen haben, wohl zu verstehen (Verkehrsämter, Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung).

Soweit sich die Organisationen auf rein privater Grundlage aufbauen, erfordert das natürlich starke Interessierung der Allgemeinheit und der besonders profitierenden Berufsgruppen. Bei einem örtlichen Verkehrsverein kommt es darauf an, daß er etwas tut, womit er augenfällig für die Allgemeinheit, aber auch speziell für diese oder jene Interessentengruppe etwas geleistet hat. Hinsichtlich der Werbtätigkeit ist u. a. hinzuweisen auf:

1. die Herausgabe eines guten Führers,
2. Verbreitung zweckmäßiger Werbeschriften (nach den Richtlinien der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung; Werbespiegel),
3. Anbringung von Hinweisen auf den Ort in allen Lexiken, Nachschlagewerken, Fahrplänen usw.,

in bezug auf die Verkehrsförderung u. a. auf:

4. Erstrebung von Verkehrsverbesserungen, insbesondere Vorschläge auf zweckmäßige Zusammenarbeit der verschiedenen Personenverkehrsmittel,
  5. Unterhaltung von Auskunftsstellen und Büros,
- und schließlich hinsichtlich Förderung der Anziehungskraft des Platzes:
6. rege Mitarbeit an Ausstellungen, festlichen Veranstaltungen und Kongressen,
  7. Verschönerung des Ortsbildes durch Anregung zur Ausführung interessanter Bauten, von Anlagen usw. bzw. Verhinderung der Verunzierung des Stadt- oder Landschaftsbildes.

Eine damit einigermaßen sinnfällig überführte Einwohnerenschaft muß noch durch regelmäßige Artikel in den Tageszeitungen oder, was die Mitglieder betrifft, durch häufige Zusendungen spezieller Berichte auf dem Laufenden gehalten und interessiert werden.

Nach dem Kriege wandelte sich der Charakter der meisten Verkehrsvereine. Zwei Momente waren es, die dazu beitrugen:

1. die durch die Inflation hervorgerufene finanzielle Krisis der Verkehrsvereine (aus dem ihr folgenden Dornröschenschlaf noch mancher nicht wieder erwacht ist!) und
2. die Gründung des Mitteleuropäischen Reisebüros, das zur Erweiterung seiner Vertreterorganisation hier den Boden mehr oder weniger gut vorbereitet fand.

Wenn mit der Übernahme des Verkaufes von Fahrtausweisen aller Art, der Abgabe von Prospekten für fremde Plätze, der Auskunfterstellung von Verbindungen nach dem In- und Ausland eine auf den ersten Blick zwiespältige Tendenz den neuen Verkehrsverein auszeichnet, so muß doch zugegeben werden, daß er damit aus der Not eine Tugend machte, so lange er die Gewinne aus dem Fahrkarten- und Passagesgeschäft usw. in den Dienst seiner eigentlichen Fremdenverkehrspolitik stellte. Zu diesem Schritt, sich einigermaßen auf eigene Fäße zu stellen, dessen Ermöglichung den langjährigen Fachleuten in der Leitung des Mitteleuropäischen Reisebüros zu danken ist, waren die meisten Vereine um so mehr veranlaßt, als die städtischen Subventionen, die in der Vorkriegszeit in einigen Fällen immerhin ansehnliche Zuschüsse darstellten, nach dem Kriege zum großen Teil wegfielen. Diese städtischen Beiträge, deren Voraussetzung eine besonders rege Tätigkeit des Verkehrsvereins war, erweiterten die Basis und den Einfluß auf Private und die Öffentlichkeit, da sie die Anerkennung der Arbeit darstellten. Die zuweilen sehr in den Vordergrund geschobene Abhängigkeit, in die der Verein dadurch der Stadtverwaltung gegenüber gerät, mag wohl hier und da besonders in bezug auf die Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse etwas einengend wirken; im ganzen scheint mir dies nicht zu zutreffen, da auch die Stadt jetzt stärker interessiert ist und die Anregung des Vereins sorglicher prüft. Auch darf immer wieder nicht vergessen werden, daß die Grundlage des Verkehrsvereins eine schmale ist, er als Bittende aufzutreten hat, während Anmaßung und Kampfstellung wenig Erfolg versprechen.

Da die örtlichen Verkehrsvereine bis zu einem gewissen Grade die Saugadern für die Landesverkehrsverbände<sup>1)</sup> darstellen, haben wir hier die prinzipiel-

<sup>1)</sup> Nach einer Aufstellung des Bundes Deutscher Verkehrsvereine bestehen folgende Landes- bzw. Provinzialverbände:

1. Preussischer Landesverkehrsverband, Magdeburg.
1. Rheinischer Verkehrsverband, Godesberg.
2. Westfälischer Verkehrsverband, Dortmund.
3. Verkehrsverband Unterweser/Jadegebiet, Bremen.
4. Verband niederländischer Verkehrsvereine, Braunschweig.
5. Verkehrsverband für Hessen/Waldeck, Cassel.
6. Verkehrsverband Unterelbe/Holstein, Hamburg.
7. Verkehrsverband für Pommern/Danig, Stettin.
8. Schlesischer Verkehrsverband, Breslau.
9. Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins, Berlin SW 11.
10. Verband Mitteldeutscher Verkehrsvereine, Magdeburg.
11. Thüringer Verkehrsverband, Gotha.
12. Landesverkehrsstelle Ostpreußen, Allenstein.
13. Mecklenburgischer Verkehrsverband, Rostock.
14. Märkischer Verkehrsverband, Berlin SO 36.
- II. Sächsischer Verkehrsverband, Leipzig.
- III. Verkehrsverband Württemberg und Hohenzollern, Stuttgart.
- IV. Badischer Verkehrsverband, Karlsruhe.
- V. Hessischer Verkehrsverband, Darmstadt.
- VI. Nordbayerischer Verkehrsverein, Nürnberg.
- VII. Pfälzer Verkehrsverband, Ludwigshafen.
- VIII. Nordrheinischer Verkehrsverband, Barmen.

len Fragen privater Werbetätigkeit ausführlicher behandelt. Von graduellen Unterschieden abgesehen, sind die Schwierigkeiten der Landesorganisationen teils die gleichen, teils davon verschieden. Trotzdem sie sich zu ihrer Kollektivwerbung außer auf die Einzelvereine auf größere Korporationen, wie staatliche Behörden, Stadt- und Gemeindeverwaltungen, Handelskammern usw. stützen, so finden wir auch hier dieselbe noch weit verbreitete Unterschätzung der Bedeutung des Fremdenverkehrs, die Unmöglichkeit, den Erfolg genau zu bemessen und das damit hinsichtlich des Beitrages so ungünstige freie Ermessen der Körperschaften. Die Stellung zu den Leitungen der Transportanstalten und öffentlich-rechtlichen Körperschaften ist wegen des stärkeren Rückhaltes naturgemäß eine günstigere. Sie führte nicht nur dahin, daß die Verbände zu Fahrplanbesprechungen usw. von den Behörden eingeladen werden, sondern für ihre Werbezwecke (Ausgabe von Prospekten und Führern) Zuschüsse von den betreffenden Eisenbahndirektionen und Staatsministerien bzw. Provinzialverwaltungen erhalten. Soweit jedoch Private und die Allgemeinheit als Mitglieder herangezogen werden sollen, macht sich hier und die Allgemeinheit als Mitglieder herangezogen werden sollen, macht sich hier und teilweise das Fehlen jenes persönlichen Kontaktes bemerkbar, der beim Verkehrsverein noch am stärksten Verhältnisse ausschlaggebend ist. Für die Interessierung ihrer Mitglieder, besonders der Verkehrsvereine und Handelskammern, haben einzelne Verkehrsverbände ihr Gebiet in Verkehrsbezirke eingeteilt (Sachsen z. B. 12), an deren Hauptsitz unter der Leitung des Verbandes Verkehrskonferenzen jährlich ein- bis zweimal abgehalten werden. Unter Hinzuziehung der Presse und anderer interessierter Körperschaften sammelt hierbei der Verband die Verkehrswünsche des betreffenden Bezirkes, um sie später zur Weitergabe an die maßgebenden Behörden zu verarbeiten.

Gering interessiert sind nach dem Kriege, nachdem die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (RDV) die Auslandspropaganda übernommen hat, die Einzelvereine und Verbände an dem Band Deutscher Verkehrsvereine. Hierzu trug die durch Nachkriegswirren und Inflation bedingte Schwäche seiner Mitglieder bei. Aber besonders auf Seiten des Bundes traten im ungünstigsten Augenblick weitere einschneidende Wandlungen ein:

1. fiel die dem Ausschuß zur Förderung des Reiseverkehrs auf den deutschen Bahnen<sup>1)</sup> und dem Bund zur Verfügung stehende Summe von  $\text{M} 60000,-$ , die die Staatsbahnverwaltungen zahlten, mit der Gründung der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung weg,
2. änderte man auf der Hauptversammlung des Bundes in Erfurt 1921 Satzung und Struktur sehr zu seinen Ungunsten. Danach durften alle Einzelvereine nur noch Mitglied der Landesverbände sein, auf die allein sich der Bund stützen sollte. Eine direkte Mitgliedschaft war künftig für die Einzelvereine ausgeschlossen. Diesen Maßnahmen lag das problematische Bestreben zugrunde, eine Reichsspitzenorganisation zu schaffen, ein Gedanke, der übrigens schon in der Vorkriegszeit vielörtert wurde. Hinzu kam
3. das Verlegen des Bundesitzes von seinem langjährigen Vorort Leipzig nach Magdeburg in neue Hände.

Der Gedanke der Reichsspitzenorganisation war bei der, wenn auch langsam

<sup>1)</sup> Dieser wurde im Jahre 1911 beim Bunde gebildet. Er setzte sich zusammen aus den eisenbahnbesitzenden Bundesstaaten mit beschließender Stimme und dem Bund, dem bayerischen Landesfremdenverkehrsrat, den öffentlichen Verkehrsämtern in Berlin und der Geschäftsleitung der Bundeszeitschrift „Deutschland“ mit beratender Stimme.

fortschreitenden Vorkriegsentwicklung des Bundes und bei Gewährung von Staatszuschüssen trotz der Bedenken gegenüber der Überorganisation eines solchen idealen Vereinswesens immerhin der Diskussion wert. In dem Augenblicke aber, als die Auslandswerbung, die wichtigste Tätigkeit des Bundes vor dem Kriege, von der staatlich gut subventionierten Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung zielbewußt und systematisch neu aufgenommen wurde, die eigenen Staatsunterstützungen wegfielen, und die Einzelmitglieder des Bundes jeder Unterstützung und Förderung nötig bedurften, war die Durchführung jener Idee ein schwerwiegender Schritt. Sie rühte sich denn auch sehr bald: Der Bund geriet in eine splendide isolation. Die in Nürnberg anlässlich der Hauptversammlung aufgestellten im 1925 angenommenen Satzungsänderungen sehen daher wieder die direkte Mitgliedschaft der Verkehrsvereine usw. vor, allerdings unter der finanziell belastenden Voraussetzung, daß diese gleichzeitig ihrem Landesverkehrsverband angehören. Wie weit davon seither Gebrauch gemacht wurde, war nicht zu erfahren. Jedenfalls ist die Bundesleitung bemüht, das geschwundene Interesse der Einzelvereine und -körperschaften wieder zu wecken (Ausgabe von Jahresberichten und umfangreichen Richtlinien), und hat zum verständlichen Verdruß der Landesverbände begonnen, mit diesen untersten Gliedern von neuem in direkte Beziehung zu treten. So erfreulich an sich diese Tatsache ist, und so sehr man die wieder erwachte Initiative des „Spitzenorgans“ begrüßen kann, von Organisation im Sinne einer zweckentsprechenden Aufteilung und Verteilung der Arbeit kann hierbei nicht die Rede sein. Dieses Verfahren des direkten Verkehrs mit den einzelnen Körperschaften war vor dem Kriege wohl sinnig, denn damals war der Bund wirklich das Spitzenorgan und Vertreter der Reichsinteressen hinsichtlich der Auslandswerbung; damals waren die Landesverbände noch nicht so stark wie heute, erhielten keine Subventionen, und es bestand vor allem nicht die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung.

Die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (R.D.V.)<sup>1)</sup> verdankt dem zunehmenden Verständnis der Reichsbehörden für die Bedeutung des Fremdenverkehrs ihre laut Beschluß der Regierungskonferenz vom 20. Februar 1920 durch den Reichsverkehrsminister erfolgte Gründung. Sie hat ihren Sitz in Berlin und ist in das Vereinsregister eingetragen. Für die Wahl dieser Form war das Streben maßgebend, bürokratische und andere hemmende Einflüsse auszuschalten, damit die Möglichkeit eines ungebundenen und schöpferischen Arbeitens, wie es dem Charakter solcher Tätigkeit entspricht, gewährleistet sei. Mit der Selbstständigkeit der direkten Verkehrswerbung im Gegensatz zu der Übertragung auf die Organisation des großen Monopolreisebüros, wie das in Italien (Enit) geschah, vermied man einen Konstruktionsfehler, der wegen der Kollisionen zwischen allgemeinem und Geschäftsinteresse recht störend empfunden wird.

Der Zweck der RDV ist, den deutschen Reiseverkehr, in erster Linie den vom Ausland nach Deutschland, aber auch den innerdeutschen durch eine planmäßige Werbelätigkeit (großen Stils) auf gemeinsinniger Grundlage zu fördern. Hierfür kommen besonders in Frage:

Errichtung von Auskunftsstellen im In- und Auslande, Schaffung und Verbreitung von Werbeschriften, Werbung durch Plakat, Bild, Lichtbild und Film, durch Presse und Radio, durch Herausgabe von Verkehrszeitschriften und Kursbüchern, Veranstaltung von Vortragsreisen, durch Aufbau einer Frem-

<sup>1)</sup> Da Dr. K. Conradt (Aufgaben und Formen der Deutschen Verkehrswerbung) sehr ausführlich auf die RDV eingeht, kann ich hier auf eine umfassendere Schilderung verzichten.

denstatistik, durch Studium und Verfolgung der den Fremdenverkehr beeinflussenden Vorgänge und Werbemaßnahmen im Auslande, durch Unterstützung von verkehrsfördernden Ausstellungen, Festspielen, sportlichen und ähnlichen Veranstaltungen usw.

Die RDV verfügt über drei Organe, den Vorstand, einen Verwaltungsrat, der satzungsgemäß die Aufsicht über die Geschäftsführung und die Tätigkeit dieser Stelle ausübt und jährlich einmal einberufen werden muß, und die Hauptversammlung. Die Mittel, die der RDV zur Verfügung stehen, sind laut Satzung:

- a) Zuwendungen des Reichsverkehrsministeriums (darunter wird die Summe zu verstehen sein, die diesem bzw. heute der Reichsbahngesellschaft jährlich vom MER für Zwecke der Verkehrswerbung zur Verfügung gestellt wird),
- b) Beiträge anderer Reichs- und Landesbehörden,
- c) Beiträge aus Kreisen des Handels, der Industrie, des Verkehrs, der Städte usw.

Alle diese Mittel, die, nach dem Vorerrwähnten und nach der Darstellung Conradts zu schließen, aus zahlreichen Quellen reichlich und anhaltend fließen, dienen den oben angeführten Zwecken der Zentrale. Zum Teil werden sie auch den großen Landesverkehrsorganisationen zu Werbezwecken zugewiesen.

Während in den Inflationsjahren 1920/23 die Werbelätigkeit der RDV aus mancherlei Gründen behindert war, hat diese seit dem Jahre 1924 einen beachtenswerten und erfreulichen Aufschwung genommen. Eine große Anzahl redaktionell und drucktechnisch hervorragender Werbebücher in verschiedenen Sprachen, ein- und mehrfarbiger Plakatlätter, eine Serie „Deutscher Bilder“, ein „Deutscher Kalender“, ein Werkkalender, mustergültiger Bildschmuck in Eisenbahnwagen legen davon beredtes Zeugnis ab. Besonders hervorzuheben ist die Eröffnung des sog. German Railroad's Information Office, des ersten deutschen Verkehrsbüros in New York, im Juni 1925. In ihm haben gleichzeitig der Deutsche Bäderverband und die Leipziger Mustermesse ihre amerikanischen Vertretungen untergebracht, wodurch eine zweckmäßige Zentralisierung der am deutschen Fremdenverkehr besonders stark interessierten Kreise erzielt worden ist<sup>1)</sup>. Daß die Reichszentrale daneben bemüht ist, alle Hemmungen des Reiseverkehrs zu beseitigen und jedwede Erleichterung zu schaffen, ist eigentlich selbstverständlich. Daß es in reichem Maße durch ständige Fühlungnahme mit den obersten Reichsbahn-, Paß-, Zoll- und Steuerbehörden geschieht, beweisen die Spalten der Wochenschrift „Verkehr und Bäder“.

Die Erstarbung der Landesverbände einerseits und das Entstehen einer halbamtlichen Zentrale für Verkehrswerbung, die infolge persönlicher und finanzieller Vorteile und stärkerer Verbindung mit den obersten Reichsbehörden überlegen sein muß, beweist die heikle Lage des Bundes, dies um so mehr, als die zielbewußt geleiteten Landesverbände naturgemäß zu dem einflußreichsten Spitzenorgan tendieren müssen. Es wurde letzthin mitgeteilt, man habe sich zwischen Bund und Reichszentrale nach längerer Zeit der Spannung in die Arbeitsgebiete „geteilt“. Man muß demgegenüber sehr skeptisch sein, da die Dinge hier derart verknüpft sind, daß eine sachliche Scheidung der Materie nie zu erreichen ist und anderenfalls nur Doppelarbeit geleistet wird. Die Tätigkeit der RDV umfaßt schon heute nicht nur die gesamte Auslandswerbung, sondern in ihren regelmäß-

<sup>1)</sup> Vgl. „Verkehr und Bäder“ vom 15. Juli 1925.

erscheinenden Organen („Deutscher Verkehrsdiensst“, „Deutsche Verkehrsblätter“ und besonders „Verkehr und Bäder“) die gesamte Verkehrsförderung und -verbesserung in und nach Deutschland, sowie zahlreiche Anregungen zur Steigerung der Anziehungskraft der deutschen Reiseziele. Bei der Herausgabe ihrer Publikationen (z. B. Verkehrsbücher) arbeitet sie mit den Verbänden, die z. T. schon in ihrem Aufsichtsrat Sitz und Stimme haben, gemeinsam und sucht in sog. Verkehrs-politischen Konferenzen, von denen Anfang 1926 die ersten zwei stattfanden, das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter den deutschen Reiseverkehrsorganisationen zu stärken, sie über die Arbeitsmethoden der RDV zu unterrichten, das Verständnis für die gemeinsamen Interessen aller Fremdenverkehrsbestrebungen zu wecken und so schließlich die Grundlage für deren noch fehlende Geschlossenheit zu schaffen<sup>1)</sup>. Wenn man weiter bedenkt, daß bei diesen Tagungen, auf denen u. a. der Bund Deutscher Verkehrsvereine, die führenden deutschen Verkehrsverbände, der Allgemeine Deutsche Bäderverband, der Deutsche Städtetag, der Reichsverband der Deutschen Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe vertreten waren, Referate über „die Mitwirkung der Verkehrsverbände bei den Werbemaßnahmen der RDV“, „die Organisation des Werbeschriften- und Plakatvertriebes der RDV“, „das Verhältnis der Reichsbahn zur Verkehrswerbung“ und „Schutzmaßnahmen gegen Auswüchse auf dem Gebiet der Verkehrs- und Wirtschaftspropaganda“ u. a. gehalten wurden, so erkennt man aus alle dem unsvher, daß dem Bund Deutscher Verkehrsvereine das Wasser außerordentlich stark abgegraben worden ist.

Mehrere verwandte Einwände werden vom Bund zur Begründung seines Fortbestandes ins Feld geführt. Man sagt, die Reichszentrale sei zu selbstherrlich, sei mehr reichsbahn- als interessenfreundlich, wahre die Belange der anderen Transportanstalten nicht genügend. Diese Argumentation ist, wenn auch meines Erachtens nicht zutreffend, mindestens geschickt konstruiert. Gewiß, die Möglichkeit, daß die RDV nach der ihr vorgeworfenen Richtung zu stark hinneigt, besteht, und das muß auf alle Fälle vermieden werden. Glaubt aber der Bund wirklich gesetztes Falls daran etwas ändern zu können? — Man darf der Überzeugung sein, daß die Landesverbände durch tätige und sachliche Mitarbeit an der Arbeit der RDV, wofür mehreren schon Aufsichtsratsitze zuerkannt wurden, den einzigen Weg richtungsbeeinflussender Tätigkeit beschränkt haben. Für den erfolgreichen Aufbau einer deutschen Verkehrsverbände werden fürs erste tüchtige Mitarbeiter gebraucht, Kontrollorgane erst in zweiter Linie. Es darf nicht vergessen werden, daß wir trotz schöner Erfolge der RDV noch am Anfang stehen.

Im Interesse der straffen Organisation einer tatkräftigen Fremdenverkehrspolitik, wie diese bei der oben mehrfach erwähnten allgemeinen Geringschätzung des Fremdenverkehrs so dringend nötig ist, liegt dieser Dualismus jedenfalls nicht. Es wäre besser, die fähigen Kräfte des Bundes würden von der RDV übernommen. Wir wollen froh sein, daß mit der Reichszentrale im Fremdenverkehrspolitik stützenden hat, die Reichsbehörden an der Fremdenverkehrspolitik gewähltest. Was der Bund geleistet hat, sei deshalb nicht vergessen. Auch darf nicht übersehen werden, daß erst durch seine anerkennenswerte Vorarbeit der Boden für die Reichszentrale geschaffen wurde.

<sup>1)</sup> Vgl. „Verkehr und Bäder“ Nr. 3, 1926.

### 3. Interessentenverbände des Berufsreiseverkehrs.

Wenn die Handelskammern erst an dieser Stelle genannt werden, so soll ihre Bedeutung für die Förderung des Reiseverkehrs damit nicht geschmälert werden. Im Gegenteil, es mag ihrem Einfluß als öffentlich-rechtlicher Körperschaft häufiger gelingen, eine Forderung durchzusetzen, als den rein beratenden Organen. Nur steht diese Tätigkeit nicht im Mittelpunkt ihrer Aufgaben und Interessentenvertretungen. Gewöhnlich werden etwa halbjährig Verkehrsbesprechungen abgehalten, zu denen Vertreter der Reichsbahn, Reichspost, der Kraftverkehrs-Gesellschaften, der Verkehrsvereine und -verbände und der Reisbüros berangezogen werden. Zweck derselben ist, in mündlicher Aussprache die verschiedensten Anregungen zu verdichten und die oft entgegen laufenden Wünsche miteinander zu vereinen.

Weiter ist diesorts der Verband reisender Kaufleute Deutschlands (V. r. K. D.) zu nennen. Ein Überblick über die berufspolitische Tätigkeit des V. r. K. D. läßt erkennen, daß der Verband für die Verkehrsförderung ein bedeutsamer Faktor ist. Er wurde 1884 gegründet. Seine Bestrebungen hinsichtlich des Berufsreiseverkehrs gelten natürlich in erster Linie seinen Mitgliedern, kommen aber in starkem Maße der Allgemeinheit zugute. Der V. r. K. D. tritt hierbei vor allem als geschäftsführender Verband der Zentralstelle der am Berufsreiseverkehr beteiligten Verbände auf, die von mehreren Organisationen<sup>1)</sup> gebildet wird. Zur Herbeiführung von Fahrplanverbesserungen stehen neun über das ganze Reichsgebiet verteilte Verkehrskommissionen des Verbandes in ständiger Fühlungnahme mit den Reichsbahndirektionen ihres Bezirkes. Zur Beratung und Ausarbeitung ihrer Wünsche halten die Kommissionen gewöhnlich ein- oder zweimal im Jahre Delegiertenversammlungen und daneben mehrere Vorstandssitzungen ab. Die Anzahl der Anträge auf Fahrplanverbesserungen belief sich im Jahre 1924 auf über hundert, wozu noch die Anträge auf Beseitigung sonstiger im Eisenbahnverkehr hervorgeratener Mißstände kamen. Nach dem Rechenschaftsbericht 1925 erzielten die Vertreterkommissionen durchschnittlich 80 % Erfolge. Selbst wenn man berücksichtigt, daß die Anträge meist um dieselbe Zeit noch von anderen Stellen eingebracht werden und dadurch stärkere Stoßkraft bekommen, so können doch für die Erfolge der Verkehrskommissionen ganz besonders praktische Erfahrung und Sachlichkeit geltend gemacht werden.

Vertretung im Reichseisenbahnrat und in den Landeseseisenbahnräten ist dem V. r. K. D. noch nicht gesetzlich gesichert. Um dennoch in den Eisenbahnräten eine Vertretung zu erlangen, mußte der Verband von der Möglichkeit Gebrauch machen, durch das Entgegenkommen der einzelnen Landesregierungen, denselben die Besetzung verschiedener Sitze in den Landeseseisenbahnräten eingeräumt ist, eine Vertretung für den kaufmännischen Berufsreiseverkehr auf dem Wege besonderer Berufung zu erlangen. Auf diese Weise wurden Vertreter in die Landeseseisenbahnräte Berlin, Hannover, Stuttgart, Karlsruhe und Erfurt berufen. Mit anderen sich mit dem Reiseverkehr beschäftigten Organisationen, wie dem Deutschen In-

<sup>1)</sup> Die Zentralstelle der am kaufmännischen Berufsreiseverkehr beteiligten Verbände wird von folgenden Organisationen gebildet:

- Reichsverband deutscher Schuhhandelsvertreter E. V., Düsseldorf.
- Reichsverband deutscher Versicherungs-Generalagenten E. V., Berlin.
- Bund der Versicherungsvertreter E. V., Berlin.
- Verband der Handelsvertreter für Tabakerzeugnisse E. V., Berlin.
- Reichsverband der Putzvertreter E. V., Berlin.
- Verein reisender Kaufleute Berlins E. V., Berlin.
- Verband reisender Kaufleute Deutschlands, Leipzig.

industrie und Handelstag, den Handelskammern, dem Bund Deutscher Verkehrsvereine, den Verkehrsverbänden usw. steht der Verband in enger Fühlung. Auch ist er in dem vom Deutschen Industrie- und Handelstag ins Leben gerufenen Fahrplanausschuß mit zwei Mitgliedern der Verkehrskommissionen vertreten.

Seit Jahrzehnten erhebt der V.r.K.D die Forderung auf Einräumung von Erleichterungen in den Eisenbahn-, Personen- und Gepäcktarifen für den kaufmännischen Berufsreiseverkehr. Im Februar 1925 stellte er als geschäftsführender Verband der Zentralstelle für den kaufmännischen Berufsreiseverkehr beteiligten Verbände seine wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen in einer Denkschrift zusammen. Darin wird zur Einführung von Abonnementkarten, Wochenkarten 3. Klasse, Dutzendkarten, zur Preisgestaltung für Zeitkarten, der Musterkoffertarife, der Musterkofferbearbeitungen, der Schlafwagen- und Platzkarten 3. Klasse usw. Stellung genommen. Im Mittelpunkt der Denkschrift, die allen maßgebenden Stellen zugänglich gemacht wurde, steht die Frage der Einräumung von Erleichterungen für den kaufmännischen Berufsreiseverkehr durch das Kilometerheft. Die Berechtigung dieser Forderung erkennt die Reichsbahn nunmehr an, die Verhandlungen über das technische Verfahren schweben aber immer noch. Dem Vernehmen nach ist es nicht ausgeschlossen, daß die MER-Fahrscheinelhefte dazu herangezogen werden. Als Zeitdokument immerhin interessant ist in der Denkschrift die Gegenüberstellung der Unkosten bei Benutzung der Eisenbahn und bei Benutzung des Kleinautos durch den reisenden Kaufmann, die zu ganz überraschenden Ergebnissen zugunsten des Kleinautos führt. Auf Grund umfangreichen Materials will man eine Abwanderung dahin bereits in ausgedehntem Maße festgestellt haben. —

Eine große Anzahl weiterer Eingaben des V.r.K.D. hat dauernd Anregungen und kleine Mißstände im Personen- und Gepäckverkehr zum Inhalt. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß „die Post reisender Kaufleute Deutschlands“ (Schriftleitung Leipzig) seit 1. Oktober 1891 als eigenes Organ des Verbandes herausgegeben wird, in der neben dem Verbandsleben die Standes- und Rechtsstellung, Verkehrs- und Wirtschaftsfragen des reisenden Kaufmanns behandelt werden.

#### 4. Die Tagespresse.

Die Mitwirkung der Tagespresse an der Werbung und Förderung des Reiseverkehrs darf nicht unterschätzt werden. Die Bäder- und Reisebeilagen, wie sie heute jede größere Tageszeitung wöchentlich bringt, enthalten Reisevorschläge, Auskünfte über preiswerte und gesuchte Sommerfrischen, Kurorte, Pensionen usw.. Verkehrswünsche, die neuesten Verkehrsverbesserungen u. dgl. Im Interesse einer schnellen Berichterstattung werden den Fahrplan- und Tarifänderungen täglich im redaktionellen Teil die Spalten geöffnet. Schon beim Erscheinen der Entwürfe des neuen Fahrplans nehmen die meisten Tageszeitungen dazu Stellung und prüfen die eigenen Forderungen und die Wünsche der Verkehrsanschlüsse auf ihre Berücksichtigung durch die Reichsbahn. Würden sie nicht erfüllt, so wird erneut darum gebeten, während Verbesserungen dem Leserkreis rechtzeitig bekannt gemacht werden und auf ihre Bedeutung hingewiesen wird. Eine außergewöhnliche Werbemaßnahme stellt sodann die kostenlose Abgabe eines Fahrplanes der für den Verlagsort wichtigsten Eisenbahn-, Schiff-, Kraftwagen- und Luftverbindungen an jeden Bezieher dar. Zu Zehntausenden ins Haus gebracht, kann er wegen seiner zentralen Einstellung auf den Wohnsitz der meisten Leser als ein bequemes und nütliches Hilfs- und Werbemittel gelten. Nicht minder wichtig ist die Veröffentlichung von Sonntagsfahrtkartenverzeichnissen, Fahrpläne Tabellen nach Hauptreisezeiten, Übersichten über durchlaufende Wagen, Fahrpläne der Feriensonderzüge usw.

## II. Probleme.

### 1. Soll die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung zum Reichsfremdenverkehrsamt umgestaltet werden?

So verlockend die Gründung eines Reichsfremdenverkehrsamtes<sup>1)</sup> als Organ der Reichsverwaltung erscheint, so glaube ich doch, daß es vorteilhafter ist, erst einmal abzuwarten, bis genügend Erfahrungen mit der RDV vorliegen. Schmidt, dessen Broschüre Anfang 1924 herauskam, und die noch manche Anregung enthält, konnte die großzügige Tätigkeit der RDV gerade in den letzten zwei Jahren (man denke nur an die Einrichtung des New Yorker German Railroads Information Office und den geschickten Ausbau der Zeitschrift „Verkehr und Bäder“) nicht vorausehen. Ob nicht eben die freie Beweglichkeit des Vereinsgebildes gestattet, diesen Aufgabenkreis von überwiegend werbendem Charakter so trefflich zu bewältigen? Geht diese nicht gerade mit der Einordnung in die Staatsmaschinerie verloren? Schmidts Ausführungen stehen noch ganz im Banne der Inflationszeit mit ihren Grenz-, Steuer-, Paß- und Zollschikanen, die den Wunsch nach autoritativer Beeinflussung solcher kurzsichtigen (aber eben vorübergehenden) Maßnahmen groß werden ließen. Sollte der Einfluß auf die anderen Reichsstellen dann wirklich sehr viel größer werden, wenn bei diesen schon alles Verständnis für die Psychologie und die Wirtschaft des Fremdenverkehrs fehlte? — Auch in der heutigen Form und Stellung kann der Träger der Reichsfremdenverkehrspolitik dahin wirken, daß die Einsicht in diese Zusammenhänge bei den Reichsältern wächst.

### 2. Ist die Aufbringung der Kosten für die große Fremdenverkehrspolitik aus Reichsmitteln gerechtfertigt?

Den Maßnahmen der RDV in den letzten Jahren nach zu urteilen, kann es an ausreichenden Geldern für eine großzügige Werbung nicht fehlen. Wie sich die Mittel indes auf die Zuwendungen des Reichsverkehrsministeriums bzw. der Reichsbahn, die Beiträge anderer Reichs- und Landesbehörden und die aus den Kreisen des Handels, der Industrie, des Verkehrs, der Städte usw. verteilen, entzieht sich meiner Kenntnis. Wenn es zutrifft, daß trotz der namhaften Jahresbeiträge zahlreicher Verbände die Reichsbahn außer der Summe, die ihr jährlich vom MER zum Zwecke der Verkehrswerbung zur Verfügung gestellt wird, noch erhebliche Zuschüsse leistet, so ist das zwar fürs erste erfreulich, um die RDV in den Sattel zu heben; künftig müssen aber andere Wege im Interesse einer gerechten Lastenverteilung gefunden werden. Es kann der heute privatwirtschaftlich eingestellten und mit ersten Verpflichtungen belasteten Reichsbahn nicht zugemutet werden, die Hauptlast der Verkehrswerbung zu tragen. So ist es aber verständlich, daß Schmidt im Hinblick auf die reichlich fließenden Quellen als finanzielles Grundlag seines Reichsfremdenverkehrsamtes vorschlägt, zunächst möglichst ohne Staatstütel anzukommen, bis der Aufbau staatlich denkbar wäre. Er erkennt die eigenartigen Schwierigkeiten, die zu überwinden sind, bis sich Parlament und Regierung entschließen, den Betrag für die Fremdenverkehrspolitik aus Reichsmitteln zu bestreiten. Das Eingreifen des Staates ist jedoch ohne weiteres gerechtfertigt, wenn die Einzelkräfte zwar gewillt, aber unermügend sind, eine bestimmte Zweckmäßigkeit mit dem vollen Maße des Erfolges zu entfalten, das die Gesamt-

<sup>1)</sup> Vgl. E. E. Schmidt, „Fremdenverkehrsprobleme“. Berlin 1924.

heit gesichert wissen muß<sup>1)</sup>. Das würde also, auf unseren Fall übertragen, dann der Fall sein, wenn die Reichsbahnsubventionen wegfiele bzw. so niedrig würden, daß die Mitgliederbeiträge, wie vor dem Kriege, nicht ausreichen, um eine für das Gemeinwesen erforderliche Tätigkeit zu entfalten. Da nun aber zweifellos eine Mischung zwischen Kollektiv- und Individualbedürfnissen vorliegt — neben dem Nutzen für die Gemeinwirtschaft sind einige Gewerbe besonders interessiert —, wird es sich hierbei um die Bereitstellung eines Mindestbetrages durch den Staat handeln; im übrigen werden die besonders profitierenden Privatwirtschaften mit Beiträgen, wie bisher, herangezogen werden müssen. Für die Berechnung der letzteren ergeben sich die eingangs erwähnten Schwierigkeiten. Unter Zuhilfenahme einer noch aufzubauenden Statistik des Fremdenverkehrs muß sich aber ein Schlüssel für die Berechnung von Pauschalbeiträgen finden lassen. Wegen der technischen Schwierigkeiten in der Meßbarkeit der Fremdenverkehrsgewinne auf die Beiträge ganz zu verzichten, hieße einen lähmenden Einfluß auf die Energie der Privatwirtschaften ausüben, wenn das dazu führt, daß diese dem Staate jede Werbung überlassen. Tun sie aber ein Übriges, so ist damit wieder die notwendige straffe Zusammenfassung und Einheitlichkeit der Verkehrserhebung nicht gewahrt. Die für die kollektive Nutzung der Verkehrsverbund vom Einzelnen zu entrichtende Steuer wird zweckmäßig ein Teil der allgemeinen Steuern sein. Eine gesonderte Steuer für diesen Zweck zu erheben, muß mit Rücksicht auf die verhältnismäßig geringe Gesamtsumme, auf die preissteigernde Tendenz, auf die moralische Wirkung im Ausland und das mangelnde Verständnis der Bürger abgelehnt werden. Die Höhe des bereit zu stellenden Betrages wird

1. von dem Ertrag aus den Beiträgen und
2. von den Aufwendungen anderer Länder für diesen Zweck abhängen.

Jedenfalls rechtfertigt die Stärkung der produktiven Kräfte und der Steuerquellen des Gemeinwesens diese Einstellung auf lange Sicht.

### 3. Verkehrsverein oder Verkehrsamt?

Die Parallele zu den eben skizzierten Problemen ist unschwer erkennbar. Die Beantwortung dieser Frage, die mehrfach Gegenstand lebhafter Erörterungen war (so befand sich die Tagung Westdeutscher Verkehrsverbände in Düsseldorf 1912 ausschließlich damit<sup>2)</sup>), hat ihre letzten Wurzeln in der Höhererschätzung privater Initiative gegenüber kommunaler Tätigkeit, in der Bevorzugung freier Beweglichkeit und Entschlußfähigkeit vor einem lähmenden Instanzenweg oder umgekehrt. Für den Verkehrsverein wird weiter geltend gemacht, daß die Möglichkeit, jederzeit geeignete Kräfte heranzuziehen, bestehe, wobei die Anregungen ehrenamtlicher Mitarbeiter außerordentlich geschätzt werden. Die nicht allzu häufig anzutreffende Voraussetzung ist freilich, daß der Verkehrsverein gut geleitet und gut fundiert ist, zwei Momente, die sich wechselseitig bedingen: Einflußreiche Leute an der Spitze und eine gesunde finanzielle Grundlage sind für ihn ein unbedingtes Erfordernis. Hinzu kommt für jeden größeren Verkehrsverein die hauptamtliche Bestellung eines tüchtigen Geschäftsführers mit einem entsprechenden Maß volkswirtschaftlicher Kenntnisse. Im Ehrenamt kann gewöhnlich kein Mensch erstatte Verkehrsvereinsarbeit leisten, im Nebenamt erst recht nicht. Daraus ergibt sich, daß überall da, wo die private Initiative versagt oder die Aufgaben nicht genügend erfüllt, die Stadtverwaltung zum Eingreifen gezwungen ist. Letzteres war

<sup>1)</sup> Vgl. Sax, „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“ Bd. I, S. 113 ff.

<sup>2)</sup> Vgl. Beilage zu Nr. 11/1912 der Zeitschrift „Deutschland“.

auch dort geboten, wo man wegen der Wichtigkeit des Fremdenverkehrs für den Ort die Bemühungen um die dauernde Hebung des Fremdenverkehrs der Bürgerchaft nicht überlassen wollte und konnte (so in zahlreichen Badeorten — Baden-Baden, Wiesbaden — und ausgesprochenen Fremdenstädten — Heidelberg, Bonn, Köln —). Daß hierbei stark persönliche Tendenzen und Momente (Wechsel in der Leitung, mit der ein Verein oft steht und fällt) oder Krisenzeiten mitbestimmend sind, darf nicht unerwähnt bleiben. Entgegen den Anhängern des Verkehrsamtes und den Verteidigern zweier, nebeneinander bestehender Einrichtungen (Verkehrsamt und Verkehrsverein) muß man prinzipiell wohl auch hier der gut subventionierten und vorzüglich geleiteten privaten Einrichtung wegen der freien Entfaltung und Beweglichkeit der Kräfte den Vorzug geben. Nach einer Rundfrage des Städtetages über die örtlichen Fremdenverkehrseinrichtungen, die 1921 gemacht wurde, hatten laut Angabe von 157 Gemeinden 30 Kommunen doppelte Einrichtungen (Verein und amtliche Stelle), 17 nur amtliche Stellen und 110 lediglich private Organisationen<sup>3)</sup>.

## C. Innenorganisation der Reisebüros.

### 1. Wirtschaftliche Bedeutung des Reisebüros.

Das Reisebüro ist das Erfordernis der vielgestaltigen Personen-Verkehrsbeziehungen, wie sie sich in den letzten Jahrzehnten herausgebildet haben. Es ist dem Einzelnen nicht mehr möglich, deren Gesamtheit auch nur für ein Teilgebiet zu überblicken oder gar zu kennen. Je mehr sich der — immerhin zweifelhafte — Satz, „Zeit ist Geld“ allgemein durchsetzt, kann man weder Stunden für das Aufsuchen und Ausknobeln der schnellsten, billigsten und bequemsten Reisemöglichkeiten opfern, für die häufig die Unterlagen fehlen, noch es auf ein zeitverwendendes Hin- und Her- und Umfahren ankommen lassen. Und wie die Verkehrsbeziehungen, so wuchsen die Beförderungs- und Tarifbestimmungen. Die neueste Entwicklung hat den Aufgabenkreis noch nach einer anderen Richtung hin erweitert. Zu Eisenbahnen, See- und Binnenschiffahrt traten Flug- und Kraftwagenverkehr. Die Entwicklung der Nachkriegsjahre deutet auf eine außerordentliche Vermehrung der Verkehrsmöglichkeiten in der Zukunft durch dichte Straßen- und Luftverkehrsnetze hin. Was die Spedition für den Güterverkehr, das ist das Reisebüro für den Personenverkehr: Berater in den zahlreichen Fahrplänen und Tarifen des In- und Auslandes und Transportvermittler für alle Verkehrsanstalten zu Land, auf dem Wasser und in der Luft. Die Angliederung weiterer Vermittlungen und Besorgungen ist nicht nur für die Reisenden zweckmäßig, sondern auch durch diese Einrichtung in anderen Staaten bedingt. Fast jeder Ausländer, der nach Deutschland kommt, ist schon seit langem an solche umfassende Reisebüroorganisationen gewöhnt, wie sie die Weltfirmen Thos. Cook & Son, die American Express Company (Amexco), die Internationale Schlafwagengesellschaft u. a. darstellen. Er würde daher Büros vermissen, wo er nicht gleichzeitig neben der Reiseberatung für alle internationalen und nationalen Verkehrsmittel (in seiner bzw. seiner Wortsprache) Fahr-, Bett- und Platzkarten, Angaben und Vermittlung von Hotelzimmern und Pensionen erhalten, Gepäck- und Unfallversicherungspolicen lösen, sich mit Reisekreditbriefen usw. versehen könnte.

Gute Sach- und Fachkenntnisse der Reisebüro-Auskunftsbeamten bedeuten Zeit- und Geldersparnisse für den Einzelnen wie gesamtwirtschaftlich, für die

<sup>3)</sup> Vgl. Schmidt a. a. O. S. 8.

Transportanstalt glatte Abwicklung der Beförderung. Schließlich ist das Reisebüro eine Stelle, an der sich Wünsche und Klagen der Verkehrsinteressenten niederschlagen. Werden sie hier kritisch bearbeitet und an die maßgebenden Stellen mit Erfolg weiter geleitet, so wirkt das Reisebüro dadurch an jener indirekten, aber wichtigsten Verkehrswerbung mit, die einen stabilen Fremdenstrom sichert.

### 2. Eigenart des Reisebüros.

Die überwiegende Zahl der Dienst- und Vermittlerleistungen, die die leitenden Angestellten zu verrichten haben, setzen ein starkes Vertrauen der in Anspruch Nehmenden zu deren Wissen und Können voraus. Dies Vertrauen muß gerechtfertigt werden, wenn anders das Reisebüro nicht Fahrkartenerkaufsstelle, sondern sein Leiter der Anwalt in allen Fragen des Reiseverkehrs sein will, dessen Auskünfte und Beratungen alle Hemmnisse und technischen Formalitäten aus dem Wege räumen und eine glatte Abwicklung der Reise gewährleisten. Leider ist das bei dem Ausbau des Reisebürowesens nach dem Kriege und den wenigen Fachleuten aus der Vorkriegszeit auch heute noch in vielen Büros nicht der Fall. Vor allem wird ja normalerweise von einem Reisebürofachmann erwartet, daß er über einen weiten Gesichtskreis verfügt, selbst viel gereist ist und die Welt kennt. Es ist daher ein Widerspruch und nur aus dem Anfangsstadium der Organisation zu verstehen, daß so viele, teils blühende Angestellte als Expedienten hinter der Auskunftstafel der Reisebüros stehen. Das Vertrauen des Reisenden, das er einem älteren, reisegewandteren und auch an sonstiger Lebenserfahrung und Allgemeinbildung reicheren Kollegen des jungen Auskunftsbeamten ohne weiteres entgegenbringt, wird menschlich verständlich erschwert. — Hierzu kommt ein noch weit verbreitetes Vorurteil vieler Reisender, die meinen, die Inanspruchnahme der Büros sei mit besonderen Kosten bzw. Aufschlägen verbunden. Die einen übertragen dabei die Vorkriegsverhältnisse auf die Jetztzeit, andere können nicht enträtseln, wovon die Büros beim Verkauf zu „amtlichen“ Preisen existieren.

Das MER verpflichtet seine Vertretungen vertraglich, alle Auskünfte über Reiseangelegenheiten kostenlos zu erteilen. Frühere Versuche, sich die Auskunftserteilung etwa nach der Zeit der Inanspruchnahme des Angestellten, nach In- oder Auslandsreiseziel oder ähnlichen willkürlichen Maßstäben vergüten zu lassen, waren gescheitert und hätten zur Abwanderung der Reisenden zu den Stellen geführt, die das unentgeltlich besorgten. Es ist daher Aufgabe der geschickten Menschenbehandlung, das betriebswirtschaftlich richtige Zeitmaß hierfür jeweils einzuhalten und den Reisenden dabei nicht zu verletzen oder unbefriedigt zu lassen. Dabei gilt es, genau wie es der Anwalt seinem Klienten gegenüber tut, den Kunden gleich zu Beginn der Unterhaltung richtig und erschöpfend nach dem wesentlichen auszufragen, damit die zeitraubenden Mißverständnisse während der Auskunftserteilung und später auf der Reise auf das geringste beschränkt werden. Das Äquivalent für die kostenlose Auskunftserteilung soll die Provision aus dem Fahrkartenerkauf sein. Es kann wohl nur als Gedankenlosigkeit der Reisenden angesehen werden, die Auskunft einfach hinzunehmen, ohne sich dazu die Fahrkarte usw. im Reisebüro zu lösen und damit dem Büro die Mühewaltung einigermaßen zu vergüten. Im Laufe der Zeit wird sich das deutsche Reisepublikum dieser Pflicht bewußt werden oder sich eben daran gewöhnen.

Die Abfertigung muß ohne Hast und doch flink vonstatten gehen. Bei den vielen und verschiedenartigen, teils komplizierten Fragen ist das nicht immer leicht. Zum Teil ist es eine Sache des gutgeschulten Gedächtnisses der Auskunftsbeamten, zum andern sind dauernd gründlich auf dem Laufenden gehaltene Fahr-

plan- und Tarifierunterlagen unbedingte Voraussetzung. Der Abfertigungsdienst ist schwierig zu nennen. Es werden oft starke Anforderungen an die Expedienten gestellt. Die Anforderungen eines meist sehr anspruchsvollen Publikums mit den strengen und zum Teil starren Bestimmungen der Verkehrsanstalten in Einklang zu bringen, erfordert viel Ruhe und Konzilianz.

### 3. Die Leitung.

Zusammensetzung und Aufgabenkreis der Leitung eines Reisebüros sind in den einzelnen Betrieben sehr verschieden. In mittleren ist es nicht selten, daß der Geschäftsführer gleichzeitig Leiter der Passagabteilung ist, da dort seine umfassenden Sach- und Sprachkenntnisse am meisten gebraucht werden, und der Verkehr mit den Übereisenden den Geschäftsführer an sich stark in Anspruch nimmt. Daß er den anderen Abteilungen, über die er ebenso gut orientiert sein muß, trotzdem dieselbe Aufmerksamkeit zuzuwenden hat, ist selbstverständlich. Das gelegentlich starke Anschwellen des Abfertigungsverkehrs und das notwendige Einhalten zahlreicher Bestell- und Abrechnungstermine machen es erforderlich, daß er frei von mechanischer Kleinarbeit über dem damit verbundenen Hetzen der einzelnen Angestellten steht. Reibereien mit der Kundschaft und schwer gut zu machende Versäumnisse lassen sich durch Kontrolle und Stichproben, wenn auch nicht ganz vermeiden, so doch auf ein Mindestmaß herabdrücken.

Eine weitestgehende Verständigung mit der Auskunftstelle für Personenverkehr der Reichsbahn, soweit eine solche am Orte ist, liegt im Interesse des Betriebes. Die bessere und schnellere Benachrichtigung dieser Stellen über alte Fahrplan- und Tariffangelegenheiten brächte das Reisebüro in erheblichen Nachteil, wenn es sich die verständliche Uneigennützigkeit dieser amtlichen Stellen nicht zunutze machte. Die Reisebüroleitung muß dauernd bemüht sein, das Genauigkeitsniveau gut geleiteter Auskunftstellen zu erreichen, das diese wegen des erfahreneren und heute speziell mit der Auskunftserteilung beschäftigten Personals allein besitzen können.

### 4. Personal- und Rationalisierungsfragen.

Der Mangel an gut geschultem Personal herrscht im Reisebürowesen anerkanntermaßen. Wir sahen bei Betrachtung der Entwicklung, eine wie untergeordnete Rolle im Verhältnis zur Jetztzeit das Reisebürowesen vor dem Kriege bei uns spielte. Die wenigen Fachleute, die ihre Kenntnisse in langjähriger Praxis im Büro und auf Reisen gesammelt hatten, reichten für den Ausbau der Organisation wie wir sie heute haben, bei weitem nicht aus. Dem jungen Nachwuchs fehlen Erfahrung und Tradition. Die Möglichkeit zu Auslandsreisen, dieser besten Schule, bestand von 1914—1924 tatsächlich nicht. Intelligente Kräfte gingen in besser zahlende Gewerbe über. Dabei gehört es ferner zur Eigenart des Reisebürobetriebes, daß zu der schwierigen Arbeit des Anlernens von jungen Leuten kaum Zeit ist. Man denke nur an die zahlreichen mündlichen, schriftlichen und telephonischen Auskünfte, die nicht selten stundenlange Bearbeitung gerade durch die versiertesten Angestellten nötig machen, ohne häufig auch nur den kleinsten Gewinn zu bringen. Ein bedeutendes Maß von Kräften wird weiter von den zahlreichen Abrechnungsarbeiten verschlungen. Die Beschränkung der Angestellten auf das Mindestmaß gebieten aber die niedrigen Provisionen. Da auch sonst keine Anstalten zur umfassenden Ausbildung von jungen Reisebürofachleuten vorhanden waren (in Teilgebieten übernahmen zuweilen vorurteilsfreie bahnamtliche Aus-

kunftstellen die Unterrichtung), muß es als ein Verdienst des MER angesehen werden, daß es eine Fachschule in Berlin gründete (1922), in Form regelmäßiger Kurse, deren Dauer 6 Wochen beträgt. Diese wurden zweckmäßig stets in die ruhigere Geschäftszeit (Spätherbst und zeitiges Frühjahr) gelegt. Ziel des Unterrichts ist es, die Teilnehmer so zu fördern, daß sie in der Lage sind, alle in das Reisebürofach einschlagenden gewöhnlichen Arbeiten selbstständig zu erledigen und sich in schwierige Verhältnisse leicht anzupassen<sup>1)</sup>. Außerdem ist den Teilnehmern noch Gelegenheit zu praktischen Übungen in Berliner Zweigbüros des MER sowie zur Besichtigung verschiedener Verkehrseinrichtungen gegeben. Nach Schluß jeden Lehrgangs findet eine schriftliche und mündliche Prüfung statt. Sämtliche Kurse sind unentgeltlich. Anschließend an jeden ordentlichen sechswöchentlichen Kursus wurde 1925 zum ersten Male in einer siebenwöchigen Woche ein Spezialkurs für Gesellschafts- und Pauschal-(Akkord-)Reisen für besonders geeignete Schüler des Hauptkurses nach Auswahl der Prüfungskommission abgehalten.

Für die leitenden Beamten der Reisebüros, und das gilt für alle Verkehrspraktiker, womit Pellegrini-Tribler<sup>2)</sup> die Bürodirektoren, Kurkommissare und Kurssekretäre, die Vorstände der städtischen Verkehrsämter, die Geschäftsführer von Landesverkehrsverbänden, von Verkehrsvereinen u. dgl. bezeichnet, kommt, vom Landmann abgesehen, das Studium an einer Handelshochschule oder einer Universität in Frage. Da man von ihnen Kenntnisse und Ratschläge verlangt, die Ware aber erst in zweiter Linie Gegenstand des Geschäftes ist, können Allgemeinbildung und Wissen von wirtschaftlichen Zusammenhängen gar nicht tief genug sein. Das verlangt zudem das großenteils ansehnliche Bildungsniveau des nationalen und internationalen Reisepublikums.

Nach Halberstaedter<sup>3)</sup> ist „das Besondere, das der Idee der Rationalisierung anhaftet, die planmäßige Untersuchung und Beobachtung des Betriebes, um die Arbeit in allen ihren Teilen wirtschaftlich zu gestalten. Das kann — für den Bürobetrieb — in vielen Fällen zur Büromaschine führen, braucht es aber nicht. Das Wesen der Rationalisierung liegt in dieser planmäßigen Durcharbeitung, durch die jede notwendige Arbeit so zweckmäßig wie möglich gestaltet und jede überflüssige ausgemerzt wird“. Das junge Datum der meisten Reisebürobetriebe, die Nachwirkungen der überstürzten Inflationszeit u. a. lassen die Berücksichtigung dieser Grundsätze noch viel vermissen. Um nur einige Beispiele anzuführen: Es ist an sich schon eine Forderung der Zeitersparnis, wird aber noch durch das Gebot schneller Abarbeitung bedingt, daß Fahrpläne und Fahrpreise in kürzester Zeit genannt werden können. Statt dessen beobachtet man häufig, daß die Preise selbst nach viel fragten Orten neu ausgerechnet, die Zugverbindungen auch nach gangbaren Stationen jedesmal von neuem nachgeschlagen werden. In

<sup>1)</sup> Der Lehrplan der Fachschule des Mitteleuropäischen Reisebüros umfaßt:

- A. Organisation des Reisebürowesens.
- B. Tarifwesen; allgemeine Abfertigungsvorschriften, Personenbeförderungsvorschriften, internationale Wechselarife.
- C. Deutsches MER-Fahrcheinsystem.
- D. Ausländische Fahrcheinsysteme.
- E. Verkehrsgeographie, Fahrplan- und Kursbuchkunde.
- F. Weltverkehr (einschl. Schiffsverkehr, Voucherverkehr und Paßwesen).
- G. Schlafwagen- und Platzkartenverkehr.
- H. Abrechnungswesen.

<sup>2)</sup> Vgl. Bericht über die XVI. Ordentliche Hauptversammlung des Bundes Deutscher Verkehrsvereine E. V. in Eisenach 1917.

<sup>3)</sup> Siehe Aufsatz in Nr. 366/1926 der Frankfurter Zeitung.

Zeiten stabiler Verhältnisse rentiert es sich unbedingt, am Anfang einer Fahrplanperiode die wichtigsten Verbindungen nach den Hauptplätzen Deutschlands und des Auslandes mit ein oder zwei Durchschlägen auf losen Blättern anzufertigen, und ebenso Fahrpreistabellen der meist fragten Stationen anzulegen. Die einmalige größere Arbeit macht sich durchaus bezahlt. Voraussetzung ist natürlich, daß die Verzeichnisse an Übersichtlichkeit und vor allem Genauigkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Wächst damit auch die Zahl der bei Änderungen zu berücksichtigenden Unterlagen, so überwiegen, immer einmigermaßen konstante Verhältnisse vorausgesetzt, die Vorteile. Sie bestehen darin, daß

1. Abweichungen und Fehler, wie sie das jedesmalige Ausrechnen mit sich bringen, ausgeschlossen sind;
2. auf diese Weise auch wenig gewandte und in der Kursbuchkunde wenig erfahrene Hilfskräfte genaue Auskünfte erteilen können, und
3. kann man bei starkem Andrang dem Reisenden die betreffenden Blätter zum Abschreiben vorlegen (es gibt übrigens Leute, die zu gedruckten Unterlagen prinzipiell mehr Vertrauen haben als zur mündlichen Auskunft).

Die zweckentsprechende Ausnutzung jeder Arbeitskraft liegt z. T. noch sehr im Argen. Es ist im Interesse der Entlastung der hochwertigen, teuer bezahlten Angestellten von jeder untergeordneten Tätigkeit zu fordern, daß ihnen die umfangreichen Abrechnungsarbeiten ganz abgenommen werden. Während der Hochsaison (Frühjahr und Sommer) ist das ja selbstverständlich, aber auch während der sog. stilleren Zeit sollen ihnen die Pausen, in denen sie nicht an die Abfertigungstafel gebunden sind, zu Weiterbildung und eigener schöpferischer Arbeit gelassen werden, ganz abgesehen davon, daß der Aufwand an Nervenkraft durch die dauernden Unterbrechungen ein übermäßiger ist und Erfolg und Genauigkeit durch das jedesmalige Neuaufnehmen des Gedankenganges nur gering sein können.

Eng im Zusammenhang damit stellt die Frage nach der Steigerung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Angestellten. Was die leitenden Beamten betrifft, so trägt bei diesen die finanzielle Unterstützung ihrer Auslandsreisen dazu in erster Linie bei. Ferner erfordert die Eigenart des Betriebes umgehende und genaue Information aller Expedienten. Tägliche Besprechungen des Leiters mit diesen über die neuesten Fahrplankombinationen, Tarifänderungen, Werbeshriften, Zeitungsaufsätze usw. würden das Interesse und die Arbeitsfreude jedes einzelnen Angestellten sichtlich heben und jede unliebsame Auseinandersetzung der Expedienten in Gegenwart des Reisenden vermeiden.

Das sprunghaft starke Anschwellen des Betriebes vor den großen Festen, zu Ferienbeginn, macht es nötig, daß Angestellte aus der Rechnungsabteilung aushilfsweise zum Abfertigungsdienst herangezogen werden. Auf deren Anleitung und Fortbildung muß daher in ruhiger Geschäftszeit Wert gelegt werden. Dagegen ist das wahllose Einsetzen anderweitiger Kräfte in der übrigen Zeit als unrationell anzusehen.

## 5. Die Abteilungen.

### a) Grundsätzliches.

Bei der Besprechung der einzelnen Abteilungen soll das Reisebüro einer Schiffsahrtsgesellschaft zugrunde gelegt werden. Aus der verschiedenen Abhängigkeit ergibt sich ohne weiteres die Zweiteilung in Passagabteilung und Abteilung MER. Die Geschäfte der ersteren werden mit der Reederei oder deren Generalvertreter abgeschlossen, während die Abteilung MER den Weisungen der Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros in Berlin bzw. der Verkehrskontrolle der betreffenden

Reichsbahndirektion untersteht. Zu diesem kommt als dritte Gruppe eine Reihe selbständiger Zweige und schließlich als vierte die Verwaltungsabteilung. Es ergibt sich dann ungefähr folgendes Schema:

Leitung:	
I.	II.
Passageabteilung	Abteilung MER
III.	
Selbständige Zweige	
IV.	
Verwaltungsabteilung	
Zu I.	Zu II.
Auskunft	A. Expedientendienst:
Schiffs- und Flugpassagenvermittlung	Auskunft
Scevergnigungsreisenvermittlung	Fahrkarten- und Fahrscheineverkauf
Reisegepäck- und Unfallversicherung für diesen Verkehr	Schlafwagenplatz- u. Platzkartenvermittlung
Messeverkehr.	Reisegepäck- und Unfallversicherung
	Gesellschafts- und Pauschalreisenvermittlung
	Reisekreditbriefausstellung
	B. Fahrscheinehanfaltung
Zu III.	Zu IV.
Paßvisenbesorgung	Kasse
Geldwechsel	Buchhaltung
Verkauf von Prospekten, Kurs- und Reisehandbüchern	Abrechnung
Hotelzimmerreservierung und Wohnungsanweisung	Verwaltung der Vorräte.
Gepäckabfertigung.	

Über die Art der Zusammenlegung der einzelnen Geschäftszweige oder ihrer schaltermäßige Aufteilung läßt sich Allgemeines kaum sagen. Das richtet sich nach Umfang und Umsatz der Betriebe, nach den vorhandenen Räumlichkeiten, nach der Eigenart des Personals usw. Soviel steht allerdings fest, daß man versuchen müssen wird, im Interesse des Reisenden allzustarke Differenzierung der Abteilungen zu vermeiden. Jede Inanspruchnahme einer weiteren Abteilung bedingt wiederholtes Anstellen- und Wartemüssen, was auf alle Fälle, soweit wie möglich, umgangen werden muß, damit das Reisebüro den Vorzug schneller Abfertigung vor dem Schalter am Bahnhof nicht verliert. Wo sich die starke Aufteilung, besonders bei großen Büros, nicht vermeiden läßt, ist es Aufgabe der Geschäftsführer, persönlich und organisatorisch entsprechend einzugreifen. Um Wiederholungen zu vermeiden und artlich Verwandtes zusammen besprechen zu können, sollen die Zweige in folgender Reihenfolge einer kurzen Betrachtung unterzogen werden:

#### I. Vermittlung der

##### 1. Plätze für

- a) Transportmittel: Schiff  
Flugzeug  
Eisenbahnwagen  
Eisenbahnschlafwagen
  - b) Hotels usw.
2. Teilnahme an Gesellschafts- und Pauschalreisen
  3. Paßvisen
  4. Gepäckabfertigung.

#### II. Verkauf von

1. Fahrtausweisen
- a) Fahrkarten
- b) Fahrscheinen
2. Reisegepäck- u. Unfallversicherungspolice
3. Reisekreditbriefen
4. Prospekten und Reisehand- und Kursbüchern
5. Messsabzeichen.

#### III. Geldwechsel.

#### IV. Verwaltungsabteilung.

#### b) Spezielle Bemerkungen.

##### I.

Es ist einmal gesagt worden, der Passagier vertraue sich der Gesellschaft, dem Schiff und dem Kapitän an. Vielleicht kann man hierzu noch den Agenten hinzurechnen; was die Vertreter unserer großen Reedereien anbelangt, bestimmt. Man muß ihm glauben können, daß er einen Teil der Schiffe seiner Linie wirklich kennt, muß überzeugt sein, daß die Reederei ihm die besten verfügbaren Plätze anbietet und ihre Reservierung ermöglicht, daß er selbst ungefragt auf wichtige Bestimmungen, deren Nichtbeachtung hier sehr folgenswer sein kann, aufmerksam macht, daß er die Berücksichtigung von Sonderwünschen weitgehend durchsetzt usw. Dafür ist auch eine gute Information seitens der Reederei Voraussetzung. Fahrpläne und Tarife, deren Änderungen und sonstige Benachrichtigungen werden von der Verwaltung der Schifffahrtlinie in Form von fortlaufend nummerierten „Neuesten Bekanntmachungen“, Rundschreiben usw. schnellstens übersandt. Außerdem erleichtert die große Zahl der in Menge übermittelten und häufig neu herausgegebenen Prospekte und Fahrpläne die Abfertigung außerordentlich. Wo das Generativvertretersystem besteht (z. B. beim Lloyd), besucht dieser seine Untergagenten regelmäßig oder er läßt sie zu gemeinsamen Besprechungen regelmäßig ein. Außer für die Hauptreederei, die man vertritt, werden Plätze unter bestimmten Voraussetzungen auch für die Dampfer anderer Reedereien gebucht. Der briefliche Verkehr mit den Linien, soweit er die Bestellung und Abstellung von Plätzen, die Aufnahme der staatlich vorgeschriebenen Fragebogen, die Ausfertigung von Passagierausweisen, die Benachrichtigung der Passagiere, die Meldung der Auswanderer an die Polizeibehörde usw. betrifft, vollzieht sich stark formularmäßig.

Die Konzentration der deutschen Flugreedereien zur Lufthansa erleichtert die Übersicht über Linien, Tarife und Bestimmungen bedeutend. Wo Flughäfen und Landplätze vorhanden sind, liegt die Führung der Laufkarten, d. h. der Vorkerlisten für die Plätze (auf den ausgehenden Streckenabschnitten) in den Händen des Reisebüros.

Die Vermittlung reservierter Plätze in D-Zügen ist ein ärgerlicher Teil des Geschäfts. Einmal trifft die Schuld daran die Reichsbahn. Die Platzkartenausgabe unterlag in den Jahren nach dem Kriege mehrfachem Wechsel zwischen Aufnahme und Einstellung. Kaum war die Bedürfnisfrage bejaht, wurde sie schon wieder verneint. Allein Berlin hat vermutlich infolge der Initiative des MER immer Platzkarten ausgeben können. Diese Maßnahmen lassen es verständlich erscheinen, daß auf der anderen Seite die Reisenden nie wissen, woran sie sind und sich oft außerordentlich schwer überzeugen lassen, daß es eben von dieser oder jener Station keine Platzkarten mehr gibt. Es bedarf ferner großer Anstrengungen, der überwiegenden Zahl der Reisenden klar zu machen, daß überhaupt nur die Ausgangsstationen der D-Züge in Frage kommen können und die Plätze dort eingemommen werden müssen. Von seiten der Reichsbahn ist gelegentlich eingewandt worden,

die Platzkartenausgabe rentiere sich nicht. Es ist nicht zu verstehen, warum dann die Preise dafür nicht heraufgesetzt werden: das Bedürfnis, gerade in der Hauptreisezeit Gewißheit darüber zu haben, daß man mit Kind und Kegel nicht die ganze Tages- oder Nachtfahrt im Gange stehen muß, ist groß.

Von den drei bekanntesten Schlafwagen-Gesellschaften, der Internationalen Schlaf- und Speisewagen A.G., Paris und Brüssel (I.S.G.), der Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen A.G. Berlin (Mitropa) und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hat die erste für den europäischen Verkehr die größte Bedeutung, in Deutschland dominiert dagegen die Mitropa. Für die Schlafwagen dieser drei Gesellschaften (u. a. aber auch für die der schwedischen Staatsbahnen usw.) vermitteln die Vertretungen des MER Plätze, Fahrzeiten, Verteilungsstellen, Preise, Bestimmungen usw. werden dem „sleeping car“ (für die I.S.G.) und der Schlafwagenbesicht (für Mitropa und Reichsbahn) entnommen.

Über die Vermittlung von Hotelzimmern und Pensionen ist nur zu sagen, daß das MER in letzter Zeit eine große Menge von Verträgen mit in- und ausländischen Hotels, besonders für sein Pauschalreisensystem abgeschlossen und seine Vertretungen mit guten und zuverlässigen Unterlagen über diese Unternehmen versehen hat. Der städtische Wohnungsnachweis für vorübergehenden Aufenthalt wird in erster Linie von den Verkehrsvereinen als Beilignungsgebiet in Anspruch genommen.

Das System der Gesellschaftsreisen beruht auf der genauen Kenntnis der Sprachen und Verhältnisse fremder Länder, ihrer landesüblichen Forderungen, auf den Vergünstigungen, die einer größeren, geschlossenen Zahl von Reisenden in den Hotels für Unterkunft und Verpflegung, in den Tarifen fast sämtlicher Beförderungsmittel, bei den Eintrittspreisen der Museen und anderer Sehenswürdigkeiten gewährt werden. Hinzu kommt die Vermittlung erhöhter Bequemlichkeit durch das Reservieren ganzer Abteile, Eisenbahnwagen, Autos usw. für die Teilnehmer einer Gesellschaftsfahrt. Um deren gesteigerten Ansprüchen nach jeder Seite hin gerecht werden zu können, sind natürlich gute und zahlreiche Beziehungen zu den in Frage kommenden Unternehmen des In- und Auslandes erforderlich. Daher haben sich das MER und die Hagap zur gemeinsamen Veranstaltung ihrer Gesellschaftsreisen zusammengeschlossen, eine Tatsache, die auch volkswirtschaftlich sehr zu begrüßen ist, da damit trotz der Auslandsreisen ein großer Teil der Gelder der nationalen Wirtschaft erhalten bleibt.

Die Zukunft gehört aber voraussichtlich in Deutschland der sog. Pauschalreise. Da der Gemeinschaftszwang gerade den Deutschen gegen die Gesellschaftsreise abgeneigt sein läßt, ist das MER damit beschäftigt, dieses System auszubauen (früher Akkordeuren). Wesen und Vorzüge bestehen darin, daß der Einzelreisende alle technischen Schwierigkeiten der Unterkunfts-, Wagen-, Führer-, Platz-, Verpflegungsbeschaffung usw. im Voraus abgenommen bekommt. Diese Dinge erledigen nach Ausarbeitung des vom Reisenden gewählten Planes das MER und seine Vertretungen. Wie schon erwähnt, hat das MER mit einer großen Anzahl von Hotels jeden Ranges, mit Transportanstalten aller Art, mit Führern und Dolmetschern in allen Hauptreiseländern der Erde Verträge abgeschlossen, auf Grund deren der Reisende zu festen Preisen und mit Zuverlässigkeit bedient wird. Die Gutscheine, die ihm bei Antritt der Reise gegen Entrichtung der Pauschalsumme ausgehändigt werden, sollen zugleich als Empfehlung dienen.

Das Besorgen der Paßvisen wird vom Reisepublikum sehr angenehm empfunden. Der Einzelne besitzt gewöhnlich nicht die Kenntnis der erforderlichen Formalitäten und die nötigen Formulare. Durch gute Beziehungen zu den Konsu-

laten und gleichzeitige Erledigung zahlreicher Aufträge ist es dem Reisebüro möglich, die Sichtvermerke schnellstens und billigst zu vermitteln. Voraussetzung ist natürlich, daß die Firma anerkannt und bewährt ist, da ihr sonst die Pässe nicht anvertraut würden. Mit dem Wegfall des Sichtvermerkzanges zwischen Deutschland einerseits und Österreich, der Schweiz, Holland und Dänemark andererseits ist naturgemäß ein Rückgang in diesem Zweig eingetreten, der aber durch die Belebung des Reiseverkehrs in beiden Richtungen wettgemacht wird. Die Gepäckabfertigung durch das Reisebüro spielt vorerst nur eine Rolle bei einigen großen Büros. Sie beruht auf Verträgen mit Speditionsunternehmen. Die Erfahrungen damit sollen dem Vernehmen nach nicht die besten sein.

## II.

Erst der mit der Auskunft verbundene Verkauf der Fahrkarten bezw. die genaue Aufnahme der Fahrscheinebestellung durch den Expedienten, geben die Gewähr, daß der Reisende auch zur billigsten und bequemsten Reiseroute die entsprechenden Fahrtausweise erhält und die Unterhaltung nicht umsonst war. Die Möglichkeit, zwischen der Abfertigung mit Fahrkarte und Fahrscheineheft zu wählen oder sie zu kombinieren, gestattet eine individuelle Bedienung, die am Schalter im Bahnhof nicht möglich ist. Hinsichtlich der Zusammenstellung von Fahrscheineheften haben die Reisebüros jetzt ebenfalls eine Monopolstellung, für die Inanspruchnahme ihrer Fahrkartenausgabe ist neben schon erwähnten Vorzügen besonders ihrer Eigenschaft als Stadterkaufsstelle ausschlaggebend.

Das MER-Fahrscheinsystem ist, wie der eingestellte Vereinsreiseverkehr, mit verschiedenen Vorteilen gegenüber den Fahrkarten ausgestattet, die sich insbesondere bei größeren Reisen geltend machen und den Zweck haben, daß sich das Publikum der Reisebüros bedient, damit die Auskunftsstellen und Schalter am Bahnhof entlastet werden. Sie bestehen:

1. in der größeren Abfertigungsmöglichkeit. Fahrkarten können nur nach Orten und über Strecken ausgegeben werden, die in dem betreffenden Stationstarif enthalten bzw. deren Entfernungssatz unter gewissen Voraussetzungen vorher erfragt wurde. Dagegen sind Fahrscheinehefte zusammenstellbar für einfache, direkte Fahrten, für Umwegfahrten, für Hin- und Rückreisen auf ein und demselben Weg, für Rundreisen, für sog. Zick-Zack- oder Kreuz- und Querverfahren und nach allen bedeutenden Orten des In- und Auslandes.
2. In der längeren Gültigkeitsdauer. Fahrkarten gelten, abgesehen von einigen Ausnahmen, im Verkehr mit dem Ausland und gewissen Bädern, in der Regel 4, Fahrscheinehefte 60 Tage.
3. In der Möglichkeit, beliebig oft und lange innerhalb der Gültigkeitsdauer zu unterbrechen, während mit einer Fahrkarte nur einmalige Fahrtunterbrechung gestattet ist.
4. In Ersparnissen an Schnellzugszuschlägen bei Hund-, Umweg- und Zick-Zackreisen und an Gepäckfracht bei Vorausschieben des großen Gepäcks nach irgendeiner Station an einer mit dem Fahrscheineheft berührten Strecke.

Die Fahrscheinehefte werden für die erste bis dritte Klasse auszufertigt. Sie müssen für einfache Fahrten gewöhnlich mindestens 600 km, für Rundreisen mindestens 300 km umfassen. Das Fahrscheineheft braucht nicht wie die Fahrkarte für die ganze Fahrt auf eine bestimmte Wagenklasse zu lauten, sondern es kann für eine Anfangs-, Zwischen- oder Endstrecke Fahrscheine einer höheren oder niederen Klasse enthalten.

Diese Bestimmungen gelten speziell für die deutschen MER-Fahrscheine. Für die ausländischen sind z. T. recht erhebliche Abweichungen und Sondervorschriften für jedes Land zu beachten. Es wäre wünschenswert, wenn sich hier Vereinheitlichungen recht bald durchsetzen.

Die Anfertigung der Fahrscheinhefte ist kurz folgende: die von dem Expedienten aufgenommenen und nummerierten Bestellungen auf Rundschleife, deren Abholtag und eventuell stunde vereinbart wird, werden in der Anfertigungsabteilung an Hand der Verzeichnisse der MER-Fahrscheine auf besonderen Bestellscheinen aufgesetzt. Dabei werden Kilometerzahl und Preise der einzelnen Strecken zusammengestellt. Die gangbarsten Scheine und aus bestimmten Gründen vorgeschriebene liegen gedruckt auf, soweit aber die „Reihen“, wie der Terminus lautet, überhaupt nicht gedruckt vom MER zu beziehen sind oder das Vorrätighalten unrentabel ist, werden Blankoscheine ausgeschrieben. Die Entnahme der Scheine aus den Schränken und ihre Verwendung erfordert große Sorgfalt, da natürlich über jeden einzelnen Schein der nummerierten großen Bestände genauer Nachweis zu erbringen ist. Ausfertigung der Bestellung und Zusammenstellung der Scheine werden zweckmäßig von einem gewissenhaften Angestellten geprüft, um die unvermeidlichen Differenzen in der Fahrscheinabrechnung auf ein Minimum herabzudrücken. Schließlich heftet der Prüfer die Scheine, locht Datum und Ort in das Heft und schreibt den Gesamtpreis auf den Umschlag.

Was für die Fahrscheinhefte gilt, kommt auch für die Fahrkarten in Frage. Auch hier werden feste (sog. Edmonsonsche) Fahrkarten nur für die gangbarsten Stationen und Wege aufgelegt. Nach allen anderen Reichsbahnstationen werden Blankokarten auf Grund des Stationstarifs herausgeschrieben, der nach neuerer Bestimmung von rührigen Fahrkartenausgaben durch Anstoßen von Tarifsätzen stark erweitert werden kann. Nach Privatbahn-Stationen und solchen ausländischer Eisenbahnverwaltungen bzw. Orten, die nur über deren Strecken erreicht werden, müssen die Tarifsätze wegen der genauen Anteilsausscheidung von der Reichsbahnverwaltung erstellt sein. Die Bestimmungen über den Verkauf, die Buchung und die Verrechnung von Fahrkarten und Fahrscheinen sind in der Dienstweisung für das Mitteleuropäische Reisebüro vom 1. Oktober 1922 mit mehreren Nachträgen zusammengestellt. Außerdem kommt hierfür neben der Eisenbahnverkehrsordnung besonders der Deutsche Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif in Frage. Die Kenntnis deren Bestimmungen sollte den Expedienten in Fleisch und Blut übergegangen sein.

Der Verkauf von Reisegepäck- und Unfallversicherungspoliceen hängt mit dem Reisebürobetrieb eng zusammen. Der Umsatz hat allerdings nach Eintritt normaler Verhältnisse bedeutend abgenommen. Es liegt das aber auch an dem zögernden Herabsetzen der Prämiensätze seitens gewisser Gesellschaften. Für das Reisebüro bedeutet es einen doppelten Verlust, denn Verkauf und Abrechnung sind einfach und die Provisionen hoch.

Die im vorigen Jahre erfolgte Einführung von Reisekreditbriefen durch das MER neben den schon bestehenden anderer Unternehmen bedeutet hinsichtlich Sicherheit und Bequemlichkeit des Reisens einen weiteren Fortschritt im internationalen Verkehr.

Die Abgabe der von den Bädern und Sommerfrischen oder der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung übersandten Führer und Prospekte und der Verkauf von Reiseführern und Kursbüchern steht ebenfalls im engen Zusammenhang mit dem Gewerbe. Mit Recht wird immer wieder betont, das größtenteils kostenlos ge-

lieferte und wertvolle Prospektmaterial nur gegen Bezahlung abzugeben, damit es wirklich auch in die Hände der ersten Interessenten kommt.

Daß sich die Messeämter für den Vorverkauf der Messeausweise, Maß- und Adreßbücher, der Messesonderzettel usw. der Reisebüros bedienen, ist außerordentlich zweckmäßig. Die starke Benutzung dieser überall bekannten und zentral gelegenen Stellen spricht jedenfalls sehr dafür.

## III.

Die Übernahme des Geldwechsels dient hauptsächlich der Bequemlichkeit der Reisenden.

## IV.

Während sich die eigentliche Geschäftsbuchhaltung wegen der überwiegenden Zahl der Provisions- und Kassageschäfte einfach gestaltet, machen die monatlichen bzw. vierteljährlichen Abrechnungen und Sonderaufstellungen über den Verkauf der verschiedenartigsten Fahrkarten (Bäder, Zettel, Auslands, Buch-, Edmonsonsche und Blankokarten), der deutschen und fremdländischen Fahrscheine, Bettplatzbescheinigungen, Versicherungspoliceen, Flugscheine usw. eine unverhältnismäßig große Arbeit. Genaue Anweisungen darüber enthalten die schon erwähnte Dienstweisung für das MER und die von ihm herausgegebenen „Mitteilungen“.

Die auf Grund der zahlreichen Einzelnachweise angefertigten Hauptzusammenstellungen werden mit diesen und allen erforderlichen Unterlagen an die Direktion des MER in Berlin, die zuständige Reichsbahnverkehrskontrolle und die Generalvertretung der Reedereien gegeben. Die Verteilung der Abrechnungen auf die einzelnen Stellen verdeutlicht folgendes Schema:

Reisebüro:		
Generalvertretung der Schiffahrtlinie	MER-Direktion	Verkehrskontrolle
Schiffpassagen	Fremdländischer Fahrscheinverkehr	Deutscher Fahrscheinverkehr
Flugpassagen	Mitropa- und I. S. G.-Schlafwagenverkehr	Fahrkartenverkauf
Reiseversicherung	Versicherung	Reichsbahn-Schlafwagenverkehr
Messeverkehr	Pauschal- und Gesellschaftsreisen	
	Reisekreditbriefe	

Die Provisionen werden teils genau, teils pauschaliert gekürzt. Endgültige Abrechnungen erfolgen nach der Prüfung der Unterlagen. In regelmäßigen Zeitabschnitten werden runde Summen an die MER-Direktion und die Generalvertretung der Schiffahrtlinie überwiesen.

Für die Überwachung der Fahrschein- und Fahrkartenbestände usw., d. h. deren rechtzeitige Neubestellung, Rücklieferung eingezogener Reihen, genaues Prüfen gelieferter Bestellungen usw., ist ein eingearbeiteter und gewissenhafter Angestellter verantwortlich zu machen.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß es unbedingt nötig ist, die Verwaltungsabteilungen und die Fahrscheinheftanfertigung in ruhige Räume oder mindestens weit nach hinten im einheitlichen Raum zu legen. Das kostspielige Moment der Ablenkung der betreffenden Angestellten durch den regen und anregenden Kundenverkehr wird viel zu wenig beachtet.

## 6. Geschäftslage.

Die Geschäftslage eines Reisebüros ist theoretisch einfach zu bestimmen. Die beste Lage wird in den meisten Städten die an der Linie Hauptbahnhof-Markt sein, falls nicht andere Straßenzüge dominieren, wie z. B. in Magdeburg die Breite-Straße oder in Berlin, wo die Linden die Reisebüro-Allee darstellen. In ausgesprochenen „Kunst- und Promenadenstädten“, z. B. München, Dresden, wird eine gewisse Zerstreuung weniger schaden. Hauptfordernis ist eben das Vorbeistreichen der Fremden und der einheimischen Reisebüro-Kundschaft. Es kann eine Straße, in der Schokoladen- oder Fischgeschäfte einen ausgezeichneten Umsatz haben, durchaus zur inneren Stadt zu rechnen sein, aber wenn sich weder die Masse der bemittelten Einheimischen noch die der Reisenden dahin verläuft, liegt das Büro ungünstig.

## 7. Reklame.

Die Inanspruchnahme des Reisebüros wächst mit der zunehmenden Gewöhnung des Reisepublikums an die Einrichtung bei zuvorkommender und gewissenhafter Beratung und Abfertigung. Insofern sind diese die beste Werbung. Dennoch ist dauernde Insertion in den örtlichen Tageszeitungen, besonders in deren wöchentlichen Reise- und Verkehrsbeilagen, ratsam. Die Redaktionen sind dann nicht abgeneigt, im Anschluß an eingelebte Notizen über wichtige Fahrplanerweiterungen, Tarifverbesserungen, preiswerte Vergnügungstouren, zweckmäßige Gepäckaufgabe, Auswanderbestimmungen oder was es sonst sei, nützliche Hinweise auf das Büro zu bringen. Daß man sich auf Zeitungen beschränkt, deren Leserschaft zu den vermögendere Volksschichten zählt, ist verständlich. Das Reisebüro ist nicht unsozial, und es sollte wenigstens ein Kunde wie der andere individuell bedient werden. Dennoch kann es nicht seine Aufgabe sein, ja es würde daran ersticken, wollte es die Massen der Sonntagsausflügler und der 4. Klasse- und Vorortreisenden heranziehen. Es ist daher wohl das Bestreben der Büros verständlich, sich mit Sonntagsrückfahrkarten, 4. Klasse- und Vorortkarten auszurüsten, um auch damit dienen zu können, eine Propaganda dafür scheint mir aber für Reisebüros, die ihren weiteren und wirklichen Aufgabenkreis erkannt haben, unangebracht.

Weitere Formen, insbesondere die häufige Erneuerung und geschmackvolle Ausstattung der Schaufenster zu einem wirksamen Zugmittel, die regelmäßige Ausgabe und Versendung eines gediegenen Nachrichtenblattes, seien nur gestreift. Was läßt sich auch nicht alles mit dem meist im Überfluß vorhandenen Prospektmaterial in dieser Richtung tun! Moderne Reisebüros gehen zur Plakatwand über, statt des wahl- und geschmacklosen Herumhängens schlecht zusammenpassender Werbebilder im ganzen Büro. Als Wandschmuck stellen heute die ein- und mehrfarbigen Drucke der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung ganz vorzügliches Material dar.

## 8. Die Fachverbände.

## a) Vereinigung Deutscher Reisebüros E.V.

Eine Anzahl deutscher Reisebüros hat sich vor ungefähr fünf Jahren, am 19. Februar 1921, zur Vereinigung Deutscher Reisebüros E.V. zusammengeschlossen. Ihr Sitz ist Berlin (Mitte).

Zweck der Vereinigung ist nach § 2 der Satzung der Zusammenschluß aller deutschen Reisebüros zur Lösung folgender Aufgaben:

1. Wahrung der Standes- und wirtschaftlichen Interessen.
2. Hebung des Standes durch Bekämpfung unläuteren Wettbewerbes und aller schädlichen und unreellen Auswüchse.
3. Vertretung aller oder einzelner Reisebüros bei Behörden, öffentlichen oder privaten Körperschaften und privaten Interessentenkreisen.
4. Rechtsschutz durch Belehrung und Beratung.
5. Mitarbeit an der Hebung des deutschen Verkehrswezens (Reiseverkehrs!) durch läufige und beratende Mithilfe.

Hierfür unterhält die Vereinigung eine Geschäftsstelle und einen Werbefonds und gibt periodische Mitteilungen heraus. Letztere erscheinen als Fachblatt: „Das Reisebüro“, nach mannigfachen Wandlungen seit April 1926 in Form einer illustrierten Zeitschrift für Weltverkehr. Gewand und Inhalt sind sehr ansprechend. Nur ein Bedenken kann man haben: Es leidet dadurch, daß die Zeitschrift gleichzeitig auch an das Reisepublikum gerichtet ist, die Möglichkeit einer offenen Aussprache über interne Berufs- und Standesangelegenheiten, die man einer breiten Öffentlichkeit nicht mitteilen will und kann. Bleibt für diese Fragen nur der kostspielige Weg der Rundschreiben! Es scheint mir aber unerlässlich, gerade für eine junge Vereinigung, deren Mitglieder ihr mitunter, wenn auch nicht skeptisch, so doch häufig teilnahmslos gegenüberstehen, betriebliche und gewinnbringende Anregungen zu geben, Diskussionen zu eröffnen, Mitglieder mit neuen Vorschlägen zu Wort kommen zu lassen usw. All das kann aber nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sein, will es nicht rückhaltloser Offenheit entbehren. Dabei soll das andere Moment, das mit der Veröffentlichung der Vereinsmitteilungen in einer „Illustrierten Reisezeitung“ bezweckt wird, nicht verkannt werden, nämlich das Reisepublikum mit den Zielen der V.D.R. bekannt zu machen und den unlauteren Wettbewerb, dem das Reisebürogeschäft in gewissen Zweigen seines Geschäftes stark ausgesetzt ist, zu bekämpfen.

Die vorliegende Mitgliederliste, die allerdings zwischen ordentlichen und außerordentlichen Mitgliedern nicht scheidet, zählt nach dem Stand vom April 1926 bis 271 durch. Nach Abzug der ausgeschiedenen verbleiben 251 Mitglieder, von denen sich 27 im Ausland befinden. Diese Zahl umfaßt die überwiegende Mehrheit der deutschen Reisebüros. Im einzelnen entfallen:

Zugang bis Ende 1924:	164	(auf 1921—1924 je 41)
Zugang „ „ „ 1925:	73	
Zugang I. Viertel 1926:	14	
Zusammen:	251	

Die starke Mitgliederzunahme im Jahre 1925 und im I. Quartal 1926 mag zum Teil auf eifrige Werbung für die Vereinigung zurückzuführen sein. Mehr noch bestätigen mir die Zahlen ein zu beobachtendes Gründungsfieber in Reise- und Verkehrsbüros, so daß die Einführung eines numerus clausus, sowie die Vergebung der MER-Vertretung in Frage kommt, akut ist. Solange fachlich gut vorgebildete Kräfte in genügender Anzahl und ansprechend ausgestattete Räumlichkeiten vorhanden sind, wird gegen eine freieigebige Konzessionserteilung des MER und den dahingehenden Wandel der Anschauung bei den Reichsbahndirektionen nichts einzuwenden sein. Eigene Erfahrungen hinterlassen allerdings den Eindruck, als ob neben der Bedürfnis- die Befähigungsprüfung zu kurz kommt, die im Interesse des Ansehens und der Wirtschaftlichkeit des deutschen Reisebürowesens gefordert werden muß. Zum Glück ist aber auch hier der Grundsatz der freien Konkurrenz für Inanspruchnahme und Rentabilität der Büros ausschlaggebend.

Eine der Hauptforderungen der V.D.R. war bisher und wird wohl noch einige Zeit die Erhöhung der Provisionen für den Verkauf aller durch das MER bezogenen Fahrtausweise sein. Die Klagen der MER-Vertretungen über die niedrigen Umsatzvergütungen sind allgemein. Sie entbehren auch nicht einer gewissen Berechtigung, da die für Anforderung, Aufbewahrung, Verwaltung, Kontrolle und Abrechnung der geldwerten Fahrtausweise vorgeschriebenen Maßnahmen und Einrichtungen so umfangreich sind und so viel Sorgfalt erfordern, daß auch bei sehr großen Umsätzen ein Reingewinn daraus kaum zu erzielen ist.

Weitere wichtige Punkte, die die V.D.R. augenblicklich vertritt, sind u. a.

1. Die Ermäßigung der Kautionsverpflichtung gegenüber dem MER.
2. Die berechtigte Befreiung von der Bindung an die Europäische Güter- und Reisegepäckversicherungs-A.-G., da sie neuen Verhältnissen nicht Rechnung trägt, und
3. die verständlichen und zu billigen Bestrebungen, für die leitenden Angestellten der Reisebüros Fahrpreisermäßigung bzw. Freifahrt zu Studienreisen auf der deutschen Reichsbahn zu erreichen.

#### b) Internationaler Verband der Reisebüros.

In Berlin besteht außerdem ein sog. Internationaler Verband der Reisebüros. Ihm gehören eine Anzahl Reisebüros an, die nicht im Besitze der MER-Vertretung sind. Der Untertitel seines Organes, des „Internationalen Verkehrs-Centralblattes, Centralorgan für das gesamte moderne Verkehrswesen“, spricht allein schon für den Geist der Überschneidlichkeit, der aus der Lektüre dieser Zeitschrift mehr als genug erhellt. Auf diese Art und Weise wird man kaum ernste Mitglieder werben noch Erfolge hinsichtlich Preisserhöhung, Konzessionserteilung usw. erzielen. Da die Ausführungen in jenem Blatte z. T. geeignet sind, das Ansehen der Reisebüros zu schädigen, nimmt die Vereinigung Deutscher Reisebüros mit Recht gegen dies Gebahren Stellung.

## Eisenbahnpolitik als Mittel der Konjunkturpolitik.

Von Dr. sc. pol. Hansheinrich v. Koppenfels, z. Zl. Dresden.

Der Ruf nach Staatsinterventionismus zur Abwendung der die Volkswirtschaft schädigenden Konjunkturfolgen wird heute auch von denen erhoben, die an sich der Maxime des Laissez faire huldigen. Auch wird die Notwendigkeit der Konjunkturinfluenzierung durch eisenbahnpolitische Maßnahmen aufs eifrigste propagiert. Die Sozialökonomik hat diesem Tatbestand Rechnung zu tragen und sich — was bisher prinzipiell noch wenig geschehen ist — eingehend mit dem Problem der Konjunkturpolitik zu befassen; sagt ja schon Max Weber mit Recht, „daß auf dem Gebiete der Sozialwissenschaften der Anstoß zur Aufrollung wissenschaftlicher Probleme erfahrungsgemäß regelmäßig durch „praktische“ Fragen gegeben wird“<sup>1)</sup>. Wenn wir im Rahmen dieses Aufsatzes uns mit dieser Frage beschäftigen wollen,

<sup>1)</sup> M. Weber, Die „Objektivität“ sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis, aus: Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre, S. 158. Tübingen 1922.

so haben wir zunächst zu untersuchen, inwieweit überhaupt theoretisch der Staat Konjunkturpolitik zu treiben berechtigt ist. Dabei sei vorweg bemerkt, daß wir uns nur ganz in extenso, also mehr programmatisch mit dem ganzen Problem beschäftigen können, da es den Rahmen dieser Zeitschrift sowie den uns zur Verfügung gestellten Raum überschreiten würde. Vor allem können wir die hier zu entwickelnden Behauptungen nicht im einzelnen eingehend belegen und gegen etwaige Einwendungen stoß- und hiebhaft machen.

Analog der Fiktion des „homo oeconomicus“ bei der Erforschung des Wirtschaftslebens ist es möglich, ja sogar notwendig, ebenfalls die Fiktion der reinen Sozialwirtschaft, der „societas oeconomica“ in die Wirtschaftswissenschaft einzuführen, eines Begriffes, der unseres Wissens erstmalig von Helander in voller Schärfe vertreten worden ist. Mit seiner Hilfe ist es möglich, rein theoretisch-abstrakt den Aktivismus auch der substitutiv neben die Tätigkeiten der einzelnen homines oeconomici tretenden Gemeinwirtschaft zu erfassen<sup>1)</sup>. Der Prototyp einer solchen reinen Sozialwirtschaft ist der Staat, als Quasi-Volkswirtschaftssubjekt; denn wenn auch hier, wie es beim homo oeconomicus der Fall ist, kein einheitlich handelndes Wirtschaftsobjekt vorhanden ist, so kommt doch die praktische Volkswirtschaftspolitik als verkörpertes Wirtschaften der societas oeconomica „so zustande, als ob ein für die Gesellschaft wollendes Subjekt da wäre“<sup>2)</sup>.

So weit folgen wir Helander. Anders aber wird es hinsichtlich des dem beiderseitigen Wirtschaftsaktivismus immanenten Zieles; für uns realisiert sich das Ziel des homo oeconomicus — theoretisch, nicht praktisch! es ist also kein werturteilsbedingtes Ziel, sondern das dem Wirtschaften als solchem immanente telos, ohne das das Wirtschaften ein Nonsens wäre — primär in der größtmöglichen Einkommenserzielung, also einem statischen Gegenwartnutzen; erst sekundär tritt die Sorge für die weitere Zukunft hinzu; umgekehrt ist es bei der societas oeconomica, deren primäres Ziel die Zukunftsorientierung, also etwas Dynamisches ist, das sich in der größtmöglichen Vermögenszielung objektiviert. Die Berechtigung dieses — primär theoretischen, weiterhin aber auch prinzipiell in der Empirie anzutreffenden — schwerwiegenden Unterschiedes können wir vor allem aus dem Charakter des Staates ableiten, der ja nicht zum mindesten deswegen existent wurde, um sich — historisch in Verfolg der Selbsthaltung — bewußt von der rein statischen Gegenwartsorientierung, der „individuellen Nahrungssuche“ freizumachen zugunsten einer größeren Zukunftssorge. Wir müssen uns hier mit diesen Andeutungen begnügen, verweisen aber vor allem auf E. Sax's „Grundlegung“<sup>3)</sup>, ferner auf G. Jellinek<sup>4)</sup>, sowie nicht zuletzt auf die romantische Schule der Sozialökonomik.

Hat so der Staat — als Prototyp der isoliert gedachten societas oeconomica, als Quasi-Volkswirtschaftssubjekt — primär für die Fortentwicklung der Volkswirtschaft zu sorgen, für den wirtschaftlichen Kulturwandel, so liegen auch die Hauptgebiete eines staatlichen Wirtschaftsinterventionismus klar vor Augen.

Das ist einmal: Die Garantieierung der die Fortentwicklung des wirtschaftlichen Lebens bedingenden sog. „Strukturfaktoren“ der Volkswirtschaft, und

<sup>1)</sup> Wir wollen „Wirtschaft“ in diesem Sinne identifizieren mit „Wirtschaftshandeln“, ohne dabei schloß am Wirtschaftspsychologismus vorbeizugehen.

<sup>2)</sup> Sven Helander, Die Ausgangspunkte der Wirtschaftswissenschaft, S. 68. Jena 1923.

<sup>3)</sup> Emil Sax, Grundlegung der theoretischen Staatswirtschaft, Wien 1887.

<sup>4)</sup> Georg Jellinek, Allgemeine Staatslehre, 4. Aufl. von W. Jellinek. Berlin 1922.