

	Seite
Reichsbahn-Handbuch 1927 (Dr. Ditgen, Köln)	V. A. 41
Rhein-Verkehrs-Politik, 50 Jahre , Herausgegeben von Walter Schmitz (Dr. H. Burmester, Lauenburg)	215
Röder . Flugzeugnavigation und Luftverkehr (Dipl.-Ing. Stock, Köln)	217
Sarter und Kittel . Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft; ihr Aufbau und ihr Wirken. 2. Auflage (N.-Z.)	V. A. 41
Sartorius von Waltershausen . Die Weltwirtschaft und die staatlich geordneten Verkehrswirtschaften (N.-Z.)	105
Schmitz , siehe Rhein-Verkehrs-Politik, 50 Jahre.	
Schwaighofer . Post-Betriebsmechanik (Reg.-Baurat Dr. W. Michél, München)	216
Securius . Die Hilfsgewerbe im Güterverkehr (N.-Z.)	107
Stehman . The Financial History of the American Telephone and Telegraph Company (Dr. Compes, Köln)	111
Stuart , siehe Calvin	
Tissot . De la Responsabilité en matière de Navigation aérienne (Professor Dr. Goldschmidt, Köln)	159
Wasserstraßen-Jahrbuch 1926/27 (N.-Z.)	214
Woytinski . Die Welt in Zahlen. 5. Buch; Handel und Verkehr (N.-Z.)	153
Literatur-Anzeigen (N.-Z. und Dr. Ditgen, Köln)	56, V. A. 26, V. A. 42, V. A. 59

Verkehrsarchiv.

Eisenbahnen (Dr. Ditgen, Köln)	V. A. 1, 13, 29, 45
Straßen- und Kleinbahnen (Dr. Ditgen, Köln)	V. A. 4, 15, 30, 49
Straßenverkehr (Dr. Ditgen, Köln)	V. A. 4, 15, 31, 50
Seeschifffahrt (N.-Z.)	V. A. 5, 16, 32, 51
Binnenschifffahrt (N.-Z.)	V. A. 8, 19, 35, 53
Luftverkehr (Dr. Ditgen, Köln)	V. A. 12, 21, 38, 56
Post- und Nachrichtenverkehr (Dr. Ditgen, Köln)	V. A. 22, 39, 57
Spedition (N.-Z.)	V. A. 40
Reiseverkehr (N.-Z.)	V. A. 40
Allgemeines (N.-Z.)	V. A. 25



Die Neuordnung der Verwaltung der Reichswasserstraßen.¹⁾

Von Oberbaurat i. R. Dr.-Ing. Cassinone, Karlsruhe.

Nach Artikel 97 der Reichsverfassung (RGB. 1919, S. 1401) ist das Eigentum und die Verwaltung der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen von den einzelnen Ländern an das Reich übergegangen. Dieser Bestimmung liegt der gesunde Gedanke zugrunde, eine einheitliche Regelung der Schifffahrtsverhältnisse sowie den Ausbau und die Instandhaltung der Wasserstraßen, die in der Regel über die Grenzen der Länder hinausgehen, zu ermöglichen. Ausschlaggebend war hierfür wohl in erster Linie die Inangriffnahme der verschiedenen großzügigen Kanalentwürfe, welche für die Ausführung reif geworden waren, und für welche eine Verwaltung eingerichtet werden mußte. Denn an den übrigen schiffbaren Gewässern bestanden schon in allen Ländern Wasserbauverwaltungen, welche den ihnen zugeteilten Aufgaben mit bestem Wissen und Können gerecht geworden sind. Deren Erfolg beweist die Blüte der deutschen Flußschifffahrt. Auf dem Rheine tritt diese ganz besonders hervor, da selbst das glänzende Ergebnis durch verständnisvolles Zusammenwirken der fünf früher hier maßgebenden Bundesstaaten, dem Reichsland, Baden, Bayern, Hessen und Preußen erzielt worden ist. Man hat deshalb auch seitens der Reichsverwaltung vorerst, die bestehenden Einrichtungen des bisherigen bewährten Systems benützend, alles beim alten belassen und auf Grund eines im Jahre 1921 abgeschlossenen Abkommens (RGB. 1921, S. 961) die vorhandenen staatlichen Behörden der Länder mit dem Vollzug nach Weisung des Reichsverkehrsministeriums betraut. Diese Lösung sollte allerdings nur eine vorübergehende sein. Das Bestreben ging vielmehr darauf hinaus, die gesamte Wasserbauverwaltung in Hand zu bekommen und dafür besondere örtliche Stellen zu gründen, nicht nur für die ohnehin notwendigen zum Ausbau der neuanzulegenden künstlichen Wasserwege, sondern auch für die schon längst von solchen Stellen der Länder betrauten natürlichen Wasserläufe. Diese sollen von den Ländern vollständig gelöst in Reichsstellen umgewandelt und entsprechend zusammengefaßt werden, daß die unteren Stellen einer im Flußgebiet zu errichtenden Direktion unterstellt sind. Bei den Vorverhandlungen hierfür stieß diese Maßnahme begreiflicherweise auf den berechtigten Widerstand der Länder, welche darin keine Verbesserung des bestehenden, eingelebten, durchaus bewährten Zustandes erkennen konnten. Die für die Änderung geltend gemachten Gründe wurden als nicht stichhaltig anerkannt und durch die Erfahrung der fünf Jahre des Gemeinschaftsbetriebs, welcher keine einschneidenden Änderungen gebracht hatte, widerlegt. Bei dem einsetzenden ver-

¹⁾ Anmerkung der Schriftleitung: Die Frage der Verwaltungsorganisation der deutschen Binnenwasserstraßen beschäftigt die Öffentlichkeit seit Jahren und steht nunmehr zur Entscheidung. Im Folgenden werden, um dem Leser eine eigene Meinungsbildung zu ermöglichen, zwei Aufsätze gebracht, von denen der erste, von Oberbaurat i. R. Dr.-Ing. Cassinone, den Fortbestand der derzeitigen Verwaltungsform vertritt, der zweite, von Ministerialrat Geheimen Regierungsrat Dr. Wehrmann, die geplante einheitliche Reichsorganisation begründet. Der Schriftleiter hat persönlich zu der Frage bereits Stellung genommen in dem Aufsatz „Grundfragen der deutschen Binnenschifffahrtspolitik“, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1925, Heft 3, S. 113f.

stärkten Widerspruch hat das Reich den Staatsgerichtshof angerufen, welcher unter dem 12. Dezember 1925 das salomonische Urteil gefällt hat, daß das Reich zur Schaffung von besonderen Stellen berechtigt, aber nicht verpflichtet sei. Für die weitere Entwicklung hätte nun nicht der Rechtsstandpunkt allein, sondern die Zweckmäßigkeit die Ausschlag geben sollen. Ein Vergleich mit der Reichseisenbahn und Reichspost läßt sich nicht ziehen. Das sind ausschließlich Verkehrsanstalten, deren gesamter Betrieb übergegangen ist. Bei den Wasserstraßen wird aber etwas organisch Zusammengehöriges, in engstem Zusammenhang Stehendes künstlich auseinandergerissen und die zwangsweise stark ineinandergreifenden Teile an zwei verschiedene, voneinander unabhängige staatliche Verwaltungen, die des Reiches und der Länder, überwiesen. Daß an Stelle der einfachen, wohlbewährten, eingelebten Behandlung eine umständliche, erschwerende neue Gesetzgebung, die zu unliebsamen Auseinandersetzungen und Weiterungen führen wird, dürfte gerade nicht zugunsten der Neuordnung sprechen. Denn die schiffbaren Gewässer haben nur den Nebenzweck des Verkehrs, ihre Hauptbestimmung erfüllen sie als Vorfluter des von ihnen durchzogenen Landes, auf welchen sich dessen ganze wirtschaftliche Entwicklung aufbaut. Ist es schon von vornherein verfehlt, den Nebenzweck voranzustellen, so besonders im vorliegenden Fall, wo die mit der Hauptsache zusammenhängenden Belange so verschiedenartig gelagert sind und besonders auf genaue örtliche Kenntnis beruhende Beurteilung erfahren müssen, während die Bedürfnisse des Verkehrs sich leicht von einer außenstehenden Stelle leiten lassen. Es sind Gebiete des Wasserschutzes für ausgedehnte, weit ins Land eingreifende Flächen gegen Überflutung, Versumpfung und für Regelung des Grundwasserstandes, hervorragende Landeskulturinteressen für Be- und Entwässerungen, die Ausnützung des Wassers für die Industrie und das Gewerbe, die Ableitung der Gebrauchswässer, die Fischereiberechtigung u. ä., welche in Frage stehen und deren befriedigende Lösung und Ausgleichung neben den anzuwendenden Gesetzesbestimmungen genaue Ortskenntnis bedingt. Die Wahrung dieser Belange ist nach der Reichsverfassung den Ländern verblieben, da ausdrücklich deren Benehmen bezüglich der Wasserwirtschaft und Landeskultur einzuholen ist. In Zukunft werden also zwei Behörden nebeneinander wirken, was nicht zur Geschäftsvereinfachung beitragen wird; denn die Länder können bei der Bedeutung der Wasserwirtschaft auf besondere Vertretung nicht verzichten. Reichs- und Staatsbehörden werden also künftig in Betätigung staatlicher Aufgaben nebeneinander und sicher auch nebeneinander vorbei arbeiten — Erschwerung der geschäftlichen Erledigung, Verzögerung der Entscheidung durch weitere Instanzenzüge, Stärkung der in der Geschäftswelt nicht mit Unrecht so verschrienen Bürokratie, Schädigung weiter beteiligter Kreise, unvermeidbare Unkosten. An Stelle einer bisher durch Vermittelung der Landesbehörden einfachen Lösung der zusammengefaßten Aufgaben unter Oberleitung des Reichs sollen daneben künftig solche diesen allein und unmittelbar unterstellte Mittel- und Bezirksbehörden eingerichtet werden. Daß die Wirksamkeit dieser letzteren sich nicht in einfacher und zweckmäßiger Weise abwickeln wird, bedarf eigentlich keines Nachweises. Ihre Vorarbeiten bei Entwürfen, ihre Ausführungen beim Bauvollzug müssen künftig nochmals dahin überprüft werden, ob jene den den Verfassern und Bearbeitern meist unbekannt, jedenfalls fernstehenden besonderen Belangen des Landes entsprechen. Eine Doppelarbeit, welche vermieden würde, wenn diese Aufgabe wie bisher von der Landesbehörde, welche nach beiden Richtungen orientiert ist, in Personalvereinigung gelöst wird. Daß die Länder sehr wohl in der Lage sind, die dem Reiche zugefallene Verkehrsregelung auf der Schifffahrt-

straße, deren Ausbau und sachgemäße Instandhaltung, die Schifffahrtspolizei und Tariffestsetzung mit zu verwalten, dazu ist am Rhein der Nachweis erbracht, woselbst die Länder seit einem Jahrhundert nebeneinander und gleichgestellt gemeinschaftlich wirkend sich betätigt haben. Es ist schmerzlich, daß hier eine tadellose Organisation, die Leistungen von großer wirtschaftlicher Bedeutung gezeitigt hat, abgebaut und dafür ein unvollkommener Ersatz geschaffen wird, dem eigentlich jede sachliche Begründung fehlt, und der sicher nicht das gleiche leisten wird. Denn die Ursache des bisherigen Erfolges ist darin zu suchen, daß die Landesbeamten bodenständig waren und das volle Vertrauen der Bevölkerung genossen haben. Mit den Anforderungen der letzteren bekannt, vermochten sie diese, soweit angängig, mit den gesetzlichen Bestimmungen in Einklang zu bringen und ungerechtfertigte Ansprüche zurückzuweisen. Und wenn als Muster für eine künftige Reichswasserstraßenbehörde auf die Neckarbaudirektion in Stuttgart verwiesen wird, so verdankt diese gerade dem vorerwähnten Umstand ihre erfolgreiche Wirksamkeit. Und wenn auch aus diesem Grund fürs erste die Landesbeamten in den Reichsdienst übernommen werden, so wird in der Stellenbesetzung im Laufe der Zeit eine vollständige Verschiebung und Überfremdung eintreten, da der regelmäßige Nachwuchs aus dem Lande ausbleiben wird.

Sprechen somit schon sachliche Gründe für die Beibehaltung der bisherigen Einrichtungen und deren Anpassung, so ist die künftige Doppelverwaltung ganz bestimmt geldlich unwirtschaftlich. Sie ist auf alle Fälle teurer, wenn auch dafür angeblich eine Ersparnis herausgerechnet wird. Ganz abgesehen von der ersten Einrichtung, Dienstgebäuden, Umzüge der Beamten, Umstellung des ganzen Betriebs werden dauernd Mehrkosten entstehen, durch Vermehrung der Beamtenzahl, doppelt bereitzuhaltende Gerätschaften, vermehrtes Schreibwerk, vor allem aber durch die umständlichere Behandlung in allen Fragen, die nicht selten, z. B. bei Hochwasser, zum Schaden der Uferanwohner bei nicht rechtzeitiger Erledigung ausfallen kann. Wenn auch einzelne den Ländern verbleibende Aufgaben, wie z. B. der Dammschutz, die Bewirtschaftung im Wasserlauf liegender staatseigener Grundstücke und Nutzungen von den Reichsstellen mit besorgt werden können, so ist es ganz ausgeschlossen, daß Landfremde die Hauptsache, die Belange des Landes zu wahren, in der Lage sind, die außerhalb ihres Tätigkeitsgebietes liegen und die sie in ihrer Vielseitigkeit nicht kennen und lernen können, geschweige denn richtig bewerten. Dafür müssen eben auch künftig Landesbehörden bestehen bleiben, deren Bedeutung hinter den Aufgaben für die Schifffahrt nicht zurücksteht. Die Reichsbehörden werden sich sicher mit der Zeit über den ersten Vorschlag auswachsen. Für den Rhein waren ursprünglich zwei Direktionen vorgesehen statt der einzigen jetzt in Mainz. Für den Oberrhein war Karlsruhe bestimmt, wohl mit Rücksicht auf die grundverschiedenen Verhältnisse am Oberrhein mit denen am Unterrhein. Dann sind hier wichtige Fragen zur Entscheidung zu bringen, wie Schiffbarmachung der Rheinstrecke von Kehl—Basel und deren Fortsetzung von Basel zum Bodensee mit dem Ausbau der Kraftwerke, welche Verhandlungen auf Jahre hinaus mit den Nachbarstaaten bedingen, so daß eine Teilung der Leitung sich als notwendig erweisen wird.

Betrübend aber für die Einschätzung der Ingenieure und besonders unverständlich durch ein technisches Ministerium ist die auf das Gesuch des Reichsbundes der höheren technischen Beamten wegen Besetzung der leitenden Stellen bei den Wasserbaudirektionen eingekommene Antwort. Danach teilt der Reichsverkehrsminister durch Verfügung vom 8. November 1926, W II N. 3316 mit, daß die Reichswasserstraßendirektionen als selbständige Fachbehörden ganz von der bisherigen

Verbindung mit der allgemeinen Verwaltung der Länder gelöst werden sollen. „Die hiergegen vielfach erhobenen Bedenken, die zahlreichen Berührungen der Arbeiten der Wasserbauverwaltung mit anderen Verwaltungsgebieten, die in lebhafter Entwicklung befindliche Ausgestaltung der innerdeutschen und internationalen Wasserstraßenrechte machen es meiner Verwaltung zur Pflicht, auch in der Zusammensetzung des Beamtenkörpers den Einfluß der aus anderen Verwaltungen zu übernehmenden Erfahrungen in der Wasserstraßenverwaltung maßgebend zu sichern. Es ist daher in Aussicht genommen, auch einen Teil der Leiter der vorgesehenen Wasserstraßendirektionen mit geeigneten höheren Verwaltungsbeamten zu besetzen.“ Weshalb gerade die Leiter? Weitere Aufklärung ist bei dieser Stellungnahme überflüssig. Nur soviel sei bemerkt, daß bei der Korrektur des Oberrheins die badischen und bayrischen Ingenieure dem überlegenen Frankreich gegenüber die Leitung durch einen höheren Verwaltungsbeamten nicht notwendig hatten.

An Stelle einer bisher bewährten Zusammenarbeit wird also künftig eine künstliche Trennung treten. Es ist deshalb begreiflich, daß die Länder durch ihre Einwendungen und ausführlichen Denkschriften einen solchen Zustand zu verhindern suchten. Auch der Badische Landtag hat am 18. März 1925 diesen Standpunkt gebilligt. Leider sind die Bemühungen vergeblich geblieben. Am 1. April 1927 sollen die neuen Wasserbaudirektionen in Tätigkeit treten.

Reichswasserstraßen.

Von Ministerialrat Geheimen Regierungsrat Dr. Wehrmann, Berlin.

Im vergangenen Jahre hat sowohl die Länderregierungen wie die an der Entwicklung der Verkehrsverwaltung interessierten Wirtschaftskreise im Anschluß an ein Urteil des Staatsgerichtshofes die Gestaltung der staatlichen Ordnung für die auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen lebhaft beschäftigt. Es ist anzunehmen, daß diese seit dem vorläufigen Staatsvertrage vom 29. Juli 1921 offene Frage demnächst zur Lösung gebracht werden wird. Während ein Teil der Länder den jetzigen provisorischen Zustand, wo das Reich zwar durch das Reichsverkehrsministerium als Reichsbehörde die sachliche und finanzielle Verantwortung für das Wasserstraßennetz übernommen hat, aber für seine Exekutive sich noch der früheren Landesorgane bedient, endgültig beibehalten wissen möchte, hat das Reich von Anfang an die Bildung eines reichseigenen Unterbaues seiner Verwaltung für unerläßlich gehalten und fordert jetzt seine Schaffung mit allem Nachdruck.

Die die Notwendigkeit der eigenen Reichsverwaltung ablehnende Haltung der größeren Wasserstraßenländer stützt sich wesentlich darauf, daß die Landesverwaltungsbehörden hervorragende Leistungen auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues aufzuweisen hätten und daß es daher ein Fehler sei, diese bewährten Behörden durch Reichsbehörden zu ersetzen. Diese Beweisführung leidet jedoch daran, daß nicht erst eine Änderung vom Reich eingeführt werden soll, sondern auf Grund der Reichsverfassung seit dem 1. April 1921 bereits vollzogen ist, nämlich, daß die verantwortliche Verwaltung der Wasserstraßen in die Reichshand gelegt worden ist. Es handelt sich nur darum, ob dem Reiche weiterhin versagt werden kann, daß es sich für diese Verwaltung das gleiche Hilfsmittel, wie es sich bei den Ländern, insbesondere in den selbständigen fachmäßigen Strombau-

verwaltungen bewährt hat, durch Übernahme dieser Verwaltungen schafft. Die Reichszuständigkeit, welche unsere Verfassung von 1919 wie für die Eisenbahnen und Post so auch für die Wasserstraßen bestimmt hat, war auch auf dem Wasserstraßengebiete bereits seit der Verfassung von 1871 planmäßig vorbereitet. Das Aufsichtsrecht, welches die alte Reichsverfassung dem Reiche zugesprochen hatte, hatte praktisch keineswegs genügt, um die einheitliche Ausbildung der Wasserstraßen über die Landesgrenzen hinweg zu sichern. Seine Unzulänglichkeit war nicht erst beim Mittellandkanalbau und bei anderen künstlichen Wasserbauten hervorgetreten, sondern war schon 1874 bei dem Konflikt über den Korrekursionsplan der Unterweser offensichtlich geworden und wurde in den Reichstagsdebatten 1875 über den Zustand der Elbe, 1876 und 1883 über die Beseitigung von Rheinschiffahrtshindernissen lebhaft beklagt. Das zur Finanzierung des Ausbaues von Wasserstraßen am Weihnachtstage 1911 erlassene Reichsgesetz, welches praktisch nicht zur Auswirkung gekommen ist, deutete mit seinen Stromausschüssen und Strombeiräten bereits an, daß eine klare Ordnung der Wasserstraßen für das Reichsgebiet nur im Wege einer einschneidenden Überbrückung der Landesgrenzen gefunden werden könnte. Die dieses Ziel in Art. 97 ff. erreichenden Bestimmungen der jetzigen Reichsverfassung sind demgemäß auch von der sonst gegen den Verfassungsinhalt laut gewordenen Kritik unberührt geblieben. Im Gegenteil hat die Entwicklung in und nach dem Kriege, die wachsende Bedeutung der Verkehrswege bei der zentralen Lage Deutschlands in Europa, die starke Inanspruchnahme der großen Vorfluter für die verschiedenartigsten wirtschaftlichen Zwecke, die Umgestaltung der Reichsbahn unter der Einwirkung des Reparationsproblems, die Pflicht des Reichsverkehrsministeriums, alle großen Verkehrsmittel zu überwachen und zu gemeinsamer Arbeit zu vereinigen, der Einfluß außerdeutscher Regierungen und des Völkerbundes auf unsere binnenländischen Wasserwege und auf die Ausgestaltung des Schiffsverkehrs die von der Weimarer Nationalversammlung getroffene Entscheidung in vollem Maße als notwendig bestätigt. Reichstag und Reichswirtschaftsrat, der Reichs-Wasserstraßenbeirat, der Reichsverband der Deutschen Industrie, der Industrie- und Handelstag, die rheinischen Industrie- und Handelskammern, also weiteste wirtschaftliche Kreise sind dementsprechend neben den Schiffsverkehrsorganisationen dem Verlangen des Reichsverkehrsministeriums beigetreten, daß ihm auch in der Mittel- und Unterinstanz der zur Beherrschung dieses bedeutsamen Aufgabengebietes nötige Behördenapparat zugestanden werden müsse.

Von dem etwa 10600 km umfassenden Reichswasserstraßenbesitz entfallen rund 8450 km = 79,3% auf das preußische Gebiet, während z. B. auf die übrigen Rheinuferstaaten

Bayern	722 km = 6,79%
Baden	326 km = 3,06%
Hessen	128 km = 1,2%

des Reichswasserstraßennetzes auf ihrem Territorium haben. In den Unterlagen, welche der Nationalversammlung für ihre Beratungen vorlagen, war besonders betont, daß der Aufgabenkreis der bisher von den Ländern geschaffenen Strombauverwaltungen auf Reichstellen übergehen müßte. Bekanntlich hatte Preußen seit Mitte des vorigen Jahrhunderts ausgehend vom Rhein für seine sämtlichen ausgedehnten Stromläufe eigene Strombauverwaltungen über die politischen Verwaltungsbezirke hinweg geschaffen, durch deren planmäßige Erkundung der ihnen anvertrauten Ströme, Aufstellung einheitlicher Regulierungsprojekte und Ausbau-