

betrieb. Diese Abwechslung ist sehr erwünscht, da wir es im Eisenbahnunterricht mit älteren Schülern zu tun haben, die z. T. der geistigen Arbeit entwöhnt sind und dem Unterricht über mehrere Stunden doch nur mit Anstrengung folgen können. Dienstanfängerschulen, deren Lehrer über die Methodik der Anlernverfahren unterrichtet worden sind, können die Anlernung ebenfalls durchführen, soweit sie die einfachen Anlerngeräte zur Verfügung haben.

Die Anlernverfahren für die anzulernenden Arbeiter und für die einfacheren Verrichtungen werden so aufgestellt, daß die Anlernung im Betriebe durchgeführt werden kann. Hier muß besonders auf die Schaffung einfacherer Geräte und Hilfsmittel Bedacht genommen werden. Genaue Anlernvorschriften geben dem Lehrer oder Anlernbeamten die Anweisungen für die Durchführung der einzelnen Anlernversuche.

Bisher sind Anlernverfahren ausgearbeitet für die Schaffner in D-Zügen, für Bahnsteigschaffner, für den Fahrkartenvorverkaufsdienst, für die Aufschreibungen des Zugführers, für die Zugdeckung, für Rangierarbeiter und für die Behandlung des Frachtbriefes in der Versand- und Empfangsbüroabfertigung. Aus dieser Aufzählung erkennen wir, daß abgeschlossene Anlernverfahren bestehen für Dienstzweige mit einem abgeschlossenen kleineren Wirkungskreis (Bahnsteigschaffner, Rangierer), während für die umfassenderen Beamtengruppen der Betriebsassistenten, Assistenten usw. die Psychotechnik einzelne in psychologischer Methodik zu lehrende Fertigkeiten vermittelt. Die Anlernung ist also nicht auf einzelne manuelle und einfachste geistige Verrichtungen zu beschränken, sondern kann für alle Beamtengruppen angewandt werden. Die Vorbedingung ist nur, daß der Lehrstoff die Anwendung der oben beschriebenen methodischen Grundsätze zuläßt.

Als Beispiel wird nachstehend die Anlernung in der Behandlung der Frachtbriefe beschrieben.

Je 2 Schüler sitzen im Übungssaal an einem Arbeitstisch. Sie finden hier die erforderlichen Dienstvorschriften und Tarife. Ferner erhalten sie 25 Frachtbriefe und eine Sammlung von abzufertigenden Gütern in photographischen Abbildungen. Ihre Aufgabe ist es, auf Grund der vorliegenden Frachtbriefe die Güter anzunehmen und sodann den Frachtbrief in der Versandabfertigung abzufertigen, sowie alle damit zusammenhängenden Kassen- und Rechnungsarbeiten zu erledigen. Die Frachtbriefe sind so zusammengestellt, daß von dem Beamten die Kenntnis der Tarife und der Vorschriften verlangt wird. Er hat zunächst die Frachtbriefe vorzuprüfen und muß dann die Güter annehmen. Hierbei hat er die Bestimmungen über die Verpackung und Bezeichnung der Güter, über nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände zu beachten. Die notwendigen Vordrucke erhält er unter Aufsicht des Lehrers aus einem für alle Schüler bereitgestellten Vorratsschrank. Er muß die Versandbücher, Freibetrag- und Nachnahmebücher usw. für seinen Bedarf anlegen. Zur Aufbewahrung dient ihm eine Mappe mit entsprechender Unterteilung, die er nach Durchführung der gesamten Arbeit dem Lehrer abhelfert. Dieser kann nun auf Grund der Frachtbriefe feststellen, ob alle Vermerke richtig eingetragen wurden; die beigegebenen Versandbücher usw. zeigen ihm, welche Fehler etwa bei der Eintragung, bei der Aufstellung des Tagesansatzes und bei der Rechnungslegung vorgekommen sind.

Nach Durchführung dieser Übungen in der Versandabfertigung wird ein entsprechender Anlernversuch mit 25 Frachtbriefen einer Empfangsbüroabfertigung durchgeführt.

Verkehrspolitik und wirtschaftliche Interessensvertretungen.¹⁾

Von Dr. rer. pol. Willy Menzel, Chemnitz.

Inhaltsangabe:

- A. Einleitung.
- B. Die Betätigung des Staates und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften auf dem Gebiete des Verkehrswesens.
- C. Die Wünsche der Wirtschaft an die Verkehrstätigkeit des Staates und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften.
- D. Die gesetzlichen Körperschaften und verwandte ständige Einrichtungen für die Interessensvertretung der Wirtschaft auf verkehrspolitischen Gebieten.
- E. Die allgemeinen wirtschaftlichen Interessensvertretungen und ihre Einflußnahme auf die Verkehrspolitik.
 1. Öffentlich-rechtliche Wirtschaftsvertretungen:
 - a) Industrie- und Handelskammern und Deutscher Industrie- und Handelstag.
 - aa) Innenorganisation.
 - bb) Tätigkeit.
 - cc) Zusammenschlüsse.
 - b) Landwirtschaftskammern und Deutscher Landwirtschaftsrat.
 - c) Handwerkskammern und Handwerks- und Gewerbekammertag.
 2. Freie wirtschaftliche Vereine:
 - aa) Industrie
 - aa) regionale Verbände,
 - bb) fachliche Verbände,
 - cc) Der Reichsvorband der Deutschen Industrie.
 - b) Handel.
 - c) Landwirtschaft.

A. Einleitung.

Die Absicht, die dieser Arbeit zugrunde liegt, ist, einmal aufzuzeichnen, wie weit die private Wirtschaft an der Verkehrspolitik des Staates mitarbeitet, wo und in welcher Weise sie ihre Wünsche an ihn heranträgt. „Da sich bekanntlich jeder berufen fühlt, ausgerechnet in Verkehrsfragen mitreden zu dürfen“ (Heisterberg), war es von vornherein ausgeschlossen, Einzelanträgen und -forderungen an die staatlichen Verkehrsunternehmen nachzugehen. Es konnten daher nur die Verbandbildungen der Wirtschaft Gegenstand der Untersuchung sein. Auch bei diesen aber war im Hinblick auf die außerordentlich große Zahl eine räumliche und sachliche Beschränkung nötig. So weit bezirkliche Vereinigungen in Frage kommen, sind daher aus praktischen Gründen nur die Verhältnisse in Rheinland-Westfalen und Sachsen eingehender untersucht worden. Es ist auch nicht eine geschichtliche Darstellung der Verkehrstätigkeit der wirtschaftlichen Interessensvertretung gegeben worden. Der geringe Wert einer solchen Enzyklopädie würde kaum den Aufwand lohnen. Trotz der angedeuteten Auswahl der Gebiete und der Beschränkung auf die jüngste Vergangenheit, die allerdings infolge des

¹⁾ Anmerkung des Herausgebers: Die vorliegende Untersuchung ist der Hauptteil einer im Sommer 1928 der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln vorgelegten Dissertation. Sie wurde von mir angeregt aus der Überzeugung, daß eine Untersuchung der Beeinflussung der Verkehrspolitik durch die Interessensvertretungen der Wirtschaft eine bedeutende Lücke in der verkehrswissenschaftlichen Literatur zu schließen vermag. Kann von einem jüngeren Doktoranden zwar keine vollkommene Lösung dieser un- und geschicklich unternommenen erste Versuch größerer Beachtung wert. — Die Schriftleitung Verbände und Vorgänge sowie die gefällten Urteile trägt. Sie ist indessen bereit, hinreichend begründeten ergänzenden und kritischen Äußerungen aus dem Leserkreis ebenfalls Raum zu gewähren.

neuen Reichsverfassung ist auch hinsichtlich der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen, ähnlich wie für die Eisenbahnen, als Aufgabe des Reiches festgelegt worden, sie in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen (vgl. Art. 97, 1). Darunter fallen natürliche Wasserstraßen (Ströme, Flüsse) und künstliche (Kanäle) sowie die Seewasserstraßen, insbesondere die Mündungstrecken der ins Meer fließenden Ströme. Auch Wasserkräfte und Wasseranlagen gelten als „Wasserstraßen“. Die öffentliche Verwaltung umfaßt Bau der Wasserstraßen, Unterhaltung des Flußbettes und Bestimmungen über die Nutzungen der Wasserstraßen und Wasserkräfte. Die Schifffahrt selbst dagegen wird als Privatunternehmen betrieben. Für die bewegende Kraft auf künstlichen Wasserstraßen bestehen teilweise jedoch staatliche Monopole.

Zentralinstanz für die Verwaltung der Reichswasserstraßen ist das Reichsverkehrsministerium. Bis zur Errichtung der durchgehenden Reichsverwaltung, der die Länder Widerstand entgegensetzten, erfolgt die Verwaltung vorläufig noch durch die Behörden der Länder auf Kosten des Reiches und unter Obereitung des R. V. M. (4 Wasserstraßen-Abteilungen).

In Preußen dienen dem Reich als Verwaltungsorgane

1. als oberste Instanzen das Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und das Ministerium für Handel und Gewerbe, letzteres insbesondere für Angelegenheiten der Häfen, Fahren und Brücken der Reichswasserstraßen,
2. in der mittleren und unteren Instanz teilweise besondere Organe, teilweise die Behörden der allgemeinen Landesverwaltung.

Als besondere Verwaltungsbehörden für Wasserpolizei und Wasserbau bestehen

- a) in der Provinzialinstanz die Wasserbauerektionen Königsberg, Münster, Stettin, die Wasserstraßendirektion in Hannover, die Rheinstrombauverwaltung in Koblenz, die Oderstrombauverwaltung in Breslau und die Elbstrombauverwaltung in Magdeburg,
- b) in der Ortsinstanz die ihnen unterstellten Wasserbauämter.

Die Verwaltung der Wasserstraßen ist in den einzelnen Ländern sehr verschieden organisiert. Zentralinstanzen sind z. B. in Bayern das Staatsministerium des Innern mit seiner Ableitung für Straßen- und Flußbauverwaltung, in Sachsen das Wirtschaftsministerium, in Thüringen das Wirtschaftsministerium mit einer Ableitung für Handel und Verkehr usw.

Die Mittel- und Unterinstanzen sind wegen des im Verhältnis zu Preußen weniger umfangreichen Arbeitsgebietes meist mit dem Straßenbau vereinigt.

Die Häfen des allgemeinen Verkehrs sind zum großen Teil Eigentum der Kommunen und Staaten. Teilweise wurden auch besondere Betriebsgesellschaften gebildet. Die Eigentümer von Binnenhäfen sind in drei großen Hafenverbänden für das Rheinstromgebiet, das Elbstromgebiet und die östlichen Wasserstraßen zusammengeschlossen. Diese wieder gründeten 1926 die Vereinigung Deutscher Hafenverbände, deren Vorsitz und Geschäftsführung zur Zeit beim Hafenverband des Rheinstromgebietes in Mainz liegt.

IV. Straßenwesen und Kraftwagenverkehr.

Die Straßen (öffentliche Wege) sind in Preußen Eigentum der Gemeinden, Kreise und Provinzen, nachdem der preußische Staat 1875 entsprechend dem Wandel in der Bedeutung der Hauptstraßen diese den Provinzen überlassen hatte. Die übrigen Länder sind zum Teil auch heute noch Eigentümer der Chausseen.

Der Kraftwagenverkehr, soweit er öffentliches Transportmittel ist, wird größtenteils von Reich, Ländern, Kreisen und Gemeinden betrieben. Aus den

Kraftwagenkolonnen und Kraftverkehrsämtern der Kriegs- und Nachkriegszeit haben sich zur Zeit 17 gemeinwirtschaftliche Kraftverkehrsgesellschaften (KVG.)¹⁾ herausgebildet, die sich bezirksweise über ganz Deutschland erstrecken. Seit April 1926 sind sie „zum Zwecke der Wahrung ihrer ideellen, wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Interessen“ zur „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.“ in Berlin zusammengeschlossen. Aufgabe der KVG. (Kraftverkehrsgesellschaft) ist, den Kraftwagen in die allgemeine Verkehrsbedienungsrichtung eines planmäßigen öffentlichen Überlandverkehrs für Personen- und Güterbeförderung einzugliedern. Mit der D. R. G. besteht ein Vertragsverhältnis²⁾, das die Verkehrsleistung regelt. Die sich daraus ergebenden Aufgaben bearbeitet die Geschäftsstelle für den Deutschen Eisenbahn-Kraftwagen-Verkehr in Berlin, die mit je einem Beauftragten der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. besetzt ist. Zur Durchführung des Eisenbahnkraftwagenverkehrs werden zwischen der zuständigen Reichsbahndirektion und der örtlichen Kraftverkehrsgesellschaft besondere Betriebsverträge geschlossen. Neuerdings nimmt die D. R. G. auch stärkeren finanziellen Anteil an den Gesellschaften. Das allgemeine Aufsichtsrecht übt die Kraftfahrtabteilung des R. V. M. aus.

Der Anteil des Reiches am Kraftwagenverkehr tritt hauptsächlich zutage in einem bedeutenden Netz von Kraftwagenlinien für Personen- und Postbeförderung, das die Deutsche Reichspost unterhält. Ob und wie der Wettbewerb zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und den Kraftverkehrsgesellschaften auf der einen und der Deutschen Reichspost auf der anderen Seite besichtigt wird, ist hier nicht zu untersuchen.

V. Luftfahrt.

Nach langem Konkurrenzkampf mit öffentlichen Mitteln ergab sich die Notwendigkeit, die beiden führenden deutschen Luftverkehrsgesellschaften, Junkers und Aero-Lloyd, im Jahre 1926 zur Deutschen Lufthansa A.-G.³⁾ zusammenzuschließen. Kapitalbeteiligung und Subventionszuteilung von Reich, Ländern, Kommunen und Kommunalverbänden sind so groß, daß der Einfluß der öffentlichen Hand auf alle Luftverkehrsfragen außerordentlich weitgehend ist.

Neben der Deutschen Lufthansa A.-G. bestehen eine ganze Reihe (20) sogenannter regionaler Luftverkehrsgesellschaften⁴⁾. Diese betreiben jedoch bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Nordbayerische Verkehrsflug G. m. b. H., die Zubringerlinien fliegt) keinen eigenen Luftverkehr. Sie sind nur Mittler zwischen den Körperschaften der Länder Bayern, Sachsen, Württemberg usw. bzw. der preussischen Provinzen und der Deutschen Lufthansa und haben als solche ihre bezirklichen Interessen im Luftverkehr zu vertreten. Ihre Aufgabe besteht also insbesondere darin, in ihrem Bereich für den Luftfahrtdanken zu werben, die Interessensgegensätze der einzelnen Städte auszugleichen, an einer günstigen Flugplangestaltung mitzuwirken, Höhe und Verwendungszweck der finanziellen Beihilfen für die innerdeutschen Linien festzusetzen.

Anlage und Betrieb der Flughäfen und Landungsplätze gehören nicht zur Organisation der Luftverkehrsgesellschaften. Initiative, Wettbewerbs-

¹⁾ Vgl. Der Deutsche Kraftverkehr, Broschüre der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.

²⁾ Nach Fertigstellung der Arbeit aufgehoben.

³⁾ Über die Innenorganisation der Deutschen Lufthansa A.-G. vgl. Wentscher, Ein Jahr Deutsche Lufthansa, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, S. 13 ff.

⁴⁾ Namentliche Aufzählung siehe Oefele, Flugbetriebsgemeinschaften der Deutschen Luft-Hansa in: Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 14/1927.

geist und allgemeine Überzeugung der deutschen Städte von der Bedeutung des Luftverkehrs einerseits, starke Subventionsbedürftigkeit der Luftverkehrsgesellschaften andererseits haben dazu geführt, daß diese Anlagen von den Stadtverwaltungen errichtet wurden. Der entgegen den Verhältnissen bei den Eisenbahnen anders geartete Betrieb gestattete diese Trennung, die den Vorteil hat, daß die Landplätze allen Luftverkehrsunternehmen gleichmäßig und gleichberechtigt zur Verfügung stehen.

Der Betrieb der Flughäfen erfolgt heute zumeist durch Flughafenengesellschaften¹⁾. Zu ihrer Verwaltung und Finanzierung wurden neuerdings hier und da Reich und Länder herangezogen, in deren Händen Flugplangestaltung, Wetterdienst, Funkverkehr, luftpolizeiliche Aufsicht usw. liegen. Das damit erreichte Zusammenarbeiten der verschiedenen Behörden im Aufsichtsrat der Flughafenengesellschaft soll sich als außerordentlich zweckmäßig erwiesen haben²⁾. Die Flughafenverwaltung ihrerseits verpachtet die Flugzeughallen an die Luftverkehrsgesellschaften.

C. Die Wünsche der Wirtschaft an die Verkehrsträgheit des Staates und der sonstigen öffentlich-rechtlichen Körperschaften.

Von den unzähligen Wirkungen des Verkehrs auf die gesamte Wirtschaft, auf Produktion und Konsumtion der Güter, legt nicht nur das letzte Jahrhundert das beste Zeugnis ab, auch wir selbst erleben fast täglich neue umwälzende Tatsachen, die der Überwindung des Raumes ihre Entstehung verdanken. Im Banne dieser Erscheinungen und im Bewußtsein der Wertsteigerung der Güter durch Transporte, ist das Streben der Wirtschaft darauf gerichtet, diese Verkehrsmittel und Werkzeuge im Wirtschaftsprozeß dauernd leistungsfähiger zu machen. Verdichtung der Verkehrsbeziehungen zur Erweiterung der Rohstoff- und Absatzmärkte tritt entsprechend dem heutigen Stand der Verkehrsmittel dabei zurück hinter den Forderungen größtmöglicher und ökonomischer Ausnutzung des vorhandenen Apparates. Mit der damit erstrebten gesteigerten Häufigkeit und Schnelligkeit der Beförderung müssen Pünktlichkeit und Billigkeit Schritt halten. Transportkosten sind Selbstkosten, je niedriger sie sind, desto höher der Gewinn. Sie soweit wie möglich zu vermindern, entspricht daher durchaus gesundem Profitstreben. Diesen Bestrebungen stehen aber gewisse Hemmnisse entgegen:

1. die mit jedem Riesenapparat, wie ihn Reichsbahn und Reichspost darstellen, verbundene Langsamkeit des allerorts durchgeführten technischen und organisatorischen Fortschritts. Man denke dabei nur an die finanziellen Belastungen der meisten Reformen infolge der außergewöhnlichen Betriebsgröße, an die schwer absehbaren Auswirkungen vieler Maßnahmen und die Notwendigkeit, den Grundsatz der Gleichberechtigung für alle Landesteile und Berufsstände dabei zu berücksichtigen;
2. die häufige Unmöglichkeit beim Staatsbetrieb infolge gesetzlicher Beschränkungen auf berechnete Wünsche besonderer Gruppen und Gegenden sofort einzugehen. Hierzu kommt allgemein
3. die gleiche Abhängigkeit der Verkehrsanstalten von Natur- und Wirtschaftsereignissen, denen auch die Wirtschaft ausgesetzt ist und die sich auf Betrieb und Finanzgebarung auswirken (Hochwasserkatastrophen, Schneestürme, Krieg, Krisen, Streiks usw.).

¹⁾ Vgl. Hellmann, Bayern und die deutsche Luftfahrt, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, S. 117 ff.

²⁾ Adler, Großstadtprobleme und Luftfahrt, im Jahrbuch für Luftverkehr 1926/27, S. 126 ff.

Was die Imponderabilien anlangt, so formuliert diese Blum¹⁾ treffend:

„Die Schädigungen der Allgemeinheit, besonders der Schwachen zum Nutzen der Starken und dadurch noch stärker werdenden, braucht nun aber gar nicht auf bösem Willen oder übertriebener Selbstsucht zu beruhen; als Ursache sind vielmehr auch noch eigene wirtschaftliche Schwäche, ungenügendes Vertrauen, Unkenntnis und Irrtum zu nennen. Die Fehler können also auch bei staatlichen Unternehmen vorkommen, die vom reinsten Streben besetzt sind, das Gesamtvolk zu fördern; falsche Maßnahmen in der Tarifpolitik . . . und dgl. beobachten wir selbst bei den bestgeleiteten Staatsbahnen, deren Beamtenschaft über jeden Verdacht von Interessenpolitik erhaben ist und das beste an verkehrstechnischer Intelligenz in sich vereinigt, denn im Verkehr ist vieles Ansichtssache und alles Entwicklung, und Irren ist menschlich und die Bürokratie manchmal recht langsam.“

Krieg und Nachkriegszeit, in denen die Verkehrsmittel übermäßig beansprucht wurden, erforderten erhöhte Aktivität. Diese Ursachen und der folgende Interessenkampf machten vorübergehend die Hintanhaltung von Schädigungen für jeden Wirtschaftszweig zur ersten Aufgabe. Für die stärkere Anteilnahme der Wirtschaft an der Verkehrspolitik des Staates sind aber noch andere Gründe zu nennen, wie

1. die grundlegenden Änderungen in der Organisation und Verwaltung der großen staatlichen Verkehrsunternehmen (Reichsbahn und Reichspost). Lösung vom Reichshaushalt, Leitung nach „kaufmännischen Grundsätzen“, starke Belastung der Reichsbahn mit Reparationszahlungen, die jede Wirtschaftsgruppe danach streben lassen, ihren Anteil der Lasten auf ein erträgliches Maß beschränkt zu sehen;
2. die Konsequenzen, die die Wirtschaft aus dem notwendigen Rationalisierungsprozeß gegenüber den teilweise stark erhöhten und geänderten Tarifen der Transportanstalten ziehen muß;
3. das Aufkommen neuer Verkehrsmittel, deren Brauchbarkeit und größere Rentabilität gegenüber den bestehenden zu untersuchen ist, und die entsprechende Grenzziehungen erfordern;
4. die Neugliederung Europas, die die Absatzgebiete verschoben und neue Verkehrsbeziehungen geschaffen hat.

Da die Wirtschaft das größte Interesse an einer gegen früher sogar noch erhöhten Leistungsfähigkeit der Transportanstalten hat, die diesen eine Senkung der Beförderungskosten gestattet, läßt sie es an Vorschlägen zur Verbesserung des technischen und organisatorischen Betriebes nicht fehlen. Gleichzeitig unterzieht sie die gesamte Finanzgebarung der Verkehrsunternehmen einer ständigen Kontrolle. Der dauernde Wechsel der komplizierten Verhältnisse erfordert allerdings eine laufende Beschäftigung mit diesen Fragen in Körperschaften, die in gleicher Weise vertraut sind mit den Bedürfnissen ihres Wirtschaftszweiges wie mit dem Leistungsvermögen der Verkehrsanstalten. Sie bilden aus Anregungen und Antworten der Verkehrstreibenden Gesamturteile und -wünsche bestimmter Gruppen oder Gebiete. Wie sie so auf der einen Seite den Verwaltungen zeigen, wo der Hebel zur Erleichterung des Verkehrs zuerst anzusetzen ist, erlauben ihnen ihre tieferen Einblicke in deren Betriebsführung und -bestimmungen, auch auf die Benutzer beratend und aufklärend zu wirken.

Sachkenntnis der Bearbeiter, wirtschaftliche Stärke der hinter den Verbänden stehenden Gruppen (besonders wenn diese große Kunden der Verkehrsanstalten sind), persönliche Beziehungen, wie sie die Spitzenverbände hauptsächlich pflegen,

¹⁾ Vgl. Blum, Der Weltverkehr und seine Technik, 1921, 2. Bd., S. 185.

geben den Organisationen ihr verschiedenes Gewicht, von dem natürlich mehr oder weniger der Erfolg abhängt.

Es muß dabei dem agitatorischen Charakter eines großen Teiles dieser Vereine zugute gerechnet werden, wenn die „berechtigten Forderungen“ der „sterbenden Wirtschaft“ gelegentlich zu stark in den Vordergrund gerückt worden. Auch die Gegenseite ist von Übertreibungen nicht frei, wie das Blum¹⁾ in einer feinen satirischen Art bemerkt:

„Wieviel wird nicht mit Schlagworten gearbeitet, wie aus betriebs-technischen Gründen leider nicht möglich; wieviel Einwände rechtlicher Natur können erhoben werden, wenn schön läßt sich mit dem „Interesse der Allgemeinheit“ operieren, und dazu kommen dann noch strategische Erwägungen und als wichtigstes die „Betriebsicherheit“. Und in allen Auseinandersetzungen, Kämpfen und Prozessen steht dann der Verkehrsmann mit größerer Fachbildung, mit umfassenden Ortskenntnissen und mit seiner Verantwortung dem Laien, dem Bittenden, dem nicht Verantwortlichen gegenüber. Wer will dem Verkehrsmann beweisen, daß er etwas bauen, genehmigen, zulassen kann, wenn er aus seiner Verantwortung und Fachkenntnis heraus erklärt, „leider ablehnen zu müssen“? Welcher Sachverständige, welcher Richter, welche Handelskammer hat den Mut zur Verantwortung von Unfällen, wenn der Verkehrsmann „seine warnende Stimme erhoben hat“? Und über vieles braucht der Verkehrsmann sich nicht einmal zu äußern, alles Strategische ist absolut geheim, über vieles darf wegen der Grundstücksspekulation nicht gesprochen werden, und über innere Betriebsvorgänge und „technische Einzelheiten“ kann der Verkehrsmann besonders in mündlichen Verhandlungen sich sehr eingehend äußern — ohne daß ihn irgendeiner versteht; dasselbe gilt von der Ermittlung der Betriebskosten bei Verhandlungen über Tarife.“

Bei der Begründung der vorgebrachten Wünsche werden folgende Argumente immer wieder vergleichsweise angeführt:

1. die Verhältnisse der Vorkriegszeit,
2. eine dauernde oder vorübergehende Notlage,
3. von Natur besser gestellte oder künstlich bevorzugte Landesteile und Berufsgruppen,
4. die „entsprechenden“ Verhältnisse des Auslandes,
5. Abwanderung auf andere Transportmittel.

Rein äußerlich vollzieht sich die gesamte auf den Interessenausgleich zwischen Verkehrsverwaltungen und Wirtschaftsverbänden gerichtete Tätigkeit hauptsächlich

1. in mündlichen Verhandlungen
 - a) in den Sitzungen der Beiräte und Ausschüsse,
 - b) in ad hoc stattfindenden Besprechungen,
2. in schriftlichen Äußerungen (Denkschriften, Gutachten, kleineren Eingaben und Anträgen) und
3. in Stellungnahmen der Fachpresse.

Ob das richtige Maß in der Mitarbeit an der staatlichen Verkehrspolitik von den Verbänden im ganzen eingehalten wird, lassen bemerkenswerte Ausführungen bezweifeln, die von der Hauptverwaltung der D. R. G. unlängst den Wirtschaftsverbänden gegenüber auf ihre Tarifermäßigungsünsche gemacht worden sind²⁾.

¹⁾ Vgl. Blum, a. a. O., 2. Bd., S. 187.

²⁾ Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 2/1928.

„Vor dem Kriege beschäftigten sich mit Tariffragen im allgemeinen die Spitzenverbände und die Handels- und Landwirtschaftskammern, die durch ihre ständige Tätigkeit in Tarifsachen in der Lage waren, den allgemeinen Zusammenhang der Tariffragen zu erkennen, sich mit den zuständigen Direktionen, insbesondere den ihnen bekannten Tarifdezenten zu beraten, unnötige Anträge von vornherein abzulehnen und den Ausgleich der Sonderinteressen vorzunehmen. Heute sind die Stellen und Personen, die sich mit Tariffragen beschäftigen, sehr viel größer geworden, aber keinesfalls immer sachverständig. Die einzelnen, möglichst gleich bei der Hauptverwaltung eingebrachten Anträge werden teilweise ohne Rücksicht auf ihre Ausführbarkeit nur vom Standpunkte der Interessen der einzelnen Verbände und Einzelpersonen hartnäckig und ohne Berücksichtigung widerstrebender Interessen verfolgt. Der Umstand, daß der einzelne Verband oder die einzelne Person nicht das Schwergewicht wie ein Spitzenverband hat, führt dazu, an andere Verbände und eine möglichst große Zahl von Behörden und Abgeordneten zur Unterstützung heranzugehen. Alle diese Stellen greifen diese Anregungen auf und nun entwickelt sich ein großes Schreibwerk, eine Besprechung folgt der anderen, immer um dieselbe Sache, und alles zusammen gibt eine Mehrarbeit, von deren Umfang die Außenwelt leider noch keine richtige Vorstellung hat. Es entsteht ein Leerlauf, der geradezu am positiven Arbeiten hindert, zumal die Zahl der Beamten, die die Einheitlichkeit des Arbeitens zu sichern, nicht vermehrt werden kann, und dies in einer Zeit, wo die verschiedensten Umstände politischer und wirtschaftlicher Art die Tarifarbeit an sich schon ganz außerordentlich vermehrt und erschwert haben.“

Es ist im folgenden ein Schema der Wünsche der Wirtschaft versucht worden, das alle Verkehrsmittel umfaßt. Die Einteilung nach Verkehrszweigen hätte das für sich, daß das Eisenbahnwesen in seiner überragenden Bedeutung vorangestellt werden könnte, nachteilig werden jedoch die zahlreichen Wiederholungen. Bei dem gewählten Aufbau wurde das genetische Prinzip auch deshalb vorgezogen, weil für die verschiedenen Verbände bald die, bald jene Frage wichtig ist.

Die Wünsche der Wirtschaft erstrecken sich heute hauptsächlich auf:

- I. Bau und Einrichtung neuer Verkehrswege: Schienenbahnen (u. a. Industrie-, Hafen-, Vorortbahnen, Abkürzungsstrecken), Kanäle, Straßen (Auto- und Umgehungsstraßen), Flug- und Kraftfahrlinien, Kabel usw.
- II. Ausbau bestehender Verkehrsmittel zur Steigerung der Leistungsfähigkeit:

1. durch technische Maßnahmen in bezug auf
 - a) Beförderungswege,
 - b) Beförderungsmittel,
 - c) die dazugehörigen Einrichtungen.

Zu a) Ausbau von Schienenwegen (Neben- zu Hauptbahnen, Bau zweiter, dritter und vierter Gleise), Vertiefung und Verbreiterung von Schiffahrtskanälen, Verbreiterung und Verstärkung von Straßenbahnen, Vermehrung von Telefon- und Telegraphenkabeln und Erweiterung des Pulkverkehrs;

Zu b) Einführung des elektrischen Betriebes, automatischer Brems- einrichtungen, von Großraum- und Spezialgüterwagen und beschleunigte Erneuerung des Personenzugparks;

Zu c) Ausbau der Lade-, Verschub- und Ausweichanlagen sowie der Abfertigungs-, Vermittlungs- und Versandeinrichtungen (Freiladegleise, Rampen, Schuppen, Kräne, Kais, Schlossen, Ausweichen, Bahnhöfe, Postanstalten, Telefon- und Telegraphenämter, Häfen usw.);

2. durch organisatorische Maßnahmen:

a) zweckmäßige Ausgestaltung des Personen- und Güterfahrplans und der Postkurse (Häufigkeit, Schnelligkeit, Pünktlichkeit der Beförderung), Vermehrung der Kurswagen im Personen- und Güterverkehr, der Schlaf-, Speise- und Salonwagen,

b) Verlängerung der Annahme- und Ausgabzeiten, Vermehrung der Bestellgänge und Annahmestellen.

III. Einflußnahme auf die Tarifpolitik und die Beförderungsbedingungen der Verkehrsanstalten:

1. Grundsätzliche Tarifsystemfrage (Staffel-, Kilometer-, Zonen-, Einheitstarif; Erweiterung der Klassen usw.),

2. Änderung und Ergänzung bestehender Tarife durch:

- a) allgemeine Herabsetzung der Tarifsätze und Nebengebühren,
- b) Ausbau der Güterklassifikation,
- c) Herabsetzung der Tarifsätze einzelner Klassen und Zonen,
- d) Ausnahmetarife (Seehafnen-, Wasserrumschlag-, Notstandstarife usw.),
- e) Fahrpreis- und Frachtabatte.

3. Erleichterung der Tarifvorschriften und Beförderungsbedingungen u. a.

- a) hinsichtlich Gestaltung der Eisenbahnwagen, Art der Verpackung der Sendungen, Lade- und Lieferfristen, Haftpflicht, Privatanschlüssen, Fracht- und Gebührentragung,
- b) durch Erweiterung internationaler Beziehungen (Auslandstarife, internationale Abkommen),
- c) Wahrung der Einfachheit der Tarife.

IV. Änderung der Organisation der Verkehrsanstalten durch:

1. Schaffung von Reichswasserstraßen und Reichsstraßenverwaltungen,
2. Neubegrenzung der Direktionsbereiche bei den Reichsbahnen, Reichspost, Straßen- und Wasserbauverwaltungen entsprechend den heutigen Wirtschaftsgebieten.

V. Ausbau und Vereinheitlichung des Verkehrsrechtes.

VI. Erhaltung und Stärkung ihres Einflusses auf die Verkehrspolitik durch entsprechende Vertretung in beratenden Körperschaften.

D. Die gesetzlichen Körperschaften zur Interessenvertretung der Wirtschaft auf verkehrspolitischen Gebiete.

Die gesetzlichen und amtlichen Einrichtungen des Verkehrswesens, in denen die Wirtschaft beratend vertreten ist, sollen, wie schon in der Einleitung angedeutet, hier nicht ausführlich behandelt werden. Es scheint jedoch wegen der teilweise erfolgten Neuerrichtung bzw. Neuorganisation notwendig, sie zum besseren Verständnis der Zusammenhänge wenigstens vorzustellen und zu charakterisieren. Die Darstellung wird erkennen lassen, daß ihre Bedeutung für die Wirtschaft unterschiedlich ist. Es besteht aber kein Zweifel, daß die den Verkehrsbehörden auferlegte Anhörungspflicht oder die in anderen Fällen von diesen freiwillig gebotene Gelegenheit regelmäßiger mündlicher Aussprache und Einflußnahme von großem Werte sind. Nicht allein, daß die wirtschaftlichen Verbände möglichst

stark in ihnen vertreten zu sein wünschen und ein weitgehendes Vorschlagsrecht für deren Mitglieder für sich in Anspruch nehmen, auch ihre Bestrebungen, durch weitere, ständige Beiträge stärkeren Einfluß zu erzielen, bewiesen das. Dabei handelt es sich:

1. um Unterausschüsse für Ausnahmetarife bei der Ständigen Tarifkommission und

2. um einen beratenden Ausschuß für den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband Hannover,

auf die an entsprechender Stelle näher eingegangen wird. Für den Ständigen Fahrplanausschuß besteht zwar noch keine gesetzliche Verankerung, da er aber de facto von der D. R. G. anerkannt ist, ist diese nur noch Formsache.

Eine Sonderstellung nehmen die Wirtschaftsreferate der Reichspost ein. Sie sind nicht selbständige Zwischenglieder zwischen Verkehrsverwaltung und Wirtschaft wie die Beiräte, sondern eigentlich nur Hörorgane der Reichspostverwaltung. Da sie heute jedoch für die Wirtschaft die Funktion der Verkehrsbeiräte ersetzen, werden sie hier mit berücksichtigt.

I. Die Eisenbahnräte.

Um der Wirtschaft und den sonst am Verkehr interessierten Kreisen die Möglichkeit einer Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens zu geben, sieht die Reichsverfassung in Art. 93 die Errichtung von Beiräten zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife vor. Solche Beiräte bestanden allerdings auch schon nach dem früheren Recht, nur erstreckte sich ihre Zuständigkeit lediglich auf die Länder (Preußen, Bayern, Sachsen usw.). Zur Ausführung des Art. 93 ist eine besondere Verordnung vom 24. April 1922 über die Bildung von Landeseisenbahnräten und eines Reichseisenbahnrates erlassen worden. Danach bestehen ein Reichseisenbahnrat in Berlin und 13 Landeseisenbahnräte mit dem Sitz in Berlin, Breslau, Dresden, Erfurt, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, Königsberg, Magdeburg, München, Stuttgart.

Die Landeseisenbahnräte werden nach dem Ort ihres Sitzes benannt, die Mitglieder zum Teil gewählt, zum Teil ernannt. Gewählte Mitglieder entsenden:

1. die öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen (Industrie- und Handelskammern, Handwerks- und Gewerkekammern, Land- und Forstwirtschaftskammern),
2. die gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeitnehmer (Arbeiter, Angestellte und Beamte).

Das Recht, Mitglieder zu ernennen, steht den Regierungen der beteiligten deutschen Länder zu. In jedem Landeseisenbahnrat soll in der Regel ein Vertreter der Binnenschifffahrt sein. Die Binnenschifffahrt arbeitet daran, das Fehlen einer offiziellen Vertretung zu beseitigen. Aufgabe eines Landeseisenbahnrates ist es, in wichtigen, die Interessen seines Bezirkes berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn Gutachten abzugeben. Namentlich ist er bei wichtigen Abänderungen der Tarife und der Vorschriften auf dem Gebiete des Abfertigungs- und des Wagondienstes sowie der Fahrpläne und über die Verkehrsbedeutung neuer Eisenbahnlinien zu hören. Der Landeseisenbahnrat soll jährlich vom Präsidenten der geschäftsführenden Reichsbahndirektion mindestens zweimal zu Sitzungen einberufen werden, dieser führt dabei den Vorsitz und stellt die Niederschrift fest.

Während die Landeseisenbahnräte den Reichsbahndirektionen beigegeben sind, ist der Reichseisenbahnrat dem Reichsverkehrsminister, also dem Aufschichtministerium angegliedert. Er besteht aus:

1. einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die vom Reichspräsidenten ernannt werden,
2. 50 von den Landeseisenbahnräten gewählten Mitgliedern und
3. 20 vom Reichswirtschaftsrat ernannten Mitgliedern.

Die Dauer der Mitgliedschaft erstreckt sich wie bei den Landeseisenbahnräten auf drei Jahre. Der Reichseisenbahnrat hat die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des gesamten Reiches berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn ebenfalls Gutachten abzugeben. Desgleichen wird er bei Bedarf, in der Regel zweimal jährlich, zur Sitzung — und zwar vom Reichsverkehrsminister — einberufen. Dies muß, wie bei den Landeseisenbahnräten, außerdem auch auf Verlangen eines Drittels seiner Mitglieder geschehen. Der Reichseisenbahnrat wählt aus seiner Mitte einen aus 16 Mitgliedern bestehenden ständigen Ausschuß, dessen Aufgabe die Erledigung dringender Angelegenheiten und die Vorbereitung größerer Gegenstände der Tagesordnung der Reichseisenbahnratssitzungen ist.

Die Reichsbahnverwaltung hat die Beschlüsse der Landeseisenbahnräte und des Reichseisenbahnrates tunlichst zu berücksichtigen. Ist dies nicht möglich, so sind ihnen die Gründe mitzuteilen.

Die Urteile der wirtschaftlichen Interessenvertretungen über Bedeutung und Wirksamkeit der Eisenbahnräte sind teilweise nicht sehr günstig. Es scheint, als ob zumindest die Landeseisenbahnräte weniger Arbeits- als viel mehr reine Begutachtungsausschüsse sind. Nicht selten werden ihnen lediglich fertige Projekte oder bereits feststehende Tatsachen vorgelegt, denen schließlich zugestimmt wird¹⁾. Den Eisenbahnräten fehlt wohl die enge und nützliche Verbindung mit den betreffenden Reichsbahndirektionen, wie wir sie etwa beim „Verkehrsausschuß“ der Ständigen Tarifkommission vorfinden. Noch weniger Beziehungen haben sie aber zu den Verkehrstreibenden, und ohne diesen Unterbau hängen sie etwas in der Luft. Dieser Mangel wird allerdings dadurch abgeschwächt, daß zahlreiche Mitglieder noch weiteren Verkehrsorganisationen der Wirtschaft (Kammern, Verbänden) angehören, bei denen ein starker Niederschlag von Anregungen und Wünschen zu verzeichnen ist. Ein anderes kommt hinzu. Der selbständige Wirkungskreis der einzelnen Reichsbahndirektionen ist mindestens bei den früheren Landeseisenbahnen Sachsens, Württembergs usw. bedeutend eingeschränkt und damit die Plattform für deren selbständige Entscheidungen sehr klein geworden.

II. Die Wasserstraßenbeiräte.

Die Wasserstraßenbeiräte waren bisher eine Angelegenheit der Länder. Nach Überführung der Wasserstraßen auf das Reich nach Art. 97 RV. und gemäß dem Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 sind die Wasserstraßenbeiräte eine Reichsangelegenheit geworden und waren auf das ganze Reichsgebiet auszudehnen. Auf Grund dessen sind durch Verordnung vom 26. Januar 1925 neben dem Reichswasserstraßenrat acht Bezirkswasserstraßenbeiräte gebildet worden, und zwar je ein Ostpreussischer, Oder-, Märkischer, Elbe-, Weser-Ems-, Rhein-, Donau-Main- und See-Wasserstraßenbeirat. Der Bezirkswasserstraßenbeirat ist von der Reichswasserstraßenverwaltung in wichtigen Fragen, die die Verwaltung, die

¹⁾ Vgl. Mangold, Die Verkehrsbüros der Industrie- und Handelskammern, in „Deutsche Wirtschafts-Ztg.“ 1926/13.

Unterhaltung, den Ausbau und den Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen seines Bezirkes betreffen, zu hören.

Jeder Bezirkswasserstraßenbeirat besteht aus:

1. dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter, die vom Reichsverkehrsminister ernannt werden.
2. aus sachverständigen Personen, die als Vertreter von Großschifffahrt, Kleinschifffahrt, Spedition, Häfen, Großverfrachtern, Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft, Fischerei und sonstigen Beteiligten durch den Reichsverkehrsminister (auf Vorschlag von näher bezeichneten Interessengruppen, darunter den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern, Vereinigungen der Schifffahrt, Spedition usw.) berufen werden,
3. einem Vertreter der Reichsbahn, der von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft bestimmt wird.

Der Bezirkswasserstraßenbeirat wird vom Vorsitzenden mindestens einmal im Jahre, im übrigen nach Bedarf zu einer Sitzung berufen. Die Berufung hat zu erfolgen, wenn ein Drittel der Mitglieder es verlangt. Der Bezirkswasserstraßenbeirat ist in allen wichtigen Angelegenheiten der oben bezeichneten Art, sofern sich ihre Bedeutung auf das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reiches über den Geschäftsbereich eines Bezirkswasserstraßenbeirates hinaus erstreckt, zu hören. Insbesondere ist ihm Gelegenheit zu geben, zu den bedeutenderen einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Haushaltes der Reichswasserstraßenverwaltung Stellung zu nehmen.

Er setzt sich zusammen aus dem vom Reichspräsidenten ernannten Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, einem vom Reichsverkehrsminister bestimmten Vertreter der Reichsbahn, 54 von den Bezirkswasserstraßenbeiräten aus ihrer Mitte gewählten und 12 vom Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern. Die Berufungstermine sind wie bei den Bezirkswasserstraßenbeiräten geregelt.

Nach einem Urteil des Partikulär-Schiffverbandes „Jus et Justitia“¹⁾ hat die bisherige Tätigkeit den öffentlich-rechtlichen Körperschaften gezeigt, daß die Beiräte den ihnen zugewiesenen Aufgaben gewachsen sind. Während sie einerseits die Wasserstraßenverwaltung in die Lage versetzen, sich ihrer als wertvolles Instrument für die Durchführung umfangreicher Arbeiten zu bedienen, leisten sie andererseits als Mittler zwischen den privaten und öffentlichen Interessen an den Wasserstraßen wertvolle Arbeit.

Als ein Hauptunterscheidungsmerkmal²⁾ im Aufbau der Eisenbahn- und Wasserstraßenbeiräte ist festzustellen, daß zu den Wasserstraßenbeiräten mit Ausnahme des Vorsitzenden und eines Vertreters der Reichsbahn nur Vertreter der Wirtschaft (Arbeitgeber und Arbeitnehmer) gehören, während bei den Beiräten der Reichsbahn noch solche der beteiligten Landesregierungen hinzukommen. Der Grund hierfür wird darin erblickt, daß die Verkehrsregelung mit Hilfe von Schienenwegen viel leichter und in größerem Umfang Änderungen unterworfen werden kann, als das bei der im großen und ganzen ein für allemal festliegenden Linienführung der Wasserstraßen möglich ist. Da aber verkehrspolitische Maßnahmen für ein Land oder Teile desselben immer sehr wichtig sind, haben die Landesregierungen ein Interesse daran, ihren Einfluß in den entsprechenden Beiräten geltend zu machen.

Bemerkenswert ist noch die Zusammenarbeit der beiden Reichsbeiräte mit

¹⁾ Vgl. Jahrbuch für den Rhein, 1926, S. 116.

²⁾ Vgl. Fischer, „Beiräte in der Eisenbahn- und Wasserstraßenverwaltung“ in Industrie- und Handelsblatt der Dortmunder Zeitung vom 10. 12. 1927 (376).

dem Reichswirtschaftsrat im sogenannten 27er-Ausschuß¹⁾. Veranlassung dazu bot das gespannte Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, das 1927 im Vordergrund zahlreicher Erörterungen, insbesondere bei den Verhandlungen im Reichseisenbahnbeirat und Reichswasserstraßenbeirat über den sogenannten Rummelsburger Tarif (AT.61) stand. Der Reichswirtschaftsrat setzte für den Initiativantrag Siemens auf Vereinheitlichung der gesamten Verkehrspolitik diesen besonderen Ausschuß ein, der im Oktober 1927 gemeinsam mit dem Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirats und dem Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrates zur Behandlung des gesamten Fragenkreises unter Berücksichtigung rein volkswirtschaftlicher Belange zusammentrat. Jede der drei Körperschaften stellte neun Mitglieder. Dieser 27er-Ausschuß, dessen Arbeit das gesamte Gebiet des binnenländischen Güterverkehrs einschließlich des Kraftwagen- und des Luftverkehrs umfaßt, verteilte seine Arbeiten an drei Unterausschüsse. Auf Veranlassung des Verkehrsministers wurde vor allem die Klärung der Frage in den Vordergrund gestellt, ob die D. R. G. diejenigen Güter, die vorwiegend auf den geforderten neuen Kanälen befördert werden können, ohne Schwierigkeiten auf den bestehenden Linien transportieren und die Tarife auf die von der Wirtschaft verlangten Sätze herabsetzen kann.

So freudig jeder Versuch einer Verständigung zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt auf sachlicher Grundlage zu begrüßen ist, so muß allerdings bezweifelt werden, ob selbst in absehbarer Zeit erzielte Resultate der Untersuchungen an dem Wettbewerbsverhältnis zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt viel ändern werden. So lange auf der einen Seite die Reichsbahn vor die unbedingte Notwendigkeit der Lastenaufbringung aus dem Dawesplan gestellt ist, und ihr auf der anderen Seite Rückgriffsrecht wie Verantwortungspflicht gegenüber dem stark geschwächten Reichsverkehrsministerium genommen sind, wird sich der durch die neuen Verkehrsmittel verschärfte Konkurrenzkampf zwischen ihr und der Binnenschiffahrt nicht vermeiden lassen.

III. Der Beirat für Kraftfahrwesen²⁾.

Während bis zum Jahre 1923 der Reichsregierung nur der ohne gesetzliche Grundlage rein verwaltungsmäßig beruende Reichsausschuß für das Kraftfahrwesen zur Seite stand, wurde durch das Gesetz vom 21. Juli 1923 die beratende Stelle unter der Bezeichnung „Beirat“ gesetzlich festgelegt.

Danach hat dieser die Aufgabe, in grundsätzlichen und sonstigen besonders wichtigen Fragen auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens Gutachten abzugeben. Der Vorsitzende des Beirates und sein Stellvertreter werden vom Reichsverkehrsminister aus den Beamten des Reichsverkehrsministeriums ernannt. Die Ernennung der Mitglieder erfolgt ebenfalls durch den Reichsverkehrsminister.

Der Beirat für das Kraftfahrwesen trat im letzten Geschäftsjahr (1927) einmal zu einer Sitzung zusammen, in der neben dem Entwurf eines Kraftfahrzeug-Steuergesetzes in der Hauptsache über eine Novelle zur Änderung der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr beraten wurde.

Sachkenner versichern, daß der Beirat in der heutigen Struktur keinen maßgebenden Einfluß besitzt. Sein Wert läge darin, daß die vertretenden Verbände eine leichtere Orientierung im Reichsverkehrsministerium hätten.

¹⁾ Vgl. Jahresbericht des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins e. V. 1927.

²⁾ Vgl. Festschrift zum 25jährigen Bestehen des Reichsverbandes der Automobil-Industrie e. V. 1901—1926, Berlin, 1926, S. 51.

IV. Beirat für Luftfahrwesen.

In Ausführung des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 verordnete die Reichsregierung am 30. Juni 1923 die Bildung eines „Beirats für das Luftfahrwesen“. Seine Aufgabe ist, in allen grundsätzlichen und sonstigen besonders wichtigen Luftverkehrsfragen Gutachten abzugeben und beim Erlaß von Vorschriften über Verkehr und Betrieb mit Luftfahrzeugen als beratendes Organ mitzuwirken. Die Ernennung des Vorsitzenden und der Mitglieder ist wie beim Beirat für das Kraftfahrwesen geregelt.

V. Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten (abgekürzt „Verkehrsausschuß“) bei der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Aufgabe der nunmehr seit 50 Jahren bestehenden Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen¹⁾ ist die Fortbildung des Deutschen Personen- und Gütertarifs. Nach der neuen Satzung vom 1. Oktober 1926 schließt sie sämtliche deutschen Bahnen (mit Ausnahme der Kleinbahnen) zu diesem Zwecke zusammen. Die Ständige Tarifkommission 1. für den Personen- und Gepäcktarif (ohne den Abschnitt V — Beförderung von Expregut) besteht aus neun Mitgliedern, von denen acht von der D. R. G. und eins von den Deutschen Privatbahnverwaltungen ernannt werden, die Ständige Tarifkommission 2. für die Gütertarife, den Abschnitt V des Personen- und Gepäcktarifs und den Tiertarif, setzt sich aus zwölf Mitgliedern zusammen, von denen zehn die D. R. G. und zwei die Privatbahnverwaltungen ernennen.

Ihre Arbeitsgebiete sind:

1. Allgemeine Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung,
2. Allgemeine Tarifvorschriften,
3. Allgemeine Gütererteilung,
4. Allgemeiner Nebengebührentarif einschließlich der Sätze,
5. Fortbildung des Gütertarifsystems, jedoch unter Ausschuß der Sätze und der Ausnahmetarife.

Außerdem können Angelegenheiten, die nicht zur Zuständigkeit der Ständigen Tarifkommission gehören, dieser zur Erörterung und gutachtlichen Äußerung von der vorsitzenden Direktion überwiesen werden.

Lediglich zur Begutachtung der Angelegenheiten der Gütertarife wurde schon bei der Gründung ein Ausschuß der Verkehrsinteressenten (häufig abgekürzt „Verkehrs-Ausschuß“) gebildet, zu dem die Land- und Forstwirtschaft sechs, die Industrie sechs, der Handel fünf und die Binnenschiffahrt zwei Vertreter stellen. Diese werden entsprechend vom Deutschen Landwirtschaftsrat, vom Reichsforstwirtschaftsrat, vom Deutschen Industrie- und Handelstag und vom Reichsausschuß der Deutschen Binnenschiffahrt ernannt.

Die vorsitzende Reichsbahndirektion Berlin führt die Geschäfte der Ständigen Tarifkommission und den Vorsitz in den gemeinschaftlichen Sitzungen mit dem Verkehrsausschuß. Jährlich finden in der Regel vier gemeinschaftliche Sitzungen statt. Die Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission und des Verkehrsausschusses werden je für sich und je nach Stimmenmehrheit der anwesenden Stimmberechtigten (jedes Mitglied hat eine Stimme) gefaßt. Der Verkehrsausschuß hat nur beratende Stimme, entscheidend ist die Abstimmung der Ständigen Tarifkommission.

¹⁾ Vgl. Übersicht über die Internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1927.

Die Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission dienen der Hauptverwaltung der D. R. G. als Grundlage für ihre Beschlüsse. Über die Bedeutung der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind an anderer Stelle wertvolle Urteile wiedergegeben.

Die Frage der Behandlung der Ausnahmetarife durch Unterausschüsse bei der Ständigen Tarifkommission ist in letzter Zeit Gegenstand von Eingaben der wirtschaftlichen Verbände gewesen. Auf die durchaus beachtlichen, wenn auch noch nicht konkreten Vorschläge äußerte sich die D. R. G. ablehnend. Da die Anregung in dieser oder jener Form in den nächsten Jahren wahrscheinlich immer wieder einmal auftauchen wird und die bemerkenswerten Ausführungen neben einigen interessanten, grundsätzlichen Bemerkungen eine gute Charakteristik der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten („Verkehrs Ausschuß“) enthalten, sei die wohl begründete Stellungnahme zu dieser Frage heraus der Reichsbahn wiedergegeben¹⁾:

„... Schließlich regen Sie an, zur Behandlung der Ausnahmetarife Unterausschüsse bei der Ständigen Tarifkommission zu bilden, in denen die jeweiligen Interessenten vertreten sein sollten und gütlich zu hören seien.

Zunächst heben wir hervor, daß in der Ständigen Tarifkommission Reichsbahn und Privatbahnen sitzen, für letztere aber ein Zwang, die Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahngesellschaft zu übernehmen, nicht besteht. Sodann ist nicht ersichtlich, ob in den Unterausschüssen nur allgemeine Ausnahmetarife einschl. der Seefahrtstarife beraten werden sollen oder auch die vielen nur für einzelne Gebiete und für einzelne Waren geltenden, insbesondere auch die für längere Beratungen in Ausschüssen ungeeigneten sogenannten Wettbewerbstarife gegen fremde Eisenbahnstrecken, die übrigens ihr Ende erreichen, wenn nach allgemeiner Stabilisierung der Währung feste Verkehrsregelungsvereinbarungen getroffen sind. Weiter ist nicht zu erkennen, ob die Mitglieder des Vollausschusses der Verkehrsinteressenten in den Unterausschüssen sitzen und die Interessenten anhören sollen, oder ob letztere an Stelle der Mitglieder des Vollausschusses treten sollen, ob endlich die Gutachten der Unterausschüsse, was schon der Einheitlichkeit der Tarifpolitik wegen nicht zu vermeiden sein dürfte, der Ständigen Tarifkommission und dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten zur endgültigen Begutachtung vorgelegt werden sollen.

Trotz dieser Zweifel gehen wir auf Ihren Antrag näher ein. Der der Ständigen Tarifkommission für die Beratung der Normaltarife beigeordnete Ausschuß der Verkehrsinteressenten mit einem geschlossenen engen Kreis von Wirtschaftsvertretern ist zur Stellungnahme aus dem Gesichtspunkte allgemeiner Interessen der Gesamtwirtschaft einschl. der Eisenbahnen nicht aber von Sonderwünschen der Interessenten her. Er ist zudem genau wie die Ständige Tarifkommission ein Arbeits-, kein reiner Begutachtungsausschuß, seine Mitglieder arbeiten jahrelang ständig in Tarifrägen mit der Eisenbahn zusammen, haben folgedessen große allgemeine Tarifkenntnis und sichern dadurch eine Stetigkeit der Tarifpolitik. Auf diesen Voraussetzungen beruht das Ansehen des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei uns, mit ihnen steht und fällt er, an diesen Voraussetzungen müssen wir unbedingt festhalten.

Ausnahmetarife werden jetzt im jeweiligen Benehmen mit den beteiligten Interessenten unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Lage von den einzelnen Direktionen innerhalb ihrer örtlichen Zuständigkeit erörtert. Wünsche, die allgemeine Ausnahmetarife (insbesondere auch die Ausfuhrtarife) betreffen, von den hierfür eigens bestimmten Reichsbahndirektionen, die über die erforderlichen Sonderkenntnisse verfügen, gleichfalls unter Zuziehung der Interessenten behandelnd. Diese Regelung hat sich durchaus bewährt. Die schließliche Entscheidung ist uns vorbehalten.

Auf Wunsch der Wirtschaft haben wir in jeder Direktion einen besonderen Tarifdezernenten. Jeder Versuch von uns, besondere Tarifämter für mehrere Direktionsbezirke zu schaffen, ist immer wieder dem lebhaften Widerspruch der Wirtschaft begegnet, so daß wir bisher von der Einrichtung weniger Tarifämter nach bayerischem Muster für ein größeres Gebiet an Stelle der vielen Tarifdezernenten für die einzelnen Direktionen Abstand genommen haben. Dann geht es aber auch nicht, daß nunmehr wieder zur Beratung von Ausnahmetarifen mehr oder weniger begrenzter Geltung und Wirkung eine zentrale Organisation in

¹⁾ Vgl. Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 2, 1928.

großem Umfange erweitert wird, in die wir nicht wie bisher wenige Tarifdezernenten, sondern nach Lage des Falles abwechselnd alle Tarifdezernenten unter außerordentlicher Inanspruchnahme ihrer Zeit entsenden müssen. Daß die Zahl dieser Sitzungen und damit auch die Inanspruchnahme der Mitglieder der Ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und demgemäß ihre Zahl ganz außerordentlich wachsen würde, ist klar. Eine regelmäßige Teilnahme an den Sitzungen, damit die Sicherstellung genügender Tarifkenntnisse und die Stetigkeit der Tarifpolitik, würde insbesondere bei den Mitgliedern des Ausschusses der Verkehrsinteressenten zu begrenzen ist, wäßen wir hier überhaupt nicht eingehen. Wir bitten nur, sich die Zahl der Interessenten für Kohlenarife vorzustellen. Ob nicht bei der Bedeutung der Ausnahmetarife für einzelne Länder und Landesteile auch Reichs- und Landesvertreter ihre Zuziehung beantragen würden, ließe dahingestellt. Der Charakter eines Arbeitsausschusses tarifarischer Vorständiger Mitglieder wäre jedenfalls verloren. Ausschüssen, die nachher wieder zu den Vollsitzungen der Ständigen Tarifkommission teilnehmen müssen oder wollen, die Arbeit nicht gefördert wird, liegt auf der Hand. Die enorme, teilweise ganz unmögliche Verlangsamung der Tarifarbeiten — man denke nur an die Schwierigkeit, Beratungstermine festzusetzen —, die Überlastung der Direktionen mit weiterer Schreibarbeit und Sitzungen, die für die Interessenten der Eisenbahn nicht weniger als für die einzelnen Wirtschaftskreise bei Ausnahmetarifen unerwünschte Öffentlichkeit der Vorarbeiten, seien nebenbei erwähnt.“

Nachdem hier noch die nachteiligen Folgen der Oberorganisation der deutschen Wirtschaft gestreift werden, auf die an anderer Stelle eingegangen wurde, wird in der Antwort fortgefahren:

„... Bei dieser Sachlage müssen wir uns gegen jede Anregung wenden, deren Durchführung die Verwaltung noch mehr erschweren würde, um so mehr, wenn sie, wie die vorliegende, unseres Erachtens eine Erleichterung in den oben erwähnten Schwierigkeiten nicht Interessenten neue Beratungen bei den Direktionen in der Hauptverwaltung verlangen, zumal jeder Ausnahmetarif in das Interessengebiet des Einzelnen nach der oder jener Seite eingreift. Wir bedauern daher, der dortigen Anregung nicht folgen zu können.“

Bemerkenswert sind ferner auch die Bestrebungen der Spitzenverbände der Wirtschaft, einen beratenden Ausschuß beim Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband, Hannover, zu bilden, dem die Deutschen Eisenbahnverwaltungen (Reichsbahndirektionen und Privatbahnen) angehören. Dieser bezweckt die Förderung des gesamten Eisenbahn-Verkehrsdienstes. Darunter ist zu verstehen die Fortbildung der Dienstzweige, die die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Exproßgut, Leichen, Tieren und Gütern betreffen (einschließlich des Abrechnungsverfahrens) und die Bearbeitung und Fortbildung der entsprechenden Vorschriften (unter Beachtung der Zuständigkeit anderer Verbände, z. B. der Ständigen Tarifkommission).

Arbeitsgebiete und Einrichtungen dieses Verkehrsverbandes ergeben sich aus den von ihm erlassenen „Kundmachungen“, von denen bisher u. a. erschienen sind¹⁾:

1. die drei Teile der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften,
2. Personenbeförderungsvorschriften,
3. Güterbeförderungsvorschriften, (über die Annahme, Verladung, Beförderung, Ausladung und Auslieferung von Leichen, lebenden Tieren, Gütern und Milch),
4. Dienstvorschrift zur Anlage C der Verkehrsordnung (Beförderung bedingungsweise zugelassener Güter),
5. Dienstvorschrift für die Behandlung von Privatwagen.

¹⁾ Vgl. Übersicht über die internationalen Verbände.

Die Reichsbahn steht auch hier den Wünschen der Wirtschaft ablehnend gegenüber. Sie begründet das damit, daß dieser Verband rein innersdienstliche Vorschriften zu bearbeiten habe, auf die sich die Verkehrstreibenden nicht berufen könnten. Nun sind aber in den letzten Jahren häufig Fälle zu verzeichnen gewesen, in denen sich diese Bestimmungen sogar unangenehm für die Wirtschaft ausgewirkt haben (Verwiegungsvorschriften für Privatanschlußgleisbesitzer, Behandlung von Privatgüterwagen, Kontrolle der Wagen in den Gleisanschlüssen, Beförderungsbedingungen für Milch usw.). In diesen und ähnlichen Fällen sollte so der Wirtschaft durch einen Ausschuß Gelegenheit gegeben werden, vor den Beschlüssen des Verbandes ihre geschlossene Stellungnahme bekanntzugeben.

VI. Der Ständige Fahrplanausschuß bei der Reichsbahn-Hauptverwaltung.

Einen greifbaren Vorschlag zu einem Ständigen Fahrplanausschuß veröffentlichte R. Leskow¹⁾ zum ersten Male im November 1924. Es wurde dort von der Notwendigkeit ausgegangen, die großen Mängel des Durchgangsfahrplanes zu beseitigen, die diesem damals durch die Verkehrsrossologie, die Ablenkung des internationalen Verkehrs von den deutschen Bahnen und durch den bundesstaatlichen Charakter anhafteten. Eine grundlegende Änderung des Systems der Fahrplانبildung und ein zeitgemäßer Aufbau des Gesamtfahrplans sei aber nur dann möglich, wenn dieser von vornherein von der Hauptverwaltung aufgestellt und nicht, wie bis dahin, den Vereinbarungen der Direktionen untereinander überlassen würde. Wegweiser für die Erreichung dieses Zieles müsse das System der Beiräte und Kommissionen sein, deren sich die Reichsbahnverwaltung in allen anderen Verkehrsangelegenheiten bediene. Den bestehenden Eisenbahnräten wurde jedoch die Eignung für eine weitgreifende Umformung des Fahrplanes vollständig abgesprochen. Einmal lasse die Organisation der Beiräte eine eingehende Befassung mit den Fahrplänen an sich nicht zu, zum anderen fehle es den Beteiligten als Laien an einer genügenden Kenntnis des Spezialgebietes, um die Wirkungen lokaler Fahrplanforderungen auf den Gesamtfahrplan überblicken zu können. Die Wünsche der einzelnen Betriebe könnten zwar den allgemeinen Fahrplan hinsichtlich seiner Gestaltung innerhalb ihrer Bezirke beeinflussen, ihn aber nicht im Sinne einer grundsätzlich zentralistischen Umformung beherrschen. Leskow hielt daher das System der Kommissionen für das zweckmäßigste und das um so mehr, als es notwendig sei, sich aus dem Kreise der Wirtschaft einen Stamm von Mitarbeitern heranzubilden, der sich zum Nutzen der Sache dauernd mit dem Stoffgebiet befasse. Als vorbildlich wurden in diesem Zusammenhang die Ständige Tarifkommission und der Ausschuß der Verkehrsinteressenten hingestellt, die sich als Fachkommissionen für die Fortbildung der Gütertarife in jeder Hinsicht bewährt hätten und nach jahrzehntelanger, tiefgründiger Arbeit ein für die Wirtschaft unentbehrliches Organ der Reichsbahnverwaltung geworden wären. Die Reichsbahn sollte sich daher der Vorteile bewußt sein, die ihr diese Kommission dauernd biete, und sich deren Organisation für das Fahrplanwesen nutzbar machen, indem sie für die Aufstellung von Richtlinien für den Fahrplan der Hauptverkehrsstrecken wie für die Mitarbeit an der Fahrplانبildung eine entsprechende Kommission schaffe. Diese hätte zu bestehen aus Vertretern einer Anzahl Reichsbahndirektionen und — wie bei der Ständigen Tarifkommission — aus einem Ausschuß der Fahrplaninteressenten aus den Kreisen des Handels, der

¹⁾ Vgl. Deutsche Handelskarte vom November 1924, Die Umbildung des Eisenbahnfahrplans nach den Zeitbedürfnissen unter Mitwirkung der Wirtschaftskreise, von R. Leskow, Leipzig.

Industrie, der Landwirtschaft und der Schifffahrt. Der Ausschuß müßte zunächst die Wünsche der Wirtschaftskreise zum Hauptfahrplan auf sich vereinigen und bearbeiten, um dann das Ergebnis unter Voranstellung allgemein-wirtschaftlicher Gesichtspunkte mit der Fahrplankommission (Reichsbahndirektionen) zu beraten. Dieses Beratungsergebnis müßte die Grundlage für die jeweilige Fahrplانبildung sein.

Nachdem auch die Tagespresse den Plan aufgegriffen hatte, lud die Handelskammer Leipzig schon im Januar 1925 zur Leipziger Verkehrs- und Fahrplankonferenz Deutscher Handelskammern ein, an der sich der Deutsche Industrie- und Handelstag sowie 28 Kammern beteiligten. Hierbei fanden eingehende Beratungen über den internationalen und den großen deutschen Durchgangsverkehr statt. Der Gesamtfahrplan wurde dabei nach einzelnen Verkehrsbezirken bzw. Verkehrsrichtungen durchgearbeitet und das Ergebnis in einer Denkschrift niedergelegt. Der Erfolg dieser Konferenz war der Fahrplanausschuß beim Deutschen Industrie- und Handelstag. Um von vornherein eine Opposition oder eine Paralleleinrichtung auszuschließen, wurden u. a. die landwirtschaftlichen Spitzenvertretungen und der Bund Deutscher Verkehrsvereine hinzugezogen. Den Vorsitz hat z. Zt. Geheimrat Dr. Louis Hagen-Köln, den zweiten Vorsitzenden stellt Frankfurt in Prof. Dr. Salomon.

Die an den Fahrplanausschuß auf besonderen Vordrucken gerichteten Anträge werden vor seinen Sitzungen im Sommer und Winter den einzelnen Kammern zur Durchsicht und Prüfung übersandt, soweit die Änderungs- und Ergänzungsvorschläge ihren Bezirk betreffen.

Die zwölf Hauptvertreter des „Ständigen Fahrplanausschusses“ setzen sich dann mit den Fahrplandezernenten der Reichsbahn zusammen und sprechen die vom Fahrplanausschuß angenommenen Anträge durch. Was hier beschlossen wird, gilt für den nächsten Fahrplan.

Der Fahrplanausschuß beim Deutschen Industrie- und Handelstag ist, wie hieraus ersichtlich, auf dem besten Wege, ein Gegenstück zum Verkehrsausschuß der Ständigen Tarifkommission zu werden. In seinen sechs ersten Sitzungen hat er über 300 Anträge beraten, wobei die Zahl infolge der strengen Auslese bei den Vorarbeiten nur eine untergeordnete Rolle spielt.

VII. Die Wirtschaftsreferate der Reichspostverwaltung¹⁾.

Während das Bestreben der Postverwaltung nach der Stabilisierung und Umstellung vorwiegend darauf gerichtet war, den Vorschlag und die Rechnungsführung in kaufmännisch-wirtschaftliche Formen zu bringen, sah es die Leitung der Reichspost seit 1925 „als unabweisbares Gebot gesunder organischer Fortentwicklung an, weitere Folgerungen aus dem Reichspost-Finanzgesetz in dem Sinne zu ziehen, daß die Deutsche Reichspost als selbständiger und vollwertig anerkannter Wirtschaftskörper immer mehr der allgemeinen Wirtschaft eingegliedert wird“. Zu diesem Zwecke will sich die Deutsche Reichspost über die Verhältnisse der Wirtschaft eingehend unterrichten und diese für ihre Entscheidungen auswerten. Es sind deshalb bei den Oberpostdirektionen besondere Wirtschaftsreferate und beim Reichspostministerium eine besondere Wirtschaftsabteilung eingerichtet worden, die speziell auch die persönliche Fühlungnahme mit den Wirtschaftskreisen aufrecht erhalten sollen. Nach einem Urteil des Verbandes Sächsischer Industrieller²⁾ haben diese Wirtschaftsreferate sehr nützliche Arbeit geleistet und den Verkehr mit der Post-

¹⁾ Vgl. Deutsche Reichspost, Geschäftsbericht für das Wirtschaftsjahr 1925, S. 13.

²⁾ Vgl. Veröffentlichungen des Verbandes Sächsischer Industrieller, Heft 55, 1928, S. 62.

