

Verkehrspolitik und wirtschaftliche Interessenvertretungen.

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

(Fortsetzung und Schluß.)

E. Die allgemeinen wirtschaftlichen Interessenvertretungen und ihre Einflußnahme auf die Verkehrspolitik.

1. Öffentlich-rechtliche Wirtschaftsvertretungen.

Die Bearbeitung von Verkehrsfragen durch die öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen fällt unter die ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben. Sie bestehen bei den I.- und H.-Kammern in „Wahrung der Gesamtinteressen der Handels- und Gewerbetreibenden ihres Bezirkes und Unterstützung der Behörden in der Förderung des Handels und der Gewerbe durch tatsächliche Mitteilungen, Anträge und Erstattung von Gutachten.“¹⁾ Aus entsprechenden Bestimmungen leiten auch die Landwirtschafts- und die Gewerbe- bzw. Handwerkskammern ihre selbstverständlich weit dahinter zurücktretende Tätigkeit auf diesem Gebiete ab.

Immer sind es dabei die allgemeinen Interessen der Bezirksangehörigen, die die Kammern im Gegensatz zu den Fachverbänden vertreten. Während bei diesen „Kraft und Begrenzung der Wirkungsmöglichkeit in der Verfolgung ihrer Zielgedanken durch ganz gleich eingestellte, gleich interessierte engere Berufsgenossen liegt, gewinnen die Gutachten, die Willensäußerungen, die von Mitgliedern der verschiedenen Gewerbe- und Handelszweige gemeinsam beraten und festgelegt werden, in ihrem Streben nach dem Gesamtwohl an Gründlichkeit und Unparteilichkeit, mögen sie auch des öfteren der advokatorischen Zuspielung, auch mitunter der Schärfe ermangeln, wie sie Vertretern von Einzelinteressen erwünscht scheinen.“²⁾

Als Beleg für die geschichtliche Bedeutung, besonders der I.- und H.-Kammern, sei im nachfolgenden ein Urteil Eckerts wiedergegeben, „den wirtschaftshistorische Neigungen schon vor Jahrzehnten die Tätigkeit rheinischer Handelskammern in der Vergangenheit verfolgen ließen, dem die Durchforschung der heimatischen Gewerbeentwicklung und der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert ein Bild gab, welch weitgreifenden, segensreichen Einfluß die westlichen Handelskammern im Verlauf der rückliegenden Menschentaler übten, in welch großem Umfang ihre Vorsitzenden, ihre Mitglieder, ihre Beamten den Aufstieg der deutschen Volkswirtschaft als berufene Ratgeber und Anreger gefördert haben.“³⁾

„Trotzdem (trotz des Aufkommens der Fachverbände) dehnte und verbreiterte sich der Wirkungskreis namentlich der großen Kammern von Jahr zu Jahr. Weitgehend war beispielsweise der Einfluß, den bedeutendere Kammern in den letzten Jahrzehnten für Verbesserung aller Verkehrsmöglichkeiten ausgeübt haben. Sie gaben beachtliche Anregung für zweckmäßige Gestaltung der Eisenbahnverbindungen, beeinflussten den Ausbau der Tarife im Personen- wie Güterverkehr, widmeten sich auch sonst mit Erfolg den Angelegenheiten der Verfrachtung, der Weitergestaltung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechnetzes, die Handel und Industrie in immer größerem Umfang für ihre Zwecke benötigten. Auch in allen Schifffahrtsfragen gewann die Haltung der Kammern immer größere Bedeutung.“

¹⁾ Vgl. Preuß. Handelskammergesetze vom 24. II. 1870 und vom 19. VIII. 1897.

²⁾ Vgl. Eckert, Die Stellung der Handelskammern im Aufbau der wirtschaftlichen Interessenvertretungen, Bonn 1922.

³⁾ Vgl. Eckert, a. a. O., vgl. hierzu auch Eckert, Rheinschifffahrt im XIX. Jahrhundert, Leipzig 1900.

Die Hauptbedeutung der Verkehrstätigkeit der Kammern liegt in der objektiven und fachmännischen Vertretung der Interessen ihres Bezirkes. Zahlreiche Anträge der Einzelwirtschaften sind oft schon deshalb von vornherein zur Ausschließlichkeit verurteilt, weil vielen die Kenntnis des Tarifaufbaues und der tarifbildenden Momente, der Verwaltungsorganisation usw. fehlt. Ausreichend und beweiskräftig begründete Anträge, die allein Erfolg versprechen, kann daher nur der Verkehrs- und Tariffachmann stellen, der vollkommen in und über dem schwierigen, umfangreichen und dauerndem Wechsel unterliegenden Stoffgebiet steht. Da jeder Verkehrsbewegung ist, werden immer neue Situationen und Kombinationen geschaffen, die bald hier, bald da Ausgleich und Anpassung verlangen, so daß das spöttische Wort eines bekannten Ironikers (K. Tucholsky), die „Tätigkeit“ der Syndici bestehe darin, eine solche zu suchen, hier auch in Zukunft kaum zutreffen dürfte.

Die Mittlerstellung zwischen den staatlichen Verkehrsanstalten auf der einen und den Verkehrstreibenden auf der anderen Seite gibt der Kammerstätigkeit zwei Richtungen. Erstens besteht sie in einer Beratung der Behörden und der gesetzgebenden Körperschaften über Bedürfnisse und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und zweitens in der Beratung der Verkehrstreibenden über Art und Wirksamkeit der Transportanstalten.

a) Industrie- und Handelskammern und Deutscher Industrie- und Handelstag.

aa) Innenorganisation.

Nach der Bedeutung, die den Verkehrsfragen im Kammerbezirk beigelegt wird oder beigelegt werden muß, richten sich die dafür geschaffenen Einrichtungen.

Wo dieses Arbeitsgebiet einen verhältnismäßig geringen Umfang einnimmt, werden die Fragen in der Regel von einem Referenten entweder gemeinsam mit anderen Dingen oder auch schon in einem Sonderreferat behandelt. Sobald ein solches Verkehrsreferat, wie es im zweiten Falle genannt wird, aber infolge Anwachsens der Tätigkeit durch fachkundige Hilfe unterstützt wird und eine Beratung der Bezirksfirmen in allgemeinen Abfertigungs- und Beförderungsvorschriften hinzukommt, spricht man meist von Verkehrsabteilung, obwohl der Sprachgebrauch auseinandergeht. Wird die Beratung zu einer besonderen Einrichtung mit bis ins einzelne gehenden Tarifauskünften und Frachtberechnungen für alle Verkehrsgebiete ausgebaut, so nennt man das gewöhnlich Verkehrsbüro.¹⁾ Dabei beschränkt sich ein Teil der wenigen Kammern, die Verkehrsbüros besitzen, auf die eigenlichen Verkehrsfragen, andere nehmen wegen der engen Beziehungen auch Zoll- und Außenhandelsangelegenheiten mit herein. Über die Zweckmäßigkeit und die Voraussetzungen solcher umfassenden und kostspieligen Einrichtungen macht Pahl²⁾ als Ergebnis einer Umfrage und auf Grund der mit dem Berliner Verkehrsbüro gemachten Erfahrungen bemerkenswerte Ausführungen. Sie verdienen deshalb festgehalten zu werden, weil auch künftig bei der zunehmenden Verflechtung der Verkehrsbeziehungen deren Übersichtlichkeit erschwert wird, die Notwendigkeit der Beratung wächst und damit diese oder jene Kammer vor die Frage des Ausbaues ihrer Verkehrsabteilung zu einem Verkehrsbüro gestellt wird.

¹⁾ Vgl. Pahl, Die Verkehrsberatung der I.- und H.-Kammern in „Die I.- und H.-Kammer zu Berlin, 1902—1927“.

²⁾ Vgl. Pahl, Auszug aus dem Bericht über die 19. Zusammenkunft der Vereinigung der Geschäftsführer Deutscher I.- und H.-Kammern in Breslau, Mai 1924.

Daß das Bedürfnis ganz allgemein bei den Verkehrstreibenden vorhanden ist, beweist die starke Benutzung der in Kammerbezirken mit umfangreichen Verkehrsinteressen eingerichteten Verkehrsbüros. Voraussetzung für den vollen Wert solcher Einrichtungen ist allerdings ihre ausreichende Ausrüstung mit geeignetem Personal und umfassendem Material. Kleineren und mittleren Kammern, die sich eine solche Einrichtung entweder nicht leisten oder doch nur eine unzulängliche Organisation schaffen können, wird empfohlen, sich mit benachbarten Kammern zu vereinigen und ein gemeinsames Verkehrs- und Auskunftsbüro zu bilden. Die größeren Mittel ermöglichen dann den reicheren Ausbau und damit erst den Vorteil für die Firmen ihrer Bezirke.

Beeinflußt durch die großzügige Einrichtung in Berlin, ist verschiedentlich an eine vollständige Zentralisation der Verkehrstätigkeit der Kammern gedacht worden. Dabei kann es sich aber nur um die Auskunftserteilung über Frachtsätze handeln, denn bei der Bearbeitung der eigentlichen Verkehrsfragen (Beratung der Behörden) weichen die Interessen der einzelnen Bezirke so sehr voneinander ab und ihre besonderen örtlichen Verhältnisse spielen dabei eine zu große Rolle, als daß sie an einer Stelle vereinigt werden könnten. Für die Bearbeitung grundlegender Fragen jedoch ist schon jetzt der Deutsche Industrie- und Handelstag die zutreffende Organisation. Auch die Zusammenfassung allein der Auskunftstätigkeit hat trotz der Möglichkeit, damit eine außerordentlich großzügige Einrichtung zu schaffen, den Mangel, daß das Einholen der Auskünfte von entfernteren Bezirken aus sehr umständlich und zeitraubend ist und die häufig notwendigen mündlichen Rücksprachen der Verfrachter dann in vielen Fällen ausgeschlossen sind.

Für die Kammer selbst bedeutet diese bis ins einzelne gehende gründliche Beschäftigung mit den Tarifen und Beförderungsbedingungen eine quantitative und qualitative Bereicherung ihrer Beratungstätigkeit gegenüber den Behörden. Einmal stößt sie von sich aus bei der Auskunftserteilung auf Mängel, und dann werden ihr solche gerade im mündlichen Verkehr mit den Verfrachtern zahlreich bekannt. Außerdem aber erhöhen detaillierte Kenntnisse die Beweiskraft ihrer Eingaben.

Die Einstellung von Fachbeamten für Eisenbahn-, Post- (und Zoll-)wesen hat sich bewährt. Dies geschah früher häufig in der Form, daß jüngere Zoll- und Eisenbahnbeamte vom Staat den Handelskammern zur Verfügung gestellt wurden, wobei den Beamten das Recht gewahrt blieb, jederzeit in den Staatsdienst zurückkehren zu können. Den Kammern war die Ertelung genauer Auskünfte erleichtert, und die Behörden wurden entlastet. Obgleich die Erfahrungen z. B. in Sachsen günstig gewesen sein sollen, konnte dieser Zustand nur ein vorübergehender sein. Die Beamten konnten auf die Dauer nicht zwei Herren dienen, deren Interessen sich oft diametral gegenüberstanden. So wurden denn auch solche Beamte in vielen Fällen von den Kammern fest angestellt.

Heute haben sich allerdings die Voraussetzungen für die Heranziehung von außenstehenden Fachbeamten geändert. Der Ausbau der Eisenbahn- und der Postbetriebswissenschaft, der ein gründliches Studium aller Einrichtungen der Verkehrsverwaltungen gestattet, und vor allem die Pflege der Verkehrswissenschaft an den Universitäten befähigen nunmehr Hilfsarbeiter der Kammern und Verkehrswissenschaftler zu dieser Tätigkeit. Das beweisen auch die Zahlen, die Pahl für das Berliner Büro anführt. Unter den 37 Arbeitskräften, die man dort 1924 zählte (heute 50), waren nur 6 mittlere Eisenbahnbeamte und 1 Postbeamter. Die übrigen fachmännisch tätigen Kräfte waren entweder wissenschaftlich vorgebildet oder sie stammten aus dem Beamtenkörper der Kammer.

Wenn also die Schwierigkeit heute weniger darin liegt, geeignete Kräfte überhaupt zu bekommen, so tritt natürlich dabei die Kosten immer noch eine wichtige Rolle. Deshalb tritt wohl auch Mangold¹⁾ noch für die Freigabe von befähigten Staatsbeamten an die Handelskammern ein. Eine direkte Beteiligung der Reichsbahn an den Kosten der Verkehrsabteilung, wie sie von anderer Seite empfohlen wird, ist auf jeden Fall abzulehnen. Jede ernsthafte Interessenvernehmung wird dadurch ungünstig beeinflusst, wenn nicht gelähmt. Die von der Reichsbahn teilweise kostenfrei abgegebenen Tarife und Tarifrachträge würden demgegenüber nicht als Subvention, sondern als Reklamematerial angesehen werden. Die gleiche Befangenheit in Beratung und Kritik müßte meines Erachtens die Kammer bei einer Beteiligung von Kommunal- und Landesverwaltungen an den Kosten der Verkehrsbüros treffen. Man denke nur an die städtische und an die Straßenverkehrspolitik.

Die Frage, ob man für die Auskünfte Gebühren²⁾ einheben soll, kann mit Pahl dort verneint werden, wo die Inanspruchnahme des Büros ganz allgemein und regelmäßig, der Kreis der Benutzer groß und wechselnd und die Tätigkeit des Büros für die Kammer selbst vielseitig ist. Hier ist die Aufbringung der Unkosten aus allgemeinen Mitteln der Kammer wohl gerechtfertigt. Das trifft für Berlin und andere dichte Industriebezirke eher weiteres zu. Anders verhält es sich jedoch, wenn die Vorteile solcher Einrichtungen nur einem bestimmten Kreise von Firmen zugute kommen oder wenn bestimmte Arbeiten zum privaten Nutzen einzeln ausgeführt werden (z. B. Nachprüfung von Frachtbriefen, Einbringung von Reklamationen). Dieser Sondernutzen rechtfertigt zwar die Erhebung einer Gebühr, die Schwierigkeiten bei der Bemessung des Entgeltes für so verschiedenartige Leistungen sind aber ziemlich groß. Neben Einzelgebühren werden Pauschalgebühren festgesetzt, mitunter auch beide Arten zusammen angewandt. Gelegentlich findet auch für umfangreiche Arbeiten eine besondere Berechnung statt. Anderswo gründete man eine Vereinigung interessierter Firmen, die durch eine gleichmäßige besondere Umlage die Kosten aufbringen soll.

Die materielle Grundlage muß in jeder Kammer eine möglichst vollständige Sammlung der Tarife sein. Diese kann zur Taribibliothek anwachsen, wie sie wohl einzig in ihrer Art die Berliner Kammer besitzt, deren Streben es in jahrzehntelanger Tätigkeit war, Frachtauskünfte über alle europäischen Länder zu geben. Dem Auskunftsbüro der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen stand nämlich nur das gesamte deutsche Tarifmaterial zur Verfügung, einschließlich der direkten Tarife mit dem Auslande, während ihm die ausländischen Binnen-tarife fehlten. Nun bestanden aber mit manchen Ländern (z. B. Spanien, Portugal) direkte Tarife überhaupt nicht und die vorhandenen enthielten nur eine beschränkte Anzahl von Verkehrsverbindungen. Um darüber hinaus den Kammermitgliedern mit den nötigen Frachtberechnungen dienen zu können, beschaffte das Verkehrsbüro der Berliner Kammer auch die Binnentarife der übrigen europäischen Länder und brachte damit seine Eisenbahntarifbibliothek mit Recht in den Ruf, eine der vollständigsten zu sein.

Die Tarife müssen laufend ergänzt und berichtigt werden, da sie bekanntlich dauernd Änderungen unterliegen. Das erfordert Durchsicht und Einarbeitung aller einschlägigen in- und ausländischen Amtsblätter, Tarif- und Verkehrsanzeiger, Dienstvorschriften usw. Große Verkehrsbüros besitzen dann noch umfassende Sammlungen der Sitzungsberichte der Ständigen Tarifkommission, der ihnen

¹⁾ Vgl. Mangold, a. a. O.

²⁾ Vgl. Pahl, Auszug aus Bericht a. a. O.

benachbarten Landeseisenbahnräte und des Reichseisenbahnrates und erhalten diese durch laufende Ergänzung und systematische Aufzeichnung der Beratungsgegenstände täglich gebrauchsfertig. Zahlreiche Fachzeitschriften und ein besonderes Verkehrsarchiv seien zum Schluß aus der Fülle des Materials genannt.

Der Verkehrsausschuß der Kammer (auch Verkehrskommission genannt) setzt sich zusammen aus einer Anzahl von sachkundigen Kammermitgliedern, zuweilen unter Hinzuziehung außenstehender Fachleute. Über den Vertretern verschiedener Industrien, des Groß- und Kleinhandels, wird gewöhnlich auch das Speditions- und Schifffahrtsgewerbe herangezogen. Häufig werden für Eisenbahn-, Post-, Schifffahrts- und Hafenanlagen besondere Unter- oder Fachausschüsse gebildet. Teilweise besteht ein solcher auch gemeinsam für das in der Kammer vertretene Verkehrsgewerbe (Spedition, Schifffahrt, Kleinbahnen, Fuhrwesen).¹⁾ Die Ausschüsse sind Einrichtungen, die je nach Bedarf von der Geschäftsführung einberufen werden. Das wird hauptsächlich dann der Fall sein, wenn in wichtigen Fragen eine eindeutige Stellungnahme der Kammer von vornherein nicht gegeben ist, wenn also erst durch Aussprache Klarheit über die von der Geschäftsführung zu verfolgenden Ziele geschaffen werden muß. Die Zahl der Einberufungen des Kammerausschusses ist verschieden. Sie ist dort gering, wo zahlreiche Bezirksausschüsse (wie z. B. in Essen) bestehen, in denen mit meist denselben Personen die Fragen schon geklärt werden. Andererseits können aber auch Geschäftsordnung oder Kammerbeschlüsse vorsehen, daß die Verkehrsausschüsse häufig herangezogen werden.

bb) Tätigkeit.

Der Aufgabenkreis kann freiwillig oder zwangsläufig weit und auch eng gesteckt sein. Dabei wird man sagen können, daß die wirtschaftlich bedingten Momente die persönlichen überwiegen. Kein Wunder, daß im rheinisch-sächsischen Industriegebiet mit seiner außerordentlichen Verkehrsdichte, mit seinem engmaschigen Eisenbahn-, Fluß-, Kanal-, Oberlandstraßenbahnen-, Auto- und Flugliniensystem die intensivste Beschäftigung mit Verkehrsfragen anzutreffen ist. Ebenso stehen bei einer Reihe deutscher I- und H-Kammern infolge der geographischen Lage ihres Bezirks und ihres Sitzes (Knotenpunkt zahlreicher Linien ein und desselben oder mehrerer Verkehrsmittel, Mittelpunkt wichtiger Industriegebiete, bedeutende See- und Binnenhafplätze usw.) die Verkehrsfragen mehr im Vordergrund als bei anderen. Mit ihrer Aufzählung soll weder über sie noch über die große Anzahl der übrigen ein Werturteil im ganzen abgegeben werden. Andere Kammern legen vielleicht ihr Schwergewicht auf finanz- und steuer-, oder handels- und zollpolitische Fragen, bei einigen jedoch nimmt gerade die Verkehrsarbeit einen großen Raum ein, ohne daß diese Kammern ihre sonstigen Aufgaben auf anderen Gebieten im geringsten vernachlässigen. Die Bedeutung der Städte Breslau, Berlin, Dresden, Düsseldorf, Duisburg-Wesel, Essen, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg, Krefeld, Leipzig, Lübeck, Mannheim, Ludwigshafen, Nürnberg, Oppeln, Regensburg, Stettin, Stuttgart beruht nicht zuletzt auf jener Wechselwirkung zwischen wirtschaftsgeographisch bevorzugter Lage und einer regen verkehrspolitischen Kammerarbeit. Bei der Untersuchung der rheinischen und sächsischen Kammern konnte festgestellt werden, daß selbst sehr kleine Kammern in Grenzgebieten eine auffallend rege Verkehrstätigkeit entfalten. Um nur einige an den Reichsgrenzen gelegene herauszugreifen: das schon erwähnte Krefeld als Vertreter des linken Niederrheingebietes, die stark

¹⁾ Vgl. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin 1902—1927.

exponierte Saarbrückener Kammer, das mitten im Aachener Wirtschaftsbezirk gelegene kleine Stolberg und in Sachsen die Kammer Zittau. Durch das Überwiegen dieser Tätigkeit könnte man fast von „Verkehrskammern“ sprechen. Da sie nach außen hin Hinderungen und Hemmnissen unterworfen sind, suchen sie einen um besseren Anschluß nach innen. Aber auch von den Landesgrenzen geht heute zum Teil noch ein gleicher Einfluß aus, wobei allerdings die Verwischung und Beseitigung der überalterten Scheidelinien mit aller Kraft angestrebt wird. Als Beispiel hierfür sei die I- und H-Kammer Leipzig angeführt, deren umfangreiche und hervorragende Verkehrstätigkeit — neben der der Stadtverwaltung — sich zum Teil daraus erklärt. Leipzigs verkehrspolitische Lage leidet ferner an der Rivalität des nahezu gleich großen Dresdens, das als Hauptstadt und Sitz der Ministerien zweifellos ein Übergewicht hat. Da Leipzig trotz 60jähriger Bemühens um den Elster-Saale-Kanal, dank auch der „zielbewußten“ preußischen Verkehrspolitik, Wasserstraßen noch fehlen, spielt natürlich der Eisenbahnverkehr die größte Rolle. Leiske¹⁾ charakterisiert diese unnatürlichen Verhältnisse treffend:

„Leipzigs Stellung im Eisenbahnverkehr leidet täglich, um nicht zu sagen ständig, unter der Verzerrung der Verwaltungszuständigkeit. Die Überführung der Landesbahnen auf das Reich war gewiß eine Tat des Fortschritts, nicht minder die Schaffung des deutschen Reichsbahnunternehmens. Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der Deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Dazu muß bei dankbarer Würdigung alles sichtbaren Fortschritts gesagt werden, daß die heutige Betriebsführung dem zwingenden Gebot dieser volkswirtschaftlich-kaufmännischen Richtlinie des Reichsbahngesetzes nicht voll entsprechen kann, solange die Verreichlichung und Vereinheitlichung Halt macht vor den alten, historisch gewordenen Grenzen der Verwaltungsbezirke (Eisenbahndirektionen) und damit kapituliert vor der föderalistischen Überlieferung. Das Kartenbild dieser Direktionsbezirke ist nicht ein Spiegelbild der bezirklichen Beziehungen der deutschen Volkswirtschaft, sondern ein Zerrbild, das den volkswirtschaftlichen Interessen vielfach zuwider läuft. Was würde der Generaldirektor eines der Fusionierung so unterschiedlicher Glieder gewachsenen Unternehmens mit deren veralteten Bezirksgrenzen längst gemacht haben!“

Leipzig hat die eigene Eisenbahndirektion von Anfang an entbehren müssen. Dafür teilen sich heute zwei Reichsbahndirektionen in die Zuständigkeit für Leipzig: die entfernt sitzende Reichsbahndirektion Dresden, die heute unter den 80 Reichsbahndirektionen an der Spitze marschiert (der Größe nach D. V.), und die näher liegende Reichsbahndirektion Halle, die in ihrem Ausmaß ungefähr dem Gesamtdurchschnitt der 30 Direktoren nahe kommt. Die Zuständigkeitsgrenze für die beiden Direktionen geht mitten durch das Fleisch der Stadt hindurch, sie macht nicht Halt vor dem Leipziger Hauptbahnhof, diesem Sinnbild vollendetster Eisenbahntechnik, sondern teilt ihn verwallungsmäßig in einen östlichen („sächsischen“) Flügel mit Verwaltung durch die Reichsbahndirektion Dresden und in einen westlichen („preussischen“) Flügel mit Verwaltung durch die Reichsbahndirektion Halle. Was das für Weiterungen hat und unvernünftig haben muß, soll hier nicht im einzelnen untersucht werden. — Aus diesem Konservatismus der Form muß die Eisenbahnwirtschaft Leipzigs und des mitteleuropäischen Bezirkes heraus. Den einzigen Ausweg wird die Errichtung einer Reichsbahndirektion „Mittelddeutschland“ in Leipzig öffnen. Die Forderung ist nicht neu; sie ist alt, fast so alt wie die Hummungen Leipzigs im Eisenbahnverkehrsleben. Gewiß sollen die vielfachen Schwierigkeiten einer solchen Lösung nicht verkannt, vor allem nicht unterschätzt werden. . .“

Wollte man die Tätigkeit der Kammern im einzelnen schildern, so würde kaum eine verkehrspolitische Frage unbehandelt bleiben dürfen. Alle die Wünsche der Wirtschaft, die oben in dem Schema aufgezeichnet wurden, finden hier in wirtschafts- und verkehrsgeographisch vorgezeichneten Rahmen ihre Bearbeitung. Besonders hervorgehoben sei, daß sich die Kammern gerade auch der Probleme der neuen Verkehrsmittel (Kraftwagen, Flugzeug) intensiv widmen, und mit großem

¹⁾ Vgl. Schrittenreihe Verkehr und Verkehrspolitik des Leipziger Rates Nr. 8.

Nachdruck auf ein Zusammenwirken aller Transportanstalten hinarbeiten. Zum Teil haben sie sich auch finanziell, so an den Luftverkehrsgesellschaften beteiligt und es dabei an ernsthaften Vorschlägen zu einer wirtschaftlichen Gestaltung nicht fehlen lassen.¹⁾ Teilweise wurden auch die Subventionen gekürzt, um die Deutsche Luft-Linien zum Aufbau einer ökonomischen Verkehrsflotte zu bewegen. Über die gelegentliche Beteiligung von Kammern an Hafenbetriebsgesellschaften, Eisbrecherflotten usw. wird auf die Ausführungen bei Most verwiesen.²⁾

Des näheren sei noch eingegangen auf einige Ausbau- und Fahrplanfragen des Eisenbahnverkehrs.

Bei der großen Dichte des deutschen Eisenbahnnetzes handelt es sich in der Gegenwart hierbei hauptsächlich um den Bau von Abkürzungsstrecken im großen Durchgangsverkehr und — von lokalerer Bedeutung — um die Anlage von Industrie-, Hafens- und Vorortbahnen.

Ein Blick auf die Reichskursbuchkarte zeigt z. B., daß es trotz der verschiedenen Verbindungen eine direkte Eisenbahnstrecke zwischen Köln und Leipzig nicht gibt. Um diese kürzeste Verbindung zu schaffen, wurde schon in der Vorkriegszeit das Projekt einer neuen Schnellzuglinie über das Siegerland aufgegriffen und neuerdings wieder lebhaft erörtert.³⁾ Hauptvertefchter dieses Planes ist u. a. die I.- und H.-Kammer Siegen. Zwei Möglichkeiten werden vorgeschlagen. Einmal wird angeregt, die Nebenstrecke Gießen—Alsfeld—Hersfeld—Bebra in eine Hauptstrecke umzuwandeln, und zwar denkt man sich den Ausbau so, daß die Schnellzüge von Köln nach Leipzig über Siegen—Gießen—Gübeln—Grüneberg—Alsfeld—Hersfeld—Bebra geleitet werden. Der andere Vorschlag geht dahin, die Schnellzuglinie von Köln über Siegen—Weidenau—Feudingen—Sarnau—Dürgeln—Treysa—Bebra nach Leipzig zu führen. Im ersten Falle werden bei der Gesamtlinie Köln—Leipzig gegenüber dem Weg über Elberfeld—Hagen 41 km eingespart, während bei Verwirklichung des letztgenannten Plans über 70 km Verkürzung erzielt würden. Verhandlungen der beteiligten Interessenten über eine Einigung in der Linienführung sind noch im Gange. Die DRG. hat sich den Plänen gegenüber noch sehr zurückhaltend gezeigt. Zuzugeben ist, daß damit eine Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Siegerland und dem Dill- und Lahngelbiet mit Thüringen und Sachsen erreicht würde. Ob sich freilich die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der geplanten Linie in den Mittelgebirgen ohne allzu großen Kostenaufwand so günstig gestalten lassen, daß sich die Verkürzung der Fahrzeiten auch auf die Strecke Köln—Leipzig auswirkt, muß bezweifelt werden, wenn man bedenkt, daß die schnellsten Verbindungen zwischen Leipzig und Köln auch heute schon über Hameln bzw. Hannover — also die längeren Strecken — und nicht über Kassel bestehen.

Von der I.- und H.-Kammer Köln gehen Bestrebungen aus, die seit langem in Aussicht gestellte Durchführung des Projektes eines Bahnbaues Berg-Gladbach—Wipperfürth zu erreichen, damit der Bergische Bezirk endlich die in der Vorkriegszeit bereits geplante direkte Verbindung nach Köln und damit an den Rhein erhält. —

Die Durchgangslinie Sachsen—Bayern verläuft zwischen Plauen i. Vogtl. und Hof in einem großen Bogen über Schönberg. Das Bestreben, besonders der I.- und

¹⁾ Vgl. Re chlin, Das Ruhrgebiet im Luftverkehr, in Wirtschaftl. Nachrichten für Rhein und Ruhr vom 6. Okt. 1927.

²⁾ Vgl. Most, Die Selbstverwaltung der Wirtschaft in den Industrie- und Handelskammern, Jena 1927.

³⁾ Vgl. Westdeutsche Wirtschafts-Zeitung, 51/52 1927.

II.-Kammer Plauen, geht dahin, von Weichlitz oder Pirk an der Strecke Plauen—Eger eine direkte Verbindung nach der Plauen—Hof-Linie zu schaffen, womit eine Abkürzung um etwa 15 km erreicht würde.

Während sich das Sächsische Wirtschaftsministerium unverständlicherweise für den Bau neuer Bahnen, insbesondere von Querverbindungen im Erzgebirge, einsetzt — und das in einer Zeit, wo sich Facillite mit dem ersten Gedanken tragen, den Betrieb bereits bestehender Kleinbahnen vielleicht schon in nächster Zukunft durch Kraftfahrlinien zu ersetzen —, bemühen sich die I.- und H.-Kammern Leipzig und Chemnitz eifrig, den ungleich wichtigeren Ausbau der Strecke Chemnitz—Leipzig zu erreichen. Es muß schon beinahe als Kuriosum bezeichnet werden, daß die direkte, 81 km lange Bahnstrecke zwischen Chemnitz (einer Stadt von 350 000 Einwohnern inmitten eines dichtbesiedelten Industriegebietes) und Leipzig, das mit München in der Bevölkerungszahl (680 000) gleich hinter Köln steht, auf reichlich $\frac{1}{3}$ der Strecke (zwischen Geithain und Liebertwolkwitz) noch heute eingleisig ist. Daß sich daraus ein in seiner Dürtigkeit wohl einzig dastehender Fahrplan zwischen zwei Großstädten ergibt, dessen Ausbau auf der stark befahrenen Strecke dauernd außerordentlich behindert ist, leuchtet ein. Große Verspätungen bei starkem Verkehr sind die Folge des eingleisigen Betriebes. Die Möglichkeit, einen modernen Schnellverkehr mit häufigen Fahrgelegenheiten zwischen den verhältnismäßig eng zusammenliegenden Städten zu schaffen, ist dadurch nahezu ausgeschlossen.

Infolge der eigenartigen Einstellung des Sächsischen Wirtschaftsministeriums konnte die Reichsbahngesellschaft, Direktion Dresden, den jüngsten Vorstellungen der I.- und H.-Kammer Leipzig entgegenhalten, daß sie leider wegen anderer dringender Betriebs- und Erweiterungsbauten den Ausbau noch nicht in Aussicht nehmen könne. Erwogen werde zunächst die Erweiterung der Strecke Geithain-Kieritzsch. (Letztere ist auch heute schon durch den Braunkohlenverkehr stark überlastet, spielt aber im direkten Personenverkehr zwischen den beiden Städten keine Rolle.)

Welche Widerstände die Eisenbahnverwaltung gelegentlich auch hinreichend begründeten, auf die Führung wichtiger Züge gerichteten Wünschen entgegensetzt; sei an einem Beispiel gezeigt. Trotz der Proteste in den öffentlichen Gesamtsitzungen der I.- und H.-Kammer Leipzig, trotz persönlicher Versprache beim Generaldirektor der DRG., bei deren Verwaltungsrat und beim Reichsverkehrsminister war die Reichsbahnverwaltung nicht dazu zu bewegen, neue PD-Züge zwischen Berlin und Stuttgart über Leipzig statt über Halle zu leiten. Selbst die entsprechenden Anträge der I.- und H.-Kammern Berlin, Stuttgart, ja sogar Halles selbst, vermochten nicht, die DRG. umzustimmen.

cc) Zusammenschlüsse.

Die Zusammenschlüsse sollen die widerstreitenden Interessen ausgleichen, bevor die Wünsche der Wirtschaft an die Verkehrsverwaltungen herabgebracht werden. Das Einzelvorgehen in allen Fragen, also auch in solchen, wo sich die Interessen notwendig überschneiden müssen, mag hier und da zum Erfolg führen, häufiger aber verzögern die entgegengesetzten Meinungen die Erfüllung auch nur eines einzigen Wunsches. „Sonderwünsche werden gar zu gern dem Ganzen übergeordnet, durch Quertreibereien und Kurzsichtigkeit werden Fehler begangen, die später oft schwer wieder gutzumachen sind. Ein typischer Fehler dafür sind die jeweiligen Verhandlungen über die Führung der D-Züge durch das Revier. Mit oft recht fadenscheinigen Gründen bekämpfen sich dann die Städte, jede will

den Zug für sich haben, anstatt um das größere Ziel zu ringen: Die Erreichung möglichst günstiger und zahlreicher Verbindungen vom Revier nach Ost und West, nach Nord und Süd. Wenn auf dieses Ziel eben so viel Energie verwendet würde, wie auf die Frage, ob ein Zug über Essen oder Gelsenkirchen laufen muß, stände es besser um die Verkehrsbeziehungen des Industriegebietes.¹⁾

Wenn darin auch seit Jahren im Ruhrgebiet, für das diese Bemerkung gilt, eine merkbare Besserung eingetreten ist, so fehlt diese Einsicht doch noch in anderen Gegenden des Reiches. Für das südwestdeutsche Wirtschaftsgebiet wird die notwendige bezirkliche Zusammenfassung rhein-mainischer Wünsche in Form einer verkehrspolitischen Interessengemeinschaft der rhein-mainischen Kommunen gefordert. Hier konnte es noch vor kurzem geschehen, daß die I. und II.-Kammern Bingen, Darmstadt, Heidelberg, Ludwigshafen, Mainz, Mannheim, Wiesbaden und Worms gemeinsam zu der Führung der neuen Pullman-Züge (Rheingold-Express) eine Stellung einnahmen, die der Stellungnahme Frankfurts, wie sie in einer zur selben Zeit der Reichsbahn vorgelegten Denkschrift der I.- und II.-Kammer und des Wirtschaftsamtes der Stadt Frankfurt zum Ausdruck kam, diametral entgegengesetzt war. Der Reichsbahn ist es da ein Leichtes, den einen gegen den anderen auszuspielen und zu tun, was ihr beliebt. „Wir wollen damit nicht sagen, daß dies in jedem Falle etwas Unerwünschtes sei, aber es ist klar, daß eine systematische, in einheitlicher, zielsicherer Richtung arbeitende Verkehrspolitik des engverflochtenen rhein-mainischen Bezirks dadurch nicht zustande kommt.“ „Die Aufgabe einer verkehrspolitischen Interessengemeinschaft wäre demnach, den Binnenverkehr des Bezirks so zu organisieren, daß er jederzeit und an den günstigsten Punkten in den Verkehr der großen Durchgangsstrecken hin und aus ihm herausflüsse. Auf kürzesten Wegen sollte das Binnenverkehrsnetz des rhein-mainischen Bezirks als Zubringer und Verteiler des großen Routenverkehrs fungieren. So hat man die Verkehrspolitik des Ruhrbezirks und anderer eng geschlossener Wirtschaftsbezirke aufgezogen, so müßte es auch im südwestdeutschen Wirtschaftsbezirk werden.“²⁾

Die Zusammenschlüsse können 1. örtlich und 2. bezirklich sein. Die Form ist bald loser, bald fester. Dabei können sich die bezirklichen Verbände lediglich auf die Kammern beschränken, andererseits aber unter der Führung der Kammern Kommunen und private Vereinigungen umschließen. Ganz allgemein kann nur gesagt werden, daß sich die bezirkliche Bindung immer mehr nach zusammengehörigen Wirtschaftsgebieten orientiert. Die Arbeitsgemeinschaft der Ruhrkammern macht an den Provinzgrenzen nicht halt, ebensowenig der Verkehrsbund Niedersachsen-Kassel, und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß z. B. die sächsische I. und II.-Kammer Leipzig, als Vertreterin der Wirtschaftsinteressen des mitteldeutschen Industriegebietes verkehrspolitisch viel stärker verknüpft ist mit dem preußischen Halle, als mit den sächsischen Städten Dresden oder Zittau. Die Verkehrsfragen schaffen im innerstaatlichen wie im internationalen Verkehr immer neue Beziehungen und Bindungen, wie das Verkehrswesen ja von jeher der Schrittmacher auf diesem Gebiete war.

Für die staatlichen Verwaltungen aber bedeuten die Zusammenschlüsse eine weitere Vereinfachung ihrer Tätigkeit. An Stelle der früheren Überhäufung mit Wünschen von allen Seiten treten jetzt wenige gesiebelte und durchgeprüfte Anträge.

Zur Bearbeitung hauptsächlich örtlicher Verkehrsfragen hat sich z. B. in Leipzig unter Führung der I. und II.-Kammer, die gleichzeitige Geschäftsführerin

¹⁾ Vgl. Spethmann, Die Großwirtschaft an der Ruhr, 1925, S. 14.

²⁾ Vgl. Frankf. Ztg. vom 24. Februar 1928 (Nr. 149).

ist, die Verkehrsarbeitsgemeinschaft Leipziger Körperschaften und Verbände gebildet. Ihr gehören die in der Fußnote¹⁾ aufgeführten Vereinigungen an.

Der von der Arbeitsgemeinschaft zur speziellen Bearbeitung der städtischen Verkehrsangelegenheiten eingesetzte Ausschuß hat u. a. an dem Erlaß neuer Vorschriften für den Fahrverkehr mitgewirkt. Weiter sind die Verbesserung der Straßenbahnverhältnisse und die Durchführung einer besseren Straßenbeleuchtung usw. wiederholt Gegenstand von Besprechungen mit den beteiligten Stellen gewesen. Der Fahrplanausschuß der Verkehrsarbeitsgemeinschaft verhandelt regelmäßig gegen Ende des Jahres mit dem am Eisenbahnverkehr des Bezirks Leipzig beteiligten Reichsbahn-Direktionen über die Fahrplanaufträge.

Wo solche Verkehrsarbeitsgemeinschaften nicht bestehen, laden die Kammern die interessierten Verbände ihrer Stadt meist alljährlich einmal zu Fahrplankonferenzen ein, auf denen im Beisein des Fahrplandirektors der betreffenden Reichsbahndirektion die Wünsche besprochen werden.

Eine straffe bezirkliche²⁾ Zusammenfassung der Verkehrskorporationen des ganzen Kammergebietes stellen die Bezirksverkehrsverbände dar, wie wir sie im rheinisch-westfälischen Industriegebiet antreffen. Dabei werden gleichzeitig die Kommunalverwaltungen sowie auch sonstige Verkehrsinteressen und Verkehrssachverständige herangezogen. So umfaßt beispielsweise der Verkehrsverband Nordwest-Niederrhein 47 Gemeinden und Gemeindeverbände, 5 Verkehrsvereine und 147 sonstige Mitglieder.³⁾ Den Vorsitz hat der erste Syndikus der niederheinischen I.- und II.-Kammer Duisburg-Wesel inne, die Geschäfte werden von deren Verkehrsdezernat geführt. Zu den Aufgaben dieser Verbände, deren Gebiet sich im wesentlichen mit den betreffenden Handelskammerbezirken deckt, zählen hauptsächlich Vertretung von Fahrplánwünschen und Verbesserung des Straßenbahn-, Kraftwagen- und Flugverkehrs.

Solche Bezirksverkehrsverbände bestehen außerdem bei den I. und II.-Kammern Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Krefeld (Verkehrsverband linker Niederrhein) und Münster (Vestischer Verkehrsverband). Der Initiative der I. und II.-Kammer Essen gelang es 1920, diese für die großen Personenverkehrsfragen des niederheinisch-westfälischen Industriegebietes zum Verkehrsverband „Industriebezirk“ zusammenzuschließen, dessen Geschäftsführung nebenamtlich mit der Essener I. und II.-Kammer verbunden ist, während dem Vorsitz der erste Syndikus einer anderen beteiligten Kammer inne hat. Dieser regionale Spitzenverband beschränkt sich zwar grundsätzlich auf die großen gemeinsamen Personenverkehrsfragen, hat sich aber auf diesem Sondergebiet durch seine Sachkunde und den geschickten Ausgleich der aus- und gegeneinandergehenden Interessen bei Behörden (Reichsbahn) wie Interessenten durchgesetzt und deren Anerkennung gefunden.

Außer den oben angeführten Bezirksverbänden gehört der (öffentlich-rechtliche) Stedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in Essen zu seinen ordentlichen Mitgliedern. Außerordentliche Mitglieder sind z. Z. 10 große Firmen und Verbände,

¹⁾ Handelskammer Leipzig als Geschäftsführerin, Rat der Stadt Leipzig, Gewerkekammer Leipzig, Verkehrsverein Leipzig, Leipziger Meßamt, Verband reisender Kaufleute Deutschlands, Sektion Leipzig, Zentralverband des Deutschen Großhandels, Bez.-Gruppe Leipzig, Leipziger Verband des Einzelhandels e. V., Verband Sächs. Industrieller, Ortsgr. Leipzig, Zentralausschuß Leipzig, Arbeitgeber-Verbände, Leipz. Hotel-Vereinigung und Interessen-Verband Deutscher Kraftfahrer e. V.

²⁾ Vgl. Drees, Verkehrsorganisationen im niederheinisch-westfälischen Industriegebiet in Wirtschaftliche Nachrichten für Rhein und Ruhr. Nr. 40, 1927.

³⁾ Vgl. Most a. a. O.

deren Verkehrsinteressen über den räumlichen Bezirk ihres Standortes hinausgehen. Um nur einige Beispiele zu nennen: Friedrich Krupp A.-G., Essen; Vereinigte Stahlwerke A.-G., Düsseldorf; Studiengesellschaft für die rheinisch-westfälischen Schnellbahn m. b. H., Essen; Verein für die bergbaulichen Interessen in Essen.

Der Verkehrsverband „Industriebezirk“ erstrebt unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit eine dauernde und allseitige Anpassung der Verkehrsverhältnisse des Ruhrgebietes an die allgemeine und besondere wirtschaftliche Entwicklung. Unter diese Bestrebungen fallen Vorschläge zur Bewältigung des Bezirksverkehrs, zu Verbesserungen des Nord-Südverkehrs, zur Einführung verbilligter Vororttarife (wie in Berlin und Hanburg), zum Umbau von Personenbahnhöfen (Duisburg, Oberhausen, Essen, Bochum und Dortmund), zur Erhöhung der Reisebeschwindigkeit sowie Anträge auf bessere Ausstattung der Wagen, ausreichende Beschaffung von Personen- und Schlafwagen usw.

Von besonderer Bedeutung ist sein Fahrplanausschuß, der in hervorragendem Maße an der Vorbereitung und Fortbildung des Personenfahrplans der DRG. mitarbeitet. Er setzt sich zusammen aus je einem Vertreter, den die ordentlichen Mitglieder des Verkehrsverbandes entsenden. Die Tatsache, daß der Verband bei spielsweise für den Sommerfahrplan 1928 der DRG. insgesamt 89 Anträge in besonderen Zusammenstellungen unterbreitet hat, beweist seine starke Inanspruchnahme. Ob dabei nicht die Möglichkeit, noch mehr zu sichten, bestanden hätte, muß dahingestellt bleiben. Seine Mitarbeit im Fahrplanausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages ist ebenfalls eine sehr rego. Eine kleine, selbstgefertigte Statistik der Antragssteller aller, auf dessen 5. und 6. Sitzung beratenen Wünsche zeigt, daß die meisten Anträge (21) vom Bund Deutscher Verkehrs-Vereine selbständig bzw. gemeinsam mit anderen Verbänden eingebracht wurden. Ihm folgten der Verkehrsverband Industriebezirk und der Verkehrsverband Niedersachsen-Kassel mit je 9 und für die sächsisch-thüringischen Interessen die I. und H.-Kammer Leipzig mit 7.

Daneben gibt es auf dem Gebiete des Fahrplanwesens im Personenverkehr Zweckzusammenkünfte der an einem speziellen Verkehr interessierten Kamern. Solche fanden z. B. in Mitteldeutschland zur Verbesserung des Nord-Südverkehrs, in Köln zur Ausgestaltung der ungenügenden Verbindungen mit dem Siegerland statt. In Landshut (Bayern) tagten wiederholt interessierte Kamern und Verbände, um durch gemeinsame Entschliebungen die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn dazu zu bewegen, auf der Strecke Landshut-Mühlhildorf-Freilassing, die den Weg nach Salzburg gegenüber dem über München um 100 km kürzt, wieder wie bis zum Jahre 1914 D-Züge verkehren zu lassen. Die etwa entgegenstehenden lokalen Interessen der bayerischen Landeshauptstadt müssen hinter die volkswirtschaftlichen zurücktreten, zumal diese Linie geeignet ist, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Bahnen gegenüber reichsfremden Strecken zu steigern.

Im Februar 1928 tagten auf Einladung des Hofer Verkehrsverbandes in Hof Vertreter der I. und H.-Kammern Bayreuth, Leipzig, verschiedener Industrie- und Handelspremien, sowie Vertreter der Städte Plauen, Regensburg, Weiden, Selb usw., um die Elektrifizierung der Strecke Regensburg-Hof-Leipzig bzw. Dresden zu propagieren und damit die Leistungsfähigkeit dieser Verbindung zwischen München-(Sachsen-)Berlin bzw. Breslau zu erhöhen und eine weitere Verkürzung der Reisedauer zu erreichen.

Gemeinsame Beratungen der Rheinischen I. und H.-Kammern und der Kam-

mern des Ruhrgebietes finden bei der I. und H.-Kammer Köln statt über Anträge, die Änderungen im internationalen und im innderdeutschen Fernverkehr betreffen.

Was den Güterverkehr anlangt, so haben die Kamern Bochum, Dortmund, Duisburg-Wesel, Essen, Krefeld und Münster (Westfalen) im Oktober 1926 einen Güterverkehrs- und Tarifausschuß der I. und H.-Kammern der Ruhrarbeitsgemeinschaft gebildet, nachdem die früher dort bestandene Niederheinisch-Westfälische Tarif- und Verkehrskonferenz 1924 an die nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Düsseldorf übergegangen war. Der Ausschuß ist eine Paralleleinrichtung zum Verkehrsverband Industriebezirk, gliedert sich aber im Gegensatz zu diesem, wie der Name schon sagt, vollständig in die Kamernorganisation ein. Sein Aufgabengebiet ist wie folgt festgelegt worden:

1. Behandlung von allgemeinen Güterverkehrs- und -tarifangelegenheiten des Ruhrbezirks,
2. Bearbeitung spezieller Güterverkehrs- und -tariffragen, die dem Ausschuß von der Arbeitsgemeinschaft zugewiesen werden.

Unter Punkt 1 fallen z. B. die Fragen der Gütertarifreform und die Neufassung der EVO.

Unter Punkt 2 kommen in Frage neben der Bearbeitung spezieller Verkehrs- und Tarifwünsche einzelner Firmen und Branchen des Bezirks die Arbeiten für den Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission der DRG., die Erledigung von Anfragen der Behörden, Arbeiten für die Landeseisenbahnräte und den Reichseisenbahnrat sowie Vorbesprechungen der Tagesordnungen der Verkehrsausschüsse des Reichsverbandes der Deutschen Industrie und des Deutschen Industrie- und Handelstages. Außer den I. und H.-Kammern der Arbeitsgemeinschaft kommen als Träger des Ausschusses noch der Verein für die bergbaulichen Interessen zu Essen und die nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Düsseldorf in Betracht. Sonstige Verbände gehören dem Ausschuß nicht an. Die Auswahl der Mitglieder erfolgt vielmehr nach der Sachverständigkeit einzelner Persönlichkeiten, jedoch so, daß die vorhandenen freien Wirtschaftsverbände dadurch ihre Berücksichtigung finden.

Die Geschäftsführung des Ausschusses liegt bei der I. und H.-Kammer Essen, deren Verkehrs- und Tarifbüro eine Grundlage für die Arbeiten bedeutet. Es darf allerdings nicht verhehlt werden, daß Doppelarbeiten so lange nicht zu vermeiden sind, als nicht eine Verständigung und Arbeitsteilung mit der später noch zu behandelnden Niederrheinisch-Westfälischen Tarif- und Verkehrskonferenz zustande kommt.

Gleichsam als Spitze der Zusammenschlüsse für den Personen- und Güterverkehr ist auf Anregung der Vereinigten I. und H.-Kammern im Ruhrgebiet ein Sachverständigenausschuß für Reichsbahnangelegenheiten im Ruhrbezirk gebildet worden, dessen Aufgabe sein soll, zu auftretenden allgemeinen Verkehrsfragen, die von besonderer Bedeutung für das gesamte niederheinisch-westfälische Industriegebiet sind, Stellung zu nehmen. Hier nur einige Punkte: Ausbau des gesamten Eisenbahnnetzes, die Frage der Großraumgüterwagen usw. Die Geschäftsführung liegt bei der I. und H.-Kammer Essen.

Um auch ein einheitliches Vorgehen in wichtigen Post-, Telegraphen- und Fernsprechfragen des niederheinisch-westfälischen Industriegebiets zu erreichen, wurde ferner ein Gemeinsamer Postausschuß der Arbeitsgemeinschaft der I. und H.-Kammern zu Bochum, Dortmund, Duisburg, Ruhrort, Essen, Krefeld und Münster/Westf. gebildet, dem auch die

Düsseldorfer I. und H.-Kammer beigetreten ist. Seine Geschäftsführung liegt bei der I. und H.-Kammer Duisburg-Wesel.

Der **Arbeitsausschuß für Luftgüterverkehr** hat hauptsächlich wendenden Charakter. Unter Führung der Kammer Essen haben sich bisher die Kammern Altena, Barmen-Elberfeld, Bochum, Duisburg-Wesel, Düsseldorf, Essen, Iserlohn, Krefeld, Münster/Westf., Neuß, Remscheid und Solingen zur Mitarbeit bereit erklärt.

Zur Bearbeitung der Fragen, die das gesamte sächsische Wirtschaftsgebiet betreffen, wählt die Arbeitsgemeinschaft der 5 sächsischen Handelskammern (Leipzig, Dresden, Chemnitz, Plauen, Zittau) jedes Jahr einen Vorort, der u. a. die allgemeinen verkehrspolitischen Fragen überträgt bekommt, z. B. Stellungnahme zum Entwurf der neuen EVO, einer neuen Straßenverkehrsordnung usw. Die Vorortkammer verfaßt auch die gemeinsamen Eingaben. Abweichende Stellungnahmen der einzelnen Kammern werden dabei getrennt aufgeführt. Aus der letzten Zeit sei ein solcher gemeinsamer Antrag an das sächsische Wirtschaftsministerium erwähnt, in dem dieses gebeten wurde, bei der DRG. auf eine bessere Berücksichtigung der sächsischen Grenzgebiete hinzuwirken. Außerdem richteten sich die Wünsche auf Nachprüfung verschiedener Ausnahme- und Durchfuhrtarife, auf Ausgestaltung der Fahrpläne, Ausbau von Nebenbahnen im Erzgebirge usw.

Auch die Bergisch-Märkischen I. und H.-Kammern haben sich zu einem Verkehrsverband zusammengeschlossen, dem die Kammern Altena, Düsseldorf, Hagen, Iserlohn, Lüdenscheid, Remscheid und Solingen angehören und dessen Geschäftsführung bei der I. und H.-Kammer für den Wuppertaler Bezirk in Elberfeld-Barmen liegt. Er bearbeitet alle Fragen, soweit sie über die Interessen eines einzelnen Kammerbezirkes hinausgehen.

Den genannten Verbänden verwandt ist der Verkehrsverband Niedersachsen-Kassel in Hannover, der in noch vollkommener Weise alle hier in Betracht kommenden Kräfte zusammenfaßt und sämtliche Verkehrsfragen in seinen Aufgabenkreis einbezieht. Er ist an die dortige I. und H.-Kammer angegliedert und umfaßt außer den I. und H.-Kammern, den Landwirtschafts- und Handwerkskammern, den Stadt- und Landkreisen auch die maßgeblichen Verbände des Wirtschaftsgebietes Niedersachsen-Kassel.

An dieser Stelle darf auf die Berliner Vertretungen der I. und H.-Kammern hingewiesen werden, wie sie z. B. gemeinsam die sächsischen oder einzeln die I. und H.-Kammern Stolberg, Frankfurt/Main, Bremen usw. unterhalten. Ihre Aufgabe ist es, den von ihnen vertretenen Kammern über alle wichtigen wirtschaftlichen Vorgänge, insbesondere auf dem Gebiete der Gesetzgebung (schwebende Gesetzentwürfe) Bericht zu erstatten. Weiter haben sie für diese auf entsprechende Anträge Informationen bei den verschiedenen Ressorts der Reichsregierung und bei anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften einzuholen.

Der **Deutsche Industrie- und Handelstag** (D. I. und H.-Tag) ist bekanntlich die permanente Spitzenvertretung sämtlicher deutscher I. und H.-Kammern mit dem Sitz in Berlin. Er wurde schon 1861 gegründet und beruht auf freiwilliger Grundlage. „Der D. I. und H.-Tag hat seit seinem Bestehen eine außerordentliche umfangreiche und wirkungsvolle Tätigkeit an den Tag gelegt. Seine Beschlüsse und Kundgebungen, darunter namentlich die Äußerungen auf den alljährlichen Vollversammlungen, gehören seit Jahrzehnten zu den wichtigsten wirtschaftspolitischen Ereignissen. Der D. I. und H.-Tag hält ständig ein großes Büro mit einem großen Stabe wissenschaftlicher Beamteten; er gibt regelmäßig eine Zeitschrift heraus und versorgt die deutschen Handelskammern auch sonst

durch Mitteilungen, Aufklärungen und Beratungen usw. fortlaufend mit wichtigen Materialien.“^{1) 2)} Sein Zweck ist, Deutschlands Industrie und Handel zu fördern, wozu selbstverständlich auch die Förderung des deutschen Verkehrswesens, und zwar vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt aus, gehört. Auf Grund von Satzungen und Geschäftsordnung hat er zur Beratung wichtiger Verkehrsfragen besondere Ausschüsse eingesetzt. Neben diesen, dem Verkehrs- und dem Postausschuß bestehen solche, die nicht als satzungsgemäß gelten, nämlich der Fahrplanausschuß, der Kraftverkehrs- und der Luftverkehrsausschuß. Der D. I. und H.-Tag umfaßt die gesamte Unternehmervirtschaft mit Ausnahme von Handwerk und Landwirtschaft. In ihm kommt daher im Gegensatz zu sonstigen an Verkehrswesen ebenfalls lebhaft interessierten Fachverbänden meist schon vor seiner Stellungnahme nach außen ein gewisser Ausbruch der Interessengegensätze zur Geltung. Außer den Arbeiten seiner Ausschüsse, die sich mit den allgemeinen und grundlegenden Verkehrsfragen der deutschen Volkswirtschaft befassen, liegt ihm die umfangreiche Arbeit der Vertretung sämtlicher Interessen der Wirtschaft, soweit sie nicht örtlicher Natur sind, bei den Reichsministerien und Verkehrsverwaltungen ob. An seinen Sitzungen nehmen stets Vertreter der betreffenden Ministerien (Reichsverkehrsministerium, Reichspostministerium), Mitglieder der entsprechenden Verwaltungsräte und Hauptverwaltungen von Reichsbahn und Reichspost teil. Meist werden u. a. auch Verkehrsausschußmitglieder und Verkehrsdezernenten vom Reichsverband der Deutschen Industrie und vom Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels sowie vom Verein Deutscher Speditureure hinzugezogen. An das Referat des Berichterstatters schließt sich jedesmal ein außerordentlich sachliche Diskussion an, in der unter dem Vorsitz von Geheimrat Haueser die besten Verkehrspolitiker der Wirtschaft zu Worte kommen. Die Gegenäußerungen der anwesenden Regierungsvertreter zu den Wünschen geben den Entscheidungen ebenfalls den Ausdruck der feinst abgewogenen und außerordentlich objektiven Stellungnahme. Die Verhandlungsberichte sind fast kollegial über spezielle Verkehrsfragen zu nennen. Daß Sachlichkeit und Klarheit bei den großen staatlichen Verkehrsunternehmungen oder dem Reichsverkehrsministerium entsprechende Resonanz und Berücksichtigung finden, ist verständlich. Die Lektüre dieser Berichte wäre manchen kleineren Verbänden zu empfehlen, deren Einseitigkeit und Oberflächlichkeit häufig weit über das Ziel hinauschießen.

Die Zusammenarbeit der Spitzenverbände ist auf diesem Gebiete als gut zu bezeichnen. Die Einladung zu den Sitzungen der Verkehrsausschüsse erfolgt automatisch, ebenso findet wenigstens zwischen dem D. I. und H.-Tag, dem Reichsverband der Deutschen Industrie und dem Reichsverband des Deutschen Groß- und Überseehandels ein regelmäßiger Austausch der Mitteilungen und Rundschreiben statt.

An großen Arbeiten leisteten die Ausschüsse des D. I. und H.-Tages in der letzten Zeit folgende: im Eisenbahnverkehr die Bereinigung des Normalgütertarifsystems und die Neufassung der EVO, im Postverkehr die systematische Änderung des Fernsprechgebührentarifs wie die Erhöhung des Postgebührentarifs. Durch die gemeinsamen Arbeiten der Spitzenverbände, des Reichswirtschaftsrats und der sonstigen beteiligten Verkehrsbeiräte ist eine Klärung der Binnenschiffahrtsfragen versucht worden. Im Kraftfahwesen wurde die grundlegende Bearbeitung der neuen Kraftfahrzeugsteuer für die Weiterentwicklung dieses Verkehrsweiges von großer Bedeutung, wie endlich auch die Arbeiten auf dem Gebiete des internationalen

¹⁾ Vgl. Apelt, S. 36.

²⁾ Vgl. auch „Der Deutsche Handelstag 1861—1911“, II. Bd., Berlin 1913.

Luftrechts wohl als Anfang einer immer größer werdenden Vereinheitlichung der internationalen Luftverkehrsbeziehungen angesehen werden können.)

Bei den Arbeiten der Ständigen Tarifkommission sowie bei der Behandlung der Ausnahmearifre durch die berichterstattenden Reichsbahndirektionen wird der D. I. und H.-Tag mehr und mehr zur Stellungnahme in Zweifelsfällen herangezogen.

b) Landwirtschaftskammern und Deutscher Landwirtschaftsrat.

Den Hauptteil der die Verkehrspolitik beeinflussenden Tätigkeit in den Landwirtschaftskammern (L.-Kammer) dürfte die Mitarbeit an der Gütertarifpolitik der Reichsbahn in ihren volkswirtschaftlichen Referaten einnehmen. Dabei handelt es sich, wie bei den I. und H.-Kammern, hauptsächlich um gutachtliche Äußerungen zu Frachtermäßigungs- und Detarifierungsanträgen (für landwirtschaftliche Produkte), zu denen die damit beauftragten Reichsbahndirektionen um Stellungnahme bitten. Diese kann zustimmend oder ablehnend sein, je nach dem um Stellungnahme bitten. Diese kann zustimmend oder ablehnend sein, je nach dem um Stellungnahme bitten. Diese kann zustimmend oder ablehnend sein, je nach dem um Stellungnahme bitten. Diese kann zustimmend oder ablehnend sein, je nach dem um Stellungnahme bitten.

Der Deutsche Landwirtschaftsrat²⁾ (DLR) ist die Spitzenvertretung der D. L.-Kammern und beruht, wie der D. I. und H.-Tag auf freiwilliger Grundlage. Schon 1872 als Zentralstelle für die landwirtschaftlichen Interessen gegründet, wird er seit langem von der Regierung anerkannt. Unter den 6 Abteilungen, in die das Arbeitsgebiet zerfällt, befindet sich auch das Referat für Verkehr (Eisenbahn, Post usw.), Presse und Statistik. Die Einrichtung einer besonderen Abteilung hierfür war von der 54. Vollversammlung (1924) beschlossen worden. Mit der Einstellung eines weiteren Referenten und entsprechender Vermehrung des Büropersonals wurde damit die Bearbeitung der Verkehrsangelegenheiten zusammengefaßt. Kurz darauf, im Juni 1926, konstituierte sich auch beim DLR ein Verkehrsausschuß. Dieser setzt sich zusammen aus den landwirtschaftlichen Mitgliedern bzw. deren Stellvertretern im Ausschuß der Verkehrsinteressen bei der Ständigen Tarifkommission (5), im Reichseisenbahnrat (14), im Ständigen Fahrplanausschuß (3) und im Verwaltungsrat der Reichspost (2), wobei dem Ausschuß Erweiterung durch Zuwahl freisteht. Als Vorsitzender wurde Graf von der Schulenburg-Grünthal gewählt, der u. a. dem Verkehrsausschuß der

¹⁾ Vgl. Tätigkeitsbericht des D. I. und H.-Tages 1927 (Verkehrswesen: bearbeitet von Dr. Hay).

²⁾ Vgl. Jahresberichte des Deutschen Landwirtschaftsrates, Berlin 1926 und 1927.

Ständigen Tarifkommission, dem Reichseisenbahnrat und dem Verwaltungsrat der Reichspost angehört. Das Ziel der Arbeiten des Ausschusses soll die Herbeiführung eines engeren Einvernehmens der landwirtschaftlichen Mitglieder in den Verkehrsberufen untereinander und mit der Geschäftsführung des DLR sein, damit ein einheitliches Vorgehen aller landwirtschaftlichen Vertreter in den Verkehrsfragen erreicht wird. Man sucht dies in der Hauptsache dadurch zu verwirklichen, daß vor den Sitzungen der Ständigen Tarifkommission, des Reichseisenbahnrates usw. nach Bedarf Vorbesprechungen abgehalten werden. Der Verkehrsausschuß des DLR. trat im Geschäftsjahr 1926/27 zu zwei Sitzungen zusammen. Bei der ersten handelte es sich in der Hauptsache darum, eine Einigung über die Vorschläge der landwirtschaftlichen Mitglieder zum Ständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrates zu erzielen. Die zweite Sitzung hatte u. a. die Vorbesprechung über die systematische Prüfung des Normalgütertarifs zum Gegenstand, mit der sich wenige Tage darauf (Januar 1927) die Ständige Tarifkommission in Garmisch-Partenkirchen beschäftigte.

Wegen der Menge örtlicher Verkehrsfragen wurde im Zusammenhang hiermit vom DLR den Landwirtschaftskammern empfohlen, ähnliche Vorbesprechungen vor den Sitzungen des Landes- wie Wasserstraßenbeirates ihres Bezirkes zu veranstalten. Der DLR hat ferner die L.-Kammern gebeten, die in den neu gebildeten Wirtschaftreferaten der Reichspost gebotene Gelegenheit enger Zusammenarbeit mit den Oberpostdirektionen wahrzunehmen. Durch gegenseitige Zustellung des herausgegebenen Schriftums wurde der Anfang dazu gemacht.

Die länger als bei den anderen Wirtschaftszweigen anhaltende Notlage der Landwirtschaft in der Nachkriegszeit veranlaßt deren Interessenvertretungen ganz besonders, die Tarifpolitik der Reichsbahn zur Verbesserung ihrer Produktions- und Absatzbedingungen zu beeinflussen. Dabei handelt es sich einmal um Bestrebungen, tarifpolitische Einfuhrvergünstigungen zu verhindern, zum anderen um zahlreiche Anträge auf Tarifermäßigungen.

Die schwierigen Verhandlungen gegen die Begünstigung ausländischer Waren durch die Reichsbahn gelten in erster Linie dem sogenannten Reexpeditionsverkehr, bei dem z. B. eine Ermäßigung der Umschlaggebühren für südländisches Obst auf den Bahnhöfen München und Frankfurt/Main gewünscht wird. Man fürchtet, daß daraus dem notleidenden deutschen Obst- und Gartenbau gesteigerter Wettbewerb erwächst. Im Verfolg dieser Bestrebungen wird das Augenmerk auch auf weitere Eisenbahnverhandlungen zwischen der DRG. und ausländischen Bahnen gerichtet, die z. T. in Handelsverträgen vorgesehen sind. Wie weit die ausländische Konkurrenz durch betriebsorganisatorische Maßnahmen der Reichsbahn abzuhalten gesucht wird, davon später noch ein Wort.

Den größten Raum haben natürlich die Bestrebungen auf Tarifvergünstigungen eingenommen. Dabei handelte es sich sowohl um Ausfuhr- wie um Binnentarife. Zur Verringerung der Absatznot wurden u. a. Ausfuhrtarife für den schwer absetzbaren Roggen und für Kartoffeln verlangt und teilweise erreicht. Über Sechsfenausnahmetarife für Kartoffelzerzeugnisse sind Verhandlungen im Gange. Im Binnenverkehr kommen Ausnahmetarifierungen für Betriebsmittel und -zerzeugnisse in Frage. Gemeinsam mit den interessierten Verbänden der Industrie und des Handels und den landwirtschaftlichen Fachverbänden konnten Ermäßigungen für Maschinen, Düngemittel, Saatgut usw. erreicht werden.

Für die Hauptzerzeugnisse wurden häufig Notstandstarife eingeführt, die gleichzeitig zur Verbilligung der Lebenshaltung beitragen sollten. Deren vortreibender Charakter zwang häufig zu Verlängerungsanträgen, für die Kartoffeln

zum Vorschlag, diese aus dem Notstandstarif herauszunehmen und einen besonderen Ausnahmetarif zu schaffen. Zahlreiche Detarifierungsanträge, Vergünstigungsbestrebungen für Ausstellungsgut, Unterstützung der Sonderanträge Ostpreußen für Getreide- und Pferdetarifiermässigkeiten usw. seien nebenbei erwähnt.

Aus den Anregungen auf betriebsorganisatorischem Gebiet sind die Bestrebungen zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Verbraucher- und Erzeugerböden hervorzuheben, wozu z. B. der starke Wettbewerb niederländischer Agrarprodukte im rheinisch-westfälischen Industriegebiet Anlaß bot. Rechtzeitige Einlegung schneller Beförderungsmöglichkeiten sollen eine verkehrsmässige Gleichstellung mit den ausländischen Erzeugnissen schaffen.

Alle diese Forderungen wurden im engsten Einvernehmen mit der Preussischen Hauptlandwirtschaftskammer, den sonstigen landwirtschaftlichen Spitzenorganisationen und den zuständigen Fachkörperschaften (Hauptanstalt der Deutschen Landwirtschaft, Arbeitsgemeinschaft für Gartenbauwesen, Kartoffelbaugesellschaft, Reichsverband für Obst- und Saatenbau) gestellt.

Die Wünsche der Landwirtschaft auf dem Gebiete des Postwesens sind in den letzten Jahren besonders stark hervorgetreten. Sie zielen auf Verbesserung der Postzustellung auf dem Lande und auf eine ausreichende Berücksichtigung der Landwirtschaft bei der Neuregelung des Fernsprechwesens hin (Nachtdienst, längere Bedienungszeiten usw.). Auf Grund des von den L.-Kammern erhaltenen Materials hat sich der DLR. eingehend mit der Denkschrift des Reichspostministers über die Postreform auf dem Lande befaßt und kritisch dazu Stellung genommen (neue Postagenturen, Sonntagsbestellung, Kraftwagenverkehr usw.).

c) Handwerkskammern und Handwerks- und Gewerbekammer-Tag.

Eine regelmäßige Bearbeitung von Verkehrsfragen durch die Handwerks-(Gewerbe-)Kammern setzt bei den meisten eigentlich erst in der Nachkriegszeit ein. Die im allgemeinen Teil dafür bereits angeführten Gründe gelten auch hier. Tatsache ist jedoch, daß das Handwerk mit seiner hauptsächlich für den örtlichen Bedarf bestimmten Arbeit von den großen Fragen des Verkehrs unmittelbar nicht berührt wird.

Die zum Teil beobachtete Anlehnung der Handwerkskammern an die I. und II.-Kammern muß daher im Interesse einer Zusammenfassung als durchaus zweckmässig bezeichnet werden. Freilich ganz zu vermeiden ist die Beschäftigung der Handwerkskammern mit Verkehrsfragen nicht, denn die Handwerker kommen natürlich mit ihren Anregungen und Beschwerden eher zu ihnen als zu den I. und II.-Kammern. Daß bei diesen aber auch die Interessen des Handwerks gewahrt werden, dafür bürgt die Tatsache, daß die I. und II.-Kammern ja den Kleinhandel zu vertreten haben, mit dessen Wünschen sich die des Handwerks meist decken. Wo, wie bei den sächsischen Gewerbekammern, der Kleinhandel jedoch zum Arbeitsgebiet der Handwerkskammern gehört, verschiebt sich die Lage allerdings. Eine Zusammenarbeit ist aber auch hier anzustreben, um Doppelarbeit zu vermeiden.

Einen besonderen Standpunkt in Verkehrsfragen nimmt das Handwerk u. a. bei den Telefongebühren ein, wo es natürlich zu den Wenigstprechern gehört; im Eisenbahnverkehr wünscht es möglichsie Verbilligung der Fahrpreise und Frachtsätze für die Nahentfernungen, ferner hat es Interesse an der Einführung eines Kleinkapotverkehrs und an einer besseren Postbestellung für das ländliche Handwerk.

Die wichtigste Vertretung für die Handwerkskammern ist der zuständige

Landeseisenbahnrat. Außerdem gehören sie den betreffenden Verkehrsverbänden und den örtlichen Verkehrsvereinen an.

Zu erwähnen ist schließlich noch von den sächsischen Gewerbekammern, daß ihnen die Fahrplänenentwürfe von der Reichsbahndirektion Dresden zur Stellungnahme vorgelegt werden. Ihre Wünsche übermitteln sie direkt. Auf den bezirklichen Fahrplankonferenzen sind sie ebenfalls vertreten. Im Tarifwesen werden sie gleichfalls um gutachtliche Äußerung ersucht.

Der Deutsche Handwerks- und Gewerbekammertag, der in Personalunion mit dem Reichsverband des Deutschen Handwerks steht, wird zu den Beratungen des Deutschen Industrie- und Handelstages hinzugezogen. Anregungen von lokalen Verbänden erhält er infolge der erwähnten örtlichen Bedeutung der Verkehrsfragen wenig.

2. Freie wirtschaftliche Vereine.

Eine knappe Gegenüberstellung zwischen öffentlich-rechtlichen Wirtschaftsvertretungen und freien wirtschaftlichen Vereinen, so weit sie für die hier zu behandelnde Tätigkeit wesentlich ist, wurde schon bei den I. und II.-Kammern gegeben. Aufgabe beider Arten dieser Vertretungen ist, um es kurz zu wiederholen, die dauernde Förderung gemeinsamer Interessen ihrer Mitglieder zur besseren Gestaltung der wirtschaftlichen Lage. Im Gegensatz zu den öffentlich-rechtlichen Einrichtungen jedoch sind die freien Vereine in ihrer Organisation, Form und Namensgebung keinerlei Bindungen unterworfen. Ihr Zusammenschluß ist überwiegend fachlich und beschränkt sich auf bestimmte Wirtschaftszweige. Das Ziel wird in größerem Umfang zu erreichen gesucht durch Agitation, Petitionen und ähnliche Mittel. Fehlt ihnen also zunächst auch das mit dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Kammern verbundene Ansehen, so verleiht doch Wahrnehmung einheitlicher Interessen, stärkere Aggressivität und schließlich wertvolle Leistungen ihren Forderungen Stöckkraft, Anerkennung und Erfolg. Und wenn sie auch reine Interessenpolitik treiben, so verfolgen sie ihre Ziele doch zum Teil durchaus nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen.

Die Verkehrsdezernate und Verkehrsausschüsse von Landschafts- und Fachgruppen leisten eine reiche Vorarbeit für die gemeinsamen Besprechungen bei den Spitzenverbänden. Ohne diese Zubringerdienste stände deren Bearbeitung grundsätzlicher Fragen häufig auf ärmlichen Füßen. Die auf Eingaben oder Umfragen gebildeten Urteile der Unterverbände tragen den Verhältnissen übersehbarer und einigermaßen gleichartiger Wirtschaftsbezirke oder Berufsgruppen Rechnung. Aus der Lage zur Rohstoffbasis, zum Ausland, zu Seehäfen, Binnenwasserstraßen, aus der Produktionsstufe usw. ergeben sich bedeutende Unterschiede auch in den Forderungen an die Verkehrspolitik, die gelegentlich zu heftigen Meinungsverschiedenheiten führen. Sie innerhalb der eigenen Reihen auszutragen, ist Aufgabe der Spitzenverbände, die natürlich ausgezeichnete Bearbeiter haben müssen, wenn die Unterverbände zu ihnen Vertrauen haben sollen. Diese müssen überzeugt sein, daß die Spitze alles tut; andernfalls gehen sie selbstständig vor, was gelegentlich allerdings auch aus taktischen Gründen geschieht.

a) Industrie.

Innerhalb der Tätigkeit der landschaftlichen Verbände und Fachgruppen der Industrie nimmt die Beeinflussung der gesamten Tarifpolitik den größten Raum ein. Bei dieser wieder ist das Hauptinteresse auf die Frachtsätze des Güterverkehrs,

dessen Nebengebühren und Beförderungsbedingungen gerichtet. Der Personenverkehr tritt demgegenüber stark zurück.

a) Regionale Verbände.

Die regionalen oder landschaftlichen Vereine sind vorangestellt worden. Obwohl an Zahl hinter den jüngeren Fachvereinen beträchtlich zurückstehend, kommt ihnen doch infolge ihres meist jahrzehntelangen Bestehens, ihrer reichen Erfahrungen und ihrer umfassenderen Beschäftigung auch mit Verkehrsfragen durchschnittlich größere Bedeutung zu. Das schlagsgesteckte Tätigkeitsgebiet entspricht bei einigen durchaus dem Aufgabenkreis einer großen I. und II.-Kammer. Unnötig fast zu erwähnen, daß diese Verbände in den meisten gesetzlichen Verkehrsberufen vertreten sind, soweit diese für ihren Bezirk bestehen.

Als Vertreter der hinter ihnen stehenden Wirtschaftsgebiete und nach ihren tatsächlichen Leistungen zu urteilen, sind als auch auf anderen Gebieten hervorragende landschaftliche Verbände zu nennen: der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen (Langnam-Verein) und der Verband Sächsischer Industrieller.

Der Langnam-Verein in Düsseldorf¹⁾ steht in Personalunion mit der Nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller. Beide gehen gelegentlich mit dem ebenfalls sehr rührigen Stahlwerksverband (Syndikat) vor. Auch hat sich zwischen ihnen eine gewisse Arbeitsteilung herausgebildet, und zwar bearbeitet der Stahlwerksverband, den ja nur die Gültartarife interessieren, hauptsächlich die Detarifierungsanträge, während der gemeinsamen Geschäftsführung der beiden anderen Verbände Tarifsystemfragen und allgemeine Ermäßigungen obliegen.

Zum Zwecke einer einheitlichen Stellungnahme in Fragen, die das ganze rheinisch-westfälische Wirtschaftsgebiet angehen, besteht die Niederrheinisch-Westfälische Verkehrs- und Tarifkonferenz in Düsseldorf, deren Geschäftsführung in den Händen der Nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller liegt. Sie wurde 1920 von der I. und II.-Kammer Essen angeregt. Aus persönlicher Fühlungnahme zwischen den Verkehrsfachleuten der großen Werke und Verbände entstand allmählich eine dauernde Einrichtung. Infolge Wechsels in der Leitung des Verkehrsdezernates bei der I. und II.-Kammer Essen übernahm die Nordwestliche Gruppe die Führung. Der Ausschuß tagt grundsätzlich monatlich, meist aber nach Bedarf in Düsseldorf.

In letzter Zeit hat auch eine zweckmäßige Zusammenarbeit mit anderen wirtschaftlichen Verbänden und mit I. und II.-Kammern seitens des Langnam-Vereins stattgefunden, um mit einer noch durchschlagsfähigeren Willensbildung bei wichtigen und die gesamte Wirtschaft des Ruhrgebietes berührenden Verkehrsfragen den gewünschten Erfolg zu erzielen.

Der Verband Sächsischer Industrieller in Dresden mit seinen 27 Ortsgruppen hat ebenfalls Verkehrsausschuß und Verkehrsreferat. Fragen lokaler Natur bearbeiten die Ortsgruppen natürlich direkt, wofür, was den Eisenbahnverkehr anlangt, auch in gewissem Umfang die Betriebsdirektionen der Reichsbahn in Sachsen noch zuständig sind. Fragen allgemeiner Natur gehen an den Verband Sächsischer Industrieller. Dieser wieder verhandelt in Angelegenheiten, die rein sächsische Belange betreffen, direkt mit den Behörden in Dresden

und Berlin, bei Fragen, die das ganze Reichsgebiet angehen, bedient er sich des Einflusses in den Ausschüssen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, zu dessen besten Mitarbeitern er, wie übrigens auch der Langnam-Verein, zählt.

Da die Fortbildung des Normalgütertarifs hauptsächlich in dem Verkehrs-ausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie bearbeitet wird, soll hier etwas näher auf die Bemühungen um die ebensowichtigen Ausnahmetarife¹⁾ eingegangen werden. Nachdem diese während des Krieges und aus politischen Gründen noch lange in die Nachkriegszeit hinein größtenteils aufgehoben waren, setzen naturgemäß rege Bestrebungen auf ihre Wiedereinführung ein. Nach Art. 365 des Versailler Vertrages hatten die Feindbundstaaten das Recht zu verlangen, daß ihre Güter alle Erleichterungen und in jeder anderen Hinsicht die günstigste Behandlung erfahren, die für Güter gleicher Art galten, die auf irgendeiner deutschen Strecke im Binnenverkehr oder zum Zwecke der Aus-, Ein- oder Durchfuhr unter ähnlichen Beförderungsverhältnissen insbesondere bezüglich der Länge der durchlaufenen Strecke, befördert wurden. Mit dem 10. Januar 1925, an dem gleichzeitig auch handelspolitische Begünstigungen fielen, verzichteten die Feindbundstaaten auf das Recht der Verlängerung dieser Bestimmung, so daß außenpolitisch kein Grund mehr vorlag, weiterhin die Erstellung von Ausnahmetarifen zu verweigern. Außer den fortwährenden Bemühungen, die Zahl der Ausnahmetarife immer mehr zu vergrößern — wogegen allerdings auch Bedenken wegen der Übersichtlichkeit der Tarife geltend zu machen sind — oder die bestehenden auf andere Güterarten auszudehnen (z. B. Ausnahmetarif für Eisen auf Halbzeug), war es dauernd Aufgabe der Verbände, die Rückwirkungen der 1924 dreimal erfolgten allgemeinen Frachtermäßigungen für Normaltarife und der am 1. August 1927 erfolgten Tarifreform auf die Ausnahmetarife zu beobachten. Nicht selten wurden diese dabei unberücksichtigt gelassen, so daß die Spanne zwischen ihren und den Sätzen der Normaltarife auf ein Minimum herabgedrückt wurde. Auf diese Weise verloren sie natürlich ihre Bedeutung. Dann war z. B. der Anreiz für die Verfrachter besonders des Ruhrgebietes, statt der kürzeren Reichsbahnstrecken im gebrochenen Bahn- und Schiffsverkehr nach den ausländischen Seehäfen, die meist längeren Bahnstrecken nach den deutschen Seehäfen zu benutzen, nicht mehr gegeben. Andere Anträge waren darauf gerichtet, die Ausnahmetarife für weitere Tonnersätze als vorgesehen gelten zu lassen oder fehlende wichtige Verkehrsbeziehungen in die Tarife aufzunehmen. Die von der Industrie heute geforderten Vergünstigungen sind Ausfuhr- und Binnen-Ausnahmetarife. In der zweiten Gruppe sind hervorzuheben Notstands- und Binnenumschlagsausnahmetarife. Bei den Ausfuhr-Ausnahmetarifen sind zu unterscheiden solche über See-häfen und solche über die trockene Grenze.

Gegenüber dem Zögern der Reichsbahn, das zweifellos in der Nachprüfung der neuen Verhältnisse gewisse Berechtigung hatte, wiesen die in Betracht kommenden Industrien und Wirtschaftsvorstände in ihren Anträgen auf Seehafen-Ausnahmetarife immer wieder darauf hin, daß ohne eine erhebliche Steigerung der Ausfuhr die Erfüllung der Reparationsleistungen für die deutsche Wirtschaft unmöglich sei. Für die rheinisch-westfälische Wirtschaft wurden hauptsächlich folgende Seehafenausnahmetarife daraufhin eingeführt: für Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren, Bier, Linoleum, Stein-, Siede- und Hütten-salz, Düngemittel, Zement, Glas, Papier und Pappe, Feuer- und Steingutwaren.

Nachdem hier das wichtigste erreicht ist, gehen vielfache Bestrebungen dahin,

¹⁾ Vgl. Mitteilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen; 1925/1, 1926/3, 1927/5.

¹⁾ Vgl. Mitteilungen des Langnam-Vereins a. a. O.

diese Ausnahmetarife auf die Ausfuhr über die trockene Grenze auszudehnen, wofür sich besonders auch die sächsische Wirtschaft einsetzt. Auf diesem Gebiete werden im Vergleich zur Vorkriegszeit noch ganz erhebliche Mängel festgestellt. Hingewiesen wird dabei auf die in fast allen vor dem Kriege vorhandenen direkten Hinbewegungen vorgesehene Ausnahmesätze und die daneben bestehende beverbandstarifen vorgesehenen Ausnahmetarifen für diese Verkehrsbeziehungen. trächtliche Zahl von besonderen Ausnahmetarifen für diese Verkehrsbeziehungen. Der große Wettbewerb, mit dem sämtliche deutsche Ausfuhrindustrien auf dem Weltmarkt zu kämpfen haben, und der Rückgang der gesamten deutschen Ausfuhr in dieser Forderung heute verstärkte Geltung zukommen. Weiter wird auf die lassen dieser Förderung dieser Art in benachbarten Wettbewerbsländern (Italien) tarifpolitische Förderung dieser Art in benachbarten Wettbewerbsländern (Italien) die Reichsbahn für die Ausfuhr von Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren der Klassen A bis D keine Ausnahmetarife erstellte. Die DRG. begründete die Ablehnung damit, daß sie die dadurch entstehenden Einnahmeausfälle nicht tragen könne. Erst gelegentlich der Tarifierhöhung vom 1. Oktober 1928 wurde eine von den Interessenten allerdings als kaum ausreichend angesehene Ermäßigung von 22-26 % (gegenüber den Sätzen des Normaltarifs) eingeführt. Den weiteren Wünschen der Wirtschaft muß aber entgegengehalten werden, daß eine allgemeine Ausdehnung der Seehafenausnahmetarife auf die Ausfuhr über die trockene Grenze die Seeschifffahrt durchkreuzt. Die Förderung der deutschen Seehäfen und der deutschen Seeschifffahrt würde damit größtenteils illusorisch.

Vorstellungen vieler maßgebenden Wirtschaftskreise und Interpellationen im Reichs- und Landtag haben den in dauernder wirtschaftlicher Notlage befindlichen Erzbergbau im Sieg-, Lahn- und Dilgebiet neben staatlichen Subventionen Notstandstarife für Brennstoffe und Eisenerze gebracht. Daß deren Ermäßigungen mit den allgemeinen Frachtherabsetzungen häufig nicht Schritt hielten, war Anlaß zu zahlreichen weiteren Eingaben. Der DRG. wurde immer wieder vorgehalten, daß die Einstellung des Erzbergbaues Beförderungsverluste mit sich bringen werde, da der Ersatz an Erzmengen zum großen Teil auf dem Wasserweg aus den Hütten des Auslandes beschafft werden würde. Den Ausschlag für die erzielten tarifpolitischen Erfolge hat aber wohl nicht zuletzt die enge Wechselbeziehung zwischen diesen Gebieten und der Ruhrwirtschaft gegeben.

Die Notlage der eisen- und stahlverarbeitenden Industrie des „Schmerzpunktes“ Ostpreußen veranlaßte die DRG. zur Einführung eines Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aus Rheinland und Westfalen sowie Oberschlesien nach Ostpreußen. Dabei war dem oberschlesischen Versandgebiet eine Frachtermäßigung um 15 %, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet dagegen nur eine solche von 10 % zugestanden worden. Das gab der benachteiligten Wirtschaft Veranlassung, eine Gleichstellung zu fordern. Für die angeführte Festsetzung der DRG. dürfte jedoch einmal die Vergünstigung, die der Staffeltarif den weiteren Entfernungen gewährt, und zum anderen die Rücksicht auf den Wettbewerb der polnischen Eisenbahnen bestimmend gewesen sein.

In der Frage der Binnenumschlagtarife sei nur auf ein Beispiel eingegangen, das zeigt, wie sich durch die Tarifpolitik weit entfernt liegende Industrien ins Gehege kommen können. Die rheinisch-westfälische Sägewerksindustrie war durch die Entfernungsstaffel des neuen Normalgütertarifs geradezu in Notlage geraten. Während sie für das von ihr verarbeitete süddeutsche Rundholz auf die kurzen Entfernungen zwischen den Holzgewinnungsstätten und den Umschlagplätzen am Oberrhein und zwischen denen des Niederrheins und den Sägewerksstationen die hohen Nahfrachten zu zahlen hatte, konnten die süd-

deutschen Sägewerke, durch die billigen Sätze für die weiten Entfernungen begünstigt, ihr Bauholz auf unmittelbarem Bahnweg nach Rheinland und Westfalen verfrachten. Um der rheinisch-westfälischen Sägewerksindustrie ihren natürlichen Absatzmarkt wiederzugeben, ging der Antrag des Langnam-Vereins, der u. a. von den I. und II. Kamern Bonn, Düsseldorf, Duisburg-Wesel und Köln sowie vom Verein der Holzindustriellen in Rheinland und Westfalen und dem Rheinflößerverband in Mainz tatkräftig unterstützt wurde, dahin, einen Wasserumschlagtarif für Rundholz zu erstellen. Der Ausgleich zwischen den Interessen der rheinisch-westfälischen und der süddeutschen Holzwirtschaft war nicht leicht zu schaffen, zumal, da die Einführung von Wasserumschlagtarifen bei den bekannten Gegensätzen zwischen Binnenschifffahrt und Reichsbahn immer mit Schwierigkeiten verbunden ist. Die Reichsbahndirektion Köln als geschäftsführende Verwaltung der DRG. erkannte jedoch die Notlage der Holzwirtschaft ihres Bezirkes an und trug dazu bei, daß der Wasserumschlagtarif für Holz ab 1. August 1927 gewährt wurde.

Aus dem Gebiete der reinen Binnenausnahmetarife seien die Bemühungen des Verbandes Sächsischer Industrieller erwähnt, die den west- und süd-deutschen Spinnereien gewährten Ausnahmetarife für Rohbaumwolle und Garne im Interesse der sächsischen Spinnereibesitzer auch auf Sachsen auszudehnen.

Wettbewerbstarife erstellt die Reichsbahn, um ab- oder umgeleiteten Verkehr wieder an sich zu ziehen. Sie verdanken ihre Entstehung nicht der unmittelbaren Anregung der Wirtschaft. Valutadumping der Nachbarstaaten und Wettbewerbsmaßnahmen fremder Verkehrsverwaltungen sind meist die Ursache. Die Wirtschaftsverbände verfolgen diese Vergünstigungen nur deshalb genau, um mögliche Schädigungen der eigenen Ausfuhrindustrien hintanzulassen. Soweit diese vermieden werden, halten die Verbände diese Tarife für durchaus zweckmäßig und notwendig. Die Wirtschaft hat Interesse an Verkehrszuwachs und der damit verbundenen Einnahmesteigerung der DRG. Im anderen Falle müssen Verluste durch Tarifierhöhungen wettgemacht werden, die die heimische Wirtschaft belasten. Nach dieser Seite haben die Verbände zum Teil den Verkehrstreibenden gegenüber aufklärend gewirkt. Zur Prüfung der wichtigen Frage, ob die zu erstellenden Tarife unter Umständen eine Schädigung volkswirtschaftlicher Interessen herbeiführen können, hat der Langnam-Verein wiederholt angeregt, die DRG. solle sich vorher mit den zuständigen deutschen Wirtschaftsvertretungen in Verbindung setzen. Das geschieht jetzt auch. Bevor Wettbewerbstarife eingeführt werden, wird der Reichsverband der Deutschen Industrie von der Reichsbahnhauptverwaltung gut-achtlich gehört.

Wettbewerbstarife gegen den Lastkraftwagen (K-Ausnahmetarife) haben den Zweck, die von der Schiene auf das Auto abgewanderten Güter der Reichsbahn zurückzugewinnen. Gegen das Bestreben, auch auf diese Weise den alten Verkehrsumfang zu erhalten, hat die Wirtschaft nichts einzuwenden, sie kann dabei nur profitieren. Wohl aber wendet sie sich (Langnam-Verein) gegen dieses System der nachträglichen Maßnahmen, das auch sonst bei der Reichsbahn anzutreffen ist. Eine allgemeine Senkung der Nahfrachten würde es vielleicht gar nicht zu dieser Abwanderung kommen lassen, also vorbeugend wirken.

Zahlreiche Anträge auf Detarifierungen, wie sie für die in die oberen Tarifklassen eingereihten Güter der Fertigungsindustrie häufig gestellt werden, bearbeitet der Verband Sächsischer Industrieller (u. a. auch der Verband Südwestdeutscher Industrieller und der Verband Rheinischer Industrieller). Da von der Reichsbahnhauptverwaltung dabei die Verhältnisse des ganzen Reiches geprüft werden müssen,

werden die Anträge zunächst dem Verkehrsausschuß des Reichsverbandes der Deutschen Industrie als Material überwiehen. Als Begründung werden vornehmlich Wertvergleiche mit anderen Gütern angeführt. Dabei kommt es auch vor, daß solche Anträge lediglich gestellt werden, um in das Absatzgebiet anderer Industrien einzudringen (Westdeutsche Schrauben- und Mutterindustrie gegen dieselben Berliner und sächsischen Industrien).¹⁾

bb) Fachliche Verbände.

Bei den Fachverbänden der Industrie soll auf die Interessenvertretungen des Bergbaues (Urproduktion) und auf zwei hervorragende Beispiele der Fertigungindustrie (Fahrzeug- und Maschinenindustrie) näher eingegangen werden.

Die hier angestellte Untersuchung zeigt, daß die Verkehrsfragen bei den Verbänden des Bergbaues einen großen Teil des Arbeitsgebietes einnehmen. Hinsichtlich der Verschiedenartigkeit der Interessen stehen diese Vereine in der Mitte zwischen den eben behandelten landschaftlichen Verbänden und den sonstigen Fachverbänden. Die Tatsache, daß die Kohle bei den zwei wichtigsten Transportmitteln, Eisenbahnen und Wasserstraßen, je 40 % der beförderten Gütermenge ausmacht und daß die Fracht bei diesem Massengut eine entscheidende Rolle spielt, läßt das überragende Interesse begrifflich erscheinen. Tarifermäßigungen zur Erweiterung der Absatzmärkte für den wichtigsten Rohstoff der gesamten Wirtschaft sind das Ziel der Bestrebungen. Um es zu erreichen, wird auf den Wettbewerb ausländischer Kohle, auf die Eigenschaft als Hauptkunde beider Transportmittel hingewiesen und deren Konkurrenz gelegentlich ausgespielt. In der Einführung von Mindestmengenrabatten für bestimmte Verkehrsbeziehungen auf der Schiene werden von hier aus die ersten Erfolge erzielt, der Druck auf Vergünstigung durch lebhafte Förderung wichtiger Kanalbauten und -projekte verstärkt. Genügende und rechtzeitige Wagengestellung, Anzahl und Belastungsmöglichkeiten der Fahrzeuge gewinnen infolge der riesigen Transportmengen erhöhte Bedeutung. Den Bedingungen für die große Zahl der Privatanschlußgleisbesitzer muß besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Da das Grubenholz das Hauptverbrauchsmaterial der Zechen darstellt, unterliegt der Holztarif ständiger Kontrolle und Beeinflussung, wobei Waldbesitzer- und Grubenholzändlerverbände durch entsprechende Anträge lebhaft sekundieren. Personen- (Arbeiter-) und Postverkehr treten dahinter zurück. Zum Teil sind die Verbände hier in den besonderen Handelskammerausschüssen oder Verkehrsverbänden führend tätig. Vertretungen in den gesetzlichen beratenden Körperschaften des Reiches und ihres Bezirkes finden wir fast allgemein, entsprechend der Bedeutung des Kohlenreviers. Auch sind die Verbände Mitglied zahlreicher Kanalvereine.

Als die einflußreichsten Verbände des Steinkohlenbergbaus sind zu nennen: der Verein für die Bergbaulichen Interessen zu Essen und sein Antipode, der Obersächsischer Berg- und Hüttenmännische Verein e. V. in Gleiwitz.

Im Hinblick auf die in der Einleitung begründete Beschränkung soll hier nur auf den Verein für die Bergbaulichen Interessen in Essen und den Bergbaulichen Verein zu Zwickau eingegangen werden. Aus der Tätigkeit des Vereins für die Bergbaulichen Interessen ist hervorzuheben die bei ihm gebildete und unter seiner Geschäftsführung stehende Vereinigung der Verkehrsdezernenten verschiedener Verbände und Werke der Kohlen- und Eisenindustrie. Zweck dieses Zusammenschlusses ist gemeinsames Vorgehen in allen sogenannten

¹⁾ Vgl. Veröffentlichungen des Verbandes Sächsischer Industrieller, Heft 55, 1928, S. 53 ff.

eisenbahntechnischen Angelegenheiten der beteiligten Industrien und Werke, also in der Hauptsache Anschlußgleis-, Gebühren- (Lagerplatz- und Nutzungs-) und Wagenfragen. Mitglieder der Vereinigung sind außerdem das Rheinisch-Westfälische Kohlenyndikat in Essen, die Nordwestliche Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, der Stahlwerksverband, eine Reihe von L- und H-Kammern sowie einzelne große Firmen. Auf die Fragen, die hierbei in den letzten Jahren eine Rolle gespielt haben, soll bei der Darstellung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, wo sie ihre zentrale Bearbeitung finden, näher eingegangen werden.

Bemerkenswert ist die Stellungnahme des Vereins für die Bergbaulichen Interessen zu dem Projekt einer Schnellbahn Köln-Dortmund, das von der Studiengesellschaft für die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn m. B. H. in Essen, einer Vereinigung der Städte dieses Bezirkes, genau ausgearbeitet wird und über dessen Wirtschaftlichkeit oder Unwirtschaftlichkeit schon zahlreiche Gutachten vorliegen. Wohl wird vom Verein für die Bergbaulichen Interessen freudig anerkannt, daß damit an der „noch immer unerschütterten Monopolstellung der Reichsbahn“²⁾ gerüttelt wird und daß nicht zuletzt der großen Rührigkeit der Studiengesellschaft ein beschleunigter Ausbau des Streckennetzes im Rhein-Ruhr-Gebiet zu danken ist. Gegen den Bau selbst wurden jedoch von ihm wie vom Oberbergamt Dortmund in mehrfachen Eingaben, Gutachten und Verhandlungen lebhaft Bedenken geltend gemacht. Durch die Schnellbahn entstünden erhebliche laufende Bergschäden, woraus einerseits für den Bergbau eine schwere Belastung und der Verlust abbaufähiger Kohlenvorräte erwachse, während andererseits die Betriebssicherheit der Bahn selbst gefährdet sei. Inzwischen wurde bekanntlich von der DRG. ein Plan zum grundlegenden Ausbau ihrer Linien im Ruhrgebiet vorgelegt. Um die auch hierbei möglichen Schäden für den Ruhrbergbau auf das geringste Maß zu beschränken, hat sich die DRG. zu Verhandlungen über Einzelheiten in der Linienführung bereit erklärt.

Einen Beitrag zu den Auswirkungen des Staffeltarifs liefert die Denkschrift des Sächsischen Steinkohlenbergbaues über seine Benachteiligung durch die Tarifpolitik der DRG.³⁾

Die wirtschaftsgeographische Lage des im Gesamtrahmen des deutschen Kohlenbergbaues bescheidenen Reviers inmitten der hochentwickelten Industrie Südwestsachsens ist denkbar günstig zu nennen. Trotz verhältnismäßig hoher Selbstkosten infolge ungünstiger geologischer Verhältnisse, kostspieliger Abbaufahrten usw. hatte der sächsische Steinkohlenbergbau vor dem Kriege in West- und Mittelsachsen, Ostthüringen und Nordbayern ein nahezu unbestrittenes Absatzgebiet. Darüber hinaus tätige er aber auch nicht unbedeutliche Verkäufe nach Südbayern, Ostsachsen, Berlin und bis in die Gegenden von Eisenach und Schweinfurt. Der Wettbewerb der mitteldeutschen und der nordböhmisches Braunkohle war nicht drückend. Die Hauptkonkurrenten an der Ruhr und in Schlesien lagen so weit entfernt, daß ihre frachtlche Vorbelastung nach den genannten Gebieten zu groß war, um dorthin vordringen zu können.

Die Strukturwandlungen der Wirtschaft haben diese Verhältnisse in der Nachkriegszeit vollständig verschoben. Zu besonderen sozialpolitischen Belastungen kamen die Expansionsbestrebungen der mitteldeutschen Braunkohlenindustrie,

²⁾ Vgl. Jahresbericht des Vereins für die Bergbaulichen Interessen, Essen, für 1927.

³⁾ Vgl. „Die Benachteiligung des Sächsischen Steinkohlenbergbaues durch die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn“. Denkschrift des Bergbaulichen Vereins zu Zwickau e. V., September 1927.

deren Friedensförderung um 60 % überschritten wurde, zu der böhmischen Braunkohle trat die böhmische Steinkohle auf der Elbe, und ausschlaggebend wurde die Konkurrenz der oberschlesischen und der Ruhrkohle. Der 1920 in Kraft getretene Staffeltarif, dessen Frachtsätze für Koble (A. T. 6) bei 600 km nur 11 %, von 700 km ab überhaupt nicht mehr höher sind als die Friedensfrachten, während die Sätze für Nahentfernungen 30 % bis 60 % höher liegen, ermöglichte diesen entfernten Revieren bis in und über die Absatzgebiete des sächsischen Steinkohlenbergbaues hinaus vorzudringen. So kann man seit Jahren fast täglich durch Chemnitz Kohlen- und Güterzüge von Schlesien nach Nürnberg fahren sehen. Und während die Ruhrkohle bis nach Görlitz vordrang, wurde ganz Mitteldeutschland bestreitetes Gebiet für den Rhein und die Oder, Ausnahmetarife nach dem Siegerland, nach niederländischen Stationen) haben deren Position gestärkt, mittelbar den sächsischen Steinkohlenbergbau geschädigt.

Die Bemühungen des Bergbaulichen Vereins zu Zwickau waren in Eingaben und wiederholten, langwierigen Verhandlungen mit der DRG. und den anderen Kohlenrevieren zunächst darauf gerichtet, den Kohlenausnahmetarif auf die Friedensstaffel zurückzuführen, so daß jeder Entfernung die gleiche Verteuerung von 32 % (Teuerungindex) zufallen sollte. Zwar lag eine Entlastung der Nahfrachten auch im Interesse der mächtigen Gegner und Hauptnutznießer der neuen Tarifgestaltung, eine Verteuerung der Fernfahrten konnten sie aber nicht zugestehen. Um die durch die Maßnahme der DRG. verloren gegangene Wettbewerbsfähigkeit wieder zu erlangen, wollte sich der sächsische Steinkohlenbergbau mit einer Milderung der heutigen Entfernungsstaffel begnügen, aber auch dazu war die Reichsbahn „unter dem Einfluß der großen Steinkohlenreviere und der Braunkohle“ nicht bereit. Wohl in der Erkenntnis, daß so grundlegende Änderungen eines Ausnahmetarifs infolge seines engen Zusammenhanges mit dem ganzen Tarifsysteem von einem einzigen Verband nicht zu erreichen sind, hat der Bergbauliche Verein in der genannten Denkschrift einen anderen Weg eingeschlagen. Er fordert namentlich für die sächsische Steinkohle tarifliche Ausnahmehandlung in Gestalt eines besonderen Frachtsatzes mit 30 % Verbilligung in den in Frage kommenden Entfernungen (bis 250 km). Es wird abzuwarten sein, ob namentlich größere Wirtschaftsgruppen diese Forderungen unterstützen. Bei der bisherigen Taktik hat sich der Verband Sächsischer Industrieller als Vertreter in erster Linie der bei weitem überwiegenden sächsischen Feilindustrie (Textilien, Maschinen) und damit Befürworter des Staffeltarifs etwas zurückgehalten.

Die Braunkohle ist in der Nachkriegszeit der aufstrebende Wettbewerber der Steinkohle geworden. Sie nimmt jetzt innerhalb der Kohlenwirtschaft einen bedeutenden Platz ein. Neben einer Steinkohlenförderung von 145 Millionen t im Jahre 1926 erbrachte die deutsche Braunkohlenförderung 140 Mill. t und erzeugte 34 Mill. t Briketts.

Auch die Braunkohlenindustrie rechnet sich zu den besten Frachtzählern der Reichsbahn. Für ihre Frachtlage bedeutsam ist der Umstand, daß der Absatzradius der Braunkohle, besonders der Rohbraunkohle, infolge des geringeren Wärmegehaltes, ein viel kleinerer ist als der für Steinkohle. Gerade die nahen Entfernungen sind ja bekanntlich stärker belastet als die weiten Entfernungen. Infolgedessen trägt insbesondere die Rohbraunkohle in großem Maße dazu bei, die Ausfälle des billigen Fernverkehrs der übrigen Brennstoffe auszugleichen. Mit Ausnahme des rheinischen Reviers liegt der deutsche Braunkohlenbergbau außerdem sehr ungünstig zu den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen.

Der heute noch geringe Absatzradius der Braunkohle und ihre günstige geographische Verteilung gestattet eine Zusammenfassung der verkehrspolitischen Interessen. Die Bearbeitung geschieht in dem Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein in Halle für die Verkehrsfragen des Mitteldeutschens (Leipzig) und des Ostelbischen Braunkohlensyndikats (Berlin), für die der rheinischen Braunkohlenindustrie durch den Verein für die Interessen der Rheinischen Braunkohlenindustrie in Köln.

Der beim Deutschen Braunkohlen-Industrie-Verein zu diesem Zwecke eingesetzte Verkehrsausschuß berücksichtigt dabei die Anträge und Sonderwünsche der Syndikate, die ihrerseits die Auswirkungen der Kohlenausnahmetarife prüfen, wobei das Konkurrenzverhältnis zu Steinkohle besondere Beachtung findet. Ebenso wird von den Syndikaten die Notwendigkeit, neue Ausnahmetarife für bestimmte Verkehrsbeziehungen zu errichten, nachgewiesen und ihre Einführung angeregt.

Die wichtigsten tarifpolitischen Bestrebungen der Braunkohlenindustrie sind darauf gerichtet,

1. eine Differenzierung der Kohlentarife zu erwirken und
2. Küstentarife für Braunkohle zu bekommen.⁴⁾

Bemängelt wird seit Jahrzehnten, daß der Ausnahmetarif für Kohle (A. T. 6) zwischen den verschiedenen Kohlenarten keinen Unterschied macht. Da der Marktpreis für 1 t Rohbraunkohle nur etwa 3 M. beträgt und für 1 t Braunkohlenbriketts etwa 13 M., während der Wert für 1 t Steinkohle und Steinkohlenbriketts sich im Durchschnitt auf 18–20 M. stellt, so zieht natürlich die Steinkohlenindustrie aus dieser frachtliehen Gleichbehandlung heftig Kohlenarten ungleichen größere Vorteile als die Braunkohlenindustrie. Diese macht daher einem in der Hauptsache auf dem Wertsystem beruhenden Tarif den Vorwurf der Ungerechtigkeit, weil er von einer unteren Grenze ab auf den Güterwert keine Rücksicht mehr nimmt. Absatz und Beförderung nach Wettbewerbsgebieten werden dadurch für das billigere Gut ausgeschlossen.

Mehrfache Vorstöße von industrieller wie von Verbraucherseite, eine Differenzierung der Kohlentarife zu erwirken oder die nur bedingt verwendbare Rohbraunkohle unter angemessener Senkung der Frachtsätze aus dem Ausnahmetarif 6 herauszunehmen, scheiterten an den finanziellen Schwierigkeiten der Eisenbahnverwaltung und am Widerspruch der Steinkohlenindustrie, wobei auf die günstige wirtschaftliche Lage des Braunkohlenbergbaues im Vergleich zur Steinkohlenindustrie und auf die mit der gewünschten Regelung eintretenden Wettbewerbsverschiebungen innerhalb der deutschen Kohlenwirtschaft hingewiesen wurde.

Zur leichteren Wiedergewinnung der dem deutschen Kohlenbergbau längs der Nord- und Ostsee zu großem Teil an ausländische (englische) Kohle verlorengegangenen Absatzgebiete, sind auf Drängen der Beteiligten sogenannte Küstentarife (6s bis h) eingeführt worden und zwar zunächst für die westdeutschen und oberschlesischen Steinkohlengewinnungsstätten im Mai 1925, kurz darauf für die niederschlesischen Lager und endlich im Juli 1926 für das sächsische Revier. Das ließ selbstverständlich den Braunkohlenbergbau nicht ruhen. Nach langwierigen Verhandlungen seiner Syndikate, die vermuthlich und verständlicherweise nicht in dem Maße wie der Steinkohlenbergbau mit Vorkriegszahlen aufwarten konnten, ist es diesem schließlich gelungen, ab Februar 1927 auch für ihre Erzeugnisse eine Frachterleichterung in Gestalt des Küstentarifs (6i) zu bekommen.

⁴⁾ Vgl. Geissler, Die Tarifpolitik der Reichsbahn für die Braunkohle, in Deutsche Kohlenzeitung Nr. 12, 1927.

Von den Fachverbänden der Fertigungsindustrie befaßt sich der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie (RDA.) in seiner juristischen Abteilung unter anderem mit der Automobilgesetzgebung und Rechtsprechung, die zweifellos den größten Raum eingenommen hat, ferner mit der Kraftfahrzeugsteuer, dem Wege- und Automobilstraßenbau, dem Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, der Automobilverkehrsregelung, mit Droschkensachen Eisenbahn und Post). Besonders hervorzuheben hier interessiert, mit Tariffragen (Eisenbahn und Post). Besonders hervorzuheben ist seine Mitarbeit im Beirat für Kraftfahrwesen.

Ziel all dieser Arbeiten ist jegliche Erleichterung des Kraftfahrzeugverkehrs zur Steigerung von Produktion und Absatz der Fahrzeuge. Dabei stehen die allzurückliegenden Verkehrsregeln und die Besteuerung im Vordergrund. Rapides Wachstum dieses Verkehrs und dauernde technische Verbesserungen machen Änderungen der gesetzlichen Bestimmungen nötig, soll die mit der Verbilligung der Fahrzeuge erstrebte Ausdehnung nicht künstlichen Hemmnissen unterliegen. Z. B. gestattet bessere Bereifung eine Heraussetzung der Gewichtsgrenze liegen. Die Zulassung größerer Geschwindigkeiten für Lastkraftwagen usw. Auch in verwaltungsrechtlicher Hinsicht werden Erleichterungen erstrebt. Die Befugnis, Zulassungserlaubnis zu erteilen, muß den weiterverzweigten und schnelleren reicheren unteren Verwaltungsorganen übertragen und die Handhabung dieses Verfahrens durch die Behörden vereinfacht werden (Wegfall zahlreicher Vorverfahren und langer Bearbeitungsdauer der Anträge). Da die Gesetze für neue Gemälten und langer Bestimmungen enthalten und „Vorgänge“ bei den Behörden nicht selten unklare Bestimmungen enthalten und „Vorgänge“ bei den Behörden fehlen, müssen deren sich widersprechende Auslegungen dem RVM. zur Entscheidung vorgelegt werden. Ferner erfordert der wachsende Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen einheitliche Richtlinien über Art und Beschaffenheit von Warnungstafeln und Wegweisern, und läßt es zweckmäßig erscheinen, eine Straßenverkehrsordnung als Rahmengesetz für das ganze Reich zu schaffen.

Bei den Beratungen mit der Regierung und dem Reichstag über die Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer spielte der RDA. unter den beteiligten Wirtschaft- und Verbraucherverbänden eine führende Rolle. Seine ausführliche Denkschrift über die Kraftfahrzeugsteuerfrage, die im Mai 1927 vorgelegt wurde, bildete neben der des Deutschen Automobilhändlerverbandes und den Erhebungen des neuerrichteten Ausschusses des Reichswirtschaftsrates die Grundlage für die Vorarbeiten der Regierung. Die Denkschrift des RDA., die die Frage der Pauschalverbrauchsbesteuerung prüft, und dabei zum Vergleich im weiten Umfang ausländisches Material heranzieht, spricht sich für eine Pauschalbesteuerung aus. In zahlreichen Lichtbildervorträgen vor den maßgebenden Körperschaften wurde die Stellungnahme des RDA. begründet. Die Vorschläge zu einer reinen Betriebsstoffsteuer, für die einzelne Verbraucherkreise bei den Beratungen des Gesetzentwurfs im Beirat für Kraftfahrwesen, Reichswirtschaftsrat, Reichsrat und Reichstagsrat lebhaft eintraten oder zu einer kombinierten Pauschal- und Betriebsstoffsteuer, wie sie der Deutsche Automobilhändlerverband befürwortete, wurde als gegenwärtig ungeeignet abgelehnt. Die Einführung einer solchen, durchaus als erstrebenswert anzusehenden Verbrauchssteuer, die den Benutzungsgrad des Fahrzeuges mit berücksichtigt, mußte in Anbetracht der deutschen Verhältnisse (zahlreiche Arten von Betriebsstoffen, große Zahl von Erzeugungsstätten) verschon werden. Die vom RDA. vorgeschlagenen Steuersätze, für die auch die gesamte Wirtschaft eintrat, erfuhren allerdings durch den Einfluß der Straßenbau

und -unterhaltung vertretenden Gemeindeorganisationen (Deutscher Landkreistag, Deutscher Städtetag, Verband der Preußischen Provinzen) eine Erhöhung.

Über die Stellungnahme der Automobilindustrie zum Straßenbau sowie über den Wettbewerb zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahn sind beim RDA. Denkschriften in Vorbereitung, deren endgültige Fertigstellung jedoch noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird.¹⁾ Man hofft bei der ersten genannten Arbeit aus der Gegenüberstellung der Kostenaufwendungen für den deutschen Straßenbau und der anteiligen Höhe aus dem Ertrag der Kraftfahrzeugsteuer Schlüsse ziehen zu können, die auch für die weitere Behandlung der Frage der Kraftfahrzeugsteuer richtunggebend sein müssen. Eine weitere Denkschrift soll die Zusammenhänge der Betriebsstoffsteuerfrage eingehend prüfen, da durch die Entscheidung des Reichstages vom 16. Dezember 1927 die Regierung aufgefordert worden ist, bis zum 1. Oktober 1930 eine Denkschrift über die praktische Durchführbarkeit der Verbindung eines Pauschalsteuersystems mit einer Leistungs- oder Verbrauchssteuer zu unterbreiten. —

Der Verein Deutscher Maschinenbauanstalten (VDMA.) Berlin, der auch sonst durch qualitativ hochstehende wirtschaftspolitische Tätigkeit bekannt ist²⁾, gehört zu den verkehrspolitisch rührigsten Verbänden der Fertigungsindustrie.

Als Gesamtvertretung umfaßt er heute mehr als 90% der deutschen Maschinenindustrie. Es gehören ihm 2300 Firmen an, von denen 1400 unmittelbar als Einzelmitglieder und 900 mittelbar durch 80 Fachverbände angeschlossen sind. Die Zahl der in diesen mittelbar und unmittelbar angeschlossenen Maschinenfirmen beschäftigten Arbeiter und Angestellten beträgt rund 600.000. Dieser Unterbau macht den vorzüglich geleiteten VDMA. zu einem gleich starken Kontrahenten der Reichsbahn und außerdem zu einem, wo nicht dem wichtigsten Interessenvertreter der weiterverarbeitenden Industrie auf tarifpolitischem Gebiet. Innerhalb der Arbeitsgebiete seiner Geschäftsstelle hat er ein besonderes Referat für Verkehrsfragen eingerichtet. Die Haupttätigkeit dieser Abteilung besteht in der Behandlung von Fragen der Eisenbahnfrachten und -gebühren, der Umverteilung usw. Die Bemühungen während der letzten Jahre gingen hauptsächlich dahin, die ungünstige Entwicklung der Tarifvorschriften, die kurz nach dem Kriege für Maschinen und Apparate eingetreten war, wieder rückgängig zu machen, die Verfrachtung von Ausfuhr zu erleichtern und die Verkehrsinteressen der Maschinen- und Apparateindustrie nach jeder Richtung hin wirksam zu vertreten. Der VDMA. ist hier, wie auch in anderen wirtschaftspolitischen Fragen, mit seinen hochwertigen Erzeugnissen der Gegenpol der Eisen- und Stahlindustrie des Westens (Stahlwerksverband).

cc) Der Reichsverband der Deutschen Industrie (RDI).

Der Reichsverband der Deutschen Industrie ist bekanntlich die 1919 gebildete Spitzenvertretung der gesamten deutschen Industrie. Was oben allgemein und in besonderen beim D. I.- und H.-Tag über Spitzen- und freie Verbände gesagt wurde, gilt auch für den RDI. Seinen Entschlüssen und zahlreichen Eingaben in allgemeinen und prinzipiellen Fragen kommt selbstverständlich eine hervorragende Bedeutung zu. Gegenüber dem D. I.- und H.-Tag, mit dem er, wie oben erwähnt, teilweise zusammenarbeitet, fällt bei ihm die Wucht begrenzter Interessen ins

¹⁾ Vgl. Geschäftsbericht des RDA. für das Jahr 1927.

²⁾ Vgl. K. Gloger, Konjunkturbeobachtung in Unternehmung und Unternehmervorbereitung, Berlin 1928.

Gewicht. Von der Menge der kleineren Eingaben vermitteln die „Geschäftlichen Mitteilungen für die Mitglieder des RDL.“ (G.M.) die beste Kenntnis.

Der Verkehrsausschuß des RDL. besteht aus etwa 80 Mitgliedern. Unter- bzw. Sonderausschüsse wurden gebildet für Angelegenheiten der Privatanschluß- bzw. Sonderanschlässe wurden gebildet für Angelegenheiten der Privatanschlußgleise, Güterwagen, Binnenschifffahrt, des Kraftfahrwesens, der Post, der Kleinbahnen, der E.V.O. und der Gütertarifreform. Dem Verkehrsausschuß gehören die hahnen, der E.V.O. und der Gütertarifreform. Dem Verkehrsausschuß gehören die Mitglieder und Stellvertreter des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission, soweit sie zu den Gruppen „Industrie“ und „Binnenschifffahrt“ zählen, ohne weiteres an. Außerdem ist darauf Wert gelegt worden, daß jeder Fachgruppe, sowie jedem landschaftlichen Verband eine angemessene Vertretung im Verkehrsausschuß gesichert ist. Alle Gruppen jedoch im Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission zu berücksichtigen, der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission zu berücksichtigen, der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission zu berücksichtigen, ist deshalb nicht möglich, weil dafür nur 6 ordentliche und 6 Stellvertreterplätze zur Verfügung stehen. Das enge Zusammenarbeiten zwischen dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten und dem Verkehrsausschuß des RDL. bietet aber Gewähr, daß es bei allen Fragen, die die einzelnen Industrien betreffen, durch Vernehmung von Sachverständigen ermöglicht wird, auch diese Industrien zur Worte kommen zu lassen.)

Der Verkehrsausschuß lehnt es aus wohlverwogenen Gründen ab, sich für die Wünsche einzelner Industrien, z. B. auf Detarifierung ihrer Güter, einzusetzen. Durch die Hierabtariierung einzelner Warengruppe wird zweifellos das Interesse anderer berührt, sei es, daß diese dafür in höhere Tarifklassen versetzt werden, sei es, daß die Aussichten auf allgemeine Tarifherabsetzung vermindert werden. Daher überläßt der Verkehrsausschuß derartige Anträge den einzelnen Fachgruppen, wobei durch den Ausschuß der Verkehrsinteressenten die sachgemäße Prüfung eines jeden Antrages gewährleistet ist.

Anerkannt bedeutend und allein vertretend ist der RDL. mit seinem Anschlußgleitsausschuß, auf einem Gebiet, das für seine Interessenten eminent wichtig ist, wenn man bedenkt, daß etwa 80% aller Güter auf Privatanschlußgleisen ver- und entladen werden. Hier besteht tatsächlich eine Arbeitsteilung zwischen RDL. und D. I. - und H. -Tag, insofern als die Anschlußgleitsarbeiten allein vom RDL. bearbeitet werden, wogegen die Fahrplangestaltung das Arbeitsbereich des Fahrplanausschusses des D. I. - und H. -Tages ist.

Die Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlässen¹⁾ sind in den letzten Jahren mehrfach geändert und neugefaßt worden. Inflation, Ruhrnbruch und Umstellung der DRG. haben die bestehenden Verhältnisse immer verwickelter gemacht. Die Bestrebungen gehen nunmehr dahin, das gesamte Recht der Privatanschlässe einer Nachprüfung und Neuregelung zu unterziehen mit dem Ziele, die Obermacht der DRG. bei Auslegung und Anwendung dieser Bedingungen zugunsten des Anschließers einzuschränken und eine einheitliche Handhabung der Bestimmungen herbeizuführen. Diese Mängel wurden deutlich, als die Reichsbahn nach ihrer Vergesellschaftung und Belastung dazu überging, den Anschlußern neue Vertragsentwürfe zur Anerkennung zu übersenden, mit zum Teil ganz erheblichen Steigerungen der Sätze für Anschlußgebühren, Pauschvergütungen und Lagerplatzmieten. Dabei stellen manche Reichsbahndirektionen, plötzlich zu stark mit „kaufmännischem Geist durchtränkt“, übertriebene Forderungen. Erklärten sich die Ansc hließ er damit nicht einverstanden, so wurde nicht selten die Kündigung des Anschlusses angedroht oder ausgesprochen. Die mit

¹⁾ Vgl. J. Herle, Aufgaben und Tätigkeit des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Bericht der Geschäftsführerkonferenz in Würzburg, 1924.

der unterschiedlichen Behandlung in den einzelnen Gebieten verbundenen unerfreulichen Verhältnisse, die allgemeine starke Belastung der Ansc hließ er und die schwer nachprüf bare Behauptung der Reichsbahn, daß ihre Selbstkosten auch heute noch nicht durch die bestehenden Gebühren gedeckt würden, veranlaßten den Ausschuß, die gesamten Fragen eingehend zu prüfen. Dabei stützte er sich besonders auf das von den Verbänden des Ruhrgebietes überlassene wertvolle Material und deren reiche Erfahrungen.

Bisher wurde der Reichsbahnhauptverwaltung ein Antrag auf eine Neugestaltung des Anschlußgebührenrentarifs durch Erweiterung der Wagengruppen vorgelegt. Es wird darin von der Tatsache ausgegangen, die schon im bestehenden Tarif anerkannt ist, daß auch bei den Privatanschlässen die Selbstkosten der Reichsbahn mit der Zunahme der Verkehrrmengen fallen. Anlage und Unterhaltung umfangreicher Freiladestraßen und ein großer Teil von Arbeiten (Anbringen ausgefüllter Beklebezettel, Kupplung der Bremschläuche, Zusammensetzung der Wagen nach Abgangsrichtungen usw.) werden der DRG. mit zunehmendem Massenverkehr der großen und größten Ansc hließ er so weit abgenommen, daß ihre Kosten auf ein sehr geringes Maß herabgedrückt werden. Es schien dem RDL. daher nicht angebracht, eine allgemeine Senkung des gesamten Anschlußgebührentarifs zu beantragen, sondern eine günstigere Gestaltung der Anschlußgebühren zunächst nur bei den größeren Anschlüssen zu erstreben, wie das in dem erwähnten Antrag zum Ausdruck kommt.

Was die Pauschvergütungen für Privatanschlußgleise anlangt, so gaben insbesondere die hohen Mieten für das vom Anschluß benutzte Reichsbahngelände zu wiederholten Beschwerden und Klagen Anlaß. Hinweis und Berufung auf verschiedene gerichtliche Urteile, in denen übermäßige und zulässige Mietsätze festgestellt worden waren, halfen in zahlreichen anderen Fällen, eine Senkung des Geländemietzins zu erreichen.

Zur Beseitigung der willkürlichen Festsetzung von Lagerplatzmieten und Nutzungsgebühren gehen die Bestrebungen dahin, die Reichsbahnhauptverwaltung zu veranlassen, einheitliche Richtlinien über die Bemessung der Gebühren zu erlassen, wie sie die Gruppenverwaltung Bayern schon lange für ihren Bereich herausgegeben hat. Besonders die rheinisch-westfälische Industrie wünscht dieselbe günstige Gestaltung der Lagerplatz- und Nutzungsverhältnisse für sich, wie sie dort gehandhabt werden. Statt der bisher von den preußischen Direktionen geübten Festsetzung der Gebühren „nach den Vorteilen, die die Mieter aus den Lagerplätzen oder die Nutzungsnahmer aus den Gestaltungen ziehen“, wird als richtiger und gerechter empfohlen, Höchstgebühren festzulegen, denen nur die tatsächlichen Aufwendungen der Reichsbahn und nicht alle möglichen wirtschaftlichen Momente auf Seite des Dritten zugrunde gelegt werden.

Zu bestimmten Vorschlägen, etwa in Form eines „Reichsgesetzes für Privatanschlußbahnen“, haben sich die Arbeiten bisher noch nicht verdichtet. Die notwendigsten Ergänzungen der bisherigen Bestimmungen, über die Ahrens²⁾ nähere Ausführungen macht, sind dabei zu treffen für Anlage und Aufhebung des Anschlusses sowie über das Verfahren bei Änderungen der Bestimmungen. Freies Ermessen und Ausübung eines Druckes auf den schwächeren Kontrahenten durch die DRG. muß dabei zugunsten des Anschließers oder Anschlußsuchenden eingeschränkt werden. Ferner soll jede bisher im Belieben der Reichsbahn

¹⁾ Vgl. Ahrens in Mitteilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen, Nr. 3, 1926.

²⁾ s. Ahrens a. a. O.

stehende Änderung der Bestimmungen der Zustimmung eines paritätisch zusammengesetzten Ausschusses bedürfen. Dieser könnte gebildet werden aus einer Anzahl Reichsbahnvertretern und der gleichen Zahl von Vertretern wirtschaftlicher Spitzenverbände, wobei etwa das RVM. den Vorsitz führen könnte.

Staffelung der Gebühren und Höhe des Wagens ta und geld es sind ebenfalls in den letzten Jahren Gegenstand zahlreicher Eingaben und Erörterungen gewesen. Bemerkenswert ist das Beispiel deshalb, weil es zeigt, welche unbeabsichtigten Auswirkungen oft zunächst sehr einleuchtende Neuerungen haben können. Ende 1925 hatte das Eisenbahnzentralamt der Ständigen Tarifikommission einen Vorschlag zur Änderung der Wagenstandsätze unterbreitet, bei dem außer der Standarddauer (1, 2, 3 und mehr Tage) auch das vorhandene Wagenmaterial (Mangel oder Überfluß) für die Höhe ausschlaggebend sein sollte. So stark das Interesse der Wirtschaft zunächst an ermäßigten Sätzen für die Zeit des Wagenüberflusses war, so lag doch bei der getroffenen Regelung die Gefahr nahe, daß die Verkehrstreibenden die Güterwagen geradezu als Lagerplätze benutzen. Die Folge davon aber wäre häufiger Wagenmangel, bei dem dann beträchtlich erhöhte Sätze in Anrechnung kommen würden. Wann liegt nun aber „Wagenknappheit“ vor? Da sich der Begriff eindeutig kaum festlegen läßt, wäre es ins Belieben der DRG. gestellt, diesen Zustand als gegeben anzusehen. Damit konnte sich die Wirtschaft nicht befremden. Der Vorschlag wurde daher zurückgezogen.

Ein umfangreiches Arbeitsgebiet hatte ebenfalls in der letzten Zeit der EVO.-Ausschuß aufzuweisen, der in vielen Sitzungen immer schon die laufenden Anträge zur Reform der EVO. sichtigte und an das RVM. weiterleitete, noch bevor der Referentenentwurf vom Januar 1928 herauskam. Gesammelt stellen diese Anträge, wie auch die des D. I.- und H.-Tages und des Reichsverbandes des Deutschen Groß- und Oberseehandels beträchtliche Kompendien dar. Seine Tätigkeit ist übrigens mit dem Inkrafttreten der neuen EVO. am 1. Oktober 1928 nicht erschöpft, denn dauernd gibt es neue Änderungswünsche, und vermutlich wird die neue EVO. auch Härten zeitigen, die erst die Praxis erkennen läßt.

Der Güterwagenausschuß bemüht sich seit Jahren um die Vermehrung der großräumigen offenen Güterwagen. Seinen darauf abzielenden Bestrebungen und insbesondere den über die Ausstattung gemachten Vorschlägen verschließt sich das Reichsbahnzentralamt nicht mehr.

b) Handel.

Bei den Vereinen des Handels verschiebt sich der Schwerpunkt der Betätigung auf verkehrspolitischem Gebiet nach dem Post- und Personenverkehr.

Die Bedeutung des Nachrichtenverkehrs für den Handel liegt auf der Hand. Kaum eine andere Wirtschaftsgruppe — und bei dieser wieder hauptsächlich der Großhandel — ist in gleichem Maße und Umfang am Brief-, Telegraphen- und Funkverkehr beteiligt und hat ein so ausgedehntes Verbindungsnetz zu Herstellern wie Abnehmern ständig zu unterhalten. Ermäßigung der Gebührentarife für diese Verkehrswege, ihre weitmöglichste Anpassung an die Vorkriegsätze und Erleichterung des Auslandspostverkehrs sind neben einer Reihe kleinerer Anregungen die Hauptforderungen auf diesem Gebiete.

Daneben gilt die besondere Aufmerksamkeit der Verbände der Personentarifpolitik. Daß die Entwicklung des Handelsverkehrs eine intensive und individuelle Bearbeitung von Abnehmern und Lieferanten nötig macht, ist gleichbedeutend mit einer ständig wachsenden Reisetätigkeit. Die auf diesem Gebiete außerordentlich regen Interessenvertretungen (der Reichsverband des Deutschen Groß- und

Oberseehandels, der Centralverband Deutscher Handels-Vertreter-Vereine, der Verband reisender Kaufleute Deutschlands, der Bund reisender Kaufleute im DHV. u. a.) setzen sich daher nicht nur gegen die Absicht der DRG. bei Fehlbeträgen zunächst die Personentarife zu erhöhen, scharf zur Wehr, sie fordern darüber hinaus Vergünstigungen und Erleichterungen für den Berufsreiseverkehr. Das kaufmännische Prinzip, „Großbenutzern“ einen Rabatt einzuräumen, scheint die DRG. an sich anzuerkennen. Ihre Bedenken liegen dagegen darin, daß der Anreiz dieser Ermäßigung nicht zu dem in Aussicht gestellten Verkehrszuwachs und zur Benutzung höherer Wagenklassen führen würde und daß die angestellten praktischen Untersuchungen eine Vermehrung der Abfertigungskosten ergeben haben. Bei den Verhandlungen im D. I.- und H.-Tag wurde von Vertretern der DRG. darauf hingewiesen, daß der Zeitpunkt dieser Forderung ungünstig gewählt sei. Wir wissen heute, daß die am 7. Oktober 1928 in Kraft getretene Personentarifreform den Bestrebungen im Wege stand. Bei der künftigen Behandlung dieser Frage sollte man jedoch die psychologische Wirkung einer solchen Maßnahme nicht unterschätzen. Gewiß wird damit die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs, über dessen zunehmende Bedeutung für den Geschäftsreiseverkehr die Verbände Umfragen veranstaltet haben, nicht aufgehoben werden, aber besser scheint es doch, von vornherein den alten Verkehrsumfang zu erhalten, als später mit kostspieligen Werbemaßnahmen vielleicht ergebnislos zu versuchen, verlorene Benutzerkreise wiederzugewinnen.

Im folgenden noch einige Ausführungen über die beiden Spitzenverbände des Handels, den Reichsverband des Deutschen Groß- und Oberseehandels und die Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, sowie den Hansabund für Gewerbe, Handel und Industrie und schließlich den Automobilhändler-Verband.

Der Reichsverband des Deutschen Groß- und Oberseehandels (RDG.) ist im Juli 1927 aus dem Zusammenschluß des Zentralverbandes des Deutschen Großhandels mit dem Reichsverband des Deutschen Ein- und Ausführhandels hervorgegangen. Die verkehrspolitische Betätigung in größerem Stile brachte der Zentralverband mit. Auf wiederholte Anregungen aus den Kreisen seiner Mitglieder beschloß dessen Präsidium im Januar 1925 die Bildung eines besonderen Verkehrsausschusses. Die wachsende allgemeine Bedeutung der Verkehrsfragen und die Notwendigkeit der Berücksichtigung von Großhandelsinteressen ließen Bedenken etwaiger Doppelarbeit in Anbetracht der gleichen Ausschüsse beim D. I.- und H.-Tag und beim RDI. zurücktreten. Berücksichtigt man, daß hinter diesem Reichsverband zahlreiche Bezirksgruppen und Fachverbände des Groß- und Oberseehandels stehen und daß die großen Verkehrsfragen soweit wie möglich auf engste auch im Einvernehmen mit den maßgebenden und nahestehenden Spitzenverbänden zusammen bearbeitet werden, so wird man von einer Überorganisation nicht reden und dem RDG. bei sachkundiger Vertretung seiner verkehrspolitischen Interessen die Berechtigung zu dieser Tätigkeit nicht absprechen können. Jedenfalls wird ihm eine größere Aktivität auf diesem Gebiete, die schon gute Ansätze aufzuweisen hat, früher oder später die gewünschte Vertretung in den Verwaltungskörpern von Reichsbahn und Reichspost verschaffen. Auf enge Fühlungnahme mit seinen Bezirksgruppen und Fachverbänden und dieser wieder mit den zuständigen Reichsbahndirektionen wird großer Wert gelegt, besonders im Hinblick auf die Tatsache, daß die Reichsbahnverwaltung zahlreiche Einzelanträge ihren Direktoren überweist. Der RDG. glaubte aus einem weiteren Grund Veranlassung zu haben, auf die Verkehrsprobleme, insbesondere die Tariffragen, sein besonderes Augenmerk zu richten. Seine Mit-

glieder beschäftigten sich nämlich auffallend wenig mit diesen Dingen, eine Tatsache, deren Ursache wohl in dem kleinen Personalstand des einzelnen Unternehmens dieses Wirtschaftszweiges zu suchen ist. Mit Recht betont demgegenüber der Referent dieses Faches die große Bedeutung der Gütertarife auch für den Großhandel, deren genaue Kenntnis diesem vielleicht mehr noch als der standortgebundenen Industrie die Möglichkeit geschickter Ausnutzung von Tarifeigenheiten bietet. Nur so könnten die Waren über den tarifarisch günstigsten Weg geliefert und bezogen werden. Andererseits müßten aber auch unvorhergesehene Tarifänderungen, die meist in Form von Ausnahmetarifen eine Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse herbeiführen, beobachtet werden, um Schädigungen für manche Handelsbeziehungen zu verhindern.

Die Hauptgemeinschaft des deutschen Einzelhandels (gegründet 1919) ist ebenfalls ein Verband der Verbände. In 74 Fach- und Bezirksvereinen sowie 15 Industrie- und Handelskammernvertretungen sind über 320 000 Einzelhändler, die organisationsfähig sind, zusammengeschlossen. Es liegt in der Natur dieses Wirtschaftszweiges, der u. a. z. B. den Kleinhandel mit Nahrungsmitteln, Bekleidungsgegenständen und den Börsenvereinen der Deutschen Buchhändler zu seinen Mitgliedern zählt, daß ihn verkehrspolitisch in der Hauptsache Fragen des Postverkehrs interessieren. Da nun der Vorsitzende der Hauptgemeinschaft, H. Grünfeld, als vorzüglich sachkundiges Mitglied der Berliner I. und II. Kammer, des Postausschusses des D. I. und H.-Tages und des Verwaltungsrates der Deutschen Reichspost, deren Sonderinteressen in den letzten beiden Körperschaften ausgesiegt vertreten kann, erbringt sich die Einrichtung eines besonderen Ausschusses. Kleinere Anträge und Stellungnahmen werden gelegentlich auch von der Hauptgemeinschaft allein und selbstständig weitergeleitet. Zusammenfassend kann aber gesagt werden, daß die Verkehrsinteressen des Einzelhandels infolge des relativen Zurücktretens dieser Fragen und der persönlichen Verflechtung im Deutschen I. und H.-Tag genügend gewahrt werden. Die gute Vertretung und die geringe Interessenkollision bringt den Einzelhandel hier auch kaum in Bedrängnis durch Industrie und Großhandel wie auf anderen Gebieten.

Die Eigenart der hier in Frage stehenden Tätigkeit des Hansabundes liegt darin, daß er sich in der Hauptsache auf große und prinzipielle Verkehrsfragen beschränkt und seine Stellungnahme außer in teilweise etwas propagandistisch gehaltenen Eingaben häufig in öffentlichen Erklärungen kundgibt.

Zu den ständigen Programmpunkten zählt bei ihm als eine der ersten Forderungen die „Entlastung des Wirtschaftslebens durch Ermäßigung der gegenwärtig übermäßig hohen Eisenbahn-, Post- und Fernspreckgebühren“. So nimmt es nicht Wunder, daß er in den letzten Jahren den Kampf der Wirtschaft gegen die Tarifpolitik der staatlichen Verkehrsunternehmen mehrfach als ihr Wortführer aufnahm. Als der Erfolg im Sommer 1927 ausblieb und die Post trotzdem zur Erhöhung ihrer Gebühren schritt, zog er seine Konsequenzen nach der Richtung, daß er in eingehend begründeter Eingabe im Dezember 1927 die gesetzgebenden Körperschaften aufgefordert hat, die Tarif- und Gebührenpolitik der Deutschen Reichspost wie ihre gesamte Haushaltsgebarung wieder unter dem Einfluß der gesetzgebenden Körperschaften, d. h. des Reichsrats und des Reichstages, unter Sicherung eines starken Mitbestimmungsrechtes der im Verwaltungsrat der Reichspost wirkenden Wirtschaftler zu stellen.

Der Deutsche Automobil-Händler-Verband (Reichsverband für Kraftfahrzeughandel und -bedarf) vertritt im Gegensatz zum Reichsverband der Deut-

schen Automobilindustrie die Interessen der Verbraucher. Das zeigt sich deutlich in der Frage der Kraftfahrzeugbesteuerung, wie wir gleich noch sehen werden. Hinsichtlich seiner Mitarbeit im Beirat für das Kraftfahrwesen, in der Arbeitsgemeinschaft für das Droschkenwesen in Berlin und in Gesetzgebungs- und Verwaltungsfragen des Kraftfahrzeugverkehrs gilt das gleiche wie bei dem Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie. Auf Grund einer sorgfältigen Prüfung der ausländischen Erfahrungen und der Bedürfnisse der deutschen Verbraucher setzte er sich von vornherein für die Einführung einer Betriebsstoffsteuer ein. Um den Übergang zu diesem neuen System in Deutschland zu erleichtern, einigte man sich dann innerhalb seiner Reihen dahin, daß wenigstens annähernd die Hälfte des gesamten Steuerertrages durch die Betriebsstoffsteuer aufzubringen sei, während für den Rest zunächst noch das von der Automobilindustrie verteidigte System der Hubraumsteuer bestehen bleiben sollte. Der Verband propagierte seine ebenfalls in einer Denkschrift niedergelegten Vorschläge lebhaft, besonders durch zahlreiche Vorträge in Automobilklubs und anderen Automobilbesitzervereinigungen. Man will dabei eine große Anhängerschaft für den Gedanken der Betriebsstoffsteuer festgestellt haben. Wenn es trotzdem nicht gelang, den Entwurf durchzusetzen, so sieht man die Gründe hauptsächlich in der Überschätzung der steuertechnischen Schwierigkeiten bei der Erhebung und in der übereilten Durchberatung des Gesetzentwurfes. Als dann die Unmöglichkeit, die Betriebsstoffsteuer durchzubringen, ersichtlich wurde, kam es ihm darauf an, mit den übrigen interessierten Körperschaften zusammen den auf der Grundlage der Hubraumsteuerung aufgestellten Tarif der Regierung herabzusetzen und die Bestrebungen der Wegebauämter, ihn noch zu erhöhen, zu verhindern. Besonderen Wert legte der Verband aber darauf, daß die Einführung einer Betriebsstoffsteuer damit nicht endgültig begraben sein sollte. Er setzte sich deshalb in einer unmittelbar vor den entscheidenden Reichstagsitzungen abgehaltenen Besprechung von Vertretern der gesamten Wirtschaft dafür ein, daß das Gesetz befristet werde. Wie wir schon beim Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie sahen, geschah dies auch.

c) Landwirtschaft.

Auch zwischen den freien und öffentlich-rechtlichen Vertretungen der Landwirtschaft ist ein Zusammenarbeiten festzustellen. So beruft der Deutsche Landwirtschaftsrat beim Vorliegen besonders wichtiger Tarifierungs- und sonstiger Anträge die maßgebenden landwirtschaftlichen Organisationen (Reichslandbund, Vereinigung der Deutschen Bauern-Vereine u. a.) einschließlich der Genossenschaftsverbände zu gemeinsamer Aussprache. Diese landwirtschaftlichen Vertretungen einigen sich jeweils auf eine bestimmte Entscheidung, so daß ihre verkehrspolitische Stellungnahme eine einheitliche ist.

Der wichtigste freie Verband ist der Reichslandbund, der 1921 aus dem früheren Bund der Landwirte und dem Deutschen Landbund entstanden ist und 37 Bezirksverbände umfaßt. Sein beträchtliches Arbeitsgebiet in verkehrspolitischen Fragen deckt sich sachlich mit dem des Deutschen Landwirtschaftsrats, die Forderungen jedoch sind weiter gesteckt.

Hervorzuheben ist seine lebhaft propagandistische Stellungnahme gegen die Kanalbauten. Außer den allgemeinen Argumenten der Kanalgegner (Unwirtschaftlichkeit der Wasserstraßen und volle Leistungsfähigkeit der DRG, erschwerte Lastenaufbringung für die DRG., Wahrscheinlichkeit von Tarifierhöhungen und neuen Steuerlasten usw.) werden als besonders schädlich für die Landwirtschaft

die Enteignung und Zerstörung wertvollen Kulturlandes und die Entziehung der Bodenfeuchtigkeit durch Senkung des Wasserstandes angeführt. Es wird dabei besonders hingewiesen auf zahlreiche Schädigungen, die es seinerzeit durchgeführte Unterweser-Korrektion der Landeskultur und zwar erst jetzt nach vielen Jahren gebracht habe. Dagegen würden die von den Wasserstraßenbauten verschlungenen beträchtlichen Kapitalien für andere wichtige Aufgaben, z. B. für die Landeskultur, nicht aufgebracht werden können.

Literatur-Verzeichnis.

- Apell, K., Die wirtschaftlichen Interessenvertretungen in Deutschland. Leipzig 1926.
 Blum, O., Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert, 2 Bände. Stuttgart-Berlin 1921.
 Bachert, J. und Karl, F., Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- und Verkehrswesens. Karlsruhe 1924.
 Eckert, Chr., Die Stellung der Handelskammern im Aufbau der wirtschaftlichen Interessenvertretungen. Bonn 1922.
 Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und der Entente. Charlottenburg 1919.
 Gruntzel, Verkehrspolitik. Wien 1923.
 Jppen, H., Aufbau und Gliederung der Interessenvertretung der deutschen Binnenschiffahrts-Unternehmer. Greifswald 1922.
 Jahrbuch der Berufsverbände im Deutschen Reich, 36. Sonderheft zum Reichsarbeitsblatt, Ausgabe 1927.
 Jahrbuch für den Luftverkehr 1926/27, München.
 Jahrbuch für den Uechn und die anschließenden Wasserstraßen, 1914—24, 1925, 1926; herausgegeben vom Paritülerschiffverband „Jus et Justitia“ e. V., Duisburg-Ruhrort.
 Liefmann, R., Kartelle und Trusts. Stuttgart 1924.
 Moldenhauer, Das Londoner Abkommen und die deutsche Volkswirtschaft. Flugschriften des „Tag“, Bd. 16.
 Most, O., Die Selbstverwaltung der Wirtschaft in den Industrie- und Handelskammern, Jena 1927.
 Rothschild's Taschenbuch für Kaufleute. Leipzig 1929.
 Sax, E., Die Verkehrsmittel in Volk- und Staatswirtschaft. 3 Bände. Berlin 1918—22.
 Schiffahrt-Jahrbücher 1920—23, Hamburg.
 Schiftenreihe des Zentralvereins für Deutsche Binnenschiffahrt.
 Spedition, Die, Beschreibung des Instituts für Verkehrswissenschaft, Köln, Nr. 2, 1922.
 Spethmann, H., Die Großwirtschaft an der Ruhr. Breslau 1925.
 Sier-Somlo, Reichs- und Landesstaatsrecht, 1924.
 Thoms, W., Kraftfahrzeugverkehr. Berlin 1927.
 Übersicht über die internationalen Verträge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens; herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin 1927.
 Wasserstraßenjahrbuch 1924, 1925/26, 1926/27, München.
 Wasserstraßen und Eisenbahn. Herausgegeben von der Berliner Börsen-Zeitung, Berlin.
 Das Wirtschaftsjahr, 1926 und 1927, Jahresberichte der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern des Ruhrbezirks zu Bochum, Dortmund, Duisburg-Ruhrort, Essen, Krefeld und Münster, 2 Bände, Essen.
 Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln.
 Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin.
 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin.
 Sammlung von Reichsgesetzen staats- und verwaltungsrechtlichen Inhalts. München 1925.
 Zahlreiche Jahresberichte, Versammlungsberichte, Denkschriften, „Mitteilungen“, Nachrichten, Rundschreiben der Interessenvertretungen.

Die Wirtschaftsführung der DRP. unter dem Einfluß des RPPFG.¹⁾

Von Dr. H. Hellmuth, Oberpostdirektor,
 Dozent an der Hochschule für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften in Nürnberg.

I. Grundsätzliches.

1. Als öffentliche Verkehrsanstalt²⁾ bedarf die DRP. gleich jedem anderen Reichs- oder Staatsbetrieb der sächlichen Mittel, die ihr als unerläßliche wirtschaftliche Unterlage zur Erfüllung ihres gemeinnützigen Wohlfahrts- und Fürsorgezwecks verhalten. Bei der Bewirtschaftung dieser sächlichen Mittel war die DRP. bis vor wenigen Jahren gleich den übrigen Reichsverwaltungen in den Rahmen des allgemeinen Reichshaushalts eingepaßt, hing wie jene in der Finanzgebarung und im Rechnungswesen, vielfach auch in der Gebührenpolitik von den für Reichsbehörden bestehenden verfassungsmäßigen Bindungen ab.³⁾ Auch die Leitung vollzog sich nach den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätzen, war rein staatsverwaltungsmäßig eingestellt.

In den ersten Nachkriegsjahren hatte die DRP. unter den äußerst schwierigen Verhältnissen infolge der Kriegswirkungen, besonders unter der Geldentwertung schwer gelitten. Die gesamten Betriebseinrichtungen, insbesondere die Telegraphen- und Fernsprechanlagen, waren herabgewirtschaftet und technisch und finanziell erheblich entwertet, das Personal war in seiner Leistungsfähigkeit geschwächt, der Arbeitserfolg durch die Einführung des Achtstundenarbeitstags gemindert. Dadurch erreichten die Betriebskosten eine beträchtliche Höhe, während die Einnahmen, das sind in der Hauptsache die Gebühren, die aus finanz- und wirtschaftspolitischen Gründen, aus kulturellen und sozialen Rücksichten zum Besten der Allgemeinheit niedrig zu halten sind, wesentlich zurückblieben. Die Reichs-post- und Telegraphenverwaltung hatte unter diesen Umständen nicht mehr wie in der Vorkriegszeit Überschüsse, sondern dauernde Fehlbeträge aufzuweisen, deren Höhe mit steigender Geldentwertung immer mehr anwuchs. Eine Hauptursache dieser Fehlbeträge war außer in den angedeuteten ungünstigen Verhältnissen darin zu finden, daß es der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung infolge der Bindung an die gesetzlichen Bestimmungen⁴⁾ — Abhängigkeit vom Reichstag, Reichsrat und zum Teil auch vom Reichsminister der Finanzen — nicht möglich war, ihren Betrieb nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Grundsätzen zu leiten und

¹⁾ DRP. = Deutsche Reichspost; R.P.M. = Reichspostministerium; R.P.F.G. = Reichspostfinanzgesetz vom 18. III. 1924, RGBl. I S. 287; R.V. = Die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. VIII. 1919, RGBl. S. 1383; R.H.O. = Reichshaushaltsordnung, Gesetz vom 31. XII. 1923, RGBl. 1923 II, S. 17; Hellmuth, Betriebswirtschaftslehre — Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost im Grundriß. Stuttgart 1929. Verlag C. E. Pöschel; Hellmuth, System = System des deutschen Post-, Telegraphen- und Fernsprekverkehrsrechts, Nürnberg 1929, Verlag der Hochschulbuchhandlung Kricke & Co.; Archiv = Archiv für Post und Telegraphie, herausgegeben im Auftrag des Reichspostministeriums, Berlin, Verlag Postzeitungsamt.

²⁾ Über Begriff und Wesen der „öffentlichen Anstalt DRP.“ s. Hellmuth, System, S. 61.

³⁾ Vgl. Art. 85 RV.: „Alle Einnahmen und Ausgaben des Reichs müssen für jedes Rechnungsjahr veranschlagt und in den Haushaltsplan eingestellt werden. Der Haushaltsplan wird vor Beginn des Rechnungsjahrs durch ein Gesetz festgestellt“; Art. 86 RV.: „Über die Verwendung aller Reichseinnahmen legt der Reichsfinanzminister in dem folgenden Rechnungsjahr zur Entlastung der Reichsregierung dem Reichsrat und dem Reichstag Rechnung. Die Rechnungsprüfung wird durch Reichsgesetz geregelt“; Art. 87: „Im Wege des Kredits dürfen Geldmittel nur bei außerordentlichem Bedarf und in der Regel nur für Ausgaben zu verbenden Zwecken beschafft werden. Eine solche Beschaffung sowie die Übernahme einer Sicherungsleistung zu Lasten des Reichs dürfen nur auf Grund eines Reichsgesetzes erfolgen.“