

Buchbesprechungen.

	Seite
Baumann, Hans. Deutsches Verkehrsbuch (N.-Z.)	82
Cleinow, Georg. Roter Imperialismus (N.-Z.)	80
Dietrich, Bruno und Leiter, Hermann. Produktion, Verkehr und Handel in der Weltwirtschaft (N.-Z.)	154
Hantos, Elemér. Mitteleuropäische Eisenbahnpolitik. — Ders. (Hrsg.) Mitteleuropäische Wasserstraßenpolitik. — Ders. Mitteleuropäischer Postverein (Priv.-Doz. Dr. Neumark, Frankfurt a. M.)	52
Hellner, J. Nachrichten- und Güterverkehr (Prof. Dr. Esch, Köln)	55
Kittel, Theodor, siehe Sarter	
Leiter, Hermann, siehe Dietrich	
Löbner, Walther. Die finanziellen Auswirkungen der Reichswasserstraßenpolitik von 1918—1930 (N.-Z.)	128
Merkert, Emil. Personenkraftwagen, Kraftomnibus und Lastkraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika (N.-Z.)	126
Müller, Walther. Rostocks Seeschifffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten (N.-Z.)	56
Sapper, Karl. Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie, 2. Aufl. (N.-Z.)	52
Sarter, Adolf und Kittel, Theodor. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 3. Aufl. (N.-Z.)	83
Schultze, Joachim Heinrich. Die Häfen Englands (N.-Z.)	57
(hierzu Bemerkung des Verfassers S. 129; Erwiderung des Kritikers S. 130)	
Selbstkostenvergleich Straßenbahn — Omnibus. I. A. d. Verbandes Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften Dortmund bearbeitet von G. Strommenger u. a. (N.-Z.)	124
Seligsohn, Franz. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. 10. 1924 (Dr. Eller, Mainz)	127
Stuernagel, K. Statistik und Eisenbahn (N.-Z.)	155
Teubert, Wilhelm. Deutsche See- und Binnenhäfen (N.-Z.)	55
Literatur-Anzeigen. (N.-Z., Sch. = Dipl.-Volkswirt Schultz, Th. F. = Dipl.-Kaufmann Fülles)	58, 131, 156, V. A. 20, 41

Verkehrsarchiv.

Unter Mitwirkung von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn bearbeitet von Dipl.-Volkswirt Dr. rer. pol. Hans Schultz.

Eisenbahnen	V. A. 1, 25
Straßen- und Kleinbahnen	„ 6, 30
Straßenverkehr	„ 7, 30
Seeschifffahrt	„ 9, 32
Binnenschifffahrt	„ 12, 35
Luftverkehr	„ 15, 38
Post- und Nachrichtenverkehr	„ 17, 39
Spedition und Lagerei	„ 19,
Fremdenverkehr	„ 40,
Allgemeines	„ 20, 41

Inventar *Kauf- & Ind. Arch*
Seite 94
№ 459

Die Regulierung des Kraftfahrzeugverkehrs.

Von Dipl.-Volkswirt Hans Schultz, Köln.¹⁾

Inhalt.**Vorbemerkung.**

Einleitung: Die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs.

Hauptteil: Das Problem der Regulierung des Kraftfahrzeugverkehrs.

I. Gründe der Regulierung.**1. Für den gesamten Verkehr.**

- a) Gefährlichkeit des Betriebs.
- b) Straßenebenung.

2. Für den gewerbsmäßigen Verkehr im besonderen.

- a) Leistungsqualität.
- b) Tarifwesen.
- c) Wettbewerb.
 - α) Kraftverkehrsunternehmer untereinander.
 - β) Kraftverkehrsunternehmer und Eisenbahn.

II. Arten der Regulierung.**1. Gesamter Verkehr.**

- a) Bau- und Betriebsvorschriften.
- b) Haftpflicht.
- c) Straßenebenung.
- d) Kraftfahrzeugsteuer.

2. Gewerbsmäßiger Verkehr im besonderen.

- a) Linienverkehr.
- b) Die Frage der Einbeziehung des Einzelverkehrsverkehrs.

III. Träger der Regulierung.**Vorbemerkung.**

Die Lösung des Problems Eisenbahn und Kraftwagen ist zu einer dringenden Aufgabe der deutschen Volkswirtschaft geworden. Die besonderen Verhältnisse des deutschen Verkehrswesens lassen eine einfache Übertragung der im Auslande teilweise bewährten Einrichtungen und Kombinationen von Eisenbahn und Kraftwagen nicht ratsam oder möglich erscheinen. Auch die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bisher angewandten Methoden der Eingliederung (Verträge mit Kraftverkehrsgesellschaften) sowie der Bekämpfung des Kraftwagens durch K-Tarife sind von recht beschränktem Erfolg gewesen. Unter den augenblicklichen Verhältnissen in Deutschland liegt es daher nahe, eine Lösung des Problems vornehmlich in einer gesetzlichen Regelung zu suchen. Es sind in letzter Zeit verschiedene Vorschläge betr. staatlichen Eingriffs in den Kraftfahrzeugverkehr gemacht worden, die alle auf gesetzlicher Grundlage auf eine stärkere Belastung bzw. eine Einengung dieses Verkehrs durch Konzessionierung hinzielen.

Der Zweck der vorliegenden Arbeit soll nun sein, durch eine theoretische Untersuchung über die Regulierung des Kraftfahrzeugverkehrs, der sich eine Darstellung ihrer praktischen Anwendung in führenden Wirtschaftsstaaten an-

¹⁾ Teilabdruck einer Anfang 1931 der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln vorgelegten Dissertation (Referent: Prof. Dr. Napp-Zinn).

schließen wird, zu einer Lösung des deutschen Kraftverkehrsproblems beizutragen. Dabei sollen unter Regulierung alle die gesetzlichen Eingriffe des Staates oder öffentlichen Verbandes verstanden sein, die

1. die tatsächlichen physischen Kennzeichen und den physischen Betrieb von Kraftfahrzeugen betreffen, und
2. das Gewerbe behandeln, das die Kraftverkehrsunternehmer mit ihren Kraftwagen ausüben.

Zu 1. gehören alle Gesetze, Verordnungen und Erlasse, die Verkehrssicherheit, Verkehrsregelung usw. bezwecken. Unter 2. fallen alle die Bestimmungen des Staates, die sich auf die Führung des Kraftverkehrsgewerbes und auf das Verhältnis zwischen der das Kraftfahrzeug benutzenden Öffentlichkeit und dem Kraftverkehrsunternehmer beziehen. Hierbei handelt es sich vorwiegend um gesetzliche Maßnahmen, die die Bewegungsfreiheit Einzelner oder ganzer Gruppen nach der Richtung des Allgemeinwohls einengen. Die unter 1. genannten Bestimmungen können unter dem Begriff Reglementierung zusammengefaßt werden, während wir es unter 2. mit Regulierung im engeren Sinne zu tun haben.

Die Bestimmungen über Bau und Betrieb eines Kraftfahrzeuges sowie die polizeilichen Vorschriften über Verkehrsregelung werden nur kurz behandelt bzw. lediglich erwähnt; vielmehr wird die Untersuchung vorwiegend auf die Regulierung des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs abgestellt sein. Dabei wird die Materie des Rechts fast ausschließlich unter volkswirtschaftlichem Gesichtswinkel behandelt.

Einleitung: Die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs.

(Gegenüberstellung Deutschland : U. S. A.)

Der Weltbestand an Kraftfahrzeugen hat sich in den letzten Jahren, insbesondere jedoch seit dem Weltkrieg, in außerordentlichem Maße entwickelt. Waren es Ende 1916 erst rund 4,2 Mill. Kraftwagen, so betrug der Weltbestand Ende 1920 bereits 10,9 Mill., Ende 1924 21,5 Mill. und Ende 1929 34,9 Mill.¹⁾

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in Deutschland.

Tab. 1. Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland.²⁾

Zeit	Personen- kraft- wagen	davon Omni- busse	Last- kraft- wagen	Kraft- wagen insgesamt	Kraft- räder	Kraftfahr- zeuge insgesamt ³⁾
1. 1. 1914 ⁴⁾	55000	—	9071	64071	20611	84682
1. 7. 1922	82692	1755	43711	126403	38048	165729
1. 7. 1925	174665	3220	80363	255028	161508	425790
1. 7. 1926	206487	5086	90029	296516	263345	571893
1. 7. 1927	267774	6632	100969	368743	339220	723935
1. 7. 1928	351380	8596	121765	473145	438228	933312
1. 7. 1929	433205	10593	143953	577157	608342	1214059
1. 7. 1930	501254	11984	157432	658686	731237	1419870

¹⁾ Facts and Figures of the Automobile Industry 1930 Edition.

²⁾ Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1929, 3. Heft; 1930, 3. Heft.

³⁾ Einschließlich Zugmaschinen und Kraftwagen für Feuerlöschzwecke und Straßenreinigung.

⁴⁾ Für neue Grenzen geschätzt.

In den Vereinigten Staaten von Amerika hat die Entwicklung des Verkehrswesens im Gegensatz zu Europa zunächst die Stufe des Landstraßenverkehrs übersprungen und begann sogleich mit der Entfaltung des leistungsfähigsten Verkehrsmittels, der Eisenbahn.¹⁾ Die Erschließung des Landes erfolgte vornehmlich durch die großen Transkontinentalbahnen, die einmal Ost- und Westküste, andererseits Küste und Binnenland miteinander verbanden. Von diesen Hauptlinien aus haben sich die Eisenbahnen der Union netzartig weiter entwickelt; sie erreichten 1927 eine Länge von 402385 km²⁾ gegen 58417 km in Deutschland. Berücksichtigt man aber die Dichte des Netzes, die in den Vereinigten Staaten 1927 4,3 km (auf 100 qkm), in Deutschland 12,4 km betrug, so muß man erkennen, daß dem öffentlichen Kraftwagenverkehr in der Union schon rein räumlich ganz andere Entwicklungsmöglichkeiten gegeben waren als in dem mit Eisenbahnen saturierten Deutschland. Diese Tatsache kennzeichnet sich einmal an der steigenden Zunahme des Kraftwagenbestandes in den Vereinigten Staaten im allgemeinen und ferner an der zunehmenden Zahl der Omnibusse im besonderen.

Tab. 2. Bestand an Kraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika am 1. Januar 1925—1930.³⁾

Jahr	Personen- wagen	davon Omnibusse	Lastkraft- wagen	Kraftwagen insgesamt
1914	1194262	—	85600	1711339
1922	9346195	—	1375725	12239853
1925	15460649	52952	2134724	17595373
1926	17512638	69425	2441709	19954347
1927	19237171	79806	2764222	22001393
1928	20219224	85636	2914019	23133243
1929	21379125	92325	3113999	24493124
1930	23121589	92500 ⁴⁾	3379854	26501443

Die Entwicklung des Weltbestandes hat sowohl den privaten als auch vor allem den öffentlichen Kraftwagenverkehr in einer solchen Weise gesteigert, daß den Eisenbahnen, die bisher ein faktisches Monopol im Überlandverkehr besaßen, heute im Personen- wie Güterverkehr eine beträchtliche Zahl von Transporten durch den Kraftwagen entzogen wird. Eine auch nur annähernd genaue Erfassung der mittels Kraftwagen beförderten Personen und Güter ist nicht möglich. Statistisch erfaßt wird lediglich der öffentliche Linienverkehr, der jedoch nur einen geringen Bestandteil des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs darstellt, während der private Verkehr nur sehr ungenau geschätzt werden kann.

In Deutschland kann heute das gesamte öffentliche Kraftfahrliennetz im Überlandverkehr mit etwa 70000 km Streckenlänge⁵⁾ angenommen werden. Damit übertrifft es an Ausdehnung bereits das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (rund 54000 km) beträchtlich; doch betragen andererseits deren Leistungen zahlenmäßig ein Vielfaches der Kraftwagenlinienbeförderung.

¹⁾ Kjeia, Die Landstraßen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1928, S. 109ff.

²⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1930, S. 6.

³⁾ Facts and Figures 1929 und 1930 Edition.

⁴⁾ Bus Transportation 1930 Vol. 9, Nr. 2, S. 59.

⁵⁾ Sußdorf, Der öffentliche Kraftwagen-Überlandverkehr. Verkehrstechnik 1930, Nr. 25/26 S. 305ff.

Tab. 3. Beförderte Personen.

Jahr	Reichsbahn ¹⁾	Öffentliche Überland-Kraftfahrlinien ²⁾
1926	1819 Mill.	68,46 Mill.
1927	1909 „	101,93 „
1928	2009 „	143,02 „
1929	1980 „	189,98 „

Neben diesem öffentlichen Kraftverkehr, der sich vorwiegend auf die Personenbeförderung stützt, bestehen hauptsächlich im Güterverkehr eine Menge von Verkehrsbeziehungen, die von privaten Unternehmern, insbesondere Speditoren, bedient werden. Hinzu kommt außerdem noch der sogenannte „Werkverkehr“. Unter Werkverkehr versteht man den Kraftwagenverkehr, den die Verfrachter mit ihren eigenen Kraftwagen ausführen. Beide, Spediteur- und Werkverkehr, lassen eine statistische Erfassung ihrer Leistungen nicht zu. Bedeutet schon die genaue Berechnung der tonnenkilometrischen Leistungen eines einzelnen Lastkraftwagens für den Betrieb eine sehr schwierige und vor allem kostspielige Aufgabe,³⁾ so können über die Gesamtleistungen nur ungenaue Schätzungen angestellt werden. Die Denkschrift der Reichsbahn⁴⁾ sowie die des Deutschen Industrie- und Handelstages⁵⁾ schätzen die Gesamtleistungen im Personenkraftverkehr 1928 roh auf etwa 14 Milliarden Personenkilometer, im Güterkraftverkehr auf etwa 4 Milliarden Tonnenkilometer. Die Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Straßenbaues⁶⁾ schätzt auf Grund der Ergebnisse der vom Deutschen Straßenbauverband veranlaßten und von der sächsischen Straßendirektion bearbeiteten Verkehrszählungen von 1924/25 und 1928/29 die Leistung des Lastkraftwagenverkehrs für 1928/29 auf 4972 Mill. Netto-tkm⁷⁾ und die des Personenverkehrs auf etwa 10,5 Milliarden Personen-km, d. i. ein Fünftel bis ein Viertel der Reichsbahnleistung (1928: 47,6 Milliarden Personen-km).

In den Vereinigten Staaten hat die rasche Entfaltung des Straßenverkehrs einen erheblichen Einfluß auf die Entwicklung und Leistungen des Eisenbahnverkehrs ausgeübt. Das amerikanische Eisenbahnnetz, das bis zum Kriege ständig an Größe zugenommen hatte, erreichte 1915 seinen Höhepunkt und nahm seitdem leicht ab. Die jährlich außer Betrieb gesetzten oder abgebauten Strecken sind größer als die neugebauten. Wenn diese Tatsache nach großenteils auf andere

¹⁾ Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1929.

²⁾ Reichspost, Kraftverkehr Deutschland und Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften. Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1930, 3. Heft, S. 24. Unter Hinzurechnung der von den Kraftfahrbetrieben des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen beförderten Personen ergibt sich für 1928 eine Zahl von 442 Mill., die jedoch vorwiegend den innerstädtischen Omnibusverkehr enthält. (Snßdorf, a. a. O. S. 307.) Die Zahlen der im Eisenbahnkraftverkehr mit bahneigenen Verkehren 1928 und 1929 beförderten Personen betragen 600000 bzw. 780000 (Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1930, 3. Heft).

³⁾ Vgl. Aufsatz des Verfassers, Ökonomie des Lastkraftwagenbetriebs, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1930, S. 30 ff.

⁴⁾ Reichsbahn und Kraftwagenverkehr. Herausgegeben von der DRG., Hauptverwaltung Berlin, Januar 1930, S. 12 ff.

⁵⁾ „Eisenbahn und Kraftwagen.“ Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen“ beim Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT.), März 1930.

⁶⁾ Die Finanzierung des deutschen Straßenbaues. Denkschrift der Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Straßenbaues. Berlin 1930, S. 15 ff.

⁷⁾ Unter Netto-tkm versteht man die über 1 km beförderte Nutzlast-Einheit, während unter Brutto-tkm die Beförderung der Einheit des Gesamttonnengewichts des Wagens mit Ladung über 1 km zu verstehen ist.

Gründe zurückzuführen ist,¹⁾ so zeigt doch andererseits die ständige Zunahme der öffentlichen Kraftverkehrsunternehmer und der Kraftwagen betreibenden Eisenbahnen, daß man sich heute, besonders bei Nahentfernungen, mehr und mehr des Kraftwagens bedient.

Ende 1928 betrug die Zahl der öffentlichen Kraftverkehrsunternehmer (Motor Common Carriers) im Personenverkehr 7102²⁾, der Omnibusse betreibenden Eisenbahnen Ende 1929 78 mit 2389 Omnibussen.³⁾ Ein Vergleich der beförderten Personenzahl der Common Carriers und der I. Klasse-Eisenbahnen⁴⁾ im Eisenbahnverkehr ergibt folgendes Bild:

Tab. 4. Beförderte Personen.

Jahr	I. Klasse-Eisenbahnen ⁵⁾	Common Carriers im zwischenstädtischen Verkehr ⁶⁾
1920	1270 Mill.	—
1925	902 „	—
1926	875 „	255 Mill.
1927	840 „	285 „
1928	788 „	321 „
1929	—	422 „

Der Rückgang des Personenverkehrs der Eisenbahnen von 1920—1928 beträgt demnach rund 38 %, die Zunahme des Common Carrier-Verkehrs von 1926 bis 1929 rund 65 %.

Im Güterverkehr der Eisenbahnen ist zwar kein absoluter Rückgang der beförderten Tonnen zu verzeichnen, doch hat sich die jährliche Zunahme ständig verringert. Von 1899, dem Ausgangspunkt der Statistik, bis 1910 hat das amerikanische Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) ein Anwachsen der beförderten Tonnen von 73 % festgestellt. Von 1910—1920 waren es nur 22 %, während in den neun Jahren von 1920—1929 die Zunahme auf 6 1/2 % zurückging.⁷⁾ Muß man den absoluten Rückgang der Personenbeförderung zweifelsohne allein der Zunahme des Bestandes an Personenkraftwagen, der am 1. Jan. 1930 rund 23 Mill. betrug, zuschreiben, so spielen beim Güterverkehr neben dem Wettbewerb des Lastkraftwagens, dessen Bestand Anfang 1930 sich auf rund 3,5 Mill. belief, auch die Konkurrenz der Binnenschifffahrt, Standortverschiebungen von Handel und Industrie, der technische Fortschritt in der Aufbereitung und Verwendung der Rohstoffe, Beförderung von Erdöl mittels eines weitverzweigten Röhrensystems usw. eine erhebliche Rolle. Aber nach den neuesten Berichten aus den Vereinigten Staaten⁸⁾ kann man entgegen der bisherigen Annahme, daß die Lastkraftwagen nur Stückgüter über verhältnismäßig kurze Strecken befördern und den Eisenbahnen nach wie vor die Beförderung von Massengütern in Wagenladungen auf weite Entfernungen überlassen sei, fest-

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1923, S. 693.

²⁾ J. George, Motor Carrier Regulation in the United States, 1929, S. 2.

³⁾ Facts and Figures 1930, S. 32.

⁴⁾ I. Klasse-Eisenbahnen sind solche, die eine Mindestjahreseinnahme von 1 Mill. \$ haben. Sie umfassen rund 91% des Gesamtnetzes der Union.

⁵⁾ Railway Age 1929, Vol. 86, Nr. 7, S. 397.

⁶⁾ Bus Transportation 1930, Vol. 9, Nr. 2, S. 59.

⁷⁾ Railway Age 1930, Vol. 88, Nr. 22, S. 1305.

⁸⁾ Young, Truck Competition is taking the Railways' Carload Traffic. Railway Age 1930, Vol. 89, Nr. 13, S. 648.

stellen, daß der Lastkraftwagen heute bereits schon zahlreiche Massengütertransporte über weite Strecken auf der Landstraße ausführt, die bald auch im Güterverkehr der Eisenbahnen einen empfindlichen Verkehrsrückgang verursachen werden. Durch Vergrößerung des Fassungsvermögens, durch Verbesserung des Motors und der Bereifung und nicht zuletzt durch die Verbesserung der Straßen macht sich heute der Wettbewerb des Lastkraftwagens sogar auf Strecken bis zu 500 Meilen (800 km) bemerkbar. So betreibt z. B. die California Motor Express Ltd. einen nächtlichen Lastkraftwagenverkehr von Los Angeles nach San Francisco; diese Entfernung von rund 770 km wird in 15 oder weniger Stunden bewältigt.¹⁾ Des weiteren werden täglich fahrplanmäßige Fahrten zwischen Los Angeles und Phoenix, Ariz. (760 km), sowie zwischen Los Angeles und Tuscon (805 km) ausgeführt. Die am meisten beförderten Güterarten sind: Zement, Holz, Getreide, frisches Gemüse und Früchte, Heu, Baumwolle und Zeitungspapier.

In Deutschland hat man zwar diese großen Entfernungen noch nicht erreicht, doch ist auch hier gerade in letzter Zeit eine starke Tendenz zur Befahrung relativ langer Strecken (zwischen 300—600 km) festzustellen.

Im Personenverkehr ist man in den Vereinigten Staaten über die obigen Entfernungen noch weit hinausgegangen. Am 11. September 1928 kam der erste Omnibus der ersten Transkontinental-Linie in New York an. Die Passagiere hatten die 5500 km lange Strecke von Los Angeles bis New York in 5½ Tagen zurückgelegt. Seit dieser Zeit wird diese Strecke regelmäßig befahren.²⁾ Das Streckennetz der öffentlichen Omnibusunternehmungen belief sich am 1. Jan. 1930 auf rund 480 000 km³⁾, ist also rund 80 000 km größer als das der Eisenbahnen.

Hauptteil.

Das Problem der Regulierung des Kraftfahrzeugverkehrs.

I. Gründe der Regulierung.

1. Für den gesamten Verkehr.

a) Gefährlichkeit des Betriebs.

Der Verkehr der rund 35 Mill. Kraftwagen der Welt erfolgt im Gegensatz zu dem Verkehr der Eisenbahnen, der an ein festgelegtes, für die Allgemeinheit nicht ohne weiteres zugängliches Schienennetz gebunden ist, ausschließlich auf öffentlichen Straßen, die aber gleichzeitig die Verkehrswege der breitesten Öffentlichkeit bilden. Aus diesem Nebeneinander von Kraftfahrzeugverkehr einerseits und dem sonstigen Straßenverkehr (Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahn, Pferde- fuhrwerk usw.) andererseits auf den gleichen Verkehrswegen ergeben sich eine Reihe von Gefahrenmomenten, die noch durch die höhere Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge gegenüber den anderen Straßenbenutzern vergrößert werden. Wie groß die Gefahr ist, die sowohl den Fußgängern usw. als auch den Benutzern der Kraftfahrzeuge selbst auf der Straße droht, mag man an der ständig wachsenden Zahl von tödlichen Unglücksfällen, die durch Kraftfahrzeuge verursacht werden, erkennen. Die Tabelle 5 enthält die Zahl der Todesfälle und ihr Ver-

¹⁾ Young, a. a. O. S. 649.

²⁾ George, a. a. O. S. 3.

³⁾ Bus Transportation 1930, Vol. 9, Nr. 2, S. 59.

hältnis zur Zahl des Kraftfahrzeugbestandes im Deutschen Reich (ohne Bayern)¹⁾ und den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren:

Tab. 5. Zahl der durch den Kraftfahrzeugverkehr verursachten Todesfälle und ihr Verhältnis zur Zahl des Kraftfahrzeugbestandes in

Deutsches Reich (ohne Bayern) ²⁾				Vereinigte Staaten ³⁾			
Jahr	Zahl der Todesfälle	Bestand an Kraftfahrzeugen	Todesfälle auf 100 000 Kraftfahrz.	Jahr	Zahl der Todesfälle	Bestand an Kraftwagen in Mill.	Todesfälle auf 100 000 Kraftwagen
				1923	16 452	15,09	109
				1924	17 506	17,59	100
				1925	19 828	19,95	100
1926	2398	504 148	476	1926	20 819	22,00	95
1927	3305	637 445	520	1927	22 485	23,13	97
1928	4589	816 984	561	1928	24 932 ⁴⁾	24,49	102
				1929	28 915 ⁵⁾	26,50	109

Bei den Vereinigten Staaten sind noch hinzuzuzählen die Todesfälle der an den schienengleichen Übergängen der Eisenbahnen verunglückten Automobilreisenden, die ungefähr ein Zehntel der ersteren betragen.⁵⁾ Die Tabelle läßt erkennen, daß die absolute Zahl der Todesfälle in den letzten Jahren stark zugenommen hat. Während die Todesfälle im Verhältnis zur Zahl der eingetragenen Kraftfahrzeuge in den Vereinigten Staaten von 1923 bis 1926 eine leicht fallende und ab 1926 nur langsam steigende Tendenz aufweisen, sind sie im Deutschen Reich in ständig starker Zunahme begriffen. Ein Vergleich der beiden Länder ergibt eine bedeutend ungünstigere Verhältniszahl für Deutschland. Auf die Ursachen dieses beträchtlichen Unterschiedes — inwieweit dieser auch auf Unterschiede der statistischen Erfassung zurückzuführen ist, muß dahingestellt bleiben — soll hier nicht näher eingegangen werden, sondern uns interessiert in diesem Zusammenhange lediglich die hohe absolute Zahl der Todesfälle als Beweis der Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs für Benutzer und Öffentlichkeit. Daraus folgt, daß sich im dringendsten Interesse der Allgemeinheit der Kraftfahrzeugverkehr nicht ungehemmt entwickeln darf, sondern der Betrieb eines Kraftfahrzeuges an bestimmte Bedingungen und Voraussetzungen gebunden wird, die die Sicherheit der Kraftfahrzeugbenutzer und -nichtbenutzer weitgehendst gewährleisten. Wer im einzelnen diese Bindungen erlassen soll, wird in einem späteren Abschnitt der Arbeit untersucht werden; es genügt hier nur festzustellen, daß sie von einer amtlichen Stelle erfolgen müssen, die auch in der Lage ist, ihre Maßnahmen mit Erfolg durchzusetzen, und deren Befolgung bei Strafe erzwingen kann. Die Gefährlichkeit des Betriebs bildet somit einen ersten Grund für eine Regulierung des Kraftfahrzeugverkehrs.

¹⁾ Bayern veröffentlicht erst ab 1928 eine genaue Bezeichnung der Todesursache bei Verunglückten.

²⁾ Wirtschaft und Statistik 1929, Nr. 24, S. 1015 und 1930, Nr. 11, S. 479.

³⁾ Merkert, Personenkraftwagen, Kraftomnibus und Lastkraftwagen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Berlin 1930, S. 216f.

⁴⁾ Facts and Figures 1930, S. 78.

⁵⁾ Merkert, a. a. O. S. 216.

b) Straßenbenutzung.

Eine weitere Begründung der Regulierung ergibt sich aus der Benutzung der Straßen durch Kraftfahrzeuge. Die Straßen und Wege sind unter Aufbringung erheblicher Kosten durch den Staat oder sonstige öffentliche Verbände angelegt worden. Sie werden heute noch dauernd erweitert und unterhalten. Da es aber unbillig wäre, diese Kosten für Neuanlage und Unterhaltung ausschließlich der Öffentlichkeit, also dem Steuerzahler, aufzulegen, muß sich der Kraftfahrzeugverkehr schon einen Eingriff des öffentlichen Verbandes gefallen lassen, der ihn in Form von Steuern oder sonstigen Abgaben mit zur Anlage und Unterhaltung der Straßen und Wege heranzieht. Andererseits ist der Kraftfahrzeugverkehr selbst an einem weit verzweigten und vor allem gut unterhaltenen Straßennetz, das einen schnellen und gefahrlosen Verkehr gestattet, stark interessiert. Es kommt deshalb dem Kraftfahrzeugverkehr selbst zugute, wenn der öffentliche Verband zur Schonung der Straßen die Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeuges von gewissen Voraussetzungen abhängig macht und dem Betrieb selbst gewisse Beschränkungen auferlegt. Eng verbunden mit der Zerstörung der Straßen durch Kraftfahrzeuge, insbesondere durch schwere Lastkraftwagen, sind die Beschädigungen an den Gebäuden, die durch die starke Erschütterung des Erdbodens eintreten. Auch hier ist im volkswirtschaftlichen Interesse ein Eingriff des Staates durch Regulierungsmaßnahmen zu befürworten.

2. Für den gewerbsmäßigen Verkehr im besonderen.

Die beiden Regulierungsgründe Gefährlichkeit des Betriebs und Benutzung der Straßen erstrecken sich auf den gesamten Kraftfahrzeugverkehr, der sich in den privaten und den gewerbsmäßigen Verkehr gliedert. Unter privatem Verkehr ist dabei der Verkehr verstanden, den der Besitzer des Fahrzeuges für seine eigene Rechnung ausführt. Darunter fällt beim Personenverkehr die Beförderung seiner eigenen Person oder die unentgeltliche Beförderung anderer Personen, beim Güterverkehr die Beförderung eigener oder die unentgeltliche Beförderung fremder Güter mit eigenen Kraftfahrzeugen. Für diesen Güterverkehr der Verfrachter mit eigenen Lastkraftwagen hat sich in der letzten Zeit der Begriff „Werkverkehr“ herausgebildet. Außer den beiden obigen Regulierungsgründen ist die Öffentlichkeit an einer weiteren Regulierung des privaten Verkehrs nicht interessiert. Anders liegen jedoch die Verhältnisse beim gewerbsmäßigen Verkehr.

Der wesentlichste Unterschied zwischen privatem und gewerbsmäßigem Verkehr besteht darin, daß der letztere gegen Entgelt erfolgt und allen zur Verfügung steht, also öffentlich ist. Wir können den gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehr daher definieren als Verkehr für fremde Rechnung oder Verkehr gegen Entgelt für Dritte. Er ist nach seiner zeitlichen und örtlichen Verkehrsbedienung regelmäßig oder unregelmäßig. Der regelmäßige, auch Linienverkehr genannt, erfolgt gewöhnlich nach einem festen Fahrplan zwischen verschiedenen Punkten. Der Begriff „Linienverkehr“ läßt sich also definieren als gewerbsmäßiger Verkehr, der mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit zwischen zwei oder mehr Punkten stattfindet. Der unregelmäßige Verkehr erfolgt nur nach Bedarf und ist nicht an feste Linien gebunden. Da er weder an Zeit und Ort gebunden ist und die einzelnen Transporte nur von Fall zu Fall auf Grund von Einzelverabredungen erfolgen, können wir ihn im Gegensatz zum Linienverkehr am zweckmäßigsten mit Einzelvertragsverkehr bezeichnen.

Die Unterscheidung in Linienverkehr einerseits und Einzelvertragsverkehr andererseits entspricht den amerikanischen Bezeichnungen Common Carrier und Contract Carrier, öffentlicher und privater (Vertrags-) Unternehmer. Nach Merkert¹⁾ rechnet man in den Vereinigten Staaten „zu dem Geschäftsbereich der privaten Transportunternehmer die besonderen Fahrten aller Art, wie zum Besuch von Versammlungen, Sportwettkämpfen, Festlichkeiten, ferner die besonderen und gelegentlichen zwischenörtlichen Rundfahrten, all die nicht regelmäßigen und nicht fahrplanmäßigen Gütertransporte, den Saisonverkehr sowie den Transport landwirtschaftlicher Produkte und Baumaterialien und das Vermieten von Fahrzeugen zu irgendwelchen Fahrten. Hierunter fallen auch Transportdienste, die als Nebentätigkeit zur ökonomischen Verwendung der Fahrzeuge ausgeführt werden“.

Unter öffentlichen Kraftverkehrsunternehmen versteht man in der Union die Einzelpersonen, Gesellschaften und Verbände, die Personen oder Güter oder beides auf öffentlichen Straßen zwischen festen Punkten oder über festliegende Strecken gegen Entgelt mit Kraftwagen befördern. Merkert zählt hinzu „auch die auf wechselnden Routen, aber regelmäßig zwischen denselben Endpunkten stattfindenden Fahrten, ferner fahrplanmäßige Rundfahrten zwischen bestimmten Verkehrspunkten, regelmäßige, entgeltliche, für jedermann offene Fahrten zwischen Hotels oder zwischen Hotels und Bahnhöfen. Hierher zählen ferner Unternehmer, die nur einzelne Produkte, wie Eier und Milch, befördern, wenn die Fahrten regelmäßig und fahrplanmäßig zwischen bestimmten Verkehrsplätzen ausgeführt werden.“ Der Hauptunterscheidungsgrund liegt also in der Regelmäßigkeit bzw. Unregelmäßigkeit des Dienstes.

Diese Begriffe und Verkehrsarten lassen sich ohne weiteres in die von uns gewählten Bezeichnungen „Linienverkehr“ und „Einzelvertragsverkehr“ einordnen.

Beim gewerbsmäßigen Kraftverkehr ergeben sich, wie bereits erwähnt, außer Gefährlichkeit und Benutzung der Straßen so viele Berührungspunkte zwischen Kraftomnibus und Lastkraftwagen einerseits, und dem sie benutzenden Publikum und den übrigen Verkehrsmitteln andererseits, so daß auch hier vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus eine Regulierung durchaus gerechtfertigt erscheint.

Durch die Tatsache der im öffentlichen Verkehr allen Mitgliedern einer Volkswirtschaft angebotenen Transportdienste ergibt sich, daß der öffentliche Verband als Förderer der gemeinwirtschaftlichen Belange den öffentlichen Verkehr selbst bedient oder aber, wenn er ihn der Tätigkeit der Privatwirtschaft überläßt, regulierend eingreift. Sax sagt:²⁾ „Die Betätigung des Staates besteht darin, eine den Zwecken des Kollektivlebens förderliche Art und Weise der Befriedigung der individuellen Verkehrsbedürfnisse herbeizuführen. Es liegen somit Individualbedürfnisse vor, zu welchen ein Kollektivbedürfnis hinzutritt, das sich mit ihnen verbindet. Hieraus leitet sich folgerichtig ein bestimmtes Verhalten des Gemeinwirtschaftsverbandes gegenüber den Sonderwirtschaften hinsichtlich der Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse ab.“

Dieses Verhalten des Kollektivverbandes soll nach Sax³⁾ einmal in der selbständigen Betätigung des Verbandes im Verkehrswesen bestehen, oder aber in einer hemmenden und ordnenden Tätigkeit gegenüber den die Verkehrsbedürfnisse der Mitglieder des Verbandes befriedigenden Privatwirtschaften.

Es erübrigt sich im Rahmen dieser Arbeit auf die Frage, ob Staats- oder

¹⁾ Merkert, a. a. O. S. 198.

²⁾ Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. I. Berlin 1918. S. 123.

³⁾ Sax, a. a. O. S. 118.

Privatbetrieb, wie sie in der verkehrswissenschaftlichen Literatur in der Beurteilung der Frage „Staats- oder Privatbahn“ erörtert wurde bzw. wird, näher einzugehen, zumal sich die Frage für den gesamten gewerbmäßigen Verkehr nicht generell entscheiden läßt. Dem Einzelvertragsverkehr nämlich haften nicht, wie noch an späterer Stelle zu zeigen sein wird, die zum Monopol drängenden Eigenschaften der Eisenbahnen an, derenthalben heute in Deutschland überwiegend der allerdings an gewisse Bedingungen geknüpfte Staatsbetrieb als das rationellere und wirtschafts- und sozialpolitisch zweckmäßigere System empfohlen wird. Für den Linienverkehr gilt jedoch die Tendenz: „Linienverkehr führt zum Monopol“, ein Satz, dessen Richtigkeit sich an zahlreichen Beispielen aus der Entwicklung des Eisenbahn-, See- und Binnenschiffahrtverkehrs beweisen läßt. Wenn nicht nur ein Unternehmen sich in dem betreffenden Liniendienst betätigt, so führt auf die Dauer ein Nebeneinander mehrerer Linien verschiedener Unternehmer doch stets zu einer Verständigung, wenn auch gelegentlich nur einer stillschweigenden, oder weiter zu einem Zusammenschluß und damit zu einem Monopol.

Dieser Monopolcharakter des Linienverkehrs bedingt ein bestimmtes Verhalten des Staates. Jedes Monopol birgt, wenn es der Privatwirtschaft überlassen wird, die Gefahr einer Schädigung der volkswirtschaftlichen Belange in sich. Daraus folgt, daß der Staat als Förderer der volkswirtschaftlichen Interessen entweder selbst Träger des Monopols ist oder aber das der Privatwirtschaft überlassene Monopol reguliert.

In der Praxis sind beide Grundsätze verschieden angewendet worden. So ist z. B. die Beförderung von „Reisenden mit regelmäßigen Fahrten“ mittels Omnibussen in der Schweiz ein ausschließliches Recht der eidgenössischen Postverwaltung (Art. 1^{tes} Postverkehrsgesetz vom 2. Oktober 1924).¹⁾ In Deutschland ist es im Personenlinienverkehr nicht zu einem alleinigen Monopol des Reiches bzw. eines Reichsbetriebes (Reichspost) gekommen, sondern neben Reichspost sind auch noch Reich, Staaten, Provinzen, Kreise und Kommunen in Form von gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, von denen diese öffentlichen Verbände meistens die Aktienmehrheit besitzen, an Personenüberlandverkehr maßgebend beteiligt. Da außerdem noch eine Anzahl von privaten Personenlinien-Unternehmen besteht, übt das Reich neben seiner Eigenbetätigung gemäß der Saxschen „hemmenden und ordnenden Tätigkeit“ eine weitgehende Regulierung des Linienverkehrs aus, deren Einzelheiten im zweiten Teile dieser Arbeit darzustellen sind, während es sich an dieser Stelle nur darum handelt, die Gründe für das Eingreifen des Staates in den nicht selbst betriebenen Linienverkehr hervorzuheben.

a) Leistungsqualität.

Mit dem erwähnten Regulierungsgrund, der sich aus dem Monopolcharakter des Linienverkehrs ergibt, verknüpft sich eine Reihe von Gründen, die sowohl im gesamten gewerbmäßigen, als auch namentlich im Linienverkehr anzuführen sind. Dabei finden sie beim Personenlinienverkehr um so eher Anwendung, als der Güterlinienverkehr wegen der andersartigen Struktur des Verkehrsbedarfes relativ und absolut sehr gering entwickelt ist. Im gesamten gewerbmäßigen Verkehr, also im Linien- und Einzelvertragsverkehr, ergeben sich zwischen Transportunternehmern und Benutzern zunächst eine Menge von Beziehungen, die sich auf die Qualität der Betriebsleistungen erstrecken. Die Qualität der Leistungen drückt sich vor allem in einer verantwortungsvollen Betriebsführung aus. Das

¹⁾ J. Buser, Das Schweiz. Postverkehrsgesetz. Zürich 1929. S. 27ff.

Vertrauen, das der Reisende oder der Güterversender bei der Inanspruchnahme der Dienste des Transportunternehmers diesem entgegenbringt, verlangt eine sichere und gewissenhafte Ausführung der Transportleistung. Sie bezieht sich auf eine Bereitstellung ausreichender und hochwertiger Transportgefäße, Beschäftigung von zuverlässigen Fahrern und Begleitern, die im Be- und Entladen der Lastkraftwagen, im Umgang mit den Reisenden und der Kundschaft erfahren sind. Sie erstreckt sich ferner auf eine hinreichende finanzielle Stärke des Unternehmens, damit bei irgendwelchen Unfällen alle Ersatzansprüche voll befriedigt werden können.

Als weiterer Faktor der Leistungsqualität ist beim Linienverkehr die Regelmäßigkeit anzusehen. Als Kriterium des Linienverkehrs hatten wir den Fahrplan oder eine gewisse Regelmäßigkeit festgestellt. Der Benutzer des Linienverkehrs muß sich jederzeit unterrichten können, zu welchem Zeitpunkt die Abfahrt eines Omnibusses oder Lastkraftwagens erfolgt, der ihn selbst oder seine Ware verhältnismäßig ebenso pünktlich wie die Eisenbahn an ein bestimmtes Ziel bringt. Veröffentlichung und Stetigkeit der Fahrpläne sind daher Erfordernisse des Linienverkehrs.

Die Anforderungen, die betr. Leistungsqualität an die gewerbmäßigen Kraftverkehrsunternehmer zu stellen sind, lassen eine staatliche Regulierung zweckmäßig erscheinen. Sie soll sich vorwiegend dahin erstrecken, daß nur leistungsfähige, verantwortungsvolle und kapitalkräftige Unternehmer, die einen regelmäßigen, hinreichenden und wirksamen Betrieb verbunden mit dem höchsten Grade von Sicherheit gewährleisten, zum gewerbmäßigen Verkehr im allgemeinen und zum Linienverkehr im besonderen zugelassen, kleine, „unsichere“ Unternehmer dagegen von einer Betätigung ausgeschlossen werden.

b) Tarifwesen.

Außer diesen Regulierungsgründen, die Verantwortlichkeit, Regelmäßigkeit usw. betreffen, verdient vor allem das Tarifwesen besondere Beachtung, da sich hieraus wohl die engsten Berührungspunkte zwischen Transportunternehmer und Publikum ergeben. Durch die Betätigung des Kraftwagens im gewerbmäßigen Verkehr hat er ebenso wie die Eisenbahnen gemeinwirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen. Daraus folgt, daß auch das Tarifwesen soweit wie möglich nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten aufzubauen ist. Was die Höhe der Tarife betrifft, so liegt hier ein Grund zu Regulierungsmaßnahmen wegen der großen Verschiedenheit der individuellen Verkehrsbedürfnisse im allgemeinen nicht vor. Sie richten sich außerdem viel zu sehr nach örtlichen und betrieblichen Verhältnissen, als daß in dieser Hinsicht ein regulierender Eingriff des öffentlichen Verbandes für nötig erachtet würde. Es kann sich deshalb nur darum handeln, Auswüchse der Tarife nach oben oder unten durch gesetzliche Maßnahmen einzuschränken. Andererseits bieten aber die an jedes Tarifwesen eines öffentlichen Verkehrs zu stellenden grundlegenden Bedingungen, so Gleichheit, Öffentlichkeit, Stetigkeit, Einfachheit und Einheitlichkeit der Tarife,¹⁾ genügend Anhaltspunkte und Gründe zur Regulierung. Auf eine Gleichheit der Tarife ist gerade im gewerbmäßigen Kraftwagenverkehr infolge des Wettbewerbs mit anderen öffentlichen Unternehmern oder mit dem privaten Verkehr nicht zu verzichten. Das Nebeneinander von mehreren Unternehmern mit ihrem Kampf um den Kunden sowie in anderen Fällen die Ausnutzung eines etwaigen Monopols kann sehr

¹⁾ Sax, a. a. O. Bd. III, S. 74.

leicht zu einer unterschiedlichen Behandlung der Verkehrsinteressenten führen. Eine Regulierung hinsichtlich der Gleichheit der Tarife kann diese Ungerechtigkeit unterbinden. Ein Weg zu der Tarifgleichheit bildet der gesetzliche Zwang zur Öffentlichkeit der Tarife. Dadurch ist es jedem leicht möglich, sich über die Höhe und Anwendung der Preise zu unterrichten und die Gleichbehandlung aller zu kontrollieren. Die Forderung nach Stetigkeit der Tarife im gewerbsmäßigen Verkehr ist besonders im Güterverkehr durchaus gerechtfertigt. Der Kaufmann muß bei seinen Kalkulationen die Transportkosten in seine Preise mit einbeziehen, was aber unmöglich ist, wenn häufige und plötzliche Änderungen der Tarifsätze, Beförderungsbedingungen usw. zu erwarten sind.

Im allgemeinen Interesse des Verkehrs ist auch eine möglichste Einfachheit und Klarheit der Tarife erwünscht. Eine leicht verständliche Anordnung der Tarife ermöglicht eine einfachere Anwendung und erleichtert die Abfertigung zugunsten von Verfrachter und Transportunternehmer.

Die Einheitlichkeit der Preisbildung, die nach Sax aus der Gleichförmigkeit der Tarifgrundlage und der Übereinstimmung der Preissätze für jede Gruppe gleichartiger Verkehrsakte besteht, scheidet bei dem gegenwärtigen Stand des öffentlichen Kraftwagenverkehrs an der Verschiedenheit seiner natürlichen Bedingungen.

Alle diese Gründe mit vielleicht der vorläufigen Ausnahme des letzten ergeben genügend Anhaltspunkte, um den öffentlichen Verband zu veranlassen, in das Tarifwesen des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs regulierend einzugreifen.

Dabei ist zu betonen, daß dieser Eingriff sich für den monopolartigen Linienverkehr am stärksten empfiehlt, wogegen im Einzelvertragsverkehr der Wettbewerb der verschiedenen Unternehmer diese selbst zur mehr oder minder weitgehenden Wahrnehmung der angeführten Gesichtspunkte treibt.

c) Wettbewerb.

a) Kraftverkehrsunternehmer untereinander.

Bei dem nun zu betrachtenden Grund für eine Regulierung ist bemerkenswert, daß die Initiative zu Regulierungsmaßnahmen nicht direkt von der Öffentlichkeit auszugehen braucht, sondern wie z. B. in den Vereinigten Staaten¹⁾ von den Kraftverkehrsunternehmern im gewerbsmäßigen Verkehr selbst.

Die sonstigen gemeinnützigen Unternehmungen, wie Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke, Eisen- und Straßenbahnen, haben das eine gemeinsam, daß ihre Anlage und ihr Betrieb eine große Kapitalinvestition erfordert und hohe fixe Kosten verursacht. Im Interesse einer genügenden Rentabilität verlangt daher der Verkauf ihrer Produkte eine Ausdehnung des Betriebs auf eine möglichst große Anzahl, im Idealfalle auf alle Kunden. Infolge der Notwendigkeit einer großen Kapitalinvestition, die einen Wettbewerb abschreckt, wird daher ein umfangreicher Bedarf besser durch Ausdehnung des bestehenden Betriebs als durch eine Neugründung gedeckt werden, da im letzteren Falle eine unwirtschaftliche Neuanlage von Schienen, Röhren und Leitungen erforderlich wäre. Die Konkurrenz, die vervielfachte Kapitalanwendungen und erhöhte Eigenkosten erfordern würde, wird gegenüber dem Monopol als unwirtschaftlich ausgeschlossen.²⁾ Es entsteht also von Natur aus ein Monopol, das zwar vom wirtschaftlichen Standpunkt aus

¹⁾ Merkert, a. a. O. S. 189.

²⁾ Sax, a. a. O. Bd. I, S. 128.

erwünscht, jedoch im gemeinwirtschaftlichen Interesse vom Staate übernommen bzw. reguliert werden muß.

Ganz anders geartet sind die Verhältnisse beim gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehr. Der grundlegende Unterschied liegt in der verhältnismäßig geringen Kapitalanlage, die zum Betrieb eines Kraftwagenverkehrs nötig ist. Ein einzelner Omnibus oder Lastkraftwagen, vielleicht mit einer kleinen Anzahlung oder aus zweiter Hand gekauft, ist praktisch alles, was zum Beginn des Geschäftes erforderlich ist. Die verhältnismäßig leichte Möglichkeit der Betriebsaufnahme hat in kurzer Zeit mehr Unternehmer auf den Plan gerufen, als der Verkehr erfordert, und die sich nun gegenseitig eine unökonomische und verderbliche Konkurrenz bereiten. Der Mangel an finanziellen Betriebsmitteln einzelner Unternehmer, verbunden mit der Unkenntnis, ausreichende, alle Kosten einschließlich genügender Abschreibung und Verzinsung deckende Frachtsätze festzusetzen, führte zu einem heftigen Kampf ums Geschäft. Dadurch wird es dem verantwortlichen, in die Zukunft schauenden Unternehmer unmöglich, eine sichere Stellung zu erlangen und einen befriedigenden und beständigen Verkehr einzurichten. Man kann Transport als ein immaterielles Gut bezeichnen, das zum Verkauf gelangt, wo und wann es produziert wird. Dieses Gut hat aber, soweit der Linienverkehr in Frage kommt, nur einen sehr kleinen Markt, so daß ein neu auftretender Unternehmer in die Einkünfte der bestehenden eingreifen würde. Es besteht also seitens der gewerbsmäßigen Kraftwagenunternehmer selbst ein Interesse an der Regulierung des uneingeschränkten Wettbewerbs.

Legen wir uns nun die Frage vor, wie soll sich die Öffentlichkeit zu diesem Regulierungsinteresse der Unternehmer, das im Linienverkehr aus dessen ökonomischer Struktur heraus größer sein muß als im Bedarfs- (= Einzelvertrags-) Verkehr, stellen? Die Auswirkung der Konkurrenz kann zweifach sein: entweder wird der Unternehmer durch den Wettbewerb gezwungen, immer bessere, häufigere und billigere Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen und durch Rationalisierungsmaßnahmen zu einer möglichst großen Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu kommen, oder aber er geht mit den Preisen so weit herunter, daß eine sichere und zweckdienliche Beförderung unmöglich ist und durch einen frühen Konkurs eine nicht zu verantwortende Vergeudung von Kapital eintritt. Im ersten Fall besteht ein großes Interesse der Öffentlichkeit an der Erhaltung des gegenseitigen Wettbewerbs. Sie wird deshalb einen regulierenden Eingriff des öffentlichen Verbandes, der einen ersten Schritt zu einer Monopolstellung der regulierten Unternehmer bedeuten würde, als für sie nachteilig ablehnen. Im zweiten Fall erhält sie zwar niedrigere Preise, doch muß diese unökonomische Herabsetzung der Beförderungspreise zweifellos auf Kosten der Sicherheit und Güte der Transportleistungen erfolgen. Da aber die Öffentlichkeit an diesen beiden Forderungen festhalten muß, steht sie hier einer Regulierung nicht ablehnend gegenüber. Wägt man das Für und Wider gegenseitig ab, so kommt man zu dem Ergebnis, daß eine gewisse Regulierung im beiderseitigen Interesse wünschenswert ist; denn für den Unternehmer bildet der eingeschränkte Wettbewerb wie bei den Konferenzen der Seeschifffahrt, einen Antrieb zur rationelleren Ausgestaltung des Dienstes, für den Benutzer die Aussicht auf eine zuverlässigere Beförderung zu angemessenen Preisen.

Wie diese Einschränkung des Wettbewerbs zu erfolgen hat, bedarf jeweils einer genauen Untersuchung. Sie darf auf keinen Fall so weit gehen, daß der regulierte Unternehmer eine monopolistische Stellung erhält, andererseits muß aber auch die Erfüllung der oben dargelegten Forderungen gewährleistet werden.

Ein Grund zu Befürchtungen, der Unternehmer möchte durch die Regulierung zu einem Verkehrsmonopol gelangen, liegt für den Güter-Linienverkehr nicht vor, weil neben den Linienverkehrs-Unternehmern noch Einzelvertrags-Unternehmer, ferner die Eisenbahnen vorhanden sind, die diesem und einander Wettbewerb bereiten.

Aus dem Konkurrenzgesichtspunkt im Kraftwagenlinienverkehr ergibt sich auch im Interesse der Volkswirtschaft folgender Regulierungsgrund: Regulierung ist nötig, um diejenigen Kraftverkehrsunternehmer, die einen Linienverkehr eingerichtet haben und ihren Dienst zufriedenstellend versehen, vor unverantwortlichen Wettbewerbern zu schützen.

β) Kraftverkehrsunternehmer und Eisenbahn.

Ungleich wichtiger als der Wettbewerb der gewerbmäßigen Unternehmer untereinander ist der, den sie den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, vor allem den Eisenbahnen, bereiten. Bereits heute bedeutet der Kraftwagen im Personen- und Güterverkehr in allen Ländern der Erde für die bestehenden Eisenbahnen eine starke Konkurrenz. Rückgang der Personen- und Güterbeförderung, sinkende Einnahmen usw. in den führenden Eisenbahnländern sind dafür allzu deutliche Beweise. Ohne im einzelnen auf die Vorzüge und Nachteile der Kraftwagenbeförderung gegenüber der Eisenbahn einzugehen, kann allgemein festgestellt werden, daß der Kraftwagen in gewissen Relationen der Eisenbahn überlegen ist und einen „volkswirtschaftlichen Eigenwert gegenüber der Schienenbahn besitzt.“¹⁾ Daneben tritt er aber meistens im Personen- und Güterverkehr als Wettbewerber auf. Es ist zudem vorwiegend hochwertiger Verkehr, der auf den Kraftwagen abwandert, so daß den Eisenbahnen hierdurch empfindliche Einnahmeausfälle entstehen. Daraus ergibt sich die Frage, ob es ratsam ist, diesen Wettbewerb im Interesse der Allgemeinheit durch gesetzliche Maßnahmen einzuengen, ob also der Kraftwagenverkehr neben einer Regulierung aus den vorbehandelten Gründen außerdem zum Schutze der Eisenbahnen reguliert werden soll.

Der Wettbewerb und damit die Einnahmeausfälle werden sowohl vom privaten Kraftwagenverkehr für eigene Rechnung, als auch vom Kraftwagenverkehr für fremde Rechnung, also vom gewerbmäßigen Verkehr, verursacht. Der private Kraftwagenverkehr scheidet von vornherein für eine Regulierung aus, da sie einen ungerechten Eingriff in die persönliche Freiheit des einzelnen bedeuten würde. Es muß jedem Privatmann und jeder Gesellschaft freigegeben sein, für den eigenen Betrieb Personen- und/oder Lastkraftwagen zu benutzen, die nur den allgemeinen Regulierungsvorschriften unterworfen sind. Die Konkurrenz, die der private Kraftwagenverkehr der Eisenbahn bereitet, kann also nicht reguliert werden. Sie ist vielmehr das Ergebnis einer verkehrswirtschaftlichen Entwicklung, das immer auftritt, wenn ein jüngeres und in gewissen Beziehungen besseres Verkehrsmittel in der Verkehrswirtschaft erscheint. Mit dieser Tatsache muß sich die Eisenbahn abfinden, wie es Binnenschifffahrt und Landstraßenverkehr bei dem Aufkommen der Eisenbahnen getan haben. Allerdings kann die Eisenbahn verlangen, daß dieser Wettbewerb auf gleicher Grundlage erfolgt und der Kraftwagen nicht auf Kosten der Allgemeinheit Vorteile eingeräumt erhält, die der Eisenbahn nicht gewährt werden. Hierzu ist beim privaten Verkehr vor allem die Deckung der gemäß der Beanspruchung der Straßen verursachten Kosten für Straßenbau

¹⁾ Denkschrift des DIHT., a. a. O. S. 71.

und -unterhaltung zu rechnen. Es geht nicht an, daß die Eisenbahn, das für die gesamte Volkswirtschaft wichtigste Verkehrsmittel, das seine Fahrbahn selbst herstellen und unterhalten muß, in zunehmendem Maße konkurrenziert wird von einem Verkehrsmittel, dessen Fahrbahn ganz oder teilweise durch öffentliche Lasten hergestellt und unterhalten wird. Hier ist eine Steuer auf Kraftfahrzeuge am Platze, die in einem bestimmten Verhältnis zur Straßenbe- und -abnutzung steht. Neben der Art des Wagens, Personen- oder Lastkraftwagen, seiner Größe, Gewicht, Bereifung usw. muß deshalb möglichst auch die Benutzung der Straßen, d. h. die gefahrenen Kilometer, mit als Steuerbemessungsgrundlage herangezogen werden. In dieser Erkenntnis haben viele Länder außer einer Pauschal- oder Registrierungssteuer eine Betriebsstoffsteuer als das vorläufig technisch am besten erfahbare und zufolge dem Aufwand gerechteste Maß der Straßenbenutzung eingeführt. Erst wenn der private Kraftwagen den auf ihn entfallenden Anteil der Straßenkosten trägt, kann von einer etwa gleichen Wettbewerbsgrundlage gesprochen werden.

Die Forderung auf Deckung der anteiligen Straßenbaukosten ist natürlich auch beim gewerbmäßigen Verkehr zu erheben, ja man hat teilweise gefordert, diesen Verkehr noch stärker zu belasten als den privaten. In den Vereinigten Staaten und in Großbritannien ist auch tatsächlich, wie an späterer Stelle noch zu zeigen sein wird, eine erhöhte Steuer auf die zu Zwecken gewerbmäßiger Beförderung benutzten Fahrzeuge (Linien- und Einzelvertragsverkehr) gelegt worden.¹⁾ Im allgemeinen können für eine höhere Belastung der im gewerbmäßigen Verkehr benutzten Kraftfahrzeuge drei Gründe maßgebend sein:

1. Die erhöhte Steuer ist eine Bezahlung für den bevorzugten Gebrauch der Straßen zu Erwerbszwecken.
2. Sie ist eine Bezahlung für die zusätzlichen Kosten für Unterhaltung und Bau der Straßen, die durch die erhöhte Benutzung seitens der Kraftverkehrsunternehmer entstehen.
3. Sie ist eine Kompensation für die Einschränkung der Konkurrenz, nachdem die im vorigen Abschnitt begründete Regulierung des gewerbmäßigen Verkehrs eingetreten ist.

Eine genauere Prüfung dieser Beweisführung dürfte aber ergeben, daß die angeführten Gründe für eine höhere Belastung nicht stichhaltig sind.

ad 1. Wenn wir uns die heutige Auffassung zu eigen machen, daß die Kraftfahrzeugsteuer ein Entgelt für die Benutzung der vom öffentlichen Verband zur Verfügung gestellten Straßen ist, so bleibt es sich gleich, ob die Straße zu „Erwerbszwecken“ oder zum „Vergnügen“ benutzt wird. Es kommt bei der Steuer nur darauf an, daß die Straße be- und abgenutzt wird, und nicht auf das weshalb oder zu welchem Zweck.

ad 2. Es ist richtig, daß durch die erhöhte Benutzung der Omnibusse und Lastkraftwagen im gewerbmäßigen Verkehr eine stärkere Abnutzung der Straßen entsteht, zumal es sich bei diesem Dienst teilweise um große und schwere Fahrzeuge handelt. Dagegen muß aber in Betracht gezogen werden, daß sie vielfach ökonomischere Benutzer der Straßen sind als die Privatwagen, da sie besonders bei Großunternehmern dauernd in einem guten, die Straße schonenden Zustand erhalten werden. Des weiteren sind gerade im Linienverkehr Omnibusse und Lastkraftwagen im Durchschnitt nicht voll besetzt bzw. beladen. Das Moment der Mehrbenutzung im gewerbmäßigen Personen- und Güterverkehr wird aber

¹⁾ G. Shorey Peterson: Motor-Carrier Regulation and its economic bases, in: The Quarterly Journal of Economics 1929, S. 639ff. (Cambridge, Mass., USA.)

schon durch die gerade aus dem Grunde einer Angleichung der Steuer an die verursachte Wegeabnutzung befürwortete Betriebsstoffsteuer erfaßt.

ad 3. Das Zurückhalten der Konkurrenz könnte zwar eine erhöhte Steuer rechtfertigen, doch hängt das davon ab, ob im Hinblick auf den Wettbewerb mit Eisenbahnen und privaten Kraftfahrzeugen ein außergewöhnlicher Gewinn möglich ist. Zudem erfolgt die Regulierung letzten Endes aus volkswirtschaftlichen Erwägungen. Der Schutz der Unternehmer ist nur eine Begleiterscheinung.

Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß für eine künstliche Höherbesteuerung des gewerbsmäßigen Verkehrs keine zwingenden Gründe vorliegen.

Beim Wettbewerb zwischen der Eisenbahn und dem Kraftwagen des gewerbsmäßigen Verkehrs bietet der Kraftwagen im Überlandverkehr seine Transportdienste der breitesten Öffentlichkeit an. Er betritt daher damit das bisher ureigenste Tätigkeitsgebiet der Eisenbahn, so daß bei der im folgenden zu zeigenden Bedeutung der Eisenbahnen für das wirtschaftliche Leben eines Landes die Forderung nach Schutz vor diesem Eindringling berechtigt zu sein scheint.

Für die Eisenbahnen, gleichgültig ob es sich um Privat- oder Staatsbahnen handelt, sind vom Staat im Interesse der gesamten Volkswirtschaft gesetzliche Vorschriften erlassen worden, deren Befolgung gewöhnlich der Aufsicht eines besonderen Organs unterliegt. Aus der Fülle dieser Bestimmungen, die den Bau und Betrieb der Bahnen in weitgehendem Maße regeln, sei nur das Tarifwesen besonders hervorgehoben, da sich hierbei die engsten Berührungspunkte mit der Öffentlichkeit ergeben. Das Tarifwesen ist nach betrieblichen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgebaut.

Der Personenverkehr weist z. B. in Deutschland aus sozialen und kulturellen Gründen verhältnismäßig geringe, infolge besonderer Vergünstigungen (Monatskarten, Arbeiterwochenkarten, Ermäßigung bei Studien- und Ferienfahrten usw.) seine Selbstkosten nicht deckende Einnahmen auf. Reichsbahndirektor Tecklenburg schreibt hierüber:¹⁾

„Die Personenbeförderung insbesondere ist ... ein Geschäftszweig, der nicht einmal die Betriebskosten in voller Höhe deckt, geschweige denn die vollen Selbstkosten. Schuld daran sind die Personenzüge. Und zwar nicht, weil die Kosten im Vergleich zu den anderen Zuggattungen als überspannt hoch angesehen werden müssen, sondern aus dem Grund, weil sie zu geringe Einnahmen erbringen. Hier findet sich eben in der Hauptsache der Verkehr an, der zu ermäßigten Tarifen gefahren wird.“

In noch größerem Maße als der Personentarif ist der Gütertarif nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen aufgebaut. Volkswirtschaftliche Tendenzen sind in den Gütertarifen der Eisenbahnen aller Länder festzustellen,²⁾ selbst da, wo sie in erster Linie als Erwerbsanstalten anzusehen sind. Das deutsche Gütertarifsystem gliedert sich in die regelrechten Tarifklassen (= Normaltarif) und die Ausnahmetarife. Die letzteren in der Form von Rohstoff- und Lebensmitteltarifen, Einfuhr- und Ausfuhrtarifen, Seehafen- und Binnenumschlagstarifen u. a. m. sind vorwiegend im Interesse der deutschen Volkswirtschaft zur Stärkung der deutschen Industrie, zur Begünstigung der deutschen Seehäfen sowie zur Verbilligung der Lebenshaltung des deutschen Volkes eingeführt worden. Wie hoch sich der Anteil der nach diesen Ausnahmetarifen beförderten Gütermengen beläuft,

¹⁾ K. Tecklenburg, Die Betriebskostenrechnung der Deutschen Reichsbahn, ihre Methode und Auswirkung, in: Die Reichsbahn 1929, Nr. 50, S. 971.

²⁾ Woltering, Die Eisenbahntarife außerdeutscher Länder im Dienst der nationalen Volkswirtschaft, in: Archiv f. Eisenbahnwesen 1925, S. 21 ff.

mag man daraus erkennen, daß 1929 57,4 % der gesamten beförderten Gütermenge nach Ausnahmetarifen und nur 31,6 % zu den Sätzen der regelrechten Tarifklassen befördert wurden.¹⁾ Allerdings ist der Anteil der Ausnahmetarife dadurch übersteigert, daß manche Massengüter, insbesondere die Kohle, fast ausschließlich zu Ausnahmetarifen befördert werden.

Auch der Normaltarif weist in seinem heutigen Aufbau volkswirtschaftliche Gesichtspunkte auf. Der Wagenladungstarif, auf den nach dem Geschäftsbericht der Reichsbahn 1929 88,8 % der gesamten nach den regelrechten Tarifklassen beförderten Gütermengen entfallen, zeigt eine sog. vertikale und eine sog. horizontale Staffelung. Die vertikale Staffelung ist zwar vorwiegend aus der betrieblichen Erkenntnis heraus entstanden, daß die Selbstkosten mit zunehmender Entfernung relativ abnehmen, doch haben bei ihrer Einführung am 1. Dez. 1920 auch volkswirtschaftliche und politische Gründe mitgewirkt. Die weite Abgelegenheit der östlichen und südlichen Randgebiete Deutschlands von den Hauptstandorten der Industrie erschwerte sowohl den Bezug von Rohstoffen als auch den Absatz von Fertig- und Halbfertigfabrikaten. Um nun diese Gebiete günstiger zu stellen, nahm die Reichsbahn eine Absenkung der Frachtsätze für die weiteren Entfernungen vor. Dazu kam noch der politische Gesichtspunkt, daß man den Verkehr zu den Randgebieten nicht auf die zum Teil mit niedrigeren Frachtsätzen ausgestatteten ausländischen Bahnen abwandern lassen wollte. Unter der horizontalen Staffelung versteht man die Einreihung der Güter nach ihrem Handelswert, ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und dem Grade ihrer Verarbeitung oder Veredelung in die zur Zeit 7 Wagenladungsklassen A—G. Die Frachtbemessung erfolgte derart, daß die für die Produktion wichtigen Rohstoffe nach den niedrigsten Frachtsätzen befördert werden, während die Fertigfabrikate und wertvolleren Rohstoffe zumeist entsprechend ihrem höheren Wert höhere Frachten zu zahlen haben.

Aus dieser Art des Tarifaufbaues ergeben sich für die höheren Tarifklassen des Wagenladungstarifs solch hohe Frachtsätze, daß sie außer ihren vollen Selbstkosten auch noch Überschüsse zum Ausgleich der niedrigeren Wagenladungsklassen und des Personenverkehrs erbringen müssen. Dieses Spannungsverhältnis zwischen verursachten Selbstkosten und tatsächlich erhobenen Frachtsätzen ist die Grundlage des volkswirtschaftlichen Tarifaufbaues.

Diese Behauptung des volkswirtschaftlichen Tarifaufbaues wird teilweise bestritten. So wurde im „Magazin der Wirtschaft“²⁾ ausgeführt, was man als volkswirtschaftliches Tarifsysteem hinstelle, ergäbe sich aus den inneren Notwendigkeiten der Eisenbahnwirtschaft; würden die Tarife für die Güter mit niedrigem spezifischem Wert zu hoch angesetzt, so fänden eben keine Transporte auf der Eisenbahn statt; der Rücksichtnahme auf die Höhe der für solche Güter noch tragbaren Kosten stehe bei der Reichsbahn das Bestreben gegenüber, an Gütern mit hohem spezifischem Wert möglichst viel zu verdienen; in beiden Fällen gelte die Norm „to charge what the traffic can bear“; mit Volkswirtschaft und Wirtschaftspolitik habe das nichts zu tun; das Tarifsysteem der Reichsbahn könne weder volkswirtschaftliche noch privatwirtschaftliche Gesichtspunkte für sich anführen, (obwohl an einer anderen Stelle gesagt wird, das Tarifsysteem der Reichsbahn sei ein privatwirtschaftlich gebotenes); es sei ein System der

¹⁾ Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1929, S. 31. Die restlichen Prozent entfallen auf Dienstatgut- und Tierverkehr.

²⁾ Die Tarifpolitik der Reichsbahn, in: Magazin der Wirtschaft, 5. Jahrgang, Nr. 38 vom 19. Sept. 1929.

künstlichen, der Entwicklung und dem gegenwärtigen Stand der Verkehrswirtschaft nicht mehr entsprechenden Verbilligung der Beförderungskosten der Massengüter auf Kosten der Qualitätswaren.

Diese kritischen Ausführungen des „Magazins“ haben Reichsbahndirektor Spieß veranlaßt, seinerseits in einem Aufsatz in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen¹⁾ die volkswirtschaftliche Einstellung des deutschen Tarifsystems nachzuweisen. Er führt aus, daß „die Verbilligung des Massengutes auf Kosten der Qualitätswaren“ privatwirtschaftlich doch keineswegs geboten werden könne, da sie dem privatwirtschaftlichen Grundsatz „to charge what traffic can bear“ nicht entspreche. Privatwirtschaftlich sei es vielmehr, wenn die Reichsbahn den wenig oder gar nicht rentablen Massengüterverkehr entweder vollkommen einstelle, oder durch Erhöhung der Tarife ertragreicher gestalte. Eine Einstellung dieses unrentablen Verkehrs seitens der Eisenbahn bedeute aber einen Verbrauch der Rohstoffe an den Gewinnungsstätten selbst, also eine industrielle Standortsverlagerung oder eine vollkommene Nichtbenutzung, da sich schwerlich ein anderes Landverkehrsmittel für diese unrentablen Transporte finden werde. Eine Erhöhung des Massengütertarifs müsse aber wieder auf Kosten der die Rohstoffe verarbeitenden Fertigwarenproduzenten erfolgen. Eine Erhöhung der Rohstofftarife würde überhaupt die gesamte Volkswirtschaft treffen, da jedermann Güter der hohen und niedrigen Tarifklassen brauche. Die Frachten aus den wertvolleren Gütern müßten den Ausgleich bilden für die niedrigeren Sätze, die den geringwertigen Rohstoffen gewährt werden. Daraus ergäbe sich, daß die Reichsbahn nur „im ganzen genommen auf ihre Kosten kommen“ müsse.

Spieß widerlegt ferner im Hinblick auf das „to charge what traffic can bear“ die Behauptung des Magazins, daß die Reichsbahn die hochwertigen Güter bis an die Grenze ihrer Tragfähigkeit mit Frachten belaste (übrigens ein durchaus privatwirtschaftlicher Grundsatz!). Er vergleicht die Reichsbahn mit den früheren Staatsbahnen, die nach dem betriebswirtschaftlichen Grundsatz: Selbstkosten + so und so viel Gewinn vorgehen seien, während die Reichsbahn nur die Selbstkosten ohne Gewinnzuschlag (jedoch einschließlich einer gewissen Verzinsung bzw. Reparationssteuer) ihrer Kalkulation zugrunde lege. Also wiederum ein dem privatwirtschaftlichen Handeln gerade entgegenstehender Grundsatz. Die Rechnungsführung der Reichsbahn ähnele der Haushaltsrechnung eines jeden Staates. Nach den Ausgaben würden die Einnahmen, d. h. hier die Tarife, bestimmt. Dem „to charge what traffic can bear“ setzt Spieß ein „to charge what railway management requires“ entgegen.

Inzwischen ist die Diskussion über die volkswirtschaftliche oder privatwirtschaftliche Bedingtheit des deutschen Normaltarifs weitergegangen. Ruyters²⁾ nimmt an, „daß das Werttarifsystem sich in der Tat mit Notwendigkeit aus der Eisenbahnwirtschaft ergibt“ und nicht primär volkswirtschaftlich ist. Er beweist diese Ansicht mit dem Kostengesetz des Verkehrs bei Sax.³⁾ Durch die große Höhe der fixen Kosten im Eisenbahnbetrieb (nach Sax 75%) erfolgt bei steigender Verkehrsintensität ein Absinken der Kosten pro Leistungseinheit. Aus diesem Grunde erstrebt die Eisenbahn naturgemäß eine höhere Verkehrsintensität. Das Mittel zu dieser Intensitätssteigerung erblickt Ruyters in der Werttarifizierung der

¹⁾ Ist die bisherige Tarifbildung und Gebarung der Reichsbahn systematisch volkswirtschaftlich? Ztg. d. VDEV. 1929, Nr. 50, S. 1309.

²⁾ F. Ruyters, Die Wandlungen der deutschen Reichsbahn unter dem Einfluß des Dawesplanes mit besonderer Berücksichtigung ihrer volkswirtschaftlichen Auswirkungen. Kölner Dissertation 1930, S. 51 ff.

³⁾ Sax, Bd. I, a. a. O. S. 76 ff.

Güter. Indem die Eisenbahn die Güter nach ihrem Tauschwert tarifiert, erhöht sie ihr Verkehrsvolumen, handelt also privatwirtschaftlich.

Demgegenüber stellt Reichsbahnrat Dr. Schubert in seinem Aufsatz „Gemeinwirtschaftliche oder kapitalistisch-privatwirtschaftliche Verkehrsbedienungen“¹⁾ als maßgebend für die Festsetzung der Beförderungspreise den gemeinwirtschaftlichen Leitgedanken hin: „Tragfähige Schultern sollen ihrer Tragfähigkeit entsprechend belastet werden, damit weniger tragfähige Schultern lebensfähig erhalten werden.“ An anderer Stelle sagt er: „Bei der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienungen der Eisenbahn ermöglicht der Überschuß aus der Beförderung der hochwertigen Güter die Beförderung der anderen Güter, die an sich weniger hochwertig, aber für die Allgemeinheit unbedingt lebensnotwendig sind.“

Nun muß man aber dem Verfasser der Erwiderung auf diesen Aufsatz²⁾ zustimmen, wenn er die zitierten Ausführungen Schuberts so auslegt, als wenn der in die niedrigen Klassen eingestufte Massengüterverkehr verlustbringend sei, zumal Reichsbahndirektor Dr. Scholz selbst in einem Enquête-Ausschuß 1927³⁾ erklärte, die Wagenladungsklasse E decke außer bei großen Entfernungen etwa noch ihre vollen Selbstkosten (einschließlich Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der Reparationslasten), während die Klasse F außer bei ganz weiten Entfernungen etwa noch die vollen Betriebskosten (ausschließlich Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der Reparationslasten) erbringe. Da aber nach Schott die beiden höchsten Tarifklassen mit nur 10,1%, die beiden untersten jedoch mit 67,4% an der gesamten Verkehrsmenge im Wagenladungsverkehr beteiligt sind, so nimmt er weiter an, daß die 10,1% der zwei obersten Klassen und die 21% der mittleren Klassen nicht ausreichen, um den gesamten Überschuß zur Deckung der mehr oder weniger verlustbringenden Verkehrsleistungen der Reichsbahn zu erbringen.

Der Ansicht von der geringen Ergiebigkeit der untersten Wagenladungsklassen steht entgegen die Feststellung Tecklenburgs⁴⁾: „Die geringsten Selbstkosten entstehen beim ausgesprochenen Massenverkehr. An solchen Transporten verdient die Reichsbahn trotz ihrer billigen Tarife gut; sie muß es aber auch, denn sie muß ja den leistungsfähigen Teil des Verkehrs einspringen lassen für die weniger leistungsfähigen...“

Wenn wir versuchen, diese verschiedenen gegensätzlichen Auffassungen objektiv gegeneinander abzuwägen, so können wir feststellen, daß keine der vertretenen Ansichten als unbedingt falsch abzulehnen ist, sondern daß sie lediglich nach Form und Inhalt einseitig überspitzt sind. Muß denn privatwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Verkehrsbedienungen und Tarifierstellung unbedingt gegensätzlich sein? Läßt sich nicht bei etwas Nachgiebigkeit auf beiden Seiten eine einigende Basis finden? Wenn die Reichsbahn nicht immer wieder gerade die volkswirtschaftliche Einstellung ihres Tarifsystems hervorheben wollte und andererseits die Wirtschaft die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Reichsbahn-Tarifsystems anerkennen wollte, so wäre schon vieles erreicht. Letzten Endes ist es meines Erachtens irrelevant, ob die Erstellung des Tarifs vorwiegend aus volkswirtschaftlichen oder privatwirtschaftlichen Erwägungen heraus erfolgt ist, sondern es kommt lediglich auf die praktische Auswirkung an. Diese ist aber, wie die früheren Dar-

¹⁾ Deutsche Wirtschafts-Ztg. 1930, Nr. 32, S. 744.

²⁾ Schott, Massengut und Reichsbahn. Deutsche Bergwerkszeitung Nr. 223 und 252 v. 23. 9. und 26. 10. 1930.

³⁾ Denkschrift der Binnenschiffahrt „Binnenschiffahrt und Reichsbahn“. Berlin 1929, S. 8.

⁴⁾ Zur Frage der Großgasversorgung. Verkehrstechnische Woche 1927, Nr. 48, S. 589.

legungen gezeigt haben, weitgehend volkswirtschaftlich. Findet neben dieser volkswirtschaftlichen Einstellung des Tarifsystems außerdem noch eine Befriedigung der privatwirtschaftlichen, also kaufmännischen Interessen des Betriebes statt, so stellt diese Parallelität die glücklichste Lösung der so schwierigen Tariffrage dar.

Die Denkschrift des Industrie- und Handelstags führt darüber aus¹⁾: „Im Endergebnis dürfte sich das volkswirtschaftliche und das eigenwirtschaftliche Interesse der Bahn decken“, oder „Wenn die Eisenbahn die Massengüter den unteren Klassen zuweist und damit deren Versandfähigkeit erhöht, so folgt sie damit einem Gebote ebenso volkswirtschaftlichen als auch eigenwirtschaftlichen Interesses.“

Diese etwas breiteren Ausführungen über das Tarifsysteem der Reichsbahn waren deshalb nötig, weil gerade die volkswirtschaftliche Einstellung bzw. Auswirkung der Eisenbahntarife den Hauptgrund für eine Regulierung des öffentlichen Kraftverkehrs bildet.

Der Wettbewerb des Lastkraftwagens erfolgt nämlich in der Weise, daß er hauptsächlich die hochwertigen Güter der oberen Tarifklassen an sich reißt, die für die Bahn zur Erstellung volkswirtschaftlicher Tarife aus den oben angeführten Gründen unbedingt notwendig sind. Bei einer steigenden Wegnahme dieser Güter durch den Kraftwagen kommt also auf die Dauer der volkswirtschaftliche Aufbau des Tarifs in Gefahr, weiterhin aufrecht erhalten zu werden. Die Folge davon ist der Versuch der Eisenbahn, einerseits durch Erhöhungen der ermäßigten Tarife im Personen- und Güterverkehr Einnahmesteigerungen und andererseits durch Abbau von Personal und Auftrags- und Beschaffungsbeschränkungen Ausgabeersparungen herbeizuführen. Welche von diesen Maßnahmen auch immer ergriffen werden, sie müssen sich letzten Endes zweifellos nachteilig auf die gesamte Volkswirtschaft auswirken.

Was hier an einem konkreten Beispiel für die deutschen Verhältnisse gezeigt wurde, gilt gleichfalls für alle größeren Eisenbahnländer der Welt. Für Deutschland kommt noch besonders erschwerend hinzu, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch den Dawes-Plan und heute durch den Young-Plan in die Reparationsbelastung eingespannt ist. Es sind von ihr jährlich 600 Millionen RM Reparationssteuer auf das Konto der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich bei der Reichsbank²⁾ sowie die Beförderungssteuer, die 1929 rund 325 Millionen RM betragen hat, an die Reichskasse abzuführen. Die Zahlung dieser rund 1 Milliarde RM ist eine Leistung im Dienste der deutschen Volkswirtschaft, die, wenn sie nicht von der Reichsbahn erfüllt würde, in irgendeiner Form aus dem öffentlichen Haushalt bezahlt werden müßte. Eine stetig wachsende Abwanderung des Verkehrs von der Reichsbahn auf den Kraftwagen bringt also die Gefahr mit sich, daß die Reichsbahn nicht in der Lage ist, den von ihr zu einer Zeit, wo die Konkurrenz des Kraftwagens noch nicht so empfindlich war, übernommenen Verpflichtungen nachzukommen. Diese Verpflichtungen müssen dann durch allgemeine Steuern gedeckt werden, also ein weiterer Grund, daß die Öffentlichkeit einem hemmungslosen Kraftwagen-Wettbewerb nicht interessenlos gegenüberstehen darf. Man könnte hier einwerfen, daß diese 1 Milliarde RM nichts anderes als eine 4%ige Verzinsung des Reichsbahnkapitals von etwa 25 Milliarden RM ist, die auch andere Eisenbahnen erzielen. Doch übersieht man hierbei, daß für die Reichsbahn eine gesetzliche Verpflichtung zur Auf-

¹⁾ Denkschrift des DIHT. a. a. O. S. 50.

²⁾ Gesetz zur Änderung des Reichsbahngesetzes. Reichsgesetzblatt II, 1930, Nr. 7, S. 369.

bringung der obigen Summe besteht, während den anderen Bahnen immerhin die Möglichkeit einer geringeren Verzinsung gegeben ist.

Aus den Überschüssen des höher tarifierten Verkehrs und der ertragreichen Linien decken die Eisenbahnen ebenfalls die Unkosten, die ihnen der Betrieb der sog. Erschließungsbahnen verursacht. Hier wurden im Interesse der Volkswirtschaft notwendigerweise große Kapitalien investiert, deren Unrentabilität von vornherein feststand. Die Nebenbahnen machen 42% des gesamten Reichsbahnnetzes aus. Sie verursachen 14% der gesamten Ausgaben und erbringen nur 8% der Einnahmen.¹⁾ Eine Aufgabe dieses Zuschußverkehrs würde für die Volkswirtschaft einen großen Schaden bedeuten, da sich schwerlich ein privates Unternehmen zur Übernahme dieses unrentablen Verkehrs finden wird. Die Reichsbahn, die nur im ganzen genommen auf ihre Kosten kommen soll, hält diesen Verkehr durch die Mehreinnahmen der gut rentierenden Linien aufrecht. Wird aber durch die Konkurrenz des Kraftwagens ein Teil des Überschusses abwerfenden Verkehrs weggenommen, so ist die Aufrechterhaltung des Betriebs auf den erwähnten Zuschußlinien in Frage gestellt.

Die obigen Darstellungen haben gezeigt, daß eine solche enge Beziehung zwischen der Volkswirtschaft eines Landes und seinem Eisenbahnverkehr besteht, daß Störungen auf der einen Seite sich direkt oder indirekt auf der anderen auswirken müssen. Die Konkurrenz des Kraftwagens bedeutet also, obgleich einzelne Versender infolge niedrigerer Frachten vielleicht nicht unwesentliche Vorteile genießen, für die gesamte Volkswirtschaft einen empfindlichen Schaden. Da aber der Grundsatz gelten sollte: Das Gemeinwohl steht über dem Wohle des einzelnen, ist eine entsprechende Regulierung des Kraftwagenverkehrs als zweckmäßig zu betrachten. Daß diese Regulierung in einer wohlüberlegten Form zu erfolgen hat, ergibt sich schon aus der Tatsache, daß nicht jeder Wettbewerb des Kraftwagens der Eisenbahn Verluste verursacht. Er hat andererseits schon so befruchtend auf den Betrieb der Bahnen eingewirkt (schnellere und einfachere Beförderung, Detarifizierung von Gütern, kurz alles das, was man unter „Dienst am Kunden“ zusammenfaßt), daß die Öffentlichkeit eine allzu weit gehende Beschränkung des Wettbewerbs zugunsten der Eisenbahn auch in ihrem eigenen Interesse ablehnen muß. Weiter gibt es auch Verkehrsrelationen, in denen der Kraftwagen infolge seiner betrieblichen Vorzüge wirtschaftlicher und für das Publikum zufriedienstellender arbeitet als die Schienenbahn. In allen diesen Fällen wäre gegen einen Verlust dieses Verkehrs der Eisenbahn vom Standpunkte der Volkswirtschaft aus nichts einzuwenden. Doch bedarf es vorher einer genauen Klärung der Verhältnisse, und es müßte von unparteiischer Seite festgestellt werden, welches Verkehrsmittel für die Gemeinschaft am vorteilhaftesten ist und deshalb durch gesetzliche Maßnahmen geschützt werden soll. Eine alle Interessenten befriedigende „Verkehrsteilung“²⁾ die evtl. zwangsweise durch die Regulierung herbeigeführt würde, wäre hier am Platze. Die Schwierigkeit der Regulierung des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs ergibt sich daher grundsätzlich aus folgendem Gegensatz:

1. Der Kraftwagentransport ist ein wichtiges Gewerbe, das infolge seiner Vorzüge für die gesamte Volkswirtschaft weiterentwickelt werden muß.
2. Der Kraftwagentransport erscheint andererseits als ein Eindringling in ein hochentwickeltes und leistungsfähiges Eisenbahnwesen, dessen natürliche Neigung zur Monopolstellung und die dadurch erst möglichen Dienst-

¹⁾ Staatssekretär Vogt gelegentlich eines Vortrages am 12. 11. 1930 an der Universität Köln.

²⁾ Sax, a. a. O. Bd. I, S. 127.

leistungen für die nationale Volkswirtschaft sich gegen den Wettbewerb des Eindringlings auflehnen.

Zur Lösung dieser gegensätzlichen Einstellung beider für die Gemeinschaft unbedingt notwendigen Verkehrsmittel kann durch zweckentsprechende staatliche Regulierung beigetragen werden.

II. Arten der Regulierung.

1. Gesamter Verkehr.

a) Bau- und Betriebsvorschriften.

Im vorhergehenden Abschnitt haben wir die Gefährlichkeit des privaten und öffentlichen Kraftfahrzeugverkehrs als einen ersten Grund zur Regulierung dargestellt. Die auf Grund dieser Gefährlichkeit zu erlassenden Regulierungsmaßnahmen müssen deshalb den Schutz und die Sicherheit der Kraftfahrzeug-Benutzer und Nichtbenutzer zum Ziele haben. Sie müssen sich auf den Bau und Betrieb eines Kraftfahrzeuges erstrecken. Zu den Bauvorschriften gehören die gesetzlichen Bestimmungen, die über die Beschaffung und Ausrüstung des Kraftfahrzeuges zu erlassen sind und die seine Verkehrssicherheit bezwecken sollen. Als solche sind zu nennen: Vorschriften über Größe und Gewicht der Wagen, über zuverlässige Lenk- und Bremsvorrichtungen, Hupen, Laternen usw., kurz eine Fülle von Bestimmungen, die im einzelnen aufzuführen sich erübrigt, die aber alle Voraussetzung für die Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges bilden müssen.

Soll nun der Betrieb aufgenommen werden, so ergibt sich ohne weiteres, daß von einer Stelle geprüft werden muß, ob die obigen Bauvorschriften erfüllt sind. Das Kraftfahrzeug muß also zum Verkehr zugelassen werden. Ist das Kraftfahrzeug als solches den Vorschriften entsprechend für den Verkehr als tauglich erkannt worden, so bedarf es besonderer Bestimmungen über den Betrieb. Sie müssen vornehmlich an die Person des Kraftfahrzeugführers anknüpfen, der seine Geeignetheit zum Führen des die Sicherheit seiner Benutzer und Nichtbenutzer bedrohenden Fahrzeugs durch eine besondere Prüfung bei einer behördlichen Stelle nachzuweisen hat. Der über die erfolgreiche Ablegung der Prüfung auszustellende Ausweis (Führerschein) ist wegen der verschiedenen Gefährlichkeit der einzelnen Kraftfahrzeugtypen (Personenwagen, Lastkraftwagen, Omnibus, Trecker) der Schwierigkeit des Führens gemäß abzustufen.

Zulassungsbescheinigung und Führerschein müssen die Voraussetzung für die Aufnahme des Betriebes bilden. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so kommen erst die eigentlichen Verkehrsvorschriften. Allen voran die Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Geschwindigkeit bildet abgesehen von der Freibeweglichkeit im Gegensatz zu den an festliegende Schienen gebundenen Eisen- und Straßenbahnen die Hauptgefahrenquelle für die Straßenbenutzer. Diese beiden Eigenheiten der Kraftfahrzeuge stellen aber gleichzeitig ihre besonderen Vorteile gegenüber den anderen Verkehrsmitteln dar. Ihre Beschränkung darf darum nicht zu weit gehen. Die Geschwindigkeit muß so reguliert sein, daß einerseits der Schutz der übrigen Straßenbenutzer gewahrt bleibt, andererseits eine glatte Verkehrsabwicklung erfolgen kann. Zum Schutze des Publikums — es sind hierzu auch Gas-, Geräusch- und Staubbelästigungen zu rechnen — und zur Vermeidung von Verkehrsverstopfungen sind Bestimmungen über Straßen-, Orts- und Stadtumgehungen zu erlassen.

b) Haftpflicht.

Außer diesen präventiven Maßnahmen sind durch gesetzliche Vorschriften alle diejenigen Verhältnisse zwischen Kraftfahrzeughalter und Benutzer bzw. Nichtbenutzer zu regeln, die sich bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges aus einer Tötung oder Verletzung eines Menschen oder aus der Beschädigung einer Sache ergeben. Die Gefährlichkeit des Betriebs bedingt eine weitgehende Haftung des Kraftfahrzeughalters. Es müssen deshalb von dem Gesetzgeber Bestimmungen erlassen werden, die jeder durch ein Kraftfahrzeug geschädigten Person einen Ersatz des erlittenen Schadens gewährleisten. Sehr wesentlich ist hierbei die Unterscheidung zwischen Insassen und Nichtinsassen des Fahrzeugs.

In Deutschland ist die Frage der Haftpflicht im „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ (KFG.) vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) in der Fassung des Gesetzes vom 21. Juli 1923 (RGBl. I S. 743), der Verordnungen vom 5. und 6. Februar 1924 (RGBl. I S. 43 und 42), der Verordnung vom 12. Dezember 1924 (RGBl. I S. 775)¹⁾ §§ 7 ff. geregelt. § 7 Abs. 1 KFG. sagt: „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.“ Der grundlegende Unterschied gegenüber den Haftpflichtbestimmungen des BGB. (§§ 823 ff.), wonach die Haftpflicht nur bei Verschulden eintritt, liegt darin, daß nach § 7 KFG. gehaftet wird aus dem Gesichtspunkt der Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebs (Gefährdungshaftung), ohne daß ein Verschulden vorzuliegen braucht. Der Halter des Kraftfahrzeuges haftet bereits deshalb, weil er überhaupt ein Kraftfahrzeug hält. Tritt jedoch ein Verschulden des Halters hinzu, so erfolgt eine Haftung über die im § 12 KFG. genannten Summen hinaus. Der Halter haftet dann nach dem BGB. unbegrenzt.

Wesentlich für den gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehr ist die Frage der Haftung für die mit dem Kraftfahrzeug beförderten Personen und Güter. § 8 des KFG. bestimmt hierüber:

„Die Vorschriften des § 7 finden keine Anwendung:

1. wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war;
2. wenn . . .“

Damit besagt der § 8, daß die Haftpflichtbestimmungen des KFG. nur den Schutz der Öffentlichkeit gegen die besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebes bezwecken, dagegen auf die Insassen keine Rücksicht nehmen. Man hatte sich 1909 von dem Gedanken leiten lassen, daß, wer ein Kraftfahrzeug benutze, sich freiwillig in eine Gefahr begeben, ein Schutz seitens des Gesetzgebers deshalb nicht notwendig sei. Dieser Gedankengang dürfte jedoch heute bei der steigenden Verwendung des Kraftfahrzeuges als öffentliches Beförderungsmittel nicht mehr zeitgemäß sein. Wird heute eine Person oder Sache verletzt bzw. beschädigt, die mit einem öffentlichen Kraftfahrzeug (Omnibus, Droschke, Lastkraftwagen usw.) befördert wird, so haftet der Halter nicht nach dem KFG., d. h. ohne Nachweis einer Schuld, sondern nach dem BGB., wobei die verletzte oder geschädigte Person die Schuld des Unternehmers oder des Wagenführers an dem Unfall nachzuweisen hat.²⁾

¹⁾ Oberländer-Innenloher, Kraftverkehrsrecht. München 1930, S. 1.

²⁾ K. Christoffel, Die zivilrechtliche Haftung der Straßenbahn- und Kraftfahrzeugunternehmen bei Verkehrsunfällen. Verkehrstechnik 1929, Nr. 42, S. 727.

Es ergibt sich somit die bemerkenswerte Tatsache, daß heute Personen und Sachen, die in öffentlichen Verkehrsmitteln befördert werden, schlechter behandelt werden als der, der von einem öffentlichen Verkehrsmittel überfahren wird. „Von einer freiwilligen Gefahrenübernahme kann heute, wo öffentliche Autos zu den unentbehrlichen Verkehrsmitteln zählen, keine Rede mehr sein.“¹⁾

Eine besondere Stellung nimmt die Haftung der Reichspost ein. § 11 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 (Postgesetz = PG.) bestimmt:

„Bei Reisen mit ordentlichen Posten leistet die Postverwaltung Ersatz:

1. für den Verlust oder die Beschädigung des reglementsmäßig eingelieferten Passagierguts nach Maßgabe der §§ 8 und 9 und
2. für die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten im Falle der körperlichen Beschädigung eines Reisenden, wenn dieselbe nicht erweislich durch höhere Gewalt oder durch eigene Fahrlässigkeit des Reisenden herbeigeführt ist.

Bei Extrapostbeförderung wird weder für den Verlust oder die Beschädigung an Sachen, welche der Reisende bei sich führt, noch bei einer körperlichen Beschädigung des Reisenden Entschädigung von der Postverwaltung geleistet.“

Daneben besagt § 52, III der Postordnung vom 30. Januar 1929:

„Die Post führt Sonderfahrten mit Kraftfahrzeugen aus, wenn Bedienstete und Fahrzeug zur Verfügung stehen und die zu benutzenden Straßen sich in einem zum Befahren mit Kraftfahrzeugen geeigneten Zustand befinden. Die Beförderung mit Sonderfahrten gilt als Extrapostbeförderung im Sinne des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 (§ 11).“

Beide Paragraphen räumen der Reichspost bezüglich der Haftung Sonderrechte ein, die sich in einer Beschränkung der Haftpflicht ausdrücken. Während § 8 des KFG. einerseits den Insassen eines Kraftfahrzeugs den Anspruch auf Schadenersatz abschneidet, andererseits aber durch den Nachweis eines Verschuldens eine weitgehende Haftung begründet, treten die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts gegenüber den die Haftung der Post regelnden Bestimmungen des Postgesetzes gänzlich zurück. Es ist für die Schadenersatzpflicht der Reichspost gleichgültig, ob die Beschädigung durch ein schuldhaftes Verhalten oder eine Dienstpflichtverletzung oder durch eine unerlaubte Handlung eines Beamten verursacht wurde.²⁾ Schadenersatzleistungen über den Rahmen des § 11 PG. hinaus werden nicht gewährt. Beruht der Unfall jedoch nicht auf einem Verschulden eines Postangestellten, so ist der Postreisende mit Ersatzansprüchen gegen die Reichspost besser gestellt als der Benutzer eines anderen Kraftwagens, der nur einen Schadenersatzanspruch gegen den Kraftwagenhalter bei Vorliegen eines schuldhaften Handelns des Halters oder seiner Erfüllungsgehilfen geltend machen kann, während die Reichspost auch ohne dieses Verschulden im Rahmen des § 11 PG. haftet.

Vollkommen ausgeschlossen wird die Haftung der Reichspost bei Beförderung mit Extraposten (Sonderfahrten).³⁾ Diese Sonderstellung der Reichspost dürfte sich heute wohl kaum noch rechtfertigen lassen. Das Gesetz von 1871,

¹⁾ Die Automobil-Haftpflicht. M. Isaac, Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart. Berlin 1928. S. 231.

²⁾ Die Haftpflicht der Deutschen Reichspost im Postkraftwagenverkehr. Breithaupt, Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Bd. XLV, 1927, S. 150.

³⁾ Vgl. Entscheidung des Reichsgerichts am 12. 3. 1929. VII A. 116/29. Verkehrsrechtliche Rundschau, Bd. 8, Heft 8, Sp. 377.

auf das sich der Haftungsausschluß stützt, war zur Zeit der Pferdeposten erlassen, als die Entwicklung des Kraftverkehrs noch nicht voraussehen war. Es dürfte daher in der heutigen Zeit nicht mehr den Verhältnissen entsprechen.

Auf Grund verschiedener Proteste und Eingaben der Öffentlichkeit wegen der Ungünstigerstellung der Postreisenden hat das Reichspostministerium mit der Versicherungsgesellschaft „Thuringia“-Erfurt einen Vertrag geschlossen¹⁾, wonach jeder Reisende mit ordentlichen oder Extraposten bis zu bestimmten Beträgen gegen Unfall versichert ist. Daß die Reichspost selbst an einer Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze interessiert ist, geht daraus hervor, daß der Referent der Reichspost auf der Verkehrstagung in Düsseldorf²⁾, Ministerialdirektor Dr. Küssen, ausführte, daß die Reichspost gegen eine einheitliche Regelung nichts einzuwenden habe. Sie habe vielmehr im März 1930 den Reichsjustizminister gebeten, eine einheitliche Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahn, Straßenbahn und Kraftfahrzeuge aller öffentlichen Verkehrsunternehmen einschließlich Reichspost in die Wege zu leiten.

Abgesehen von der Notwendigkeit der Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze bedarf auch das Haftpflichtversicherungswesen einer dringenden Verbesserung.

Je schärfer im allgemeinen die Haftpflichtbestimmungen sein werden, desto eher wird der Kraftfahrzeughalter versuchen, das Risiko einer Schadensersatzleistung von sich abzuwälzen. Er schließt deshalb eine Versicherung, die sog. Haftpflichtversicherung, ab, die dann die Ansprüche des Geschädigten befriedigen muß. Dadurch wird der Geschädigte, zumal bei Zahlungsunfähigkeit des Schuldigen, leichter eine Schadensersatzleistung erhalten. Aus diesen Erwägungen entsteht der Gedanke einer Zwangshaftpflichtversicherung, d. h. der Staat zwingt den Kraftfahrzeughalter vor der Inbetriebnahme des Kraftfahrzeugs eine Haftpflichtversicherung aufzunehmen, so daß alle rechtmäßigen Ansprüche auf Schadensersatz erledigt werden können. Wenn auch diesem System, wie im folgenden zu zeigen sein wird, verschiedene Mängel anhaften, so dürfte sich seine Durchführung dennoch nicht zu schwierig gestalten.

Durch die gesetzliche Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung wird auf jeden Fall vom Staat ein Zahlungsfähiger garantiert. Dadurch wird der Haftpflichtgedanke zum Begriff einer Unfallversicherung der Geschädigten verschoben.³⁾ Es besteht ferner die Gefahr, daß Ersatzansprüche gestellt werden, die sich überhaupt nicht aus Automobilunfällen herleiten lassen. So wurden z. B. in Massachusetts in den Vereinigten Staaten, wo die Zwangshaftpflichtversicherung eingeführt ist, nur 33000 Unglücksfälle behördlich festgestellt, während 48000 Schadensforderungen bei den Versicherungs-Gesellschaften eingegangen waren.⁴⁾ Diese Tatsachen dürften zwar vom allgemeinen sozialen und erzieherischen Standpunkte starke Bedenken geben, doch wird andererseits die Möglichkeit eines Nichtentschädigt-Werdens noch bedenklichere Folgen zeitigen. Auch der Vorwurf eines kostspieligen Verwaltungsapparates, der zur Überwachung der großen Zahl von Kraftfahrzeughaltern geschaffen werden müßte, läßt sich damit widerlegen, daß zur Kontrolle nicht mehr gehört, als heute schon zur Automobilkon-

¹⁾ Fischer-Staedler, Postrecht. Berlin u. Leipzig 1929, S. 153.

²⁾ „Eisenbahn und Kraftwagen“ — Tagung des Langnam-Vereins und des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 27. Mai 1930 in Düsseldorf. Verhandlungsbericht in den „Mitteilungen“ des Langnam-Vereins. Jhrg. 1930, Nr. 3, Sonderheft „Eisenbahn und Kraftwagen“, S. 313.

³⁾ Jannott, Kurt: Automobil-Unfall- und Haftpflichtversicherung, in: Zeitschr. f. d. gesamte Versicherungs-Wissenschaft, 30. Bd., 2. Heft, S. 166.

⁴⁾ Jannott, a. a. O. S. 166.

trolle in Hinsicht auf Zulassungsbeseinigung, Steuerkarte und Führerschein erforderlich ist. Zur Vermeidung größerer Unkosten wäre auch die praktische Durchführung der Zwangsversicherung besser den bestehenden Gesellschaften, die heute die freiwillige Versicherung übernommen haben, zu belassen bzw. zu übertragen, als eigens zu diesem Zweck eine neue öffentliche Anstalt zu errichten. Im Ausland hat man bereits in Dänemark, Finnland, den meisten Kantonen der Schweiz, Norwegen und verschiedenen Staaten der nordamerikanischen Union die Zwangshaftpflichtversicherung eingeführt¹⁾ und vorwiegend den bestehenden privaten und öffentlichen Haftpflichtversicherungsunternehmen übertragen.

In Deutschland ist die Frage der Zwangshaftpflichtversicherung bereits bei der Schaffung des Automobilgesetzes im Jahre 1909 und bei der Neuregelung der Haftpflichtversicherungsummen im Jahre 1920 angeschnitten, ihre Einführung aber abgelehnt worden. Aber auch ohne einen gesetzlichen Zwang sind nach Angaben von Jannott²⁾ infolge der scharfen Haftpflichtbestimmungen des KFG. in Deutschland 80—90% aller Autos gegen Haftpflicht versichert. Wenn nun Jannott weiter folgert, daß deshalb nur in den seltensten Fällen der Geschädigte leer ausgehen wird, weil der Autohalter keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat und zahlungsunfähig ist, so vermag man ihm hierin nicht beizupflichten, denn gerade, daß jemand leer ausgehen kann, dürfte Grund zu einer Zwangseinführung genug sein.

Die Zwangshaftpflichtversicherung besteht bereits in Deutschland für den Droschken- und Kraftfahrlinienverkehr. Für Droschken ist sie gemäß der „Grundsätze für die Regelung des Droschkenwesens“ vom 15. 7. 1927 (Preußisches Ministerialblatt für die innere Verwaltung 731) durch örtliche Polizeiverordnungen geregelt. So besteht z. B. für den Ortspolizeibezirk Köln eine Polizeiverordnung — Droschken-Ordnung — vom 15. Juni 1929. Nach § 3, 2 darf die Erlaubnis zur Inbetriebnahme einer Kraftdroschke „nur erteilt werden, wenn

- c) der Kraftdroschkenunternehmer für den Betrieb der Kraftdroschke versichert ist,
 - aa) gegen Haftpflicht für Schadenersatz gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen,
 - bb) zugunsten der Fahrgäste gegen Haftpflicht für Schadenersatz aus dem Beförderungsvertrage und unerlaubter Handlung“.

Nach Ziffer 3 sind der Polizeipräsident oder die beauftragten Dienststellen befugt, von den Kraftdroschkenunternehmern und dem Kraftdroschkenführer jederzeit den Nachweis zu verlangen, daß die fälligen Prämien bezahlt sind.

Für den Kraftfahrlinienverkehr ist die Zwangshaftpflichtversicherung im § 14 der Kraftfahrlinienverordnung vom 20. Oktober 1928 (RGBl. I, 1928, S. 380) festgelegt. Er bestimmt:

„Wenn nicht das Reich, ein Land, eine andere öffentliche Körperschaft oder eine Gesellschaft, an der öffentliche Körperschaften überwiegend beteiligt sind, der Unternehmer ist, muß die Genehmigung diesem vorschreiben, daß er sich für alle Betriebsschäden an Personen oder Sachen bei einer leistungsfähigen Haftpflichtversicherungsanstalt bis zur Höhe der Höchstbeträge versichert, die in den jeweils geltenden Bestimmungen, zur Zeit im § 12 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai

¹⁾ Geschäftsbericht des Reichsvorbandes der Automobilindustrie E. V. für das Jahr 1928. Jahrbuch des RDA. 1929, S. 26.

²⁾ Jannott, a. a. O. S. 165.

1909 in der Fassung der Verordnung vom 6. Februar 1924 (RGBl. I, S. 42), für die Haftpflicht aus einem beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstandenen Schaden festgesetzt sind. Auch kann die Genehmigungsbehörde von diesen Unternehmern fordern, daß sie für diese Zwecke eine bestimmte Sicherheit hinterlegen.“

Die Ausnahme der Unternehmungen des Reichs, eines Landes, anderer öffentlichen Körperschaften oder Gesellschaften mit vorwiegend öffentlichem Kapital von dem Haftpflichtversicherungszwang scheint berechtigt durch die Annahme, daß in der Regel diese Unternehmen über genügend finanzielle Mittel verfügen, um Ersatzansprüche zu befriedigen, oder freiwillig Versicherungen abgeschlossen haben.

Hat der Gesetzgeber somit für den öffentlichen Linienverkehr und den Droschkenbetrieb den Abschluß einer Haftpflichtversicherung vorgeschrieben, so ist sie für den sonstigen gewerbsmäßigen Verkehr noch nicht erforderlich. Dieser Umstand dürfte namentlich bei dem einzelvertraglichen Lastkraftwagenverkehr nicht mehr dem heutigen Stande der Entwicklung entsprechen. Bedenkt man ferner, daß es bei dem heutigen Kreditsystem, d. h. dem weitentwickelten Abzahlungsgeschäft, sehr leicht möglich ist, daß auch kapitalschwache Personen zu Kraftwagenbesitzern im allgemeinen und zu gewerbsmäßigen Kraftverkehrsunternehmern im besonderen werden, so kommt der Forderung nach einer Zwangshaftpflichtversicherung besondere Berechtigung zu.

Als letzte Regulierungsart, die sich aus der Gefährlichkeit des Kraftwagenbetriebs ergibt, ist daher eine einheitliche Haftpflichtregelung und die Einführung eines Haftpflichtversicherungszwanges zu fordern.

c) Straßenschonung.

Neben der Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs hatten wir die Benutzung der öffentlichen Straßen als einen weiteren Regulierungsgrund festgestellt. Die Art dieser Regulierungsmaßnahmen kann zweifach sein. Sie beziehen sich einmal auf eine möglichste Schonung der Straßen und der anliegenden Gebäude, ferner auf einen Ersatz der verursachten Straßenabnutzung. Diese sowie die Beschädigungen an den Gebäuden sind u. a. abhängig von dem Gewicht des beladenen bzw. unbeladenen Fahrzeugs, von seiner Geschwindigkeit und der Art seiner Bereifung. Sollen die mit hohen Kosten erbauten Straßen und Gebäude eine wirksame Schonung erfahren, so müssen Regulierungsmaßnahmen ergriffen werden, die diese schädigenden Faktoren in gewissem Sinne einschränken. Es müssen Höchstgewichte und Höchstgeschwindigkeiten festgesetzt, die Straßen zerstörenden Bereifungsarten (Eisen und Vollgummi) verboten und nur die Straßen und Gebäude schonenden Luft- und Hochelastikreifen zugelassen werden. An sich verursachen Luftreifen die geringste Straßenabnutzung, doch dürfte ihre Verwendung sich in manchen Betrieben, in denen die Kraftfahrzeuge auf unbefestigten Wegen und in unwegsamem Gelände fahren müssen, als unwirtschaftlich erweisen. Hochelastikreifen sind deshalb ausnahmsweise dort zuzulassen, wo die obigen Verhältnisse gegeben sind (Sand- und Kiesfahrzeuge u. a.).

d) Kraftfahrzeugsteuer.

Die zweite Art der Regulierungsmaßnahmen, die sich auf die Benutzung der Straßen begründen, sind die vom Kraftfahrzeug zu erhebenden Steuern. Sie rechtfertigen sich dadurch, daß das Straßennetz aus öffentlichen Mitteln an-

gelegt worden ist und jährlich großer Summen zu seiner Unterhaltung bedarf. Die Steuer soll also die Mittel aufbringen, die zum Bau und zur Unterhaltung eines guten Straßennetzes, an dem das Kraftfahrzeug selbst weitgehendst interessiert ist (Schonung und deshalb geringerer Verschleiß des Wagens), notwendig sind. Die Kraftfahrzeugsteuer läßt sich als ein Entgelt für die Benutzung der vom öffentlichen Verband zur Verfügung gestellten Straßen betrachten. Damit ist gleichzeitig ausgedrückt, daß sie sich nicht allein an den Besitz eines Kraftfahrzeuges knüpfen darf (wie heute in Deutschland), sondern an seine Benutzung. Deshalb hat jedes Kraftfahrzeug gerechterweise den Anteil an dem Gesamtaufkommen zu zahlen, der seiner Wegeabnutzung entspricht. Dadurch ist die Form, in der die Kraftfahrzeugsteuer erhoben werden soll, wenigstens in den Grundzügen festgelegt. Sie muß eine Leistungs- oder Verbrauchssteuer und nicht eine Pauschalsteuer sein, da diese nicht die Straßenbenutzung, sondern lediglich den Besitz eines Kraftfahrzeuges erfaßt.

Für eine Leistungssteuer, d. h. die Einführung einer Steuerart, welche sich automatisch der Leistung des Kraftfahrzeuges im Steuerabschnitt anpaßt, kommen folgende Steuern in Frage: 1. eine Betriebsstoffsteuer, 2. eine Reifensteuer, 3. eine Steuer nach der Zahl der gefahrenen Kilometer, die mit Hilfe eines Zählwerkes festgestellt werden.

Von diesen drei Steuerarten würde die nach der gefahrenen Kilometerzahl die idealste Lösung darstellen. Das Gerechtigkeitsprinzip wäre bei ihr am weitgehendsten gewahrt. Doch scheitert ihre Einführung heute noch an der technischen Unmöglichkeit, einwandfreie, vor unbefugtem Zugriff und Beeinflussung geschützte Zählwerke zu konstruieren. Sollte dieses technische Problem einmal gelöst werden, was durchaus im Bereich des Möglichen liegt, so dürfte in dieser Steuerart die gerechteste Erhebungsform gefunden sein und ihre Einführung auf keinen Widerstand mehr stoßen.

Von den reinen Verbrauchssteuern, nämlich Betriebsstoff- und Reifensteuer, scheidet die letztere infolge der Tatsache aus, daß die Reifen neben einem natürlichen Verschleiß auch Zufallsbeschädigungen, z. B. Platzen bei großer Hitze und Überlastung, unterworfen sind. Ferner hängt der Verbrauch an Reifen zu sehr von dem Zustande der Straßen ab, so daß der Kraftwagenbesitzer, der auf gut unterhaltenen Straßen fährt und deshalb weniger Reifen verschleißt, auch weniger Steuer bezahlen wird, während ein anderer, der gezwungen ist schlechte Straßen zu benutzen, mehr Reifen verschleißt und deshalb auch mehr Steuern zu zahlen hat. Außerdem könnte der Kraftfahrzeugbesitzer von jeder unberufenen Person durch Streuen von Nägeln und Glasscherben zu einer höheren Steuer „veranlagt“ werden!

Die Hauptschwierigkeit, die einer Betriebsstoffsteuer entgegensteht, liegt in der Verwendung von Betriebsstoffen nicht nur für Kraftfahrzeuge, sondern auch für stationäre Motore, Flugzeuge und verschiedene Industrien. Wenn man die Betriebsstoffsteuer als Wegebenutzungsabgabe ansieht, so erscheint die Besteuerung des nicht im Kraftfahrzeugverkehr verbrauchten Betriebsstoffes als ungerecht. Andererseits kann aber seine Befreiung zu zahlreichen Steuerhinterziehungen, Schmuggel und sonstigen Betrügereien Anlaß geben. Doch dürfte dies lediglich eine Frage der Höhe des Steuersatzes pro Liter Betriebsstoff sein. Die Vorschläge auf Färbung und Messung des im Kraftfahrzeugverkehr verbrauchten Betriebsstoffes müssen vorläufig noch an ihrer technischen Undurchführbarkeit scheitern. In den Vereinigten Staaten hat man in allen 49 Staaten neben einer Registrierungssteuer

eine Betriebsstoffsteuer, die sog. Gasolin-Steuer, eingeführt.¹⁾ Auch hier besteht die Schwierigkeit, daß Gasolin ebenfalls anderweitig große Verwendung findet. In 33 Staaten vergütet man die für nicht im Kraftfahrzeugverkehr verwendete Gasolin bezahlte Steuer auf Grund einer eidesstattlichen Erklärung zurück. 14 Staaten gewähren überhaupt keine Befreiung. Nach Äußerungen der Steuerbehörden sollen Steuerumgebung und -hinterziehung im allgemeinen in wesentlichem Umfange nicht stattfinden.

In Deutschland hat man sich bisher auf verschiedenen Seiten der Einführung einer Betriebsstoffsteuer widersetzt. Gleichwohl besteht bereits seit langem in Deutschland ein Benzinzoll, der letzten Endes dieselbe Wirkung hat, wie eine Betriebsstoffsteuer. Erst im April des Jahres 1930 hat man den Benzinzoll von 6 auf 10 RM pro Doppelzentner erhöht und einen Zoll von 10 RM auf Benzol eingeführt mit einer entsprechenden Ausgleichsabgabe für das im Inland erzeugte Benzin und Benzol. Dazu ist vom 1. August 1930 ab der Beimischungszwang für Spiritus getreten, nach dem die Treibstoffhersteller und -importeure verpflichtet sind, eine bestimmte Menge Spirit von der Reichsmonopolverwaltung zu beziehen, welche prozentual (bis 31. März 1931 2,5%, kann bis 1932 auf 4% erhöht werden) vom Eigengewicht der eingeführten oder im Inland erzeugten Treibstoffmenge berechnet ist. Mit diesen Belastungen ist der Übergang von dem ursprünglich als Schutzzoll gedachten Benzinzoll zum Finanzzoll und zur Steuer vollzogen. Dabei werden die Einnahmen aus diesen Zöllen und dem Beimischungszwang nicht verkehrs-, sondern finanzpolitisch verwendet; sie fließen nicht den Wegebaupflichtigen zu, sondern zur Deckung des allgemeinen Staatsbedarfs in die Reichskasse.

Ist man nun einmal soweit gegangen, so mag es verwundern, daß man den letzten Schritt zum Übergang von der „verkappten“ Betriebsstoffsteuer zur „offenen“ Betriebsstoffsteuer nicht wagt. Eine alleinige Betriebsstoffsteuer wäre vom Standpunkt der Steuer als Äquivalent für die Wegeabnutzung die gerechteste Form der Wegeabgaben-Erhebung. Doch stellen sich ihrer Durchführung eine Reihe von erheblichen Schwierigkeiten entgegen. Durch die relativ geringe Zahl von Kraftfahrzeugen in Deutschland und den dadurch geringen Betriebsstoffverbrauch müßte der Steuersatz pro Liter Betriebsstoff, um die gesamten Straßenbaukosten nur durch eine Betriebsstoffsteuer zu decken, unverhältnismäßig hoch sein. Dadurch würde ein starker Anreiz zur Steuerhinterziehung, Betriebsstoffschmuggel usw. gegeben sein. Des ferneren würde durch eine so plötzliche Umstellung eine soziale Härte für die auf der bisherigen Besteuerungsform entwickelten Kraftverkehrsunternehmer geschaffen. Es würden dadurch eine Reihe Unternehmer ihre Existenz verlieren und eine Zahl von Kraftfahrzeugen „zum alten Eisen“ geworfen werden müssen. Um einerseits diese Härte und Unwirtschaftlichkeit und andererseits den Anreiz zur Steuerhinterziehung zu vermeiden, darf die Betriebsstoffsteuer nicht die bei einer Alleinsteuern erforderliche Höhe erhalten, d. h. eine Betriebsstoffsteuer als Alleinsteuern kann im Augenblick, obwohl sie bei der vorläufig unmöglichen Konstruktion einwandfreier Zählwerke die gerechteste Steuerform darstellt, aus steuertechnischen und wirtschaftlichen Gründen nicht verwirklicht werden. Eine Senkung des Steuersatzes unter die bei einer Alleinsteuern erforderliche Höhe macht aber gleichzeitig eine Ergänzungssteuer erforderlich.

¹⁾ „Kraftverkehrswirtschaft, Kraftfahrzeugsteuern und Landstraßenfragen in USA.“ Denkschrift der Studienkommission des Deutschen Industrie- und Handelstages und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin zur Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerfragen in USA. Hrg. von W. Feilchenfeld. Berlin 1929.

Da eine Reifensteuer aus den bereits erwähnten Gründen ausscheidet, scheint eine Kombination von Pauschal- und Betriebsstoffsteuer die einzige Erfolg versprechende Besteuerungsform zu sein. Ihre Erhebung könnte in der Weise erfolgen, daß unter Aufhebung bzw. Umwandlung der heutigen Benzin- und Benzolzölle und der sonstigen Belastungen auf Betriebsstoff (Beimischungszwang) eine Betriebsstoffsteuer in Gestalt eines Zuschlages auf die Benzin- und Benzolpreise (Napp-Zinn nimmt 25 % an¹⁾) eingeführt und die heutige Pauschalsteuer entsprechend gesenkt würde. Daneben scheint es angebracht, ebenfalls eine Steuer auf Anhänger einzuführen. Die Gesamt-Sollhöhe aller von Kraftfahrzeugen erhobenen Steuern und Abgaben, die in ihrer Gesamtheit dem Zwecke des Straßenbaus zufließen müßten, bestimmt sich durch den jeweiligen Finanzbedarf, der zur Deckung der Straßenbaukosten (Unterhaltungskosten, Verzinsung und Tilgung von Straßenbananleihen) erforderlich ist.

Eine glückliche Kombination von Pauschal- und Betriebsstoffsteuer dürfte auch für das Problem Eisenbahn und Kraftwagen bedeutsam werden, indem durch die Einführung einer Betriebsstoffsteuer und einer Steuer auf Anhänger der für die Reichsbahn so nachteilige Güterfernverkehr mittels Lastkraftwagenzügen stärker belastet und damit in etwas engere Bahnen gelenkt würde. Reichsverkehrsminister von Guérard betonte selbst in seiner Rede zum Haushalt des Reichsverkehrsministeriums am 19. Mai 1930 vor dem Reichstag, daß eine Lösung des Problems nur im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer zu finden sei.²⁾

¹⁾ Napp-Zinn, Die Kraftfahrzeugbesteuerung in USA. Ztschr. f. Verkehrswissenschaft 1930, S. 80.

²⁾ Das bisher in Deutschland geltende Kraftfahrzeugsteuergesetz, das am 1. April 1928 in Kraft getreten war, stellte ein Provisorium dar und war bis zum 1. April 1931 befristet. Bis dahin sollte die Frage, ob die Pauschalsteuer ganz oder teilweise durch eine Verbrauchssteuer ersetzt werden kann, und vor allem das Problem der Betriebsstoffsteuer endgültig geklärt werden. Als Ergebnis der von der Regierung angestellten Untersuchungen (u. a. der bereits erwähnten Studienfahrt zur Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerfragen in USA.) hat das Reichsfinanzministerium in der letzten Dezemberwoche 1930 eine Denkschrift veröffentlicht (Reichstags-Drucksache Nr. 620), in der es die Einführung einer Betriebsstoffsteuer aus steuertechnischen Gründen (unwirtschaftliche Kontrolle für nicht im Kraftverkehr verwendeten Betriebsstoff, Möglichkeit der Steuerhinterziehung und des Schmuggels u. a. m.) ablehnte und für die grundsätzliche Beibehaltung des heutigen Systems eintrat.

Diese Stellungnahme der Reichsregierung zeigt, daß man an maßgebender Stelle einerseits an dem dem Gerechtigkeitsstandpunkt widersprechenden Pauschalssystem festhält und den Übergang vom Zoll zur Steuer nicht wagt und andererseits bei den Betriebsstoffzöllen die Bedenken, die man gegen die Betriebsstoffsteuer einwendet, nicht gelten läßt; daß man ferner die Möglichkeit der Verringerung des unwirtschaftlichen Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen durch eine Betriebsstoffsteuer verkennt bzw. nicht für ausschlaggebend ansieht und wahrscheinlich anderen, jedoch, wie noch zu zeigen sein wird, weniger zweckmäßigeren Maßnahmen den Vorzug gibt. Diese Einstellung des Reichsfinanzministeriums ist um so mehr zu bedauern, als ein im Sommer 1930 verfaßtes Gutachten des Reichswirtschaftsrats die Schwierigkeiten einer Verbrauchssteuer viel geringer veranschlagte und eine Betriebsstoffsteuer in Verbindung mit einer Pauschalsteuer als Grundlage der Belastung befürwortete (siehe Mitteilungen des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes 1931, Nr. 3, S. 85). Der Vorschlag der Reichsregierung, den Status quo beizubehalten, hat begreiflicherweise den lebhaftesten Protest der Kraftverkehrswirtschaft hervorgerufen (siehe Mitteilungen des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes 1931, Nr. 4, S. 113 und Allgemeine Automobil-Zeitung 1931, Nr. 4, S. 8ff.). Man hoffte, durch sofortige Eingaben und Ausarbeitung von Denkschriften den Reichstag zu einer Ablehnung des Gesetzentwurfes, der seitens der Reichsregierung auf Grund der Denkschrift ausgearbeitet wurde, zu veranlassen.

Jedoch vergebens. Reichstag und Reichsrat haben dem Gesetzentwurf des Reichsfinanzministeriums zugestimmt. Durch das neue Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 16. März 1931 (RGBl. I, S. 64ff.) ist das bisherige System grundsätzlich beibehalten und bis zum 1. April 1933 verlängert

2. Gewerbsmäßiger Verkehr im besonderen.

a) Linienverkehr.

Im großen ganzen ist bereits bei der Regulierungsbegründung des Linienverkehrs zur Gewährleistung eines regelmäßigen, verantwortlichen und das Publikum auch hinsichtlich des Tarifwesens befriedigenden Dienstes das Wesentliche über die Art dieser Regulierungsmaßnahmen ausgeführt worden. Es braucht nur noch hinzugefügt zu werden, daß die Betätigung im Linienverkehr von der Erfüllung der Bestimmungen abhängig zu machen ist, die über Fahrplan- und Tarifveröffentlichung sowie die anderen oben ausgeführten Saxschen Tarifgrundsätze zu erlassen sind. Damit berühren wir aber bereits die wichtigste Form der Regulierung der Kraftverkehrsunternehmer, die Genehmigungspflicht.

Die reisende bzw. Güter versendende Öffentlichkeit hat Interesse an einem wirksamen und verantwortungsvollen Verkehr. Öffentlichkeit und Kraftverkehrsunternehmer selbst sind interessiert an einer regulierten Konkurrenz, die die Vorteile und Schäden des Monopols und des freien Wettbewerbs sorgsam gegeneinander abwägt, um dadurch zu der bestmöglichen Verkehrsbedienung zu kommen. Die Eisenbahnen als das wichtigste Verkehrsmittel einer Volkswirtschaft verlangen zur Wahrung ihres Besitzstandes ein Verbot von Wettbewerbsbereidung durch den gewerbsmäßigen Kraftverkehr, andernfalls der volkswirtschaftliche Aufbau der Tarife sowie die sonstigen Leistungen im Dienste der nationalen Volkswirtschaft in Gefahr kommen, weiterhin gewährleistet zu sein. Öffentlichkeit, Eisenbahn und Kraftverkehrsunternehmer fordern also alle eine Regulierung, die auf eine zwangsmäßig beeinflusste Entwicklung und vorwiegend auf eine Beschränkung des gewerbsmäßigen Kraftverkehrs hinzielt. Das wichtigste Mittel in dieser Hinsicht ist die Genehmigungspflicht. Die vom Staate oder seinen untergeordneten Organen zu erteilende Genehmigung bedeutet eine Beschränkung der Gewerbefreiheit. Durch die Gewerbefreiheit ist es grundsätzlich jedermann möglich, ein Gewerbe zu beginnen, falls er die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften befolgt; bei den einer Konzession unterworfenen Gewerben stellt die Genehmigungserteilung sozusagen eine Ausnahme von einem generellen Verbot dar. Der Staat als Träger der Konzessionshoheit kann sich dadurch die Bewerber aussuchen und an die Genehmigungserteilung gewisse Bedingungen knüpfen.

Will ein Kraftverkehrsunternehmer einen Linienverkehr einrichten, so hat er der Genehmigungsbehörde einen entsprechenden Antrag vorzulegen. Dieser Antrag muß ins einzelne gehende Angaben enthalten über:

1. Art und Zweck des Unternehmens (Personen- oder Güterverkehr, Linienführung, Haltestellen).
2. Leistungsfähigkeit des Bewerbers. (Angaben über die Person des Unternehmers bzw. über Unternehmung, Vermögen und Finanzierung.)
3. Beförderungspreise und -bedingungen, Fahrplan.
4. Zahl und Art der Kraftfahrzeuge.
5. Nachweis eines öffentlichen Interesses an dem neu aufzunehmenden Verkehr.

Diese Angaben sind von der Genehmigungsbehörde einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, besonders der unter 5) geforderte Nachweis. Es ist dabei zu prüfen, worden. Es wurden lediglich einige geringfügige Änderungen vorgenommen, und zwar: die Steuer für elektrisch oder mit Dampf angetriebene Kraftfahrzeuge sowie für Zugmaschinen wurde etwas erhöht; der Zuschlag für nicht luftbereifte Kraftomnibusse und Lastkraftwagen wurde verdoppelt, die Steuer für Probefahrerkennzeichen herabgesetzt. Neu ist die Besteuerung der Anhänger an Lastkraftwagen. Hier beträgt die Steuer für das Mitführen eines Anhängers 100 RM. pro Jahr, für das Mitführen von zwei Anhängern 200 RM.

ob die neue Linie nicht nur im Interesse einer kleinen Gruppe empfohlen wird und dem Gesamtinteresse zuwiderläuft, insbesondere ob nicht schon bestehenden Kraftfahrzeuglinien, Eisen- und Straßenbahnen ein die Volkswirtschaft schädlicher Wettbewerb bereitet wird.

Ist durch gründliche Erhebungen festgestellt worden, daß die Notwendigkeit für die neue Kraftverkehrsverbindung besteht, so muß die Frage geklärt werden, ob es zweckmäßig ist, einen neuen Unternehmer zuzulassen oder die schon bestehenden Verkehrsmittel aufzufordern, von sich aus die neue Linie einzurichten.

Die Einrichtung einer neuen Linie durch einen neuen Kraftverkehrsunternehmer ist mit einer gewissen, wenn auch nicht so hohen Investition von konstantem Kapital, wie sie infolge des Unter- und Oberbaus die Anlage einer Straßen- oder Eisenbahn verlangt, verbunden, so daß eine Rentabilität unter Umständen zweifelhaft erscheint. Damit entsteht die Gefahr, daß der Unternehmer zur Erhöhung seiner Einnahmen versucht, Verkehr von anderen zufriedenstellend arbeitenden, älteren Verkehrsmitteln abzuziehen, die dadurch in ihrer Wirtschaftlichkeit oder sogar in ihrer Existenz bedroht werden. Der von dem neuen Unternehmer auszuführende Verkehr muß deshalb neu geschaffener bzw. besser befriedigter Verkehr sein, da sonst auch die Gründe für die Genehmigungserteilung hinfällig wären. Ist ein unökonomischer Wettbewerb zu erwarten, so muß dem neuen Unternehmer die Genehmigung versagt und die sonstigen Verkehrsunternehmer zur Einrichtung der neuen Verbindung aufgefordert werden. Eine Bevorzugung hierbei verdienen die Eisenbahnen. Vier Gründe können für diese bevorzugte Stellung maßgebend sein:¹⁾

1. Die Eisenbahnen besitzen in ihrem Gebiet eine genaue Kenntnis der Struktur des Personen- und Güterverkehrs.
2. Ihre im allgemeinen größere Kapitalkraft läßt sie Rückschläge leichter ertragen und stärkt das Vertrauen der Benutzer.
3. Bei weitgehender Vereinigung der Leitungen ist völlige Zusammenarbeit und größere Wirtschaftlichkeit möglich.
4. Durch die Eigenbetätigung der Eisenbahn im Kraftwagenverkehr vermeidet sie die Konkurrenz, die ihr im Falle der Überlassung des Verkehrs an ein fremdes Unternehmen bereitet würde.

Lehnen die Eisenbahnen selbst eine Betätigung im Kraftwagenverkehr ab, so ist den bestehenden Kraftverkehrsunternehmern, die über hinreichende Erfahrung, Betriebsmittel usw. verfügen, Gelegenheit zu geben, Verbesserungen in ihrem Dienst vorzunehmen bzw. die neue Linie einzurichten. Sollte eine Rentabilität wider Erwarten nicht eintreten, so wäre bei Aufgabe der Linie nicht viel verloren, da die Fahrzeuge jederzeit an anderer Stelle eingesetzt werden könnten.

Um eine Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftverkehrsunternehmen zum Nutzen der gesamten Volkswirtschaft herbeizuführen, könnte die Genehmigung zur Betätigung im Linienverkehr davon abhängig gemacht werden, daß der Verkehr in enger Anlehnung an die bestehenden Schienenbahnen oder sogar in Betriebsgemeinschaft mit diesen erfolgt.

Ist nach eingehender Prüfung der Verhältnisse das öffentliche Interesse an der neuen Linie festgestellt worden, haben sich keine sachlichen Beschwerden seitens der anderen Verkehrsunternehmer eingestellt und sind endlich die letzteren nicht geneigt, den Verkehr selbst zu bedienen, so ist bei persönlicher Geeignetheit und wirtschaftlicher und technischer Leistungsfähigkeit des Bewerbers diesem die

¹⁾ Vgl. G. Shorey Peterson, a. a. O. S. 626.

Genehmigung zu erteilen. Er erhält dadurch ein Betriebsrecht, das der Kontrolle des öffentlichen Verbandes unterliegt und bei irgendwelchen Verfehlungen in persönlicher und sachlicher Hinsicht wieder rückgängig gemacht werden kann.

Die Kontrolle könnte ferner in einer dauernden Beaufsichtigung des Verkehrs und des Zustandes des Fahrzeuges sowie in der Verpflichtung zur Erstattung von Geschäftsberichten bestehen. Vor allem ist der Abschluß einer Haftpflichtversicherung als notwendige Voraussetzung zur Aufnahme des Betriebes unerlässlich. Außerdem ist die Genehmigung zeitlich zu begrenzen, sowie an bestimmte Linien oder Verkehrsgebiete zu binden.

b) Die Frage der Einbeziehung des Einzelvertragsverkehrs.

Nachdem wir im vorstehenden die Art der Regulierung des Linienverkehrs dargestellt haben, wenden wir uns nun der Frage der Einbeziehung des Einzelvertragsverkehrs in das Konzessionssystem zu.

Untersuchen wir zuerst den Fall einer alleinigen Regulierung des Kraftfahrzeuglinienunternehmens. Diese ließe sich damit begründen, daß dieser Unternehmer ähnliche Transporte leistet wie die Eisenbahn. Dem unregelmäßig arbeitenden Einzelvertrags-Unternehmer sei es jedoch gestattet, seine Tätigkeit frei zu entwickeln. Dieses Verhältnis des Nebeneinanders von reguliertem Linien- und genehmigungsfreiem Einzelvertragsverkehr könnte aber den eigentlichen Zweck einer Regulierung des Kraftverkehrs in Frage stellen.

Als Gründe für eine Regulierung des Linienverkehrs hatten wir sowohl die Erstellung eines ausreichenden, wirksamen und verantwortungsvollen Verkehrs, als auch vor allem die Beschränkung des Wettbewerbs im Interesse der Benutzer, der Eisenbahnen und der Kraftverkehrsunternehmer selbst festgestellt. Nun sind aber zahlenmäßig wie auch der Leistung nach die Einzelvertragsunternehmer den Kraftfahrzeuglinienunternehmern besonders im Güterverkehr bei weitem überlegen. Läßt man daher die ersteren außerhalb der Regulierung, so würden die Regulierungsziele sich nicht erreichen lassen. Deshalb ist der Einzelvertragsverkehr ebenfalls in das Genehmigungssystem einzubeziehen. Nur ist die Form und das Maß des Eingriffs von dem in den Linienverkehr verschieden.

Für den Personenverkehr hat eine Genehmigungspflicht des Einzelvertragsverkehrs keine große Bedeutung, da der gewerbsmäßige Personenverkehr fast ausschließlich Linienverkehr ist¹⁾ und deshalb eo ipso unter die Genehmigungspflicht fällt. Ungleich wichtiger wird die Frage beim Güterverkehr. Durch die Einbeziehung würde der gesamte Gelegenheitsverkehr der Spediteure, wie er sich heute bereits über sehr weite Entfernungen erstreckt, von der Genehmigungspflicht erfaßt.

In Deutschland bestehen zur Zeit verschiedene Ansichten über die Form der Konzessionierung des einzelvertraglichen Güterverkehrs, die sich je nach dem Interesse der einen oder anderen Seite an der Einbeziehung in die Genehmigungspflicht in ihrer Schärfe abstufen.

Die weitgehendste Forderung stellt die Reichsbahn auf. Sie unterscheidet bei der Konkurrenz des Lastkraftwagens grundsätzlich zwei Wettbewerbsarten:²⁾ „Den Wettbewerb des Kraftwagens infolge besonderer Vorteile, die das neue Verkehrsmittel durch seine technische Eigenart bietet, und den reinen Preiswettbewerb, der der Schiene gegenüber auf einer Unterbietung der Reichsbahnrate, sowie sie heute festgesetzt sind, beruht.“ Den ersteren Wett-

¹⁾ Eine Ausnahme bildet der meist örtliche Droschkenbetrieb. Für ihn bestehen ortspolizeiliche Genehmigungsvorschriften.

²⁾ Sonderheft „Eisenbahn und Kraftwagen“ des Langnam-Vereins a. a. O. S. 257.

bewerb erkennt die Reichsbahn als volks- und verkehrswirtschaftlich berechtigt an. Irgendwelche gesetzlichen Bestimmungen zur Einschränkung dieses Wettbewerbs, der sich fast ausschließlich in der Nahzone abspielt, fordert die Reichsbahn nicht. Der Fernverkehr aber nutzt die durch das volkswirtschaftliche Tarifsystem der Reichsbahn geschaffene Preislage aus¹⁾ und beruht daher fast ausschließlich auf reiner Tarifunterbietung und nicht auf den besonderen technischen und wirtschaftlichen Vorzügen des Kraftwagens.²⁾ Die Reichsbahn fordert daher für den gewerbsmäßigen Güterfernverkehr mittels Lastkraftwagen eine Konzessionspflicht und die Bindung der Konzession an die Bedingung, daß die Eisenbahntarife im Kraftwagenverkehr nicht unterboten werden dürfen.³⁾

Der Deutsche Industrie- und Handelstag folgt in seiner Denkschrift und den Erläuterungen⁴⁾ dazu insofern der Reichsbahn, als er ebenfalls den gesamten Fernverkehr aller Kraftverkehrsunternehmer einer Genehmigungspflicht unterwerfen, den Orts- und Nah-, sowie den Werkverkehr jedoch von der Konzessionspflicht freilassen will. Von einer Bindung der Konzession im Fernverkehr an das Verbot der Tarifunterbietung sieht er indessen ab.

Beiden Forderungen, der umfassenderen der DRG. und der gemäßigten des DIHT., stehen aber eine Reihe schwerwiegender Bedenken gegenüber, die bei einer Verwirklichung der Vorschläge wenig Aussicht auf Erfolg versprechen würden. Läßt man das von der DRG. geforderte Verbot der Tarifunterbietung wegen der Schwierigkeit seiner Durchführung (Möglichkeit der Umgehung, Betrügereien, Unmöglichkeit und hohe Kosten einer genauen Kontrolle usw.) außer Betracht, so lassen sich gegen die dann gleichen Forderungen der DRG. und des DIHT. folgende Gründe anführen:

1. Im Güterverkehr spielt der gewerbsmäßige Kraftwagenverkehr gegenüber dem Werkverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Man schätzt, daß in Deutschland zirka 90 % der Krafttransporte durch werkseigene Wagen ausgeführt werden, während die restlichen 10 % von gewerbsmäßigen Unternehmern getätigt werden. Von den 67 719 Lastkraftwagen über 2000 kg Eigengewicht im Jahre 1930 wurden 10 725 oder rd. 16 % im Transportgewerbe verwendet.⁵⁾ Von den 89 713 Lastkraftwagen unter 2000 kg. Eigengewicht, für die eine Aufteilung nach dem Verwendungszweck in der deutschen Statistik nicht erfolgt, wird nur ein geringer Teil im Überlandverkehr benutzt. Von Reichsbahnseite wurde auf der Düsseldorfer Tagung die Zahl der im gewerbsmäßigen Fernverkehr beschäftigten Lastkraftwagen auf 3000 geschätzt.

Da DRG. und DIHT. den Werkverkehr von der Genehmigungspflicht ausnehmen wollen, würde der größte Teil des Lastkraftwagenverkehrs sich frei entwickeln können. Des ferneren bestände die Gefahr, daß einerseits der Werkverkehr noch mehr zunehmen, andererseits ein Teil der gewerbsmäßigen Unternehmer unter der Flagge des Werkverkehrs fahren würde, um so der Genehmigung und Kontrolle zu entgehen. Der Wettbewerb untereinander und gegenüber der Eisenbahn würde also nicht verringert werden.

2. Außer dem Werkverkehr wollen DRG. und DIHT. auch den Orts- und Nahverkehr, in dem der Kraftwagen „Leistungswettbewerb“ bereitet (DRG.) bzw. wo

¹⁾ Denkschrift der DRG.: Reichsbahn und Kraftwagenverkehr. Berlin 1930. S. 63.

²⁾ Sonderheft „Eisenbahn und Kraftwagen“ des Langnam-Vereins a. a. O. S. 244.

³⁾ Sonderheft „Eisenbahn und Kraftwagen“ des Langnam-Vereins a. a. O. S. 270.

⁴⁾ Deutsche Wirtschafts-Ztg. 1930, Nr. 29, S. 689.

⁵⁾ Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1930, 3. Heft, S. 23.

er einen „volkswirtschaftlichen Eigenwert“ besitzt (DIHT.), von einer Genehmigungspflicht freilassen. Wo man die Grenze dieses Aktionsgebietes ziehen soll, d. h. bis zu welcher Entfernung der Lastkraftwagen heute noch wirtschaftlich arbeitet, steht keineswegs einheitlich fest. Die Angaben schwanken zwischen 50, 100, 150 km u. m. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze wird zwar in jedem Lande je nach der Verkehrsentwicklung, der staatlichen Förderung bzw. Hemmung des Lastkraftwagens verschieden sein, doch dürfte die in der Denkschrift des Deutschen Industrie- und Handelstages angegebene 50 km-Grenze — auch „als ungefähre Anhaltspunkt“¹⁾ — zu niedrig angenommen sein. Hier ist wohl eher die von vielen Praktikern angegebene und durch praktische Versuche erhärtete Entfernung von zirka 100 km als Grenze anzunehmen, wobei natürlich bei gewissen Verhältnissen die Grenze nach oben oder unten verschoben werden kann. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze wird ferner maßgebend beeinflusst von der landesüblichen Kraftfahrzeugsteuerpolitik. Eine verhältnismäßig hohe Betriebsstoff- oder Reifensteuer bedingt naturgemäß eine Erhöhung der variablen Kosten, setzt also die Wirtschaftlichkeitsgrenze herab. Wenn heute in Deutschland der Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen in großer Blüte steht, so darf man dieses keineswegs als ein Zeichen seiner Rentabilität auffassen. Es handelt sich dabei meistens um familienmäßig betriebene Unternehmen, wo der Besitzer selbst, sein Sohn oder Verwandte den Wagen führen. Sie geben sich einerseits mit geringer Entlohnung und andererseits mit gänzlich unzureichenden Unterkunft- und Verpflegungsverhältnissen zufrieden. Würden aber tarifmäßig entlohnte Fahrer mit einwandfreier Unterkunft und Verpflegung verwendet, würde ferner eine alle Faktoren einschl. genügender Abschreibung und Verzinsung des eingebrachten Kapitals umfassende Selbstkostenrechnung geführt, so dürfte die angebliche Rentabilität des Betriebs sehr in Frage gestellt sein. Berücksichtigt man außerdem, daß durch die Vielzahl der Einzelunternehmer ein empfindlicher Wettbewerb entstanden ist, der eine Tendenz zur Frachtensenkung auslöst, so muß man heute eine genaue Angabe der Wirtschaftlichkeitsgrenze als problematisch ansehen. Für unsere Überlegung spielt es aber keine Rolle, ob wir die Grenze der Wirtschaftlichkeit bei 100, 150 oder mehr km ansetzen. Infolge der Unmöglichkeit einer genauen Angabe nehmen wir für unsere Beweisführung irgendeine Entfernung, etwa 100 km, an. Wollen wir nun innerhalb dieser Nahzone den Einzelvertragsverkehr von der Genehmigungspflicht ausnehmen, so folgt einmal, daß wir für jeden Lastkraftwagen ein Aktionsfeld mit einem Radius von 100 km errechnen müssen, in dem er sich frei entwickeln darf. Ferner müssen wir eine genaue Kontrolle einrichten, um festzustellen, ob der Lastkraftwagen nicht über die ihm gesetzte Grenze hinausfährt. Die Berechnung der Freizonen könnte verhältnismäßig einfach durch die Zulassungsbehörden erfolgen, wobei der Sitz der Behörde als Ausgangspunkt zu wählen ist. Die dadurch bedingte Ungünstigerstellung der Kraftwagenunternehmer an der Peripherie des Behördenbezirks müßte dabei in Kauf genommen werden, da eine Sonderberechnung für jeden Ort bzw. für jeden Kraftwagenbetrieb unmöglich ist. Bedeutend schwieriger dürfte aber eine genaue Kontrolle sein. Ob die von verschiedenen Seiten vorgeschlagene Methode einer besonderen Kennzeichnung des Wagens ein befriedigendes Ergebnis zeitigen würde, erscheint zweifelhaft; denn einerseits besteht dann die Gefahr der Umgehung der Kontrolle durch Kennzeichenänderung und andererseits ist für den Unternehmer der Anreiz gegeben, unter der Flagge des Werkverkehrs zu fahren, wodurch er ebenfalls der Konzession und damit der Kontrolle entgeht. Außerdem würde die Kontrolle sowohl eine Vermeh-

¹⁾ Deutsche Wirtschafts-Ztg. 1930, Nr. 29, S. 689.

zung der Kontrollbeamten als auch einen unvermeidlichen Aufenthalt an jeder Kontrollstelle verursachen, der die Schnelligkeit und somit die Wirtschaftlichkeit des Wagens bedeutend verringern würde.

3. Da ferner die vorgeschlagene Konzessionierung des Einzelvertragsverkehrs zweifellos die Selbstkosten des Betriebs sowie die Frachten erhöhen würde, besteht die Gefahr, daß die Güter versendenden Unternehmer sich nicht mehr der Kraftverkehrsunternehmer bedienen, sondern, da sie auch nicht gerne auf die Vorteile der Kraftwagenbeförderung verzichten wollen, sich eigene Lastkraftwagen anschaffen, mit denen sie bei genügender Beschäftigung unter Umständen noch billiger befördern können. In diesem Falle bliebe der Verkehrsverlust der Eisenbahn der gleiche.

Die Gründe, die somit gegen eine Einbeziehung des gewerbsmäßigen Güterfernverkehrs in das Konzessionswesen in der von der DRG. und dem DIHT. vorgeschlagenen Form sprechen, sind kurz folgende:

1. Geringe Bedeutung des unregelmäßigen Einzelvertragsverkehrs gegenüber dem Werkverkehr,
2. Schwierigkeit der Kontrolle des genehmigungsfreien Orts-, Nah- und Werkverkehrs,
3. Zunahme des Werkverkehrs ohne Entlastung für die Eisenbahn.

Eine wesentliche Vereinfachung des Konzessionswesens sowie der Kontrolle wäre naturgemäß dann gegeben, wenn der werkeigene Verkehr in die Konzessionspflicht einbezogen würde. Da aber hiergegen grundsätzliche Bedenken, die auch von der DRG. und dem DIHT. geteilt werden, bestehen, muß man eine Konzessionierung des einzelvertraglichen Güterfernverkehrs unter den gegebenen Umständen wenigstens in der vorgeschlagenen Form der Konzessionierung des Linienverkehrs als zu schwierig und wenig aussichtsreich ablehnen.

Es darf an dieser Stelle schon vorausgenommen werden, daß weder in England noch in den Vereinigten Staaten (mit wenigen Ausnahmen) eine Konzessionspflicht für den gelegentlichen Kraftverkehrsunternehmer besteht. In Ungarn hat man kürzlich ein Gesetz über die öffentlichen Kraftfahrzeugunternehmen geschaffen,¹⁾ nach welchem im Hinblick auf die Wettbewerbsberechtigung allerdings auch der nicht linienmäßige gewerbsmäßige Kraftwagenverkehr konzessioniert wird. Für unsere Überlegungen ist diese Tatsache jedoch nicht von allzu großer Bedeutung, insofern es sich einerseits vorerst um Gesetzesbestimmungen handelt, deren praktisches Ergebnis abzuwarten bleibt, und andererseits das kleine Ungarn mit nur 4401 Lastkraftwagen²⁾ Gesamtbestand (Deutschland rd. 158000) in dieser Hinsicht nicht als Vorbild dienen kann.

Die gemäßigte und am ehesten Erfolg versprechende Form der Konzessionierung des Einzelvertragsverkehrs vertritt der Reichsverband der Automobilindustrie (RDA).³⁾ Er befürwortet einen Eingriff des Staates nur im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Unternehmens und die sichere Durchführung des Betriebs zur Gewährleistung eines ausreichenden, sicheren und zufriedenstellenden Verkehrs im Interesse der Verfrachter. Die Berücksichtigung der Frage des Bedürfnisses und damit des Wettbewerbs bei der Entscheidung über die Zulassung lehnt er ab. Wollte man den Wettbewerb durch die Genehmigungspflicht gewaltsam hemmen, so verschleße man sich einen technischen Fortschritt, der zwangs-

¹⁾ Das ungarische Gesetz über die öffentlichen Kraftfahrzeugunternehmen, Ztg. d. VDEW. 1930, Nr. 44, S. 1180 und Verkehrstechnik 1930, Nr. 50, S. 661; Nr. 51, S. 673.

²⁾ Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1930, Internationale Übersichten, S. 72*.

³⁾ Sonderheft „Eisenbahn und Kraftwagen“ des Langnam-Vereins a. a. O. S. 292 ff.

läufig einen Wettbewerb mit den älteren Verkehrsmitteln bedinge. Die Behörde, die über die Zulassung des Unternehmers zum gewerbsmäßigen Verkehr entscheide, habe lediglich die Interessen der Verfrachter zu wahren. Deshalb müßten unzuverlässige Unternehmen mit ungenügender Kapitalkraft und unsolidem Geschäftsgebaren ferngehalten werden. Diese als Zwang zur Einholung einer gewerbepolizeilichen Erlaubnis bezeichnete Konzessionsform will der RDA. nicht auf den Fernverkehr beschränken, sondern jedes gewerbsmäßige, nicht linienmäßig betriebene Kraftverkehrsunternehmen soll dieser Vorschrift unterworfen werden, da auch der Verfrachter auf Naheentfernungen Anspruch auf sichere und ordnungsgemäße Durchführung seiner Aufträge hat. Man hofft durch die Einführung einer solchen gewerbepolizeilichen Erlaubnis den sog. „wildem“ Kraftwagenverkehr auszuschalten und eine bessere Gewähr für die sorgfältige Innehaltung der Verkehrsordnung zu erhalten.

Diese Art der Konzessionierung hat zweifellos gegenüber der von der DRG. und dem DIHT. vorgeschlagenen Form wesentliche Vorzüge aufzuweisen, insbesondere da sie das von diesem befürwortete, jedoch unbefriedigende und infolge seiner Kontrolle teure Konzessionsverfahren erübrigt. Sie faßt vielmehr die Vorteile der beiden gegensätzlichen Systeme, nämlich grundsätzliche Freiheit und Wettbewerbsbeschränkung durch begrenzte Konzessionierung, zu einer zweckmäßigen Lösung zusammen, welche die zufriedenstellend arbeitenden Unternehmer, ebenfalls die Reichsbahn, vor unverantwortlichen Wettbewerbern schützt. Sie dürfte auch wegen ihrer allen Interessenten entgegenkommenden Form weitgehende Zustimmung finden. So ist sie z. B. inzwischen vom Reichsverband der Deutschen Industrie gutgeheißen worden, der ebenfalls unter Ausschaltung von Wettbewerbsberwägungen für eine Genehmigung nach gewerbepolizeilichen Gesichtspunkten eintritt.¹⁾

Ein in dem Rahmen der Genehmigungspflicht für den einzelvertraglichen Güterfernverkehr noch zu behandelnder Vorschlag ist die Ausgleichsabgabe. Sie wurde seinerzeit von dem Reichsverkehrsministerium vorgeschlagen und sollte erhoben werden von allen Lastkraftfahrzeugen, die über die Grenze ihres Gemeindebezirktes Güter befördern wollen, für die auf der Reichsbahn die Frachtsätze der Tarifklassen A bis C gelten. Die Gefahr der Umgehung, die dadurch erforderliche Überwachung des gesamten Landstraßennetzes und die Notwendigkeit der Untersuchung eines jeden Kraftwagens haben den Gedanken ihrer Einführung sehr schnell wieder verschwinden lassen.

Nach den bisherigen Ausführungen können wir also unsere Frage betreffend Einbeziehung des Einzelvertragsverkehrs in das Konzessionssystem dahingehend beantworten, daß eine Konzessionierung in der von der DRG. und dem DIHT. vorgeschlagenen Form aus den verschiedensten Gründen abzulehnen und lediglich eine Konzessionierung in der Form der „gewerbepolizeilichen Erlaubnis“ zu befürworten ist.

III. Träger der Regulierung.

Eine besondere Beachtung verdient die Frage, wer im einzelnen die in den vorhergehenden Abschnitten aufgeführten Regulierungsmaßnahmen zu erlassen hat. Wir haben gesehen, daß sich die Regulierung vorwiegend aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten begründen läßt und ihre Maßnahmen im Interesse der Allgemeinheit erfolgen sollen. Die Wahrung der gemeinwirtschaftlichen Balance ist aber eine Hauptaufgabe des Staates. Die Regulierungsbestimmungen, die Ge-

¹⁾ Kölnische Volkszeitung, Nr. 592 vom 21. 11. 1930.

setzeskraft haben müssen, sind deshalb von ihm zu erlassen und zu überwachen. Dabei könnte insofern eine Arbeitsteilung eintreten, als die Anarbeitung und Überwachung der Vorschriften, die mehr örtliche, verkehrsregelnde Bedeutung haben, den unteren Verwaltungsbehörden zu übertragen sind, während die wichtigeren, die gesamte Volkswirtschaft berührenden Maßnahmen nur von einer Zentralstelle, etwa der obersten Landesbehörde, zu treffen sind. Als Berater sind eine Reihe von Interessenten heranzuziehen. Um einerseits die Erfahrungen und Bedürfnisse der Kraftverkehrspraxis zu berücksichtigen und andererseits die Gefahr einer einseitigen Interessenpolitik zu vermeiden, sind die Spitzenorganisationen der Kraftfahrzeugindustrie, der Kraftverkehrsunternehmer, der Automobilverbände, die Wegeunterhaltungspflichtigen, Vertreter der Benutzerkreise, die Eisenbahnen usw. an den Erörterungen über etwa neu zu beschließende Maßnahmen zu beteiligen. Hierdurch erhält die Allgemeinheit die Gewähr, daß ihre Belange Berücksichtigung finden und keine für sie nachteilige Beschlüsse gefaßt werden.

Von dieser allgemeinen gesetzgeberischen Tätigkeit des Staates ist die auf Grund dieser Gesetze erfolgende Verwaltungstätigkeit zu unterscheiden. Hierzu gehört vor allem das vorgeschlagene Genehmigungsverfahren. Zur Sicherung einer einheitlichen Anwendung muß für die Erteilung bzw. Verweigerung der Genehmigung eine zentrale Stelle geschaffen werden. Für Deutschland dürfte sich im Interesse einer alle Beteiligten befriedigenden Lösung die Übertragung der Konzessionshoheit auf das Reich als zweckmäßig erweisen,¹⁾ zumal, wie noch im zweiten Teile der vorliegenden Arbeit darzustellen sein wird, die Kraftfabriken von Reichsbahn und Reichspost ebenfalls der Konzessionspflicht zu unterwerfen sind. Dem Reich steht im Reichsverkehrsministerium eine Zentralstelle zur Verfügung, die einerseits über die nötige Sachkenntnis des gesamten Verkehrswesens des Reiches und seiner Zusammenhänge verfügt und andererseits unbeeinflußt von regionalen und sachlichen Interessen die zur Regelung der Genehmigungsfrage erforderliche Neutralität besitzt. Außerdem sind bei jedem aufgenommenen Genehmigungsverfahren für den Linienverkehr die mit den jeweiligen örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Gebiets, für das die Linie beantragt wird, besonders vertrauten Kreise zur Beratung hinzuzuziehen, z. B. Berufsvertretungen von Industrie, Handel und Landwirtschaft. Ferner müssen die in dem betreffenden Gebiet bereits bestehenden Eisenbahnen, Straßenbahnen, Kraftverkehrsunternehmer sowie die Wegeunterhaltungspflichtigen zur Stellungnahme aufgefordert werden. Danach hat das Reichsverkehrsministerium nach eingehender Prüfung der bereits an früherer Stelle aufgeführten Voraussetzungen unter unbedingter Neutralität gegenüber allen Kraftverkehrsunternehmern und unter Voranstellung der gemeinwirtschaftlichen Belange die Genehmigung zur Befähigung im Linienverkehr zu erteilen bzw. zu versagen.

Beim Einzelverkehrsverkehr, für den wir eine Konzessionierung nur in der Form der gewerbepolizeilichen Erlaubnis befürwortet haben, kämen als Konzessionsbehörden lediglich die mit der Zulassung von Kraftfahrzeugen zum allgemeinen Verkehr betrauten Polizeibehörden in Frage.

¹⁾ Auch Reichsbahn und Reichspost vertreten die Übertragung der Konzessionsbefugnis an das Reich, der Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen an die Länderregierungen. Vgl. Sonderheft „Eisenbahn und Kraftwagen“ des Langsam-Vereins, S. 268 bzw. S. 316 bzw. S. 337.

Die neuere Schifffahrtspolitik der Vereinigten Staaten von Amerika.

Von Professor Dr. William F. Notz, Washington, D. C.¹⁾

Unter den seit der Jahrhundertwende besonders scharf hervortretenden Strukturwandlungen im Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten von Amerika — von tief einschneidender Wirkung zugleich auf die gesamte Weltwirtschaft — steht mit an erster Stelle die fast phönixartige Auferstehung der amerikanischen Schifffahrt.

Es handelt sich dabei um eine Entwicklung, die bei einem Land, ja einem Kontinent, mit einer Meeresküste von zirka 5000 amerikanischen Meilen, an zwei Weltmeeren und dem mexikanischen Golf gelegen, mit Welthäfen ersten Ranges, nebst gewaltiger Binnenschifffahrt, längst zu erwarten stand und wohl auch ohne den mächtigen Vorschub des Weltkrieges über kurz oder lang sich vollzogen hätte.

Dazu kommt noch der weitere Umstand, daß die amerikanische Schifffahrt auf eine mehr als dreihundertjährige Vergangenheit zurückblicken kann, einen Zeitraum, in welchem Aufstieg und Niedergang wellenleich aufeinander folgten. Mit Stolz weist noch heute der Neuengland-Yankee hin auf die ruhmvolle Zeit zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, als die Yankee-„packets“ und „clipper“ an Konstruktion wie an Schnelligkeit allen Rivalen überlegen waren, auf die Zeit, da wohl jedem Seemann auf den „seven seas“ die amerikanische Flagge bekannt und als amerikanische Segler mit den Sternen und Streifen am Mast auf den Seehandelsstraßen des Erdballs eine geläufige Erscheinung waren. Und — um die Hauptsache nicht zu übersehen — die Handelsflotte jener emporstrebenden Freistaaten der neuen Welt stützte sich auf und wurde getragen von einer seeorientierten (sea-minded) Bevölkerung, welche die atlantische Küste umsäumte und welcher reichliche, wohlfeile und geeignete Rohstoffe und Arbeitskräfte zur Verfügung standen.

Genau vor einem Jahrhundert (1830) beförderte Amerika in seinen eigenen Schiffen rund neunzig Prozent seines damaligen Ein- und Ausfuhrhandels, und bereits damals traten auch die ersten Ansätze zu einer amerikanischen Schifffahrtspolitik in die Erscheinung. Im Vollgefühl ihrer günstigen wirtschaftlichen Stellung setzten nämlich schon im Jahre 1817 die amerikanischen Reeder es im Bundeskongreß durch, daß alle Schiffe fremder Flaggen vom amerikanischen Binnenhandel ausgeschlossen und letzterer als ein Monopolrecht des Amerikaners beansprucht wurde. Diese damals gezeitigte Exklusivpolitik hat sich bis auf den heutigen Tag behauptet. Kein anderer als der große Deutsch-Amerikaner Friedrich List machte im Jahre 1828 in einer Kontroverse mit dem damaligen Gouverneur des Staates Virginien auf jene bereits von George Washington und Thomas Jefferson befürwortete Handelspolitik aufmerksam.

Hinter diesem Schutzwall entwickelte sich dann im Laufe der letzten hundert Jahre die Gesamttonnage der an der amerikanischen Küstenschifffahrt beteiligten Schiffe von etwa 600 000 bis zu rund 3 500 000 Bruttotonnen für Schiffe von 1000 Bruttotonnen und darüber.

Auf die Zeit der ersten Blüte folgte aber ein Jahrzehnte dauernder Niedergang. Im Zeitalter des Dampfschiffes und der aus Eisen und Stahl erbauten Schiffe verschwand allmählich die amerikanische Handelsflagge von der hohen

¹⁾ Nach einem Vortrag, gehalten in der von der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln im Wintersemester 1930/31 veranstalteten Vortragsreihe „Verkehrsprobleme der Gegenwart“.

See. Dazu kamen noch schwere innerpolitische Kämpfe im Bürgerkriege der 60er Jahre, die das Staatengefüge der Union zu zersprengen drohten. Und als die schließlich wieder geeinte Nation dann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in riesiger wirtschaftlicher Kraftentfaltung die reichen Naturschätze des Ostens und Westens zu erschließen begann und im Herzen des Kontinents ein „inland empire“ entstand, da kam das einstige „sea-mindedness“ vollends abhanden. Ja, wie einst im Lande der alten Pharaonen der ägyptische Bauer von seiner Scholle aus voller Mißtrauen auf die tückische See blickte, so bildete sich in den Ackerbaustaaten des mittleren Westens eine immer schärfer hervortretende Gegnerschaft gegen die östlichen Schifffahrtsinteressen heraus. Hin und her im Lande kümmernte sich der Durchschnittsamerikaner zu Anfang des 20. Jahrhunderts wenig oder gar nicht darum, in welchen Bahnen der Ein- und Ausfuhrhandel Amerikas sich vollzog, oder etwa darum, daß nur ein verschwindend geringer Bruchteil jenes Verkehrs sich unter der amerikanischen Flagge abwickelte. Weder in der Tagespresse noch sonstwo im öffentlichen Leben schenkte man z. B. dem Umstande nähere Beachtung, daß im Jahre 1914 weniger als 10% des amerikanischen Außenhandels in amerikanischen Schiffen befördert wurde, oder der anderen Tatsache, daß die gewaltige, mehr als 51 Millionen Menschen zählende Flut von Einwanderern, die im Laufe von hundert Jahren aus Europa nach Amerika geströmt war, zum weitaus größten Teil auf Auslandsschiffen ihre neue Heimat erreicht hatte. Von irgendwelcher amerikanischen Ozean-Schifffahrtspolitik war damals kaum die Rede.

Da kam mit Ausbruch des Weltkrieges die große Wendung. Selbst dem entgegenstehenden Farmer in Kansas, Nebraska oder den Dakotas kam es mit einem Male zum Bewußtsein, daß der amerikanische Außenhandelsverkehr starken Hemmungen ausgesetzt sei; daß sein Mais oder Weizen nicht mehr wie ehemals die Überseemärkte erreichen konnte, da England, auf dessen Schiffe er angewiesen war, diese anderweitig benötigte. Die Verkehrsstockungen in den Küstenstädten, wo Waren für den Überseeverand haushoch auf den Docks aufgestaut waren, und die weiter im Binnenland oft meilenweit auf Eisenbahngleisen sich hinziehenden Güterzüge, lieferten obendrein einen Anschauungsunterricht, der ganz wesentlich mithalf, das verlorengegangene „sea-mindedness“ aufs neue ins Leben zu rufen. Es bedurfte keiner künstlichen Propaganda, um den Ruf nach amerikanischen Schiffen, nach einer eigenen, vom Auslande unabhängigen Handelsflotte, laut und weithin durchs Land erschallen zu lassen. Was Friedrich List einst mit scharfem Blick in Amerika beobachtet hatte und vor hundert Jahren in einem Aufsatz für das Brockhaus'sche Konversationslexikon auf seiner Farm bei Harrisburg in Pennsylvania beschrieb — die Macht der öffentlichen Meinung —, bahnte den Weg. So war der praktische Resonanzboden gegeben, und das war die Geburtsstunde der neuere amerikanischen Schifffahrtspolitik.

Zweifellos spielte dabei, wie allenthalben im amerikanischen Volksleben — in der Politik, dem Wirtschaftsleben und der Religion —, die leicht erregbare Massenpsychose, oder besser amerikanisch ausgedrückt: das „public sentiment“, eine große, wenn nicht gar maßgebende Rolle und wurde zu einem gewaltigen Hebel, der das seine mit beitrug, eine Schiffsbrücke über das Weltmeer zu werfen.

Als erstes Glied der von da an datierenden staatlichen Schifffahrtspolitik wurde im Jahre 1916 vom Bundeskongreß, zunächst als eine Kriegswirtschaftsmaßnahme, eine bundesstaatliche Schifffahrtsbehörde, der United States Shipping Board, mit Zentralsitz in der Bundeshauptstadt, ins Leben gerufen. Diese Behörde

aus sieben Mitgliedern, sog. Shipping Board Commissioners, bestehend, wird vom Bundespräsident mit Zustimmung des Senats für einen Amtstermin von je sechs Jahren ernannt. Je zwei Commissioners müssen aus den atlantischen und den pazifischen Staaten ernannt werden und je einer aus den Golfstaaten, dem Gebiet der Großen Seen sowie dem Innern des Landes. Höchstens vier dürfen ein und derselben politischen Partei angehören. Jeder Commissioner erhält ein Jahressalar von \$ 12000 und hat sich ausschließlich seinen Amtspflichten zu widmen. Diese Arbeit des Boards ist so unter die Commissioners verteilt, daß je einem derselben eine der folgenden Abteilungen unterstellt ist: 1. Bureau of traffic; 2. Bureau of liquidation; 3. Bureau of construction; 4. Bureau of operation; 5. Bureau of law; 6. Bureau of research; 7. Bureau of finance.¹⁾

Der Shipping Board wurde ursprünglich zu dem Zweck geschaffen, um eine amerikanische Handelsflotte ins Leben zu rufen und deren Fortbestand zu ermöglichen, die Schifffahrt zu regulieren und als amtliche beratende Körperschaft für Schifffahrtsangelegenheiten zu dienen. Zu diesen Funktionen trat während des Weltkrieges eine weitere hinzu, nämlich der Betrieb einer staatlichen Handelsflotte. Diese Aufgabe wurde seither von einer Untergesellschaft des Shipping Boards, der Merchant Fleet Corporation, ausgeübt. Die Mitglieder des Shipping Boards sind zugleich ex officio Treuhänder der Fleet Corporation und der Vorsitzter des Shipping Boards ist zugleich Präsident der Fleet Corporation.

Von sämtlichen gegenwärtig bestehenden 96 amerikanischen Schiffslinien werden 17 von der staatlichen Fleet Corporation betrieben, und zwar acht von der atlantischen und neun von der Golfküste aus, während 79 Linien bereits aus staatlichem in privaten Besitz übergegangen sind. Als seine erste Aufgabe erblickte der neugeschaffene Shipping Board den Bau von Handelsschiffen. Neue Werften wuchsen wie Pilze aus dem Boden. Aus einer bloßen Handvoll mit etwa 50000 Arbeitern wurden innerhalb eines Zeitraumes von 18 Monaten mehr als 200 Werften mit 350000 Arbeitern. Dazu kamen noch weitere 180000 Arbeiter in 553 Fabrikbetrieben für den Bau von Schiffsmaschinen und Dampfkesseln. In jenem Zeitraum von anderthalb Jahren wurden von den bundesstaatlichen Behörden 3270 Kontrakte für Schiffe von insgesamt 18400000 deadweight tons vergeben, und zu Kriegsende hatte die amerikanische Regierung rund drei Milliarden Dollars für den Bau von Schiffen verausgabt oder sich dazu verpflichtet.

Im Eifer und unter dem Druck der Zeitverhältnisse war manches überstürzt und kopflos geschehen, auch an ernstlichen Differenzen im Shipping Board fehlte es nicht, die schließlich zu einem Wechsel in der Leitung führten, und so fand sich die Behörde bei Kriegsende vor die Frage gestellt, was mit den etwa tausend Schiffen, von insgesamt mehr als dreieinhalb Millionen Bruttoregistertonnen, die ihm auf den Händen lagen, anzufangen sei, Schiffe, von denen die meisten, besonders die aus Holz und Zement hergestellten, für Handelszwecke untauglich waren.

Nach längerem Hin und Her kristallisierte sich die öffentliche Meinung schließlich in der Merchant Marine Act vom Jahre 1920. Dies Gesetz stellt die zweite Etappe dar in der neuere amerikanischen Schifffahrtspolitik und leitete gewissermaßen eine Übergangsperiode ein.

Der entscheidende Gedanke, der durch das genannte Gesetz zum Ausdruck kam, war der, daß 1. der ganze staatliche Schiffspark so bald wie tunlich in

¹⁾ Vgl. Fourteenth Annual Report of the United States Shipping Board, Washington, 1930.

Privatbesitz und in die Kontrolle von Bürgern der Vereinigten Staaten übergeleitet, und daß 2. ein Überseedienst mit den wichtigsten Handelsländern der Erde eingerichtet werden solle. Der praktischen Durchführung dieser Aufgabe standen aber Schwierigkeiten aller Art im Wege, vor allem die, daß vor dem Kriege kaum ein nennenswerter amerikanischer Überseedienst bestanden hatte. Allein durch Vereinbarung mit deutschen Schiffslinien wurde dieses Problem wenigstens teilweise gelöst — ein Übereinkommen, das für beide Teile von größtem Nutzen sich erwies und sowohl dem erfahrenen, aber im Krieg oder vielmehr durch den Vertrag von Versailles stark geschwächten Veteranen als auch dem unerfahrenen, aber finanzkräftigen Partner auf die Füße half. Andere Schwierigkeiten und Hemmungen, wie das Prohibitions- und das Lafollette Seamen's Gesetz und die fast monopolartige Stellung der britischen Seeverversicherungsgesellschaften bestehen zum Teil noch heute und bilden ein Bleigewicht, das bisher nicht abgestreift worden ist. Was den anderen Punkt des Programms anlangt, nämlich die Überführung sämtlicher Schiffe aus staatlichem in privaten Besitz, so ist hierin in den letzten zehn Jahren ganz Erhebliches geleistet worden, und in absehbarer Zeit dürfte die ganze amerikanische Handelsflotte sich in Privathänden befinden und damit der staatlichen Konkurrenz ein Ende gemacht werden.

Eine dritte Etappe in der Entwicklung der neueren amerikanischen Schifffahrtspolitik ist durch die Merchant Marine Act vom Jahre 1928, besser wohl unter dem Namen „Jones-White Act“ bekannt, gekennzeichnet. Damit gelangen wir auf den Boden der Gegenwart. Besonders zwei durch dieses Gesetz geschaffene handelspolitische Neuerungen drücken der derzeitigen amerikanischen Schifffahrtspolitik ihr charakteristisches Gepräge auf und sind für eine Beurteilung derselben von ganz wesentlicher Bedeutung. Einmal handelt es sich dabei um staatliche Baukredite zu günstigen Bedingungen für den Bau von Schiffen und zum andern, um gegenüber dem Gesetz von 1920 bedeutend erhöhte Kompensationen für die Beförderung der Post durch amerikanische Schiffe. Staatliche Schiffsbaudarlehen und Postsubventionen — das sind die zwei Kernpunkte der Schifffahrtspolitik des Präsidenten Hoover. Begründet wird diese Politik mit der Annahme, daß die amerikanischen Schifffahrtsinteressen ihren ausländischen Konkurrenten gegenüber im Nachteil seien, und daß letzterer nur durch Mithilfe des Staates einigermaßen ausgeglichen werden könne.

Im Verlaufe der letzten dreißig Jahre wurden im Kongreß wiederholt Versuche gemacht, staatliche Schifffahrtssubventionen zu legalisieren. Mit derartigen Bestrebungen ist besonders der Name des ehemaligen Führers der republikanischen Partei zur Zeit des Präsidenten McKinley, des Senators Mark Hanna, verknüpft, der im Jahre 1898 einen Subventionsplan dem Kongreß unterbreitete, nach welchem amerikanischen Schiffen anderthalb Cents pro Bruttotonne für je hundert Seemeilen von der Bundesregierung gezahlt werden sollte. Die Hannasche Vorlage und spätere ähnlicher Art scheiterten aber jedesmal an dem zähen Widerstand weiter Kreise der Bevölkerung und vollends im Kongreß. Erst in der Nachkriegszeit schwand diese Opposition allmählich.

Dieser Umschwung läßt sich 1. darauf zurückführen, daß die öffentliche Meinung in den Staaten des mittleren Westens und in den zumeist der demokratischen Partei angehörigen Südstaaten, mit einer starken Landbevölkerung, von einer amerikanischen Handelsflotte eine günstige Auswirkung auf die Preise ihrer Ackerbauprodukte — Mais, Weizen, Baumwolle und Tabak — sowie ihrer Fabrikzeugnisse erhoffte.

Einen wirksamen Einfluß auf die öffentliche Meinung übte 2. die unablässige

Propagandatätigkeit des U. S. Shipping Boards aus, indem man durch die Presse und unter Zuhilfenahme von allerlei Reklamemitteln, durch Vorträge auf größeren Versammlungen von Vertretern der Industrie, des Handels, der Gewerkschaften und zumal auch patriotischer und religiöser Frauenverbände an den Nationalpatriotismus appellierte, die Bedeutung einer eigenen Handelsflotte und den Wert von schnellen Passagierdampfern als Hilfskreuzer in Kriegszeiten, immer und immer wieder betonte.

Ein 3. Faktor, der dazu beitrug, eine Subventionspolitik in ein mehr günstiges Licht zu rücken, war der Umstand, daß Präsidenten sowohl republikanischer wie demokratischer Parteieinstellung konstant sich weigerten, die Bestimmungen des § 34 der Schifffahrtsakte von 1920 in Anwendung zu bringen, da man etwaige zu befürchtende Vergeltungsmaßnahmen sowie politische Verwicklungen mit dem Auslande vermeiden wollte. Jener Paragraph ermächtigt den Präsidenten, fremden, mit den Vereinigten Staaten im Handelsvertragsverhältnis stehenden Staaten anzukündigen, daß jedweder Handelsvertragsparagraph, durch welchen die Vereinigten Staaten verhindert sind, Schiffen fremder Flagge „discriminatory tonnage dues“ aufzulegen, nach Verlauf der gesetzlich kündbaren Frist außer Kraft trete. Von einem derartigen rücksichtslosen Vorgehen wurde allerdings zunächst Abstand genommen; aber man hoffte das gleiche Ziel durch eine verschleierte Subventionspolitik zu erreichen.

So war es schließlich den maßgebenden amtlichen Kreisen in Washington gelungen, auch nach dieser Richtung hin das, was man „sea-mindedness“ zu benennen liebt, zu schaffen, und seither hat die Subventionspolitik der Regierung ziemlich freie Bahn gehabt.

Was nun die praktische Durchführung dieser beiden heute im Vordergrund der amerikanischen Schifffahrtspolitik stehenden Punkte betrifft, so steht für den ersten Zweck, d. h. für Baukredite, dem U. S. Shipping Board gegenwärtig ein sog. „construction loan fund“ von \$ 250 000 000 zur Disposition. Darlehen aus diesem Baudarlehnsfonds dürfen sich über einen Maximalzeitraum von zwanzig Jahren erstrecken, und zwar bis zu einer Höhe von dreiviertel der Kosten eines neuzubauenden oder umzubauenden Schiffes. Bisher sind rund \$ 132 000 000 an Baukrediten aus diesem Fonds ausgeliehen worden.

Was zweitens die Postsubventionen anlangt, so werden für derartige Zwecke nach dem gegenwärtigen Programm, und falls die in Frage kommenden Schiffsgesellschaften ihren kontraktlichen Verpflichtungen nachkommen, künftig rund \$ 20 000 000 pro Jahr von der Bundesregierung verausgabt werden. Bereits im ersten Jahre nach Inkrafttreten der Postsubventionsbestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1928 schloß der Bundespostminister Kontrakte für 25 Postrouten ab. Inzwischen hat sich die Gesamtzahl auf 39 vermehrt.

Diese Postsubventionspolitik hat nun Anlaß gegeben zu wiederholten Kompetenzkonflikten zwischen dem Postminister und dem Shipping Board. Ferner trat im Bundeskongreß der Senator McKellar gegen das Subventionsprogramm auf und veranlaßte die Veröffentlichung einer besonderen gegen den Postminister gerichteten Schrift, betitelt „The Truth about the Postal Contracts“¹⁾, deren Verfasser, ein Mr. John Nicholson, acht Jahre lang als Beamter des Shipping Boards Dezerent für Postsubventionen war. Nicholson, der grundsätzlich für eine Subsidienpolitik eintritt, aber, wie er es nennt, für „proper subsidies“, sucht nachzuweisen, daß das Vorgehen des Postministers den Bestimmungen des Ge-

1) Im Druck erschienen als Senate Document 210, 71st Congreß, Spec. Sess., Washington, 1930.

setzes vom Jahre 1928 nicht entsprechen und deshalb ungesetzlich sei. Er führt gewisse Tatsachen an zum Beweis dafür, daß bei den für Voranschläge gestellten Bedingungen der freie Wettbewerb absichtlich ausgeschlossen worden sei und die Bedingungen im voraus so formuliert worden seien, daß sie nur von einer eigens dazu auserlesenen Person zu erfüllen seien. Weiter behauptet Nicholson, die abgeschlossenen Kontrakte enthielten Reservate, durch welche etwaige spätere Abänderungen bezüglich Häfen, Routen, Schiffen usw. ermöglicht würden. Die Subventionen überschreiten nach Nicholson bei weitem etwaige Nachteile amerikanischer Schiffe im Außenhandel gegenüber solchen fremder Flagge sowie die Betriebsdefizite der subventionierten Linien. Als Beispiel für diese Behauptung führt er den New York — Westküste von Südamerika-Dienst an. Ferner führt Nicholson eine Menge Zahlen an, um nachzuweisen, daß gewisse bevorzugte Schiffsgesellschaften doppelte Subventionen erhielten, z. B. die Munson-Linie. Unter den abgeschlossenen Kontrakten seien nicht ausschließlich neue Schiffe stipuliert worden, und folglich handle es sich als praktisches Ergebnis der befolgten Politik weder um eine Vermehrung der Handelsflotte noch um Ersatz für alte Schiffe. Auch die Küstenschifffahrt sei subventioniert worden, was entschieden gegen das Gesetz verstoße.

Um weitere interne Konflikte zu vermeiden und um eine mehr einheitliche Durchführung des ganzen Programms zu ermöglichen, ernannte Präsident Hoover am 26. April 1929 einen Ausschuß, bestehend aus dem Handelsminister als Vorsitzender, dem Postminister, dem Marineminister und dem Vorsitzenden des Shipping Boards. Wenn auch auf diese Weise eine mehr einheitliche amtliche Regelung erzielt worden sein dürfte, so ist damit aber keineswegs ein weiteres Vorgehen von Seiten des Bundeskongresses ausgeschlossen.

Fragt man nun, was denn bisher vom Shipping Board in der Durchführung der genannten staatlichen Schifffahrtspolitik praktisch erzielt worden sei, so wäre erstens, soweit die prozentuale Anteilnahme an amerikanischen Außenhandel in Betracht kommt, als ein bemerkenswertes Ergebnis festzustellen, daß im vergangenen Jahre (1930) 41% der Frachtonnage des amerikanischen Außenhandels von Schiffen amerikanischer Flagge befördert worden ist, gegenüber kaum 10% jährlich in dem Jahrzehnt vor 1914. Oder anders berechnet, von dem jährlich sich auf rund eine Milliarde Dollars belaufenden Passagier- und Warentransport von und nach amerikanischen Häfen fließen \$ 320 000 000 zur Zeit amerikanischen Linien und \$ 680 000 000 ausländischen Linien zu. An diesem amerikanischen Außenhandel beteiligten sich im Jahre 1929 insgesamt 5200 Schiffe von 30 verschiedenen Nationalitäten. Dieser Verkehr fand statt zwischen 177 amerikanischen und 1400 fremden Häfen.

Was zweitens den Aufbau einer amerikanischen Handelsflotte und die Zunahme an Schiffen und Tonnage anlangt, so umfaßt die amerikanische Handelsflotte gegenwärtig 83 Flaggenlinien mit 671 Schiffen von zusammen 3 866 000 Bruttoregistertonnen. Das schließt die ehemaligen deutschen Schiffe, vor allem den jetzigen „Leviathan“, mit ein. Dazu kommen noch 259 Tankschiffe von insgesamt 1 712 000 Bruttotonnen, so daß die Gesamttonnage der amerikanischen Handelsflotte rund 5½ Millionen Bruttoregistertonnen umfaßt.

Ein entsprechendes Wachstum ist drittens zu verzeichnen in der Vermehrung der Oberseerouten. Nach einem Bericht des Handelsministers an Präsident Hoover vom 1. September 1930 werden alle wichtigen Handelsrouten nach anderen Erdteilen, 96 der Zahl nach, gegenwärtig von Schiffen amerikanischer Flagge bedient. Betrachtet man an der Hand jenes Berichts die wichtigsten Oberseerouten

für sich, so bietet sich einem folgendes Bild dar: Im Jahre 1914 vermittelten sechs amerikanische Flaggenschiffe den Verkehr mit Europa. Heute sind es deren 230 von rund 1½ Millionen Bruttotonnen. Im Südamerikadienst gab es 1914 überhaupt kein amerikanisches Schiff. Heute sind es deren 22 von zusammen 125 000 Bruttotonnen. Im Asiendienst liefen 1914 aus Häfen am Stillen Ozean fünf amerikanische Schiffe. Heute sind es 140 mit rund einer Million Bruttotonnen. Vergleicht man den Zeitraum 1910—1914 mit dem Jahre 1929, so ist im Verkehr mit Europa ein Wachstum von 50% zu verzeichnen; mit Südamerika eine Zunahme von 200%, mit Afrika von 325% und mit Asien von 380%.

Was viertens den Neubau von Schiffen betrifft, so wurden im Jahre 1928: 163 996 Bruttoregistertonnen gebaut; 1929: 208 800 Bruttoregistertonnen und in den ersten sieben Monaten des Jahres 1930: 199 235 Bruttoregistertonnen. Im Bau begriffen sind gegenwärtig in amerikanischen Schiffsbahnhöfen 487 000 Bruttotonnen. Nach einer kürzlichen Mitteilung des U. S. Shipping Boards sollen unter den bereits getroffenen oder zur Zeit zur Beratung stehenden Postsubventionskontrakten im Laufe der nächsten acht Jahre zirka siebzig neue Schiffe von insgesamt dreiviertel Millionen Bruttoregistertonnen gebaut werden.

Man hat, besonders auch von deutscher Seite aus, in den letzten Jahren dem Problem der Schiffssubsidien und Subventionen bzw. der dadurch immer mehr anschwellenden aufgelegten Tonnage viel Aufmerksamkeit gewidmet. Allein etwaige Erwartungen, daß amerikanische Reeder sich dazu bereitfinden würden, auf Subventionen in der Form von Postzuschüssen zu verzichten, muß unseres Erachtens bei den gegenwärtigen Verhältnissen in Amerika als durchaus aussichtslos bezeichnet werden. Da diese staatlichen Geldzuschüsse als Kompensation gedacht sind für niedrigere Betriebskosten ausländischer Konkurrenten, so werden die glücklichen Empfänger schwerlich darauf verzichten, solange die angeblichen Kostenunterschiede („differentials“) nicht auf irgend sonst eine Weise eliminiert werden. Andernfalls wäre es vielleicht doch auch möglich, daß Abmachungen getroffen würden, um die Einnahmen vom Fracht- und Passagierdienst in einen Pool zu bringen, um dieselben dann nach irgendeinem Schlüssel zu verteilen. Allein bisher ist es nicht gelungen, durch derartige „pools“ die Reeder dauernd zufriedenzustellen. Auch dürften die Eigentümer von subsidierten Linien nicht mit besonderem Wohlgefallen auf einen Plan blicken, der statt staatliche Subventionen lediglich Parität schaffen würde. Die bekannten Heländerschen Vorschläge haben deshalb auch bisher in Amerika wenig Anklang gefunden.

Es läßt sich nicht leugnen, daß amerikanische Reeder sich in eine schwierige Lage dadurch gestellt sehen, daß sie fast zweimal soviel für den Neubau von Schiffen zu zahlen haben als z. B. ihre britischen Konkurrenten.¹⁾ Reparaturen sind dementsprechend kostspielig, und Löhne sowie Verpflegung amerikanischer Schiffsmannschaften beziffern sich unter der Lafollette Seamen's Act auf viel höhere Summen als anderwärts. Ein Weg zur Lösung des Problems bestünde darin, daß die amerikanischen Schiffahrtsgesetze durch den Kongreß abgeändert würden, derart, daß die Hauptschwierigkeiten, mit welchen der amerikanische Reeder zu kämpfen hat, besonders zu hohe Herstellungs- und Betriebskosten, auf gesetzlichem Wege abgetan würden.

Aber auch das liegt unsers Erachtens, wenigstens fürs erste, außerhalb des Gebietes der Wahrscheinlichkeit; denn die Schiffssubventionspolitik ist

¹⁾ Vgl. „Official Proceedings: Fourth National Conference on the Merchant Marine“, veröffentlicht als Supplement to The United States Daily, Washington, Feb. 2, 1931, S. 8.

heute in Amerika an Popularität stark im Zunehmen begriffen. Eine derartige Expansionspolitik mag manchem recht naiv, wenn nicht gar närrisch erscheinen im Hinblick auf die von Woche zu Woche überhandnehmende aufliegende Tonnage in wohl allen Häfen der Erde, sowie in Anbetracht der immer schärfer sich zuspitzenden internationalen Schifffahrtskrise im allgemeinen. Allein in Amerika hat nun einmal zur Zeit der Gedanke „Amerika für den Amerikaner“ nicht nur in der Einwanderungs- und der Schutzzollfrage, sondern auch sofern die Schifffahrt in Betracht kommt, die Oberhand. Und gerade die amerikanische Schifffahrtspolitik von heute liefert ein markantes Beispiel eines Wirtschaftsgebietes, dessen Entwicklung stark beeinflußt wird von einem Geiste des Chauvinismus, der sich u. a. in Subsidienprogrammen verkörpert. Die Hauptbefürworter dieser Politik appellieren mit Vorliebe an den Nationalstolz. Das spiegelt sich u. a. recht augenfällig in der Tagespresse wieder in großleitrigen Überschriften wie folgenden, die Washingtoner Zeitungen der letzten Wochen entnommen sind:¹⁾ „American shipping becomes real factor in world trade“; „All states benefit by shipyard growth“; „African trade grows from zero to 22 ships“; „Merchant Marine program said to aid unemployment“; „Parity with other nations advocated“; „Super-liners seen as necessary part of merchant fleet“. Unmißverständlich drückte der Vorsitzende des Shipping Boards, Mr. T. V. O'Connor, vor etlichen Tagen die amtlichen Orts zur Zeit herrschende Meinung mit folgenden Worten aus²⁾: „Wir halten die gegenwärtige Schifffahrtskrise für lediglich vorübergehend und werden uns auf keinen Fall durch eine momentane Lage dazu bewegen lassen, eine Bewegung aufzuhalten, die auf Erwägungen nationaler Wohlfahrt beruht und die nicht erst von heute auf morgen in Gang gekommen ist.“

Andererseits sind aber auch gerade in den letzten Wochen Stimmen laut geworden, die auf das Gefährliche der obwaltenden Politik hinweisen. So heißt es in dem einflußreichen New York Journal of Commerce vom 7. November 1930: „So viel steht fest, daß wenn die Schifffahrtsinteressen der Welt fortfahren, sich geduldig einer staatlichen Politik zu unterwerfen, die sie mit Liebeserweisungen in den Tod treibt, dann droht die politische Subsidiensucht, die gegenwärtig die ganze Welt ergriffen hat, die wirtschaftlich Starken mitsamt den Schwachen schließlich zu verderben. Staaten, wie die Vereinigten Staaten von Amerika, die die Konkurrenzstellung ihrer Handelsflotte von immer mehr und größeren Stützen für die Schwachen abhängig macht, sind tatsächlich die Erzfeinde gerade derjenigen Industrien, die sie zu fördern beabsichtigen.“

Wenn wir im vorstehenden die entscheidenden Elemente der neueren amerikanischen Schifffahrtspolitik zu kennzeichnen versucht haben, so darf eine ganze Reihe von weiteren, allerdings minder wesentlichen, aber immerhin charakteristischen Neuentwicklungen nicht übersehen werden, um das Bild einigermaßen abzurunden. Dazu ist in erster Linie zu zählen 1. das gemeinsame Vorgehen der verschiedenen am Seewesen interessierten Ämter der Bundesregierung und 2. das intensive Zusammenarbeiten staatlicher und privater Organisationen am nationalen Schifffahrtsprogramm.

Dabei spielt neben der eigentlichen Triebfeder, dem Shipping Board, das Handelsministerium, welchem Präsident Hoover ehemals acht Jahre lang vorstand, eine Hauptrolle. Unter Hoover wurde in der Abteilung für Binnen- und Außenhandel jenes Ministeriums seinerzeit eine besondere Abteilung für Transportwesen

¹⁾ Vgl. United States Daily, Washington, 8., 21., 24. Aug. 1930. Washington Evening Star, 24. Aug. 1930.

²⁾ Vgl. United States Daily, Washington, 29. Okt. 1930, S. 10.

geschaffen, deren Aufgabe es ist, dem Verkehrswesen im In- und Ausland seine Aufmerksamkeit zu widmen. Diese Abteilung befaßt sich schon seit etlichen Jahren, zusammen mit dem Shipping Board und dem Board of Army Engineers mit Studien, die alle größeren Häfen der Erde umfassen. Als Ergebnis dieses auf eingehenden Lokaluntersuchungen beruhenden und mit reichlichen Geldmitteln ausgestatteten Unternehmens ist bereits eine stattliche Reihe von Monographien über sämtliche amerikanischen Häfen im Druck erschienen. Von deutschen Häfen ist Hamburg bereits bearbeitet, und seit etwa einem Jahre sind ähnliche Studien über südamerikanische Häfen im Gange.¹⁾

Das Handelsministerium und das Außenministerium beteiligen sich ferner durch den in den letzten Jahren völlig reorganisierten und erweiterten Konsular- und Handelsattachédienst in weitestem Ausmaße an der Förderung der amerikanischen Schifffahrt und des Außenhandels überhaupt, und das durch diese Kanäle in Washington einlaufende und dort verarbeitete statistische und sonstige Nachrichten- und Auskunftsmaterial wird durch Publikationen aller Art der Industrie, dem Handel, wissenschaftlichen Instituten, der Presse usw. auf Staatskosten in ausgiebigster Weise zur Verfügung gestellt.²⁾

Seit Gründung der Union war es eine Aufgabe der Bundesregierung, den Hafenbau und -verkehr sowie die Binnenschifffahrt zu fördern. Dies den Armeeingenieuren unterstellte Arbeitsgebiet nimmt von Jahr zu Jahr an Umfang und wirtschaftlicher Bedeutung zu. Man bedenke, daß der Verkehr im Hafen von New York sich jährlich auf 100 000 000 Tonnen beläuft, derjenige auf den großen Seen auf 150 000 000 Tonnen; der von New Orleans am Golf von Mexiko auf 56 000 000 Tonnen, von Los Angeles (San Pedro), dem Haupthafen an der pazifischen Küste, auf 25 000 000 Tonnen, und daß der Gesamtverkehr in den amerikanischen Häfen im Jahre 1928 rund 480 000 000 Tonnen betrug.³⁾ In jeder der Haupthafenstädte bestehen gegenwärtig — es ist dies eine Entwicklung neueren Datums — bundesstaatliche, einzelstaatliche und kommunale Ämter, die im Verein mit lokalen Handelskammern, Eisenbahnen und Industrie- und Handelsverbänden auf den Ausbau und die Pflege der Schifffahrt bedacht sind. Die Stadt Charleston in Süd-Carolina und Milwaukee am Michigan-See sind Beispiele dafür, was durch zielbewußte Arbeit auf diesem Gebiet geleistet worden ist. In anderen Städten, wie Philadelphia, Baltimore, Norfolk, New Orleans u. a., weitert man um Vorrangstellung im Überseeverkehr.

Das zweite für das heutige amerikanische Schifffahrtswesen charakteristische, oben erwähnte Moment besteht in dem Zusammenarbeiten staatlicher und privater Stellen. Es tritt einem dies besonders entgegen in den neuerdings in allen Teilen des Landes des öfteren stattfindenden Tagungen von Verbänden zur Hebung der Schifffahrt. So tagte unter den Auspizien des Shipping Boards im April 1930 in Washington die Third National Conference on the Merchant Marine.⁴⁾ Bald darauf fand eine ähnliche Versammlung in San Francisco statt, dann in Chicago und kürzlich in New York. Schon die zahlreiche Beteiligung von Vertretern der Industrie und des Handels, der Arbeitergewerkschaften und

¹⁾ Vgl. Fourteenth Annual Report of the United States Shipping Board, Washington, 1930, S. 34.

²⁾ Vgl. Annual Report of the Director, Bur. of Foreign & Domestic Commerce, Washington, June 30, 1930.

³⁾ Vgl. Proceedings of the Third National Conference on the Merchant Marine, Washington, 1930, S. 104 ff.

⁴⁾ Die Fourth National Conference on Merchant Marine tagte am 21. u. 22. Jan. 1931 in Washington, D. C.

Farmerverbände an diesen Zusammenkünften zeigt, daß es sich dabei um eine die breitesten Volksschichten berührende Sache handelt.

Daß dies tatsächlich der Fall ist, trat im Laufe des Sommers 1930 recht anschaulich in die Erscheinung, bei Gelegenheit der von der American Merchant Marine Library Association veranstalteten „Bücherwoche“. Es ist dies ein aus Frauen zusammengesetzter, seit zehn Jahren bestehender Verband, der es sich zur Aufgabe macht, Bücher und sonstigen Lesestoff für amerikanische Seeleute zu sammeln und zu verteilen. Dieser Verband, dessen Zentrale in New York ist und der in elf Hafenstädten Zweigstellen hat, verteilte 1930 340 000 Bücher und 160 000 Journale auf 1653 Schiffen, 73 Leuchttürmen und 225 Lebensrettungsstationen. An den alljährlich veranstalteten „Bücherwochen“ beteiligen sich durch das ganze Land hin Bibliotheks-, Schul-, Kirchen-, Pfadfinder- und ähnliche Vereinigungen, mit deren Unterstützung dann neben dem eigentlichen Zwecke des Sammelns von Büchern eine oft bis in das entlegenste Farmhaus sich erstreckende erfolgreiche Propaganda für eine amerikanische Handelsflotte in Szene gesetzt wird.

Noch ein weiteres Gebiet wäre zu nennen, das gerade gegenwärtig mit aller Energie bearbeitet wird und von nicht geringer Bedeutung für die künftige amerikanische Schifffahrtsentwicklung zu werden verspricht, nämlich die Ausbildung von Offizieren für die Handelsflotte. Dafür gab es bisher nur geringe und bei der rasch anwachsenden Zahl von Handelsschiffen gänzlich unzureichende Hilfsmittel. Die Schule der praktischen Erfahrung vom Schiffsjungen aufwärts an Bord von Handelsschiffen lieferte bisher einen guten Teil der nötigen Offiziere. Einen weiteren Zuzug lieferten die drei von den Staaten Massachusetts, New York und Pennsylvania seit mehreren Jahren unterhaltenen Schulschiffe, die zusammen jährlich von etwa 300 jungen Leuten besucht werden. Von der Bundesregierung wird für jedes dieser Schulschiffe pro Jahr \$ 25 000 bewilligt, während der Rest der Unterhaltungskosten von den betreffenden Staaten selbst bestritten wird. Im Falle des Staates New York beträgt diese Summe jährlich \$ 100 000.¹⁾

Von den verschiedenen gegenwärtig verhandelten Vorschlägen zur Erweiterung dieser Ausbildungsanstalten scheint derjenige am meisten Beifall zu finden, wonach künftig die Ausbildung von Offizieren für Handelsschiffe ganz und gar in die Hände der Bundesregierung gelegt würde. Nach dem neuen Plan würde jedes Mitglied des Kongresses jährlich aus seinem Wahlbezirk zwei junge Leute zur Aufnahme in die bundesstaatliche Marinekadettenanstalt in Annapolis designieren, die dann dort zusammen mit den Marinekadetten auf Staatskosten ihre Ausbildung erhielten. Auf diese Weise erwartet man jährlich etwa 500 Offiziersaspiranten für die amerikanische Handelsflotte heranziehen zu können.²⁾

Wir haben uns bisher ausschließlich mit Plänen und Unternehmungen befaßt, die im Rahmen der neueren amerikanischen Schifffahrtspolitik entweder bereits zur praktischen Ausführung gelangt oder wenigstens schon in Angriff genommen worden sind. Allein noch zwei weitere Projekte wären wenigstens kurz zu streifen, die für das neuzeitliche ambitionöse amerikanische Expansionsprogramm kennzeichnend sind:

¹⁾ Vgl. Catalog of the New York State Merchant Marine Academy, State Office Building, 80 Centre St., New York City, 1930.

²⁾ Vgl. Official Proceedings: Fourth National Conference on the Merchant Marine, op. cit. S. 18 ff.

1. der sog. Great Lakes—St. Lawrence Waterway, — eine Tiefwasserstraße von den großen Seen an der Grenze Kanadas und der Vereinigten Staaten bis zum Atlantischen Ozean. Bereits seit mehreren Jahren sind Verhandlungen über diese geplante Wasserstraße gepflogen worden zwischen den Regierungen der beiden beteiligten Länder Kanada und den Vereinigten Staaten, und es hat den Anschein, daß trotz aller Opposition der Eisenbahnen und vor allem der Handelsinteressen von New York dies gewaltige Unternehmen, dessen Kosten auf eine Milliarde Dollars geschätzt werden, in nicht zu weiter Ferne zur Ausführung gelangen wird. Damit wäre der Getreidekammer von Nordamerika sowie großen Industriezentren wie Chicago, Detroit, Milwaukee, Toledo und Cleveland ein direkter und billiger Verkehrsweg nach Überseemärkten erschlossen, der die großen Binnenseen Amerikas zu einer Art amerikanischem Mittelmeer umwandeln und der Schifffahrtspolitik Amerikas weitere neue Wege zeichnen dürfte.

Das zweite Projekt betrifft den Bau des Nikaragua-Kanals, wofür von dem Ingenieurcorps der amerikanischen Armee auf Beschluß des Bundeskongresses und auf Anordnung des Präsidenten seit 1929 Vermessungen vorgenommen werden.³⁾

Um zum Schluß noch einmal die Hauptmomente der neueren Schifffahrtspolitik Amerikas kurz zusammenzufassen, so spiegelt diese die Aspirationen eines sich seiner wirtschaftlichen und politischen Machtstellung immer mehr bewußt werdenden Volkes wieder. Es handelt sich dabei um den solidarischen Willen weitester Volkskreise, der Farmer und Pflanzler des Westens und Südens sowohl als der Vertreter des Handels und der Industrie in den atlantischen und pazifischen Küstenstaaten und im Gebiete der großen Seen des Zentralwestens, die Amerikas Anteil an eigenem Außenhandel beanspruchen und unter allen Umständen zu erlangen bestrebt sind. Getragen wird diese Bewegung von einer durch den Weltkrieg hervorgerufenen „sea-mindedness“, die heute die breitesten Volksmassen erfaßt hat, die ein stark zentralisiertes Vorgehen von seiten der Bundesregierung ermöglicht und teils durch nicht immer selbstlose Motive gewisser Interessenskreise, teils durch chauvinistische Propagandamittel gefördert wird und starke merkantilistische sowie imperialistische Tendenzen verrät.

Von diesen Voraussetzungen ausgehend, hat die amerikanische Schifffahrtspolitik innerhalb der letzten 14 Jahre vor allem folgende praktische Resultate erzielt: 1. Die Schaffung einer staatlichen Schifffahrtsbehörde, deren Aufgabe es ist, eine amerikanische Handelsflotte zu kreieren sowie deren Fortbestehen nach Kräften zu fördern; 2. eine Zunahme der amerikanischen Handelsflotte seit 1914 um 500 % an Zahl der Schiffe und um 550 % an Bruttotonnage, nebst einer Steigerung des Anteils am eigenen Überseeverkehr von 10 auf 41 % der Frachtonnage; 3. die Einführung eines Subsidienprogramms mit staatlichen Schiffsbankrediten und Postsubventionen.

Diesem Gegenwartsprogramm stehen nicht minder umfangreiche Zukunftspläne zur Seite, vor allem 1. der Bau einer Tiefwasserstraße von den großen Seen und dem St. Lawrence-Fluß zum Atlantischen Ozean, und 2. der Bau des Nikaragua-Kanals vom Atlantischen zum Stillen Ozean. Im ersteren Falle handelt es sich um eine ostwärts gerichtete wirtschaftliche Expansionspolitik, in letzterem um ein auf Südamerika und Asien blickendes handelspolitisches Programm, dessen Verwirklichung in nicht allzu weiter Ferne zu suchen sein wird.

³⁾ Vgl. United States Daily, Washington, den 19. Februar 1931, S. 4.

Mitteilungen.

2. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Vom 9. bis 14. März 1931 veranstaltete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die 2. Studienkonferenz mit Professoren an deutschen Universitäten und Hochschulen. Während die 1. Studienkonferenz im März 1930 fast ausschließlich Professoren und Dozenten für Eisenbahnwesen an Technischen Hochschulen zusammenführte, sah die 2. Studienkonferenz in erster Linie Nationalökonomien mit Herren der Reichsbahn vereinigt. Hinzu gesellten sich einige Verkehrswissenschaftler von Technischen Hochschulen und sonstige an den Gegenständen der Konferenz interessierte Vertreter staatlicher und wissenschaftlicher Institutionen. Die Konferenz stand unter der Leitung von Reichsbahndirektor Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze. Als sein Vertreter wirkte Reichsbahndirektor Prof. Lohmann, unterstützt durch Reichsbahnassessor Dr. Krevet, während die geschäftliche Durchführung in der Hand von Reichsbahnoberamtmann Bindemann lag.

Die Konferenz begann mit 2 Vortragstagen in Berlin. Ihnen folgte n am 3. Tag vormittags die Besichtigung des Verschiebebahnhofs Hamm, nachmittags Vorträge in Duisburg. Am 4. Tag wurden vormittags die Duisburg-Ruhrorter Häfen besichtigt, während nachmittags wieder Vorträge in Duisburg stattfanden. 1½ Vortragstage in Köln bildeten den Schluß. Die Vorträge wurden verschiedentlich durch Diskussionen ergänzt. Der enge persönliche Kontakt während der Reise wie verschiedene gesellige Veranstaltungen förderten die Vertiefung der sachlichen und persönlichen Eindrücke.

Versucht man die Fülle der Vorträge etwas zu ordnen, so ergeben sich folgende Gruppen mit den nachbenannten Vorträgen:

- I. Die Reichsbahn als autonomer Wirtschaftskörper.
Stellvertreter des Generaldirektors Direktor der DRG. Dr. Weirauch: Die Reichsbahn im Staatsorganismus. — Reichsbahndirektor Dr. Kittel: Die Reichsbahn als selbständiger Organismus. — Direktor der DRG. Geh. Reg.-Rat Wolf: Die internationalen Beziehungen der Deutschen Reichsbahn. — Reichsbahndirektor Dr. Dr.-Ing. Baumann: Reichsbahn und Öffentlichkeit.
- II. Finanzwirtschaft und Statistik.
Direktor der DRG. Min.-Dir. a. D. Jahn: Die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn. — Reichsbahndirektor Dr. Dr. Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzpolitik bei den amerikanischen Eisenbahnen im Vergleich zur Deutschen Reichsbahn. — Staatsminister a. D. Präsident des Rechnungshofes Dr. Dr. e. h. Saemisch: Staatliche Finanzkontrolle. — Reichsbahndirektor Dr.-Ing. Steuernagel: Verfahren und Arten der Reichsbahnstatistik.
- III. Kostenrechnung und Preisbildung.
Reichsbahndir. Dr.-Ing. Tecklenburg: Die Selbstkostenberechnung der Deutschen Reichsbahn und ihre Auswertung für die Tarifbildung. — Reichsbahndir. Dr. Spieß: Die Selbstkosten in ihrer dreifach verschiedenen Wertung bei der Betriebskontrolle, bei der Preisbildung und bei hoheitlicher Tarifgerichtsbarkeit. — Geh. Legationsrat Prof. Dr. Dr. Wiedenfeld: Eisenbahn-Tarifbildung in ihren volkswirtschaftlichen Unterlagen und in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung; 1. Mitbericht: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Dr. e. h. Harms; 2. Mitbericht: Direktor der DRG. Staatssekretär a. D. Vogt. — Reichsbahnoberrat Dr. Adolph: Das Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsgebiet und die Kohlentarife.
- IV. Eisenbahn und Binnenschifffahrt.
Reichsminister a. D. Oberbürgermeister Dr. Jarres: Duisburg-Ruhrort als größter Binnenschifffahrtshafen u. b. B. des Eisenbahnumschlagverkehrs und der erzielten

wirtschaftlichen Erfolge. — Präsident der RBD. Essen Leibbrand: Eisenbahn und Wasserstraßen vom Standpunkt der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit.

V. Reiseverkehr.

Reichsbahndirektor Dr. Knuth: Weltverkehrsvermittlung. — Min.-Rat a. D. Dr. Kieschke: Die Bedeutung der Mitropa in volkswirtschaftlicher Beziehung.

VI. Bildungsfragen.

Ministerialdirektor Dr. Hezner: Neuzeitliche Aufgaben der Hochschulen. — Prof. von Hanffstengel: Beeinflussung des Universitätsstudiums durch die neuzeitliche Entwicklung der Technik. — Direktor Dr. e. h. Hellmich: Technik und Wirtschaft. — Oberreg.-Rat a. D. Direktor Dr. Dr. Morsbach: Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis in Amerika. — Reichsbahndirektor Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze: Zusammenarbeit der Reichsbahn mit Universitäten und Hochschulen. — Ders.: Beteiligung der Deutschen Reichsbahn im Rahmen der Volkswirtschaft an der Heranbildung des gewerblichen Nachwuchses von Beamten und Arbeitern.

Wie die vorstehende Übersicht zeigt, beschränkte sich die Veranstaltung nicht darauf, daß Herren der Reichsbahn vor den Hochschullehrern sowie anderen höheren Beamten der Reichsbahn Vorträge über die von ihnen betreuten Sachgebiete hielten; vielmehr erstatteten auch einige der Gäste selbst Referate. Vor allem erhielt die Konferenz durch die nachdrückliche Behandlung des Bildungsproblems einen sie über eine begrenzte Fachveranstaltung weit hinaus hebenden Charakter.

Neben der Tatsache, daß die Konferenz für die Beziehungen der Wissenschaft zur Praxis über das Bildungswesen vielfache Impulse vermittelte, möchte ich den Wert der Veranstaltung in folgenden Punkten erblicken:

Einmal vermittelte sie den Hochschullehrern einen gründlichen Einblick in das Gesamtgebilde der Reichsbahn wie in viele ihrer Einzelfunktionen. Sie gab ihnen hierdurch sowohl Unterlagen für die eigene verkehrspolitische Urteilbildung wie umfangreichen Stoff für die Vorlesungstätigkeit. Auch für diejenigen, die als Spezialisten des Verkehrswesens das Eisenbahngebiet bereits fortlaufend verfolgen, war es sehr wertvoll, aus berufenem Mund über den neusten Stand der Dinge in solch umfassender Weise unterrichtet zu werden.

Ein andermal war die Entwicklung persönlicher Beziehungen ein wesentlicher Erfolg. Es war für mich von hohem Reiz, nachdem ich als Außenstehender mich mit der Reichsbahn als „sachlicher Größe“ schon vielfach beschäftigt habe, nun durch die Vorträge, in der Diskussion und in persönlicher Aussprache mit der Mehrzahl der Herren Referenten der Hauptverwaltung, die den Wirtschaftswissenschaftler interessierende Gebiete bearbeiten, persönlichen Kontakt zu gewinnen und so die Reichsbahn auch als aus dem Geist ihrer Mitarbeiter „lebende Größe“ kennenzulernen. Des weiteren dürfte auch das Zusammenkommen von Vertretern verschiedener Hochschulgattungen gegenseitigem Verständnis und gegenseitiger Anregung förderlich gewesen sein.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft kann sich das Verdienst zusprechen, mit dieser Veranstaltung eine neue Methode wirtschaftswissenschaftlicher Arbeit geschaffen zu haben, deren Früchte sowohl der deutschen Wissenschaft wie dem deutschen Verkehrswesen zugute kommen werden.

Das Gefühl des Dankes, dem Geheimrat Prof. Dr. Wiedenfeld als Obmann der an der Konferenz teilnehmenden Professoren gegenüber der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am Schluß der Veranstaltung Ausdruck gab, meinerseits auch an dieser Stelle zu bekunden, insbesondere dem geistigen Träger der Konferenzen, Herrn Geheimrat Dr.-Ing. Schwarze, ist mir ein herzliches Bedürfnis.

Napp-Zinn.

Buchbesprechungen.

Karl Sapper, Dr., o. Professor an der Universität Würzburg, Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. 2. Aufl. Leipzig und Berlin 1930. Verlag von B. G. Teubner. VIII, 392 Seiten mit 66 kartographischen und statistisch-graphischen Darstellungen.

Trotz einer beträchtlichen Verbreiterung und allgemeinen Überarbeitung trägt Sappers Werk in der 2. Auflage stofflich den gleichen Charakter wie in der ersten: Es ist größtenteils eine Darstellung der für die pflanzliche und tierische Produktion wesentlichen natürlichen Faktoren, ihrer Nutzung und Formung durch den Menschen auf dem Erdenrund. Dagegen tritt die mehr durch menschliche Fähigkeiten und Energien bestimmte Entwicklung der gewerblichen Produktion stark zurück. Ferner ist der Verkehr so cursorisch behandelt, daß die Bezeichnung des Buches auch als Verkehrsgeographie zumindest nicht notwendig erscheint. Der Stoffverteilung entspricht auch der Wert des Buches. Er liegt eindeutig in der Vorführung der agraren Bedingungen und Gestaltungen. Hier kommen auch die Vorzüge von Sappers Darstellungsweise, nämlich eine lobendige Unmittelbarkeit, reiches Wissen und eigene Schau und Erfahrung, zu voller Geltung. Wenn dabei auf Straffheit der Gedankenführung gelegentlich weniger gesehen ist, so muß man berücksichtigen, daß Sappers Buch einem breiteren Leserkreis zum Nachlesen dienen soll, wofür eine gewisse Breite und gelegentliche Wiederholung nicht unzulässig erscheint.

Die Darstellung von Gewerbe, Handel und Verkehr läßt hingegen manches zu wünschen übrig. Die „Magerkeit“ des Vorgetragenen, die verschiedentlich festzustellenden Schiefheiten rechtfertigen den Wunsch nach einer besseren Unterbauung durch die vorhandene wirtschafts-, insbesondere verkehrswissenschaftliche Literatur. Während der Verkehrsfachmann über sein Gebiet aus Sappers Werk direkt nur sehr wenig gewinnen wird, kann ihm die Darstellung der Grundlagen und Gestaltung der agraren Welt, die mit der Entwicklung des Weltverkehrs in engerem Zusammenhang steht, mannigfache Bereicherung bieten.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

1. **Elemér Hantos**, Mitteleuropäische Eisenbahnpolitik. Zusammenschluß der Eisenbahnsysteme von Deutschland, Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei, Polen, Rumänien und Jugoslawien. Wien, Leipzig 1929. W. Braumüller. VIII, 112 S.
2. Mitteleuropäische Wasserstraßenpolitik. Referate und Beschlüsse der Mitteleuropäischen Wasserstraßenkonferenz, Budapest 11. bis 13. Mai 1929. Unter Mitwirkung von J. Czerwinski u. a. hrsg. von Elemér Hantos. Wien, Leipzig 1929. W. Braumüller. VI, 194 Seiten.
3. **Elemér Hantos**, Mitteleuropäischer Postverein. Wien, Leipzig 1929. W. Braumüller. VIII, 85 Seiten.

Die vorstehend genannten Schriften bilden die ersten drei Bände einer Reihe, die das „Mitteleuropa-Institut zur Förderung der wirtschaftlichen und kulturellen Annäherung“, Wien, herausgibt. Das Institut will durch seine Veröffentlichungen Ursachen, Wesen und Folgen der mitteleuropäischen Lage klären und dadurch die wirtschaftliche Verständigung Mitteleuropas fördern helfen. Wenn die zunächst publizierten Untersuchungen sämtlich Verkehrsproblemen gewidmet sind (demnächst sollen Veröffentlichungen über agrar-, handels- und währungspolitische Fragen Mitteleuropas folgen), so hat das nach dem der Schriftenreihe vorausgeschickten Geleitwort des Institutvorstandes seinen Grund darin, daß „die Un-

wirtschaftlichkeit alles wirtschaftlichen Geschehens, die sämtliche wirtschaftliche Lebensäußerungen des heutigen Mitteleuropas charakterisiert, in der Verkehrswirtschaft am deutlichsten zum Ausdruck kommt“. Die vorliegenden Arbeiten enthalten manchen Beleg für die Richtigkeit dieser These.

Der der „Mitteleuropäischen Eisenbahnpolitik“ gewidmete Band legt in einer kurzen Einleitung die engen Zusammenhänge zwischen Handels- und Verkehrspolitik dar, um sodann, nach einem Überblick über die durch die Friedensverträge geschaffene irrationale (Eisenbahn-) Verkehrslage Mitteleuropas, die Strukturwandlungen in den einzelnen mitteleuropäischen Eisenbahnsystemen gegenüber der Vorkriegszeit einer näheren Betrachtung zu unterziehen. Der Schlußabschnitt behandelt die Möglichkeiten einer Mitteleuropäischen Eisenbahngemeinschaft; als Anhang sind frühere Pläne eines eisenbahnpolitischen Zusammenschlusses Mitteleuropas mitgeteilt. So verdienstvoll und aufschlußreich auch die Darstellung der Grundzüge der gegenwärtigen mitteleuropäischen Eisenbahnverfassung ist (ich habe nur bedauert, daß gelegentlich etwas veraltete Zahlenangaben gemacht werden), das größte Interesse beanspruchen doch begreiflicherweise die Ausführungen des Verfassers, die dem eigentlichen Thema gewidmet sind und die nacheinander die Frage einer technischen, einer tarifpolitischen und einer Rechtsgemeinschaft der mitteleuropäischen Bahnen behandeln. Die Rechtsgemeinschaft ist ja bereits insofern verwirklicht, als das internationale Transportrecht heute wieder für die meisten europäischen Staaten einheitlich geregelt ist, doch weichen bekanntlich die internen Frachtrechte der einzelnen mitteleuropäischen Länder — abgesehen von Deutschland-Österreich — noch mehr oder minder erheblich voneinander ab. Hantos sieht das Endziel in der Schaffung einer einheitlichen mitteleuropäischen Verkehrsordnung, für die schon gewisse Ansätze vorhanden sind und die in der Tat sowohl Nützliches leisten könnte wie auch praktisch nicht unerreichbar erscheint. Weit komplizierter und schwieriger liegen natürlich die Dinge bezüglich einer technischen und namentlich einer Tarifgemeinschaft, weil hier die verschiedenen volkswirtschaftlichen und politischen Bestrebungen der Staaten vielfach gegeneinander gerichtet sind, von den einmaligen technischen Umstellungsschwierigkeiten ganz abgesehen. Eine Vereinheitlichung der formellen Tarifgestaltung mag immerhin möglich sein — eine materielle Konformität der Tarife herbeizuführen dürfte dagegen meines Erachtens in absehbarer Zeit kaum gelingen. Dabei soll keineswegs geleugnet werden, daß die angestrebte Vereinheitlichung — auf die Dauer — in mancher Hinsicht erhebliche wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen könnte. Aber allein der Hinweis auf die Schwierigkeiten, die aus der (von Hantos befürworteten) Einführung eines Staffeltarifs für ganz Mitteleuropa resultieren würden, dürfte genügen, um die Problematik des Vorschlags klar in Erscheinung treten zu lassen. Übrigens werden die volkswirtschaftlichen Konsequenzen eines solchen Staffeltarifs, die Hantos selbst andeutet, viel zu positiv von ihm beurteilt; die Umstellungskosten, die eine derartige Maßnahme infolge der durch sie bewirkten Veränderung der Standortverhältnisse usw. im Gefolge haben würde, werden völlig außer acht gelassen. Ungeachtet einer skeptischen Stellungnahme gegenüber diesen und ähnlichen Vorschlägen kann man aber sehr wohl der Ansicht sein, daß manche der Unzulänglichkeiten, die sich durch die künstliche Grenzziehung der Friedensverträge für das mitteleuropäische Eisenbahnwesen ergeben haben, durch vernünftige Maßnahmen bei gutem Willen aller Beteiligten beseitigt oder zumindest gemildert werden könnten. So ist dem Verfasser durchaus zuzustimmen, wenn er dem Ausbau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu einem Mitteleuropäischen Verein das Wort

redet und als Eventualvorschlag daneben die Gründung einer mitteleuropäischen Abteilung innerhalb des Internationalen Eisenbahnverbandes zur Diskussion stellt. Auch die weiterhin vorgeschlagene Einrichtung regelmäßiger Verkehrskonferenzen der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen könnte sicherlich in gewissem Umfang der Rationalisierung des mitteleuropäischen Eisenbahnwesens förderlich sein.

Die Schrift über den „Mittleuropäischen Postverein“ gibt zunächst einen kurzen Überblick über einige neuere Vereinheitlichungsbestrebungen auf dem Gebiete des Postwesens, um sodann wiederum die Strukturwandlungen im mitteleuropäischen Postwesen in der Nachkriegszeit einer ausführlichen und lehrreichen Darstellung zu unterziehen, wobei u. a. die relative Bedeutung des Transitverkehrs für die verschiedenen Länder hervorgehoben wird. Der Schlussabschnitt der Schrift skizziert die Geschichte des Deutsch-österreichischen Postvereins, den der Verfasser als Vorläufer eines Mittleuropäischen Postvereins betrachten möchte, und entwickelt im Anschlusse daran „Leitgedanken“ eines solchen. Diese enthalten manche beachtenswerte Anregung, sind aber — obwohl es sich hier doch eigentlich um den Kern der Untersuchung handelt — viel zu knapp gehalten (3½ Seiten!), als daß man in ihnen die Grundzüge einer wirklichen Lösung des Problems erblicken könnte. Das ist um so bedauerlicher, als zweifellos die subjektiven und objektiven Widerstände gegen eine Vereinheitlichung auf dem Gebiete des Postwesens viel geringer als auf dem des Eisenbahnwesens sind und daher der Mittleuropäische Postverein weit eher Aussichten auf eine Verwirklichung haben dürfte, als der Zusammenschluß der mitteleuropäischen Bahnen.

Was schließlich den Band betrifft, der die Fragen der Mittleuropäischen Wasserstraßenpolitik untersucht, so enthält er in der Hauptsache eine Wiedergabe der auf der Budapester Wasserstraßenkonferenz von 1929 gehaltenen (15) Referate, die, wie das stets in solchen Fällen zu sein pflegt, von recht ungleichem Werte sind. Im Mittelpunkte stehen natürlich durchaus die Probleme der Donau mit Einschluß der Fragen ihrer Verbindung mit den großen mitteleuropäischen Strömen (Rhein—Main, Elbe—Oder). Es ist interessant, die Nuancenunterschiede zu beobachten, die in der Stellungnahme der (z. T. offiziellen) Vertreter der verschiedenen Staaten zum Ausdruck kommen. Aus der Fülle der Referate seien hier hervorgehoben: die Darstellung der Motive und Ziele des Zusammenschlusses der wichtigsten Donauschiffahrtsgesellschaften aus der Feder eines Beteiligten (v. Dormány: „Rationalisierung im Donauverkehr“), die Untersuchung über die Kahnfähre (v. Ereky), der Beitrag Firlas „Die Schifffahrt auf der unteren Donau“ (speziell beachtenswert die Ausführungen über die Seehäfen), sowie namentlich die gründliche Darstellung des Weltbinnenschiffahrtsrechts im Hinblick auf die mitteleuropäischen Flüsse von F. Krieg, der u. a. eingehend die Bedeutung der durch die Friedensverträge bewirkten „Internationalisierung“ der Ströme untersucht. Gegenüber diesen und einigen anderen Referaten, die ein gutes Niveau halten, spricht etwa aus dem Beitrag des Direktors A. Stern über „Die mitteleuropäischen Wasserstraßen und die Lösung der Arbeitslosenfrage“, der alle Problematik der von ihm behandelten Zusammenhänge völlig übersieht über der naiven Freude, nun endlich das „Ei des Kolumbus“ gefunden zu haben, ein hoffnungsloser Dilettantismus.

Abschließend ist zu sagen, daß die Veröffentlichungen des Mittleuropa-Instituts, mögen sie auch überwiegend noch keine praktisch brauchbaren Lösungen der behandelten Fragen bringen, sich ein großes Verdienst dadurch erworben haben, daß sie die weitere Öffentlichkeit auf die bisher viel zu wenig bekannten

und beachteten Probleme hingewiesen haben, die das mitteleuropäische Verkehrs-wesen in seiner gegenwärtigen Gestalt aufwirft.

Priv.-Doz. Dr. Fritz Neumark, Frankfurt a. M.

J. Hellauer, Dr., o. Professor a. d. Universität Frankfurt a. M. Nachrichten- und Güterverkehr. Berlin und Wien 1930, Industrieverlag Spaeth & Linde. 213 Seiten mit 3 Anlagen.

Der Verfasser wollte, wie er im Vorwort angibt, keine volle Betriebswirtschaftslehre der Transportunternehmungen schaffen, sondern eine kaufmännische Verkehrslehre des Transportgeschäftes, also eine Darstellung des Güterverkehrs insoweit, als sie für den Kaufmann von Bedeutung ist. Dieser Zweck ist erreicht, und zwar in ausgezeichneter Weise. Abgesehen vom Luftverkehr, dem Zollverkehr und der Transportversicherung sind alle Gebiete des Nachrichten- und Güterverkehrs: der Post-, Telegraphen- und Telefonverkehr, das Fuhrmannsgewerbe, der Kraftwagenverkehr, der Eisenbahnverkehr, die Seeschifffahrt, die Binnenschifffahrt, das Lagerhausgeschäft und das Speditionsgeschäft, auch der bisher in der Literatur sehr vernachlässigte Umschlags- und Umladeverkehr, behandelt. Es ist ein besonderer Vorteil des Buches, daß es in knappster, klarer Form neben den bemerkenswertesten geschichtlichen Entwicklungstatsachen die rechtlichen Grundlagen der Verkehrsmittel, ihre Technik und Organisation zur Darstellung bringt, um dann auf diesen zum Verständnis wichtigen Voraussetzungen die Schilderung des geschäftlichen Verkehrs innerhalb der einzelnen Verkehrsmittel, ihr Vertrags-, Tarif- und Gebührenwesen aufzubauen. Die knappe Form ist ein besonderer Vorzug, weil es dadurch zu einem Handbuch für jeden Kaufmann werden kann, nicht nur für den Verkehrswirtschaftler, der trotz seiner praktischen Kenntnisse in einem Sonderzweig des Verkehrs aus dem Werk Hellauers noch vieles lernen kann, besonders aus den Nachkriegsbereichen seines eigenen Betriebes. Das Buch kann darüber hinaus ein wertvolles Hilfsmittel für Studierende der Wirtschaftswissenschaften und der Rechtswissenschaften sein, für welche die Kenntnis der wichtigsten Vorgänge im Verkehrswesen auch dann eine Notwendigkeit ist, wenn sie nicht im besonderen Studierende der Verkehrswissenschaft sind.

Prof. Dr. Esch, Köln.

Wilhelm Teubert, Dr.-Ing., Regierungs- und Baurat a. D., Deutsche See- und Binnenhäfen. Berlin-Friedenau 1930. Deutscher Kommunal-Verlag G. m. b. H. 84 Seiten u. 56 Seiten Hafen usw. — Beschreibungen mit 1 Übersichtskarte. DIN A 4. Preis geb. RM 8,—

Mit dem hier gebotenen gründlichen Überblick über die deutsche Hafenwirtschaft hat Wilhelm Teubert eine beträchtliche Lücke in der deutschen verkehrswissenschaftlichen Literatur — die angelsächsische hat der Gesamtheit der Port Economics mehr Aufmerksamkeit geschenkt — gefüllt. Behandelt sind im wesentlichen: 1. rechtliche, schiffahrtstechnische, verkehrsgeographische und wirtschaftliche Grundbedingungen; 2. Entwicklung und Stand (vorwiegend technisch); 3. Verkehr — diesen Abschnitt bearbeitete der Bruder: Ministerialrat Dr. Werner Teubert —; 4. Verwaltung und Politik. Der Verfasser hat es verstanden, die erstaunliche Vielfältigkeit der technischen und organisatorischen Erscheinungen in einer wohl den ganzen Interessentenkreis befriedigenden Weise zusammenzufassen. Allerdings hätte eine etwas straffere Gedankenführung den wissenschaftlichen Wert der Arbeit noch heben können. In dieser Hinsicht hat Werner Teubert in dem hervorragend konzentrierten Abschnitt über die Verkehrsentwicklung seinen Bruder übertroffen. Besonderes Interesse wird der Volkswirt den Ausführungen Wilhelm Teuberts über die einzuschlagende Hafenpolitik entgegenbringen. Teubert

setzt sich nämlich für so gut wie völlige Beseitigung des Wettbewerbs zwischen den Häfen durch Verkehrsteilungsvereinbarungen ein. Wenn der Hafenüberfluß auch entschieden zu einer Zügelung des Wettbewerbs und Drosselung von Neuanlagen drängt, so schätze ich doch die Schwierigkeiten, die einer Wettbewerbsaufhebung entgegenstehen, noch stärker als Teubert ein und betone andererseits die mit ihr verbundene Erstarrungsgefahr. Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Walther Müller, Dr. rer. pol. Rostocks Seeschifffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Seestädte. Rostock 1930. G. B. Leopolds Universitäts-Buchhandlung. 162 Seiten mit zahlr. Tabellen und graph. Darstellungen.

Das Buch ist ein wesentlicher und sehr interessanter Beitrag zur Geschichte des Seeverkehrs; behandelt es doch in umfassendster und gründlichster Weise die Entwicklung der Seestadt, die noch zur Zeit der Gründung des neuen Deutschen Reiches mit ihrer Flotte an der Spitze der deutschen Ostseehäfen und zugleich dicht hinter Hamburg und Bremen stand. — Gegenstand der Untersuchung sind Seehandel, Seeverkehr und Schifffahrtsorganisation. Zeitlich ergab sich leicht eine Zweiteilung — wenn man von einem einleitenden Abschnitt über das Hansische Rostock (bis 1748) absieht — in die Geschichte des Mecklenburgischen und die des Reichsdeutschen Rostock.

Das Mecklenburgische Rostock fand seine Domäne in der Getreideausfuhr, vornehmlich nach England, dessen Zollabbau im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts sich für Mecklenburgs Landwirtschaft und Rostocks Handel und Schifffahrt förderlich erwies. Wie Müller im Gegensatz zu anderen Annahmen zahlenmäßig nachweist, bewegte sich 1830 bis 1850 rund die Hälfte der mecklenburgischen Getreideausfuhr über Rostock, während sich in die andere Hälfte der Export über Wismar, über Elde—Elbe—Hamburg und über die preußische Grenze teilte. Wenn auch der Hafenverkehr Rostocks mehr oder weniger hinter dem von Stettin, Danzig, Königsberg und Memel zurückblieb, so errang doch die Rostocker Flotte damals den weit aus ersten Platz unter den deutschen Ostseeplätzen. Zugleich wuchs sie aber auch über den heimischen Verkehrsbedarf hinaus. In den Jahren 1850 bis 1870, in denen die Getreideausfuhr über Rostock infolge des Aufkommens der Eisenbahn stagnierte, vollzog sich eine weitgehende Loslösung der Rostockschen Flotte von Hafen und Handel. Während die wirtschaftliche Entwicklung Mecklenburgs bis in die 60er Jahre unter einer gelegentlich grotesken rückständigen Wirtschaftspolitik litt, betätigten sich die Rostockschen Schiffe fast auf allen Meeren, neben der Ost- und Nordseefahrt namentlich auch im Schwarzen und Mittelmeer, aber auch beispielsweise in der chinesischen oder der ostsibirischen Küstenfahrt. Der Blüte folgte seit etwa 1870 ein starker Fall. Ursache waren: die bereits um 1860 hart beklagten Mißstände im mecklenburgischen Reedereiwesen — die Korrespondentree der Mitreeder und aßen deren wie ihr eigenes Kapital auf —, und hiermit zusammenhängend die verpaßte schifffahrtstechnische Umstellung, weiter der Anschluß Mecklenburgs an das deutsche Zollgebiet, womit Rostock seine Monopolstellung innerhalb Mecklenburgs verlor, insbesondere der völlige Rückgang des Getreideexports, der in starkem Fall der Getreidepreise und zunehmendem Absatz des mecklenburgischen Getreides nach Innerdeutschland begründet war. Erst nach Einführung des Einfuhrscheinsystems erfuhr die Getreideausfuhr über Rostock seit 1895 wieder eine Belebung, indessen ohne daß Getreidehändler und Korrespondentree der früheren Jahrzehnten identisch waren. Die ganz zusammengeschrumpfte Rostocker Flotte nahm in den Vorkriegsjahren ebenfalls wieder einen Aufstieg, in dem sie aber durch den Krieg und Versailles zurückgeworfen wurde.

Während Rostocks Flotte 1875 rund 20 % der deutschen Ostseeflotte und 7 % der gesamten deutschen Seeflotte ausmachte, lauten diese Prozentzahlen in der Gegenwart nur auf rund 9 bzw. 1 %. Wenn der Rostocker Hafenverkehr an 5. Stelle (dem Schiffsraum zufolge) unter den deutschen Seehäfen steht, so beruht dies allein auf dem Eisenbahntrajektverkehr mit Dänemark, während die in Rostock für die Stadt und ihr eng begrenztes Hinterland umgeschlagenen Gütermengen nur unbedeutend sind.

Die hier angedeutete Entwicklung hat durch Walther Müller eine äußerst eindringliche und sorgfältige Durchforschung und Darstellung erfahren, wobei mecklenburgische und andere Archive, die zeitgenössische Presse, Auskünfte beteiligter Persönlichkeiten neben der Literatur ausgiebig herangezogen sind. Liegt auch der Hauptwert in der geschichtlichen Abhandlung, so gewinnt doch die Untersuchung noch durch die Kritik der jetzigen Lage Rostocks als Seestadt und der Organisationsform der Partenerederei. Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Joachim Heinrich Schultze, Dr. rer. pol., Dr. phil. nat., Privatdozent an der Universität Jena. Die Häfen Englands. Eine wirtschaftsgeographische Untersuchung der Schifffahrtszentren in Großbritannien. Band 6 der Schriften des Weltwirtschaftsinstituts der Handelshochschule Leipzig. Leipzig 1930. Deutsche wissenschaftliche Buchhandlung. 178 Seiten, 6 Karten, 10 Tafeln mit 18 Abbildungen.

Die Arbeit fußt auf umfangreichem Literaturstudium und einer Bereisung der britischen Häfen Herbst 1927. Sie beschränkt sich auf eine Darstellung der wichtigsten Häfen, die „nach Landschaftstypen des Hinterlandes“ folgendermaßen gruppiert sind (in Klammer die von Schultze untersuchten Häfen):

1. Häfen der volkreichsten Landschaften:
 - a) dem Güterverkehr dienend (London),
 - b) dem Schnellverkehr für Personen und für leichtverderbliche Güter dienend: I. Fischereihäfen (Grimsby, Hull), II. Fährhäfen (Southampton, Harwich usw.).
2. Häfen der Industrielandschaften (Glasgow, Liverpool und Manchester, Bristol, Hull).
3. Häfen der Kohlenbergbaulandschaften (Tyne-Häfen, Cardiff und Südwaller Kohlenhäfen).
4. Häfen der Gesamtlandschaft (Kriegshäfen).

Schultze betont selbst, daß die verschiedenen Typen vielfach ineinander übergehen. Selbst mit dieser Einschränkung halte ich die Aufstellung des Typs 1 für ein Unding. Denn einmal sind die meisten Häfen der Typen 2 und 3 auch als Häfen von volkreichsten Landschaften anzusprechen. London nimmt allerdings eine Sonderstellung ein: als Zentrale der politischen und wirtschaftlichen Organisation muß es die Konsumseite im Umschlag besonders betonen; eine Erscheinung, die sich übrigens in den Binnenhäfen Paris und Berlin ebenfalls findet. Ein andermal dienen die Fischerei- und die Fährhäfen, die überdies schlecht zueinander passen, nicht nur den volkreichsten Landschaften, sondern dem Gesamtgebiet. Ich halte daher folgende Einteilung der britischen Häfen für besser: 1. Hauptstädtischer Hafen, 2. Industriewirtschaftlich betonte Häfen, 3. Bergbaulich betonte Häfen, 4. Fährhäfen, 5. Fischereihäfen, 6. Kriegshäfen, wobei 4—6 die Häfen mit Spezialfunktionen für das Gesamtland umfassen.

Die Darstellung der einzelnen Häfen durch Schultze erstreckt sich auf die natürlichen Vorbedingungen, die Gestaltung der Hafenanlagen, die Verkehrsentwicklung, das heutige „Hafenbild“, die Ausdehnung des Hinterlandes wie der über-

seischen Ergänzungsräume. Die Schilderung wirkt plastisch und zeigt den für den Geographen besonders notwendigen „Blick“ für die Gesamterscheinung.

Zu bemängeln erscheint mir folgendes: Die Abgrenzungen des Hinterlandes sind nicht hinreichend gesichert. Die Feststellung einer allgemeinen Grenzlinie widerspricht der Tatsache, daß für verschiedene Gütergattungen die Grenze ganz verschieden zu verlaufen pflegt. — Bei der Behandlung der Verkehrsziffern bespricht Schultze (S. 154/55) die Nettotonnen als Mengenangaben — ein recht bedauerlicher Lapsus —, während es sich selbstverständlich um Schiffsraumangaben handelt. — Während von Hull gesagt wird, daß die Ausfuhr etwas wertvoller sei als die Einfuhr (S. 155), ist nach der Statistik (S. 153) die Einfuhr viel wertvoller als die Ausfuhr. Beherrschung und Auswertung der in Betracht kommenden britischen Statistiken ist überhaupt mangelhaft. — Die unterstrichene Behauptung Schultzes, „London stände anders da, wenn seine Themse der Umschichtung der weltwirtschaftlichen Beziehungen hätte folgen können und nicht mehr nach Osten, sondern nach Süden flösse“, ist anzuzweifeln. Steht sie doch in ausgesprochenem Gegensatz zu der von Schultze bis zur Ermüdung wiederholten Feststellung, daß das Hinterland den Hafencharakter bestimmt. — Allgemein wiederholt Schultze etwas zu oft die bedeutenderen Gesichtspunkte. — Hafenpläne wären zweckmäßiger gewesen als die Aufnahmen aus den Häfen (noch besser: Lufthilder).

Abschließend: das Buch ist eine brauchbare verkehrsgeographische Einführung in die Häfen Großbritanniens. Als wissenschaftliche Leistung steht es hingegen sowohl in Weite wie in Tiefe hinter einem Werk wie Wiedenfelds Nordwesteuropäische Welthäfen (Berlin 1903), von dem die Darstellung von London und Liverpool hier heranzuziehen ist, beträchtlich zurück.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Literaturanzeigen.

Bruno Moll, Dr. phil., o. Professor a. d. Universität Leipzig, *Die Finanzpolitik der Reichsbahn*. Dargestellt auf Grund der Ergebnisse der ersten Periode des Bestehens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (1924—1929). Bd. XI der „Probleme des Geld- und Finanzwesens“. Leipzig 1931. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. VIII, 56 S. Die Studie ist ein weiterer Baustein in dem von Moll teils selbst, teils durch Schüler durchgeführten Werk, die Bedeutung von Staatsunternehmen für den öffentlichen Haushalt festzustellen. Darüber hinaus sucht sie aber auch die Grundlinien der Wirtschaftsführung des Unternehmens als solchen zu erkennen und zu beurteilen. Molls Leistung in dieser Hinsicht besteht nicht in der Beibringung neuen Materials, sondern in einer Vorführung und Beurteilung der in dem Meinungskampf der letzten Jahre zu diesem Kapitel verfochtenen Anschauungen. Den wesentlichen Ergebnissen der sorgsam, z. T. etwas weitläufigen Erwägungen, nämlich „daß jede Schätzung eines Anlagekapitals etwas Fiktives an sich hat“, ferner, „daß an eine exakte Rentabilitätsrechnung nicht zu denken ist“, ist beizupflichten. Die Bedeutung der Dawes-Last wird scharf pointiert, die Eisenbahnsachverständigen des Dawes-Gutachtens dabei wohl aber noch schwärzer dargestellt als sie waren. N.-Z.

Alfred Reimann, Dr. rer. pol. *Die Union Pacific Bahn, ihre Entwicklung und Rentabilität*. Bd. 7 der Wirtschaftswissenschaftlichen Ab-

handlungen „Betrieb und Unternehmung“. Leipzig 1930. A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Dr. Werner Scholl. 102 S. und 15 Tabellen. Der erste Teil dieser Leipziger Dissertation gibt einen kurzen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Union Pacific Bahn, während der zweite Teil eine Erläuterung zu den 15 anhängenden Tabellen darstellt, die aus einer Bearbeitung der Geschäftsberichte der Jahre 1899—1928 gewonnen sind. Abschließend versucht der Verfasser auf Grund der bisherigen Betriebsergebnisse „über die zukünftige Entwicklung der Rentabilität der Union Pacific Bahn Aussagen zu machen“. Obwohl auf die Arbeit viel Fleiß und Mühe verwendet zu sein scheint, bleibt sie dennoch sehr an der Oberfläche. Die Darstellung ergeht sich in Gemeinplätzen ohne kritische Stellungnahme und Problematik. Daneben scheint der Verfasser sich weniger auf die einschlägige amerikanische, als vorwiegend auf deutsche Literatur gestützt zu haben. Man vermißt ferner eine eingehende Erörterung über die wirtschaftsgeographischen Gegebenheiten des Einflußgebietes der Bahn, die zweifellos für eine Rentabilitätsuntersuchung in stärkerem Maße als hier herangezogen werden müssen. Sch.

50 Jahre Aachener Kleinbahn-Gesellschaft 1880—1930. Von J. Simeon. Aachen 1930. Aachener Verlags- und Druckerei-Gesellschaft. 144 S. mit 91 Abbildungen. Die mit reichem Bildwerk ausgestattete Jubiläumsschrift bietet einen wertvollen Einblick in die Entwicklungsgeschichte eines neuzeitlichen Kommunalverkehrsmittels. Die Darstellung der Vorgeschichte des Ortsverkehrs, der Gründung der Pferde-Eisenbahn, des Übergangs zum elektrischen und zum Autobus-Betrieb, der damit verbundenen technischen und organisatorischen Wandlungen dürften über das Aachener Gebiet hinaus weitgehendes Interesse finden. Sch.

Roser, Geh. Regierungsrat, Dr., Reichsbahndirektionspräsident. *Reichsbahnbeamtenrecht*. Reichsbahnbücherei Band IV. 5. bedeutend erweiterte Auflage. Berlin 1931. Volkskraft Verlagsgesellschaft m. b. H. 502 S. Durch die Einbeziehung des Reichsbeamtengesetzes in die schon in der 4. Auflage erfolgte Erläuterung des Reichsbahngesetzes, des Reichsbahn-Personalgesetzes und der Personalordnung, durch die Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen gesetzlichen Änderungen sowie der jüngsten Rechtsprechung hat das vorliegende Werk Rosers bedeutend an Wert und Umfang gewonnen. Es dürfte für alle, die sich praktisch oder theoretisch mit Reichsbahnbeamtenrecht beschäftigen, eine unentbehrliche Rechtsquelle und einen willkommenen Kommentar darstellen. Sch.

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1931. Hrsg. von Dr.-Ing. Dr. rer. pol. Hans Baumann. Leipzig. Konkordia-Verlag. 160 Blätter. Es zeugt von dem wissenschaftlichen Findervermögen und publizistischen Geschick des Leiters des Pressedienstes der Reichsbahn, wenn er jedes Jahr dem Reichsbahn-Kalender einen neuen Leitgedanken zu geben weiß, unter dem Belehrung und Fesselung des Betrachters gleichermaßen erreicht wird. Diesmal geschieht dies unter der Devise „Die Reichsbahn als Brücke zum Ausland“. Es werden insbesondere zahlreiche Grenz- und Übergangsbahnhöfe im Bild vorgeführt und in ihrer Funktion erläutert, weiter die Stellung der verschiedenen Reichsbahndirektionen im Verkehr mit dem Ausland in charakteristischen Aufnahmen und eingehendem Text dargetan. Mit den weiteren zahlreichen Blättern „mit der Reichsbahn durch deutsche Lande“ und aus den verschiedensten Wirkungskreisen der Reichsbahn ist der Kalender wieder ein unterhaltender Begleiter und ein wertvoller verkehrsgeographischer Unterrichter. N.-Z.

Deutscher Reichspost-Kalender 1931. Hrsg. mit Unterstützung des Reichspostministeriums. Leipzig. Konkordia-Verlag. 160 Blätter. In gewohnter Vielseitig-

keit unterrichtet der Kalender über die Betriebseinrichtungen der Reichspost, spiegelt er auch für die Betriebspolitik der Reichspost charakteristische Erscheinungen wieder wie die gewaltige Ausdehnung der Kraftpost, die zahlreichen Neubauten, die betriebstechnischen Verbesserungen, die weitgehende Personal-Wohlfahrtspflege. Zugleich wirkt er eindringlich für die Inanspruchnahme der Reichsposteinrichtungen jeder Art. N.-Z.

Hermann Loening, Dr., Die Landstraßen in den Vereinigten Staaten, ihre Verwaltung und Finanzierung. Eindrücke von einer Studienreise. Berlin 1930. Verlag von Reimar Hobbing. 36 S. Die Schrift ist eine lesenswerte Ergänzung bzw. Vertiefung der bekannten Feilchenfeld-Denkschrift. Sch.

Kutschke, Dr.-Ing. e. h., Stadtbaurat, Königsberg als Hafenstadt. Königsberg 1930. Ostpreußische Druckerei und Verlagsanstalt A. G. 67 S. mit 58 Abbildungen; dazu 3 Karten und 1 Tafel. 4^o. Der 1929 erfolgte Abschluß des während des Weltkriegs aufgenommenen Hafenausbaus und der Vertiefung des Königsberger Seekanals begründen das Erscheinen dieser würdig ausgestatteten Schrift, die vornehmlich die technische Entwicklung und den Stand des Hafens und der anschließenden Wasserstraßen, ferner den Verkehr und Betrieb des Hafens mittels eines das Wesentliche klar herausstellenden Textes und guter Aufnahmen wiedergibt. N.-Z.

Ludwig Werthelmer, Hofrat. Die wirtschaftlichen Grundlagen der Donauschifffahrt. Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit. Veröffentlichung 3. Wien 1930. Verlag von Julius Springer. 60 S. Mit der Einbeziehung der Donau-Probleme in seine Arbeiten hat das ÖKW. sich auf ein staatswissenschaftliches Gebiet begeben, das man im Reich schwerlich als zum Aufgabenkreis des Kuratoriums für Wirtschaftlichkeit gehörig betrachten dürfte. Nichtsdestoweniger kann diese Erstreckung der Untersuchungen des ÖKW. für die Wirtschaft Österreichs wie die Wirtschaftswissenschaft schlechthin als bedeutsam und willkommen betrachtet werden. Insbesondere muß man der vorliegenden Studie des Generaldirektors der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft attestieren, daß hier in der konzentrierten Herausstellung der Grundlagen und der vielschichtigen Probleme der Donauschifffahrt Hervorragendes geleistet worden ist. N.-Z.

Max Menzel, Handbuch des reisenden Kaufmanns. Band 23 der Hamburger Kaufmannsbücher. Hamburg 1929. Hanseatische Verlagsanstalt. 284 S. Der Geschäftsführer des Bundes reisender Kaufleute im Deutschen Nationalen Handlungsgehilfen-Verband bietet seinen Kollegen hier ein vielseitiges Vademecum, das ihnen insbesondere in den meisten Rechtsfragen ihres Berufs sowie über die Benutzung der Verkehrsmittel Auskunft erteilt und zahlreiche Ratschläge für eine erfolgreiche Tätigkeit gibt. N.-Z.

Berliner Verkehrs-A.-G. (B. V. G.) (Literarische Abteilung). 1. Verkehrsplan der B.V.G. (zeigend: Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Omnibuslinien, Stadtbahn; mit Nebenkarten: Anschlüsse an die U-Bahn; Ausflugsverkehr Straßenbahn, desgl. Omnibus; Nachtlinien Straßenbahn, desgl. Omnibus). Dazu Beiheft enthaltend: Tarif, Straßenbahn- und Omnibus-Linienverzeichnis, Straßenverzeichnis. 112 S. — 2. „Wohin in Berlin?“, enthaltend die Verkehrsverbindungen zu mehreren tausend Zielpunkten. 64 S. Preis der beiden auf allen städtischen Verkehrsmitteln erhältlichen Veröffentlichungen RM 0,25.

Deutscher Touring-Club. Handbuch 1930. München. Touring-Verlag G.m.b.H. 192 S. Enthält hauptsächlich ein Vertragsfirmen- (insbesondere Gasthof-) Verzeichnis, daneben Angaben über den DTC. sowie zahlreiche Auskünfte automobilrechtlicher und touristischer Art.

Preisbemessungsgrundsätze und Tarifpolitik der Deutschen Reichspost im Nachrichten-, insbesondere im Drucksachenverkehr.

Von Oberpostdirektor Dr. H. Hellmuth, Nürnberg.

Auf dem Gebiet des Drucksachenverkehrs besitzt die Deutsche Reichspost (=DRP) grundsätzlich eine nur tatsächliche, und dabei keineswegs unbeschränkte Monopolstellung. Die Anziehungskraft ihrer Verkehrseinrichtungen auf das Bedürfnis vor allem der Geschäftswelt nach einem zuverlässigen Drucksachenversand beruht lediglich auf der Vollkommenheit und Leistungsfähigkeit dieser öffentlichen Verkehrsanstalt. Eine rechtliche Stütze findet in diesem Punkt die Stellung der DRP nur in beschränkter Weise, insofern das Gesetz „den Betrieb von Anstalten zur gewerbsmäßigen Einsammlung, Beförderung oder Verteilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, verbietet“ (Verbot der sog. Privatbriefbeförderungsanstalten; Artikel 3 des Gesetzes, betr. einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen, vom 20. Dezember 1899 RGBL. S. 715).

Bei dieser weitreichenden tatsächlichen Vorzugsstellung darf die DRP die Tarifbildung in ihrem Drucksachenverkehr ebensowenig nach freiem Belieben vornehmen wie in jenen ihrer Geschäftszweige, wo ihr ein Alleinbetriebsrecht zur Seite steht. Der Drucksachentarif der DRP bleibt daher ebenfalls allen jenen gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten unterworfen, welche die Preisbildung der DRP auf den ihr rechtlich ausschließlich vorbehaltenen Geschäftszweigen (Beförderung verschlossener Briefe gegen Entgelt, Zeitungsvertrieb, Fernmeldeverkehr) wesentlich beeinflussen. Bei der Festsetzung der Drucksachengebühren sind daher vor allem die gemeinwirtschaftlichen Gebote der Gleichheit des Preissatzes für alle Verkehrsteilnehmer und der Bemessung einer wirtschaftlich richtigen Preishöhe zu beachten, die den Verkehrsnutzern die erreichbar volle Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse und damit die Sicherung eines tunlichst hohen Gesamtnutzens gewährleisten. Eine Untersuchung der hier einschlägigen Preisbestimmungsgründe darf aber auch die theoretisch wie praktisch längst bewährte Erfahrung nicht unberücksichtigt lassen, daß dieser „Gesamtnutzen“ der Verkehrsteilnehmer nicht dazu dienen kann, gewisse betriebswirtschaftlich wesentliche Einflüsse auf die Drucksachentarifsätze einseitig auszuschalten.

1. Die Preisbemessungsgrundsätze.

a) Die Wertung durch den Verkehrsnutzer. Das Preisgesetz.

Das Kostengesetz des Verkehrs lehrt, durch ein Höchstmaß der erreichbaren Verkehrsstärke eine weitgehende Minderung der Selbstkosten zu erzielen. Auf die Zahl der hierbei notwendigen Verkehrsdienste übt nun die Preisstellung für diese Leistungen einen weitreichenden Einfluß aus. Wer eine Verkehrsleistung der DRP begehrt, verfolgt damit einen besonderen Zweck, dessen Erfüllung ihm