

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

einen bestimmten Zweckwert darstellt. Der von der Verkehrsanstalt für ihren Dienst verlangte Preis (die Gebühr) bedeutet für den betreffenden Verkehrsnutzer eine Ausgabe, erscheint ihm als ein (begehrenswerter oder — weil zu hoch — abzulehnender) Kostenwert. Der einzelne wird nur dann die Tätigkeit der Anstalt für sich in Anspruch nehmen, wenn dieser Kostenwert über jenen besonderen Zweckwert der Verkehrsleistung wenigstens nicht hinausgeht. Zum Verkehrsnutzer wird also im allgemeinen der, welcher dem angestrebten Verkehrsdienst einen höheren Wert beimißt als der Gütermenge des für die Dienstleistung geforderten Preises. In der arbeitsteiligen, tauschwirtschaftlichen Gütererzeugung und Güterverteilung kaum man allerdings von einem eigenen Zweckwert, der mit dem Aufsuchen der postalischen Verkehrstätigkeit verbunden wäre, nicht sprechen; denn die verlangten Verkehrsdienste der DRP dienen der Privatwirtschaft lediglich als ein Mittel zur vorbeschriebenen Zweckerfüllung, stellen mithin selbst einen Abschnitt jener tauschwirtschaftlichen Wirksamkeit dar. Die Geschäftskreise schätzen die Beförderung von Nachrichten durch die Post nicht nach ihrem persönlichen Wertstand, sondern danach, ob ihnen die Beförderungskosten einen geschäftlichen Gewinn übriglassen. In der Regel bleibt hier der Zweckwert nur durch den Kostenwert meßbar, d. h. „durch diejenige Gütersumme, welche jemand im vorliegenden Falle für den Ankauf der Verkehrsleistung mit Rücksicht auf den Zweckwert aufzuwenden bereit ist“. Beim geschäftlichen Nachrichtenverkehr greift also nicht die persönliche Wertung Platz, die Verkehrsleistungen werden vielmehr als Kosten mit Rücksicht auf den wirtschaftlichen Ertrag in Rechnung gesetzt (Sax I S. 98 u. 101). Je niedriger nun der Preis und damit der Kostenwert für den Dienstleistungsbegehren sich erweist, desto geringer kann im allgemeinen der Zweckwert sein, um dessentwillen eine postalische Arbeit beansprucht wird, desto größer wird aber im allgemeinen der Kreis der Personen ausfallen, die nach ihrem Besitzstand und entsprechend der jeweiligen Verkehrsbedeutung einer Dienstleistung diese von der DRP verlangen. Die Allgemeinheit der durch die Postbeförderungsgeschäfte zu befriedigenden Verkehrsbedürfnisse bedingt es, daß die Preise (hier die Briefpostgebühren) dem Wertstand der großen Masse der Verkehrsteilnehmer, in unserem Falle dem durchschnittlichen Wertstand der ganzen Bevölkerung angeglichen werden.

Die Preiserniedrigung hebt bei richtiger Einstellung der Tarifpolitik auf solche Einflüsse die Verkehrsstärke und vermindert damit die Anteilskosten jeder Leistungseinheit. Über diese Wirkung des Preisgesetzes des Verkehrs, aber auch über die Grenzen für eine solche verkehrssteigernde Preisermäßigung vgl. Sax (I S. 90f., II S. 398). Heute hört man mehr denn je Wünsche der Geschäfts- und Handelswelt nach einer Gebührensenkung im postalischen Nachrichtenverkehr, die mit jener verkehrserhöhenden Wirkung solcher Tarifsenkungen begründet wird. Demgegenüber ist mit Sax (I S. 94) zu betonen, daß bei einer fortschreitenden Gebührenermäßigung der Spielraum für eine weitere Ermäßigung gering bleibt, weil die Wirkung der dann noch möglichen immer geringeren Ermäßigung auf eine Verkehrshebung stetig abnehmen und endlich verschwinden muß. „Wenn die bei jeder — berechtigten oder unberechtigten — Forderung nach einer Tarifherabsetzung gehörte Behauptung, der ernäßigte Beförderungspreis würde eine derartige Steigerung des Verkehrs nach sich ziehen, daß der Ausfall in den Einnahmen sich in kurzer Zeit wieder ersetzen werde, in ihrer nackten Allgemeinheit und Unbestimmtheit richtig wäre, so bestünde das Geheimnis der höchsten Betriebsökonomie ganz einfach in der niedrigsten Preisstellung“ (Sax II S. 456). Wie weit die DRP dem Verlangen beteiligter Ge-

schäftskreise nach günstigerer Verkehrs- und Tarifgestaltung unter Vernachlässigung dieser Erfahrungssätze entsprochen hat, wird also zu besprechen sein.

b) Die Kostenverursachung im Postbetrieb.

Eine Preisstellung, die zur Erzielung höherer Verkehrsziffern auf tunliche Preisermäßigung gerichtet ist, wird in dieser Art von Tarifpolitik nicht allein durch die eben erwähnten Schranken des Preisgesetzes gehemmt, sie muß auch die entstehenden Kosten als die regelmäßige Untergrenze jeder Preisbildung in Rechnung ziehen. Dabei sind die Grenzen der Selbstkostenrechnung im Betrieb der DRP im Auge zu behalten. Für eine Selbstkostenrechnung zum Zwecke der Preisbestimmung bleibt die Erfassung der Gesamtheit der Kosten das zunächst Wichtigste. Es ist hervorzuheben, daß die Kosten des Postbetriebs durch den Verkehr in seiner Gesamtheit veranlaßt sind. Die Entfernung des Bestimmungsortes der einzelnen Nachricht hat keinen bestimmbareren Einfluß auf die Gesamtsumme der Selbstkosten. Die in Massen anfallenden Verkehrsleistungen des postalischen Nachrichtendienstes sind äußerst mannigfaltig nach dem Maße der Beanspruchung der Postverkehrsmittel, nach der Ausdehnung der Ortsveränderung (Beförderungsweg), nach Umfang und Ausstattung der Versendungsgegenstände. Die einzelne betriebliche Beförderung anlässlich jedes einzelnen Verkehrsdienstes tritt kostentechnisch in ihrem Einfluß auf die Gesamtkosten um so mehr zurück, je stärker an Zahl und betrieblicher Aufeinanderfolge, je vielseitiger nach körperlicher Ausstattung und nach ihrem Beförderungsziel die Briefbeförderungsgegenstände anfallen. Die Kostenberechnung bekommt es daher mit großen Durchschnittsklassen zu tun, in welche sich die verschiedenen Nachrichtenbeförderungsgegenstände nach ihrer Beanspruchung der Postbetriebseinrichtungen einreihen lassen. Es müssen innerhalb dieser durchschnittlichen Kostengruppen für jede dazugehörige Verkehrsleistung (z. B. für eine Briefbeförderung, für eine Drucksachenbeförderung usw.) die auf sie entfallenden Anteilkosten als Mindestpreis berechnet werden. Zu diesem Zweck werden die ermittelten Güteraufwendungen der Lastleistungen auf alle innerhalb des der Kostenfeststellung zugrunde liegenden betrieblichen Zeitabschnitts angefallenen Nutzleistungen — nach dem Verhältnis des Anteils der Nutzleistungen an den Lastleistungen — aufgeteilt (über Einzelheiten vgl. Sax I S. 102f.).

c) Das gegenseitige Verhältnis zwischen Wert und Kosten

wirkt sich dahin aus, daß im Zweifel die Wertung eines Beförderungsgeschäfts durch den Verkehrsnutzer für die Preisbemessung (Gebührensatzung) den Ausschlag gibt (vgl. Sax I S. 104). Die Wirkung dieser Preisbestimmungsregel geht dahin, daß in solchen Fällen „der Kollision zwischen den beiden Preisbemessungsgründen Wertung und Kostenverursachung“ der Preis nur bis zu dem der Wertung entsprechenden Punkt gehen darf, selbst wenn die Kostenverursachung eine weiterreichende Gebührenerhöhung begründen würde. Praktische Beispiele für solche tarifpolitischen Erscheinungen bieten im Betrieb der DRP vor allem der Postzeitungsvertrieb und der Telegrammverkehr. Hier werden die erwachsenen Kosten durch die Gebührenerinnahmen bei weitem nicht gedeckt. Der Zeitungsdienst wird von der ertragreicheren Briefpostbeförderung mitgeschleppt, der finanzielle Ausfall im Telegrammverkehr wird von den Fernsprecheinnahmen getragen.

Einen besonders dankbaren Gegenstand für das gegenseitige Kräfteverhältnis zwischen Wertung und Kostenverursachung bietet die gegenwärtige Verkehrs- und Tarifpolitik der DRP im Drucksachenverkehr. Hierauf soll im folgenden eingegangen werden.

2. Die Verkehrs- und Tarifpolitik der DRP im Drucksachenverkehr.

a) Die Gründe für die herkömmliche Preisermäßigung im Drucksachenverkehr der DRP.

a) Die tarifliche Behandlung des Drucksachenverkehrs durch die DRP bietet ein besonders hervorstechendes Beispiel für die Rückwirkung von Preisermäßigungen auf die Ausdehnungsfähigkeit der Nachfrage, auf die Steigerung des Verkehrs und auf die dadurch erzielte Massennutzung. Die Preisbildung im Drucksachenverkehr trägt zunächst das gleiche allgemeine Kennzeichen wie die Preisbildung im übrigen postalischen Nachrichtenverkehr: die Unabhängigkeit des Beförderungspreises von der örtlichen Kostengestaltung und die kosten- und preistechnische Vernachlässigung des Beförderungswegs im einzelnen Fall, die zu einem Ausgleich zwischen den früheren Beförderungspreisen auf den verschiedenen Linien (Bemessung der Postgebühr auf allen Postwegen nach dem Durchschnitt des ganzen Verkehrsnetzes für alle daran beteiligten Örtlichkeiten) geführt hat (Gesetz der Nivellierung im Tarifwesen; über seine Merkmale im einzelnen vgl. Sax I S. 107 u. Sax II S. 401). Bekanntlich weisen nun die Drucksachen gegenüber den Briefen und Postkarten eine bemerkenswerte Ermäßigung der Beförderungsgebühren auf. Nach den gegenwärtig geltenden Tarifsätzen beträgt die Gebühr im Fernverkehr für Briefe bis 20 Gramm 15 Rpf, über 20 bis 250 Gramm 30 Rpf, über 250 bis 500 Gramm 40 Rpf. Postkarten kosten im Fernverkehr 8 Rpf. Drucksachen dagegen wurden von der DRP befördert zufolge den bis zum 1. März 1931 gültigen Tarifsätzen: in Form einfacher, offen versandter Karten, auch mit anhängender Antwortkarte, zu 3 Rpf, im übrigen — d. h. in anderer Form und Ausstattung — bis zu 50 Gramm zu 5 Rpf, über 50 bis 100 Gramm zu 8 Rpf, über 100 bis 250 Gramm zu 15 Rpf, über 250 bis 500 Gramm zu 30 Rpf. Postwurfsendungen übernahm die DRP als Drucksachen bis zu 50 Gramm, gegen eine Gebühr von 3 Rpf für das Stück, zur Beförderung und Verteilung. Nach den im Zeichen des allgemeinen Preisabbaues ergangenen Vorschlägen zur Senkung der Postgebühren, die vom Reichspostministerium Mitte Dezember 1930 dem Verwaltungsrat der DRP unterbreitet und mit dessen Zustimmung durch Verordnung vom 20. Januar 1931 in Kraft gesetzt worden sind, ist ab 1. März 1931 im Drucksachenverkehr, wo bisher die Mindestgebühr bis zu 50 Gramm 5 Rpf betrug, eine neue Gewichtsstufe bis zu 20 Gramm mit der Gebühr von 4 Rpf eingeschaltet worden. Bei Postwurfsendungen in Drucksachenform ist die Gebühr für Beförderung und Verteilung von 3 Rpf auf 2 Rpf ermäßigt worden.

β) Gegenüber der Beförderung von Briefen und Postkarten erscheint die wohlfeilere Behandlung der Drucksachen vom Standpunkt der Selbstkosten zunächst nicht einleuchtend. Die betriebliche Arbeit und damit der persönliche und sächliche Gesamtkostenaufwand ist bei Drucksachen — von der Menge der aufgelieferten Verkehrsgegenstände und ihrem kostentechnischen Einfluß zunächst abgesehen — der gleiche wie in der Briefbeförderung. Jede mit der Anschrift eines bestimmten Empfängers versehene Drucksache durchläuft grundsätzlich die gleichen Betriebsabschnitte wie jede Briefsendung und jede Post-

karte. Sie muß einzeln gestempelt, einzeln vor- und feinverteilt werden, sie erfährt auch nach der Ankunft am Bestimmungsort die gleiche betriebliche Sorgfalt bei der Vorbereitung zur Zustellung wie ein Brief. Schaltet man den Gesichtspunkt des Massenverkehrs ein, so trifft man — wenn auch nach der Gesamtmenge nicht in demselben Umfang — bei den Briefen auf die gleiche Erscheinung wie bei den Drucksachen. Kostentechnisch verkleinert im Brief- wie im Drucksachenverkehr die steigende Zahl der aufgelieferten Sendungen bei gleichbleibenden Gesamtkosten die auf das einzelne Stück entfallenden Anteilkosten. Der hier maßgebende Unterschied zwischen Brief und Drucksache liegt in der Stärke der Anlieferung. Nach den Angaben in den Geschäftsberichten der DRP zeigte während der verflossenen drei Jahre der Postverkehr in Briefen, Postkarten und Drucksachen innerhalb Deutschlands folgendes Zahlenbild:

	Briefe	Postkarten	Drucksachen (ohne Postwurfsendungen)
Rechnungsjahr 1927/28:	3477,3 Millionen,	1576,4 Millionen,	1588,7 Millionen
" 1928/29:	3659,9 "	1596,7 "	1608,8 "
" 1929/30:	2933,3 "	1349,6 "	2657,3 "

Im Drucksachenverkehr kann sich unter dem Einfluß des vorerwähnten Kosten- und namentlich des Preisgesetzes der Umfang dieses Geschäftszweiges derart massenhaft heben, daß die Stückkosten erheblich heruntergehen, wodurch zwischen ihnen und dem niedrigen Gebührensatz immer noch eine Gewinnspanne auftritt, wobei zum mindesten die Stückkosten nicht über den angesetzten Beförderungsstückpreis hinausragen. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, daß sich die Drucksache wegen dieser tariflichen Begünstigung gegenüber dem Brief und der Postkarte eine gewisse Hintansetzung in der Beförderung und in der sonstigen betrieblichen Behandlung gefallen lassen muß. Namentlich die Massendrucksachen erleiden am Bestimmungsort dadurch eine Verzögerung, daß sie nicht schon am Aufgabeort, vielmehr erst bei besonderen, für größere Verkehrsgebiete aufgestellten Drucksachenverteilstellen (zur Zeit 14 im Reichspostgebiet) zur Beförderung an den Bestimmungsort verarbeitet werden. Im Gegensatz zu anderen unanbringlichen Briefpostgegenständen unterbleibt ferner bei sog. wertlosen Drucksachen die Rücksendung an den Aufgabeort. Auf der anderen Seite verursachen die Drucksachen einen besonderen betrieblichen Arbeitsaufwand insofern, als eine gewissenhafte Nachprüfung der Übereinstimmung ihrer Ausstattung und sonstigen Beschaffenheit mit den für sie geltenden besonderen Drucksachenvorschriften verhältnismäßig mehr Zeit beansprucht als das einfache Prüfungsgeschäft bei einem Brief oder gar bei einer Postkarte. Dagegen läßt sich bei Postwurfsendungen ein erheblich kleinerer Kostenaufwand für das Stück feststellen als bei Briefen, Postkarten und den beanschrifteten Drucksachen. Postwurfsendungen gelangen in der für jeden Bestimmungsort vorgesehenen Stückzahl in einfacher Verpackung ohne jede betriebliche Befassung mit ihnen an diesen Ort und werden dort mit Hilfe eines bestimmten Verteilschlüssels in der für die betreffenden Empfängergattungen vorher ermittelten Stückzahl auf die beteiligten Briefzusteller zur Zustellung verteilt.

γ) Von besonderem Einfluß auf die Gebührenermäßigung im Drucksachenverkehr erscheint der oben schon behandelte weitere Preisbemessungsgrund, die Wertung durch den Verkehrsnutzer. Der Brief und die Postkarte bilden Träger persönlicher Mitteilungen, sind oft von erheblicher geschäftlicher, namentlich finanzieller Bedeutung. Die Drucksache und ihr Inhalt sollte ursprüng-

lich für einen größeren Kreis von Empfängern bestimmt sein, ihr sollte, im Gegensatz zum verschlossenen Brief und seiner „vertraulichen“ Eigenschaft, keine „persönliche“ Beziehung zwischen dem Absender und einem bestimmten Empfänger zugrunde liegen. Die Drucksache war als Nachrichtenträger allgemeiner Art gedacht, sie wollte sich in der gleichen Sache an eine Vielheit von Lesern wenden. Die Drucksachen durften daher grundsätzlich Geschriebenes nicht enthalten, die Verkehrsbestimmungen über sie waren genau nach dem Wortlaut zu handhaben und dabei als Ausnahmenvorschriften eng auszulegen.

Über die Bedeutung der Drucksache für den Geschäfts- und Handelsverkehr soll hier kein Wort verloren werden. In ihr liegt der „Zweckwert“ dieser Sendungsgattung mitbegründet. Es ist aus den vorausgeschickten allgemeinen Ausführungen über verschiedene Preisbestimmungsgründe im postalischen Nachrichtenverkehr bereits bekannt, daß im geschäftlichen Nachrichtenverkehr die „persönliche Wertung“ einer postalischen Dienstleistung durch den Verkehrsteilnehmer und der mit einer Verkehrsbenutzung, hier im Drucksachendienst, verfolgte geschäftliche Zweck (d. h. seine Bedeutung für das „Geschäft“) zusammenfallen. Die Ausgaben jeder Einzelwirtschaft werden hier als „Kosten“ mit Rücksicht auf den Ertrag in Rechnung gestellt. Zweckwert und Kostenwert fallen zusammen oder zeigen sich gegenseitig stark angenähert.

b) Der gegenwärtige Drucksachentarif.

Verfolgt man nun die Verkehrs- und Tarifpolitik, welche die DRP bald nach Beendigung des Weltkriegs bei der Aufstellung der Drucksachenbestimmungen und ihrer Anpassung an die übernommene Gebührenermäßigung gegenüber dem Brief und der Postkarte eingeschlagen hat, so findet man, daß im Laufe der Zeit — auf das Drängen der beteiligten Geschäfts- und Wirtschaftskreise — gegenüber den ursprünglich einengend gefaßten Verkehrsgrundsätzen des „Drucksachenparagraphe“ der Postordnung eine ständig zunehmende Erweiterung der Benutzungsmöglichkeiten dieser Verkehrsgattung Platz gegriffen hat. Ein kurzer Vergleich der anfänglichen postalischen Bedingungen für den Drucksachenverkehr mit ihrer heutigen Fassung zeigt deutlich, in welcher einschneidender Weise die Gebührenermäßigung nunmehr auch für solche Zwecke beansprucht werden kann, die früher nur durch die Form des Briefes und der Postkarte gegen die entsprechende höhere Gebühr erreicht werden konnten. Das Kennzeichen dieser Wandlung liegt in einer wesentlichen Annäherung des postalischen Verwendungszwecks der Drucksache an die Benutzungsmöglichkeiten des Briefes und der Postkarte, wogegen die Drucksachengebühren nicht nur gleichgeblieben sind, sondern sogar eine wenigstens teilweise Herabsetzung erfahren haben.

a) Die wesentlichen Änderungen (Erweiterungen) im Verwendungszweck der Drucksache lassen sich der nachstehenden wiedergegebenen alten und neuen Fassung der einschlägigen Ausnahmestimmungen für Drucksachen entnehmen.

Zunächst erklärt der neue § 8 Absatz VIII Nr. 3 der Postordnung ebenso wie schon früher, daß es gestattet ist, bei einer Drucksache „Stellen des Drucks zu streichen, Worte oder Teile des Drucks durch Anstriche hervorzuheben und zu unterstreichen“. Diese Vorschrift war aber früher durch eine Ausführungsbestimmung ergänzt, die lautete: „Die Streichungen, Anstriche und Unterstreichungen dürfen keine brieflichen Mitteilungen in offener oder verab-

redeter Sprache darstellen.“ Es war z. B. nicht gestattet, in einer Drucksache von dem Satz „Ich nehme an dem Essen ^{teil}“ die für den Fall nicht zutreffenden Worte zu streichen. Als einzige Ausnahme war nachgegeben, daß bei Warenbestellkarten gewisse Stellen der gedruckten Angaben durch- oder unterstrichen werden durften, um kenntlich zu machen, daß sich die Bestellung nur auf die nicht durchstrichenen oder auf die unterstrichenen Gattungen von Waren beziehen sollte. Die Nachtragung nicht aufgeführter Waren und die Angabe der bestellten Warenmengen war dabei aber nicht gestattet. Diese allgemein verbindliche Auslegungsregel besteht heute nicht mehr. Im Rahmen der jetzigen Bestimmung kann daher ein findiger Absender auf den Drucksachen durch entsprechende Anordnung und unter Ausnützung der nunmehr zugestandenen Handlungsfreiheit sehr wohl persönliche Mitteilungen einem bestimmten Empfänger zugehen lassen, mit dem er vordem in den gleichen Angelegenheiten nur brieflich gegen Entrichtung der höheren Beförderungsgebühr verkehren konnte.

Früher war es ferner — unter Verpflichtung zur Anwendung dieser Ausnahmestimmungen nach dem Buchstaben — lediglich zugelassen, „bei Preislisten, Börsen- und Marktzetteln, Geschäftsanzeigen, Handelsrundschreiben und Anzeigenanerbieten Zahlen nebst solchen Zusätzen, die als Bestandteile der Preisbestimmung zu betrachten sind“, nachträglich einzusetzen. Handschriftliche Nachtragungen von Warengattungen und Zusätze über die Marktlage waren in den Preislisten nicht gestattet. Als Bestandteile der Preisbestimmung waren nur solche Zusätze möglich, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Preisangabe standen.

Ferner war es früher zugelassen, „auf gedruckten Besuchskarten, Weihnachts- und Neujahrskarten Namen, Stand und Wohnort nebst Wohnung des Absenders anzugeben sowie mit höchstens fünf Worten oder mit den üblichen Anfangsbuchstaben Grüße, Glückwünsche, Danksagungen, Beileidsbezeugungen oder andere Höflichkeitsformeln handschriftlich oder mechanisch hinzuzufügen“. Diese Ausnahme galt nach dem Wortlaut der Postvorschrift nur für Besuchs-, Weihnachts- und Neujahrskarten, nicht aber für Geburtstags-, Oster- oder Pfingstkarten. Dabei durften auf jenen bevorzugten Sendungen andere Mitteilungen als Grüße, Glückwünsche und ähnliche Höflichkeitsformeln nicht gemacht werden.

Weiterhin war es vordem nur erlaubt, „bei Reiseankündigungen den Namen des Reisenden, den Tag und die Stunde der Ankunft, den Namen des Ortes, den er zu besuchen beabsichtigte, und die Örtlichkeit, wo er abstieg, handschriftlich oder mechanisch einzutragen oder zu berichtigen und

in Anzeigen über Warensendungen den Tag der Absendung handschriftlich oder mechanisch anzugeben“.

Schließlich durften in Empfangsbestätigungen über Wertsendungen oder Geldbeträge der Betrag, ferner der Tag und die Nummer der Rechnung sowie die Zahl und die Gattung der Gegenstände, auf die sich die Zahlung bezog, handschriftlich oder mechanisch angegeben werden.

Heute dagegen räumt die Postordnung (§ 8 Absatz VIII Nr. 4—6) dem Versender von Drucksachen ein, „Ziffern an offen gelassenen Stellen des gedruckten Wortlauts“, — und zwar handschriftlich, mit der Schreibmaschine, mit Stempel, im Durchdruck- oder Pausverfahren — „nachzutragen“, ferner

„Ziffern zu ändern“ oder „sonstige Änderungen im Wortlaut sowie Nachtragungen an beliebiger Stelle vorzunehmen.“

Diese Änderungen und Nachtragungen dürfen jedoch zusammengezählt nicht mehr als fünf Worte usw. umfassen und müssen in leicht erkennbarem sachlichen Zusammenhang mit der gedruckten Mitteilung stehen.“

Was früher Ausnahme war, gilt damit heute als allgemein zulässige Regel. Ein gewiegter Geschäftsmann hat es in der Hand, unter weitgehender Ausschaltung der kostspieligeren Briefform an seine Kunden und Geschäftsfreunde Bestellungen, Rechnungen, Mahnkarten unter Verwendung der gebührenbegünstigten Drucksache zu versenden und auf die gleiche Art von ihnen Antwort zu bekommen. Die beteiligten Kreise brauchen es nur zu verstehen, durch entsprechende Druckanordnung und richtige Verwendung von Ziffern und den zugestandenen fünf Wörtern ihre persönlichen Mitteilungen auf der Drucksache unterzubringen. Wenn das Nachtragen von Ziffern an offengelassenen Stellen des vorgedruckten Wortlauts außerhalb der handschriftlichen Ergänzung der Drucksache um die erlaubten fünf Wörter stattfindet, kann es in unbegrenztem Maße erfolgen! Solche Ergänzungen werden dann bei der Feststellung der erlaubten Wortzahl (fünf) nicht mitgezählt.

Aus neuester Zeit sei noch folgendes Beispiel angeführt. Nach § 8 Absatz VI der Postordnung können ohne Umschlag versandte Drucksachen in Form einfacher Karten, auch mit anhängender Antwortkarte, gegen die ermäßigte Gebühr von 3 Rpf. verschickt werden. Diese Versendungsform war als ein äußerst billiges Werbemittel gedacht, um dem Empfänger der Karte, dem Kunden, die Antwort an den Aufgeber (die Bestellung) zu erleichtern. Die anhängende Antwortkarte durfte nur den Zwecken des Empfängers der Doppelkarte dienen. Sie konnte wohl für die später zu erteilende Antwort vom Absender durch Aufdruck vorbereitet werden, sie durfte aber keinerlei Mitteilungen des Absenders — weder gedruckte, noch geschriebene — an den Empfänger der Doppelkarte enthalten und auch nicht an offengelassenen Stellen des Vordrucks vom Absender der Doppelkarte ausgefüllt werden. Namentlich Aufdrucke auf der Antwortkarte, die als Mitteilungen des Absenders der Doppelkarte (Lieferbedingungen, Anpreisungen, Werbeaufdrucke) an den Empfänger (also an den späteren Absender der Antwortkarte) angesehen werden mußten, waren unzulässig.

Diese Regelung wurde nunmehr zugunsten der Werbung für den Warenumsatz durchbrochen. Gegen die ermäßigte Gebühr von 3 Rpf. werden künftig auch solche ohne Umschlag versandte Drucksachen in Form einfacher Karten mit anhängender Antwortkarte zugelassen, die auf der Antwortkarte neben den bisher zugelassenen üblichen Aufdrucken zur Vorbereitung der Antwort noch Werbeaufdrucke des Absenders der Doppelkarte enthalten. Hiernach steht dem Absender der Doppelkarte die Antwortkarte künftig bis auf die für die Anschrift bestimmte rechte Hälfte der Vorderseite und bis auf den für die Antwort vorgesehenen Teil voll für Werbezwecke zur Verfügung.

β) Aus diesen beispielsweise gebrachten Verkehrsbedingungen dürfte es ohne weiteres hervorgehen, daß sich bei solchen Verwendungsmöglichkeiten die Drucksachen in ihrem „geschäftlichen Zweckwert“ dem Zweckwert einer vertraulichen, persönlichen Mitteilung, deren Träger bisher allein der Brief und die Postkarte waren, stark genähert hat. Der beste Beweis für das Verdrängen des Briefs und der Postkarte durch die in ihrer Verwendungsmöglichkeit erheblich ausgebaute Drucksache liegt in den oben gebrachten Verkehrszahlen, die im Laufe der

letzten drei Jahre ein ziemlich erhebliches Zurückgehen der Verkehrsziffer für Briefe und Postkarten und dementsprechend ein bedeutendes Anwachsen der Verkehrsziffer für Drucksachen erkennen lassen. Die unbestreitbare Selbstkostensenkung im Drucksachenverkehr dank der wachsenden Verkehrsmenge darf aber nicht für sich allein als ein Kennzeichen zweckmäßiger Tarifpolitik angesehen werden. Wenn auch die Stückkosten des Drucksachenverkehrs sich dabei mindern und wenn trotz niedriger Gebühr zum mindesten die auf diesen Geschäftszweig treffenden Gesamtkosten als gedeckt bezeichnet werden können, gibt doch der mit den zurückgehenden Verkehrsziffern verbundene Gebührenaussfall im Brief- und Postkartenverkehr zu denken. Ein abschließendes Urteil läßt sich heute noch nicht fällen. Doch wird sich aus den hierfür einschlägigen Ergebnissen der nächsten Geschäftsjahre entnehmen lassen, ob nicht mit Rücksicht auf die geänderte Bedeutung der Drucksache im Nachrichtenverkehr ihr gehobener Zweckwert eine entsprechende tarifliche Berücksichtigung in der Preisbemessung verdient.

Die Regulierung des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs in Großbritannien.

Von Dr. rer. pol. Hans Schultz, Köln.

Es mag einesteils überraschen, daß in Großbritannien die gewerbsmäßige Kraftwagenbeförderung als solche bis zum Ende des Jahres 1930 überhaupt nicht gesetzlich geregelt war. Bis dahin erfolgte nämlich die Regelung in England und Wales immer noch nach Gesetzen aus den Jahren 1847 und 1889, in Schottland nach einem Gesetz von 1892, also Zeiten, in denen man von der großartigen Entwicklung des Kraftfahrzeuges, vor allem des Kraftomnibusses im 20. Jahrhundert noch nicht die geringste Ahnung hatte. Es ist ferner eigentümlich, daß die Regulierungsgesetze sich nur auf die Personenbeförderung beziehen, während der Güterverkehr genehmigungsfrei ist. Der Deutsche Industrie- und Handelstag schrieb in seiner Denkschrift: „Bezüglich der gewerbsmäßigen Güterbeförderung auf den Straßen scheinen Genehmigungsvorschriften nicht zu bestehen.“¹⁾ Tatsächlich bleibt auch in dem neuen Gesetz von 1930 die Genehmigung auf die öffentliche Personenbeförderung beschränkt.

Im Jahre 1847 erfolgte im englischen Parlament die Annahme der sog. „Town Police Clauses Act“, wonach eine Reihe von Verordnungen über die Regelung der Polizei in Städten in einem Gesetz zusammengefaßt wurde. In diesem Gesetz waren Vorschriften enthalten, welche für die sog. „hackney carriages“²⁾ eine polizeiliche Genehmigung erforderlich machten. Einige Arten von Straßenfahrzeugen zur Personenbeförderung waren zwar schon vor 1847 einer gewissen Kontrolle unterworfen, insbesondere die alten Postkutschen, die vor der Einführung der Eisenbahnen das normale Verkehrsmittel über weitere Entfernungen bildeten.³⁾ Eine Besonderheit halfte dem Gesetz von 1847 insofern an, als die Vorschriften in irgendeiner Stadt oder einem Distrikt nicht eher in Kraft gesetzt werden konnten, bevor nicht die

¹⁾ Denkschrift des DIHT. März 1930, S. 90.

²⁾ Unter diesem Namen waren damals Droschken verstanden, heute sind darunter alle Personenfahrzeuge zusammengefaßt, die dem öffentlichen Fuhrgewerbe dienen, also Straßenbahnen, Kraftdroschken und Kraftomnibusse.

³⁾ Departmental Committee on the Licensing and Regulation of Public Service Vehicles. First Interim Report 1925, S. 4.

Lokalbehörde vom Parlament ein „Sondergesetz“ erhalten hatte, das sie als „Commissioners“ mit der Ermächtigung zur Genehmigungserteilung ausrüstete. Dieses Sondergesetz gab den Lokalbehörden das Recht, innerhalb ihres Bezirks die Zahl der Droschken oder der sonstigen öffentlichen Personenfahrzeuge festzusetzen.

Im Jahre 1875 erfolgte eine Erweiterung des Gesetzes von 1847, indem das Recht zur Genehmigungserteilung neben den städtischen zum Teil auch ländlichen Behörden übertragen wurde.

Im Jahre 1889 kam besonders der Pferdeomnibus stark in Gebrauch und führte zum Erlaß der Town Police Clauses Act von 1889.¹⁾ Dieses Gesetz gab einmal eine genaue Definition des Omnibusses. Der wesentliche Unterschied zwischen Droschke und Omnibus besteht nach dem Gesetz darin, daß die erstere als ganzes Fahrzeug gemietet wird, während der letztere zu Einzelfahrpreisen pro Person benutzt wird. Weiterhin dehnte das Gesetz die Vorschriften von 1847 ebenfalls auf Omnibusse aus und ermächtigte die Genehmigungsbehörden, Nebengesetze für gewisse besondere Zwecke zu erlassen. Hierzu zählten Verordnungen über Ausstattung der Omnibusse, über Geeignetheit und Geschirr der Pferde, über die Zahl der Wagen, Fassungsvermögen usw. Trotz dieser Gesetzgebungskompetenz, die den Stadt- und Landkreisen durch die Gesetze von 1847, 1875 und 1889 erteilt worden war, haben viele Behörden von diesem Recht überhaupt keinen Gebrauch gemacht, sondern sie haben sich die gewerbsmäßige Personenbeförderung möglichst frei entfalten lassen, zumal die Frage einer genauen Kontrolle nur unzulänglich geregelt war.²⁾

Infolge der Tatsache, daß die Genehmigung und Kontrolle nach dem Wortlaut der beiden Gesetze nur lokalen Charakter hatte und in Wirklichkeit nur in sehr wenigen Bezirken angewendet wurde, beschränkte sie sich nur auf die volkreichsten Gebiete. Die Beschränkung auf einzelne Bezirke war um so eher möglich, als damals nur von Pferden gezogene Fahrzeuge existierten, die zwar von Zeit zu Zeit den Nachbarbezirk berührten, doch nur selten drei oder mehr Distrikte kreuzten.

Eine weitere Besonderheit bestand darin, daß die Behörde einem Bewerber die Genehmigung nicht auf bestimmte Wege und Linien beschränken konnte, sondern, wenn er die Genehmigung zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung erhalten hatte, so galt diese für alle Wege des bestimmten Genehmigungsbezirks.³⁾ Ferner konnte er weder gezwungen werden, nach einem bestimmten Fahrplan zu fahren, noch einen regelmäßigen im Interesse der Öffentlichkeit liegenden Dienst einzurichten. In der Praxis haben sich allerdings Bestrebungen bemerkbar gemacht, die vom Standpunkt des Wettbewerbs aus eine Fahrplangenehmigung und -veröffentlichung für nötig erachteten; denn nach der obigen Regelung war es sehr schwierig, einen regelmäßigen und zufriedenstellend arbeitenden Dienst vor einem Konkurrenten zu schützen, der seine Fahrzeuge gerade vor den im Fahrplan angegebenen Zeiten seines Wettbewerbers abfahren ließ. Diesem Nachteil wollte man durch den Fahrplangenehmigungszwang begegnen.

Die Gesetze von 1847 und 1889 sind jahrelang in England und Wales die einzigen staatlichen Regelungen für Kraftfahrzeuge gewesen, die der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienten. Sie wurden erlassen, als nur der Pferdeomnibus mit seinem begrenzten Tätigkeitsradius bekannt war, und standen noch in Kraft, als z. B. im Jahre 1924 bereits 95 000 Motorfahrzeuge für die gewerbsmäßige Personenbeförderung in England und Schottland im Gebrauch waren.⁴⁾

¹⁾ Royal Commission on Transport. Second Report: The Licensing and Regulation of Public Service Vehicles. October 1929, S. 4.

²⁾ Departmental Committee a. a. O. S. 6.

³⁾ Departmental Committee a. a. O. S. 8.

⁴⁾ Departmental Committee a. a. O. S. 7.

Diese Tatsache mochte an sich allein genügen, um eine Neufassung dieser für die heutigen Verhältnisse gänzlich ungeeigneten Bestimmungen herbeizuführen, doch kam hinzu, daß, obwohl mehr als 1100 Genehmigungsbehörden in England und Wales eingerichtet waren, wie bereits erwähnt, keineswegs in dem ganzen Lande Genehmigungsverordnungen bestanden. In weiten Gebieten des Landes waren Kraftfahrzeuge für die öffentliche Personenbeförderung keiner weiteren Kontrolle unterworfen als andere Kraftfahrzeuge. Die Royal Commission on Transport gibt in ihrem zweiten Bericht an, daß nur 65 von 644 Landkreisbehörden das Konzessionsrecht erteilt worden war.¹⁾ Ein Grund hierfür lag darin, daß infolge der bedeutenden Entwicklung des öffentlichen Straßenverkehrs nach dem Kriege der englische Verkehrsminister bereits 1922 die Unzulänglichkeit der alten Gesetze für den modernen Verkehr erkannt hatte und ein Departmental Committee eingesetzt hatte, das die Frage der Regulierung der Straßenfahrzeuge zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung außer Trolley-Omnibussen und Straßenbahnen untersuchen sollte. Der bereits mehrfach erwähnte Bericht dieses Ausschusses wurde im Jahre 1925 veröffentlicht. Auf ihn baute der vierte Teil eines Entwurfs zu einem Verkehrsgesetz, der „Draft Road Traffic Bill“, aus dem Jahre 1927 auf. Inzwischen hatten aber viele ländliche Bezirke Gesuche um Erteilung des Konzessionsrechtes eingereicht. Obgleich sie zwar nicht alle abgewiesen wurden, lehnten die zuständigen Ministerien dennoch viele deshalb ab, weil einmal der Ausschuss sich zur Zeit mit der Frage der Genehmigung befaßte und weil man zweitens der Gesetzgebung nach den Vorschlägen der Draft Road Traffic Bill nicht vorgreifen wollte. Trotzdem wurde die Notwendigkeit einer umfassenden gesetzlichen Regelung allgemein im ganzen Lande als dringend empfunden. Aber das damalige Parlament fand nicht die nötige Zeit, den Gesetzentwurf eingehend durchzuberaten.²⁾

Im Jahre 1928 wurde nochmals eine Kommission, die Royal Commission on Transport, eingesetzt, welche die Probleme, die sich aus der Entwicklung und der Größe des modernen Straßenverkehrs ergaben, untersuchen und eine im Interesse der Öffentlichkeit liegende Neuregelung vorschlagen sollte. Die Kommission veröffentlichte ihren ersten Bericht: The Control of Traffic on Roads im Juli 1929. Der zweite ist der bereits mehrfach erwähnte Bericht: The Licensing and Regulation of Public Service Vehicles und wurde dem Parlament im Oktober 1929 überreicht. Ein dritter Bericht über die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel wurde im Dezember 1930 veröffentlicht.

Die sich mit der Regulierung der gewerbsmäßigen Personenbeförderung mittels Kraftwagen befassende zweite Veröffentlichung der Kommission stellte an Hand von Berichten und Vorschlägen interessierter Stellen Untersuchungen über eine Neuregelung der Genehmigungsvorschriften an. So schlug z. B. das Verkehrsministerium vor, in Anbetracht, daß trotz der großen Zahl von Genehmigungsbehörden in weiten Gebieten des Landes keine Kontrolle stattfand und andere Bezirke von dem Genehmigungserteilungsrecht keinen Gebrauch machten, eine Reduzierung der gegenwärtigen Zahl von 1100 Genehmigungsbehörden in England und Wales auf 300 und von 234 in Schottland auf 55 vor. Des weiteren sollten die Fahrzeuge im Interesse der Sicherheit der Benützer einer eingehenden Prüfung über ihre Geeignetheit zur Personenbeförderung unterzogen werden. Besonders ausgewählte Prüfer sollten bestellt werden, die die Prüfung vorzunehmen hatten, um bei Gutbefinden ein Zeugnis über Geeignetheit (Certificate of Fitness) auszustellen. Nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs sollten jährlich weitere Untersuchungen über seinen Zustand

¹⁾ Royal Commission on Transport a. a. O. S. 5.

²⁾ Royal Commission on Transport a. a. O. S. 6.

stattfinden. Dem Prüfer sollte sogar das Recht gegeben werden, das Fahrzeug zu jeder Zeit, sei es in der Garage oder auf der Straße, zu untersuchen. Die Genehmigungsbehörden sollten das Recht erhalten, an die Erteilung der Genehmigung Bedingungen zu knüpfen, die sie für die Einrichtung oder Aufrechterhaltung eines befriedigenden Dienstes für notwendig erachteten. Sie sollten ferner dafür sorgen, daß im Falle des Linienverkehrs die Fahrpreise nicht unzumutbar hoch wären, sondern in einer solchen Höhe festgesetzt würden, daß ein nachteiliger Wettbewerb mit anderen Verkehrsarten auf derselben Strecke verhindert würde. Diese Vorschrift war schon bereits von dem Departmental Committee gefordert worden. Der Vorschlag des Verkehrsministeriums betr. Linienverkehr stützte sich auf die Unterscheidung von stage, express und contract carriages, die bereits ebenfalls in den Berichten des Departmental Committee und der Royal Commission on Transport durchgeführt worden war.

Stage carriages sind Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung gegen Entgelt zu separate fares¹⁾ (weniger als 6 d), die an den vorgesehenen Haltestellen halten, um Personen aufzunehmen oder abzusetzen.

Express carriages sind Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung gegen Entgelt zu Einzel-Fahrpreisen und für eine oder mehrere Reisen zu einem vorher bestimmten Ziel, die unterwegs nicht halten, um Personen aufzunehmen oder abzusetzen, sowie Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung gegen Entgelt zu Einzel-Fahrpreisen, die nicht weniger als 6 d betragen.

Contract carriages sind Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung gegen Entgelt gemäß einem Vertrag, der für die Benutzung des ganzen Fahrzeugs zu einem bestimmten Preis abgeschlossen ist.

Auch die Eisenbahngesellschaften nahmen zu der Frage der Regulierung des gewerbsmäßigen Kraftfahrzeugverkehrs Stellung. Seit die vier großen englischen Eisenbahngesellschaften durch die „Straßenverkehrsgesetze von 1928“ die Erlaubnis erhalten haben, selbst Kraftfahrzeuge zur gewerbsmäßigen Personen- und Güterbeförderung zu betreiben, haben sie natürlich ein großes Interesse an einer klaren Regelung der Konzessionserteilung.

Den Eisenbahngesellschaften war eine Betätigung ihres Kapitals auf anderen Gebieten als dem des Eisenbahnverkehrs durch strenge Vorschriften in ihren Gründungsgesetzen verboten.²⁾ Später hat man jedoch durch besondere Gesetze Ausnahmen hiervon zugelassen und den Eisenbahnen gestattet, auch Dampfschiffe und Gasthöfe zu betreiben. Ferner wurde ihnen erlaubt, auch Kraftfahrzeuge in Betrieb zu nehmen, wenn dieser Straßenverkehr in enger Zusammenarbeit mit der Eisenbahn stattfindet, also entweder Zubringer- oder Abfuhrdienste leistet.

So haben z. B. die englischen Eisenbahnen schon seit langem die Rollfuhrgeschäfte selbst ausgeführt. Bei der modernen Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs hat das Kraftfahrzeug aber seine Eigenschaft als „Nur-Zubringer oder -Verteiler“ sehr schnell abgelegt und tritt heute sowohl im Nah- als auch schon sehr stark im Fernverkehr als selbständiges Verkehrsmittel und damit als ernsthafter Konkurrent der Schienenbahnen auf. Das in den Gründungsgesetzen festgelegte Verbot der Eigenbetätigung der Eisenbahnen im Kraftfahrzeugverkehr bei Transporten, die nicht vorher oder nachher die Eisenbahnen benutzten, ist von den Gesellschaften lange Zeit bekämpft worden. Die von ihnen eingebrachten Gesetz-

¹⁾ separate fares ist am besten mit „Einzel-Fahrpreisen“ zu übersetzen im Gegensatz zu Vertragsfahrten, wo für das gesamte Fahrzeug vorher ein Gesamt-Fahrpreis festgelegt wird.

²⁾ Die gesetzliche Regelung des Straßenverkehrs der englischen Eisenbahnen, in Ztg. d. Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1929 Nr. 18, S. 487.

entwürfe sind in zahlreichen Ausschußsitzungen des Parlaments durchgesprochen und geändert worden.¹⁾ Endlich im August 1928 traten nach der Zustimmung des Königs die 4 Railway Road Transport Acts, entsprechend den 4 Gesellschaften, in Kraft. Abschnitt 3 eines jeden Gesetzes bestimmt:²⁾ Die Gesellschaft darf einen eigenen Betrieb einrichten und Straßenfahrzeuge, die mit tierischer, elektrischer oder mechanischer Kraft bewegt werden, in jedem Bezirk, der zum Bereich der Eisenbahn gehört, oder zu einem Eisenbahnverband, in dem die Eisenbahn vertreten ist, verwenden. Sie kann mittels dieser Fahrzeuge Personen und deren Gepäck, Pakete und Güter befördern. Absatz 2 dieses Abschnittes beschränkte das Recht der Gesellschaften insofern, als es ihnen untersagt war, innerhalb des Londoner Polizeibezirks (Kreis von 24 km Radius um Charing Cross³⁾, Personen zur Beförderung aufzunehmen oder abzusetzen. Die Durchfahrt war ihnen erlaubt. Überhaupt bildet das Londoner Stadtgebiet im englischen Verkehrswesen eine Ausnahme, insofern für dieses Gebiet ein besonderes Gesetz, die London Traffic Act 1924, besteht.

Des Weiteren ist den Eisenbahngesellschaften verboten, Wettbewerbslinien einzurichten, wenn lokale Behörden einen ausreichenden Straßenbahn- oder Omnibusverkehr betreiben, es sei denn, daß sie die Zustimmung der Behörden erlangt haben. Ob die betreffende Linie Wettbewerb bereitet, entscheidet der Verkehrsminister. Dieser hat ferner das Recht, Untersuchungen darüber anzustellen, ob die Belange der Allgemeinheit durch den Kraftfahrzeugverkehr der Eisenbahn genügend gewahrt sind. Die Fahrpreise für Personen- und Güterverkehr sind von den Eisenbahngesellschaften festzusetzen und entweder auf den Bahnhöfen auszulegen oder in den Omnibussen auszuhängen. Die Eisenbahnen haben in ihren Berichten den Kraftwagenverkehr besonders aufzuführen, so daß investiertes Kapital, Reingewinn, Beförderungsleistungen usw. daraus zu ersehen sind.

Außer der Eigenbetätigung im Kraftfahrzeugverkehr steht es den Gesellschaften auch frei, sich an anderen Kraftverkehrsunternehmen zu beteiligen bzw. mit diesen in Betriebsgemeinschaft zu treten. Hiervon ist allerdings der Verkehrsminister zu unterrichten.

Von der Berechtigung Straßenverkehr zu betreiben und sich an Straßenverkehrsunternehmen zu beteiligen, machen die englischen Eisenbahnen ausgiebigen Gebrauch. 1929 betragen die eigenen Kraftfahrzeuge der 4 Gesellschaften zur Personenbeförderung 358⁴⁾, die zum größten Teil (rd. 309) auf die Great Western Railway entfielen. An Kraftfahrzeugen für den Güterverkehr besaß diese Gesellschaft Mitte 1930 1464, die London Midland & Scottish Ende 1929 1494 und die London & North Eastern 700⁵⁾. Eine Aufzählung der einzelnen Beteiligungen der englischen Eisenbahnen an Straßenverkehrsunternehmen würde in diesem Rahmen zu weit führen⁶⁾, sondern es sei nur festgestellt, daß sie bereits eine stattliche Zahl erreicht haben. Wenn sich auch noch kein abschließendes Urteil fassen läßt, so scheint doch nach vereinzelt Berichten in dieser Form der Zusammenarbeit die für England beste Lösung des Problems Eisenbahn und Kraftwagen gefunden zu sein.

Wenden wir uns nun wieder der Frage der Regulierung des gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehrs zu. Wir hatten schon erwähnt, daß auch die Eisenbahnen Vor-

¹⁾ The Railway Gazette Vol. 49, 1928 S. 4, 21, 74, 103, 159.

²⁾ Railway Road Transport Acts. The Railway Gazette Vol. 49, 1928 S. 792.

³⁾ M ö h l, Das Londoner Verkehrswesen. Ztschr. f. Verkehrswissenschaft 1930 Heft 3, S. 107.

⁴⁾ Denkschrift des DIHT, a. a. O. S. 91.

⁵⁾ The Railway Gazette Vol. 52 1930 Nr. 23, S. 885.

⁶⁾ Eine Aufzeichnung der Beteiligungen befindet sich in The Railway Gazette Vol. 53 1930 Nr. 9, S. 283.

schläge zur Neuregelung eingereicht haben. Sie forderten die Bildung einer Zentralbehörde, die die Genehmigung und Regulierung übernehmen soll und die ausführende Tätigkeit Bezirksorganisationen überträgt. Hierdurch hoffte man eine bessere Zusammenarbeit von Eisenbahn und Straßenfahrzeug herbeizuführen und die heutige Bevorzugung lokaler Interessen zugunsten allgemeinwirtschaftlicher Belange einzuschränken.

Weitere Vorschläge wurden von den verschiedenen Omnibusgesellschaften, von Genehmigungsbehörden, von Arbeitnehmerorganisationen der Verkehrsbetriebe usw. eingereicht. Die Royal Commission on Transport hat alle diese Vorschläge sorgfältig gesammelt und erörtert. Bevor sie ihre eigenen Vorschläge für eine Neuregelung bekannt gibt, stellt sie die Hauptnachteile des heutigen Genehmigungsverfahrens nochmals zusammen¹⁾. „Da die moderne Personenbeförderung auf der Straße eine solche Bedeutung erlangt hat (eine Bedeutung, die sich zweifellos noch vergrößern wird), muß das Durcheinander des gegenwärtigen Genehmigungssystems, das auf veralteten, vor der Erfindung des Kraftfahrzeugs erlassenen Gesetzen beruht, verschwinden und durch ein vollständig geändertes, den heutigen Bedürfnissen angepaßtes System ersetzt werden.“ Die Nachteile des von der Neuregelung gültigen Systems lagen einmal darin, daß die öffentlichen Kraftverkehrsmittel so umfangreiche Gebiete befuhren, die in keinem Verhältnis zu den kleinen Bezirken der Genehmigungsbehörden standen. Jede Behörde begünstigte naturgemäß ihren Bezirk und dessen nahe Umgebung, während sie an großen Fernlinien kein Interesse hatte. Nach ihrer Meinung vermehrten sie nur das Gedränge auf den Straßen und bereiteten bis zu einem gewissen Grade den lokalen Diensten Konkurrenz. Ferner bestanden in vielen Teilen des Landes überhaupt keine Genehmigungsbehörden, obwohl in Großbritannien über 1300 vorhanden waren. In vielen Bezirken waren für ein Vergehen gegen die Konzessionsregelung so geringe Geldstrafen (Maximum 40 s) festgesetzt, daß es für den Unternehmer vorteilhafter war, ohne Genehmigung zu fahren, auch wenn er mehrmals bestraft wurde²⁾. Dadurch griff er aber in den Verkehr der bestehenden regulierten Unternehmer ein, riß die bestbezahlten Transporte an sich und bedrohte damit die Existenz der anderen, vom Standpunkt der Allgemeinheit zufriedenstellend arbeitenden Unternehmungen. Außerdem war unter diesen Umständen keine Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsmitteln möglich. Des weiteren mußte man darin einen Nachteil erblicken, daß viele lokale Genehmigungsbehörden selbst Kraftwageneigner und -unternehmer waren. Unter diesen Verhältnissen konnte leicht eine Benachteiligung der Genehmigungsbewerber eintreten.

Die geschilderten Mißstände bewogen die Royal Commission hauptsächlich zwei Fragen in den Vordergrund ihrer Erörterungen zu stellen: einmal die Verkehrsbezirke, ein andermal die Genehmigungsbehörden. Die Kommission hat hierüber in ihrem Bericht eingehende Vorschläge gebracht, deren Schilderung sich jedoch erübrigt, da sie im großen ganzen wenigstens in den Hauptpunkten in das neue Straßenverkehrsgesetz aufgenommen sind. Der Entwurf zu dem neuen Gesetz wurde Ende 1929 dem Parlament vorgelegt und nach vielen Ausschusssitzungen im House of Lords und House of Commons angenommen. Nachdem der König am 1. August 1930 seine Zustimmung gegeben hatte, wurde das „Straßenverkehrsgesetz 1930“ im September veröffentlicht.

Das neue Gesetz besteht aus 6 Teilen, die zu verschiedenen Zeitpunkten je nach

¹⁾ Royal Commission on Transport a. a. O. S. 231.

²⁾ Es ist z. B. vorgekommen, daß ein Unternehmer 62 mal innerhalb von 8 Monaten und in allen, außer 5 Fällen mit der höchsten Summe bestraft worden ist. (Royal Commission on Transport a. a. O. S. 7.)

der Bestimmung des Verkehrsministers in Kraft treten. Die Teile I–III enthalten die in diesem Rahmen nicht interessierenden Bestimmungen, die wir am besten mit Reglementierung des Kraftfahrzeugverkehrs bezeichnen, d. h. eine Fülle von Bestimmungen, Vorschriften und Verboten über Zulassung und Führen von Kraftfahrzeugen, über Geschwindigkeit, Gewicht, Haftpflicht usw. Die öffentlichen Kraftfahrzeuge (Public Service Vehicles) werden in den Abschnitten IV und V behandelt.

Der Abschnitt IV des neuen Gesetzes gibt zuerst eine Einteilung der öffentlichen Fahrzeuge in stage, express und contract carriages, in der bereits auf Seite 72 angegebenen Form. Lediglich der Tarifsatz ist von 6d auf 1s erhöht. Die wesentlichste Bestimmung des Teiles IV ist die Einteilung Englands und Schottlands in Verkehrsbezirke, die sog. traffic areas. Demnach ist heute England in 11 und Schottland in 2 Verkehrsbezirke eingeteilt.

England:

1. Northern Traffic Area.
2. Yorkshire Traffic Area.
3. North-Western Traffic Area.
4. West Midland Traffic Area.
5. East Midland Traffic Area.
6. Eastern Traffic Area.
7. South Wales Traffic Area.
8. Western Traffic Area.
9. Southern Traffic Area.
10. South-Eastern Traffic Area.
11. Metropolitan Traffic Area.

Schottland:

1. Northern Traffic Area.
2. Southern Traffic Area.

In jedem dieser Bezirke hat man eine Kommission aus 3 Mitgliedern gebildet, die das Recht und die Pflicht hat, die Genehmigung zum öffentlichen Verkehr zu erteilen bzw. zu versagen. Die 3 Mitglieder werden vom Minister ernannt und zwar je eines aus den Listen, die von den Grafschaftsräten (councils of the counties) und den Gemeinderäten und städtischen Senaten (councils of county boroughs and urban districts) des betreffenden Verkehrsbezirks eingereicht werden. Als drittes Mitglied bestimmt der Minister eine Person, die er für geeignet hält, den Vorsitz der Kommission zu führen. Der Vorsitzende soll nicht länger als 7 Jahre, die anderen Kommissionsmitglieder nicht länger als 3 Jahre im Amt bleiben. Die Kommission hat zum Zwecke der Erörterung über Gewährung oder Ablehnung der Genehmigung öffentliche Sitzungen in den betreffenden Orten des Gemeindebezirks abzuhalten. Sie hat dem Minister jährlich Bericht über ihre Tätigkeit zu erstatten. Die Lokalbehörden haben ihre Rechte, die sie vor dem Inkrafttreten des Gesetzes besaßen, auf die Kommissionen zu übertragen.

Das neue Gesetz unterscheidet zwei Arten von Genehmigungen:

1. die Public Service Vehicle Licences,
2. die Road Service Licences.

Die ersteren betreffen also das Fahrzeug, die letzteren den Verkehr oder Betrieb. Das Gesetz bestimmt, daß niemand ein Kraftfahrzeug auf irgendeiner Strecke als stage, express oder contract carriage betreiben darf, bis er nicht die Genehmigung

hat, das Fahrzeug in einer der drei Arten zu benutzen. Die Genehmigung kann verweigert werden oder, falls sie schon gewährt ist, zurückgenommen werden, wenn gegen die Person des Unternehmers oder das Fahrzeug Gründe vorliegen, welche die Geeignetheit von Unternehmer und/oder Fahrzeug für den öffentlichen Verkehr fraglich erscheinen lassen bzw. die sich als ungeeignet erwiesen haben. Eine nicht genehmigte Betätigung im öffentlichen Dienst wird bestraft.

Zu den Voraussetzungen für die Genehmigungserteilung gehört ferner ein „Tauglichkeitszeugnis“ des Kraftfahrzeugs (certificate of fitness), wenn das Fahrzeug mehr als 7 Personen faßt und als stage, express oder contract carriage betrieben werden soll. Das Zeugnis muß von einem von dem Verkehrsminister ernannten Sachverständigen ausgestellt sein. Es bleibt, wenn der Sachverständige keinen kürzeren Zeitraum angegeben hat (doch nicht weniger als 1 Jahr), 5 Jahre in Kraft. Es kann, wenn der Wagen nicht mehr den Erfordernissen entspricht, für ungültig erklärt werden. Damit wird gleichzeitig die Genehmigung aufgehoben. Der Halter des Fahrzeugs muß ferner bei irgendwelchen Unfällen oder Beschädigung des genehmigten Wagens der Kommission sobald wie möglich Bericht geben.

Neben der Genehmigung für das Fahrzeug, die auf Grund des Tauglichkeitszeugnisses erteilt wird, ist zu einer Betätigung im öffentlichen Dienst eine Genehmigung für den Verkehr oder Betrieb selbst erforderlich, ohne die kein Fahrzeug als stage oder express carriage betrieben werden darf. Bei der Einreichung des Antrags auf Genehmigungserteilung hat der Antragsteller der Kommission zu unterbreiten:

- a) Einzelheiten über den Typ oder die Typen der zu benutzenden Fahrzeuge,
- b) im Falle des regelmäßigen Verkehrs Fahrpläne und Tarife, die nach erfolgter Genehmigung Gültigkeit haben sollen,
- c) in jedem anderen Falle Angaben über Häufigkeit des Verkehrs und Reisezeiten.

Außerdem prüft die Kommission noch im besonderen folgende Einzelheiten:

1. die Geeignetheit der Straßen, über die sich der Verkehr erstrecken soll,
2. das Ausmaß, in dem die Verkehrsbedürfnisse der zu befahrenden Strecken schon hinreichend gedeckt sind,
3. das Ausmaß, in dem der vorgeschlagene Verkehr im öffentlichen Interesse notwendig oder wünschenswert ist,
4. die Bedürfnisse des Bezirks als ganzen in Beziehung auf Verkehr (einschließlich der Voraussetzung eines gleichmäßigen, hinreichenden und zufriedenstellenden Dienstes, der Ausschaltung unnötiger und nicht lohnender Verkehre) sowie die Zusammenarbeit aller Arten von Personenverkehr, einschließlich der Eisenbahnbeförderung.

Die Kommission hat ferner alle Eingaben und Proteste zu prüfen, die von Personen, welche schon Transportdienste auf der zu genehmigenden Strecke oder in ihrer Nähe betreiben, oder von lokalen Behörden, in deren Gebiet diese Verkehre schon bestehen, erhoben werden.

Die Kommission hat das Recht an die Genehmigungserteilung Bedingungen zu knüpfen, die ihr in Hinsicht auf die oben aufgeführten Einzelheiten erforderlich erscheinen; im besonderen hat sie dafür zu sorgen, daß

- a) die Fahrpreise nicht unzumutbar und unbillig sind,
- b) die Fahrpreise, wenn es im öffentlichen Interesse liegt, so festgesetzt werden, daß ein unwirtschaftlicher Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln auf derselben Linie oder in ihrer Nähe verhindert wird,
- c) Fahrpläne und Fahrpreistafeln in den Wagen ausgehängt sind,

d) Personen nicht aufgenommen bzw. abgesetzt werden sollen außer an den bezeichneten Stellen.

Im allgemeinen sollen Sicherheit und Zweckmäßigkeit des Verkehrs gewahrt bleiben. Wenn das öffentliche Interesse es erheischt, kann die Kommission Höchst- bzw. Mindestfahrpreise festsetzen.

Die Verkehrs- oder Betriebsgenehmigung, die die Kommission eines Verkehrsbezirks gewährt, ist nicht ohne weiteres in einem anderen Verkehrsbezirk, durch den die Linie läuft, gültig, sondern die Kommission dieses Bezirkes kann sie für gültig erklären, aber es steht ihr frei, ihrerseits von den in dem ursprünglichen Bezirk abweichenden Bedingungen zu erlassen. Die anderen Arten von Genehmigungen haben in allen Bezirken dieselbe Gültigkeit wie in demjenigen, in dem sie erteilt sind.

Die Genehmigungen können von den Kommissionen aufgehoben werden, wenn eine der Bedingungen nicht erfüllt wird bzw. nicht mehr erfüllt wird. Die Besitzer von Genehmigungen zum öffentlichen Dienst haben den Kommissionen innerhalb einer bestimmten Zeit Nachricht zu geben, wenn sie sich mit anderen Transportunternehmern verbinden oder finanzielle Transaktionen vornehmen.

Die Gültigkeit der Genehmigungen, außer der Betriebsgenehmigung, beläuft sich auf 1 Jahr nach dem Inkrafttreten. Für den Verfall der Betriebsgenehmigungen setzt der Verkehrsminister im Jahr Termine fest. Eine Betriebsgenehmigung soll, wenn sie nicht vorher aufgehoben wird, bis zu dem Termin einschl. in Kraft bleiben, der am nächsten vor dem Ablauf eines Jahres nach der Inkraftsetzung der Genehmigung liegt. Trotzdem kann aus bestimmten Gründen die Genehmigung auch nur für einen bestimmten Zeitraum des Jahres gewährt werden.

Jeder Person, der die Genehmigung versagt wird oder die erfolglos gegen eine Genehmigung Einspruch erhoben hat, jedem Besitzer einer Genehmigung, dem durch die Kommission oder einen der obenerwähnten Prüfer und Sachverständigen die Genehmigung bzw. das Tauglichkeitszeugnis seines Wagens entzogen wird, steht das Recht zu, innerhalb einer bestimmten Frist und in vorgeschriebener Form bei dem Minister Berufung einzulegen.

Für die Genehmigungserteilung sowie für das „Tauglichkeitszeugnis“ setzt der Minister eine bestimmte Gebühr fest, die durch die Kommission erhoben und dem Straßenfonds, Road Fund, zugeführt wird.

Für den 11. Verkehrsbezirk, Metropolitan Traffic Area, der den Polizeibezirk London umfaßt, wird nur ein Kommissionsmitglied vom Minister ernannt. Diesem alleinigen „commissioner“ stehen alle die Rechte und Pflichten zu, die wir im vorstehenden für die Kommissionen der anderen Verkehrsbezirke aufgezählt haben. Das Recht auf Genehmigungserteilung steht dem „commissioner“ jedoch dann nicht zu, wenn es sich um „stage carriages“ mit kurzen Haltestellenabständen innerhalb des Londoner Polizeibezirks handelt. In diesen Fällen treten die Londoner Stadtgesetze, die Metropolitan Public Carriage Act 1869, Abschnitte 8 und 14 der Metropolitan Streets Act 1867, die London Cab and Stage Act 1907 und Abschnitt 6 der London Traffic Act 1924, in Kraft, die alle die Genehmigung von Omnibussen behandeln.

Die Vorschriften des Abschnittes IV, soweit sie die Bestellung der Commissioners betreffen, sind am 1. Dezember 1930 in Kraft getreten. Die Commissioners sollten am 1. Januar 1931 ihre Tätigkeit aufnehmen, während für den Zeitpunkt des vollständigen Inkrafttretens des Abschnittes IV, d. h. wann die öffentlichen

Kraftfahrzeuge den Betrieb aufnehmen können, der Minister den 1. April 1931 bestimmt hat. Die ersten Sitzungen der Commissioners fanden indessen erst am 8. April 1931 statt¹⁾.

Teil V des neuen „Straßenverkehrsgesetzes“ behandelt Genehmigung von öffentlichen Kraftfahrzeugen, die von Lokalbehörden betrieben werden. Eine Lokalbehörde, die gemäß einem Lokalgesetz das Recht hat, ein Straßenbahn-, Kleinbahn-, Trolley-Omnibus- oder Omnibus-Unternehmen zu betreiben, kann öffentlichen Kraftverkehr auf jeder Strecke ihres Bezirks einrichten und mit der Zustimmung der betreffenden Verkehrsbezirks-Kommission auch auf jeder anderen Strecke. Es ist ihr jedoch nicht gestattet:

- a) contract carriages zu betreiben,
- b) mit Omnibussen Wege zu befahren, auf denen dies durch Lokalgesetz verboten ist,
- c) ohne Zustimmung Wege zu befahren, die der Verwaltung einer Dock- oder Hafenbehörde unterstehen,
- d) ohne Erlaubnis der Gesellschaft Grundstücke zu befahren, die einer Eisenbahngesellschaft gehören und Zu- bzw. Abfahrtswege zu Eisenbahnstationen darstellen, also keine öffentlichen Wege sind.

Der Abschnitt V ist am 1. Januar 1931 in Kraft getreten. Der Teil VI des neuen Gesetzes enthält einige allgemeine Bestimmungen.

Soweit das Gesetz. Die Genehmigung zur Betätigung im öffentlichen Personenverkehr mittels Kraftwagen ist also in England dahingehend geregelt, daß ein Kraftfahrzeug zur entgeltlichen Personenbeförderung verwendet werden darf, wenn folgende Genehmigungen vorliegen:

1. Genehmigung für das Fahrzeug,
2. ein Tauglichkeitszeugnis, wenn das Fahrzeug mehr als 7 Personen faßt,
3. Genehmigung für den Betrieb.

Die Fahrzeuggenehmigung gibt die Erlaubnis, das Fahrzeug im öffentlichen Dienst gegen Entgelt zu verwenden; das Tauglichkeitszeugnis garantiert Qualität und Geeignetheit des Fahrzeugs, während die Betriebsgenehmigung die Linien und die Bedingungen bestimmt, unter denen der Betrieb ausgeführt werden soll. Ferner haben die Unternehmer ihre Betriebsergebnisse und -leistungen sowie verschiedene andere finanzielle und statistische Angaben dem Verkehrsminister zu übermitteln. Damit wird der Straßenverkehr denselben Bedingungen unterworfen wie der Eisenbahnverkehr²⁾. Auch die Pflicht der Benachrichtigung der Kommission bei Betriebs- oder Finanzverbindungen mit anderen Omnibusunternehmen entspricht den im Straßenverkehrsgesetz der Eisenbahnen von 1928 enthaltenen Bestimmungen.

Das Ziel des neuen Gesetzes kann dahingehend gekennzeichnet werden, daß die Kommissionen ein „kontrolliertes Monopol“ in ihrem Bezirk schaffen sollen, d. h. die Erstellung einer ausreichenden Zahl von zufriedenstellend arbeitenden Omnibusunternehmen, die zur Wahrung der öffentlichen Interessen der Allgemeinheit sich einer strengen Kontrolle zu unterwerfen haben.

Eine kritische Betrachtung des neuen Gesetzes mag zuerst an die Bildung der Verkehrsbezirke anknüpfen. Der wesentlichste Vorteil der Schaffung der Verkehrsbezirke besteht in der Lostrennung des Genehmigungsverfahrens von

¹⁾ The Railway Gazette 1931, Vol. 54, Nr. 15, S. 570.

²⁾ K. G. Fenelon, Shortcomings of the Road Traffic Bill. Modern Transport 1930 Nr. 585, S. 18.

persönlichen und örtlichen Interessen und der Möglichkeit, das Problem nun unter einem weiteren Gesichtskreis zu behandeln. Gleichförmiger und hinreichender Dienst kann geschaffen, unnötiger und verderblicher Wettbewerb vermieden werden. Durch die Bildung größerer Verkehrsbezirke wurden die Schwierigkeiten, die größeren Omnibusunternehmen durch die früheren voneinander unabhängigen Genehmigungsbehörden in Beziehung auf Fahrpläne und sonstige Einzelheiten entstanden waren, aufgehoben. Aber auch heute bestehen noch eine Reihe von Schwierigkeiten, insofern die in jüngster Zeit stark ankommenden Omnibus-Langstreckenverbindungen mehr als einen Verkehrsbezirk durchqueren. Es ist zwar im Gesetz vorgesehen, daß die Genehmigung in einem Bezirk durch die Kommission eines anderen Bezirks auch für diesen für gültig erklärt werden kann¹⁾, aber einerseits läßt diese Kann-Vorschrift unter Umständen eine Verweigerung zu, andererseits kann die Kommission Bedingungen stellen, als wenn die Genehmigung ursprünglich für ihren Bezirk erteilt worden wäre. Demnach sind also die alten Schwierigkeiten nicht verschwunden, sondern nur auf größere Bezirke übertragen. Ferner sind die Grenzen der Verkehrsbezirke keineswegs in Gegenden mit geringem Verkehr gezogen²⁾, so daß an den Rändern größere Schwierigkeiten auftreten können. Bisher hat noch keine Behörde die Verkehrsbedürfnisse des Landes als Ganzes geregelt oder den zwischen-regionalen oder zwischen-bezirklichen Verkehr reguliert. Eisenbahnen und Langstreckenomnibusse überschreiten die Bezirks Grenzen, aber es gibt keine Handhabe, diesen Straßenverkehr zu regulieren; im Gesetz ist die Möglichkeit eines Zusammenarbeitens der Kommissionen untereinander in der Frage des zwischen-bezirklichen Verkehrs nicht vorgesehen. Wenn im Gesetz den Kommissionen vorgeschrieben wird, eine Zusammenarbeit aller Personenverkehrsarten in ihrem Bezirk herbeizuführen, so muß um so eher der Langstreckenverkehr als ein Ganzes angesehen werden, zumal in den kommenden Jahren mit einer Zunahme dieses Verkehrs zu rechnen ist. Um eine befriedigende zwischenbezirkliche Zusammenarbeit herbeizuführen, schlägt Fenelon die Bildung von Kommissionsverbänden anstoßender Bezirke vor.

Einen weiteren Nachteil des neuen Gesetzes sieht Fenelon darin, daß den kleinen Gesellschaften, die wertvolle Dienste in der Erschließung neuer Gebiete durch Einrichtung neuer Linien leisten, nicht genügend Entgegenkommen gezeigt werde. Die Genehmigungsgebühren, die Aufstellung statistischer Berichte usw. bedeuten eine schwere Belastung.

Eine Besonderheit des neuen Straßenverkehrsgesetzes ist ferner die bereits erwähnte Beschränkung der Genehmigungspflicht auf den Personenverkehr. Obwohl bei der Beratung des Gesetzes vor dem Parlament und in den Sitzungen der Royal Commission sich Stimmen erhoben hatten, die eine Ausdehnung der Genehmigung auch auf den gewerbsmäßigen Güterverkehr forderten³⁾. Die Lastkraftwagen sollten hinsichtlich der Qualität und Tauglichkeit denselben Prüfungen unterworfen werden wie die Omnibusse. Andererseits sprachen sich aber die Lastkraftwagenunternehmer selbst scharf gegen eine Einbeziehung des öffentlichen Güterverkehrs in die Genehmigungspflicht aus⁴⁾. Sie verlangten im Inter-

¹⁾ Das Gesetz nennt diesen Vorgang: a licence may be „backed“. To back hat die Bedeutung: mit Rücken versehen, auf der Rückseite beschreiben, indossieren.

²⁾ Fenelon, Shortcomings of the Road Traffic Bill a. a. O. S. 18.

³⁾ Royal Commission on Transport (Sitzungsbericht) Modern Transport 584, S. 22.

⁴⁾ Eingabe der Commercial Motor Users' Association. Auszug in Modern Transport 605, S. 19.

esse einer wirtschaftlichen Entwicklung des Lastkraftwagenverkehrs ein Freihleiben von gesetzlicher Regulierung. Sie begründeten dies mit den natürlichen Vorzügen des Lastkraftwagens, seiner verhältnismäßig jungen Entwicklung usw. Eine Genehmigungspflicht für den gewerksmäßigen Güterverkehr mit Kraftwagen werde die Folge haben, daß die Versender, Produzent und Händler, sich eigene Lastkraftwagen anschafften und die Güter mit eigenen Fahrzeugen beförderten. Dadurch werde das Regulierungssystem durchbrochen. Auch die Forderung eines „Tauglichkeitszeugnisses“ für Lastkraftwagen wird von den Unternehmern mit dem Hinweis abgelehnt, daß die Lastkraftwagen des gewerksmäßigen Betriebs im allgemeinen in demselben Zustand sich befänden wie die privaten, dafür Sorge schon die Konkurrenz untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln.

Wenn nun Kommission und Parlament von einer Regulierung des gewerksmäßigen Güterverkehrs abgesehen und es lediglich bei der in den Abschnitten I—III des neuen Gesetzes vorgesehenen Reglementierung des Kraftverkehrs im allgemeinen haben bewenden lassen, so dürfte neben den obigen Gründen der Unternehmer selbst auch noch die verhältnismäßig geringe Ausdehnung des öffentlichen Güterlinienverkehrs mit Lastkraftwagen eine maßgebende Rolle gespielt haben, zumal die Eisenbahnen im Lastkraftwagenverkehr eine ständig wachsende Tätigkeit entfalten. Die alleinige Regulierung des Personenverkehrs mag daher im Augenblick genügen; ob aber auf die Dauer auf eine Genehmigungspflicht des Güterverkehrs verzichtet werden kann, scheint man mit Recht bezweifeln zu können.

Im großen ganzen dürfen wir das neue Gesetz wenigstens in Anbetracht der Verringerung der Zahl der Genehmigungsbehörden, der Berücksichtigung der technischen Entwicklung usw. als einen wesentlichen Fortschritt gegenüber der alten Regelung ansehen. Die Kritik dürfte aber erwiesen haben, daß auch das neue Gesetz noch Lücken aufzuweisen hat, die es zweifellos für eine weitere Verbesserung fähig machen.

Außer der Sonderregelung hinsichtlich der Genehmigung sind die öffentlichen Kraftfahrzeuge auch noch besonderen Kraftfahrzeugsteuern unterworfen. Das englische Finanzgesetz von 1920 sowie seine Änderung im Jahre 1928 sehen für Omnibusse eine Steuer nach der Zahl der Sitzplätze vor. Neben dieser Steuer, die gegenüber gleichartigen, nicht im öffentlichen Personenverkehr verwendeten Fahrzeugen wesentlich höhere Sätze aufweist, hat man 1928 noch eine Betriebsstoffsteuer eingeführt.

Buchbesprechungen.

Georg Cleinow, Geheimer Regierungsrat. *Roter Imperialismus*. Eine Studie über die Verkehrsprobleme der Sowjetunion. Berlin 1931. Verlag von Julius Springer. XII, 224 Seiten mit 25 Kartenskizzen und 76 Abbildungen in und außer Text.

Das Objekt dieses Werkes liegt zwischen dem etwas reklamehaften Haupttitel und dem sachlich-schlichten Untertitel und ist wohl mit „Russische Verkehrsfragen unter der kommunistischen Diktatur“ genauer bezeichnet. Sein Kern ist die Untersuchung der Einspannung des Verkehrswesens in die Plannungen der Bolschewisten. Cleinow weitet sie in Einleitung und Schluß des

Buches zu einer Kritik der kommunistischen Planwirtschaft im ganzen. Sein Urteil ist negativ. Nicht etwa, daß es sich in der Prophezeiung eines nahenden Zusammenbruches erginge. Sondern in vollendeter Sachlichkeit — auf der Basis umfassender literarischer Studien, achtjährigen Aufenthalts zu Studienzwecken im zarischen Rußland und fast sechsjähriger Reisen in der Sowjetunion — werden die Bedingungen für den Bestand des Fünfjahresplans dargelegt, deren „Wegnahme“ aber sein Ende bedeuten müßte: „Das Klassenkaufprinzip, wie die Bolschewisten es begründen, gestattet ihnen überall dort Menschen zu opfern, wo sie sozialpolitisch, — überall dort Privateigentum aufzuheben, wo sie finanziell nicht weiter können. Sie leben aus dem privatwirtschaftlichen Teil der Substanz der Volkswirtschaft im weitesten Sinne und können aus dieser Quelle noch eine gewisse Zeit hindurch schöpfen. Eurasien ist durch die Rückständigkeit und Leidensfähigkeit seiner Bewohner ein Land ungeahnter Möglichkeiten...“ „Solange innerhalb der Kommunistischen Partei die brutale Richtung die Oberhand behält und sich vor der Wiederholung von Fehlern hütet, wie sie 1929 in der Agrarreform begangen wurden, und die Außenpolitik der Sowjetregierung, dank der in der Welt herrschenden Uneinigkeit, glücklich operieren kann, ist mit der Möglichkeit der Durchführung des Planes in einem die Sicherheit der Sowjetmacht garantierenden Ausmaße zu rechnen. Die Möglichkeit würde in Frage gestellt, sofern die Entwicklung des Transportwesens nicht Schritt halten könnte mit der fortschreitenden Kollektivisierung und Industrialisierung und der dadurch bedingten Konzentration der Frachtenströme.“ (S. 19/20.) Cleinow berührt hiermit eine der großen Schattenseiten der kommunistischen Planwirtschaft, nämlich die Erscheinung, die ich als „mangelhafte Verzahnung“ oder „Disproportionalität“ der einzelnen Erzeugungs- und Transportvorgänge zu bezeichnen pflege, und für die Cleinow in seinem Werk zahlreiche Belege großen und kleinen Umfangs bringt, wie etwa, daß die Turksib mangels unzureichender Getreideproduktion Sibiriens ihre Funktion als Getreidezufuhrbahn Turkestans nur in bescheidenem Umfange erfüllen können wird, oder daß Getreide in Säcken befördert wird, während es gleichzeitig an dringendst benötigten anderen Textilien fehlt, oder daß Holztrucks als Valutabeschaffer Material und Personal von anderen Stellen wegholen. Darlegungen dieser Art sind ebenso interessant und für die kommunistische Politik kennzeichnend wie solche über bolschewistische Methoden à la Patjomkin.

In diesen umfassenden Rahmen ist dann die Darstellung der Verkehrspolitik der Kommunisten nach ihrer prinzipiellen, „revolutionsstrategischen“ Seite wie in zahlreichen konkreten Erscheinungen eingebettet. An solchen werden sowohl der Ausbau des Eisenbahnnetzes, insbesondere der Bau der Turksib, wie der Ausbau des Wasserstraßennetzes, insbesondere die Anlage des Dnjoprostroj und der Plan des Wolga-Don-Kanals näher vorgeführt. Eingebaut in diese Gegenwartsproblematik hat Cleinow eine sehr weit ausholende und eingehende Darstellung der geographischen Grundlagen, der Entwicklung und der heutigen Organisation der eurasischen Binnenschifffahrt, wodurch das Werk in seinen konkreten Schilderungen ein gewisses Übergewicht nach der Binnenschifffahrtsseite erhält und die historische und gegenwärtige Bedeutung der Eisenbahn zu Unrecht in den Hintergrund rückt.

In der Darstellungsform zeichnet sich Cleinows Werk sowohl durch strenge Wissenschaftlichkeit (auch in der genauen Literaturbelegung) wie durch einen fließenden Stil und sehr eindrucksvolle Bildbeigaben aus. Immerhin stören gelegentlich nicht in Einklang bringbare Statistiken, einige Zahlen-Druckfehler und

falsche Verweisungen auf die zahlreichen Skizzen der Verkehrsnetze, an deren Stelle eine große und übersichtliche Verkehrskarte besser am Platze gewesen wäre.

Als Ganzes verdient dieses neue Rußland-Werk Cleinows jedenfalls höchstes Interesse. Ich begrüße es insbesondere deshalb, weil es jedem gebildeten Verkehrsfachmann Gelegenheit bietet, sich im Zusammenhang mit Verkehrsproblemen eines Weltteiles auch mit den großen prinzipiellen Problemen des kommunistischen Wirtschaftssystems zu befassen, was in Deutschland m. E. noch nicht hinreichend geschieht. Gebannt durch das zähe Streben Frankreichs auf Niederhaltung Deutschlands ist unser politisches Blickfeld zu stark auf Europa beschränkt, während in Eurasien Entscheidungen größter Tragweite für die Menschheit heranreifen, deren sich viele unserer von der Hand in den Mund lebenden Wirtschaftsführer und -politiker nicht hinreichend bewußt sind.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Hans Baumann, Dr.-Ing., Dr. rer. pol., Reichsbahndirektor, Privatdozent für Verkehrswesen. *Deutsches Verkehrsbuch*. Berlin 1931. Deutsche Verlagsgesellschaft m. b. H. XII, 550 Seiten mit rd. 350 Abbildungen (größtenteils Bildnissen) im Text und 2 Karten außer Text.

Der Presse-Referent der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übergibt der Öffentlichkeit hiermit ein neuartiges Werk, das man als ein systematisch geordnetes Lexikon des deutschen Verkehrswesens ansprechen kann. „Aus jahrelanger Arbeitserfahrung im Aufklärungs- und Pressedienst der Reichsbahn wurde in diesem ‚Deutschen Verkehrsbuch‘ Wissensworter aus dem Verkehrswesen zusammengetragen. Stichwortartig gegliedert, soll jeder kleine Abschnitt für sich verständlich sein. Tritt eine Verkehrsfrage aus den behandelten Gebieten auf, so soll, erleichtert im Finden durch das Stichwortverzeichnis, ein kurzer Text ein übersichtliches Bild des Stoffes geben.“

Der weitaus größte Teil des Werkes ist der Reichsbahn gewidmet. Es werden behandelt: I. Der Weg zur Reichsbahn (68 S.), II. Organisation (77 S.), III. Finanzen (34 S.), IV. Verkehr und Betrieb (85 S.), V. Technische Mittel und ihre Bewirtschaftung (36 S.), VI. Personal (56 S.), VII. Nebenbetriebe (11 S.), VIII. Internationale Zusammenarbeit (3 S.), IX. Reichsbahn und Öffentlichkeit (4 S.). Im Anhang sind der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, das Reichsbahngesetz und die Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wiedergegeben. Aus dem reichen Inhalt möchte ich folgende Darbietungen besonders hervorheben: Den systematischen Geschichtsabriß der ehemaligen Länderbahnen, ergänzt durch Bildnisse der Leiter der bundesstaatlichen Eisenbahnen; eingehende Personaldaten der führenden Persönlichkeiten der Reichsbahn, eine Übersicht der Gliederung der Hauptverwaltung mit Referentenbildnissen, Angaben über die Verkehrsstruktur der Reichsbahndirektionen, die eingehenden und übersichtlichen Darlegungen über die Finanzwirtschaft, ebenso über das Personal der Reichsbahn, dessen Laufbahnen und Tätigkeitskreise, Besoldungs- und Fürsorgewesen, Bildungseinrichtungen, Zusammenschlüsse hier erstmalig der breiteren Öffentlichkeit in einem systematischen Überblick vorgeführt werden. Gewiß findet man viel von dem über die Reichsbahn Gebotenen auch in anderen Veröffentlichungen, insbesondere in dem Reichsbahn-Handbuch und dem von dem Verfasser alljährlich herausgegebenen Reichsbahn-Kalender; doch hat man es hier bequemer zusammen. Dazu kommen noch zahlreiche weitere in-

interessante Mitteilungen aus dem Riesenapparat der Reichsbahn, die ich an anderer Stelle noch nicht veröffentlicht fand.

Im Gegensatz zu der umfassenden Darstellung der Reichsbahn kann die der anderen Verkehrsmittel nicht recht befriedigen. Bereits die Behandlung unter dem Titel „Der übrige Verkehr“ auf nur 125 Seiten deutet auf eine gedrängtere Darstellungsweise hin. Allerdings ist auch hier ein vielseitiges Material vereinigt und insbesondere das Zusammenarbeits- und Wettbewerbsverhältnis der Reichsbahn zu den anderen Verkehrsmitteln sorgfältig und interessant behandelt. Während die Ausführungen über Privat-, Klein- und Straßenbahnen, ebenso über den Luftverkehr als ausreichend zu betrachten sind, trifft dies für die Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt nicht zu. Zum Beispiel wird man in dem Abschnitt Binnenschifffahrt vergebens suchen nach Angaben über die Betriebsformen, die Großunternehmen, die Kleinschiffer-Zusammenschlüsse, die Verwaltungsformen der Häfen, über führende Persönlichkeiten. (Auch bei den anderen Verkehrsmitteln außer der Reichsbahn sind diese vernachlässigt.) Dazu kommen einige nicht glücklich wirkende Darstellungen und Irrtümer. Zum Beispiel wäre zweckmäßig mitzuteilen gewesen, für welche Wasserstände die angegebenen Fahrtiefen der Ströme gelten. Mancher Leser wird sich fragen, wie denn überhaupt auf der Oder Schifffahrt möglich ist, wenn er liest, daß die Fahrwassertiefe unterhalb Breslau nur 0,5 m betrage. Statt der nur ausnahmsweise anzutreffenden größten Schiffsmaße waren besser die der „Regelschiffe“ anzugeben. Die Tabelle auf S. 444 über die Entwicklung des Tonnengehalts der deutschen Kähne ist nicht verständlich, ebenso auf S. 447 die Bemerkung, „daß man für die Kosten der Schleppkraft etwa 20 v. H. der Anschaffungskosten des Dampfers rechne“. Die Angaben über die Internationalisierung der deutschen Ströme sind fehlerhaft (selbst in der Berichtigung). Kleinere Unrichtigkeiten ähnlicher Art finden sich auch an verschiedenen anderen Stellen des Werkes. Auf ihre Anführung ist um so eher zu verzichten, als bei der ersten Veröffentlichung eines solch breit angelegten Werkes durch eine einzelne Persönlichkeit die völlige Vermeidung kleinerer Irrtümer ausgeschlossen ist. Dagegen erblicke ich eine wesentliche Unvollständigkeit des Werkes in der Vernachlässigung der Deutschen Reichspost, die nur beim Kraftverkehr und Luftverkehr erwähnt wird.

Trotz dieser Mängel verdient das Werk zufolge seiner Idee wie wegen des in ihm gesammelten Materials der Anerkennung. Die Darstellung des deutschen Eisenbahnwesens konnte in dieser umfassenden und vielseitigen Art nur von einer Persönlichkeit gegeben werden, die wie der Verfasser seit vielen Jahren als Mittler zwischen Reichsbahn und Öffentlichkeit fungiert, dementsprechend einerseits diesen Betrieb im Aufbau und Wirken durch und durch kennt, andererseits weiß, an welchen Fragen die Öffentlichkeit, d. h. Wirtschaft und Politik, Wissenschaft und Presse besonderes Interesse nimmt. Als Nachschlagewerk des deutschen Eisenbahnwesens wird es daher weiten Kreisen von großem Nutzen sein.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Adolf Sarter, Dr., Geh. Regierungsrat, Reichsbahndirektions-Präsident, und **Theodor Kittel**, Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor. *Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken*. Dritte, auf Grund des Young-Planes vollständig neubearbeitete Auflage. Berlin 1931. Deutsche Verlagsgesellschaft m. b. H. und Verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 364 Seiten.

Wiewohl völlig neubearbeitet, kann man den „Sarter-Kittel“ doch als „alten

Bekanntem" begrüßen. An der in der 2. Auflage eingeführten Zweiteilung des Werkes, nämlich in eine systematische Darstellung von Aufbau und Wirken der Reichsbahn und einen Kommentar des Reichsbahngesetzes nebst Gesellschafts-satzung ist festgehalten. Allerdings ist letzterer jetzt vorangestellt, demgegenüber mir die frühere Reihenfolge (zuerst das System, dann die Einzelbetrachtung) besser begründet erschien, obschon zuzugeben ist, daß das System der Reichsbahn auf den gesetzlichen Bestimmungen basiert. In dem systematischen Teil ist der Abschnitt „Grundsätzliches“ der 2. Auflage, der insbesondere eine Zurückweisung irrümlicher Meinungen enthielt, weggefallen. Mir würde an dieser Stelle eine Untersuchung des autonomen Charakters der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zweckmäßig erscheinen. Neu ist in dem systematischen Teil ein „Eisenbahn-Verwaltungsrecht“ betitelter Abschnitt, in dem das Reichsbahn-Baurecht, Ent-eignungsrecht, Polizeirecht, die Beziehungen der Reichsbahn zu Post und Zoll, das Recht der Nebenbetriebe eine zusammenfassende Darstellung gefunden haben.

Die im Zeichen des Young-Planes erfolgten Veränderungen des Reichsbahn-status bedingten naturgemäß teilweise einen völligen Neubau des Werkes. Die Fortentwicklung der Reichsbahnwirtschaft gab ebenso wie richterliche Ent-scheidungen der letzten Jahre Anlaß zu vielstelliger Überarbeitung. Darüber hinaus ist das ganze Werk sorgfältigster Revision unterworfen. Mit besonderem Interesse habe ich die Nuancierungen der Auflagen gegenüber der 2. Auflage in grundlegenden Fragen verfolgt, z. B. in der Interpretation des § 2 des Reichs-bahngesetzes und in der Frage der Neuordnung der Direktionen bzw. dem Problem des Gruppensystems. Auf Einzelfragen bejahend oder diskutierend inhaltlich ein-zugehen möchte ich mir versagen, zumal ich meine Auffassung zu verschiedenen wesentlichen Fragen der Reichsbahnwirtschaft im Oktober 1930 in einem Beitrag über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu der Sammeluntersuchung des Vereins für Sozialpolitik über „Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung“ niedergelegt habe, der indessen zu meinem Bedauern bis jetzt (Sommer 1931) noch nicht erschienen ist.

Das Urteil über die 3. Auflage des „Sarter-Kittel“ kann nur wieder eine volle Anerkennung sein. Sowohl nach der staatswirtschaftlichen wie der juristischen Seite zeichnet sich das Werk durch Umfassendheit, Gründlichkeit und Klarheit aus. Es ist mir als Staatswissenschaftler zugleich ein unentbehrliches Arbeits-instrument und ein Gegenstand wissenschaftlichen Genusses. Der Widerhall, den das Werk allseits gefunden hat, beweist seinen Rang als für Juristen und Wirtschaftler gleich unentbehrliches wissenschaftliches Standardwerk der deut-schen Eisenbahn-Organisation und -Politik.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Die Aufgaben der Verkehrspolitik zur Gesundung der Volks- und Weltwirtschaft.

Vortrag anlässlich des zehnjährigen Bestehens des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 20. Juni 1931 von Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Karl Thiess, Köln.

Die politische und wirtschaftliche Krise Deutschlands scheint auf den ersten Blick ein ungünstiger Zeitpunkt zu sein, um über die nächsten Sorgen und die Existenzkämpfe der Wirtschaft und ihrer Zweige hinaus den Blick auf weitere Aufgaben und größere Ziele zu lenken. Aber es ist nicht gut, wenn man immer nur an die nächste Zeit und die unmittelbare Gegenwart denkt. Das gibt jetzt keine Freude und keine Zuversicht. Ein Jubiläum ist eine gute Gelegenheit zu einem größeren Überblick über das, was die Verkehrspolitik in Deutschland und an-derwo für Volk und Land und Wirtschaft geleistet hat, was sie unter normalen Verhältnissen wieder leisten könnte und sollte in der schweren Wirtschaftskrise, warum sie es jetzt nicht voll leisten kann und wie sie dazu wieder fähig ge-macht werden könnte und sollte.

Unsere hochentwickelte Wirtschaft der Gegenwart, die sich jetzt in Krisen-windet, unsere deutsche Volkswirtschaft, um deren Erhaltung uns so schwere neue Opfer auferlegt werden, ist zum großen Teil durch den modernen Verkehr geschaffen worden. Die Produktionstechnik allein hätte im letzten Jahrhundert die Wirtschaft nicht so gründlich umgestalten können, wenn nicht der Verkehr ihr einen größeren, weiteren, bequemeren, billigeren Absatz hätte verbürgen können. England mit seinen Meeresstraßen und Kanälen, Frankreich mit seinen Kanalsystemen, Amerika mit den großen schiffbaren Flüssen, England und Amerika mit der frühen und hohen Eisenbahntwicklung sind am schnellsten und gründ-lichsten in die kapitalistische Wirtschaftsweise hineingekommen und vorange-kommen in Massenerzeugung und Fabriken.

Deutschlands alte Wirtschaftsblüte ruhte schon im hohen Mittelalter großen-teils auf seinen Flußstraßen und seiner Schifffahrtsbetätigung auf den Nordmeeren. Die Eisenbahnen haben Deutschlands wirtschaftliche Einheit und Größe zur Vollendung gebracht, und diese Entwicklung setzte unmittelbar ein, nachdem der deutsche Zollverein die staatlichen Verkehrsschranken endlich und spät beseitigt hatte. Was in der Geburtsstunde des Zollvereins den Zeitgenossen das Bemerkenswerteste schien, war die Entfesselung des deutschen Verkehrs, wie in der Neujahrsnacht 1834 alle alten Zollsperrren und Schlagbäume für immer hochgingen und an allen Grenzstellen die wartenden Lastwagen losluden und mit Jubelgeschrei der Verkehr sich durch die befreiten Lande ergoß und eine neue Wirtschaftsblüte ermöglichte. Die Eisenbahnen haben diese Entwicklung zum Siege geführt, der Verkehr, und nicht wie in anderen Ländern die Politik, die in dreißig Kabinetten eifersüchtig miteinander haderte. Auf der Verkehrskarte erschien Deutschland früher als Einheit als auf der politischen.

Der Verkehr hat Deutschland auch in der Weltwirtschaft vorgebracht. Während alle älteren Großmächte den Standpunkt vertraten, die Politik, die Macht- und die Kolonialpolitik mußten dem Außenhandel die Welt erschließen, der Verkehr