

b) Ausland

- Der Verkehr auf dem Suez- und auf dem Panamakanal 1935. Z. d. IEV. 9, S. 303.
 Un plan de reconstruction pour nos flottes de commerce et de pêche. R. Moreux. Mar. March. 902, S. 1245; 903, S. 1283.
 Le déficit des Services contractuels des Messageries Maritimes, ses causes et ses remèdes. Chr. d. Tr. 20, S. 2.
 Marseille 1935. Mar. March. No. 923.
 Die polnische Schifffahrts- und Verkehrspolitik. H. Boustedt. Hansa 31, S. 1534.
 Svenska Handelsflottans Bestånd och Användning 1935. Kommersiella Meddelanden 19, S. 671.
 Le Port d'Alger. Mar. March. No. 917.
 Bemerkenswerte Häfen am Florida-Golfstrom. W. Franke. Werft—Reederei—Hafen 17, S. 267; 18, S. 287.

Luftverkehr.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Lage und Entwicklung des Luftverkehrs. Pirath. Ztg. d. VMEV. 42, S. 827.
 Das Flugzeug, ein vollwertiges Verkehrsmittel. Hildenbrand. DWZtg. 40, S. 924.
 Les progrès récents de l'aviation commerciale dans le monde. Chr. d. Tr. 16, S. 2; 17, S. 4.
 Air transport in Europe and U. S. A. Stanhope Sprigg. Mod. Tr. Vol. 35, No. 910, S. 9.
 Aufgaben und Entwicklung des deutschen Luftverkehrs. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 435.
 Zusammenwirken des Luftverkehrs mit anderen Verkehrszweigen. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 448.
 Die Luftverschollenheit von Personen. Haupt. Archiv f. Luftrecht 3/4, S. 252.
 Postflüge nach Nordamerika. Die ersten Nordatlantik-Versuche der Lufthansa. Gubin. Luftreise 10, S. 255.
 Deutschland im Weltluftverkehr. Orlovius. Vt. W. 42/44, S. 592.
 Winterflugplan 1936/37. Vt. W. 46, S. 636.
 Das Luftverkehrsgesetz und die Verordnung über Luftverkehr vom 21. August 1936. Wegerdt. Archiv f. Luftrecht 3/4, S. 157.
 Köln im deutschen und internationalen Luftverkehr. Zur Eröffnung des neuen Kölner Flughafens. Hartung. Westdt. Wirtschafts-Ztg. 31, S. 635.
 Deutscher Luftverkehr. König. Z. f. öffentl. Wirtschaft 9, S. 347; 10, S. 377.
 Weltflughafen Rhein-Main. Rhein-Mainische WZtg. 14, S. 443.
 Der Weltluftverkehr im Jahre 1934/35. Pollog. Weltwirtschaftliches Archiv, 44. Bd., H. 1, S. 183.

b) Ausland

- Der Flugverkehr der englischen Eisenbahnen. Wernecke. A. f. E. 6, S. 1444.
 Les résultats d'Air-France en 1935. Chr. d. Tr. 14, S. 2.
 La liaison aérienne transatlantique sud. Chr. d. Tr. 19, S. 10.
 La Compagnie de navigation aérienne Pan-Américan Airways. Chr. d. Tr. 24, S. 13.
 Modern air traffic operation. Dealing with passengers and goods. The handling of mails. Mod. Tr. Vol. 35, No. 913, S. 7; Vol. 36, No. 915, S. 7.
 Um die Luftverbindung UdSSR.—USA. Zu Lewanjewskis Langstreckenflug Los Angeles—Moskau. Borissow. Sowjetwirtschaft u. Außenhandel 18, S. 33.

Fremdenverkehr.

- Wandlungen im Fremdenverkehr Europas. F. Schuhwerk. WD. 31, S. 1098.
 Fremdenverkehrsstatistik als Grundlage der Propaganda. F. Schuhwerk. Prakt. Betriebswirt 9, S. 1030.
 Die wirtschaftliche Bedeutung des Reiseverkehrs für Polen. P. H. Scraphim. Ost-Europa-Markt 12, S. 665.
 Aufbau und Aufgaben der Reisebüroorganisationen — Reisebüro und Verkehr — Reisebüro und andere Zweige der Wirtschaft. Rhein-Mainische WZtg. Nr. 18.

Die Abschnitte „Straßenverkehr“ sowie „Post- und Nachrichtenverkehr“ der Zeitschriftenschau folgen in Heft 4.

ABHANDLUNGEN.

Die Organisation der deutschen Binnenschifffahrt.

Von Professor Dr. Dr. h. c. Dr. e. h. Josef Hellauer, Frankfurt/Main.

1. Die Organisation im allgemeinen.
2. Die Notstandsorganisation.
3. Die berufsständische Organisation.
4. Die schifffahrtsfördernde und propagandistische Organisation.

I. Die Organisation im allgemeinen.

Die deutsche Binnenschifffahrt wird zum Teil in Großbetrieben, zum Teil in Kleinbetrieben durchgeführt. Die Großbetriebe werden fast durchweg durch Gesellschaften gebildet und deshalb auch vielfach mit dem Worte „Gesellschaften“ gekennzeichnet. Noch häufiger spricht man von ihnen als von den Reedereien, obwohl auf der anderen Seite auch die Bezeichnung Kahnreeder für den Kleinunternehmer der Binnenschifffahrt vorkommt. Die besondere Gesellschaftsform der Reederei, wie sie das deutsche Seerecht kennt, gibt es in der Binnenschifffahrt nicht. Doch wird, wie übrigens auch in der Seeschifffahrt, das Gewerbe des Schifffahrtsbetriebes ohne Rücksicht auf die Unternehmungsform zum großen Teile als Reederei bezeichnet. Man stellt auch die „Reedereien“ als Großschiffer dem Begriff der Kleinschiffer gegenüber, obwohl nach deutschem Binnenschifffahrtsrecht und auch nach sonstigem Sprachgebrauch Schiffer nicht der Schifffahrtsunternehmer, sondern der Führer des Schiffes ist. Er kann mit dem Schiffseigner identisch, aber auch von ihm verschieden sein, und in diesem Falle hat er den Schiffseigner in bestimmtem Umfange zu vertreten. Auch der Begriff Schiffseigner deckt sich übrigens nicht vollkommen mit dem des Schifffahrtsunternehmers. Der erstere Begriff ist der weitere. Nach dem „Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt“ vom 15. 7. 1895, in neuer Fassung vom 1. 1. 1900, gewöhnlich kurz als „Binnenschifffahrtsgesetz“ bezeichnet, ist Schiffseigner der „Eigentümer eines zur Schifffahrt auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes“, Dritten gegenüber aber auch der sog. Ausrüster, der „ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Binnenschifffahrt verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut.“ Beide brauchen das verwendete Schiff nicht zum Erwerb zu gebrauchen. Erst wenn das geschieht, kann man aber von einem Schifffahrtsunternehmer sprechen. — In diesem Zusammenhange sei noch erwähnt, daß der Schifffahrtsunternehmer in der Frachtschifffahrt auch nicht etwa mit dem Frachtführer gleich zu sein braucht. Frachtführer ist nach deutschem Binnenschifffahrtsrecht, wer vertragsmäßig die Ausführung der Güterbeförderung übernimmt, sofern er daraus ein Gewerbe macht. Wer sein Schiff an einen Ausrüster vermietet, ist auf diese Weise nicht Frachtführer. Auf der anderen Seite kann der Ausrüster oder ein sonstiger Nicht-Eigentümer eines Schiffes, wie der „Befrachter“, Frachtführer werden.

Als Kleinschiffer wird nach deutschem Recht (den Bestimmungen über die später zu erwähnenden Schifferbetriebsverbände) derjenige bezeichnet, „der in der Regel mit nicht mehr als drei Binnenschiffen (Kähnen, Motorkähnen, Schleppern oder Güterbooten) gewerbsmäßig Güter für andere befördert“.

Der Kleinschiffer, der auch als Einzelschiffer oder Privatschiffer, im Rheingebiet als Partikulier bezeichnet wird, unterscheidet sich vom Großschiffer wie etwa in der gewerblichen Wirtschaft der Handwerker vom Fabrikanten. Während der Großschiffer über größere Kapitalien verfügt, einen kaufmännischen Betrieb mit entsprechend dauernder Organisation besitzt, insbesondere durch allerlei Werbemittel (Inserate u. a.) und Werbeorganisationen (z. B. einem Netz von Agenturen) Kunden zu gewinnen vermag, fehlt das alles bei dem Kleinschiffer. Er ist im Wirtschaftsverkehr meist unbeholfen, ihm fehlen die erforderlichen kaufmännischen Stützen im Innern und nach außen, über die der Großbetrieb ohne weiteres verfügt. Wenn er nach einem Orte kommt und dort Frachten werben will, so muß er — von den noch zu besprechenden Organisationen der Genossenschaften und der Meldestellen zuerst abgesehen — erst einen persönlichen Verkehr mit Absendern (im Verkehr fälschlich als Verfrachter bezeichnet) oder Einlagerern¹, Reedereien, sonstigen Frachtenunternehmern (Personen, die zu Frachtführern werden wollen, wie die „Befrachter“) und mit Frachtemittlern verschiedener Art (Maklern, Schiffsprokureuren, Spediteuren) herstellen. Er muß bei diesen vielfach in den Kontoren vorsprechen und dabei oft lange warten, bis ihm Gehör geschenkt wird; er bildet durch Zusammenkommen mit anderen Kleinschiffen und den erwähnten Gegenkontrahenten oder Vermittlern auf dem Hafendamm oder in Kneipen eine Art von Winkelbörse des Frachtenmarktes, und es bedeutet eine große Förderung für ihn, wenn ihm ein solches Zusammenkommen durch eine offiziell organisierte Börse, wie durch die Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort, ermöglicht wird.

Es ist angesichts dieser Verhältnisse begreiflich, daß der Kleinschiffer meist gerne die Gelegenheit ergreift, bei einem Großunternehmer jederzeit Beschäftigung zu finden, auch wenn er dabei zum Teil auf wirtschaftliche Selbständigkeit verzichten muß. Insbesondere sind es Reedereien, die zu ihren Frachtgeschäften außer ihrem eigenen Schiffspark auch noch fremde Schiffe benutzen, mit deren Eigentümern solche Beziehungen hergestellt werden. Entweder vermietet der Kleinschiffer seinen Kahn für längere Zeit fest an die Reederei, oder er verpflichtet sich, wenn er nach dem betreffenden Orte kommt, seinen Kahn stets zuerst der Reederei, sei es zu im voraus abgemachten Frachtsätzen, sei es zu sog. Tagesfrachten (Frachtsätzen, die an dem betreffenden Tage herrschen), anzubieten. In den beiden letzten Fällen spricht man von Bereitstellungsverträgen. Auf diese Weise entsteht natürlich eine gewisse Abhängigkeit des Kleinschiffers von der Reederei oder dem sonstigen Großunternehmer, die ausgebeutet werden kann.

Ein Verhältnis der Abhängigkeit des Kleinschiffers von Reedereien vermag auch dadurch zu entstehen, daß der Kleinschiffer, soweit er Kähne besitzt, die nicht genügend motorische Kraft in sich schließen, auf das Geschleppwerden durch Schlepper angewiesen ist und diese Schlepper zum großen Teile sich in den Händen der Reedereien befinden. Die Reedereien können dabei erklären, daß sie nur die Kähne jener Kleinschiffer schleppen, die in einem der früher erwähnten Vertragsverhältnisse zu ihnen stehen. Hierdurch können abermals Ausbeutungen der Kleinschiffer bei Miet- und Frachtverträgen entstehen.

¹ Binnenschiffe, vornehmlich die der Kleinschiffer, dienen nicht nur zur Transportdurchführung, sondern auch zur Einlagerung von Gütern. In Berlin und Hamburg spielt das eine große Rolle.

Infolge der wirtschaftlichen Macht, die die Reedereien den Kleinschiffen gegenüber besitzen und durch die sie diese vom allgemeinen Frachtenmarkte entweder auszuschließen oder doch in ihrem Einflusse auf ihn zu beschränken vermögen, kommen die Kleinschiffer auf dem Frachtenmarkte nicht in jenem Ausmaße zur Geltung, die der Zahl ihrer Schiffe entsprechen würde. Noch immer ist diese in den meisten deutschen Stromgebieten größer als der Schiffspark der Reedereien. Besonders gilt das für die östlichen Wasserstraßen. Von geringer Bedeutung ist der Kleinschiffer nur auf der Donau.

Um größere Unabhängigkeit zu gewinnen, haben sich die Kleinschiffer vielfach zu Genossenschaften zusammengeschlossen. Es gibt Schleppschiffahrtsgenossenschaften, die Schlepper angeschafft haben und diese den Genossen zur Verfügung stellen, und es gibt Genossenschaften, die die Frachtemittlung besorgen. Die Genossenschaft kann hierbei dem einzelnen Genossenschaftler gegenüberreten wie ein selbständiger Frachtenunternehmer, indem sie auf der einen Seite mit dem Genossen zu bestimmten Frachtsätzen abschließt und auf der anderen Seite mit den Güterversendern Frachtgeschäfte tätigt, wobei natürlich der Jahresgewinn am Schlusse des Jahres in irgendwelcher Weise an die Genossen zur Verteilung gelangt; oder die Genossenschaft beschränkt sich auf die Tätigkeit eines Schiffahrtsagenten, indem sie die gewonnenen Frachten den Genossen, die sich bei ihr melden, meist in der Reihenfolge ihrer Anmeldung (unter Berücksichtigung der Tauglichkeit ihrer Fahrzeuge, ihres Aufenthaltsortes u. a.) zuweist. Auf jeden Fall gewinnen die Kleinschiffer durch eine Genossenschaft der letzteren Art eine ständige Organisation, die für sie Frachten zu werben und Frachtengeschäfte abzuschließen vermag.

Für das Bestehen und die Entwicklung der Kleinschiffahrt haben angesichts des Kapitalmangels, an dem diese leidet, noch große Bedeutung die Schiffbeleihungsbanken. Sie haben das Kreditbedürfnis, das beim Erwerb der Kähne vorhanden ist, zu befriedigen. Das besondere Schiffspfandrecht, bei dem das Pfandrecht an dem Schiffe im Schiffsregister eingetragen und im Schiffsbrief vermerkt wird, spielt dabei die Hauptrolle. Wenn auch das Schiffspfandrecht nicht dieselbe Sicherheit bietet wie eine Grundbuch-Hypothek — als Schiffseigentümer gilt nur der, der im Schiffsregister eingetragen ist, Schiffe entwerten rasch, sind Havarien ausgesetzt, der Schuldner kann sich durch Fahrten ins Ausland dem Zugriff inländischer Gerichtsbehörden entziehen — so bietet es doch die Möglichkeit der Gewährung eines Realkredits, wo sonstiges Vermögen fehlt. Das Pfandrecht kann auch schon an Schiffen, die im Bau begriffen sind, bestellt werden, worüber ein besonderes Gesetz vom 4. 7. 1926 handelt. — Den größten Anteil an dem Schiffbeleihungsgeschäft der deutschen Binnenschiffahrt besitzen holländische Banken. Deutsche Schiffbeleihungsbanken, auch als Schiffsbanken bezeichnet, bestehen erst seit 1918. Um ihren Geschäftsbetrieb auf eine besonders gesicherte Grundlage zu stellen, wurde das „Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz)“ vom 14. 8. 1933 erlassen.

Auch in der Binnenschiffahrt bestehen Konzentrationsbestrebungen. So wie sich die Kleinschiffer zu Genossenschaften zusammenschließen, bilden sich in der Gruppe der Reedereien immer größere Unternehmungen durch Fusionen, es bilden sich durch Kapitalbeteiligungen Konzerne, wie insbesondere in der Rheinschiffahrt, oder man schließt Konventionen mit oder ohne Bindungen bezüglich der Beförderungspreise ab, wie sie z. B. im Donaugebiet anzutreffen sind. Das Konzentrationsbestreben geht aber auch in der Richtung einer Zusammenfassung von Groß- und Kleinschiffahrt in Kartellen zur Verbesserung der Wirtschaftsverhältnisse in beiden Schiffahrtszweigen. Demgegenüber bildet aber eine große Schwierigkeit die Vielheit der Kleinschiffer, vornehmlich solange sie nicht organisiert sind, zum Teil der Mangel

ihres wirtschaftlichen Verständnisses sowie die verhältnismäßige Leichtigkeit, mit der in der Binnenschifffahrt bei verbesserten Wirtschaftsverhältnissen neue Unternehmungen, insbesondere in der Kleinschifffahrt, entstehen können, die als Außenseiter von den durch das Kartell geschaffenen Verhältnissen Nutzen ziehen.

Zu erwähnen ist schließlich noch die Unterscheidung der Binnenschifffahrt in *Berufs- oder gewerbliche Schifffahrt* und in *Werksschifffahrt*. Die letztere wird von Handels- und von Industrie- bzw. Bergwerksunternehmungen zur Ergänzung und Unterstützung ihres Hauptgewerbes betrieben. Je nachdem, ob sie mit eigenen oder mit fremden Schiffen durchgeführt wird, bezeichnet man sie als *unmittelbare* oder als *mittelbare* Werksschifffahrt. Meist kommt beides nebeneinander vor. Gegenüber dem, daß Firmen, die für die Werksschifffahrt in Frage kommen, zur Durchführung ihres Verkehrs fremde Schiffe heranziehen können, ergibt es sich in Zeiten schlechter Beschäftigung im eigenen Betriebe, daß solche Firmen, wenn sie eigene Schiffe besitzen, in Konkurrenz zur Berufsschifffahrt auf dem Frachtenmarkte als Anbietende von Schiffsraum auftreten.

2. Die Notstandsorganisation¹.

Die Binnenschifffahrt war durch die langdauernde Wirtschaftskrise ganz besonders in Mitleidenschaft gezogen worden. Es war durch den Rückgang des anfallenden Ladungsgutes, wie es in der Einführung zum „Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ heißt, „ein Kampf um das Frachtgut entbrannt, der zu einem unregelmäßigen Unterbieten der Frachten, vielfach bis unter die Selbstkosten geführt hat“. Trotzdem blieb ein großer Teil der Schiffe unbeschäftigt. Das wirkte sich bei den Reedereien, die mit hohen fixen Kosten arbeiten, dahin aus, daß manche von ihnen in finanzielle Schwierigkeiten kamen. Einzelne mußten zu Sanierungsmaßnahmen schreiten. Die Kleinschiffer aber, die von ihren Schiffs-Einnahmen ihren persönlichen Unterhalt bestreiten, gerieten in solche Notlage, daß sie die Wohlfahrtsfürsorge in Anspruch nehmen mußten. Bei ihnen mußte sich die Wirtschaftskrise auch deshalb besonders scharf auswirken, weil sie in normalen Zeiten, wie an früherer Stelle erwähnt, ihre Beschäftigung zu einem großen Teile von den Reedereien erhalten, die nun bei dem herabgeminderten Frachtenangebot mit ihrem eigenen Schiffs-park auskamen. Auf der anderen Seite waren es die Kleinschiffer, die in ihrer großen Not schließlich zu jedem Frachtsatze Fracht zu gewinnen suchten und damit die Frachtsätze auf ein Niveau drückten, das unter den Selbstkosten der Reedereien lag.

Die Reichsregierung konnte dieser Notlage der Binnenschifffahrt gegenüber nicht untätig bleiben. Deshalb brachte schon die „Verordnung des Reichspräsidenten zur Anpassung einiger Gesetze und Verordnungen an die veränderte Lage von Wirtschaft und Finanzen“ vom 23. 12. 1931 in ihrem dritten Teile Bestimmungen, die mit „Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ überschrieben waren. Diese Bestimmungen wurden dann noch erweitert durch das „Gesetz zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt“ vom 16. 6. 1933. Durch dieses wurde der Reichsverkehrsminister „ermächtigt, zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt, namentlich zum Ausgleich zwischen dem Angebot an Frachtgut und Frachtraum, verkehrswirtschaftliche Maßnahmen zu treffen. Er kann insbesondere:

- a) Schifffahrtstreibende zu öffentlich-rechtlichen Verbänden zusammenschließen sowie die Ausnützung des Kahn- und Schlepparks und seine Vermehrung beschränken,
- b) selbst oder durch dazu von ihm ermächtigte Verbände oder andere Stellen Mindest- und Höchstentgelte in der Binnenschifffahrt (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepp-

¹ Siehe hierzu *Gustav Koenigs*, Die Notlage der Binnenschifffahrt und ihre Bekämpfung. Frankfurt/Main 1937.

löhne, Maklerentgelte, Schiffsmieten, Vergütungen für die Einlagerung von Gütern in Binnenschiffen oder dergleichen) festsetzen und die Verteilung des Fracht- und des Lagergutes und der Schleppgelegenheiten regeln,

c) zur Durchführung von Abwrackmaßnahmen den zu a) genannten Verbänden das Recht verleihen, Umlagen zu erheben“.

Diese Formulierung der Ermächtigung des Reichsverkehrsministers schloß sowohl die damals erörterten Pläne für Hilfsmaßnahmen, die nicht zur Durchführung gekommen sind, als auch die tatsächlich durchgeführte Notstandsorganisation für die deutsche Binnenschifffahrt in sich.

Für die *Rheinschifffahrt* bestanden als Pläne, die nicht zur Durchführung gebracht wurden, der sog. *Jäger-Plan* sowie der *Abeichungsplan* des Generaldirektors Dr. Welker. Nach dem ersteren sollte durch die Gesamtheit der Reedereien des Rheins eine Treuhand-Gesellschaft gebildet werden, die die gesamte Tonnage der Partikulierschiffer zu mieten und zu gleichen Bedingungen an Reeder und Befrachter abzugeben, einen gewissen Teil davon aber je nach dem vorhandenen Raumbedarf still zu legen gehabt hätte. Bei Überschreiten der Stilllegungen des Kahnraumes der Partikulierschiffer von 2 Millionen Tonnen hätten in gleichem Maße die Reeder mit ihrer Tonnage an Stilllegungen teilzunehmen gehabt. Für die Miete der Partikulier-Kähne sollten Mindestsätze gelten, die für die fahrende und für die stillgelegte Tonnage verschieden hoch sein sollten. Gleichzeitig sollte durch den Zusammenschluß der Reeder in der Treuhand-Gesellschaft eine Regelung der Frachtsätze in der Reederei-Gruppe ermöglicht werden.

Nach dem „*Abeichungsplan*“ von Welker sollte die Beladungsgrenze der Schiffe nicht nach dem jeweiligen Wasserstand, sondern nach der Größe des Frachtangebotes bemessen werden. Bei geringem Ladungsangebot wäre die Beladungsgrenze bis zu 70 oder selbst 60% der Ladefähigkeit der Kähne herabzusetzen gewesen. Man sprach danach auch von einem „*künstlichen Kleinwasserplan*“. Jedenfalls wäre auf diese Weise dasselbe erreicht worden wie durch eine teilweise Stilllegung von Tonnage, nur daß die wirtschaftliche Auswirkung einer solchen hier gleichmäßig auf sämtliche Beteiligte aufgeteilt worden wäre. Als Nachteil hätte sich aber gegenüber einer Stilllegung ergeben, daß nach dem „*Abeichungsplan*“ auch die nicht in Verwendung genommenen Kahnräume bewegt werden mußten und damit Kosten, die durch Stilllegung hätten vermieden werden können, entstanden wären.

Die Maßnahmen, zu denen die Reichsregierung tatsächlich gegriffen hat, sind in der Hauptsache folgende: Man hat die Kleinschifffahrt in straffer Organisation zusammengefaßt, indem man *Schiffer-Betriebsverbände* zwangsweise bildete, man suchte auch einen entsprechenden *Zusammenschluß der Reedereien* zu erreichen — die Reedereien sollen einen bestimmten Teil der Kleinschifffahrtstonnage fest in Miete nehmen und unter sich aufteilen —; im übrigen erhalten die Kleinschiffer ihre Beschäftigung (Zuweisung der Ladung) durch *Meldestellen*, die sie der Reihe nach abfertigen. Schließlich wurden *Frachtausschüsse* gebildet, die für die wichtigsten Güter und Verkehrsbeziehungen die Frachten verbindlich festsetzen.

Man hat mit der durch die gesetzlichen Bestimmungen ermöglichten Regelung in *Mittel- und Ostdeutschland* begonnen, weil diese dort auf der einen Seite besonders dringlich, auf der anderen Seite aber auch ohne übergroße Schwierigkeiten durchzuführen war. Es handelte sich um die Flußgebiete der Elbe und Oder samt den dazwischen liegenden Kanälen sowie um Ostpreußen. So errichtete man *Frachtausschüsse* für die Elbe in Hamburg, Magdeburg und Dresden, für die Saale in Halle, für den Elbe-Lübeck-Kanal in Lübeck, für die märkischen Wasserstraßen in Berlin

für die Oder in Stettin und Breslau und für Ostpreußen in Königsberg¹. Zuletzt wurde ein Frachtausschuß in Dortmund gebildet; er ist zuständig für die Wasserstraßen zwischen dem Rhein und dem Stromgebiet der Elbe.

Die Bestimmungen, die für die Frachtausschüsse in zahlreichen Verordnungen und Erlassen getroffen waren, sind unter dem 25. 9. 1935 in der 18. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt vom 16. 6. 1933 und in den dazu ergangenen „Richtlinien“ zusammengefaßt worden². Nach § 4 der Durchführungsverordnung setzen sich die Frachtausschüsse zusammen aus Vertretern der Kleinschifffahrt, der Großschifffahrt, der Verlager und der Spediteure. Die Mitglieder werden von der Aufsichtsbehörde berufen und entlassen, die auch aus dem Kreise derselben den Vorsitzenden und den Stellvertretenden Vorsitzenden bestimmt. Es gibt Mitgliederversammlungen und Fachausschüsse. Die Beschlüsse der letzteren gelten ohne weiteres als Beschlüsse des Frachtausschusses. Sie sind so zu besetzen, daß die Klein- und Großschifffahrt einerseits und die Verlager und Spediteure andererseits gleich stark vertreten sind. Das ist wichtig, weil die Beschlüsse der Frachtausschüsse durch Abstimmung zustande kommen. Die Frachtausschüsse sind keine Körperschaften öffentlichen Rechtes. Ihre Mitglieder haben als Einzelpersonen zu handeln; sie haben auch keine Weisungen von den Wirtschaftsgruppen, die sie vertreten, entgegenzunehmen. Trotzdem werden diese die Beschlüsse der Frachtausschüsse leichter hinnehmen, wenn sie wissen, daß ihre Vertreter ihre Stimmen voll zur Geltung bringen konnten. Um übrigens die Mitglieder möglichst unabhängig von den vertretenen Wirtschaftsgruppen zu machen, sind die Sitzungen der Ausschüsse nicht öffentlich. Die Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Aufsichtsbehörde. Die Aufsichtsbehörde kann sich schon bei den Sitzungen vertreten lassen, hat aber dort kein Stimmrecht. Versagt die Aufsichtsbehörde dem Beschlusse eines Frachtausschusses die Bestätigung und damit die Gültigkeit, so entsteht damit nicht etwa das Recht derselben, nun von sich aus eine Vorschreibung zu machen. Vielmehr wird dann die Bildung der Entgelte der Wirksamkeit von Angebot und Nachfrage überlassen. Es liegt also bis zu einem gewissen Grade in der Hand der Frachtausschüsse, ob ein Entgelt festgesetzt wird oder nicht. Immerhin hat die Aufsichtsbehörde das Recht, über eine bestimmte Angelegenheit eine Beschlußfassung oder, wenn schon ein Beschluß vorliegt, eine nochmalige Beschlußfassung zu verlangen.

Als Aufgaben der Frachtausschüsse erklärt § 6 der Durchführungsverordnung: „Mindest- und Höchstentgelte in der Binnenschifffahrt (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepplöhne, Maklerentgelte, Schiffsmieten, Vergütungen für die Einlagerung von Gütern in Binnenschiffe u. dgl.) festzusetzen sowie die Verteilung des Fracht- und Lagergutes und der Schleppgelegenheiten zu regeln“. „Die Vereinbarung von Entgelten, die bestätigten Beschlüssen von Frachtausschüssen widersprechen, ist ungültig“ (§ 8). Doch gibt es sog. *Ausnahmege-schäfte*; das sind nach den Richtlinien solche Geschäfte, bei denen mit Zustimmung des Frachtausschusses eine Fracht festgesetzt werden soll, die unter dem vom Frachtausschuß allgemein festgesetzten Satz liegt. Auch Entgelte für *Nebenleistungen*, die mit der Beförderung unmittelbar zusammenhängen, können von den Frachtausschüssen festgesetzt werden. Endlich sind nach § 9 der Durchführungsverordnung „Verträge, die eine Güterbeförderung mit Binnenschiffen bezwecken (insbesondere Mietverträge) . . . nur gültig, wenn sie der zuständige Frachtausschuß genehmigt und die

¹ G. Koenigs, a. a. O. S. 11.

² Siehe hierzu auch E. Billing, Die neue Verordnung über die Frachtausschüsse, in Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1935, Heft 10.

Aufsichtsbehörde den Beschluß bestätigt“. Auch Lagerkahnverträge sind, wenn der Frachtausschuß eine diesbezügliche Anordnung trifft, ihm zur Genehmigung vorzulegen. Es soll dadurch vermieden werden, daß gegebenenfalls durch übermäßiges Einlagern der Kahnraum für das Fahrtgeschäft zu knapp wird. Regelungen von Schifferbetriebsverbänden oder von Reedereienvereinigungen, die Beschlüssen von Frachtausschüssen entgegenstehen, werden durch diese Beschlüsse aufgehoben. Wichtig für Verlagerkreise ist, „daß die Frachtausschüsse in ihren Beschlüssen gleichzeitig angeben, wie lange die getroffene Festsetzung Gültigkeit haben soll“¹. Dem Geschäftsverkehr wird dadurch bis zu einem gewissen Grade eine sichere Kalkulationsbasis geboten. — Die Beschlüsse der Frachtausschüsse müssen veröffentlicht werden.

Schiffer-Betriebsverbände, zu denen die Kleinschiffer, wie erwähnt, zwangsweise zusammengeschlossen worden sind, wurden ebenfalls zuerst auf der Elbe, auf den märkischen Wasserstraßen, der Oder und in Ostpreußen gebildet. Später wurde ein Verband für die Untere Elbe und schließlich ein solcher für das Rheingebiet errichtet². Keine Schiffer-Betriebsverbände bestehen im Stromgebiet der Weser und im Gebiet der westdeutschen Kanäle. Für die östlichen Wasserstraßen waren sie von besonderer Bedeutung, weil dort mehr als zwei Drittel des Kahnraumes sich in den Händen der Kleinschiffer befindet.

Durch die 13. Durchführungsverordnung vom 15. September 1934 erhielten die Schiffer-Betriebsverbände einheitliche Satzungen. In § 3 derselben wird als Aufgabe der Verbände bestimmt:

„Der Verband hat die Belange seiner Mitglieder zu fördern. Zu seinen Aufgaben gehört insbesondere die Vertretung der Belange seiner Mitglieder nach außen, namentlich gegenüber den Behörden und den an der Binnenschifffahrt Beteiligten, sowie die Teilnahme an gemeinsamen Einrichtungen der Binnenschifffahrt.

Daneben kann der Verband seine Tätigkeit insbesondere erstrecken auf:

1. Beschaffung von Beihilfen für in Not geratene Mitglieder;
2. Beratung der Mitglieder in Rechts-, Steuer- und sonstigen geldlichen Angelegenheiten;
3. Förderung aller Bestrebungen, die der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Hebung der Kleinschiffer dienen (Versicherungswesen, Schulwesen, Genossenschaftswesen usw.).

Der Verband ist nicht befugt, eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit auszuüben.“

Die Schiffer-Betriebsverbände sind überdies als Bezirksgruppen der Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“ der Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ eingegliedert und damit gleichzeitig Teil der berufsständischen Organisation der Binnenschifffahrt geworden. Trotzdem verblieben sie Körperschaften des öffentlichen Rechtes, die sie nach der 12. und 13. Durchführungsverordnung sind.

§ 4 der Satzungen erklärt, daß der Verband zur Erfüllung seiner Aufgaben insbe-

¹ E. Billing, a. a. O.

² Die Errichtung des Schiffer-Betriebsverbandes für das Rheingebiet, das ist der Rhein mit seinen Nebenflüssen, erfolgte durch die 10. Verordnung zur Durchführung des „Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt vom 16. Juni 1933“ vom 15. September 1934. Nach der 13. Durchführungsverordnung haben die bestehenden sechs Schiffer-Betriebsverbände die folgenden Bezeichnungen:

Schiffer-Betriebsverband für den Rhein,			
„	„	„	die Elbe,
„	„	„	die Untere Elbe,
„	„	„	die mitteldeutschen Wasserstraßen,
„	„	„	die Oder,
„	„	„	die ostdeutschen Wasserstraßen.

sondere 1. Schiffermeldestellen einrichten, 2. Raumgestellungsverträge abschließen und 3. Abmachungen mit anderen Schifffahrttreibenden und ihren Verbänden treffen kann.

Die wichtigste Aufgabe ist zweifellos, für eine gleichmäßige Verteilung des Fracht- und des Schleppgutes unter den Mitgliedern zu sorgen. Diesem Zwecke dienen die Schiffermeldestellen. Die Mitglieder der Verbände sind verpflichtet, ihre sämtlichen Fracht- und Mietverträge über die Meldestellen abzuschließen. Die Miet- und Bereitstellungsverträge, durch die die Kleinschiffer an Reedereien, Spediteure, Großverfrachter, Befrachter u. a. gebunden waren, wurden allmählich gelöst, so daß die Schiffer heute überhaupt nur mehr über den Verband mit dem Frachtenmarkte in Verbindung treten oder doch treten sollen.

Natürlich konnten sie damit nur einverstanden sein, wenn ihnen dabei eine genügende Beschäftigung gesichert war. Das wurde damit erreicht, daß sich die Reeder verpflichten mußten, „einen Teil der von ihnen übernommenen Transporte durch die Kleinschiffer ausführen zu lassen und zwar auch zu Zeiten, wo sie selbst genügend Kahnraum haben“¹. Wie Koenigs angibt, dürfen z. B. die Reeder auf der Oder von den Transporten von Brennstoffen nur 28 vH, von anderen Gütern nur 33 1/3 vH mit eigenen Kähnen ausführen; für das übrige müssen sie Kleinschiffsraum beim Schiffer-Betriebsverband anfordern². Dadurch ist die Kleinschiffahrt im ganzen sicher nicht schlechter gestellt als früher, wo einzelne Kleinschiffer durch Miet- oder Bereitstellungsverträge durch bestimmte Reeder Beschäftigung bekamen.

Die Meldestellen verteilen die Ladungsgüter in der Reihenfolge, in der sich die Schiffer bei ihnen haben eintragen lassen. Es liegt daher im Interesse der Schiffer, nach Beendigung einer Reise sich so rasch als möglich bei der in Betracht kommenden Meldestelle einzuschreiben. Eine Verpflichtung des Schiffers, die Beförderung, die ihm von der Meldestelle zugewiesen wird, anzunehmen, besteht nur in dem Falle, daß er der letzte auf der Anmeldeungsliste stehende Schiffer ist, und daß für das angebotene Gut eine Mindestfracht festgesetzt ist, zu deren Einhaltung der Verfrachter bereit ist. Andernfalls wird im Falle der Weigerung eines Schiffers das Gut dem nächsten auf der Liste stehenden zugewiesen.

Durch die Einrichtung der Meldestellen wurde das Gewerbe der Schiffsmakler überflüssig. Die Personen, die auf diese Weise beschäftigungslos geworden wären, sind zu einem großen Teile bei den Meldestellen untergebracht worden.

In Verfolg der Notstandsorganisation der Binnenschiffahrt erfolgten auch Zusammenschlüsse der Reedereien zu Reedereivereinigungen. So sind die Reeder der Märkischen Wasserstraßen zur „Mitteldeutschen Reedereivereinerung von 1933“, die der Elbe zur „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934“, dem sog. Elbekartell, zusammengefaßt. Die erstere hatte zur Aufgabe, mit dem Schifferbetriebsverband für die mitteldeutschen Wasserstraßen ein Beschäftigungsabkommen zu schließen, und hat dieses Abkommen zu entsprechender Durchführung zu bringen. Das Elbekartell dagegen hat über diese Aufgabe hinaus auch für eine entsprechende Verteilung der Ladungen unter seine Mitglieder Sorge zu tragen und eine Festsetzung der Frachten vorzunehmen. Eine Güterverteilungsstelle, die es gemeinsam mit dem Schifferbetriebsverband für die Elbe unterhält, sorgt nicht nur für die erwähnte Verteilung an die Mitglieder der Vereinigung, sondern auch für die

¹ G. Koenigs, a. a. O. S. 14.

² Zufolge der 20. Durchführungsverordnung vom 22. 12. 1936 zum Gesetz vom 16. 6. 1933 ist der Verkehr auf näher bezeichneten Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder auf Mitglieder der „Mitteldeutschen Reedereien-Vereinigung“ und die Kleinschiffer der Schifferbetriebsverbände beschränkt und auf die beiden Gruppen aufgeteilt im Verhältnis von 22 : 78.

Verteilung der Ladungen zwischen Reedereien und Kleinschiffern. Unter dem 8. 7. 1937 erhielt sie durch die 24. Durchführungsverordnung zum Gesetz vom 16. 6. 1933 — eine Einigung zwischen den Kartellmitgliedern war nicht zustande gekommen — eine neue Satzung, die das Kartell vom 1. 1. 1938 an auflockert, indem sie es in ein reines Betriebskartell umstellt. Die bisherigen Geschäftsanteile fallen fort. Der Kundenschutz wird für kleinere Transportmengen aufgehoben. Die Betätigung der Kartellmitglieder außerhalb des Kartellgebietes wird mit sofortiger Wirkung von allen Bindungen freigestellt.

Am schwierigsten waren die Verhältnisse für den Rhein zu regeln wegen der Internationalität der Schifffahrt auf diesem Strome. Beträgt doch die Rheinschiffahrt unter der deutschen Flagge nur etwas mehr als ein Drittel der gesamten Tonnage, die auf dem Rhein verkehrt. Deshalb hat man die Partikuliere erst so spät zu einem Schiffer-Betriebsverbande zusammengeschlossen, der dann auch Meldestellen eingerichtet hat¹. Er setzt Mindestfrachten für seine Mitglieder fest. Mit den Rhein-Reedereien wurden in freier Vereinbarung Raumgestellungsverträge abgeschlossen. Für 1936 war ein Raumgestellungsvertrag geschlossen worden, nach dem die Reedereien monatlich 180 000 Tonnen der Partikuliere beschäftigen mußten, auch wenn zur Bewältigung der Transporte die eigene Tonnage ausgereicht hätte. Trotzdem waren die Partikuliere, die durch den guten Wasserstand des Rheins während des Jahres sowie wegen geringerer Beschäftigung im Getreide-Lagergeschäft Schaden erlitten hatten, nicht befriedigt. Ab 1. Februar 1937 wurde nun nach längeren Verhandlungen ein Raumgestellungsabkommen vereinbart, nach dem die Reedereien auf die Dauer eines Jahres 2,14 Millionen Tonnen Partikulierschiffsraum zu festen Frachtsätzen übernehmen, während weitere 860 000 Tonnen zu Tagessätzen abgenommen werden. Formell werden auf Grund des Abkommens die Gestellungsverträge zwischen dem Schiffer-Betriebsverband für den Rhein und den einzelnen Reedereien geschlossen.

Um mit der bedeutenden holländischen Schifffahrt auf dem Rhein in ein geregeltes Verhältnis zu kommen, wurde am 29. Mai 1935 zwischen dem Schiffer-Betriebsverband für den Rhein und der Niederländischen Partikuliere Rijnvaart-Centrale in Rotterdam ein Abkommen getroffen. Danach wurde eine Kommission aus zwei Vertretern des Betriebsverbandes und zwei Vertretern der Centrale sowie einem Vorsitzenden, der abwechselnd jährlich von dem Betriebsverbande und der Centrale gestellt wird, gebildet. Aufgabe der Kommission ist, die ständige Verbindung zwischen den beiden Organisationen aufrechtzuhalten. Im einzelnen werden ihre Aufgaben und Befugnisse durch eine besondere Geschäftsordnung festgelegt. Ein Zusammenwirken mit den belgischen Rheinschiffern ist für den Fall, daß für diese ebenfalls eine entsprechende Organisation gebildet wird, vorgesehen. In dem Abkommen ist insbesondere bestimmt, daß Schiffermeldestellen nicht nur in Deutschland, sondern auch in Holland unterhalten werden. Den Mitgliedern der beiden Organisationen soll zur strengen Pflicht gemacht werden, die Beschäftigung ihrer Fahrzeuge nur über die Meldestellen zu suchen. Es wird ihnen dabei für die Meldestellen beider Organisationen gleiche Behandlung zugesichert, allerdings mit einigen Ausnahmen. Im Bergverkehr von der Ruhr und oberhalb gelegenen Rheinhäfen soll das Beschäftigungsverhältnis zwischen deutschen und niederländischen Partikulierschiffern, das vor Einrichtung der Meldestelle Duisburg-Ruhrort bestand, nicht beeinträchtigt werden, und die Verfrachtung des deutschen Reichsgetreides ab Rotterdam soll wie bisher vorzugsweise in deutschen Rheinschiffen erfolgen. Die in einer niederländischen Naamlooze Vennotschap unter niederländischer Flagge verkehren-

¹ Es gibt im Rheingebiet Meldestellen in Duisburg-Ruhrort, Neuß, Köln, Koblenz und Linz, Mainz, Frankfurt a. Main, Mannheim, Heilbronn, Karlsruhe, Kehl, Saarbrücken.

den Fahrzeuge, die durch Anteile an der Vennotschap deutschen Staatsangehörigen zugehören, oder von solchen betrieben werden, gelten als deutsche Fahrzeuge. Den Abschluß von Schiffsgestellungsverträgen haben sich die beiden Vertragsparteien vorbehalten. Im übrigen wurde vereinbart, einheitliche Verfrachtungsbedingungen zu erstreben.

Eine Ausnahme bezüglich der Notstandsmaßnahmen¹ bildet die Schifffahrt auf den westdeutschen Kanälen und auf der Weser. Hier war eine Notlage der Binnenschifffahrt wie in den übrigen deutschen Schifffahrtsgebieten nie vorhanden. „Reedereien und Kleinschiffer haben unter sich ein Abkommen geschlossen, worin sie die einzelnen Verkehre aufgeteilt und die Anteile der Groß- und Kleinschiffer unter sich geregelt haben“².

Zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschifffahrt waren für die mitteldeutschen und ostdeutschen Flüsse und Kanäle auch ein Neubauverbot und ein Zugungsverbot erlassen worden. Das Neubauverbot wurde nun mit Ausnahme der Unterelbe, von Groß-Hamburg und der Werkschifffahrt durch Erlaß vom 2. 4. 1937 bedeutend gelockert. Der Neubau von Kähnen und Tankschiffen wurde vollständig freigegeben, während für den Bau von Schleppern und Motorschiffen gewisse Beschränkungen aufrecht blieben. Bezüglich der Werkschiffe³ wurde durch die 22. Durchführungsverordnung zum Gesetze vom 16. 6. 1933 bestimmt, daß im Stromgebiet der Elbe und Oder, auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder und auf den ostpreußischen Wasserstraßen eine Vermehrung des Bestandes an Werkschiffen nach Zahl, Schiffsraum und Triebkraft verboten ist. Auch dürfen die Werkschiffe nicht zur Güterbeförderung für andere oder zum Schleppen von Fahrzeugen anderer Unternehmer verwendet werden. Es soll dadurch die gewerbliche Binnenschifffahrt gegenüber der Werkschifffahrt in Schutz genommen werden.

Durch den Aufschwung, den die deutsche Wirtschaft seit 1933 genommen hat, ist die Notlage der Binnenschifffahrt zum größten Teil überwunden. Deshalb konnte das Neubauverbot gelockert werden. An einen Abbau der Marktregelung, wie sie als Notstandsorganisation dargelegt worden ist, wird aber wohl nicht gedacht. Sie hat in schlechter Zeit gute Früchte getragen, und sie wirkt sich auch heute in günstiger Weise aus sowohl für die Kleinschifffahrt wie auch für die Reedereien.

3. Die berufsständische Organisation⁴.

Die Grundlage der berufsständischen Organisation der deutschen Binnenschifffahrt bildet die „Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs (Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft)“ vom 25. 9. 1935. Gemäß § 1 dieser Verordnung wurde das Verkehrsgewerbe „fachlich zusammengefaßt und, soweit erforderlich, fachlich und bezirklich gegliedert“. § 2 der Verordnung bestimmte als fachliche Gliederung sieben Reichsverkehrsgruppen: Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Kraftfahrergewerbe, Fuhrergewerbe, Schienenbahnen, Spedition und Lagerei, Hilfgewerbe des Verkehrs. Der Paragraph sagt weiterhin, daß die Reichsverkehrsgruppen „in Fachgruppen und diese nach Bedarf in Fachuntergruppen gegliedert“ werden.

¹ Siehe dazu aber den früher erwähnten kürzlich errichteten Frachtausschuß in Dortmund.

² G. Koenigs, a. a. O. S. 19.

³ Werkschiffe sind nach der 22. Durchführungsverordnung Binnenschiffe, „die ausschließlich dem Güterverkehr eines bestimmten Werkes dienen und ausschließlich für dieses bestimmte oder von ihm versandte Güter befördern“.

⁴ Siehe hierzu E. Schreiber, Die Organisation der Binnenschifffahrt, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1937, Heft 3.

Danach wurden für den Bereich der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt durch § 7 der Satzung derselben, die von ihrem Leiter erlassen und vom Reichsverkehrsminister genehmigt worden ist, ursprünglich vier Fachgruppen gebildet:

- eine Fachgruppe „Reeder“,
- „ „ „Kleinschiffer“,
- „ „ „Hafen und Umschlagbetriebe“,
- „ „ „Sondergewerbe der Binnenschifffahrt“.

Die beiden ersteren Fachgruppen wurden durch Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 8. 4. 1937 zur Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“ zusammengefaßt.

Zur Fachgruppe „Hafen- und Umschlagbetriebe“ gehören die Hafenverwaltungen der öffentlichen Körperschaften, gemischtwirtschaftliche Hafengesellschaften, Hafenanlagen privater Unternehmer, Umschlagsbetriebe, gleichgültig, ob sie den Umschlag mit eigenen oder mit fremden Anlagen durchführen, u. a.

Die Fachgruppe „Sondergewerbe der Binnenschifffahrt“ zerfällt nach § 7, Ziff. 2, der Satzung in folgende Fachuntergruppen:

- die Fachuntergruppe „Hafenschifffahrt“,
- „ „ „Fährbetriebe“,
- „ „ „Lotsen und Haupter“¹,
- „ „ „Flößerei“,
- „ „ „Befrachter² und Makler“,
- „ „ „Selbständige Schifffahrtssachverständige“,
- „ „ „Schifffahrtsagenturen“.

Außer der fachlichen sieht die „Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs“ auch eine bezirkliche Gliederung vor. Diese bedarf der Zulassung durch den Reichsverkehrsminister. Aber auch Fachgruppen und Fachuntergruppen können bezirklich gegliedert werden, „wenn ein zwingendes Bedürfnis besteht“. Nach § 7, Ziff. 3, der Satzung der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt waren die Fachgruppen „Reeder und Kleinschiffer“ sowie „Hafen und Umschlagsbetriebe“ und die Fachuntergruppen der Fachgruppe „Sondergewerbe der Binnenschifffahrt“ stromgebietsweise unterzugliedern. Auf Grund dieser Vorschrift erfolgte die bezirkliche Gliederung, mit Ausnahme der Fachuntergruppen „Hafenschifffahrt“ und „Lotsen und Haupter“ in folgende Gebiete:

1. Rheingebiet,
2. Westdeutsche Kanäle und Weser,
3. Elbgebiet,
4. Mitteldeutsche Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder,
5. Odergebiet,
6. Ostdeutsche Wasserstraßen,
7. Donaugebiet³.

Man hat sich also bei der Gliederung nicht an politische Grenzen gehalten, sondern hat Gebiete zur Grundlage gewählt, von denen ein jedes seine besondere Eigenart besitzt.

„Die bestehenden, vom Reichsverkehrsminister anerkannten Spitzenverbände des Verkehrsgewerbes und ihre Gliederungen“ (§ 6 der VO. vom 25. 9. 1935) waren in die Reichsverkehrsgruppe und ihre Gliederungen überzuführen. Im Bereiche der Binnenschifffahrt hat man jedoch eine wichtige Ausnahme bezüglich des „Central-Vereins

¹ Die sogenannten Elbehaupter besitzen das Elbschiffer-Ergänzungszeugnis und bedienen die ohne Triebkraft talwärts fahrenden Elbschiffe.

² Befrachter sind Frachtführer im Sinne des Binnenschifffahrtsgesetzes, die ihr Gewerbe, ohne eigene Schiffe zu besitzen, betreiben.

³ Nach E. Schreiber a. a. O.

für deutsche Binnenschifffahrt“ gemacht, allerdings nur, soweit seine Tätigkeit über den Rahmen berufsständischer Vertretung der Binnenschifffahrt hinausging.

Denn nach der Satzung der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt ist die Reichsverkehrsgruppe „die alleinige Vertreterin der Unternehmer und Unternehmungen, die auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt selbständig tätig sind“ (§ 1). Sie hat nach § 2 der Satzung „die allgemeinen Belange der Binnenschifffahrt und die Selbstverwaltungsangelegenheiten des Gewerbes wahrzunehmen und die Mitglieder fachlich zu beraten und zu betreuen“. Sie hat ferner „die Reichsregierung und die Behörden in allen Fragen des Gewerbes zu beraten und zu unterstützen“, und sie „hat innerhalb ihres Verkehrszweiges für Ordnung und Anstand in Angebot und Durchführung der Verkehrsleistung und für Lauterkeit im Wettbewerb unter den Berufsangehörigen und mit anderen Berufsgruppen zu sorgen“.

Die Reichsverkehrsgruppe hat ihren Sitz in Berlin und umfaßt das ganze Reichsgebiet. Sie hat die Stellung eines rechtsfähigen Vereins, während Fachgruppen, Fachuntergruppen und Bezirksgruppen keine Rechtsfähigkeit haben. Eine besondere Rechtsstellung nehmen die Schifferbetriebsverbände ein. Sie sind Bezirksgruppen der Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“; trotzdem sind sie Körperschaften des öffentlichen Rechtes, soweit sie nach der Notgesetzgebung die Aufgabe der Marktregelung zu erfüllen haben.

Die Zugehörigkeit zur Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ ist eine zwangsweise. Nachdem der Reichsverkehrsminister die einzelnen Fachgebiete abgegrenzt hat, sind alle Unternehmer und Unternehmungen, die auf einem der Fachgebiete der Binnenschifffahrt selbständig tätig sind, Mitglieder der Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“. Sie werden, nachdem sie sich gemeldet haben, der zuständigen Fachgruppe oder Fachuntergruppe sowie deren bezirklicher Gliederung zugewiesen.

Jede Gruppe hat einen ehrenamtlich tätigen Leiter. Der Leiter der Reichsverkehrsgruppe wird vom Reichsverkehrsminister bestellt und abberufen. Die Leiter der Fachgruppen werden vom Leiter der Reichsverkehrsgruppe, die Leiter der Fachuntergruppen und der bezirklichen Gliederungen der Fachgruppen werden vom Leiter der betreffenden Fachgruppe bestellt und abberufen.

An der Seite jedes Leiters steht ein Beirat, der vor allen wichtigen Maßnahmen zu hören ist. „Bei den Fachuntergruppen, den Fachgruppen und der Reichsverkehrsgruppe hat der Beirat in der ersten Sitzung des Geschäftsjahres darüber zu beschließen, ob der Leiter das Vertrauen genießt“ (§ 17, Ziff. 3 der Satzung). „Jede Bezirksgruppe der Fachgruppe ‚Hafen- und Umschlagsbetriebe‘ und ‚Sondergewerbe der Binnenschifffahrt‘ hat jährlich eine Mitgliederversammlung abzuhalten.“ Bei den Bezirksgruppen der Fachgruppe „Reeder und Kleinschiffer“ tritt an die Stelle der Mitgliederversammlung der Beirat (§ 22 der Satzung). Die Mitgliederversammlung „beschließt, ob der Leiter das Vertrauen genießt“ (§ 23, Ziff. 1, der Satzung). „Trifft der Leiter einer Fachgruppe, Fachuntergruppe oder Bezirksgruppe eine Entscheidung, vor der der Beirat zu hören ist, abweichend von der Meinung der Mehrheit des Beirats, so hat er dem Leiter der übergeordneten Gruppe unter Übersendung einer Abschrift der Niederschrift davon innerhalb von drei Tagen Kenntnis zu geben. Der Leiter der übergeordneten Gruppe kann innerhalb einer Woche nach Zustellung die Entscheidung aufheben und selbst entscheiden“ (§ 17, Ziff. 5, der Satzung).

Nach der Satzung der Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ können auch Sonderausschüsse zur Bearbeitung bestimmter Aufgaben gebildet werden. So besteht ein Sonderausschuß für Genossenschaftsfragen, Sonderausschüsse für die Güter- und Fahrgastschifffahrt und ein Sonderausschuß für Hafenbahnangelegenheiten.

4. Die schiffahrtsfördernde und propagandistische Organisation.¹

a) Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt und die ihm angegliederten Vereine.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt e. V. bildet die wichtigste Organisation schiffahrtsfördernder und propagandistischer Art auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt für Deutschland. Wohl mußte er die berufsständischen Aufgaben, die er früher erfüllt hat, an die Reichsverkehrsgruppe „Binnenschifffahrt“ abgeben. Er konnte sich aber dadurch selbständig erhalten, daß er in seiner in der 63. Mitgliederversammlung am 28. 9. 1934 in Breslau beschlossenen neuen Satzung als Zweck des Vereins die Förderung des Wasserstraßenverkehrs in Deutschland erklärt hat. Auf dieser Grundlage wurden dann alle nichtberufsständischen Vereine der Binnenschifffahrt dem Zentral-Verein eingegliedert oder angegliedert.

In der Organisation des Vereins herrscht das Führerprinzip. Der Vorsitzende wird vom Reichsverkehrsminister ernannt und bestellt dann seinerseits den Hauptteil des Führerrates sowie aus diesem drei Stellvertreter. Von den letzteren muß je einer der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Verwaltung angehören. Sie bilden zusammen mit dem Hauptgeschäftsführer den kleinen Führerrat. Im übrigen obliegt die Beratung des Vorsitzenden fünf Ausschüssen, deren Leiter ebenfalls vom Vorsitzenden bestimmt werden.

Dem Zentral-Verein sind insbesondere die folgenden Stromgebietsvereine eingegliedert, indem sie Mitglieder desselben sind:

1. Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg,
2. Verein zur Wahrung der Schiffahrtsinteressen des westdeutschen Kanalgebietes e. V., Dortmund,
3. Verein zur Wahrung der Weserschiffahrtsinteressen e. V., Bremen,
4. Verein zur Wahrung der Elbschiffahrtsinteressen e. V., Hamburg,
5. Verein zur Wahrung der Mitteldeutschen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin,
6. Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen e. V., Breslau,
7. Verein zur Wahrung der Main- und Donauschiffahrtsinteressen e. V., Nürnberg.

Diese Vereine gelten in gewissem Sinne als Zweigvereine des Zentral-Vereins. Für sie besteht eine Einheitssatzung, in der als Zweck des betreffenden Vereins erklärt ist, „in Zusammenarbeit aller am Verkehr des Stromgebietes beteiligten und interessierten Kreise der Verwaltung und Wirtschaft den Wasserstraßenverkehr dieses Gebietes zu fördern“ und „im Rahmen der Gemeinschaftsarbeit des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V. alle auf die Förderung des deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs gerichteten Bestrebungen zu unterstützen“ (§ 2 der Satzung). „Die ordentliche Mitgliedschaft zum Verein schließt die Mitgliedschaft zum Zentral-Verein für deutsche Binnenschifffahrt in sich“ (§ 3 der Satzung).

Mitglieder des Zentral-Vereins sind auch die vielen Kanalvereine, deren Stellung zum Zentral-Verein aber insofern anders als die der Stromgebietsvereine ist, als ihre Mitglieder nicht ohne weiteres gleichzeitig Mitglieder des Zentral-Vereins sind. E. Schreiber bezeichnet sie in seinem zit. Aufsatz als dem Zentral-Verein nur angeschlossen. Er führt in diesem Aufsatz die Adressen von 20 Kanalvereinen an, für die das Verhältnis des Angeschlossenseins gilt. Auch für sie ist eine Einheitssatzung aufgestellt worden, in deren § 2 als Vereinszweck bezeichnet wird: „1. den Bau einer Kanalverbindung von nach zu fördern, 2. im Rahmen der Gemeinschaftsarbeit des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V. alle auf die

¹ Siehe auch hierzu E. Schreiber, Die Organisation der Binnenschifffahrt, Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1937, Heft 3.

Förderung des deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs gerichteten Bestrebungen zu unterstützen“.

Endlich stehen noch die kleinen örtlichen Innungen und Vereine der Binnenschiffer, die sogenannten *Schiffvereine*, in einer gewissen Verbindung mit dem Zentral-Verein. Auch für sie besteht eine *Einheitssatzung*, die vom Zentral-Verein im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister bearbeitet und herausgegeben worden ist. In dieser wird als Zweck des jeweiligen Vereins erklärt: „Die Pflege der Geselligkeit und kameradschaftlichen Verbundenheit in den Kreisen der Binnenschiffer im Geiste des nationalsozialistischen Volksstaates.“ „Die Vertretung der Mitglieder in wirtschaftlichen und sozialpolitischen Angelegenheiten ist nicht Aufgabe des Vereins“ (§ 2). Diese Vereine sind in unmittelbare Verbindung mit den Stromgebietsvereinen gebracht, indem es in § 3 der Einheitssatzung heißt: „Der Verein ist Mitglied des zuständigen Stromgebietsvereins.“

b) *Der Internationale Ständige Verband der Schifffahrtskongresse*.

Früher gab es getrennt internationale Kongresse für die Binnenschifffahrt und solche für die Seeschifffahrt. Der erste internationale Binnenschifffahrtskongreß wurde 1885 in Brüssel abgehalten. Wegen der engen Verbindung, die zwischen den Verhandlungsgegenständen der Binnen- und der Seeschifffahrt zum Teil besteht, wurde auf dem 6. Internationalen Kongreß im Haag beschlossen, die beiden Kongreßarten unter der Bezeichnung „Schifffahrtskongresse“ miteinander zu vereinigen. Sie finden in der Regel alle drei Jahre statt. Der letzte war 1935 in Brüssel. Man hat zur ständigen Durchführung der Kongresse und ihrer Beschlüsse einen Verband gebildet, der aus Vertretern von Staaten und Körperschaften sowie aus Einzelmitgliedern gebildet ist. Fast alle Kulturstaaten sind in ihm vertreten. Sein Zweck ist „die Förderung und Hebung der Binnen- und Seeschifffahrt“. Diesen Zweck sucht er außer durch die Schifffahrtskongresse durch Veröffentlichung von Abhandlungen, Berichten und sonstigen Schriftstücken zu erreichen. Seine Leitung erfolgt durch eine „Internationale Ständige Kommission“, die ihren Sitz in Brüssel hat, und die in der Hauptsache durch Wahl von Vertretern der Regierungen, deren Länder dem Verbands angehören, gebildet wird.

c) *Der „Mittleuropäische Binnenschifffahrtsverband“*.
Er ist aus dem im Jahre 1896 gegründeten Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verband für Binnenschifffahrt, der 1911 zum Deutsch-Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschifffahrt erweitert worden war, hervorgegangen. 1926 wurde der Titel „Mittleuropäischer Binnenschifffahrtsverband“ angenommen. Die heutige Fassung seiner Satzung beruht auf den Beschlüssen der Friedrichshafener Delegiertenversammlung vom 16. 6. 1928. Er „bildet den Zusammenschluß von Schifffahrts- und Kanalvereinen Mitteleuropas“ (§ 1 der Satzung) und hat seinen Sitz in Berlin. Es gehören ihm gegenwärtig die Binnenschifffahrtsvereine von Deutschland, Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei und der Schweiz an. Sein Zweck ist, „die gemeinsamen wasserwirtschaftlichen Aufgaben der Verbandsstaaten, insbesondere auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt, zu fördern. Er soll auf den Ausbau und die Hebung des Verkehrs auf den gemeinsamen Wasserstraßen hinwirken, zur technischen und wirtschaftlichen Klärung der Projekte zur Verbindung der vorhandenen Wasserstraßen beitragen und die Verwirklichung der als baureif anzuerkennenden Pläne nach Kräften fördern“ (§ 2 der Satzung). Auch dieser Verband hält *Kongresse* ab. Der letzte wurde als „Mittleuropäischer Binnenschifffahrtstag“ 1931 in Stuttgart durchgeführt. Um seiner in der Verbandsatzung aufgestellten Aufgabe „Aufklärung und Beeinflussung der öffentlichen Meinung, der Regierungen und Volksvertretungen in Wort und Schrift“ zu entsprechen, hat er überdies eine umfangreiche „Schriftenreihe“ herausgegeben.

Die Verkehrsströme auf den europäischen Binnenwasserstraßen.

Von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart.

1. Die Bedeutung von Verkehrsstromkarten.

Die zunehmende Verflechtung und Überdeckung der Verkehrsnetze der Wasserstraßen, Eisenbahnen, Straßen und Fluglinien im europäischen Raum legen ganz allgemein den Gedanken nahe, fortlaufend ein Bild über die *Größe der Verkehrsströme der verschiedenen Verkehrsmittel* zu erhalten. Aus der Summe der in gleichen Verkehrsbeziehungen, jedoch auf verschiedenen Verkehrsmitteln fließenden Verkehrsmengen im gleichen Verkehrsraum ergeben sich dann die tatsächlichen *Verkehrsspannungen*, die innerhalb und zwischen den verschiedenen Gebieten Europas lebendig sind. Weiterhin läßt sich fortlaufend der Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an der *Raumerschließung* eines jeden Gebietes veranschaulichen, so daß sich gewisse *Schwergewichtslagen* der einzelnen Verkehrsmittel ergeben, die für die weitere Ausgestaltung eines großräumigen allgemeinen Verkehrssystems wichtig sind.

Bei dem Versuch, eine derartige Raumkarte für den europäischen Verkehr aufzustellen oder vorzubereiten, zeigte es sich sehr bald, daß, je weitmaschiger das Verkehrsnetz eines Verkehrsmittels ist, um so einfacher das statistische Material sich beschaffen und kartenmäßig darstellen läßt. Das ist im allgemeinen der Fall bei dem Wasserstraßen- und Luftverkehr, während bei dem dichten Netz der Eisenbahnen und Straßen sowohl die Erhebung der Zahlen wie ihre Darstellung verwickelter ist. Ferner schält sich immer mehr bei der heutigen starken Individualisierung des Personenverkehrs durch den Kraftwagen als darzustellende Verkehrsgattung der *Güterverkehr* sowohl vom statistischen Standpunkt wie vom Standpunkt der wirtschaftlichen Verflechtung der Länder heraus.

Die nähere Untersuchung ergab, daß heute schon für den Wasserstraßenverkehr und den Luftverkehr Europas sich zuverlässige Verkehrsstromkarten aufstellen lassen, während dies für den Eisenbahn- und Straßenverkehr wohl für einzelne Länder, nicht aber für alle Länder Europas möglich ist. Es besteht an sich keine unüberwindliche Schwierigkeit, das notwendige statistische Material für den Verkehr auf Eisenbahnen und Straßen zu gewinnen. Die fast in allen Ländern bereits eingeleiteten Straßenverkehrszählungen für das Verkehrssystem der Land- und Stadtstraßen werden in absehbarer Zeit genügende Ergebnisse für die Darstellung der Straßenverkehrsströme bringen. Es wäre zu hoffen, daß dann anschließend auch die Länder ihre Eisenbahnunternehmungen veranlassen, soweit es noch nicht geschehen ist, die Stärke ihres Verkehrs auf den verschiedenen Strecken zu bestimmen, darzustellen und zu veröffentlichen. Die noch vielfach seitens der Eisenbahnen geübte Zurückhaltung in der Veröffentlichung von Verkehrsstromkarten wird kaum noch vertreten werden können, je mehr vor allem Eisenbahnen und Kraftwagen in einer geschlossenen Verkehrseinheit der Allgemeinheit ihren Dienst anzubieten haben und auch die Zusammenarbeit von Wasserstraßen und Kraftwagen sich entwickelt. Für die Entschlüsse der *staatlichen Verkehrspolitik* und für die in allen Ländern Europas sich anbahnende *Landesplanung* sind Verkehrsstromkarten nicht mehr entbehrlich, wobei je nach dem Zweck die Verkehrsströme auf den Kontinentallinien, den Hauptlandeslinien und unter Umständen auf den Bezirkslinien erfaßt und dargestellt werden müssen.

2. Form und Inhalt der Verkehrsstromkarten.

Als Vergleichsmaßstab für die Verkehrsströme kommen die auf einem Streckenabschnitt im Laufe eines Jahres *beförderten Tonnen Güter* in Frage, die am

zweckmäßigsten durch die sog. spezifische Verkehrsdichte erfaßt werden. Da es naturgemäß nicht möglich ist, vor allem bei den Eisenbahnen und Straßen zwischen zwei Orten jedesmal die Verkehrsmengen darzustellen, so müssen die einzelnen Linien in Abschnitten, meist begrenzt durch Knotenpunkte und wichtige Orte, eingeteilt werden. Jeder Abschnitt weist in sich einen größenordnungsmäßig einheitlichen Verkehrsstrom auf. Man erhält dann den durchschnittlichen Verkehrsstrom aus den auf einem Abschnitt im Jahr geleisteten

$$\frac{tkm}{\text{km Streckenlänge des Abschnitts}}$$

oder die spezifische Verkehrsdichte = t je km Streckenlänge.

Es werden auf diese Weise die kleinen Verkehrsbedürfnisse und -ströme der Zwischenstationen auf die Gesamtstrecke des Abschnitts ausgelegt und zum Einheitsstrom verteilt. Damit wird eine für alle Verkehrsmittel erfaßbare und darstellbare Grundlage für die Verkehrsströme geschaffen, die zu einem größenordnungsmäßigen Vergleich der verschiedenen Verkehrsmittel unerlässlich ist. Man wird sich allerdings von vornherein darüber klar sein müssen, daß mathematisch genaue Zahlen über den Verkehrsfluß weder erhältlich noch praktisch wichtig sind bei der Größe der Verkehrsschwankungen im Jahr und bei den Erhebungsmethoden, an die man gebunden ist. Es ist beispielsweise auf einer kontinentalen Luftverkehrslinie von Berlin nach Paris die Erhebung der Zahlen sehr einfach und genau, weil örtlich nur zwei Erhebungsstellen beteiligt sind. Bei einer Eisenbahnlinie aber von Berlin nach Paris fließen verschieden starke Verkehrsströme zwischen den einzelnen größeren Stationen, so daß man hier nur abschnittsweise und größenordnungsmäßig vorgehen kann.

Will man für bestimmte Zwecke nicht allein für den Güterverkehr, sondern auch für den Personenverkehr die Verkehrsströme ermitteln und darstellen, so läßt sich das aus den auf einem Verkehrsabschnitt im Jahr geleisteten

$$\frac{\text{Pers-km}}{\text{km Streckenlänge des Abschnitts}}$$

oder der spezifischen Verkehrsdichte = Pers. je km Streckenlänge erreichen.

Auf den Abschnitten eines Verkehrsnetzes, auf denen sich internationaler Verkehr, Landesverkehr und Bezirksverkehr überlagern, werden die Verkehrsströme aus der Summe der drei Verkehrsarten entstehen. Ihre Einzeldarstellung kann für gewisse Zwecke notwendig sein.

Die Darstellung der Verkehrsströme selbst auf der geographischen Karte begegnet nun gewissen zeichnerischen Schwierigkeiten, vor allem dann, wenn in einem Land oder Gebiet die Verkehrsströme auf den einzelnen Linien des Verkehrsnetzes sich in ihrer Stärke sehr unterscheiden. Das ist aber bei den meisten Verkehrsmitteln Europas festzustellen. Es tritt dann der Fall ein, daß beispielsweise im verkehrsarmen Balkangebiet ein Maßstab für die Verkehrsströme verwandt werden muß, der bei einem verkehrsreichen, aber geographisch kleinen Gebiet wie beispielsweise bei den Niederlanden bei gleichem geographischem Maßstab der Karte wie für den Balkan zeichnerisch völlig unmöglich zu verwenden wäre. Da aber gerade die Verkehrsströme der Verkehrsmittel in Europa in ihrer Stärke miteinander verglichen werden sollen, so ist grundsätzlich davon auszugehen, daß für die Verkehrsströme eines Verkehrsmittels überall in Europa der gleiche Maßstab für die beförderten Tonnen angewandt wird, dagegen für den geographischen Maßstab ein verschiedener, und zwar derjenige, der für die Darstellung der Verkehrsströme am geeignetsten ist. Für unser Beispiel würde das bedeuten, daß für den Balkan ein kleiner geographischer Maßstab, dagegen für die Niederlande ein größerer gewählt werden muß. Es ist dann bei der Herstellung von

Druckstöcken oder Verkleinerungen der Originalkarte lediglich darauf zu achten, daß die Verkleinerung für alle Kartenteile Europas die gleiche ist, so daß die Verkehrsströme, die auf allen Karten im Original nach gleichem Maßstab gezeichnet sind, nach ihrer Stärke vergleichbar bleiben.

Das einzige Verkehrsmittel, das nach seiner Verkehrsstromstärke heute noch einen geographischen Einheitsmaßstab für Europa gestattet, ist der Luftverkehr, weil er dies in seiner Großräumigkeit ermöglicht (Abb. 1)¹. Ob dies auch für den Eisenbahn- und Straßenverkehr Europas möglich ist, erscheint sehr zweifelhaft. Für den Verkehr auf den europäischen Binnenwasserstraßen aber ist es unmöglich, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen werden. Es war notwendig, auf diese zeichnerischen Schwierigkeiten hin-

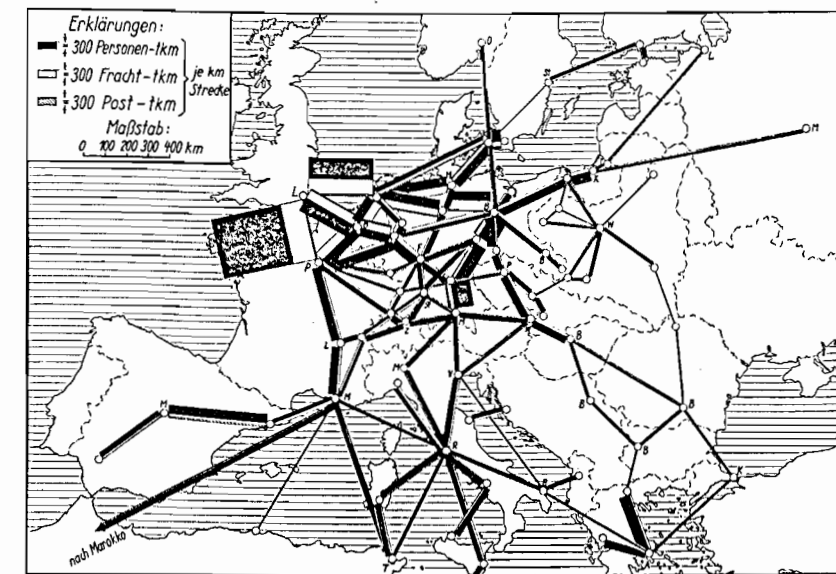


Abb. 1. Die Verkehrsströme im europäischen Luftverkehr.

zuweisen, um die Grenzen der einheitlichen Darstellung im Originalplan der Verkehrsströme zu erkennen und sich damit abzufinden, daß vielfach der Verkehrsstromvergleich bei einheitlichem Maßstab der Verkehrsströme nur möglich ist bei unterschiedlichen Maßstäben für den geographischen Verkehrsraum.

3. Die Verkehrsstromkarten für den europäischen Binnenwasserstraßenverkehr.

Eine Karte über die Verkehrsströme auf den europäischen Binnenwasserstraßen liegt bis heute noch nicht vor. Nur für einige Länder sind Verkehrsstromkarten aufgestellt, in anderen Ländern fehlen sie ganz. Am bekanntesten und wertvollsten sind die Karten, die Prof. Dr. Tiessen im Rahmen seiner Grundkarte der deutschen Wirtschaft für den Binnenschiffahrtsverkehr Deutschlands hergestellt hat². Das statistische Material verschiedener Länder Europas reicht jedoch nicht aus, die von Tiessen gewählte Darstellungsweise der Verkehrsströme auf eine Europakarte ohne weiteres anzuwenden. Hierzu

¹ Pirath, Konjunktur und Luftverkehr. Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt, Heft 9, Berlin 1935.

² Tiessen, Grundkarten der deutschen Wirtschaft. Berlin 1925, Verlag von Reimar Hobbing.

mußten zum Teil neue Gesichtspunkte beachtet werden, die ihren Niederschlag in den nachfolgend behandelten Verkehrsstromkarten für den Binnenwasserstraßenverkehr Europas gefunden haben.

Bei der Beschaffung des statistischen Materials zeigten sich verschiedene Lücken,

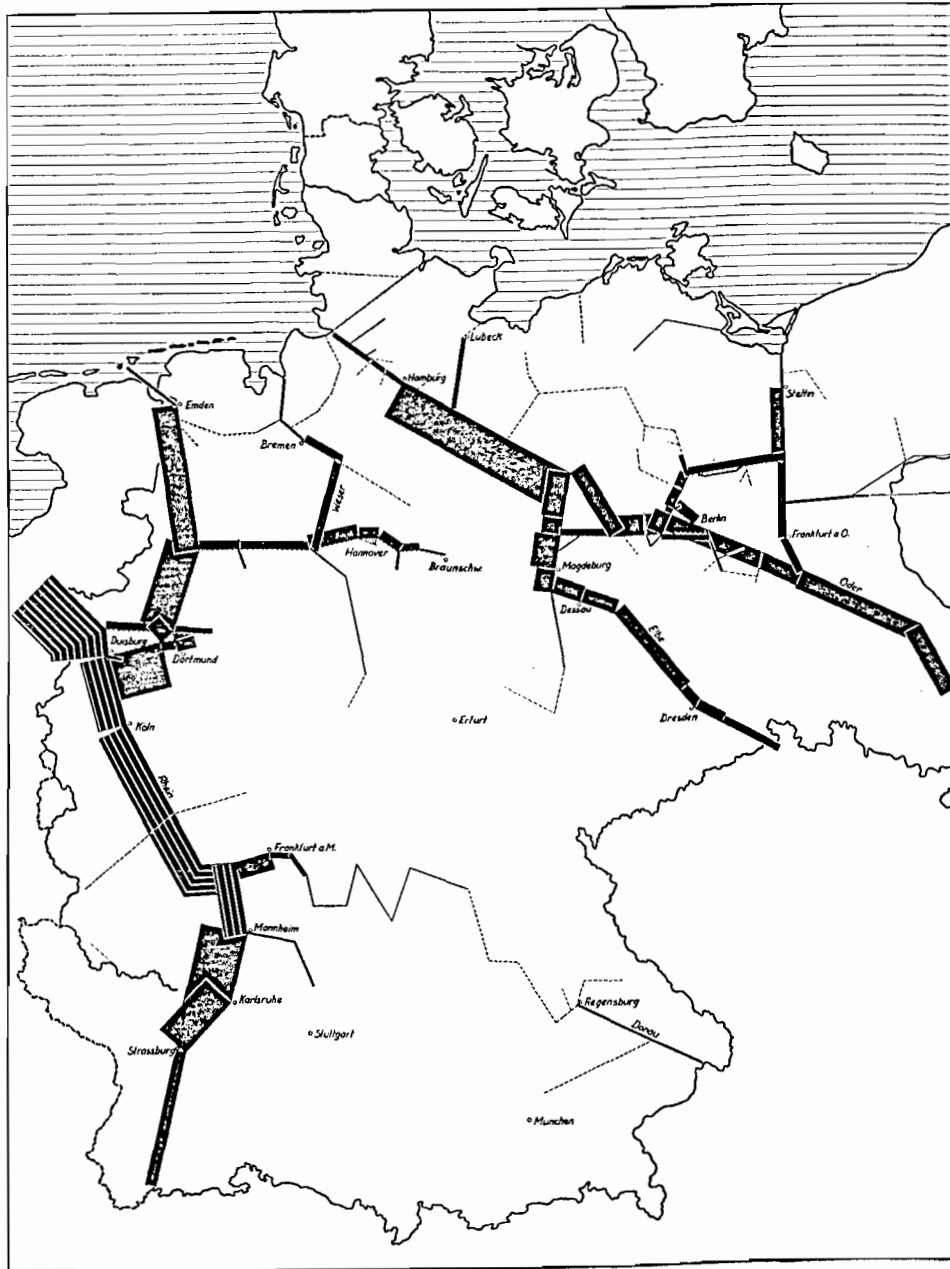
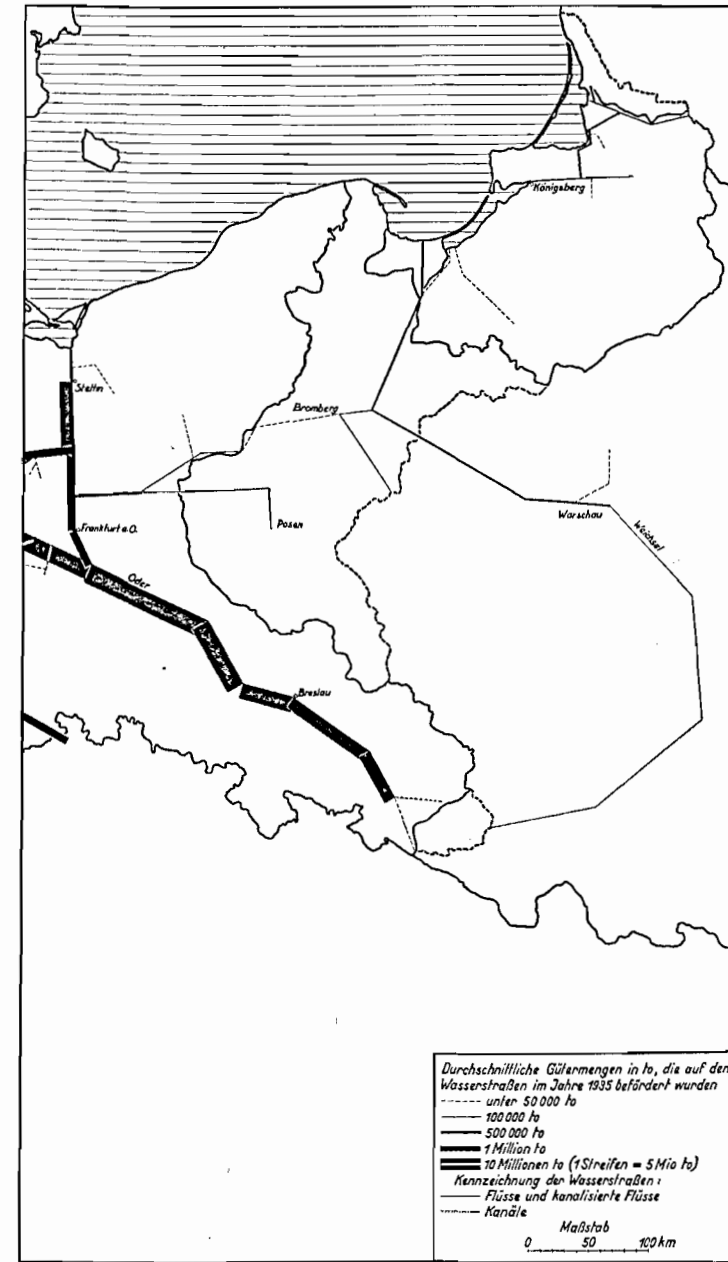


Abb. 2. Die Verkehrsströme auf den Binnenwasserstraßen von

die durch Einzeluntersuchungen in Zusammenarbeit mit den betreffenden Ländern geschlossen werden mußten. Der nach verschiedenen Richtungen gehende Hafenverkehr bot dazu im allgemeinen die Grundlage. Wenn es schließlich gelungen ist, zu einer Gesamtdarstellung zu gelangen, so ist nicht zu vergessen, daß in manchen Gebieten, vor



Deutschland und Westpolen im Jahre 1935.

allein im Donaunraum, die statistischen Unterlagen für den Wasserverkehr noch nicht ausgereift sind, während im übrigen Europa, vor allem in Frankreich und Belgien, ausgezeichnetes statistisches Material zur Verfügung steht. Letzteres erklärt sich wohl aus der geschlossenen Wasserstraßenverkehrspolitik, die in diesen beiden Ländern seit langer Zeit betrieben wurde. Im wasserverkehrsreichsten Gebiet Europas, den Niederlanden, ist die Wasserverkehrspolitik zwar umfassend ausgebaut, aber noch nicht genügend verkehrsstatisch unterbaut, so daß die Zahlen der tkm nicht so genau zu ermitteln waren, wie es z. B. in Frankreich und Belgien möglich war.

Die Abb. 2—6 zeigen das Ergebnis der Untersuchungen für das Jahr 1935 nach den oben angegebenen Methoden. Die Länder mit unbedeutendem Binnenwasserstraßen-

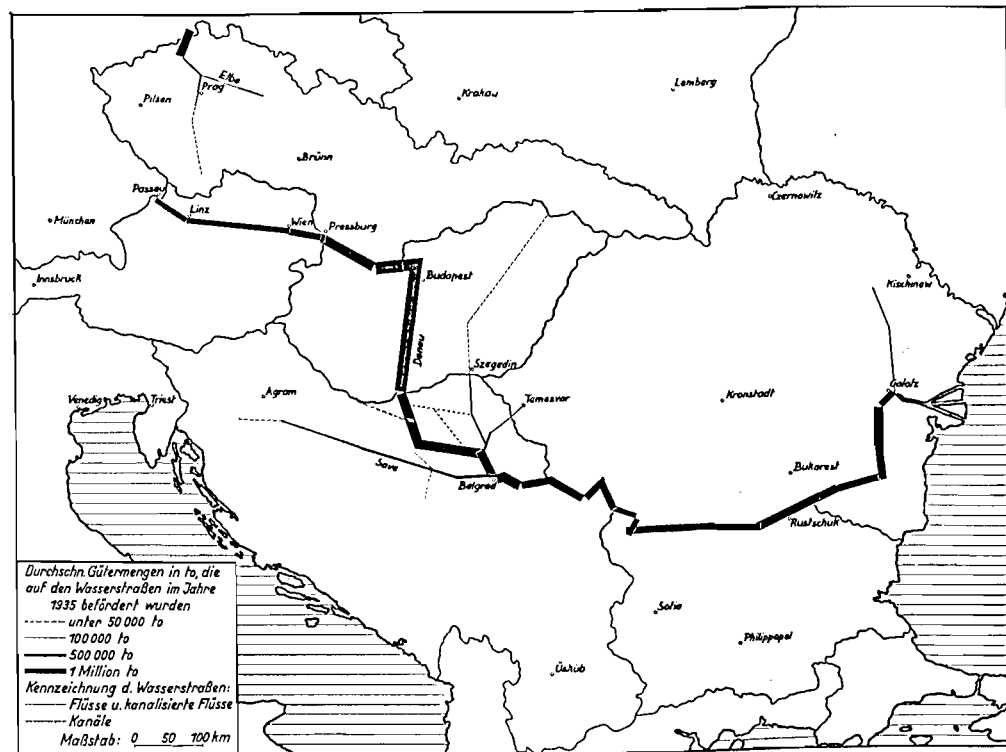


Abb. 3. Die Verkehrsströme auf den Binnenwasserstraßen des Donaunraumes im Jahre 1935.

verkehr (Italien, Spanien, Nordische Länder, Schweiz, Griechenland) sind nicht berücksichtigt. Ferner wurde aus Mangel an zuverlässigem statistischem Material das europäische Rußland nicht behandelt. Die schwarzen Verkehrsstrombänder, die den Umfang des Verkehrs in beiden Richtungen darstellen, haben auf allen Abbildungen gleichen Maßstab für die gleiche Menge der beförderten t je Strecken-km. Die einzelnen Abschnitte sind durch eine leichte Kante und durch kleine Kreise gegeneinander abgesetzt. Der geographische Maßstab ist verschieden, und zwar, wie unter „Maßstab“ auf den Abbildungen angegeben, z. B. für die Niederlande ungefähr fünfmal so groß als für die Donauländer und England, weil die Größenunterschiede in der Stärke der Verkehrsströme im Verhältnis zur Größe des Landes es notwendig machten. Es wurde besonders Wert darauf gelegt, daß der Verlauf der Verkehrsströme möglichst mit der geographischen Lage des zugehörigen

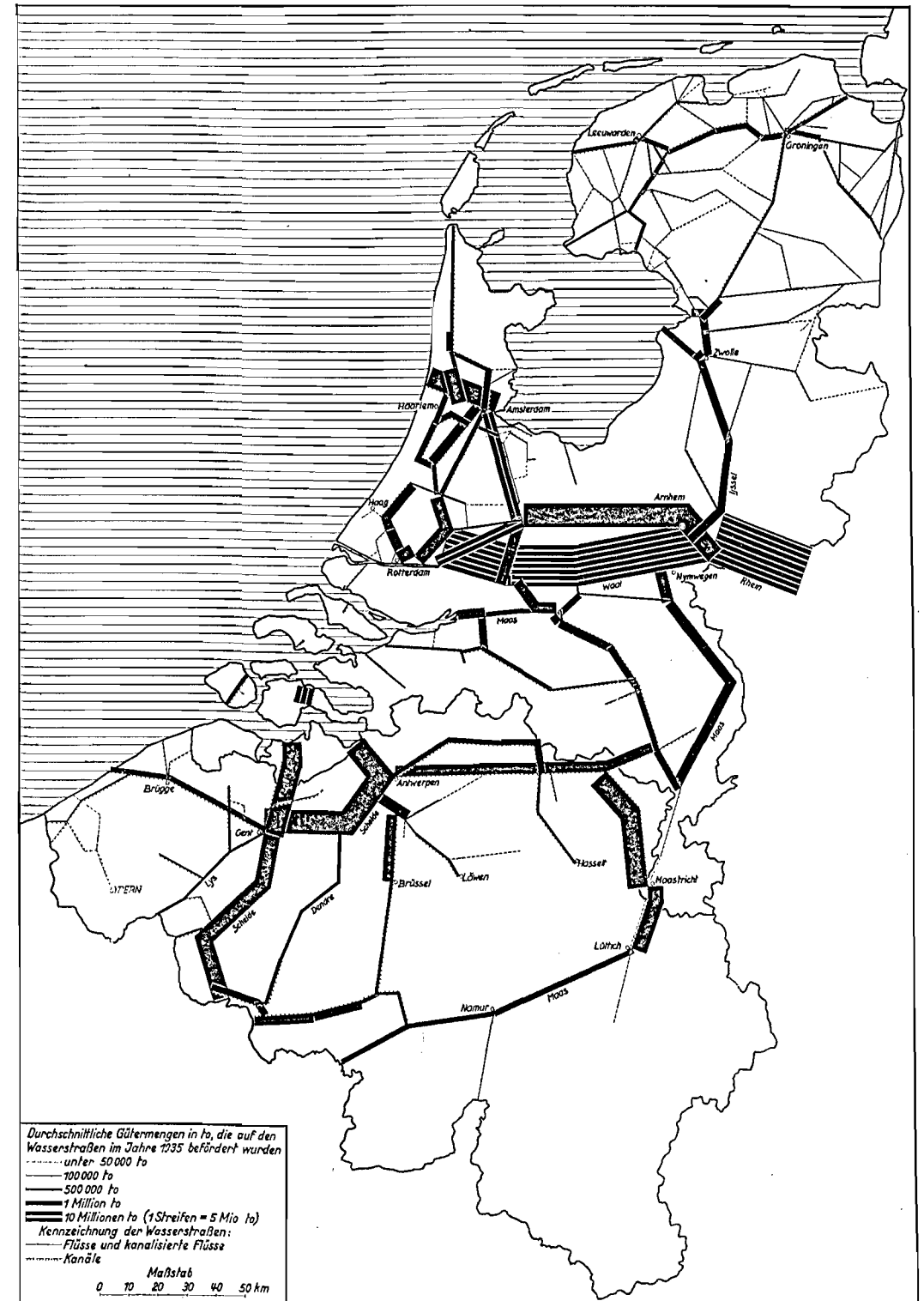


Abb. 4. Die Verkehrsströme auf den Binnenwasserstraßen der Niederlande und Belgiens im Jahre 1935.

gen Wasserwegs zusammenfällt, damit die Raumerschließung durch den Wasserverkehr deutlicher und klarer hervortritt, als das bei sonstigen Verkehrsstromkarten der Fall ist. Die Tabellen 1 und 2 geben im einzelnen noch näher Aufschluß über die stärksten Verkehrsströme auf den Binnenwasserstraßen sowie über die Netzdichte des Binnenwasser-

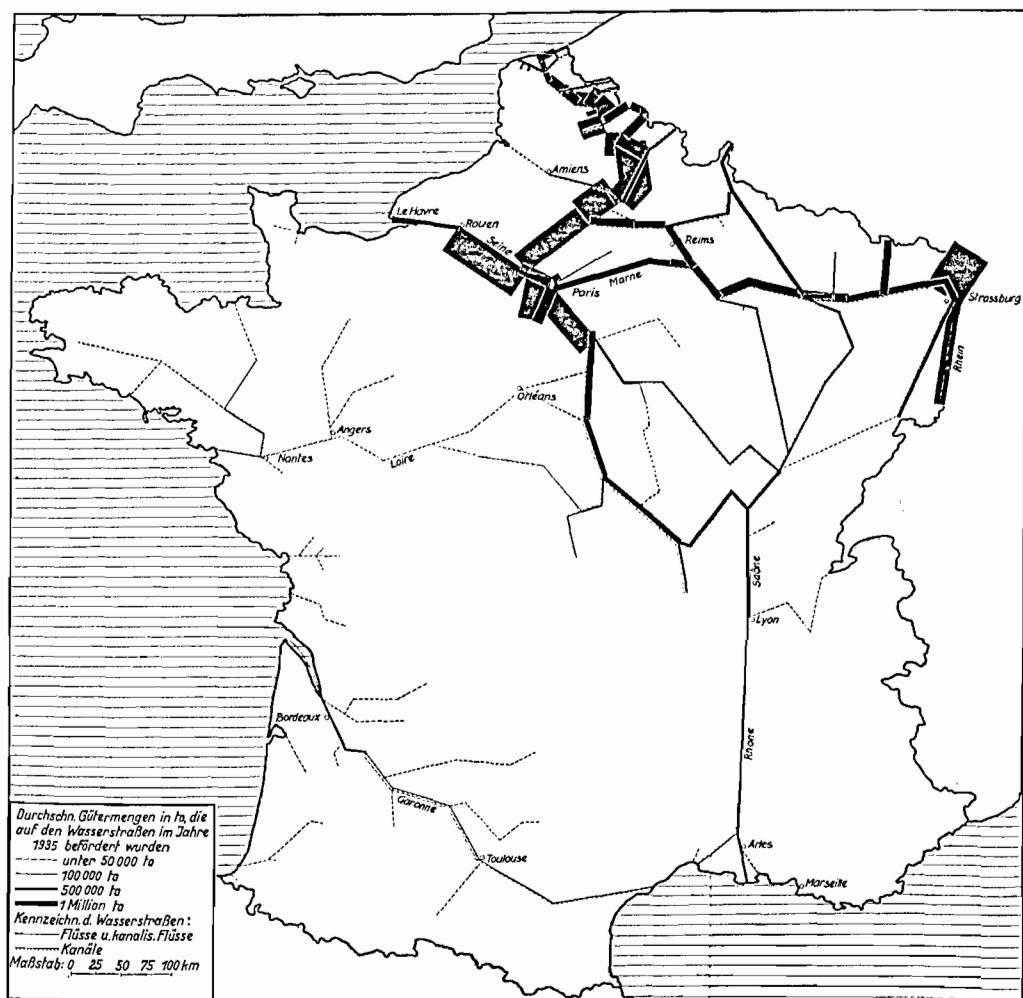


Abb. 5. Die Verkehrsströme auf den Binnenwasserstraßen von Frankreich im Jahre 1935.

straßen- und Eisenbahnnetzes in den verschiedenen Gebieten Europas. Auf ihre Auswertung wird unter dem nachfolgenden Abschnitt noch zurückgekommen.

4. Die verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung der Verkehrsstruktur im Binnenwasserstraßenverkehr Europas.

Sehen wir von Großbritannien wegen seiner Insellage ab, so zeigt die Struktur der Verkehrsströme auf den europäischen Binnenwasserstraßen einen nationalen und internationalen Charakter. Die Hauptverkehrsträger sind technisch die Ströme,

die in die Nordsee und besonders in den Ärmelkanal münden, während die in das Mittelmeer fließenden Ströme eine sehr untergeordnete verkehrliche Bedeutung haben. Die Alpen und zum Teil auch die Karpathen legen hier einen Riegel an den Südrand des wirtschaftlich stark entwickelten Nordwest-Europa, der für die Wasserstraßen, abgesehen vom Rhonetal und dem Donaudurchbruch bei Wien, ein unüberwindliches Hindernis darstellt.

Das Rückgrat und die räumliche Schwerlinie des europäischen Binnenwasserstraßenverkehrs bildet mit 60% der Schiffsverkehrs des Rheins, in dessen unterem Teil die Niederlande und Deutschland ein ausgesprochenes Wasserstraßennetz haben entstehen lassen. Nicht weniger dicht ist aber das Wasserstraßennetz in Belgien und Nordfrankreich überall dort, wo irgendwie die Oberflächengestaltung der Erde die Anlage von künstlichen Wasserstraßen mit wenigen Staustufen zuließ. Von Hauptkanälen zweigen zahlreiche Nebenkanäle als Unterverteiler ab, wie aus der Stärke der Verkehrsströme klar zu erkennen ist.

Deutschland weist ein ähnlich geschlossenes Wasserstraßennetz nur zwischen Oder und Elbe im märkischen Wasserstraßensystem auf. Im übrigen sucht es durch den Mittellandkanal die Ostwest-Verbindung seiner verkehrsreichsten Ströme zu erzielen. Eine weitere Ostwest-Verbindung zwischen Main und Donau oder zwischen Neckar und Donau soll Süddeutschland der Großschifffahrt erschließen und die Donauländer Deutschlands verkehrlich auf dem Wasserwege näher bringen. Auffallend gering ist im Vergleich zur Stromgröße der Donauverkehr, der vorwiegend Binnenverkehr ist, weil die Mündung der Donau am verkehrsarmen Schwarzen Meer liegt. Er hat einen starken Wettbewerber in dem unmittelbaren Seeverkehr zwischen Schwarzem Meer und Mittelmeer einerseits und der Nordsee andererseits, der für Massengut wesentlich billiger ist und auch einer späteren unmittelbaren Verbindung Donau—Rhein erheblichen Wettbewerb machen wird. Die starke wirtschaftliche Orientierung Deutschlands nach den Donauländern wird für den Verkehr der Donau günstig sein, wenn die Uferstaaten mehr als bisher für einen einheitlichen Ausbau der Donau in bezug auf die Fahrwassertiefe, Beseitigung von Zoll- und sonstigen politischen Hindernissen Sorge tragen und damit die Leistungsfähigkeit der Donau als zentraleuropäischer Wasserstraße wesentlich heben.

Die Konkurrenz des Seeweges gegenüber einer zu ihm ungefähr parallel laufenden Binnenwasserstraße ist auch in Frankreich an der geringen Belastung des Rhone-Saône-Kanals und des Kanals von Languedoc, der im Tale der Garonne liegt, zu

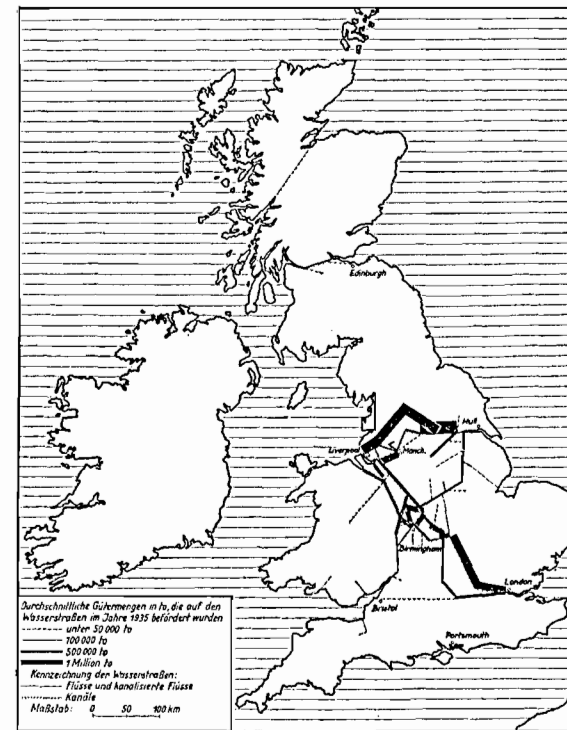


Abb. 6. Die Verkehrsströme auf den Binnenwasserstraßen von Großbritannien im Jahre 1935.

erkennen. Eine ähnliche Beziehung wird sich zwischen dem fertiggestellten deutschen Mittellandkanal und der Seeschifffahrt Ostsee—Nordsee entwickeln, so daß tarifpolitische Maßnahmen zur Erzielung eines Ausgleichs bereits ins Auge gefaßt sind.

Es bestehen gewisse französische Pläne, die Rhone zu einer Großschiffahrtsstraße unter Einbeziehung der schweizerischen Schifffahrt auszubauen, um über die Schweizer Seen und einen Bodensee-Donaukanal-Anschluß an die Donauwasserstraße zu erhalten. Allerdings stehen diesem Projekt ganz ungewöhnliche technische Schwierigkeiten entgegen. Das größte französische Kanalprojekt mit stark politischem Hintergrund will einen bereits um das Jahr 1890 behandelten Plan einer Herstellung eines Großschiffahrtswegs vom Golf von Biskaya nach dem Mittelländischen Meer wieder aufnehmen im Zuge des alten, aber wenig leistungsfähigen Kanals von Languedoc. Ferner ist in Frankreich ein

Tabelle 1. Die stärksten Verkehrsströme auf den europäischen Wasserstraßen im Jahre 1935.

Land	Wasserstraße	Streckenabschnitt	Spezifische Verkehrsdichte t/Strecken-km (in Mio t)	
1. Deutschland	Oder	Maltsch—Fürstenberg	3,6	
		Fürstenberg—Berlin	3,3	
	Spree-Oder-Wasserstraßen	Berlin—Brandenburg		4,3
	Märkische Wasserstraßen	Havelwasserstraße—Hamburg		8,0
	Mittellandkanal	Hannover—Minden	2,9	
	Weser	Minden—Bremen	1,5	
	Dortmund-Ems-Kanal	Ems-Weser-Kanal—Datteln	6,9	
	Rhein-Herne-Kanal	Duisburg—Herne	9,2	
Rhein	Duisburg—Emmerich	42,0		
Main	Frankfurt—Rhein	3,3		
2. Frankreich	Donau	Regensburg—Passau	0,5	
	Rhein-Marne-Kanal	Mosel—Marne	1,6	
	Seine	Paris—Oise	9,3	
	Schelde	Cambrai—Etrun	6,2	
3. Belgien	Schelde	Gent—Antwerpen	5,3	
		Lobith—Mündung	34,3	
4. Niederlande	Waal	Arnhem—Vreeswijk	10,8	
	Niederrhein/Lek Merwede-Kanal	Vreeswijk—Amsterdam	10,0	
5. Donauländer:	Donau	Wien—Grenze gegen Ungarn	1,4	
		Budapest—Grenze gegen Jugoslawien	2,4	
Jugoslawien	„	Belgrad—Morawa	1,8	
Rumänien	„	Jalomitza—Braila	1,6	

altes Kanalprojekt wieder aufgegriffen worden: Eine Westost-Verbindung, die in St. Nazaire an der Loiremündung ansetzen und auf Straßburg und Basel in fast gerader Richtung führen soll. Das würde einen französischen Mittellandkanal bedeuten. Sollte dieser Plan trotz der sehr hohen Kosten zur Ausführung kommen, so würde Frankreich nach dem Süd- und Mittelteil seines Landes ein leistungsfähiges Kanalnetz mit Anschluß an den Rhein und die obere Donau erhalten. Das europäische Wasserstraßennetz würde an Systematik und Geschlossenheit gewinnen.

Der Drang nach einer stärkeren Verbindung zwischen der Donau und dem Flußsystem der Ost- und Nordsee hat noch ein weiteres französisches Kanalprojekt im ost-europäischen Raum entstehen lassen. Man will die Oder in ihrem Lauf auf tschechoslowakischem Gebiet zur Großschiffahrtsstraße mit Hinüberleitung eines Kanals zur Donau bei Preßburg ausbauen und auf diese Wasserstraße dann den Verkehr aus den Balkanländern mit Hilfe von Ausnahmetarifen der polnischen und tschechoslowakischen Eisenbahnen für den Hafen Gdingen hinüberziehen.

Alle diese Projekte sind für Deutschland von hoher verkehrspolitischer Bedeutung. Sie lassen die Initiative erkennen, mit der heute die Wasserstraßenpolitik in Europa von dem Gedanken eines Zusammenschlusses der hauptsächlichsten Flußsysteme getragen wird. Das Bestreben, die Wasserstraßen der verschiedenen Länder zu einem europäischen System zusammenwachsen zu lassen, ist unverkennbar. Seine praktische Verwirklichung würde flaggenmäßig zu ähnlichem internationalem Schiffsverkehr führen können, wie er heute auf dem Rhein vorhanden ist, und könnte symbolisch für eine größere Geschlossenheit Europas in verkehrswirtschaftlicher und politischer Beziehung werden.

Bringen wir die Stärke und die Dichte des Wasserstraßenverkehrs in Beziehung zur wirtschaftlichen Struktur des von den Binnenwasserstraßen erschlossenen Raumes, so beherrscht in Gebieten mit ebener Oberflächengestaltung der Erde der Wasserstraßenverkehr das Gesamtbild überall dort, wo in Europa sich die wirtschaftlichen Schwerflächennetze von Handel und Industrie entwickelt haben. In vorwiegend landwirtschaftlichen Gebieten tritt er fast völlig zurück. Besonders charakteristisch ist hierfür das Kanalnetz von Frankreich, also einem Land, in dem der Bau von Wasserstraßen an eine sehr alte Tradition anknüpft und in dem alle Möglichkeiten der Raumerschließung durch den Wasserstraßenverkehr ausgeschöpft worden sind. Die Gunst geschlossener hochentwickelter Wirtschaftsgebiete für Industrie und Handel für den Bau von Wasserstraßen und ihre gute verkehrliche Ausnutzung ist hieraus ebenso abzuleiten wie die Tatsache, daß die Wasserstraßen einer Zentralisation der Industrie günstig sind, wenn der Mangel an einer straffen staatlichen Verkehrspolitik diese Wirkung zuläßt.

Auf der anderen Seite sehen wir an dem Beispiel des Wasserstraßensystems der Niederlande und auch zum Teil von Belgien, daß, wenn die Verhältnisse der physischen Geographie günstig gelagert sind, ein Wasserstraßennetz ebenso dicht ein Land erschließen kann wie die Eisenbahn. Die Tatsache, daß in den übrigen Ländern Europas, wie Tabelle 2 zeigt, die Netzdichte der Wasserstraßen nur $\frac{1}{8}$ bis $\frac{1}{3}$ der Netzdichte der Eisenbahn beträgt, läßt erkennen, daß die Wasserstraßen unter der Ungunst der natürlichen Gegebenheiten, ihrer verhältnismäßig geringen Transportgeschwindigkeit sowie ihrer weitgehenden betriebswirtschaftlichen Bindung an große Transportgefäße vom Standpunkt der Raumerschließung nicht allgemein als das universale Verkehrsmittel angesprochen werden können, wie das bei den Landverkehrsmitteln, den Eisenbahnen und vor allem den Straßen, der Fall ist. Die neuere technische Entwicklung des Fahrzeugparks auf Wasserstraßen in der Richtung eines verstärkten Einsatzes geeigneter Motorschiffe für den Güterverkehr wird den Nachteil der geringen Transportgeschwindigkeit und der großen Transportgefäße bis zu einem gewissen Grad mildern und den Wirkungsbereich des Wasserstraßenverkehrs erhöhen können. Aber auch dann wird nicht allein der Schnellverkehr für Personen und Güter, sondern auch die Unterverteilung der auf Wasserstraßen herangeführten Verkehrsmengen nach der großen Zahl der Siedlungen im Raum einer Volkswirtschaft Aufgabe der Eisenbahnen und Kraftwagen bleiben, wenn nicht unerwünschte Ballungen von Industrieanlagen in der Nähe der Wasserstraßen entstehen sollen.

Tabelle 2. Netzdichte der Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen im Jahre 1935.

	Fläche in km ²	Binnenwasserstraßen		Eisenbahnen ²	
		Netzlänge in km	Netzdichte in km/100 km ²	Netzlänge in km	Netzdichte in km/100 km ²
Belgien	30 440	1 669	5,49	4 807	15,81
Bulgarien	103 146	966	0,94	2 710	2,60
Deutschland	470 665	11 000	2,33	58 659	12,46
Frankreich:					
Ganzes Gebiet	550 986	11 009	2,00	41 890	7,60
Nördl. Gebiet ¹	37 341	1 437	3,85	4 230	11,34
Jugoslawien	248 665	2 114	0,85	9 846	3,60
Niederlande	34 225	7 646	22,34	3 701	10,76
Österreich	83 838	838	1,00	7 038	8,40
Rumänien	294 967	1 345	0,46	11 948	4,10
Tschechoslowakei	140 394	744	0,53	13 765	9,80
Ungarn	92 916	1 686	1,82	9 529	10,30

Das Verhältnis, in dem im Jahre 1935 und damit auch ungefähr bis heute Eisenbahnen und Wasserstraßen sich in die Bedienung der Verkehrsbedürfnisse eines Raumes geteilt haben, veranschaulicht Tabelle 3. Sie läßt zusammen mit den Zahlen der Tabelle 2 erkennen, eine wie große Rolle hierbei das Maß der

Tabelle 3. Güterverkehr auf den Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen im Jahre 1935.

Land	Güterverkehr in 1000 t auf		Prozentuale Verteilung des Güterverkehrs auf	
	Eisenbahnen ²	Binnenwasserstraßen	Eisenbahnen ² %	Binnenwasserstraßen %
Belgien	58 700	34 780	62,8	37,2
Bulgarien	4 570	2 510	64,5	35,5
Deutschland	408 000	101 370	80,1	19,9
Frankreich	238 600	53 300	81,7	18,3
Jugoslawien	15 400	2 290	87,1	12,9
Niederlande	17 400	48 700	26,3	73,7
Österreich	23 000	2 340	90,8	9,2
Polen	54 900	500	99,1	0,9
Rumänien	23 500	4 500	83,9	16,1
Tschechoslowakei	59 900	3 510	94,5	5,5
Ungarn	14 800	2 400	86,0	14,0
Insgesamt	918 700	256 200 ³	77,0	23,0

Erschließung des Landes durch jedes der beiden Verkehrsmittel spielt. Zwar liegt der Verkehrsanteil der Wasserstraßen prozentual stets höher als ihr Netzlängenanteil im Vergleich zu den Eisenbahnen, aber in allen Ländern entspricht

¹ Frankreich (Nördl. Gebiet): Hierzu gehören die in der „Statistique de la Navigation Intérieure“ unter „Voies navigables du Nord“, „du Pas-de-Calais et de la Somme“, sowie „Lignes de la Belgique à Paris“ aufgeführten Wasserstraßen. Zugrundegelegt wurde die Fläche der Departements: Nord, Pas-de-Calais, Somme, Oise, Aisne, Ardennes. Für das Eisenbahnnetz ist das Netz der Nordbahnen und ein Teil der Ostbahnen zugrundegelegt.

² Ausschl. Kleinbahnen.

³ Davon auf: 1. Flüssen und kanal. Flüssen . . . 182 200 (71,1%),
2. Kanälen 74 000 (28,9%).

das Verhältnis in der Verkehrsteilung der beiden Verkehrsmittel im Prinzip ihrem Verhältnis in der Netzlänge. Mit der Vergrößerung der Verkehrsdichte des Wasserstraßennetzes wird daher eine Änderung in der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen zugunsten der Wasserstraßen zu erwarten sein. Dabei wird sich der die große Menge des Verkehrs ausmachende Transport von Massengütern den Wasserstraßen zuwenden, und das um so mehr, solange der heute bestehende Grundsatz eines fast unentgeltlich von Natur und Staat zur Verfügung gestellten Verkehrsweges für den Wasserverkehr einer vom Verkehr selbst zu finanzierenden Anlage der Eisenbahnen gegenüber steht. Es zeigt sich, daß die Verkehrsteilung zwischen den Wasserstraßen und Eisenbahnen in hohem Maße bestimmt wird durch das Verhältnis der Netzdichte oder Netzlänge beider Verkehrsmittel zu einander, sowie durch die gleiche oder ungleiche Verantwortlichkeit der auf Wasserstraßen und Eisenbahnen tätigen Unternehmungen für die volle oder teilweise Deckung der beim Transport entstehenden Gesamtkosten durch Verkehrseinnahmen.

In der Gesamtschau der hier vorgenommenen erstmaligen Darstellung der Verkehrsströme der Binnenwasserstraßen Europas ergab sich ein charakteristisches Bild über die großen Unterschiede, die in den verschiedenen Ländern im Binnenwasserstraßenverkehr nach Raumerschließung und Stärke der Verkehrsströme vorliegen. Wenn auch das Rückgrat die von der Natur im wesentlichen begünstigte Schifffahrt auf Flüssen und kanalisierten Flüssen darstellt, so haben doch bereits $\frac{1}{3}$ der Verkehrsmengen auf den Wasserstraßen Europas den Weg über die Kanäle gefunden.

Für die weitere Entwicklung wird es für die nationale und internationale Verkehrspolitik von besonderer Bedeutung sein, nicht allein die Verkehrsstromarten einzelner Länder, sondern auch für das gesamte kontinentaleuropäische Gebiet laufend zu ergänzen und mit früheren Zeiten zu vergleichen. In diesem Vergleich nach der Menge wird naturgemäß auch ein solcher nach Art und Richtung des Wasserstraßenverkehrs, die beide hier nicht zu behandeln waren, einzubeziehen sein. Die Bestrebungen zum Zusammenschluß der Wasserstraßensysteme der verschiedenen Länder Europas sind stark, so daß die gegenseitige Beeinflussung der nationalen Wasserstraßensysteme sowie ihre Auswirkung auf das Transportsystem der übrigen Verkehrsmittel eines Landes immer stärker in den Vordergrund rückt.

Literarische Quellen für die Verkehrsströme:

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin. — Zeitschrift für Binnenschifffahrt, herausgegeben vom Zentralverein für Deutsche Binnenschifffahrt e. V. Berlin. — Hübner's geographisch-statistische Tabellen, Wien, herausgegeben von Dr. Roesner, Referent im Statistischen Reichsamt, Berlin. — Statistique de la Navigation Intérieure, Paris. Herausgegeben vom Ministerium für die öffentlichen Arbeiten. — Mouvement de la Navigation Intérieure de la Belgique, Brüssel. Herausgegeben als Auszug aus „Les Annales des Travaux Publics de Belgique“, Organ der Verwaltung der Brücken und Straßen und der technischen Ämter des belgischen Staates. — Annuaire Statistique Hongrois, Budapest. Herausgegeben vom Kgl. Ungarischen Statistischen Zentralamt.

Der Übergang Frankreichs zum Staatsbahnsystem.

Von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln.

A. Die finanzielle Entwicklung der französischen Eisenbahnen 1921—1937.

Wie für Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika ergab sich auch für Frankreich nach Ende des Weltkriegs mit seiner Einspannung der Eisenbahnen in militärische und kriegswirtschaftliche Aufgaben die Notwendigkeit einer wirtschaftspolitischen Neuordnung des Eisenbahnwesens. Sie erfolgte hier wie dort nach den Leitgedanken: Festhalten am Privatbahnsystem (mit der in Frankreich durch teilweisen Staatsbesitz gegebenen Einschränkung), jedoch Stärkung des Staatseinflusses und Förderung der Vereinheitlichung.

Festgelegt wurde das neue Regime durch ein Gesetz vom 29. 10. 1921, durch das ein zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten einerseits, den Eisenbahnunternehmen andererseits unter dem 28. 6. 1921 geschlossenes Übereinkommen bestätigt wurde. Die beteiligten Eisenbahnen setzten sich zusammen aus den fünf großen privaten Eisenbahngesellschaften, nämlich: Nordbahn, Ostbahn, Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn, Paris-Orléans-Bahn, Südbahn (die vier ersteren sektorartig von Paris ausstrahlend, letztere sich nördlich der Pyrenäen erstreckend), den Syndikaten der Großen und der Kleinen Pariser Ringbahn sowie der Staatsbahn (aus dem älteren Staatsbahnnetz und der 1908 verstaatlichten Westbahn hervorgegangen). Hinzu traten als weitere Staatsbahnunternehmung und siebtes großes Netz die Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen (unter deutscher Herrschaft bis 1918 „Reichseisenbahnen“). Die Stärkung des Staatseinflusses durch die Neuordnung von 1921 kam vornehmlich in einer Erweiterung der Tarifaufsichtsrechte des Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Ausdruck, die Vereinheitlichungstendenz in der Schaffung eines die sieben großen Netze überspannenden organisatorischen Überbaus, bestehend einmal aus dem Comité de Direction, einem aus 21 Vertretern der großen Netze gebildeten Ausschuß, dem die Vereinheitlichung des französischen Eisenbahnwesens als praktische Aufgabe gestellt wurde, ein andermal dem Conseil Supérieur des Chemins de fer, einem 70köpfigen Beirat des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Eisenbahnfragen.

Unter den zahlreichen Bestimmungen finanzieller Art des Übereinkommens bzw. Gesetzes von 1921 war für die Zukunft am wichtigsten die Schaffung des „Fonds Commun“ der sieben großen Eisenbahnunternehmen. Soweit diese ein Erträgnis über die Deckung der Betriebskosten, der Kapitallasten, der gesetzlichen Dividende und bestimmter ihnen und ihrem Personal zur Anspornung zugestander Prämien hinaus erzielten, sollte der Überschuß an den Fonds Commun abgeführt werden, aus dem andererseits die Fehlbeträge der ungünstiger arbeitenden Netze zu decken waren. Reichten die Einnahmen des Fonds Commun zur Deckung der Fehlbeträge nicht aus, so sollten die Tarife entsprechend erhöht werden. Diesbezügliche Vorschläge sollten von dem Oberen Eisenbahnrat dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterbreitet werden und mangels Einspruches in Kraft treten. Es war somit ein automatisches Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben für die französischen Eisenbahnen als Ganzes vorgesehen. Nur im Notfall sollten dem Fonds Commun Vorschüsse aus der Staatskasse gewährt werden, für deren beschleunigte Rückzahlung jedoch ebenfalls Vorschriften gegeben waren. Auf Ersuchen des Ministers der öffentlichen Arbeiten hatten die Netze ihrerseits Schuldverschreibungen zur Deckung der Staatsvorschüsse an den Fonds Commun auszugeben, wobei der Staat die Zinszahlung, Tilgung und sonstigen Kosten dieser Werte übernahm. Das beabsichtigte Gleichgewicht sollte erst ab 1927 hergestellt sein. Bis dahin konnten noch Fehlbeträge durch Staatsvorschüsse gedeckt werden, wobei der Staat die bis 1926 aus diesen sich ergebenden Zins-

verpflichtungen endgültig übernahm, wohingegen ab 1927 diese Verpflichtungen aus den bis 1926 gewährten Staatsvorschüssen ebenfalls den Fonds Commun belasteten.

Tatsächlich gelang es in dem Zeitraum 1921—1925 dem Ziel des Haushaltsausgleichs der Gesamtheit der französischen Eisenbahnen in dem vorbezeichneten Rahmen zuzuschreiten und ihn in den Jahren 1926—1929 annähernd (vollständig nur 1926 und 1928) zu verwirklichen. Doch bereits 1930 — in Frankreich noch ein konjunkturelles Hochstandsjahr — ist es, vornehmlich infolge erhöhter Personalbezüge, nicht mehr möglich, die festen Kapitallasten voll zu decken, geschweige denn, die Zinsverpflichtungen für die 1921—1925 aufgenommenen Vorschüsse. Mit dem Wirksamwerden der Welt-Wirtschaftskrise auch in Frankreich ab 1931 wächst der Fehlbetrag schnell an. Ab 1932 können nicht nur die Kapitalverpflichtungen nicht mehr aus den Einnahmen gedeckt werden, sondern es treten sogar Betriebsfehlbeträge ein (vgl. Tabelle S. 254). Der durch Übereinkommen und Gesetz von 1921 vorgeschriebene Mechanismus des Einnahmen- und Ausgabenausgleichs durch Tarifierhöhungen wird nicht in Gang gesetzt. Vielmehr wird die als Ausnahme vorgesehene Gewährung von Staatsvorschüssen an den Fonds Commun zur Regel. Während die Eisenbahnunternehmen sich bemühen, die Ausgaben durch Einsparungen den sinkenden Einnahmen anzupassen, sehen wechselnde Regierungen der zunehmenden Belastung des Staatshaushaltes durch die Eisenbahnfehlbeträge zu. Erst Mitte 1933 rafft man sich zu Maßnahmen auf, die ein weiteres Abgleiten verhüten und eine Besserung anbahnen sollen.

Unter dem 8. 7. 1933 erging ein Gesetz zur Anpassung des Regimes der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs an die zeitlichen Notwendigkeiten, durch das ein unter dem 6. 7. 1933 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und den fünf privaten Eisenbahngesellschaften, den zwei staatlichen Eisenbahnunternehmen sowie den beiden Ringbahnsyndikaten geschlossener Nachtrag zu dem Übereinkommen vom 28. 6. 1921 bestätigt wurde. Nachtrag und Gesetz von 1933 beschränkten sich nicht auf eine Erleichterung der finanziell beeinträchtigender Lasten der Eisenbahnunternehmen, sondern verstärkten zugleich den Staatseinfluß und förderten ferner die Vereinheitlichung. An Neuerungen, die sich tatsächlich bedeutungsvoll erwiesen, zufolge Gesetz und Nachtrag von 1933 sind zu nennen:

1. Aufnahme von je zwei Vertretern des Staates in die Verwaltungsräte der fünf großen Privatgesellschaften und zusätzliche Delegation je eines dieser Staatsvertreter in das damit auf 26 Köpfe gebrachte Comité de Direction,
2. Erweiterung der Befugnisse des Comité de Direction,
3. Einsetzung einer aus Staatsbeamten bestehenden Einkaufskommission, die alle über 50 000 Frs. hinausgehenden Beschaffungen zu genehmigen hat,
4. Milderung von Bestimmungen der Lastenhefte zwecks Erleichterung der Modernisierung der Bahnen und des Wettbewerbs mit anderen Verkehrsmitteln,
5. Herabsetzung der Personenbeförderungssteuer von 32,5 vH auf 12 vH ohne Änderung des Gesamtbeförderungspreises (ab 1. 11. 1933), so daß also der Betrag der Steuerermäßigung den Eisenbahnen als Mehreinnahme verbleibt,
6. Bildung einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen der Paris-Orléans-Bahn und der Südbahn zufolge Abkommen vom 16. 6. 1933.

Weitere Ökonomisierungen bestanden in der Folgezeit in der Abtretung einiger bisher von der Paris-Orléans-Bahn betriebener Linien in der Bretagne ab 1. 1. 1934 an die Staatsbahn, in einer zweckmäßigeren Gebietsabgrenzung zwischen den Netzen der Ostbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen ab 1. 1. 1934, in der Auflassung des Personenverkehrs auf der Kleinen Pariser Ringbahn ab Juli 1934, in der Aufhebung der selbständigen Betriebsführung der Pariser Ringbahnen und der Zuweisung ihres Betriebs an Staatsbahn, Nordbahn und Ostbahn ab 1. 1. 1935. Von größerer Bedeutung

für die Finanzwirtschaft der französischen Eisenbahnen waren Besoldungskürzungen, die Frühjahr 1934 und Sommer 1935 erfolgten, sowie ein fortschreitender Personalabbau (von rd. 505 000 Köpfen 1929/30 auf rd. 425 000 Köpfe Ende 1935).

Gleichwohl haben alle Maßnahmen zur Ausgabenminderung und Einnahmensteigerung lediglich einen weiteren finanziellen Absturz ab 1933 verhindern können, dagegen keinen Wandel in der Defizitwirtschaft herbeigeführt. Zwar gelang es 1934, wenigstens die Betriebsrechnung wieder zum Ausgleich zu bringen, doch wies auch diese ab 1935 abermals Fehlbeträge aus, so daß die Gesamtrechnung jeden Jahres von 1932 bis 1936 mit einem Fehlbetrag von 3½—4 Milliarden Frs. abschloß. Als tiefere Gründe sind anzuführen: Einmal der Wirtschaftsabstieg in Frankreich, der sich dort bis zum Herbst 1935 fortsetzte und mit sinkenden Beförderungszahlen auch zu sinkenden Verkehrseinnahmen führte. Ein andermal der zunehmende Wettbewerb des Kraftwagens, der sich um so fühlbarer für die Eisenbahnen gestaltete, als die durch das Gesetzesdekret vom 19. 4. 1934 nebst Durchführungsverordnungen vom 25. 2. 1935 (für den Personenverkehr) und vom 13. 7. 1935 (für den Güterverkehr) vorgesehene Koordination von Eisenbahnen und Kraftverkehr — abgesehen von der Einsetzung von Koordinationsausschüssen — bislang toter Buchstabe blieb.

Die von der Volksfrontregierung betriebene Wirtschaftspolitik hat naturgemäß die Wirtschaft der Eisenbahnen 1936 — mag auch das Wirtschaftsergebnis sich äußerlich wenig von dem des Vorjahres unterscheiden — wesentlich beeinflußt. Die Politik der Kaufkraftschöpfung bei gleichzeitiger Arbeitszeitverminderung hat zu keiner fühlbaren Erhöhung der Gütererzeugung und -beförderung zu führen vermocht. (Steigerung der Zahl der beladenen Wagen um 2 vH, der Güterverkehrseinnahmen um 3 vH, der Gesamteinnahmen um 2 vH 1936 gegenüber 1935; Personenverkehrseinnahmen unverändert.) Auf der anderen Seite mußte die Anwendung der wirtschafts- und sozialpolitischen Neuerungen (Lohnsteigerungen, 40-Stundenwoche, Vermehrung und Bezahlung der Urlaubstage) auf die Eisenbahnen deren Ausgaben stark erhöhen. Da aber die beschlossenen Maßnahmen erst nach und nach in Kraft treten (in vollem Umfang erst ab 1. 1. 1938), erhöhten sich die Betriebsausgaben 1936 — und zwar ausschließlich durch Steigerung der Personalausgaben — erst um 3 vH gegenüber 1935.

Die finanziellen Ergebnisse der Französischen Eisenbahnen
1929—1936 in Millionen Frs.

	Betriebs- einnahmen	Betriebs- ausgaben	Betriebsüber- schuß (+) bzw. Be- triebsfehl- betrag (—)	Feste Kapi- tallasten und Vorweg- nahmen	Netto- Ergebnis
1929	16 078	12 667	+ 3411	3084	+ 327
1930	15 990	14 134	+ 1856	3138	— 1282
1931	14 549	13 833	+ 716	3292	— 2576
1932	12 400	12 764	— 364	3216	— 3580
1933	11 710	12 165	— 455	3394	— 3849
1934	11 185	11 090	+ 95	3514	— 3419
1935	10 141	10 535	— 394	3438	— 3832
1936	10 335	10 806	— 471	3507	— 3978

Die Summe der in den sieben Jahren 1930—1936 entstandenen Fehlbeträge beträgt rd. 22,5 Milliarden Frs. Nicht enthalten hierin wie in den einzelnen in der Tabelle angeführten Jahres-Fehlbeträgen sind die von dem Fonds Commun zu tragenden Verpflichtungen aus den zur Deckung der Fehlbeträge 1921—1925 aufgenommenen Anleihen und Zwischenzinsen bis zum Abschluß des jeweiligen Rechnungsjahres. Diese weiteren

dem Fonds Commun auferlegten Lasten beliefen sich um jährlich etwa 500 Mill. Frs., so daß der Fonds Commun aus den Jahren 1930—1936 einen Gesamtfehlbetrag von über 26 Milld. Frs. aufweist. Natürlich kommt man auf noch höhere Beträge, wenn man die Zinsen mitberücksichtigt, die der Staat auf die seit 1930 zur Deckung der Fehlbeträge aufgenommenen Anleihen zahlt. — Legt man das vor der Abwertung des französischen Franken Ende September 1936 gültige valutarische und auch der inneren Kaufkraft entsprechende Verhältnis von 6 Frs. = 1 RM zugrunde, so entsprach die Fehlbetragssumme (ohne Zinsen) von rd. 22,5 Milld. Frs. einem Betrag von rd. 3,75 Milld. RM. Rechnet man hingegen mit dem im Herbst 1937 ungefähr zutreffenden inneren Kaufkraftverhältnis von 10 Frs. = 1 RM — das noch ungünstigere valutarische Verhältnis von 12 Frs. = 1 RM gibt keine richtige Vorstellung —, so wiegt die Defizitsumme so viel wie ein Betrag von rd. 2,25 Milld. RM. Diese Relationen verdeutlichen zugleich, wie die in Frankreich in den letzten Monaten erfolgte Geldentwertung sich auch als Schuldenherabsetzung auswirkt.

Dem von der Staatskasse getragenen Defizit der Eisenbahnen pflegt man von französischer Eisenbahnseite diejenigen Beträge gegenüber zu stellen, die der Staat in irgendeiner Form aus den Eisenbahnen herausgeholt hat und die also seinem Haushalt zugute kommen. Hierzu werden gerechnet die Beförderungssteuern, die Steuern auf die Eisenbahnwertpapiere, die sonstigen von den Eisenbahnen bezahlten Steuern, die Ersparnisse, die der Staat bei der kostenlosen oder verbilligten Beförderung für seine Zwecke (Post, Heer, Marine) erzielt, schließlich auch bestimmte Personentarifermäßigungen, die der Staat aus sozialen Erwägungen den Eisenbahnen auferlegt hat, für die er aber nach Ansicht der Eisenbahnen selbst aufkommen müßte. Diese Gegenrechnung der Eisenbahnen weist für den Zeitraum 1930—1936 einen finanziellen Vorteil des Staates aus den Eisenbahnen von rd. 21,5 Milld. Frs. aus. Die Gegenüberstellung dieses Betrages mit dem ausgewiesenen Fehlbetrag des gleichen Zeitraumes von rd. 22,5 Milld. Frs. ergibt eine Belastung der Allgemeinheit von nur rd. 1 Milld. Frs., welcher negative Saldo sogar in einen beachtlichen positiven umschlägt, wenn man nach gleicher Methode die Ergebnisse der Jahre 1921—1928 in die Rechnung einbezieht. Indessen zeigt auch diese Gegenüberstellung finanzieller Vorteile und Lasten des Staates aus den Eisenbahnen seit 1930 ein von Jahr zu Jahr (ausgenommen 1934: 1933) sich verschlechterndes Ergebnis, nämlich seit 1932 wachsende Mindererträge des Staates. So bleibt für 1936 bei einem ausgewiesenen Fehlbetrag von fast 4 Milld. Frs. und auf 2,7 Milld. Frs. berechneten Vorteilen des Staates aus den Eisenbahnen ein Minus-Saldo von gegen 1,3 Milld. Frs. bestehen.

Diese Gegenrechnung der Erträge und Entlastungen des Staates mit den Fehlbeträgen ist insgesamt, sowohl was die einzelnen Posten als solche wie z. T. ihre Berechnung betrifft, problematisch. Indem wir auf eine diesbezügliche Erörterung verzichten, begnügen wir uns mit der Äußerung der Auffassung, daß jedenfalls die eigentlichen Beförderungssteuern und die Beförderungsleistungen für den Staat ohne ein kommerziell angemessenes Entgelt Ertragsabsorbierungen seitens des Staates darstellen. Die entsprechenden Beträge sind also an sich den Einnahmen der Eisenbahnen zuzurechnen. Vertritt man diese Auffassung, so ergibt sich die beachtliche Tatsache, daß die französischen Eisenbahnen auch in allen Krisenjahren ihre Betriebsausgaben durch Betriebseinnahmen zu decken vermocht haben und ein Betriebsüberschuß zur Deckung wenigstens eines allerdings immer kleiner werdenden Teiles der Kapitallasten zur Verfügung stand, welche Tatbestände indessen durch die Ertragsvorwegnahme durch den Staat nicht wirksam werden konnten. Die französischen Eisenbahnen haben also in den Krisenjahren an sich sogar günstiger gearbeitet wie manches industrielle Unternehmen, das entweder Reserven zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen in Anspruch nehmen mußte, oder einen Kapitalverlust erlitt. Allein die Last der festen Kapitalverpflichtungen ist die Ursache

2. Die organisatorisch-finanziellen Grundlagen.

Die mit dem 1. 9. 1937 ins Leben getretene S.N., die dem Handelsgesetzbuch und den Gesetzen für Aktiengesellschaften — vorbehaltlich abweichender Bestimmungen durch Übereinkommen und Dekret — unterstellt ist, hat als Hauptzweck den Betrieb und gegebenenfalls den Bau von Eisenbahnen. Mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers kann sie sich in jeder Form an Betrieben, die mit dem Hauptzweck in Verbindung stehen, beteiligen.

Sowohl die fünf großen privaten Gesellschaften wie die Ringbahnsyndikate, welche letztere übrigens zum 31. 12. 1937 aufgelöst werden, verzichten zum 1. 1. 1938 zugunsten der S.N. auf das Betriebsrecht an ihren Konzessionen bis zu deren Ablauf. Zum gleichen Tage überträgt der Staat das Betriebsrecht an der Staatsbahn und an den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen an die S.N. Mit Ausnahme der „domaines privés“ der Gesellschaften gehen am 1. 1. 1938 sämtliche Vermögenswerte, alle Ansprüche wie Verpflichtungen aller Netze auf die S.N. über. Das Betriebsrecht an dem so gebildeten einheitlichen Netz überläßt der Staat auf die Dauer von 45 Jahren, d. h. bis zum 31. 12. 1982, an die S.N., die mit diesem Tag erlischt. Da die Konzessionen der großen Gesellschaften bereits früher ablaufen (Nordbahn 31. 12. 1950; Ostbahn 26. 11. 1954; Paris-Orléans-Bahn 31. 12. 1956; Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn 31. 12. 1958; Südbahn 31. 12. 1960), verlängert der Staat deren Betriebsrecht von dem jeweiligen Erlöschenszeitpunkt bis zum 31. 12. 1982 zugunsten der S.N. An diesem Tag soll das gesamte Vermögen der S.N. entschädigungsfrei dem Staate zufallen.

Das Aktienkapital der S.N. wird auf insgesamt 1 419 412 000 Frs. bemessen, einen auffallend niedrigen Betrag, der aber durch das Weiterbestehen der bisherigen Gesellschaften als Träger finanzieller Funktionen erklärlich wird. Das Aktienkapital besteht aus 1 391 024 Stück A-Aktien zu je 500 Frs. (= 695 512 000 Frs.), die den fünf Gesellschaften überlassen werden, nämlich

279 596 Aktien	= 139 798 000 Frs.	der Nordbahn,
250 384 „	= 125 192 000 „	der Ostbahn,
520 522 „	= 260 261 000 „	der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn,
228 406 „	= 114 203 000 „	der Paris-Orléans-Bahn,
112 116 „	= 56 058 000 „	der Südbahn,

als Gegenleistung für die Gesamtheit ihrer Einbringungen, insbesondere ihres Materials, ihres Mobiliars, ihrer Ausstattung, ihrer Betriebsstoffe und ihrer Ausbauinvestitionen, und 1 447 800 Stück B-Aktien ebenfalls zu je 500 Frs. (= 723 900 000 Frs.), die der Staat erhält als Gegenleistung für seine gleichartigen Einbringungen bei den Netzen der Staatsbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen, für die auf seine Rechnung bei allen Netzen erfolgten Aufwendungen für den Bahnbau sowie für die seinerseits dem Fonds Commun gewährten Vorschüsse. Hiernach besitzen der Staat 51 vH, die Gesellschaften 49 vH des Aktienkapitals der S.N.

Sowohl die A- wie die B-Aktien werden mit 6 vH jährlich verzinst. Der Zinsbetrag ist jeweils zu Jahresende, erstmalig am 31. 12. 1938 zu zahlen. Die den Gesellschaften zukommenden A-Aktien werden getilgt, dergestalt, daß die Tilgung mit dem 31. 12. 1982 (Erlöschentag der S.N.) durchgeführt ist. Die getilgten A-Aktien werden durch Genuß-Aktien („J-Aktien“) ersetzt.

Die vom Staat übernommenen B-Aktien sind unveräußerlich und unabtretbar. Die den Gesellschaften übergebenen A-Aktien sowie die sie ersetzenden J-Aktien bleiben bis zum 31. 12. 1955 auf den Namen der jeweiligen Gesellschaft gesperrt. Dieser Termin entspricht dem Durchschnitt der ursprünglichen Erlöschentermine der Gesellschaften. Die Existenz der Nordbahn- und der Ostbahn-Gesellschaft wird bis zu diesem Tag ver-

längert. Am 31. 12. 1955 sollen die im Besitz der Gesellschaften befindlichen A- und J-Aktien an deren Aktionäre nach Maßgabe der Anteile am Gesellschaftsvermögen verteilt werden. Auch die alljährlich zur Verzinsung und Tilgung der A-Aktien empfangenen Beträge können im allgemeinen, es sei denn mit besonderer Genehmigung des Finanzministers, vor dem 31. 12. 1955 nicht an die Aktionäre verteilt werden, sondern sind bei jeder Gesellschaft auf einem Sonderkonto anzusammeln. Hingegen können die Erträge der dem Sonderkonto gutgebrachten Beträge zufolge von den Generalversammlungen festgelegten Bedingungen verteilt werden. Ferner können unter der Voraussetzung, daß die S.N. den Haushaltsausgleich, wie er ab 1938 vorgeschrieben ist (s. u.), in dem betreffenden Jahr erreicht hat, 20 vH der jährlich als Verzinsung und Tilgung der A-Aktien empfangenen Beträge zur Verteilung gelangen.

Unabhängig von der Verzinsung und Tilgung der eigenen Aktien wird die S.N. jährlich an die fünf Gesellschaften die satzungsgemäßen Zinsen, die durch das Übereinkommen von 1921 garantierte Dividende und die sich aus den Satzungen und dem gegenwärtigen Tilgungsplan ergebenden Tilgungsbeträge auf das Kapital der Gesellschaften überweisen.

Die Generalversammlung der Aktionäre tritt alljährlich einmal zur Beratung über die Betriebsführung und Rechnungen der Gesellschaft zusammen. A-, B- und J-Aktien genießen in ihr das gleiche Stimmrecht, ohne Begrenzung der Stimmzahl. Den Beratungen hat die Erstattung des Berichtes einer Rechnungskommission voranzugehen, die sich zu gleichen Teilen aus Vertretern des Staates und der anderen Aktionäre zusammensetzen wird.

3. Der Aufbau der Leitung.

Träger der Machtfülle der Verwaltung der S.N. ist der Verwaltungsrat, der bis zum 31. 12. 1955 aus 33 Mitgliedern und ab 1. 1. 1956 aus 27 Mitgliedern bestehen soll. Er setzt sich wie folgt zusammen:

- a) 3 Mitglieder ex officio, nämlich
 - der Vizepräsident des Staatsrates,
 - der Gouverneur der Banque de France,
 - der Generaldirektor der Hinterlegungs- und Konsignationskasse.
- b) 12 Mitglieder, die den nachbezeichneten Staatsverwaltungen als höhere Beamte, aktiv oder im Ruhestand, angehören, nämlich
 - 3 aus dem Staatsrat,
 - 1 aus der Generalinspektion der öffentlichen Dienste,
 - 4 aus dem Finanzministerium,
 - 4 aus dem Corps des ponts et chaussées und aus dem Corps des mines.
 Diese Mitglieder werden durch von den zuständigen Ministern gegengezeichnetes Dekret ernannt.
- c) 2 um das Eisenbahnwesen besonders verdiente Persönlichkeiten, die durch vom Minister der öffentlichen Arbeiten gegengezeichnetes Dekret ernannt werden.
- d) 4 Vertreter des Personals, die durch vom Minister der öffentlichen Arbeiten gegengezeichnetes Dekret aus einer Liste von 8 im Dienst befindlichen Angestellten bestimmt werden. Während in dem Abkommen zwischen dem Staat und den Eisenbahnunternehmen nichts Näheres über das Vorschlagsrecht bezüglich der Personalvertreter festgelegt ist, bestimmte das Gesetz, daß die Personalvertreter von der stärksten Gewerkschaft vorgeschlagen werden, womit alle anderen Personalvereinigungen — sehr zu deren Ärger — ausgeschaltet sind.
- e) Bis zum 31. 12. 1955: 12 Vertreter der fünf großen Eisenbahngesellschaften, von denen je 3 durch den Verwaltungsrat der Nordbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeer-

Bahn, je 2 durch den Verwaltungsrat der Ostbahn, der Paris-Orléans-Bahn und der Südbahn bestimmt werden;

ab 1. 1. 1956: 6 Mitglieder, die durch die Versammlung der Inhaber der A- und J-Aktien — ohne Beschränkung der Stimmenzahl der Votierenden — bestimmt werden.

Aus der vorstehend wiedergegebenen Zusammensetzung des Verwaltungsrates ist zu ersehen, daß durch die unter a—c genannten Mitglieder der Staat die Bestimmung der Mehrzahl der Verwaltungsratsmitglieder in Händen hat und daß sein Übergewicht ab 1. 1. 1956 wesentlich verstärkt wird. Abgesehen von den drei Mitgliedern ex officio werden die Verwaltungsratsmitglieder jeweils auf sechs Jahre ernannt. Alle drei Jahre, erstmalig zum 1. 1. 1941, soll eine Neubesetzung der Hälfte der Sitze stattfinden.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates dürfen nicht dem Senat oder dem Abgeordnetenhaus angehören. Hierdurch kommt die Absicht zum Ausdruck, die Tätigkeit des Verwaltungsrates parteipolitischen Einflüssen zu entziehen. Ferner ist es den Verwaltungsratsmitgliedern untersagt, ein direktes oder indirektes Interesse zu nehmen oder aufrecht zu erhalten bei einer Unternehmung oder einer Kaufhandlung, die durch die S.N. oder für ihre Rechnung erfolgt, es sei denn mit Genehmigung der Generalversammlung.

Der Vorsitzende des Verwaltungsrates wird aus der Zahl der den Staat vertretenden Verwaltungsratsmitglieder auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers durch im Ministerrat behandeltes Dekret auf sechs Jahre bestellt. Zwei Vizepräsidenten, von denen der eine der vorerwähnten Gruppe b (Staatsvertreter), der andere der Gruppe c (Vertreter der Gesellschaften bzw. der privaten Aktionäre) angehören muß, werden ebenfalls auf sechs Jahre normalerweise durch den Verwaltungsrat gewählt, wurden indessen bei der erstmaligen Bestellung durch Dekret bestimmt. Bei Stimmengleichheit im Verwaltungsrat gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

Der Verwaltungsrat der S.N. kann zufolge der Gesellschaftssatzung seine Befugnisse ganz oder teilweise auf einen D i r e k t i o n s a u s s c h u ß übertragen. Dieser besteht aus dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates, der auch in dem Direktionsausschuß den Vorsitz führt, den beiden Vizepräsidenten, vier durch Dekret ernannten Mitgliedern aus der Reihe der den oben genannten Kategorien a—c angehörenden Verwaltungsratsmitglieder (= Staatsvertreter) und bis zum 31. 12. 1955 vier, ab 1. 1. 1956 zwei Mitgliedern der der Kategorie c angehörenden Verwaltungsratsmitglieder (= Vertreter der Gesellschaften bzw. der privaten Aktionäre).

Ein R e g i e r u n g s k o m m i s s a r, nämlich der Generaldirektor für die Eisenbahnen und das Transportwesen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, hat Sitz im Verwaltungsrat und Zutritt zum Direktionsausschuß. Er wird assistiert durch den Leiter der Finanz-Kontroll-Mission für die Eisenbahnen. Zu dem Regierungskommissariat gehören ferner weitere Kommissar-Stellvertreter und ein Sekretariat nach Vorbild der bisher bei der Staatsbahn und den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen bestehenden Kommissariate. Der Regierungskommissar kann verlangen, daß ihm zweckdienlich erscheinende Fragen auf die Tagesordnung des Verwaltungsrates bzw. des Direktionsausschusses gesetzt werden. Gegebenenfalls kann er die Einberufung einer Sitzung herbeiführen. Mindestens acht Tage vor jeder Verwaltungsratsitzung erhält der Kommissar vorbehaltlich anderweiter Regelung im Einvernehmen mit dem Verwaltungsratspräsidenten einen Bericht über jede dem Verwaltungsrat vorgelegte Angelegenheit.

Oberstes Organ der Betriebsleitung ist der G e n e r a l d i r e k t o r, dem ein Stellvertretender Generaldirektor zur Seite steht. Ferner ist als leitende Stelle der Posten des Generalsekretärs vorgesehen. Diese drei Personen werden normalerweise durch den Präsidenten des Verwaltungsrates auf Vorschlag des Verwaltungsrates und vorbehaltlich der Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ernannt. Ausnahmsweise er-

folgte auch hier die erste Bestellung durch Dekret. Die anderen Direktoren und höheren Betriebsleiter werden gleichfalls durch den Verwaltungsratspräsidenten auf Vorschlag des Generaldirektors und nach Äußerung des Direktionsausschusses ernannt. Das sonstige Personal wird durch den Generaldirektor ernannt und befördert. — Alle am 31. 12. 1937 auf den großen Netzen im Dienst befindlichen Angestellten werden mit dem 1. 1. 1938 von der S.N. mit dem gleichen Rang, der gleichen Stufe und dem gleichen Dienstalter, die sie bei ihrem Netz innehatten, übernommen.

4. Die Gewährleistung des finanziellen Gleichgewichts.

Bedenkt man, daß die Zerstörung des finanziellen Gleichgewichtes der französischen Eisenbahnen den Hauptanlaß für die Neuordnung der französischen Eisenbahnorganisation bildet, so kann es nicht erstaunen, wenn das Abkommen zwischen Staat und Eisenbahn-Gesellschaften besonders eingehende Bestimmungen bezüglich der Haushaltsführung der S.N. enthält, die auf die Erzielung eines Haushaltsausgleichs abgestellt sind. In vollem Umfang soll dieses Ziel allerdings erst spätestens im Rechnungsjahr 1943 erreicht werden.

Jedes Jahr hat der Verwaltungsrat vor dem 1. 11. den Haushaltplan für das nächste Rechnungsjahr aufzustellen. Vom Rechnungsjahr 1938 an, also ab Beginn der Wirksamkeit der S.N., müssen die vorgesehenen Einnahmen die gesamten Ausgaben decken, mit Ausnahme jedoch des Anleihendienstes (Verzinsung, Tilgung) für die von den Gesellschaften vor dem 1. 1. 1938 eingegangenen Anleihen (einschl. der noch nach dem 1. 1. 1938 für vor diesem Datum entstandene Anlagekosten und Betriebsfehlbeträge aufzunehmenden Anleihen). Zu den zu deckenden Ausgaben rechnen auch die Verzinsung und Amortisation des Kapitals der S.N. ebenso wie die Verzinsung und Tilgung des Kapitals der alten Gesellschaften.

Der Verwaltungsrat ist verpflichtet, mangels ausreichender Einsparungen, durch Erhöhungen oder entsprechende Handhabung der Tarife das vorgesehene Gleichgewicht zu erhalten und jeder Störung entgegenzuwirken, die im Lauf des Geschäftsjahres auftreten und insbesondere die Folge sein könnte von einer mehr als fünfprozentigen Erhöhung der vorgesehenen Ausgaben oder einer gleichen Verminderung der vorgesehenen Einnahmen oder einer sonstigen das Gleichgewicht des Haushalts bedrohenden Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben. Die sich aus der Pflicht der Haushalt-Ausbalanzierung herleitenden Tarifänderungs- oder Tariferhöhungsvorschläge werden von dem Verwaltungsrat gemacht und dem Obersten Verkehrsrat, der durch ein gleichfalls unter dem 31. 8. 1937 ergangenes Gesetzesdekret geschaffen wurde, zur Begutachtung vorgelegt. Sie erlangen Kraft, wenn der Minister der öffentlichen Arbeiten in Übereinstimmung mit dem Finanzminister nicht innerhalb eines Monats nach Vorlage durch den Verwaltungsrat Einspruch erhoben hat. Im Fall des Einspruchs hat die Regierung sofort beim Parlament die Bewilligung eines Kredits zu beantragen, dessen Betrag dem aus der Tariferhöhung bzw. -änderung erwarteten Betrag entspricht und an die S.N. überwiesen wird. Mangels Bewilligung des Kredits binnen zwei Monaten nach dem Vorschlag des Verwaltungsrates werden die durch diesen vorgeschlagenen Maßnahmen wirksam. Erfolgt der Vorschlag in dem Zeitraum zwischen zwei Parlamentssitzungen, so kann die Frist auf drei Monate verlängert werden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann im Einvernehmen mit dem Finanzminister von der S.N. eine Herabsetzung ihrer Tarife verlangen. In diesem Fall hat die Regierung sofort beim Parlament die Bewilligung eines Kredits zur Deckung des mit der Tariferabsetzung verbundenen Einnahmeverlustes zu beantragen, dessen Betrag der S.N. überwiesen wird. Die Tarifsenkung kann nur nach Bewilligung des Kredits in Kraft treten.

Die Deckung aller Ausgaben einschließlich der Verpflichtungen aus den vor dem 1. 1. 1938 aufgenommenen Anleihen soll schrittweise verwirklicht werden und zwar derart, daß ab 1. 1. 1939 ein innerhalb fünf Jahren gleichmäßig steigender Betrag dieser Anleiheverpflichtungen gleichfalls unter die durch Betriebseinnahmen zu deckenden Ausgaben genommen wird, so daß spätestens mit dem Rechnungsjahr 1943 das volle finanzielle Gleichgewicht hergestellt ist. Soweit diese Anleiheverpflichtungen bis 1943 noch nicht durch Betriebseinnahmen gedeckt werden, hat die Staatskasse der S.N. entsprechende Vorschüsse zu leisten.

Eine gewisse Erleichterung wird die Aufgabe des Haushaltsausgleichs der S.N. erfahren durch die künftige Verpflichtung der Postverwaltung, die S.N. für die bisher umsonst oder zu ermäßigtem Preis der Post durch die Eisenbahnen geleisteten Dienste zu entschädigen. Auf Vorschlag der S.N. soll der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Postminister alljährlich den der S.N. für diese Leistungen zu erstattenden Selbstkostenbetrag feststellen. Mangels Verständigung vor dem 1. 1. 1939 sind die der Postverwaltung geleisteten Dienste von diesem Tag an von der Postverwaltung zu den handelsüblichen Tarifen gleichartiger Leistungen zu bezahlen.

Da der S.N. zufolge vorstehenden Ausführungen ein Haushaltsausgleich zur Pflicht gemacht ist und der Staat bis 1942 die ganze bzw. teilweise Deckung der Anleiheverpflichtungen aus der Zeit vor dem 1. 1. 1938 übernimmt, bleibt bei strikter Einhaltung der Vorschriften kein Raum für eine Geldaufnahme der S.N. zur Deckung von Haushaltsfehlbeträgen. Kommt es gleichwohl zu solchen, so springt die Staatskasse mit Vorschüssen ein, die aber sofort im folgenden Jahr zu erstatten sind. Ausdrücklich ist bestimmt, daß die S.N. nur Geld aufnehmen darf zur Deckung von Anlageausgaben sowie des Kassenbedarfs. Die Ausgaben für neue Anlagegegenstände (z. B. Fahrzeugpark, Ausstattung) sind zufolge Entscheidung des Verwaltungsrates zunächst aus einem Erneuerungsfonds, für dessen Bildung eingehende Vorschriften aufgestellt sind, zu bestreiten, darüber hinaus aus dem Ertrag von Schuldverschreibungen und Schatzwechseln, deren Typen der Finanzminister bestimmt. Von neuen Eisenbahnlinien sollen nur diejenigen weiter gebaut werden, die bereits bewilligt oder von öffentlichem Nutzen erklärt sind und deren eigentliche Bauarbeiten zum Zeitpunkt des Übereinkommens (31. 8. 1937) im Gange waren. Für alle weiteren Streckenbauten sollen die Anlage- und Finanzierungsbedingungen in jedem Einzelfall durch ein Übereinkommen zwischen Staat und S.N. festgelegt werden.

Auf die Dauer von fünf Jahren kann die S.N. bzw. der Staat noch die bisherigen fünf Eisenbahn-Gesellschaften als Kreditträger einschalten. Auf Ersuchen des Finanzministers haben sie nämlich bis zum 1. 1. 1943 ihrerseits die zur Deckung neuen Anlagebedarfs nötigen Anleihen zu begeben und den Anleihendienst zu versehen, wobei sie für die ihnen so entstehenden Aufwendungen Ersatz erhalten. Bis zum Erlöschen der jeweiligen Konzessionen (1955—1960) versieht jede der Gesellschaften auch den Dienst der von ihr, sei es für ihre Rechnung, sei es für Rechnung des Staates, vor dem 1. 1. 1938 begebenen Anleihen. Doch kann die S.N. vom 1. 1. 1943 an mit Beginn jeden Jahres nach vorheriger Ankündigung mit Jahresfrist ihrerseits den Dienst dieser Anleihen übernehmen. Auf jeden Fall wird dies nach Erlöschen der Konzession der betreffenden Gesellschaft bis zum 31. 12. 1982 geschehen. Der Dienst der von der Verwaltung der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen begebenen Anleihen wird bereits zum 1. 1. 1938 von der S.N. übernommen, derjenige der Anleihen der Staatsbahn direkt von der Staatskasse wahrgenommen. Soweit Verpflichtungen aus Anleihen, die die fünf großen Eisenbahn-Gesellschaften, die Staatsbahn, die Elsaß-Lothringischen Bahnen oder die S.N. begeben haben, über den 31. 12. 1982 hinausgehen, übernimmt sie der Staat. Die Laufzeit der nach dem 1. 1. 1938 zur Ausgabe gelangenden Anleihen soll unter keinen Umständen über 60 Jahre hinausgehen.

C. Wesen und Problematik der Reform von 1937.

Die Neugestaltung des französischen Eisenbahnregimes durch Übereinkommen und Dekret vom 31. 8. 1937 wahrt trotz ihres einschneidenden Charakters die traditionelle komplizierte Auswägung staatlicher und privater Kräfte als Ergebnis von Verhandlungen zwischen Staat und Privatwirtschaft. Dieses vertragsmäßige und tatsächlich eine Verständigung beinhaltende Zustandekommen der Neuordnung wird in der französischen Öffentlichkeit als ein wesentlicher Zug betrachtet. Da die alte sozialistische Forderung nach Verstaatlichung der Eisenbahnen zugleich eine Kampfansage gegen die im Eisenbahnwesen wirksamen kapitalistischen Elemente beinhaltete, war es denkbar, daß die Verstaatlichung als Schlag gegen die Privatwirtschaft durchgeführt wurde. Statt dessen erfolgt ein auf einen langen Zeitraum verteilter Platzwechsel in gegenseitigem Einvernehmen. Späteren geschichtlichen Untersuchungen zur politischen Soziologie muß es vorbehalten bleiben zu klären, inwieweit dieser Vorgang mehr durch den Wunsch der Staatsmänner nach Aufrechterhaltung vertraglicher, Rechte wahrer Formen oder mehr durch ein nach außen nicht in Erscheinung tretendes Einvernehmen der gegenwärtigen Beherrscher des Staates mit den Repräsentanten des Eisenbahnkapitals bedingt war.

Auf jeden Fall zeigen sich die Vertreter der Interessen der Eisenbahngesellschaften, wie sich aus deren schriftlichen und mündlichen Verlautbarungen an die Aktionäre entnehmen läßt, von der getroffenen Regelung befriedigt. In der Tat gibt die Behandlung der Gesellschaften hierzu Grund. Statt eines vorzeitigen Todes zu sterben, bleiben sie bis zum Ablauf ihrer Konzessionen als Träger finanzieller Aufgaben und Werte erhalten. So können sie, wie dargelegt, in bestimmtem Rahmen weiter als Träger alter und neuer Anleihen dienen; sie werden ihren Aktionären Zinsen, Dividende und Tilgung übermitteln und haben für sie die Verwaltung der A- und J-Aktien der S.N. durchzuführen. Als ein wesentlicher für die Gesellschaften bzw. ihre Aktionäre in den Verhandlungen mit dem Staat errungener Erfolg wird angesehen, daß neben den Zins- und Tilgungszahlungen auf die Aktien der alten Gesellschaften wie der S.N. der Staat den Gesellschaften außerdem das Eigentum und die freie Verfügung über die „domaines privés“, d. s. von den Gesellschaften angesammelte Reserven, überlassen hat. Des ferneren ist ihnen eine Beteiligung an der Verwaltung der S.N. durch die Bestellung von Verwaltungsratsmitgliedern verblieben.

Die Konservierung der bisherigen Eisenbahngesellschaften als Träger von Vermögenswerten und Verwaltungskompetenzen kann indessen dem entscheidenden Gehalt der Neuordnung von 1937 keinen Abbruch tun, nämlich dem damit vollzogenen Übergang Frankreichs zum Staatsbahnsystem. Zwar ist zufolge der Konstitution der S.N. das neue französische Eisenbahnregime nicht als reine Staatsbahnverwaltung anzusprechen. Die Verwirklichung dieser Verwaltungsform ist vielmehr bis Ende 1982 hinausgeschoben. Während bei Aufrechterhaltung des bisherigen Regimes mit Konzessionsablauf der Eisenbahngesellschaften in den 1950er Jahren ein Übergang zum reinen Staatsbahnsystem hätte erfolgen können, ist es eine Wesenheit der Reform von 1937, daß sie den grundsätzlichen Übergang zum Staatsbahnsystem um rund zwei Jahrzehnte vorverschiebt, andererseits sich bis 1982 mit der Verwirklichung einer kapitalmäßig gemischt öffentlichen und privaten Verwaltung begnügt. Das Übergewicht des staatlichen über den privaten Kapitalanteil beträgt zwar nur ein Minimum, ist aber an sich schon zur Sicherung des entscheidenden Staatseinflusses ausreichend. Dieser ist aber noch durch die dem Staat vorbehaltenen Ernennungs- und Entscheidungsrechte bedeutend erweitert.

Andererseits kann die private Kapitalbeteiligung und damit der Einfluß der Privataktionäre berufen sein, parteipolitische Einflüsse von der Staatsseite her zu dämpfen.

Ersichtlich ist überdies die ganze Organisation der Leitung der S.N. darauf abgestellt, ein stetiges, vom Wechselspiel der Parteien möglichst unbeeinflusstes Arbeiten der Unternehmung zu gewährleisten. Die neue Verwaltungsform der französischen Eisenbahnen stellt damit einen späten Fall der „Autonomisierung“ von Staatsbahnen dar, welche Bewegung nach dem Weltkrieg die Verwaltungsform zahlreicher Bahnen bestimmt hat. Wie sich tatsächlich das Verhältnis der staatlichen Kräfte zu der S.N. gestalten wird, inwieweit sie ein Mitträger der staatlichen Wirtschaftspolitik werden oder mehr den eigenen Haushaltsinteressen folgen wird, ob sie sich tatsächlich von parteipolitischen Einflüssen freihalten oder ihnen doch irgendwie erliegen wird, dies sind naturgemäß bedeutsame Fragen an die Zukunft der S.N.

Neben diesen betont sich das Problem, ob die durch die Neuordnung vorgesehene Wiederherstellung des Haushaltgleichgewichts der französischen Eisenbahnen verwirklicht werden wird. In zahlreichen französischen Kritiken der Neuordnung wird mit Genugtuung festgestellt, daß der Fehlbetragswirtschaft nun eine klare Grenze gesetzt und ihr Ende festgelegt ist. Wer allerdings den Text des Übereinkommens von 1921 genau studiert, kommt nicht um die Feststellung herum, daß bereits dort ein Haushaltsausgleich „zwingend“ vorgesehen war. Die Erfahrung mit der Handhabung der „zwingenden“ Vorschriften von 1921 kann zu einer gewissen Skepsis hinsichtlich der Anwendung der Bestimmungen von 1937 berechtigen. Immerhin ist zu erwarten, daß der Verwaltungsrat der S.N. die ihm übertragene Funktion als Wächter des Haushaltgleichgewichtes ernst nimmt. Es bleibt alsdann die letzte Entscheidung, ob eine zum Haushaltgleichgewicht notwendige Tarifierhöhung Platz greifen oder durch einen Staatszuschuß vermieden werden soll, dem Parlament überlassen. Dabei ist es den Parteien leicht gemacht, es zu einer von den Wählern nicht geschätzten, aber zweckmäßigen Tarifierhöhung kommen zu lassen, insofern diese keines besonderen Votums des Parlaments bedarf.

Den ernstesten Willen zu einem Haushaltsausgleich zufolge den Vorschriften bei allen Beteiligten als bestehend vorausgesetzt, bleibt die weitere, entscheidende Frage, ob ein solcher Haushaltsausgleich tatsächlich verwirklicht ist. Die schrittweise Anstrengung des vollen Haushaltgleichgewichtes in fünf Jahresetappen — die Parallele zu der Haushaltgestaltung 1921—1926 ist unverkennbar — trägt zwar dem Gedanken einer allmählichen Anpassung der französischen Volkswirtschaft an eine „volle“ Tarifbelastung Rechnung, fordert aber die Gegenfrage heraus, ob die allgemeine Wirtschaftsentwicklung mit oder ohne Zutun der Staatsmänner sich gerade konform dieser Aufstufung gestalten wird. — Wird nun überhaupt ein voller Haushaltsausgleich regelmäßig erzielbar sein? Wir gaben bereits oben der Auffassung Ausdruck, daß trotz der durch die Geldentwertung nach dem Weltkrieg (bis 1927) erfolgten Erleichterung der Last der Anleiheverpflichtungen ein voller Haushaltsausgleich in den letzten Krisenjahren nicht zu erzielen gewesen sei, selbst wenn man ihn durch Tarifierhöhungen hätte erzwingen wollen. Denn die umfangreichen Investitionen der französischen Bahnen in der Zeit nach dem Weltkrieg zu sehr ungünstigen Anleihebedingungen (Effektivverzinsung um 8 vH, zeitweise noch höher) haben die Kapitalverpflichtungen so anschwellen lassen, daß die zu ihrer Deckung nötigen Tarifierhöhungen verkehrs- und einnahmedrosselnd hätten wirken müssen. Anders ausgedrückt: Hätten die französischen Eisenbahnen 1936 bei den gegebenen Betriebsausgaben, staatlichen Auflagen und festen Kapitalverpflichtungen einen Haushaltsausgleich erzielen sollen, so hätten sie mit einer Betriebszahl von 75 (Betriebs-einnahmen: Betriebsausgaben = 100:75) arbeiten müssen. Nun bedeutet die neuerliche Geldentwertung 1936/37 (Senkung der inneren Kaufkraft des Franken von etwa $\frac{1}{5}$ auf etwa $\frac{1}{8}$ seiner Vorkriegskaufkraft) zweifelsohne eine abermalige und, da sie sich auch auf die Verpflichtungen der Nachkriegszeit erstreckt, besonders fühlbare Erleichterung der Anleiheverpflichtungen der Bahnen. Ebenso liegt es zutage, daß, wenn die französische Regierung

auf dem Wege der Geldentwertung (ohne eine spätere Schuldenuaufwertung) weiterzuschreiten würde, sie mittels dieser fortgesetzten Enteignung des Sparerers auch die Anleihe-last der Eisenbahnen immer weniger bedeutsam werden lassen könnte. Hält sie hingegen das gegenwärtige Geldniveau, so bleibt die Deckung auch der vollen derzeitigen Kapitalverpflichtungen der Eisenbahnen durch Betriebseinnahmen ein in Zeiten eines Wirtschaftstiefstandes, wenn überhaupt, so nur mit größter Anstrengung erreichbares Ziel, wohingegen in Zeiten der Prosperität des Landes diese Aufgabe leichter lösbar erscheint. Wie zahlreiche andere Eisenbahnverwaltungen Europas stehen auch die Eisenbahnen Frankreichs vor der Frage, ob die bisher, von Land zu Land in den verschiedensten Formen, vollzogene Entlastung der Eisenbahnen von einem Teil ihrer Kapitalverpflichtungen genügt, um ein Gleichgewicht zwischen der durch den Wettbewerb anderer Verkehrsmittel strukturell verminderten Ertragskraft der Eisenbahnen und der ihnen verbliebenen Kapitallast zu erzielen. Hier wie dort wird die praktische Beantwortung der Frage wesentlich beeinflusst werden durch eine staatliche Koordination der Verkehrsmittel, zu der in Frankreich durch das ebenfalls unter dem 31. 8. 1937 ergangene Gesetzesdekret zur Koordination des Verkehrs und Errichtung eines Obersten Verkehrsrates ein neuer Anlauf unternommen wurde.

Die Dienstleistungspflicht und die Haushaltspflicht der Deutschen Reichspost.

Von Oberposttrat Dr. H. Hellmuth, Nürnberg.

1. Allgemeines.

Es kann im Gesamtnutzen der Volksgemeinschaft liegen, daß der Staat die Aufgabe übernimmt und erfüllt, als politischer Verband der in seinen geographischen Grenzen zusammengefaßten menschlichen Gesellschaft gewisse lebenswichtige Bedürfnisse seiner Angehörigen, vor allem solche politischer, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher oder kultureller Art, zu befriedigen. Das wird vor allem dann geschehen, wenn das im Einzelfall anzustrebende Höchstmaß von Bedürfnisbefriedigung der Staatsangehörigen durch die freie Tätigkeit der Einzelwirtschaften im Wettbewerb sich nicht erreichen läßt, insbesondere wenn aus überwiegenden Gründen der Wirtschaftlichkeit auf einen solchen Wettbewerb verzichtet werden muß und sich aus der Eigenart des Betriebes und aus der Verbreitung eines allgemeinen Bedürfnisses leicht ein Alleinrecht entwickeln kann. Dann wird der Staat als gemeinwirtschaftlicher Verband angerufen, den als Ziel bezeichneten höchsten Gesamtnutzen der Volksgenossen durch Übernahme der fraglichen Bedürfnisbefriedigung in die eigene Verwaltung unter Ausschluß der Privatwirtschaft hervorzu-bringen. Die Gemeinschaft der Volksgenossen erwartet hier vom Staat, daß er durch eigene Befassung mit solchen Aufgaben eine Gegenseitigkeit und beiderseitige Verhältnismäßigkeit des Vorteils für alle herbeiführt und ihnen dank seines die einzelnen Geschlechter überdauernden Bestandes ein Höchstmaß von bleibendem Nutzen im Laufe der Zeit verschafft.

Zu den Obliegenheiten dieser Art zählt das deutsche Post- und Fernmeldewesen, das in der Hand des Reichs (der Deutschen Reichspost = DRP.) einem besonderen öffentlichen Zweck, dem der Befriedigung gewisser Arten von Bedürfnissen der Staatseinwohner durch sachgemäße Dienstleistungen, bleibend gewidmet ist. Neben solchen Diensten für die einzelnen Volksgenossen, für die Gesellschaft und die Wirtschaft spielt die Tätigkeit, die der Staat für seine eigenen Zwecke dem reichseigenen Post- und Fernmeldewesen zugedacht hat, eine bedeutsame Rolle.

2. Die Verwaltungszuständigkeit und die Dienstleistungspflicht der DRP.

a) Eines der wichtigsten rechtlichen Mittel der DRP. bildet die besondere Verwaltungszuständigkeit, die ihr als gesetzlich geregeltes Alleinrecht zukommt. Sie besteht zur Zeit in der Gestalt des geschichtlich überkommenen Post- und Telegraphenregals. Unter Postregal versteht man nach deutschem Recht den Vorbehalt des Staates, für die entgeltliche Übermittlung bestimmter Gegenstände Postanstalten zur Benutzung durch die Allgemeinheit zu errichten und zu betreiben. In diesem Vorbehalt, der nach der heute geltenden Verwaltungsrechtslehre „eine ausschließliche Verwaltungszuständigkeit“ bedeutet, „bei der aus Gründen der völkischen Sicherheit und Ordnung“ bestimmte Funktionen des Gemeinschaftslebens in die Hand „des Reiches oder einer öffentlichen Anstalt gegeben sind“¹, wird ein Verbot an jedermann wirksam, Anstalten vorgenannter Art zu schaffen und damit eine Reihe von Tätigkeiten wahrzunehmen, die an sich vermöge der allgemeinen Gewerbefreiheit jedem zugänglich wären, hätte sie nicht der Staat an sich gezogen. Der Geltungsbereich dieses Alleinrechts deckt sich zunächst mit jenem des sogenannten Postzwangs, erfaßt also grundsätzlich und vorbehaltlich gewisser, hier nicht zu erörternder Ausnahmen die entgeltliche Übermittlung von verschlossenen Briefen und von Zeitungen politischen Inhalts, die öfter als einmal wöchentlich erscheinen. Darüber hinaus besteht nach dem geltenden Recht eine besondere Ausweitung des Postregals, der ein ergänzender Postzwang nicht gegenübersteht. Im Deutschen Reich gilt bekanntlich das ausdrückliche gesetzliche Verbot des Betriebs von Anstalten zur gewerbsmäßigen Einsammlung, Beförderung oder Verteilung auch von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen oder Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind. In diesem Verbot des Betriebs und damit auch der Errichtung postähnlicher Unternehmungen liegt eine für den Orts- und Fernbereich gleichermaßen wirkende Ausdehnung des Postregals über die für den Wirkungskreis des Postzwangs gezogenen rechtlichen Grenzen hinaus. Als Telegraphenregal im überkommenen Sinne bezeichnet man im Deutschen Reich dessen ausschließliches Recht, Fernmeldeanlagen, nämlich Telegraphenanlagen für die Vermittlung von Nachrichten, Fernsprech- und Funkanlagen zu errichten und für die Bedürfnisse des Staates und seiner Einwohner zu betreiben. Auch wenn man die DRP. als „öffentliche Anstalt“ bezeichnen wollte, die sich allerdings nur organisatorisch, nicht aber juristisch von der übrigen Staatsverwaltung abhebt, so bleibt die Anstaltsverwaltung nur eine besondere Ausdrucksform der Staatsverwaltung und die Anstalt selbst eine Erscheinungsform des Staates. Das der „Anstalt“ übertragene Regal ist „keine selbständige Rechtsstellung eines Gemeinschaftsgliedes, sondern eine Verwaltungsfunktion eines organisatorisch verselbständigten Hoheitsträgers“². Das neuzeitliche rechtliche Kennzeichen solcher Regalrechte, wie sie im Post- und Telegraphenregal verankert sind, bildet mithin der grundsätzlich ausschließliche Vorbehalt gewisser Arbeitsgebiete für die staatliche Verwaltung. Er verwehrt jedem Dritten eine Wettbewerbstätigkeit auf solchen den staatlichen Anstalten vorbehaltenen Verwaltungsgebieten, auf daß diese Anstalten um des Gemeinwohls willen einheitlich gestaltet und geführt werden können. Ohne die gesetzlich ausgesprochenen Vorbehalte, staatsrechtlich als Hoheitsrechte bezeichnet, und ohne ihnen damit bewirkten Ausschluß Privater erwüchse der „Reichsanstalt“ DRP. gerade in den dicht besiedelten und ertragnisreichen Gebieten ein Wettbewerb durch Einzelunternehmungen, ihr bliebe nurmehr die Obsorge für die Bedürfnisse verkehrsarmer

¹ H u b e r, Die volksgenössische Rechtsstellung in der Verwaltung, Ztschr. d. Akademie für deutsches Recht 1937, Heft 11, S. 325.

² H u b e r, a. a. O. S. 325.

Gegenden und das Unterhalten zuschubheischender Linien überlassen. Damit aber wäre dem Reich der Ausgleich zwischen den einträglichen und den verlustbringenden Teilen des Post- und Fernmeldenetzes unmöglich und eine wesentliche Aufgabe der DRP., eine allen Teilen des Reichs und ihren Bedürfnissen angepaßte Dienstversorgung in Frage gestellt. Für die wichtigen, dem Staat allein vorbehaltenen Verwaltungsgeschäfte der DRP. gewinnt schließlich die Erwägung besondere Bedeutung, daß die Sicherheit des Staates, vor allem die der DRP. anvertraute und sie verpflichtende Geheimhaltung der ihr zur Übermittlung überantworteten Nachrichten und Gegenstände gefährdet sein würde, wenn die Errichtung und der Betrieb solcher Anstalten der Allgemeinheit vorbehaltlos freigegeben wäre. Darüber hinaus besteht im Postwesen noch ein ausgedehntes „tatsächliches Monopol“ der DRP. Es beruht nicht auf einer „ausschließlichen Verwaltungszuständigkeit“, liegt vielmehr in den Verhältnissen begründet. Die im Postwesen dargebotenen Leistungen reichen nach Art und Umfang weiter als das Gebiet des Postzwangs und des Postregals. Dies beruht auf der geschichtlichen Entwicklung und auf den vom Reich als dem Herrn der Anstalt getroffenen Anordnungen. Bekanntlich hat das tatsächliche Monopol der DRP. in dem vom Postregal und Postzwang nicht erfaßten allgemeinen postalischen Nachrichtendienst, ferner im Kleingüterdienst, im Postbankdienst und — mit gewissen Grenzen — auch im Personenbeförderungsdienst der DRP. ein weites und reiches Feld des Gesamtwohl fördernder gemeinnütziger Betätigung gefunden. Der Wettbewerb privater Einzelwirtschaften wird hier nicht durch rechtliche Schranken abgehalten, vielmehr durch die erhöhte Leistungsfähigkeit und die größere wirtschaftliche Anpassungsfähigkeit der DRP. an die allgemeinen Notwendigkeiten auf den durch diese Betriebszweige versorgten Bedürfnisgebieten in großem Ausmaße tatsächlich ausgeschaltet.

b) Der in den vorbeschriebenen Alleinrechten der DRP. verkörperte staatliche Vorbehalt einer Anstaltsverwaltung hat nur Daseinsberechtigung, wenn der Staat damit auch die Verpflichtung zur tatsächlichen Führung der von ihm beanspruchten Versorgungszweige übernimmt. Jene Alleinrechte finden ihr notwendiges und folgerichtiges Gegenstück in einer sie ergänzenden Dienstleistungspflicht des Staates (der DRP.). Diese fürsorgende Tätigkeitspflicht veranlaßt den Staat, die zur Bewältigung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbedürfnisse erforderlichen Sachanlagen und Arbeitskräfte zu beschaffen, zu unterhalten und für die Benutzung durch die Allgemeinheit bereitzustellen. Als rechtsbegründende Unterlagen für die Tatsache und den Umfang der Dienstleistungspflicht der DRP. kommen alle darauf gerichteten Willensäußerungen des Staates, der diese gemeinnützige Einrichtung betreibt, in Frage. Sie können in der Form des Gesetzes, der Rechtsverordnung oder der einfachen Verwaltungsvorschrift ergangen sein. Das rechtlich Wesentliche jener Pflicht besteht in der darauf eingestellten Willensrichtung und Tätigkeit des Staates. Die Anerkennung einer solchen Bindung kann durch jede Art von rechtlich erheblicher staatlicher Willensäußerung geschehen. Bei dieser ausgedehnten Rechtsunterlage reicht der Wirkungskreis der Versorgungspflicht, d. h. jene Bindung der DRP. an die Erfüllung übernommener Aufgaben sowie an die Durchführung aller dadurch hervorgerufenen und damit zusammenhängenden Vorkehrungen und Leistungen über die beschriebenen Alleinrechte weit hinaus. Die der Volksgesamtheit gegenüber bestehende Fürsorgepflicht der DRP. umfaßt alle Geschäftszweige, auch die durch rechtliche Vorbehalte nicht geschützten, welche die DRP. ihrer Tätigkeit bereits einverleibt hat oder erst in sie aufnimmt. Die Volksgenossen dürfen von jener Pflicht der DRP. schließlich erwarten, daß ihr gemeinnütziger Daseinszweck auch die Triebfeder zur ausreichenden rechtlichen, die DRP. wie ihre Nutzer in gleicher Weise bindenden Regelung aller Einzelheiten einer dargebotenen Anstaltsnutzung bildet. Damit steht auch die Benutzungsordnung der DRP., die dem Rechts-

verhältnis der Anstaltsnutzung, d. h. den Bedingungen für die Zulassung zu den einzelnen Dienstleistungen, der Art der Nutzungsgewährung, dem Anlaß und der Größe der Gegenleistung des Anstaltsnutzers, den Möglichkeiten einer etwaigen Schadloshaltung, ihr rechtliches Maß und Gepräge verleiht, in einem organischen Zusammenhang mit jener Fürsorgepflicht; denn diese Ordnung regelt und ergänzt jeweils nach Lage der auftretenden Nutzungsbedürfnisse die rechtlichen Einzelheiten bei der Durchführung aller jener Aufgaben, welche die DRP. in ihren Wirkungskreis bereits gezogen hat oder künftig noch zieht.

3. Die Haushaltspflicht der DRP.

Die öffentliche Tätigkeit des Staats, in welcher Form sie sich auch äußert, bedarf wie jeder Privatbetrieb bestimmter sächlicher Mittel und der notwendigen menschlichen Arbeitskräfte, damit sie ihren Daseinszweck erreicht. In diesen persönlichen und sächlichen Mitteln und in ihrem zweckmäßigen Einsatz verkörpert sich u. a. auch die geldliche Seite und damit der wirtschaftliche (wirtschaftende) Bestandteil aller jener Lebensäußerungen. Beim Staat nennt man die Wirtschaftsführung in öffentlichen Dingen „Haushalt“. Als öffentliche Wirtschaft muß ein solcher Haushalt wie jede sonstige nach sinnvoller Planung strebende Wirtschaft vom stärksten Willen zur Ordnung getragen sein. Der wirtschaftliche Teil bildet auch im Staatsbetrieb einen das große Ganze nährenden und miterhaltenden Lebensnerv. Aus dem organischen Zusammenhang zwischen der öffentlichen Zweckerfüllung und den zureichenden Mitteln in jedem öffentlichen Haushalt erwächst für die gegenwärtige Untersuchung die Frage, wie zwischen dem politisch, volkswirtschaftlich, kulturell und sozial notwendigen Maße einer Erfüllung der Gemeinversorgungspflicht der DRP. und den dieser Reichsanstalt dabei zur Verfügung stehenden wirtschaftlichen Mitteln der gerechte Ausgleich zu finden ist.

In einem Erlaß an die Reichspostdirektionen vom 5. 3. 1937 über die „Wirtschaftspolitik der Deutschen Reichspost“ (Amtsbl. 1937 S. 149) hat der Reichspostminister folgendes bestimmt: „Der Wirtschaftserlaß des Reichspostministers vom 25. 7. 1925, der von der liberalistischen Einstellung ausging, daß die Deutsche Reichspost ein Wirtschaftsunternehmen sei, steht im Gegensatz zu der nationalsozialistischen Auffassung vom Wesen des Staates. Er wird daher aufgehoben. Die Bestimmungen über die Bewirtschaftung der Haushaltmittel bei den Reichspostdirektionen bleiben von dieser Verfügung unberührt.“ Dieser Erlaß weist in seinem letzten Satze deutlich auf die Notwendigkeit der Beachtung der „Posthaushaltsbestimmungen“ bei der Haushaltsführung der DRP. hin. In diesen Bestimmungen sind die für die DRP. gültigen Vorschriften der Reichshaushaltsordnung (RHO.), ferner die haushaltsrechtlichen Normen des Kap. II des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. 2. 1934 (RGBl. I S. 130), endlich die das Vereinfachungsgesetz ergänzenden Anordnungen der Verordnung über die allgemeinen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Haushaltsgebäude- und Vermögensverwaltung der DRP. vom 6. 4. 1934 (RGBl. I S. 305) zusammengefaßt. Nach diesen Vorschriften ist das Vermögen des Reichs, das dem Betriebe der DRP. gewidmet und in ihm erworben ist, und alle öffentlichen wie privaten Rechte und Verbindlichkeiten der DRP. als Sondervermögen der DRP. von dem übrigen Vermögen des Reichs, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten. Die Ausgaben einschließlich der Verzinsung und Tilgung der Schulden sind durch die Einnahmen zu decken. Die Grundlage für die Haushaltsführung der DRP. bildet ein Voranschlag, welcher der Genehmigung durch den Reichsminister der Finanzen bedarf. In den Voranschlag dürfen nur solche Ausgaben aufgenommen werden, die für die Aufrechterhaltung der Verwaltung

oder zur Erfüllung der Aufgaben und der rechtlichen Verpflichtungen der DRP. notwendig sind. Die Voranschlagsmittel (Haushaltsmittel) sind wirtschaftlich und sparsam zu verwalten. Sie dürfen bei den einzelnen Zweckbestimmungen nur so weit und nicht eher in Anspruch genommen werden, als es zur wirtschaftlichen und sparsamen Führung der Verwaltung der DRP. erforderlich ist. Die gesamte Haushaltsführung der DRP. wird vom Rechnungshof des Deutschen Reichs überwacht. Auf Grund der der DRP. obliegenden jährlichen Rechnungslegung überprüft der Rechnungshof die Rechnungen der DRP. darauf, ob der Voranschlag mit seinen Unterlagen eingehalten ist, ob die Beträge richtig, sachlich berechtigt und gehörig belegt sind, weiter, ob die bestehenden Gesetze, Vorschriften und Verwaltungsgrundsätze beachtet und dabei mit der gebotenen Wirtschaftlichkeit verfahren worden ist, endlich auch, ob nicht unnötige Einrichtungen und Stellen aufrecht erhalten oder sonst Reichsmittel über das notwendige Maß hinaus ausgegeben worden sind. Alle Verfügungen des Reichspostministers, durch die in bezug auf Einnahmen und Ausgaben der DRP. eine allgemeine Vorschrift gegeben oder eine schon bestehende abgeändert oder erläutert wird oder durch die die Einnahmen und Ausgaben der DRP. berührende Verwaltungseinrichtungen und Unternehmungen geschaffen oder geändert werden, sind unverzüglich dem Rechnungshof mitzuteilen.

In diesen Rechts- und Verwaltungsvorschriften ist das Gebot der Wirtschaftlichkeit auch für die Haushaltsführung der DRP. ausdrücklich ausgesprochen. Eine solche Wirtschaftlichkeit hat mit Rentabilitätsvorstellungen und Gewinnstreben nicht das geringste zu tun. Professor Dr. Lüer, der Leiter der Reichsgruppe Handel, leitet aus der Forderung nach Wirtschaftlichkeit den „Grundsatz der Wirtschaftspflicht“ ab als „eine Richtschnur, die von jedem wirtschaftenden Volksgenossen verlangt, so zu handeln und seine wirtschaftlichen Maßnahmen so auszurichten, daß der Volksgemeinschaft nicht nur vorübergehend, sondern auf die Dauer der größte Dienst geleistet wird. Die Wirtschaftspflicht heischt von jedem Volksgenossen das Streben nach größter Wirtschaftlichkeit im Rahmen der volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten. Sie gestattet es nicht, sondern sie fordert es gebieterisch. Hierin offenbart sich einer der grundlegenden Unterschiede zwischen dem reinen privatwirtschaftlichen Rentabilitätsprinzip und der nationalen Wirtschaftspflicht. Während das erste eine private Berechtigung ist, die vom liberalistischen Staat jedem Unternehmer gewährt wurde, ist diese eine sittliche und völkische öffentliche Verpflichtung gegenüber Staat und Rasse.“ In ähnlichen, über das privatwirtschaftliche Denken weit hinausgreifenden Darlegungen bewegen sich die vor einiger Zeit veröffentlichten Ausführungen des Reichspressechefs der NSDAP. Dr. O. Dietrich über „Die Revolutionierung des wirtschaftlichen Denkens“, in denen er das Wohl der Volksgemeinschaft in den Vordergrund stellt und dabei folgende Sätze prägt: „Der Gemeinschaftsgedanke des Nationalsozialismus hat zum ersten Male dem Wort Sozialismus lebendigen Inhalt gegeben. Was sich in unserer Volksgemeinschaft verwirklicht, ist der Sozialismus der Leistung, die natürliche und daher einzige Harmonie der wirtschaftlichen Interessen, die es gibt.“

Diese bedeutungsvollen Gedankengänge schlagen eine Brücke vom Allgemeinwirtschaftlichen zur Wirtschaftsführung der öffentlichen Verwaltung, damit auch zur Haushaltsführung der DRP., der — wie jeder sonstigen Reichsverwaltung — vom Gesetzgeber Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit vorgeschrieben ist. Auf die notwendige „Synthese“ zwischen Dienst- und Haushalts- das ist Wirtschaftspflicht der DRP. ist in neuester Zeit von berufener Seite, nämlich von Staatssekretär Dipl.-Ing. Nagel, Reichspostministerium Berlin, hingewiesen worden. Staatssekretär Nagel verbreitete sich bei verschiedenen Kundgebungen der Gefolgschaftsmitglieder der DRP. über diese

Frage wie folgt: „Es ist ein grundlegender Unterschied zwischen der DRP. und den Betrieben der freien Wirtschaft. In der freien Wirtschaft spielt auch heute die Rentabilität eine nicht von der Hand zu weisende Rolle. Für die Post gilt als oberster Grundsatz: Dienst an der Allgemeinheit. — Die Post im nationalsozialistischen Staat betrachtet es als ihre wertvollste Pflicht, die Wirtschaftlichkeit stets dann zurückzustellen, wenn es das Wohl der Volksgemeinschaft, das Interesse der Landesverteidigung oder ein anderer lebensnotwendiger Gesichtspunkt verlangt. Auch wir müssen auf eine ausgeglichene Wirtschaftsführung Bedacht nehmen. Wir müssen auf eigenen Füßen finanzieren, was wir für die Erfüllung unserer Aufgaben notwendig haben. Wir dürfen auch die Betriebe nicht unwirtschaftlich werden lassen. Trotzdem haben wir eine neue Linie in die Verwaltung hineingebracht. Nicht Rationalisierung um jeden Preis, nicht, um da und dort Arbeitskräfte einzusparen; sondern bei allen unseren Maßnahmen haben wir neben der selbstverständlichen Forderung auf Beachtung des Wohlergehens der Betriebe in erster Linie den Menschen in den Vordergrund zu stellen.“

Aus diesen richtunggebenden Ausführungen ist zu folgern, daß eine eigenwirtschaftliche Verwaltung der DRP. mit dem Ziel, die Ausgaben auf das notwendige, zur Erfüllung der gemeinnützigen Aufgaben zureichende Maß zu beschränken, sich mit dem die Tätigkeit der DRP. beherrschenden, in der beschriebenen Fürsorgepflicht gesicherten allgemeinen Nützlichkeitsgedanken sehr wohl verträgt. Es gilt daher nur, zwischen dem vom Staat und der Gesamtheit der Volksgenossen erwarteten Maße der Erfüllung einer solchen Pflicht der DRP. und der nach Lage der Dinge begründeten Forderung nach Eigenwirtschaft im gesonderten Haushalt der DRP. den schon angedeuteten richtigen Ausgleich zu finden.

a) Wie in der allgemeinen Wirtschaft, zeigen sich auch im allgemeinen Verkehr Unterschiede im Dichtegrad. Sie sind einmal örtlichen Ursprungs je nach der Kultur- und Wirtschaftsstufe der einzelnen Verkehrsgebiete. Sodann weisen die verschiedenen Verkehrszweige Unterschiede der Verkehrsdichte auf. Sie hängen von den verschiedenartigen Verkehrsbedürfnissen ab, denen jene Verkehrszweige dienen. Der durchgreifendste Unterschied liegt in der örtlichen Gestaltung der Verkehrsbedürfnisse. Die DRP. bildet keine „Verkehrseinrichtung“ im üblichen Sinne, immerhin greifen solche Erfahrungsregeln auch in ihren Wirkungsbereich über und bestimmen ihr Handeln bei Erfüllung jener gemeinnützigen Dienstpflichten. Der Einsatz einer leistungsfähigen Verwaltung, z. B. die Einrichtung größerer Ämter mit geteilten Dienstaufgaben, die Postübermittlung mit beschleunigten Verkehrsmitteln, der Bau von Fernmeldeleitungen mit höchster Leistungsfähigkeit, die Verwendung von Rohrpostanlagen usw. verlangt so beträchtliche Anlagekosten, daß sie nur dort wirtschaftlich vertretbar erscheinen, wo große und gehäufte Massen in steter Folge auftreten. Von besonderen Fällen, insbesondere politischer oder militärischer Art abgesehen, setzt die Erhöhung stehenden Kapitals in den einzelnen Dienstzweigen eine solche Menge von Nutzleistungen voraus, daß ungeachtet der höheren Anlagekosten der benötigten Betriebsmittel — wenigstens regelmäßig — ein geringerer Gestehungskostenanteil auf die einzelne Leistung entfällt als vor der neuen Kapitalsfestlegung. Im Post- und Fernmeldedienst wird das wirkliche erforderliche Maß an Nutzungsmöglichkeit, jedenfalls grundsätzlich, auch den Grad der Dichte der diesen Dienstzweigen gewidmeten Betriebsrichtungen bestimmen. Abgesehen von den vorerwähnten besonderen Anlässen zur Dienstbereitschaft kann ferner die DRP. ihre Leistungspflicht nur auf ihre gemeinnützigen Obliegenheiten im ganzen, nicht aber auf die einzelnen Geschäftszweige, nicht auf die Dienststellen und ihren Standort beziehen. Es muß daher dem ausschließlichen, den ein-

zelnen Bedürfnisfall sorgfältig abwägenden Ermessen der DRP. überlassen bleiben, zu bestimmen, an welchen Orten und in welchem Ausmaße, ferner für welche Dienstzweige oder Geschäfte sie Post- und Fernmeldedienststellen errichten und bereithalten will. Dabei läßt sich durch Vereinfachung der Organisationsformen nach Lage des tatsächlichen Bedürfnisses (z. B. Umwandlung selbständiger Ämter in Zweigdienststellen oder in Postagenturen, Einrichtung von Poststellen und Posthilfsstellen) ein übermäßig hoher persönlicher und sächlicher Aufwand erheblich mindern. Einen wirtschaftlich gleich beachtlichen Erfolg ohne unbegründete Verletzung der Postversorgungspflicht verspricht ferner die richtige Bemessung der Dienststunden im Schalterverkehr, der Zahl der zu öffnenden Schalter, der Briefkastenleerungen und der Postzustellungen. Als wichtiger Behelf zur Ermittlung und Aufrechterhaltung des notwendigen Ausgleichs zwischen ihrer Haushalts- und damit Wirtschaftspflicht und der bestehenden Dienstleistungspflicht steht der DRP. die sorgfältige und dauernde Betrachtung der Entwicklung der Inanspruchnahme ihrer einzelnen Dienstzweige zur Verfügung. Aus den Zahlenergebnissen jener Nutzungsstärke können wertvolle Anregungen zu weiteren organisatorischen Maßnahmen geschöpft werden. Durch eine nach den Grundsätzen der Statistik ausgebauten Beobachtung des Auf- und Abflutens des Nachrichtendienstes, des Kleingüter- und des Postbankdienstes z. B., aus dem Anteil dieser verschiedenen Dienste am Leistungsganzen vermag die DRP. nicht allein vorzügliche Unterlagen für die Beurteilung der allgemeinen Wirtschaft, ihrer Schwankungen, kurz ihrer Entwicklungs- und Schrumpfungerscheinungen sich zu verschaffen, jene Zahlen bilden auch ein untrügliches Spiegelbild der eigenen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeit. Bei allen Fragen nach Ausdehnung oder Einschränkung bestehender Dienstzweige oder nach Einführung neuer Leistungsarten werden sie — wenigstens in der Regel — zu Rat gezogen werden müssen.

b) In der Art und Weise, wie die Dienstdarbietungen der DRP. — nach Gegenstand, Form und Ausmaß — der Allgemeinheit der Nutzer nahegebracht werden, kommen beachtliche Merkmale der Typung, Spezialisierung und Normung und damit wirtschaftlich schätzenswerte Behelfe für eine Kostensenkung zum Vorschein. Vernunftgemäß gestaltete und vereinfachte Betriebsformen setzen zweckmäßige, dem auf große Mengen gleichartiger Leistungen eingestellten Betrieb angepaßte typische Benutzungsformen voraus. Solche Benutzungsformen, deren sich der Anstaltsnutzer bedienen muß, finden sich in allen von der DRP. betriebenen Dienstzweigen. Mit der Bereitstellung verhältnismäßig weniger typischer Dienstarten zeigt sich ebenso jene Spezialisierung verknüpft. Auch sie wirkt sich in der durch die Benutzungsordnungen der DRP. vorgesehenen Beschränkung der Leistungen nach Gegenstand und Form auf verhältnismäßig wenige Gruppen aus. Wer gewöhnliche Nachrichten verschieken will, ist auf die Benutzung der Brief- oder Postkartenform angewiesen, für Schnellnachrichten wird z. B. die Telegrammform oder die Benutzung des Fernschreibers bereitgestellt. Der Kleingüterdienst „spezialisiert“ sich in der Form der Warenprobe, des Päckchens, des Postpakets und des Postguts, der Postbankverkehr erschöpft sich in genau umgrenzten Ausnutzungsarten, ohne Abweichungen durch einen Verkehrsteilnehmer zu gestatten. Die erheblichen wirtschaftlichen Vorteile solcher Einschränkungen auf vergleichsweise wenig Arten von Diensten liegen in der Erleichterung und Verbilligung des den Massenverkehr aufnehmenden Massenbetriebs. Als Ausfluß der Haushaltspflicht kann schließlich auch die kostensparende Normung bezeichnet werden, die in sämtlichen Dienststellen der DRP. weitgehenden Eingang gefunden hat, sei es als Abmessung der Teile (z. B. Höchst- oder Mindestmaße) bei einer Reihe von Gegenständen oder Leistungen oder als Vorschrift über ein Meistgewicht oder über einen Höchstbetrag u. dgl. Auch die Bestimmungen über die Außenseite und Aufschrift einer Postsendung, über

die Art ihrer Verpackung, über die Beschaffenheit eines Telegramms, über die möglichen Formen der Gebührentichtung sind vom wirtschaftlichen Geist der Normung und Typung als der Vorstellung von einer sachlich einschränkenden, form- und maßgebenden Ordnung getragen.

c) Ähnlich wie in der Einrichtung von Post- usw. Anstalten sowie in der Form und Art der Dienstleistungen und ihrer betrieblichen Abwicklung erfüllt die DRP. auch bei der Bereitstellung und Verwendung der sachlichen Betriebsmittel und der persönlichen Arbeitskräfte ihre Haushalts- und Wirtschaftspflicht gegen Volk und Staat. Bei starker Beanspruchung in einzelnen Zweigen sieht sich die DRP. in der Lage, die wirtschaftlichen Vorteile eines massenhaften Dienstvollzugs auszunutzen, die sich aus der Anwendung der Arbeitsteilung und aus einem mechanisierten Dienstablauf ergeben. Soweit nach den örtlichen Verhältnissen es sich ermöglichen läßt, hat die DRP. stets Mittel und Wege gefunden, durch Dienstzusammenlegungen, etwa im Briefsammeldienst, in der Briefpostverteilung und Briefpostabfertigung wie auch im Zustelldienst Diensträume, Arbeitsgeräte und Arbeitskräfte einzusparen. Eine zweckmäßige Regelung der Arbeitszeiten vermag bei voller Schonung der Menschenkraft das verfügbare Personal besser auszunutzen, die Dienststundenpläne dem Dienstanfall anzupassen und damit die Leerläufe auf ein Mindestmaß zu verringern. Schließlich kann auch eine den örtlichen Verhältnissen angemessene sachkundige Personalbedarfsberechnung durch Einsparung von wirtschaftlich nicht vertretbaren Personalkosten nützlich wirken. Die Kosten der Post- und Fernmeldedienststellen sind fast ausnahmslos Gemeinkosten. Der Kostenanteil der einzelnen Dienstleistung wird dabei um so niedriger, je höher die Zahl der Benutzungsakte steigt, die in ihrer Gesamtheit den Gemeinaufwand verursachen. Die Haushalts- und Wirtschaftspflicht verlangt, daß bei der Einsparung von Gesamtkosten auch auf dieses wichtige Kostengesetz (gegenseitige Bedingtheit der Menge und der Kosten von Dienstleistungen) Bedacht genommen wird. Der Einfluß der Kostengestaltung auf eine gemeinnützige Tarifbildung kann hier nur angedeutet werden.

4. Stellt man zum Schluß die Frage, ob ein einschränkender Einfluß der Haushalts- und Wirtschaftspflicht auf die Dienstleistungspflicht der DRP. bisher volkswirtschaftliche Nachteile mit sich gebracht hat, so darf dies ruhig verneint werden. Eine Überspannung der Leistungspflicht brächte im Gegenteil die Gefahr, daß die DRP. damit der Möglichkeit einer Selbsterhaltung auf Grund der Eigenwirtschaft beraubt würde. Die DRP. verwaltet öffentliche Mittel, die Volksvermögen sind. Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit können nach Sachlage der Volksgesamtheit mehr dienen als zu anspruchsvolle Forderungen einzelner Volkskreise an die Leistungsbereitschaft der DRP. Ein gerechter Ausgleich zwischen beiden Gebundenheiten stiftet hier ohne Zweifel einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der hoch über etwaige Benachteiligungen hinausgeht, welche die eine oder andere Einzelwirtschaft aus einer solchen Einschränkung der Dienstpflicht der DRP. vielleicht zu erleiden glaubt.

LITERATUR.

Buchbesprechungen.

Sven Helander, Dr., o. Professor der Volkswirtschaftslehre, *Nationale Verkehrsplanung*. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen, Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 3. Jena 1937. Verlag von Gustav Fischer. VIII, 440 Seiten. RM 7,50.

Das Ringen um eine harmonische Zusammenarbeit der zahlreichen Fern- und Nahverkehrsmittel im Raum einer nationalen Volkswirtschaft hat dem Gedanken einer nationalen Verkehrsplanung heute eine besondere Bedeutung gegeben. Der Verfasser untersucht ihre Grundlagen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft und befaßt sich damit mit einem Problem, dessen wissenschaftliche Behandlung zweifellos von besonderem Wert ist.

Das Werk gliedert sich in 3 Teile:

1. Teil: 60 Länderuntersuchungen; hierauf entfällt allein $\frac{3}{4}$ des gesamten Buches.
2. Teil: Die Hauptstadt als Verkehrszentrum.
3. Teil: Theorie der nationalen Verkehrsplanung.

Es wird aus den Betrachtungen und Untersuchungen zu Teil 1 und 2, in denen das Maß des organisatorischen Zusammenhangs im Verkehrswesen der verschiedenen Länder in der verflochtenen und gegenwärtigen Zeit kritisch behandelt wird, der Begriff der nationalen Verkehrsplanung entwickelt, wie er heute zu verstehen ist. Diese mittelbare Methode, die den Gegenstand und den organisatorischen Gehalt der nationalen Verkehrsplanung erst im Schlußteil festlegt, bringt für das Gesamtstudium des Werkes einen gewissen Nachteil mit sich, insofern beim Studium der Verhältnisse in den 60 Ländern der kritische Maßstab für die in ihnen etwa geübte oder nicht geübte nationale Verkehrsplanung, wie sie der Verfasser verstanden wissen will, fehlt.

Im Teil 1 ist ein gewaltiges Material verarbeitet und in der Regel für jedes Land untersucht, wie weit bei dem Aufbau der Verkehrsnetze, der Organisation des Verkehrsbetriebs und der Tarifgebahrung nach einheitlichem Plan und von übergeordneten Gesichtspunkten ausgegangen ist. Bei der Größe dieser Aufgabe können naturgemäß nur in großen Zügen die tatsächlichen Verhältnisse behandelt werden, wobei bei manchen Ländern sehr eingehendes Material zur Verfügung stand, bei anderen wieder das Material zu einer Beurteilung der Dinge kaum ausreichte. Im Ganzen gesehen entsteht bei Teil 1 der Eindruck, daß die nationale Verkehrsplanung der Vergangenheit bei der Kritik der verschiedenen Länder zu sehr danach bewertet wird, ob zu Beginn des Aufbaus eines großen Verkehrssystems, beispielsweise der Eisenbahnen, ein großzügiger Plan für die Netzgestaltung aufgestellt oder gesetzlich genehmigt worden ist oder nicht. So erklärt es sich wohl auch, daß das grundlegende preußische Eisenbahngesetz vom Jahre 1838, das ein Dokument stärksten Willens zum planmäßigen Aufbau der Eisenbahnen im Dienste von Staat und Wirtschaft darstellt und bis auf den heutigen Tag maßgebend blieb, an keiner Stelle des Buches erwähnt ist. Auch wird in keiner Weise hervorgehoben,

daß in zahlreichen Ländern, darunter vor allem in Preußen und Württemberg, über den Weg des Konzessionszwangs der Eisenbahnen und ferner bei den meisten Staatsbahnen ein Ausbau der Eisenbahnen Deutschlands planmäßig erzielt wurde, der im Vergleich zu manchen anderen Ländern einer nationalen Verkehrsplanung weitgehend gerecht wird, wie sie der Verfasser am Schluß des Buches kennzeichnet. Ähnlich negativ wie für Deutschland sieht auch der Verfasser die Verkehrsplanung der Vergangenheit bei zahlreichen anderen Ländern, so daß er zu dem ihn allerdings selbst überraschenden Schluß kommt, daß es in keinem Land der Welt eine vernünftige Verkehrsplanung gegeben hat und gäbe.

Wenn man die tatsächliche Lage beurteilen will, so darf für den planmäßigen Aufbau beispielsweise der Eisenbahnen nicht vergessen werden, daß wohl niemand die tatsächlichen Einwirkungen der Eisenbahnen auf die Volkswirtschaft zu Beginn des Eisenbahnzeitalters genügend übersehen konnte. Eine zu weitgehende Planmäßigkeit hätte das organische Wachstum des Eisenbahnnetzes in Abhängigkeit von den politischen und volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten ebenso stark hindern wie fördern können. Denn die Verkehrsplanung ist nicht allein raumbunden, sondern auch stark zeitgebunden. Rückschauend läßt sich jedenfalls für die wichtigsten Länder feststellen, daß die Eisenbahnen der meisten wirtschaftlich hochentwickelten Länder weitgehend harmonisch das Land erschließen. Für die heutige Zeit der unbedingt notwendigen Planwirtschaft im Verkehrswesen zur Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander liegen die Grundlagen für eine nationale Verkehrsplanung naturgemäß klarer auf Grund der Erfahrungen der vergangenen Zeit vor Augen als vor 100 Jahren zu Beginn der Eisenbahnzeit. Es ist daher wohl kaum zulässig, dem gesamten Eisenbahnzeitalter eine Planlosigkeit in Linienführung, Raumschließung und Benutzung zuzuschreiben, wie es der Verfasser tatsächlich auf Grund seiner Einzeluntersuchungen der Länder tut. Vor allem ist der Standpunkt, von dem aus er beispielsweise die deutsche Eisenbahnwirtschaft beurteilt, nicht richtig, wenn er die umfassende Planungsarbeit der deutschen Staatsbahnen in den einzelnen Ländern nicht als positive Planungsarbeit erwähnt und bewertet. Der Verfasser unterschätzt im übrigen die übergeordnete Planung der Verkehrsmittel, die in den meisten Ländern durch das Konzessionssystem der staatlichen Stellen geleistet wurde.

Im 2. Teil wird das spezielle Problem der Hauptstadt als Verkehrszentrum behandelt. In gründlichen Auseinandersetzungen wird die vielfach unheilvolle Wirkung einer Orientierung der Hauptstrecken eines Verkehrsnetzes nach der Hauptstadt des Landes für zahlreiche Länder untersucht. Diese Art von Planmäßigkeit im Verkehrswesen wird mit Recht als einseitig bezeichnet, da sie sich vielfach zum Nachteil einer günstigen Verkehrserschließung der übrigen Landesteile ausgewirkt hat.

Im 3. Teil wird auf Grund der Untersuchungen zu Teil 1 und 2 die Theorie der nationalen Verkehrsplanung entwickelt, wie sie allgemein und besonders für die heutige Zeit für notwendig gehalten wird. Hier gibt der Verfasser in der Tat einen sehr wertvollen wissenschaftlichen Grundriß über die Grundbedingungen, denen eine nationale Verkehrsplanung folgen muß, wenn sie der Erhaltung des Staates und der Wirtschaft dienen, sowie den Forderungen der neuen Raumordnung, vor allem Deutschlands, gerecht werden soll. Seinen Ausführungen kann im wesentlichen zugestimmt werden. Nicht aber zustimmen kann man einer wichtigen Schlußfolgerung, die der Verfasser auf der letzten Seite seines Buches zieht: „Das technische Jahrhundert hat keine Selbstbesinnung gekannt, sondern wahl- und planlos wurde dort gebaut, wo man glaubte, einen technischen Fortschritt zu sehen. Wenn wir im Gesamtwerk dessen, was verwirklicht wurde, nun die Systemlosigkeit feststellen, so ist das nur das Ergebnis dieser Grundeinstellung“. Wenn dieser Satz, mit dem der Verfasser sein Urteil auch zu der Verkehrsplanung der

Vergangenheit gibt, zuträfe, dann wäre also das heutige Eisenbahnsystem beispielsweise von Deutschland oder anderen großen europäischen Staaten völlig falsch und systemlos gestaltet und die unbestrittenen Leistungen des Eisenbahnzeitalters wären auf Systemlosigkeit begründet. Diese Schlußfolgerung des Verfassers dürfte daher schon widerlegt werden durch die großen Dienste, die vor allem die Eisenbahnen bei dem Aufbau der nationalen Einheit der europäischen Länder geleistet haben. Richtig ist aber, und darin kann man mit dem Verfasser in jeder Richtung übereinstimmen, daß dem heutigen Verkehrswesen noch das System fehlt, nach dem gesucht werden muß. Es handelt sich dabei um ein Problem, das in ähnlicher Größe bisher zu keiner Zeit der Verkehrsplanung gestellt wurde. Zu seiner Lösung sind Untersuchungen, wie sie der Verfasser durchgeführt hat, von besonderem Wert. Denn auch hier wird die richtig verstandene Tradition im positiven und negativen Sinn Grundlage für die Verkehrsplanung sein können.

Insgesamt gesehen stellt das Werk einen wichtigen Beitrag zu der Frage einer neuen nationalen Verkehrsplanung dar, die durch die Dynamik des staatspolitischen und wirtschaftlichen Geschehens sowie durch den Wandel der Verkehrstechnik notwendig wurde. Bei der Beurteilung der Vergangenheit gelangt der Verfasser zu einer übertriebenen und unbegründet schlechten Einschätzung der Verkehrsplanung, vor allen Dingen für das letzte Jahrhundert in bezug auf den Aufbau der Eisenbahnverkehrssysteme zahlreicher europäischer Staaten. Das reiche Quellenmaterial gibt neben dem Inhalt des Werkes selbst einen Begriff von der Arbeit, die der Verfasser für weitere wissenschaftliche Untersuchungen auf dem Gebiet geleistet hat. Prof. Dr.-Ing. Pirath.

Edgar Mewes, Praktische Binnenschifffahrt. Berlin 1937. Verlag Rudolph Pfau. 494 Seiten (davon 208 Seiten Statistik). 4°. Gebunden RM 8,50.

„Die Schifffahrt auf der Elbe und den anschließenden Wasserstraßen, dargestellt durch einen Praktiker“, so läßt sich Inhalt und Art der vorliegenden Veröffentlichung wohl genauer umschreiben. Es handelt sich hier im wesentlichen nicht um eine betriebswirtschaftliche Untersuchung, sondern um eine vorwiegend volkswirtschaftlich ausgerichtete Schilderung der geographischen und technischen Grundlagen, d. h. des Wasserstraßennetzes und der Betriebsmittel, sowie der Schifffahrtsorganisation, nämlich der Betriebs- und Unternehmungsformen, insbesondere der Zusammenschlüsse in Form von Fusionen und Kartellen.

Das Werk ist aus der Praxis — sein Verfasser ist an führender Stelle in einer Elbe-Reederei tätig — erwachsen und erstrebt auch in erster Linie eine Unterrichtung der Praxis, vornehmlich des Nachwuchses. Es erhebt, wie der Verfasser selbst sagt, nicht den Anspruch auf Wissenschaftlichkeit. Er hat sich bemüht, „selbst die Darstellung schwieriger Fragen und Gebiete für jeden Leser leicht und verständlich auszudrücken“. Aus ähnlichen Erwägungen hat er auf jede Literaturangabe im Text verzichtet und sich mit einer Zusammenstellung des benutzten Schrifttums am Schluß des Buches begnügt.

Dieser Charakter des Buches ist natürlich kein Hindernisgrund, sich die Frage nach seiner verkehrswissenschaftlichen Bedeutung vorzulegen sowie auf seine verkehrspolitischen Ansichten und Absichten einzugehen. In ersterer Hinsicht ist zu sagen, daß auch die Verkehrswissenschaft von diesem Buch beachtlichen Nutzen ziehen kann. Für die nächste Zeit wird es die Stelle des umfassenden Werkes über die Schifffahrt auf der Elbe und den anschließenden Wasserstraßen einnehmen. Der Verfasser hat auf seine Arbeit nicht nur viel Mühe verwandt, sondern auch beträchtliche Talente in der Schilderung verkehrswirtschaftlicher Tatsachen und Zusammenhänge bewiesen, mögen sich auch einige Formmängel — so ist insbesondere die Stoffgliederung nicht glücklich zu heißen — zeigen. Beachtlich sind insbesondere die Darlegungen über die Schifffahrt auf dem östlichen deutschen Wasserstraßennetz im Zeichen der Notgesetzgebung. Die

Ausführungen über freiwillige und Zwangskartelle bilden über das verkehrswissenschaftliche Gebiet hinaus eine Bereicherung der Kartellliteratur.

Es liegt in der Natur der Dinge, daß ein sich an die Öffentlichkeit wendender Praktiker sich auch zu den verkehrspolitischen Fragen seines Arbeitsbereiches äußert, und zwar in einer Weise, in der er die Interessen seines Betriebes mit denen der Allgemeinheit in Übereinstimmung bringen zu können glaubt. So ist es verständlich und steht auch im Einklang mit grundsätzlichen wirtschaftspolitischen Axiomen des Nationalsozialismus, wenn der Verfasser eine Lanze bricht zugunsten der Berufsschiffahrt (gegenüber der Werkschiffahrt) und innerhalb jener für die „Personalunternehmung“ (gegenüber der „Kapitalunternehmung“, namentlich der Aktiengesellschaft). Wenn andererseits der Verfasser die Frage der Bauwürdigkeit neuer Kanäle apodiktisch wie folgt entscheidet: „Besteht für die Schiffahrt das ernste Bedürfnis nach einem neuen künstlichen Wasserweg, der das vorhandene Verkehrsnetz vervollständigt und verbessert, so ist damit für sie die Bauwürdigkeit des geplanten Kanals erwiesen“, so wird der für die Bauentscheidung zuständige Staatsmann mit einem solchen Maßstab nichts anfangen können und der Verkehrswirtschaftler ihn ablehnen müssen. Besonders interessant ist die von dem Verfasser an der Zwangskartellierung der Elbschiffahrt seit 1932 geübte Kritik. Sie bringt die zumindest auf eine Auflockerung der Kartellbindungen zielende Einstellung der Reederei, der der Verfasser angehört, gegenüber den Elbe-Zwangskartellen eindeutig zum Ausdruck. Daß die hier geäußerte Kritik nicht auf allseitige Zustimmung, so seitens der Aufsichtsbehörde und der anderen Beteiligten, rechnen kann, liegt auf der Hand. Die Bemessung von Quoten auf Grund irgendwelcher Maßstäbe aus der Vergangenheit und die mehr oder minder straffe Festnagelung der Kartellmitglieder auf solche Quoten für bestimmte Zeit trägt ja immer einen gewissen subjektiven Einschlag. Mag bei der Errichtung eines Zwangskartells die zuständige staatliche Stelle noch so sehr auf einen gerechten Ausgleich der Einzelinteressen zugunsten der Gesamtheit bedacht sein, so wird es sich doch in der Mehrzahl solcher Regelungen nicht vermeiden lassen, daß einzelne Beteiligte einen anderen Weg in ihrem Interesse wie dem der Allgemeinheit für zweckmäßiger halten.

Abschließend wird man, unbeschadet gewisser Einwendungen des Verkehrswissenschaftlers wie des Verkehrspolitikers gegenüber bestimmten Ausführungen des Buches, es als im Interesse eines lebendigen Zusammenwirkens von Verkehrspraxis, Verkehrspolitik und Verkehrswissenschaft willkommen bezeichnen, wenn, wie hier geschehen, auch der führende Verkehrspraktiker die Mühe aufwendet, um von seinem Arbeitsfeld eine lebensnahe Schilderung zu geben und seine Anschauungen über die zur Förderung seines Verkehrszweiges erwünscht betrachteten Maßnahmen darzulegen.

Prof. Dr. Napp-Zinn.

Paul Schulz-Kiesow, Dr., a. o. Professor an der Hansischen Universität Hamburg, Freie Seeschiffahrt oder Konferenzen? Ein Beitrag zur Frage „Staat und Konferenzen“. Jena 1937. Verlag von Gustav Fischer. VIII, 210 Seiten. RM 9,—.

Ein zentrales Problem der Seeschiffahrtspolitik, von dauernder Bedeutung wie von besonderem Gegenwartsinteresse, ist hier zur Behandlung gestellt: Welcher volkswirtschaftliche Wert kommt den Preisabreden der Seeschiffahrtsunternehmen zu? Hat der Staat ihnen gegebenenfalls seinen Schutz zuteil werden zu lassen? Bejahendenfalls in welcher Weise? Dieser Fragenkreis wird von Schulz-Kiesow auf Grund eines umfassenden Materials, das die Erfahrungen und Stellungnahmen verschiedener Staaten seit dem Weltkrieg widerspiegelt, untersucht. Etwa die Hälfte des Buches ist der Schiffahrtsgesetzgebung der Vereinigten Staaten unter Betonung des Konferenzproblems gewidmet. Ein weiteres Viertel behandelt die Einstellung Südafrikas, Australiens und

Japans zu diesem. Das letzte Viertel enthält eine Schilderung des Verhältnisses deutscher Reedereien und Verlader zur Ausgehenden Ostasien-Konferenz, der Einstellung Deutschlands zum Kartellproblem und die Vorschläge des Verfassers zur Verbesserung und Sicherung der Konferenzen. Ersichtlich ist diesem bei seiner Studie sowohl seine Stellung als Referent für Schiffahrtspolitik am Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv wie seine praktische Erfahrung auf dem Verkehrskartellgebiet zugutegekommen. Die Darstellung ist dann und wann etwas breit, liest sich indessen durchgehend sehr angenehm und anregend.

Die Schilderung der Stellungnahme der Verladerschaft und des Staates in den Vereinigten Staaten, in der Südafrikanischen Union und im Australischen Bund zum Konferenzproblem läßt klar erkennen, daß im Gegensatz zu einer ursprünglichen Bergwöhnung der Konferenzen sich mehr und mehr die Erkenntnis ihrer Berechtigung, ja Notwendigkeit durchgesetzt hat und daß die zur Kontrolle der Preisbildung in der Seeschiffahrt berufenen staatlichen Organe recht wohlwollende Beobachter der Konferenzen geworden sind, während die Wertschätzung der frachtsenkenden Wirkung der Außenseiterkonkurrenz sich auf wenige Kreise beschränkt hat. Auch das Urteil Schulz-Kiesows über die Konferenzen ist durchaus positiv, die Verurteilung der improvisierten Tramper-Linien nachdrücklich, wogegen er einem soliden Linienreeder-Außenseitertum, wie die Darstellung des Verhältnisses der Rickmers-Linie zur Ostasienkonferenz belegt, Gerechtigkeit widerfahren läßt. Die eigenen Anregungen Schulz-Kiesows bewegen sich einerseits in Richtung auf eine Vervollkommnung der Konferenzen, wozu er folgende Forderungen aufstellt: „1. Gleichheit der Frachten von möglichst vielen Häfen, 2. Gleichheit der Frachten für alle Verlader, 3. Öffentlichkeit der Tarife, 4. Rechtzeitige Bekanntgabe von Tarifveränderungen und vorherige Fühlungnahme mit der Kundschaft bei beabsichtigten Tarifveränderungen, 5. Angleichung der Tarifformen, Klarheit, Einfachheit und Übersichtlichkeit der Tarife“ (S. 186). Andererseits „ist sich der Verfasser auf Grund jahrelanger Beschäftigung mit dem Konferenzproblem darüber klar, daß die Schiffahrtskonferenzen und Schiffahrtspools von sich aus nicht in der Lage sind, die Verhältnisse in der Linienschiffahrt zu sanieren. Sie können aber zu einem wirksamen Mittel zur Überwindung der Krise der Linienschiffahrt werden, wenn sie unter den Schutz und die Aufsicht aller Länder gestellt werden“ (S. 171). „So sehr wir die Anwendung des Leistungsprinzips auch in der Seeschiffahrt vertreten, so ist doch der Preis, den die Linienschiffahrt und die gesamte Verladerschaft den Außenseitern für ihre Funktion der automatischen Verhinderung monopolistischer Mißbräuche seitens der Konferenzen zahlen, so unverhältnismäßig hoch, daß andere und wirksamere Mittel gefunden werden müssen, um Kartellmißbrauch auch in der Seeschiffahrt unmöglich zu machen“ (S. 197). Diese Forderung einer „Legalisierung“ der Konferenzen erwächst bei Schulz-Kiesow auf dem Boden einer tieferen Einsicht in die öffentliche Bedeutung des Verkehrs und die Zweckmäßigkeit geregelter Wettbewerbs. Allerdings scheinen mir die Schwierigkeiten einer Verwirklichung der in Ursprung und Zielsetzung weitgehend berechtigten Schulz-Kiesowschen Gedankengänge noch stärker mit Imponderabilien behaftet, als der Verfasser selbst sich deren bereits bewußt ist. Vor allem wird man sich darüber klar sein müssen, daß in dem Augenblick, da der Staat Grenzen des Wettbewerbs festlegt, die über die Sicherstellung eines fair play hinausgehen, er Betriebsgrößenpolitik zu betreiben beginnt. Sollen lediglich die vorhandenen Betriebe sich betätigen oder sollen sich auch neue Betriebe entwickeln dürfen? Soll der Staat sich mit dieser Regulierungsaufgabe belasten und — bejahendenfalls — nach welchen Maßstäben soll er sie betreiben? Diese und noch manche anderen Fragen, insbesondere auch zwischenstaatlicher Art, lassen sich aus diesem Buch schöpfen, dessen Lektüre sich ob der Fülle interessanten Materials und treffender Einsichten für Verkehrs- und Kartellfachleute in gleicher Weise lohnt.

Prof. Dr. Napp-Zinn.

Werner Eggers, Dr., Dipl.-Kaufmann, Die Schiffsexpedition. Berlin 1937. Verlag von Julius Springer. VIII, 99 Seiten. RM 3,60.

Die vorliegende Abhandlung befaßt sich mit dem Teilgebiet des Verkehrswesens, dessen Aufgabe es ist, sämtliche für das Laden und Löschen eines Schiffes erforderlichen Geschäfte durch bestimmte Vorbereitung, Besorgung und Überwachung zu betreuen und weitere Hilfsdienste für den Schiffsbetrieb zu leisten. Die Erledigung dieser sog. Expeditionsarbeiten erfolgt in auswärtigen Häfen in der Regel und auch im Heimathafen häufig nicht durch die Reederei selbst, sondern durch Agenten oder öfter noch durch Makler. Diese Kaufleute sind Spezialisten auf dem Gebiete der Schiffsabfertigung, verfügen über persönliche Beziehungen am Platze und eine auf die mannigfachen Einzelarbeiten, die eine Schiffsexpedition verursacht, gut eingespielte Geschäftsorganisation; letztere stellen sie meist nicht nur einer einzigen Reederei zur Verfügung, sondern mehreren, und können dadurch auch rationeller arbeiten, als es der Reeder selbst könnte; hinzukommt, daß der Makler dem Reeder auch noch durch Verschaffung von Transportgeschäften von Nutzen sein kann.

Die Darstellung der vielgestaltigen Funktionen des Schiffsmaklers bildet nach einer begriffsdeutenden Einleitung den hauptsächlichsten Inhalt des Buches. Zunächst werden die Arbeiten dargestellt, die mit der Klarierung des Schiffes zusammenhängen, also gewissermaßen die erste Voraussetzung dafür bilden, daß der Reeder seinen Schiffs-transport überhaupt ausführen kann. Es folgt dann eine eingehende Schilderung der eigentlichen Expeditionsarbeiten, die für die Frachtinteressenten und das Schiff vor, während und nach der Hafentiegezeit zu erledigen sind, beginnend mit den Vorbereitungen für das Löschen und Laden des Schiffes und abschließend mit der Abrechnung zwischen allen Beteiligten. Schließlich wird der Darstellung der Mittlerfunktion des Schiffsmaklers bei Schadensregulierungen und in anderen Fällen, in denen der Reeder der Hilfe eines orts- und fachkundigen Vertrauensmannes bedarf, Raum gewidmet.

Im Rahmen einer sorgfältig aufgebauten Gliederung wird die Art der einzelnen Expeditionsarbeiten eingehend erläutert, auch unter Hinweis auf Abweichungen in besonders gelagerten Fällen; immer wieder wird dabei betont, daß für die Erfüllung solcher Vertrauensfunktionen, wie sie einem Schiffsmakler bei der Expedition obliegen, nicht nur umfassende Geschäftskennntnisse, sondern in hohem Maße persönliche Qualitäten ausschlaggebend sind.

Das Streben des Verfassers geht, wie es im Vorwort heißt, dahin, „durch Aufzeichnung der Aufgaben und Tätigkeiten aller Beteiligten dieses Verkehrsgebietes Erkenntnisse zu gewinnen, deren Auswertung Kostenersparnisse zur Folge hat“. Das Buch soll für Expeditionskreise eine Stütze für Dispositionen und eine Grundlage für Ausbildungszwecke sein. Es wendet sich also nicht an den Wissenschaftler, und infolgedessen muß man sich mit einem angesichts der Fülle wissenschaftlichen Materials zu den behandelten Fragen verhältnismäßig kleinen Literaturverzeichnis und seltenen Quellenangaben im Text begnügen; dementsprechend bringt der Verfasser von mannigfachen wissenschaftlichen Problemen, z. B. Grenze der Freizeichnung, Lehre vom Teilschein u. a., nur ganz bestimmte Lösungen. Das liegt in der Natur der Abhandlung; dafür enthält sie eine Tatsachenzusammenstellung von beachtlicher Vollständigkeit, wie sie zweifellos dem Praktiker von Nutzen sein wird. Immerhin dürfte es sich bei einer Neubearbeitung der Schrift auch für diesen Zweck empfehlen, Kürzungen vorzunehmen, insbesondere darauf zu achten, daß nicht an verschiedenen Stellen (S. 15/88, S. 25/52, S. 50/51, S. 87/53) einzelne Absätze fast wörtlich übereinstimmen. — Dann würde Wesentliches besser zur Geltung kommen.

Dr. Hans Tzschucke.

Peter-Heinz Scraphim, Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr. Schriften des Instituts für Osteuropäische Wirtschaft am Staatswissenschaftlichen Institut der Universität Königsberg. Berlin 1937. Volk und Reich Verlag. 314 Seiten, 53 Karten und Diagramme in und außer Text. Kart. RM 15,—.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Es war eine verdienstliche Aufgabe, die sich der Verfasser mit dem Thema des vorliegenden Buches gestellt hatte, da es an einer umfassenden Darstellung des Gegenstandes bisher fehlte. Um so mehr ist es zu bedauern, daß die Ausführung noch viele Wünsche unerfüllt läßt.

Man wird ein Bedauern gerade dann empfinden, wenn man den Mut und die Tatkraft bewundert, mit denen der Verfasser den gewaltigen Stoff an Zahlen und Einzel-daten aufgeboden hat. Allzu häufig begnügt sich der Verfasser mit der reinen Beschreibung, um nicht zu sagen Aufzählung, so daß man sich des Eindruckes nicht erwehren kann, der so dem Leser vorgesetzte Block sei an vielen Stellen noch durchaus unbehauen: Es hätte nicht nur die Lesbarkeit verbessert, sondern einen berechtigten Anspruch an eine wissenschaftliche Arbeit erfüllt, wenn mehr von einer geistigen Durchdringung des Stoffes zu spüren gewesen wäre. Es macht sich dies sogar in der Gliederung störend bemerkbar; sie ist eine Aneinanderreihung von Überschriften ohne eindeutigen inneren Zusammenhang (abgesehen davon, daß die Überschriften auch nicht immer verbindlich zu sein scheinen für den Inhalt des betreffenden Abschnittes).

Es fehlt leider auch an der wünschenswerten Klarheit darüber, in welchem Umfange „verkehrswirtschaftliche“ Zusammenhänge (S. 176) dargetan werden. Hier rächt sich, daß der angewandte Begriffsapparat — trotz einiger verheißungsvoller Ansätze — unzulänglich ist. Der der Untersuchung zugrunde gelegte Begriff des „reellen Hinterlandes“ hat rein statistischen Charakter (insofern er sich auf die tatsächlichen Verkehrsbeziehungen stützt) und „erklärt“ nicht allzuviel. Wenn der Verfasser versucht, darüber hinauszukommen, so bereitet er sich selbst große Schwierigkeiten, wenn er behauptet, daß der Hinterlandbegriff nichts „einmalig Eindeutiges“, sondern eine „raumwirtschaftliche Einheit“ sei (S. 15). Als Beispiel für drohende Verschommenheit sei der Satz erwähnt: „Die natürliche Wettbewerbsstellung der (deutschen) Häfen zueinander tritt zurück hinter der Arbeitsteiligkeit des Wirtschaftsvorganges des einheitlichen ostdeutschen Wirtschaftsgebietes, hinter der natürlichen Gravitation dieses homogenen wirtschaftspolitisch einheitlich bestimmten Raumes“ (S. 99).

Die ersten Abschnitte („Wirtschafts- und Verkehrsstruktur des Ostseegebietes“ und „Die Ostseehäfen im Kampf um ihr Hinterland“) schildern hauptsächlich die statistische Wettbewerbslage und geben ein anschauliches Bild vom Anteil der politischen Veränderungen der Nachkriegszeit; hierbei wird dem Verhältnis Danzig/Gdingen ein mit Recht breiter Raum gewidmet. Tarifpolitische Dinge kommen leider etwas zu kurz, wie es auch an einer Abschätzung des Bedeutungsgewichtes der verschiedenen Wettbewerbsfaktoren fehlt. Wirtschaftlich am interessantesten sind die Ausführungen etwa S. 241 ff., die sich u. a. mit der Tonnagebilanz der Ostseehäfen sowie mit der Tramp- und Linienschiffahrt beschäftigen. Gerade hier hätte man größere Ausführlichkeit gewünscht. Hamburgs Bedeutung für die Ostsee auf einer Seite (263/4) zu „würdigen“, ist etwas gewagt.

Als Tatsachensammlung ist die Darstellung sicherlich sehr wertvoll, zumal viele Schaubilder, Karten und Pläne die Tabellen vortrefflich unterstützen. Als wissenschaftliche Leistung ist sie — leider — eine „unvollendete“ geblieben. Immerhin: Nicht nur Material, zweifellos auch mancherlei Anregungen wird jeder in dem Buche finden, der sich mit den Verkehrsfragen der Ostsee beschäftigen will.

Dr. August Bieling.

Literaturanzeigen.

Kurt Wiedenfeld, Die Monopol tendenz des Kapitals im Spiegel der Verkehrsmittel. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen. Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium, Heft 2. Jena 1937. Verlag von Gustav Fischer. 32 S. RM 1,—.

In dieser Studie geht Wiedenfeld den im Verkehrswesen für wie gegen eine monopolistische Zusammenfassung wirkenden Kräften nach, wobei er vornehmlich die Gegensätzlichkeit der Entwicklung in der Seeschifffahrt einerseits, im Eisenbahnwesen andererseits herausarbeitet. An die Feststellung, daß die Staaten den zum Monopol tendierenden Eisenbahnen das Prinzip der „Tariftreue“ auferlegt haben, dessen Durchhalten aber an das Monopol der Bahnen gebunden ist, knüpft Wiedenfeld im Hinblick auf die Bedrohung der Pflichterfüllung der Bahnen durch den Kraftwagenwettbewerb die Folgerung einer Regelung des Kraftwagenverkehrs solcher Art, „daß Eisenbahnen und Kraftwagen in gegenseitiger Ergänzung . . . zusammen doch wieder jenes Transportmonopol bekommen, das die Eisenbahnen Jahrzehnte hindurch allein besessen haben“. N.-Z.

Verkehrspolitik im Dritten Reich. Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, Sonderdrucke aus der „Verkehrstechnischen Woche“, Heft 70. Berlin 1937. Otto Elsner Verlagsgesellschaft. 60 S. DIN A4. Geh. RM 4,—.

Das Heft gibt die Vorträge wieder, die auf der Nürnberger Tagung (24.—27. 6. 1937) des unter dem Vorsitz von Staatssekretär Kleinmann stehenden Wissenschaftlichen Vereins für Verkehrswesen gehalten wurden. Leitende Beamte des Reichsverkehrsministeriums und des Reichspostministeriums sowie die Leiter der Reichsverkehrsgruppen gaben in ihnen Überblicke über Stand und Gegenwartsfragen der von ihnen betreuten Verkehrszweige. Insbesondere in die nächste Zukunft weisende Ausführungen, so von Staatssekretär Kleinmann über allgemeine Aufgaben der deutschen Verkehrspolitik, von Ministerialdirektor Treibe über den Einsatz von Eisenbahn und Kraftwagen in dünner besiedelten Gebieten oder von Ministerialdirektor Dr.-Ing. Gähns über Ausbau und Funktion der Binnenwasserstraßen dürfen eines breiteren Interesses sicher sein. N.-Z.

J. Vogt, Staatssekretär a. D., Direktor der Deutschen Reichsbahn i. R., Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland. Berlin 1937. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittel-G. m. b. H. 100 S. RM 4,20.

Die Darlegungen haben Vorlesungen, die der Verfasser an der Wirtschaftshochschule Berlin hielt, zur Grundlage. In den Mittelpunkt sind Tatsachen und Probleme des Wettbewerbes und der Preisgestaltung der verschiedenen Verkehrsmittel in Deutschland gestellt. Besonders eingehend ist die Frage, inwieweit den Reichsbahntarifen ein gemeinwirtschaftlicher Charakter zuzusprechen ist, behandelt. Der Schrift kommt deshalb größere Bedeutung zu, weil man — ohne daß die Arbeit amtlichen Charakter trägt — den Ausführungen des langjährigen Leiters der Verkehrs- und Tarifabteilung der Deutschen Reichsbahn einmal zu entnehmen vermag, welchen grundsätzlichen tarifpolitischen Erwägungen die Reichsbahn in der jüngsten Vergangenheit gefolgt ist, ein andermal vermisst, wie ein um die Pflege verkehrswissenschaftlicher Kenntnisse hochverdienter führender Praktiker selbst die größeren Zusammenhänge der Verkehrspolitik anschaut. N.-Z.

Karl Wilhelm Förster, Dr. iur. habil., Rechtsanwalt und Dozent an der Bergakademie zu Freiberg i. Sa. Verkehrswirtschaft und Krieg. Hamburg 1937. Hansische Verlagsanstalt. 58 S. RM 1,80.

Das kleine Buch, das im Rahmen der von Major Dr. Hesse herausgegebenen „Schrif-

ten zur Kriegswirtschaftlichen Forschung und Schulung“ erschienen ist, wendet sich nicht an den Fachmann (Offiziere, Verkehrsfachleute), sondern an die Allgemeinheit, um dieser die Bedeutung des Verkehrs für die Landesverteidigung vor Augen zu stellen. In diesem Sinn beschränkt es sich auf die Angabe der Grundtatsachen und von statistischen Zahlen; es verzichtet dagegen auf eine wissenschaftlich-kritische Durchleuchtung der vielen schwierigen Probleme; auch die Aufgaben und Leistungen der Verkehrsmittel im Weltkrieg werden mehr statistisch als kritisch behandelt. Die Gesamtdarstellung wird der überragenden Bedeutung der Eisenbahn für die Kriegführung wenig gerecht. m.

W. Kern, Dr.-Ing. e. h., Leiter der Bezirksgruppe West der Fachgruppe Straßenbahnen in der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, Der Personennahverkehr im Niederrheinisch-Westfälischen Gebiet. Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der Universität Münster i. W. Heft 8. Münster (Westf.) 1937. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. 44 S. und 4 Karten. Illustr. RM 1,50.

Ein übersichtlicher, instruktiver Vortrag, der sowohl die organisatorischen und betrieblichen Wesenszüge der Nahpersonenverkehrsbedienung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet durch Reichsbahn, Straßenbahn und Omnibus schilderte als auch die Bemühungen um die weitere Ausgestaltung dieses Verkehrs in verschiedenen Richtungen umriß. Dabei verdient das Bemühen des Vortragenden, den verschiedenen Verkehrsträgern sowohl bei der Beurteilung ihrer Leistungen wie im Hinblick auf den künftigen Einsatz in gleicher Weise gerecht zu werden, der Hervorhebung. N.-Z.

Alfred Malotki, Dr., Die Frachtstundung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Das Bankstundungsverfahren bei der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft in Berlin. Verkehrsrechtliche Schriften, hrsg. von Prof. Dr. Hans Oppikofer. Band 5. Königsberg Pr. und Berlin 1935. Ost-Europa-Verlag. IV, 109 S. RM 4,80.

Dem Bedürfnis der Verfrachter nach kurzfristiger Stundung der Eisenbahnbeförderungs- und sonstiger tarif- oder vertragsmäßiger Entgelte hatten bereits die ehemaligen deutschen Ländereisenbahnen Rechnung getragen. Die damals üblichen Frachtstundungsverfahren wurden nach der Verreichlichung auf Grund eines zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank im Jahre 1923 abgeschlossenen Vertrages von dem sog. Bankstundungsverfahren abgelöst, das seitdem eine wachsende Bedeutung gewonnen hat und sich heute der Inanspruchnahme seitens des größten Teiles der Verfrachter erfreut. Die vorliegende Schrift beschäftigt sich in eingehender Weise mit diesem Bankstundungsverfahren unter Berücksichtigung seiner gegenwärtig auf Grund des neuen Vertrages vom 2./10. April 1935 und der Bankstundungsvorschriften vom 1. Mai 1935 gültigen Form. Die Einleitung enthält eine Darstellung der Entwicklung, der Technik der Abrechnung und der für Reichsbahn und Verfrachter daraus resultierenden Vorteile des Verfahrens. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf rechtswissenschaftlichem Gebiete. Nachdem im Hauptteil der Arbeit zunächst die rechtliche Struktur der Anweisung klargestellt ist, untersucht der Verfasser anschließend die mitunter recht verwickelten Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter, Deutscher Verkehrs-Kredit-Bank und Deutscher Reichsbahn-Gesellschaft. Dabei unterscheidet er zwischen den sich aus dem abstrakten Rechtscharakter der Anweisung ergebenden Rechtsverhältnissen einerseits und zwischen jenen materieller Art außerhalb der Anweisung andererseits. Den Schluß bilden Ausführungen über die Haftung des Verfrachters bei Widerruf der Anweisung und die Rechtsverhältnisse zwischen den Beteiligten im Konkursfalle. S.

Österreichisches Bundesministerium für Handel und Verkehr. Amtliche Eisenbahnstatistik des Bundesstaates Österreich für das Jahr 1935. Wien 1937. Auslieferung: Carl Ueberreuters Verlag. XVIII, 70 S. Groß-4°. 20 Österr. Schilling.

Erfreulicherweise konnte die österreichische Eisenbahnstatistik für 1935 eine Erweiterung in der Weise erfahren, daß an Stelle der bahngruppenweisen Mehrjahresstatistiken der letzten Zeit nunmehr wieder eine Einjahresstatistik mit bahnweiser Anführung aller wichtigeren Angaben geboten wird. — An wesentlichen Ergebnissen ist der Statistik zu entnehmen, daß sich die Eigentumslänge der Österreichischen Bundesbahnen 1935 durch konzessionsmäßige Einlösung bzw. Heimfall von Privatbahnen, die allerdings fast alle bereits für Rechnung der Bundesbahnverwaltung betrieben wurden, um rd. 500 km erhöhte, ferner, daß die auf den öffentlichen Eisenbahnen (Haupt-, Lokal- und Kleinbahnen einschl. Straßenbahnen) Österreichs beförderten Personen- und Gütermengen um je 5 vH gegen 1934 gestiegen sind, während die Einnahmen fast keine Veränderung aufwiesen. N.-Z.

Louis Delanney, Dr., Straßenverwaltung und -Finanzierung in fünfzehn Ländern. Paris (1937). Internationale Handelskammer, Generalsekretariat. Drucksache Nr. 94. (Auch in englischer und französischer Sprache erhältlich) 180 S. Franz. Frs. 20,—.

Die Internationale Handelskammer, die den Fragen des Kraftverkehrs, insbesondere in seinen Beziehungen zu dem Straßenwesen und den Eisenbahnen, seit Jahren besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat, läßt ihren einschlägigen Veröffentlichungen hiermit eine neue Arbeit folgen, die, bearbeitet durch den Leiter ihrer Transportabteilung, die Straßenverwaltung und -Finanzierung in Argentinien, Australien, China, Deutschland, Frankreich, Französisch-Äquatorial-Afrika, Großbritannien, Italien, Italienisch-Afrika, den Niederlanden, Niederländisch-Ostindien, Polen, Portugal, der Türkei und den Vereinigten Staaten von Amerika darstellt. Wenn auch die Straßenfinanzierung verschiedener Länder eine undurchdringbare Verschachtelung finanzieller Hilfsmittel und Ressorts bildet, sind in den einzelnen Länderbeschreibungen die wesentlichen Tatsachen doch recht klar herausgearbeitet. Insbesondere erkennt man trotz abweichender Verhältnisse in einzelnen Ländern als die großen Entwicklungszüge in der ganzen Welt die steigende Bedeutung der Einfuhrzölle auf Treibstoffe für die Staatshaushalte und eine fortschreitende Zentralisation der Straßenverwaltung, wobei z. B. auf die Wirksamkeit des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen und die Schaffung der neuen Kategorie Reichsstraßen (von rd. 41 000 km) in Deutschland, die Verdoppelung des Staatsstraßennetzes von 40 000 km auf 80 000 km in Frankreich, die Errichtung eines Staatsstraßenamtes und eines Staatsstraßenfonds in Argentinien hingewiesen sei. N.-Z.

Franz Frhr. Karaisl von Karais, Deutsche Straßensibel. Mit Bildern von Helmut Skarbina. Leipzig 1937. L. Staackmann Verlag. 120 S. Geb. RM 2,50.

Ein liebenswürdiges Büchlein! Auf Grund einer umfassenden Kenntnis des einschlägigen Schrifttums läßt es für einen weiteren Leserkreis in flüssiger Erzählung das Werden der Straße und der Straßenverkehrsmittel von Anbeginn der Kultur bis zu den Autobahnen abrollen. Die feinen, bei aller Sachlichkeit originellen Zeichnungen Skarbinas tragen wesentlich zur Verlebendigung bei. — Fehl am Platz dürfte indessen die Anfügung eines Abschnittes über die Binnenwasserstraßen sein, der trotz seiner Kürze ebenso wie das beigefügte Kärtchen eine Reihe von Irrtümern enthält. N.-Z.

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Vier Jahre Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers. Berlin 1937. Volk und Reich Verlag. 96 S. 26 × 24 cm. Geb. RM 4,50.

Die vorliegende Veröffentlichung legt vornehmlich von den Fortschritten des Reichsautobahnenbaus im 4. Jahr (September 1936/September 1937) Rechenschaft. Dies geschieht in erster Linie durch die Wiedergabe von zahlreichen hervorragenden Aufnahmen der neu erstandenen Bauwerke und der Autobahnen im Landschaftsganzen, von Entwurfskizzen für weitere Bauten sowie von äußerst plastisch wirkenden „Hochbildkarten“ des Reichsautobahnnetzes. Dem Bildbericht vorangeschickt sind zusammenfassende Darlegungen über die organisatorischen Grundlagen und die wichtigsten beim Reichsautobahnbau angewandten technischen Verfahrensweisen. Besonderes Interesse dürfen Angaben über die Verkehrsentwicklung auf verschiedenen Autobahnstrecken und über die Ersparnisse bzw. Leistungssteigerungen des Kraftverkehrs bei Benutzung der Autobahnen beanspruchen. N.-Z.

Günther Piepenhagen, Dr. oec., Diplom-Kaufmann, Die Stellung des gewerblichen Kraftverkehrs in der deutschen Verkehrswirtschaft. Wirtschaftswissenschaft — Wirtschaftspraxis, Betriebswirtschaftliche Schriftenreihe, hrsg. von Prof. Dr. Dr. h. c. F. Schmidt, 14. Band. Bühl-Baden 1936. Verlag Konkordia A.-G. 111 S. RM 4,—.

Die Arbeit stellt einen Querschnitt dar durch den gesamten Fragenkomplex, der sich mit dem Problem des gewerblichen Kraftverkehrs verbindet. In einem entwicklungsgeschichtlichen Teil schildert sie zunächst die Anfänge des Kraftverkehrs und den jahrelang geführten Kampf der Reichsbahn gegen den sich immer mehr durchsetzenden neuen Verkehrsträger. Sodann entwirft der Verf. ein Bild von dem Umfang, der Betriebsstruktur und den Leistungen des gewerblichen Kraftverkehrs, soweit das bis dahin zugängliche statistische Material es zuläßt. Erst die vom RKB. ab 1. Januar 1936 aufgezeichnete Statistik wird an Stelle von Schätzwerten exakte Angaben hierüber liefern können. Bei der Behandlung der Kostenfrage verzichtet der Verfasser auf ein tiefergehendes Eindringen in die Materie. Sie dient ihm mehr zur Abrundung des Gesamtbildes, da ihm dieses Problem in einer Reihe von Spezialuntersuchungen genügend geklärt erscheint. Die folgenden Ausführungen über die Eingliederung des gewerblichen Kraftverkehrs in die deutsche Verkehrswirtschaft sind getragen von dem Bemühen eines eifrigen Fürsprechers des Kraftwagens, diesem den ihm auf Grund seiner betrieblichen Eigenart, insbesondere seiner Kostenstruktur nach Ansicht des Verfassers zukommenden Platz zu sichern. Sie gipfeln in der Forderung nach einem „kostenorientierten Reichskraftwagentarif“, der im Gegensatz zum reinen „Kostentarif“ einerseits und zum reinen „Werttarif“ andererseits in erster Linie den Selbstkosten des Transportmittels Rechnung zu tragen habe und Abweichungen hiervon nur aus dringlichen, politischen und volkswirtschaftlichen Gründen zulassen dürfe. S.

H. O. Wesemann, Dr., Direktor der Hauptverwaltung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes, Aufbau und Organisation des gewerblichen Güterfernverkehrs. Heft 8 der Beihefte der Rhein-Mainischen Wirtschafts-Zeitung. Frankfurt a. M. 1937. Verlag H. L. Brönners Druckerei (Inhaber F. W. Breidenstein). 38 S. Illustriert. RM 0,90.

Dieser Vortrag enthält zunächst eine recht lehrreiche Schilderung des Aufbaus des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes und der Transportleistungen der in ihm zusammengeschlossenen Kraft-Güterfernverkehrsunternehmer. Weiter ist in ihm zur Fortentwicklung des für diesen Verkehr geltenden Tarifs Stellung genommen. Der Autor gibt zwar

einer Fortentwicklung des Reichskraftwagentarifs aus dem Eisenbahngütertarif den Vortzug vor einer völligen Neuerstellung, fordert indessen eine zunehmende Verselbständigung des Reichskraftwagentarifs und namentlich die Möglichkeit für den gewerblichen Güterfernverkehr, sich auch im Transport der bei der Reichsbahn in die niederen Tarifklassen eingestuften Güter zu betätigen. N.-Z.

Brandenburg, Dr., Ministerialdirektor, Kraftverkehrswirtschaft und Kraftstoffversorgung. Verkehrswissenschaftliche Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der Universität Münster i. W., Heft 9. Münster (Westf.) 1937. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. 22 S. RM 0,90.

Von sachkundigster Seite sind in dem vorliegenden Vortrag die technisch-wirtschaftlichen Gegebenheiten, denen sich die politisch bedingte Forderung nach Treibstoff-Autarkie gegenübergestellt sieht, anschaulich dargelegt, wohingegen — verständlicherweise — über den gegenwärtigen relativen Umfang der Treibstoff-Abhängigkeit Deutschlands vom Ausland, die zu ihrer Beseitigung eingeschlagenen verschiedenen Methoden und deren unterschiedliche Aussichten keine Angaben gemacht wurden. N.-Z.

E. W. Böhme, Dr. Auto-Bücherschau 1936. Ein Nachschlagewerk für die im Jahre 1936 über den Automobilmus herausgegebenen deutschsprachigen Neuerscheinungen. Zusammengestellt im Auftrage des Reichsverbandes der Automobilindustrie E. V. Berlin 1937. Verlag Klasing & Co. G. m. b. H. 126 S. RM 3,80.

Mit 835 Titeln von Veröffentlichungen zeugt der 4. Jahrgang der Auto-Bücherschau sowohl von dem gewaltigen Umfang der literarischen Produktion bezüglich des Kraftfahrwesens wie einer hervorragenden bibliographischen Sorgfalt in deren Erfassung und Anführung. Wie bisher sind in erster Linie Technik, Wirtschaft, Politik und Recht des Straßenwesens und Kraftverkehrs, daneben aber auch die verwandte Sport- und Reiseliteratur sowie Belletristik berücksichtigt. Ein Anhang „Wege zum automobilistischen Schrifttum“ stellt eine sehr brauchbare bibliographische Anleitung für kraftverkehrswissenschaftliche Studien dar. N.-Z.

Gustav Koenigs, Staatssekretär im Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium, Seehäfen und Seeschifffahrt in der deutschen Verkehrspolitik. Vortrag, gehalten in der Gesellschaft der Kaufleute im Hansischen Hochschulring zu Hamburg am 11. Dezember 1936. Hamburg 1937. Hanseatische Verlagsanstalt. 26 S. RM 1,20.

Prägnant und plastisch sind hier die Funktionen des Staates zugunsten der Seeschifffahrt umrissen, bestehend in der Bereitstellung der Heimathäfen einschl. der Zufahrtwege, der Offenhaltung fremder Häfen für die eigene Schifffahrt durch zwischenstaatliche Vereinbarung und der wirtschaftlichen Stützung der eigenen Handelsflotte. Interessant dabei insbesondere die Darlegungen über die in der Öffentlichkeit kaum bekannten Leistungen des Reichs seit Weltkriegsende im Ausbau der Seewasserstraßen, ebenso der Versuch, den Tatbestand, daß das Reich lieber die private Seeschifffahrt weitgehend finanziell unterstützt als selbst Staatsschifffahrt betreibt, rational zu erklären. Insgesamt belegt der Vortrag eindringlich die hohe Bedeutung einer zielbewußten staatlichen Verkehrspolitik für die deutsche Seeschifffahrt. N.-Z.

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Hrsg. von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath. Heft 10: **Der Nachtluftverkehr.** Grundlagen und Wirkungsbereich. Von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath. Berlin 1936. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 65 S. DIN A 4 mit 31 Abb. im Text. RM 4,50.

Der Nachtluftverkehr befindet sich gegenwärtig noch im Anfangsstadium seiner Entwicklung. Eine wissenschaftliche Untersuchung, die den Nachtluftverkehr zum Gegenstande hat, wird daher durch Aufzeichnung der grundlegenden Bedingungen und Anforderungen im wesentlichen zukunftsweisende Richtlinien für den Ausbau dieses Verkehrs zu geben haben. Pirath erfüllt mit der vorliegenden Arbeit diese Aufgabe, indem er das Problem von seiner verkehrstechnischen wie verkehrswirtschaftlichen Seite her erfaßt. Nach Erörterung der astronomisch-physikalischen Gegebenheiten der Erde, die die für den Luftverkehr im Vergleich zu den erdgebundenen Verkehrsmitteln wesentlich größere Bedeutung des zeitlichen Ablaufs und der räumlichen Verteilung von Tag und Nacht im Erdraum erweist, untersucht er die Frage nach den Vorteilen, die der durchgehende Tag-Nachtluftverkehr gegenüber dem reinen Tagluftverkehr und den Erdverkehrsmitteln bietet, um daraus die Berechtigung der Forderung nach vermehrtem Nachtluftverkehr prüfen zu können. Als Ergebnis stellt er fest, daß ein geschlossenes Nachtluftverkehrsnetz in Europa nur im Post- und Frachtverkehr lebensfähig ist, während im Personenverkehr lediglich Zubringerlinien zu einem noch auszubauenden, transkontinentalen und transozeanen Tag-Nachtluftverkehr in Frage kommen. S.

Société des Nations. Répertoire des Organisations internationales (Associations, Bureaux, Commissions, etc.). Série de Publications de la Société des Nations, 1936 XII B 3. Genève 1936. Vertrieb in Deutschland: Carl Heymanns Verlag, Berlin. 478 S. RM 10,—.

Ein Nachschlagewerk betreffend Sitz, Ziel, Leitung, Mitgliedschaft, Finanzierung, Arbeiten und Veröffentlichungen der verschiedensten internationalen (staatlichen und privaten) Organisationen auf religiösem, politischem, kulturellem und wirtschaftlichem Gebiet. In dem 33 Seiten umfassenden Abschnitt über die internationalen Verbände usw. auf dem Verkehrsgebiet findet man insbesondere Angaben über die von den Staaten, Eisenbahn- und Postverwaltungen zur Förderung des zwischenstaatlichen Verkehrs geschaffenen Institutionen; doch vermißt man solche über den Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. N.-Z.

Zeitschriftenschau.

1. Juli bis 31. Dezember 1936; Nachtrag¹.

Straßenverkehr.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Gegenwartsfragen des Güterfernverkehrs. Stoll. Rhein-Mainische WZtg. 21, S. 707.
 Die heutige Stellung des gewerblichen Güterfernverkehrs. Wesemann. Vt. W. 50, S. 675.
 Zur Regelung des Güterfernverkehrs. Hellauer. Z. f. Betriebswirtschaft 4, S. 385.
 Zur Problematik des Güterfernverkehrsgesetzes. Most. Ruhr u. Rhein WZtg. 32, S. 681.
 Ordnung und Ausbildung des Güterfernverkehrs. Hein. Gewerbl. Kraftverkehr 9, S. 1; 11, S. 1.
 Ausnahmebestimmungen im Güterfernverkehr. Brodmeier. WD. 29, S. 1028.
 Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Krüger. Vkr. Abh. Bd. 2, Nr. 2, S. 377.
 Die gesetzliche Neuregelung über die Beförderung von Personen zu Lande. Nies. Eisenbahnfachmann 21, S. 575.
 Die gewerbliche Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr. Ehrentraut. Gewerbl. Kraftverkehr 11, S. 5.
 Einige Fragen aus dem Personenbeförderungsrecht. Schulz. Ztg. d. VMEV. 27, S. 531.
 Der Werkverkehr auf Lastkraftwagen. Seine Entwicklung und Bedeutung für die deutsche Wirtschaft. Linden. DWZtg. 46, S. 1065; 48, S. 1115; 49, S. 1138; 50, S. 1173.
 Organisationsmängel im Werkverkehr. Schiffsfrachtendienst 42, S. 6.

¹ Abkürzungsschlüssel siehe Heft 1, S. 72.

- Der „unechte Werkverkehr“ auf Kraftfahrzeugen. Linden. DWZtg. 42, S. 972.
 Werkverkehr und gewerblicher Güterfernverkehr. Eine betriebswirtschaftliche Betrachtung zur Frage des Werkverkehrs. DVN. (B) 31, S. 602.
 Einheitlichkeit der Gütertarife für Schiene und Straße. Linden. DWZtg. 39, S. 900.
 Reichskraftwagentarif und Tarifpraxis. Tarifarische Betrachtung des Reichskraftwagentarifs. Wittmaack. DVN. (B) 35, S. 681.
 Die K. V. O. im Vergleich mit den abweichenden Bestimmungen der E. V. O. Stühff. DVN. (A) 96, S. 6; 99, S. 6.
 Die Reichsstraßenverkehrsordnung und die örtlichen Polizeiverordnungen über den Straßenverkehr. Cremer. Vkr. Abh. Bd. 2, Nr. 3, S. 466.
 Vergleichende Studie über die Vorschriften für Kraftwagenbeförderungen. (Forts.) Ibl. Mschr. d. IEKV. 9, S. 1065; 12, S. 1631.
 Möbelfernverkehr. Hein. DVN. (B) 45, S. 881.
 Zur Frage der Kraftfahrzeugversicherung. Einige Gedanken über die neugetroffenen Vereinbarungen. Schöpke. Prakt. Betriebswirt 7, S. 803.
 Das Problem des Überholens im Straßenverkehr. Mit besonderer Berücksichtigung der Kraftfahrbahnen. Krebs. V. T. 20, S. 508.
 Straßenverkehrszeichen im Ausland. Kremer. V. T. 13, S. 328.
 Die Ausdehnung der Beförderungssteuer auf den gewerblichen und Werkfernkraftverkehr. Schöpke. Prakt. Betriebswirt 8, S. 941.
 Die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen nach dem Beförderungssteuergesetz. Kostboth. V. T. 13, S. 325.
 Die Beförderungssteuer beim Güter- und Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Die vorläufigen Durchführungsbestimmungen zum Gesetz zur Änderung des Beförderungssteuergesetzes vom 2. Juli 1936. Kostboth. V. T. 19, S. 485.
 Die Durchführung der Besteuerung im Güterfernverkehr und Werkfernverkehr. Höll. Ztg. d. VMEV. 52, S. 1034.
 Betriebswirtschaftliche Probleme des Güterkraftverkehrs. Mellerowicz. Prakt. Betriebswirt 11, S. 1231.
 Der Personenkraftverkehr, seine Leistungen und Kosten. Schöpke. Prakt. Betriebswirt 10, S. 1124.
 Der Einfluß der Straßensteigungen auf den Betriebsstoffverbrauch der Kraftfahrzeuge. Nordamerikanische Untersuchungen. Haller. V. T. 20, S. 522.
 Wirtschaftlicher Nutzfahrzeugbetrieb. II. Omnibusverkehr. Hellersberg. III. Gewerblicher Güterkraftverkehr. Motor 7, S. 15; 8, S. 7.
 Elektrofahrfahrzeug, Pferdezug und Dieselmotor. Schöpke. DVN. (A) 60, S. 7.
 Der Abfertigungs- und Beförderungsdienst im Lastkraftwagenverkehr. Hahn. Eisenbahnfachmann 13, S. 344.
 Der Stand der Motorisierung in Deutschland und seinen Nachbarländern. Bormann. V. T. 20, S. 512.
 Der Stand der Motorisierung Deutschlands im Jahre 1936. Bormann. DWZtg. 39, S. 902.
 Der Stand der Motorisierung. Das Vordringen des Kleinfahrzeugs. Bormann. V. T. 14, S. 358.
 Bilanz 1936. Rückblick auf das vierte Jahr planmäßiger Motorisierung. Hellersberg. Motor 12, S. 7.
 Die Entwicklung des kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Kraftverkehrs in Deutschland. Fischbach. Gewerbl. Kraftverkehr 7, S. 1.
 Zusammenarbeit von Eisenbahn und Lastkraftwagen im Bezirk der Reichsbahndirektion Köln. Ein Beitrag zur Lösung des Problems Schiene und Straße. Adam. Westdt. Wirtschafts-Ztg. 34, S. 695.
 Die Erhaltung der volkswirtschaftlichen Mission der Eisenbahnen als Hauptziel der Regelung des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen. Cottier. Ztg. d. VMEV. 38, S. 745.
 Ist es wirtschaftlich vertretbar, die Bedienung des Stückgutverkehrs von der Schiene auf den Kraftwagen umzulegen? Burger. Ztg. d. VMEV. 49, S. 980.
 De spoorwegen en de coördinatie van het verkeer. Publ. ANVF. Bundel I, No. 24, S. 490.
 Grundsätze der Verkehrsnetzgestaltung. Hoffmann. Straße 22, S. 718.
 Zum Bau der deutschen Alpenstraße. Straße Nr. 15.
 Straßen in Schlesien. Straße Nr. 16.
 Länge und Ausbauzustand der deutschen Landstraßen am 31. März 1936. Straße 18, S. 602.
 Das Straßenwesen im Ausland im Zeitalter der Autobahnen. Straße Nr. 21.
 Die Forderung des Kraftwagens an den Städtebau. Heilig. Straße 22, S. 710.
 Raumordnung und Kraftfahrzeugverkehr. Teubert. Gewerbl. Kraftverkehr 15, S. 8.
 Die Leistungsfähigkeit von Kraftverkehrsstraßen. Wehner. V. T. 16, S. 413; 18, S. 465.
 1000 km Reichsautobahnen. Ein Rückblick und Ausblick. Jahnke. Rb. 46, S. 971.

- Das Netz der Reichsautobahnen. Plan und Ausführung. Schönleben. Straße 19, S. 614.
 Die deutschen Reichsautobahnen und die Andern. Wulff. Motor 12, S. 15.
 Reichsautobahn Halle/Leipzig—Nürnberg. Straße Nr. 13.
 Sächsische Wirtschaft und Reichsautobahn. Röllig. Straße 17, S. 530.
 Die Reichsautobahn in Sachsen. Claußnitzer. Straße 17, S. 536.
 Die Reichsautobahnlinien nach Berlin. Straße Nr. 23.
 Die Reichsautobahn Berlin—Stettin. Vt. W. 41, S. 569.
 Die Zubringerstraßen zu den Reichsautobahnen. Schönleben. Straße 22, S. 707.
 Reichsautobahnen und Steuerrecht, insbesondere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Wahrnehmung steuerrechtlicher Möglichkeiten. Jüsgen. A. f. E. 6, S. 1279.
 Die Haftung für Verkehrsunfälle auf den Reichsautobahnen. Weigelt. V. T. 18, S. 469; Recht d. Kraftfahrers 11, S. 300.
 Der Stand des Radwegebaues. Schacht. V. T. 23, S. 617.
 Straßenverkehrsunfälle und ihre Bekämpfung. Schmidt. V. T. 16, S. 400.
 Straßenverkehrsunfälle und ihre Bekämpfung. Vorschläge zum Ausbau der bisherigen Maßnahmen. Goebel. V. T. 22, S. 563.
 Lehren der Verkehrsunfallstatistik — Verkehrsregelung und Verkehrserziehung. Schoor. Straße 22, S. 715.
 Die Belastung des Verkehrs mit Radfahrerunfällen. Wolff. Verkehrswarte 11, S. 175.
 Der Fußgänger im Straßenverkehr. Walter. Vkr. Abh. Bd. 2, H. 2, S. 393.
 Die Verkehrssicherungspflicht des Wegebaupflichtigen in der neueren Rechtsprechung. Weigelt. V. T. 14, S. 367.
 Die Reichsstraßen in der amtlichen Statistik. Massar. V. T. 19, S. 493.
 Die Zusatzverkehrszählung auf den deutschen Reichsautobahnen und Landstraßen. Hoffmann. Straße 24, S. 780.
 Der Oberleitungsomnibus. Das neuzeitliche elektrische Nahverkehrsmittel. Schiffer. V. T. 17, S. 421.
 Über Elektrozug im Rolldienst. Zur Elektrifizierung des Großstadtverkehrs. Kes. DVN. (A) 60, S. 5.
 Bevölkerungsentwicklung und Zukunft des Kraftwagenverkehrs. Most. Prakt. Betriebswirt 11, S. 1257.
 Seehäfen und Kraftverkehrsgewerbe. Wesemann. WD. 42, S. 1499.
 Über die Zusammenarbeit zwischen RVK. und RVG. 10 „Verkehr und öffentliche Betriebe“. Benninghoff. Gewerbl. Kraftverkehr 15, S. 3.

b) Ausland

- Railway road motor services in South Africa. Rw. G. Vol. 65, No. 17, S. 665.
 La coordination du rail et de la route en Belgique. Chr. d. Tr. 23, S. 2.
 Straßenbau in Belgien. Renfert. V. T. 16, S. 417.
 Eisenbahn und Landstraße in China. Wang Lien. A. f. E. 5, S. 1103.
 Die Kraftdroschenorganisation in Dänemark. Leipzig. Gewerbl. Kraftverkehr 9, S. 12.
 Straßenverkehrsregeln in England. Wolff. Verkehrswarte 8, S. 123.
 An early trolleybus undertaking. Transport development in Wolverhampton. Mod. Tr. Vol. 35, No. 903, S. 12.
 Die Obusbetriebe in London und Lüttich. Hildebrand. Kühn. Z. f. öffentl. Wirtschaft 10, Techn. Beilage S. 41.
 Long-distance coach services. Bournemouth a focal point. Mod. Tr. Vol. 35, No. 903, S. 13.
 Stabilising rates by rail and road. A suggested common classification. Mod. Tr. Vol. 35, No. 904, S. 5. — Views of Industrial Transport Managers. No. 905, S. 4; 906, S. 5; 907, S. 4; 908, S. 4.
 Stabilising rates by rail and road. „Industrial traffic manager“ replies to critics. Mod. Tr. Vol. 35, No. 910, S. 5.
 Railways and roads in Northern Ireland. The Truth about the Transport Board. Mod. Tr. Vol. 36, No. 921, S. 3.
 Road transport progress in Scotland. Influence of scottish motor show on future development. Ross. Mod. Tr. Vol. 36, No. 922, S. 3.
 Problem of road and rail. Some points the trader should consider. Pearson. Mod. Tr. Vol. 36, No. 925, S. 14.
 Zuid-Holland's Wegenfinanciering. Publ. ANVF. Bundel I, No. 27, S. 541.
 De personele belasting op motorrijtuigen. Publ. ANVF. Bundel II, No. 17, S. 1.
 Autobusdiensten zonder vergunning. Brouwer. Spw. 17, S. 400.
 De voorgeschiedenis van het Koninklijk Besluit „Autovervoer Personen“. Immink. Spw. 25, S. 602; 26, S. 628.

- Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Polen. Kroll. Straße 15, S. 485.
 Schiene und Straße in Ungarn. Dery. Ztg. d. VMEV. 45, S. 896.
 Die landwirtschaftliche Ausgestaltung der nordamerikanischen Park- und Verkehrsstraßen.
 Wehner. Straße 18, S. 599.
 Coordination des principaux services d'autobus à grande distance aux Etats-Unis. Chr. d. Tr. 14,
 S. 18.
 Coordinated service attracts merchandise traffic. Rv. A. Vol. 101, No. 17, S. 597.
 Digest of report on Arkansas traffic survey. Peabody. Public Roads, Vol. 17, No. 6, S. 113.
 The New York financial survey. Digest of a survey of the finances of New York in 1932, with
 special reference to highways. Paddock. Public Roads Vol. 17, No. 9, S. 203.
 Das Problem von Schiene und Straße in Schweden. Lilliendahl. Ztg. d. VMEV. 27, S. 527.
 Der Entwurf Pilet für eine neue schweizerische Ordnung des Transportes auf Schiene und Straße.
 Wanner. Ztg. d. VMEV. 46, S. 917.
 Eisenbahn- und Straßenbau in Südslawien. Biehl. WD. 34, S. 1213.

Post- und Nachrichtenverkehr.

a) Allgemeines und Deutsches Reich

- Der Nachrichtenverkehr im Dienste der Wirtschaft. Zweite verkehrswissenschaftliche Tagung
 anlässlich der Leipziger Herbstmesse. Vt. W. 46, S. 631.
 Weltfernsprechstatistik für 1934. Stand vom 1. Januar 1935. (Nach der Zusammenstellung der
 American Telephone and Telegraph Co.) Europ. Fernsprechdienst 44, S. 200.
 Deutschland im Weltnachrichtenverkehr. Fleischmann. Weltwirtschaft 7, S. 217.
 Post und Kultur. Ohnesorge. A. f. P. u. T. 12, S. 333; Deutsche Postztg. 24, S. 723; 25, S. 751.
 Die Deutsche Reichspost im Dritten Reich. Ohnesorge. A. f. P. u. T. 11, S. 305.
 Die Aufgaben der Deutschen Reichspost im Dritten Reich. Nagel. Deutsche Postztg. 23, S. 691;
 Deutsche Verk.-Ztg. 45, S. 868.
 Die Deutsche Reichspost im Rechnungsjahr 1935. Toberg. A. f. P. u. T. 12, S. 342.
 Die Statistik der DRP. Toberg. Deutsche Verk.-Ztg. 27, S. 544.
 Das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen der DRP. Kleemann. Deutsche Verk.-Ztg. 27,
 S. 539.
 Die Arbeiten der Reichspost zum Reichspartitag 1936. Hellmuth. Deutsche Postztg. 20, S. 591;
 Deutsche Verk.-Ztg. 40, S. 777.
 Die Deutsche Reichspost bei den IV. Olympischen Winterspielen. Attenkofer. A. f. P. u. T. 7,
 S. 188.
 Zehn Jahre Versorgungsanstalt der Deutschen Reichspost. Fichtner. A. f. P. u. T. 8, S. 209.
 Post und Postpersonal. Deutsche Verk.-Ztg. Nr. 27.
 Der Fernmeldeverkehr während der XI. Olympischen Spiele (1. bis 16. August 1936) in Berlin.
 Hartung. Europ. Fernsprechdienst 44, S. 196.
 Die Haftungsbestimmungen im Verhältnis zwischen der Deutschen Reichspost und dem Fern-
 sprechteilnehmer nach deutschem Fernsprechrecht. Hellmuth. Vkr. Abh. Bd. 2, H. 2,
 S. 383.
 Die Entwicklung des Fernsehens. Begrich. A. f. P. u. T. 9, S. 241.
 Das Fernsprechen gestern und heute. Raettig. Deutsche Verk.-Ztg. 45, S. 875.
 Fünfundsechzig Jahre Fernhören. Eine Erinnerung an Philipp Reis, den Erfinder des Fern-
 sprechers. Verleger. A. f. P. u. T. 11, S. 310.
 Danzigs ältere Postgeschichte. Gallitsch. A. f. P. u. T. 8, S. 220.
 Johann Adam Christoph Freiherr von Aretin, der Begründer der bayerischen Postgeschichte.
 Korzendorfer. Archiv f. Postgeschichte in Bayern 2, S. 378.
 Das Chamer Postwesen. Brunner. Archiv f. Postgeschichte in Bayern 2, S. 397.

b) Ausland

- Jahresbericht der International Telephone and Telegraph Corporation (ITT) 1935. Wittiber.
 Europ. Fernsprechdienst 44, S. 198.
 Travelling post offices. A Nation-wide organisation. Rowden. Mod. Tr. Vol. 36, No. 926, S. 3.
 Das griechische Briefpostgesetz. Bredimas. L'Union Postale 10, S. 261.
 Das österreichische Portofreiheitsaufhebungsgesetz. Heß. L'Union Postale 9, S. 239.
 Die Königlich Schwedische Post in drei Jahrhunderten. Borbein. A. f. P. u. T. 7, S. 183.
 Über die Führung und Ausbildung des Personals und das Prüfungswesen in der schweizerischen
 Postverwaltung. Hugentobler. L'Union Postale 12, S. 307.
 Das neue Schweizerische Postmuseum in Bern. Balmer. Abele. L'Union Postale 11, S. 287;
 12, S. 328.

Verkehrsgeographie

Von

Professor Dr.-Ing. Otto Blum

Technische Hochschule Hannover

Mit 46 Abbildungen im Text. VI, 146 Seiten. 1936. RM 6,90, geb. RM 8,40

Inhaltsübersicht: Einführung. — Die Erde als Ganzes. — Die Verkehrsräume. — Die
 verkehrlich wichtigen Linien. Die „Bänder“. — Die Verkehrspunkte, -siedlungen. — Anhang:
 Beispiele. — Namen- und Sachverzeichnis.

Geographische Fragen sind heute infolge der politischen und wirtschaftlichen Ver-
 schiebungen und Spannungen von besonderer Bedeutung. Das zeigt sich z. B. darin, ein wie hohes
 Interesse allen geopolitischen Untersuchungen entgegengebracht wird. Andererseits sind die
 Fragen des Verkehrs von höchster Bedeutung, einmal weil die Verkehrstechnik sich in
 so schneller Entwicklung befindet, zum andern deshalb, weil in den geopolitisch kritischen Gebie-
 ten der Welt die kommenden großen machtpolitischen Auseinandersetzungen durch einen ziel-
 bewußten Ausbau der Verkehrswege vorbereitet werden, vgl. Mandchurei, Syrien, Ägypten, der
 ganze Südrand des Russischen Reiches. Hiermit gewinnt die Verkehrsgeographie eine
 besondere Bedeutung und gleichzeitig eine eigenartige Note.

In dem vorliegenden Werk unternimmt es ein Vertreter der Verkehrswissenschaften, und
 zwar ein Ingenieur, der aber außer der Verkehrstechnik auch die Gebiete der Verkehrs politik
 und des Siedlungswesens (Städtebaues) vertritt, die Grundlagen der Verkehrsgeographie
 darzustellen.

Das neue Buch des Verfassers, der zahlreiche große Reisen gemacht hat und außerdem ganze
 Verkehrsnetze entworfen und viele einzelne Verkehrslinien trassiert hat, ist um so mehr zu be-
 grüßen, als sich bisher so selten Verkehrswissenschaftler mit geographischen Fragen beschäftigt
 haben, obwohl doch der Verkehr zu einem erheblichen Teil „angewandte Geographie“ ist.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER IN BERLIN

Flughäfen

Raumlage, Betrieb und Gestaltung

(Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Herausgegeben von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath. Heft 11)

Mit 42 Abbildungen im Text. — 78 Seiten. 1937. RM 6,60

Inhaltsübersicht:

Die Flughäfen im Raumsystem der Luftverkehrsnetze. Von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart. — Die allgemeine Bedeutung der Flughäfen für den Luftverkehr. — Die räumliche Verteilung der Flughäfen. — Der Verkehrs- und Betriebswert der Flughäfen. — Lage und Beziehungen der Flughäfen zum Luftraum. — Die Wirtschaftlichkeit der Flughäfen. — Schlußfolgerungen. — **Die Ausgestaltung der Flughäfen in Abhängigkeit von den Flug- und Abfertigungsvorgängen.** Von Dr.-Ing. Carl Gerlach. — Einführung. — Die Bewegungsvorgänge im Flughafennahbezirk. — Die Bewegungsführung der Flugzeuge auf den Flächen des Flughafens und ihr Einfluß auf dessen Gestaltung. — Abwicklung der verschiedenen Abfertigungsarbeiten auf einem Verkehrsflughafen. — Die Ausgestaltung des Abfertigungsgebäudes. — Die Verkehrsflughäfen als Faktoren der Leistungsfähigkeit im Luftverkehr. — Zusammenfassung.

Mit dem 11. Heft erscheint die obige Sammlung in meinem Verlage. Bereits im 2. Heft der Forschungsergebnisse wurden 1930 die Grundlagen für die zweckmäßigste Gestaltung der Flughäfen oder der Bodenbetriebsstellen des Luftverkehrsnetzes untersucht und Vorschläge für die weitere Entwicklung gemacht. Inzwischen hat der Luftverkehr erheblich an Umfang und an Schnelligkeit zugenommen, und die Flughäfen wurden zu ausschlaggebenden Trägern der Leistungsfähigkeit für den Luftverkehr.

Bei dieser Lage wurde es notwendig, der Entwicklung durch neue wissenschaftliche Untersuchungen aller Faktoren Rechnung zu tragen, die den Verkehr und Betrieb eines Flughafens bestimmen und für seine Ausgestaltung maßgebend sind. Zu diesem Zweck wurden auf zahlreichen Flughäfen des In- und Auslandes die Raumlage sowie die Bewegungs- und Abfertigungsvorgänge auf den Flughäfen studiert. Die umfassenden Ergebnisse dieser Untersuchungen, die sich nicht allein auf den Flughafen als technische und betriebliche Einheit, sondern auch auf seine Bedeutung als Betriebsstelle im Raumsystem des Luftverkehrsnetzes erstreckten, sind auf zwei Hefte der Sammlung verteilt worden, von denen das erste, jetzt vorliegende 11. Heft sich mit Raumlage, Betrieb und Gestaltung befaßt, während ein weiteres Heft sich mit Anlage und Flugsicherung der Flughäfen beschäftigen wird.

VERLAG VON JULIUS SPRINGER IN BERLIN

Sämtliche in diesem Heft besprochenen oder angezeigten Bücher sind durch alle Buchhandlungen zu beziehen.
Verlag von Julius Springer in Berlin. — Druck von Julius Beltz, Langensalza. — Printed in Germany.

Hierzu vier Beilagen vom Verlag von Julius Springer in Berlin.