

nicht. Die Literatur sucht den Leser. Im zweiten Fall sucht der Leser die Literatur, und zwar solche, die er speziell für einen bestimmten Fragenkreis im Augenblick benötigt. Jetzt soll die Dokumentation dem Benutzer den Aufwand an Zeit und Mitteln ersparen, in einem Sandmeer die Körner zu finden, die er für seine Arbeit benötigt.

Dokumentation dieser Art geht über die bisherige Tätigkeit der Bibliotheken und deren Schrifttumssammlungen (Kataloge, Bibliographien usw.) hinaus. Ihre Arbeit ist umfangreicher, dem Benutzer näher, im allgemeinen auch spezialisierter und schneller. Umfangreicher, indem sie das Schriftgut wesentlich intensiver auswertet. Einmal vertikal, indem sie sich nicht mit dem (oft nichtssagenden) Titel eines Buches, Nachschlagewerkes oder Aufsatzes begnügt. Sie geht tiefer, erfährt den Inhalt derselben in der Form der einzelnen Abschnitte oder – wo dies noch zu unbestimmt ist – durch die Abgrenzung der einzelnen Themen. Außerlich drückt sich dies darin aus, daß bei Verwendung von Dezimalklassifikationen als „Schlüssel“ nicht eine Zahl erscheint, sondern deren mehrere. Bei größeren Aufsätzen pflegt dies im allgemeinen die Regel zu sein. In der Form eines kurzen Referates werden außerdem die Gedanken der Veröffentlichung oder ihr Inhalt kurz dargestellt. Dokumentation geht in ihrem Umfang sodann auch horizontal weiter. Sie sammelt, ordnet und vermittelt nicht nur Bücher, Broschüren und Zeitschriften, die öffentlich verkauft oder verteilt werden, sie sucht vielmehr auch das Schrifttum zu erreichen, das in Form von Manuskripten, Berichten, amtlichem Schrifttum, Gutachten u. dgl. höchstens auf Anforderung zugänglich ist. Aktuelle Verkehrs-literatur nichttechnischen Inhalts findet sich heute, abgesehen von Zeitschriften, gerade in diesen Schriften. Wem sie nicht bekannt oder zugänglich sind, dem bleibt in unserer gegenwärtigen Situation der größte Teil aktuellen Schriftgutes vorenthalten. Daher stellt gerade diese Ausweitung eine äußerst dringende und notwendige Dokumentationsarbeit dar.

Die Ergebnisse der Dokumentation pflegen auch im allgemeinen dem Benutzer näher zu kommen. Er erhält sie systematisch zusammengetragen und geordnet auf seinen Schreibtisch. Soweit es sich um Karteikarten handelt, lassen sich diese sehr weit auf seinen Bedarf abstellen, wodurch es ihm wesentlich erleichtert wird, auf seinem Gebiet auf dem laufenden zu bleiben. Dokumentation ist ferner im allgemeinen spezialisierter, schon wegen der Tatsache, daß die Literatur eines Fachgebietes, z. B. des Verkehrs, nur vom Fachmann so vollständig wie möglich aufgefunden, gesammelt, in all seinen Problemen aufbereitet, geordnet und dem Benutzer in Form von Referaten nahe gebracht werden kann. Selbst der Fach-Dokumentar muß der Forschung dauernd verbunden bleiben, will er seinen Überblick behalten. Soll Dokumentation ihren Zweck erfüllen, so muß sie auch schnell die Verbindung zwischen Literatur und Benutzer herstellen. Wie lange pflegt es nicht zu dauern, bis Neuerscheinungen in den Katalogen von großen Bibliotheken auftauchen, wie spät erscheinen Bibliographien! Für die aktuelle Wissensvermittlung handelt es sich dabei im allgemeinen um viel zu lange Zeiträume. Das Verzeichnis der Dissertationen steht z. B. im allgemeinen erst nach Jahren zur Verfügung. Der Vorzug der Dokumentation gegenüber Bibliothek und Bibliographie wird jedoch dann besonders deutlich, wenn Literatur zu einem bestimmten Thema gesucht wird. Hier kommen alle Unterschiede der Dokumentation voll zur Geltung; denn es genügt nicht mehr eine Sammlung, sondern für solche Aufgaben muß das Material bereits ausgewertet vorliegen.

Wird nicht schon aus dem Gesagten die *Notwendigkeit* einer Dokumentation klar? Jegliche Literatur hat ihren Sinn verloren, wenn sie den Leser nicht (mehr) erreicht. Die

täglich steigende Zahl von Veröffentlichungen, die bereits von einer Literaturflut sprengt, kann nur noch durch Dokumentation in geordnete, überschaubare Bahnen gelenkt werden.

Welcher Verkehrsfachmann übersieht heute noch alle Veröffentlichungen? Ein Beispiel: die Frage der Maße und Gewichte der Lkw. bewegt die Gemüter; wer kennt die betreffenden Vorschriften in den einzelnen europäischen Ländern und die internationalen Vereinbarungen (oder weiß zumindest, wo sie zu finden sind)? Wem ist bekannt, daß diese Angaben u. a. in der Veröffentlichung „Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1958“ der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. abgedruckt sind (S. 7 u. 10)? Wer würde einen Aufsatz über „Das Diskriminierungsverbot im Verkehrsrecht oder der Montanunion“ in der Zeitschrift „Wirtschaft und Wettbewerb“⁹⁾ suchen? Oder das Gegenstück: man hat einmal zufällig etwas über ein bestimmtes Thema gelesen, was zwar interessant, für die augenblicklichen Arbeiten aber unwesentlich war. Sofern es sich nicht gerade um einen Buchtitel oder größeren Aufsatz handelte (doch schon bei letzterem beginnt die Schwierigkeit), läßt sich die Veröffentlichung nicht mehr oder nur unter erheblichen zeitlichen und materiellen Opfern wiederfinden. Wieviel Zeit, Energie und Geld wird heute nicht für dieses Suchen aufgewandt! Oft werden seitens der Benutzer selbst Reisen zu Büchereien, Fachinstituten u. ä. nicht gescheut, um festzustellen, ob Literatur über eine bestimmte Frage vorliegt. Zu den Aufwendungen des Benutzers kommen dann die der befragten Institutionen hinzu. Mit Hilfe der Dokumentation lassen sich diese Aufwendungen wesentlich verkleinern. Wie oft wird nicht auch bei Veröffentlichungen im Verkehrswesen vermeidbare Doppelarbeit geleistet, das Material eben nicht – oder zu spät – bekannt wird, daß Material hierzu nicht vorhanden ist. So gibt es z. B. bestimmt einige verstreute Anmerkungen zur aktuellen Frage der Gleichtarifierung von Kohle und Koks im DEGT. Sie wiederzufinden ist so lange unmöglich, als eine retrospektive Dokumentation fehlt.

Die Problematik steckt also darin, daß nur wenige Stellen – meist Forschungsinstitute und Verbände – die einschlägige Literatur wenigstens annähernd vollständig besitzen. Der zweite Faktor ist bereits die Zeit, die notwendig ist, um alle Veröffentlichungen zumindest „zu überfliegen“. Selbst dies wird für die gesamte Verkehrsliteratur wieder möglich sein. Selbst wenn dies geschieht, wie soll man einen gelesenen Artikel wieder finden? Unser Verkehrswesen ist derart verflochten, daß es nicht genügt, nur die spezielle Fachliteratur zu überblicken. Eine Zählung der nachgewiesenen Literatur eines Jahres für einen Verkehrsträger (direkt oder mit betroffen) ergab z. B., daß nur 30% hiervon in den speziellen Büchern, Zeitschriften, Berichten u. dgl. dieses Verkehrsträgers enthalten waren; 65% fanden sich in Veröffentlichungen, die sich mit dem gesamten Verkehr des Verkehrs oder dem anderer Verkehrsträger befassen; die restlichen 5% stammten aus allgemein-wirtschaftlichen oder sonstigen Quellen. Welcher Eisenbahn- oder Kraft-Verkehrsfachmann würde auch z. B. die Wiedergabe des auch für ihn interessanten Vortrages von Prof. Hallstein über „Europäische Integration und Verkehr“ auf dem Rotterdamer Hafentag 1958 in der Zeitschrift „Stadt und Hafen“ (9, 1958, H. 19, S. 818 bis 822), dem amtlichen Verkündungsblatt der Stadt Duisburg, suchen? Nicht genügend orientierte Bibliographen hätten vielleicht die in einem Dutzend Zeitschriften wieder-

⁹⁾ Jg. 8 (1958), H. 12, S. 721–739; Verfasser der rechtlichen Abhandlung sind: Franzen, Hans und Boekle, Hein.

gegebenen Berichte über diesen Vortrag gesammelt, wo statt dessen ein Originaltext genügt – soweit nicht in den Berichten Stellungnahmen erfolgen.

Hier zeigt sich eine Tätigkeit, die den Fach-Dokumentar notwendig macht, das Werten von Veröffentlichungen. Häufig erscheinen in Zeitschriften Berichte, die – unter verschiedenen Titeln – nur die mehr oder weniger gekürzten vorfabrizierten „Waschzettel“ von Vorträgen, Informationen und dgl. darstellen. In solchen Fällen ist das Sieben nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten. Notwendig ist hierbei immer Kenntnis seines Fachgebietes und Erfahrung in der Dokumentationsarbeit. „Es macht eine unerlässliche Leistung der theoretischen und praktischen Forschung aus, diese Dokumentation zu erstellen?“ Diese Erkenntnis ist in Technik und Naturwissenschaft bereits durchgedrungen. In den übrigen Disziplinen, so auch im Verkehrswesen, wird die Dokumentation noch nicht in dem Maße gewürdigt und gepflegt, wie es nach den vorausgegangenen Überlegungen und den Erfahrungen der täglichen Praxis notwendig wäre. Die Folge ist, daß auch noch nicht die – verhältnismäßig geringen – Mittel vorhanden sind, die für eine wirklich leistungsfähige Dokumentation des gesamten Verkehrswesens nun mal erforderlich wäre.

2. Der gegenwärtige Stand der Verkehrs-Dokumentation

Vorstufen einer Dokumentation, ja einige wenige Ansätze selbst sind vorhanden. Als Vorstufen, die den Benutzer ohne spezielle Anforderung erreichen, sind anzusehen Literaturangaben in Büchern und besonders Dissertationen, Buchbesprechungen, Jahres- oder Mehrjahresverzeichnisse von Zeitschriften, Literatursammlungen in Zeitschriften u. ä. Den meisten dieser Hilfsmittel ist gemeinsam, daß sie keine Referate über die angegebene Veröffentlichung enthalten, der Überblick, inwieweit sie für spezielle Fragen herangezogen werden können, daher fehlt. Ist die Literatur in Büchern und Dissertationen mehr auf ein bestimmtes Thema hin zusammengestellt, so bieten dagegen die Zeitschriftenverzeichnisse mehr einen Querschnitt durch das gesamte Verkehrswesen oder den eines Verkehrsträgers. Nur als Beispiel für sehr wertvolle Quellen dieser Art seien aus dem Sektor Eisenbahn die Mehrjahresverzeichnisse des Archivs für Eisenbahnwesen und diejenigen der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (Bulletin des transports internationaux par chemins de fer) erwähnt. Noch mehr auf den alleinigen Zweck der Literaturnachweise abgestellt, auch schon auf jeweils neu erschienene Literatur ausgerichtet, sind die „Literatur-Nachweise“, „Zeitschriftenüberblicke“, „Zeitschriftenschauen“, Überblicke „Neues aus dem Schrifttum“ usw. Sie finden sich meist im Schlußteil einiger Zeitschriften und wollen den Leser über weitere Literatur seines Fachgebietes informieren. Wertvoller sind sie dann, wenn sie sich nicht nur auf den Titel der Veröffentlichung beschränken, sondern auch zumindest Kurzreferate bringen. Nur als Beispiele nicht aber vollständige Übersicht seien genannt: Die „Eisenbahntechnische Rundschau“, deren Übersichten hauptsächlich technisch orientiert sind; aus dem Nahverkehr die Nachweise in „Der Stadtverkehr“; für das Spediteurwesen in „Der Spediteur“; Hinweise auf neuere Literatur zum internationalen Eisenbahnrecht in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr“. Schon auf das gesamte Ver-

¹⁾ Winter, Arno, a.a.O.; S. 34.

kehrsschriftum ausgerichtet sind die Übersichten im „Schweizerischen Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik“, die auch für das deutsche Verkehrsschrifttum von Interesse sind, ferner die Nachweisungen unter Verkehr und Nachrichtenwesen in den „Vierteljahrsheften zur Wirtschaftsforschung“. Ein – leider nur auf die Titel beschränkter – sehr guter Überblick über neue Zeitschriftenaufsätze findet sich in jeder Nummer des Amtsblattes des Bundesministers für Verkehr, dem „Verkehrsblatt“. Mit am nächsten dem Teilbereich der Dokumentation, der dem Nachweis erschienenen Schrifttums gilt, kommt die in jedem Heft der Zeitschrift „Internationales Archiv für Verkehrswesen“ enthaltene „Zeitschriftenschau“.

Erfreulich ist, daß es neben diesen Vorstufen bereits einige Ansätze richtiger Dokumentationsarbeit gibt. Innerhalb von Forschungsinstituten, Verbänden, Unternehmungen oder sogar von Einzelpersonen mögen für ihren Bedarf Dokumentationsarbeiten vorgenommen werden. Sie dringen darüber im allgemeinen nicht hinaus, gewähren vor allem nicht Auskünfte an jedermann, was sie als aktive Dokumentationsstellen auszeichnen würde. Diese und alle übrigen Dokumentationsarbeiten im Verkehr zu nennen, würde zu weit führen; um so mehr, da erstere nicht allgemein zugänglich sind. Es seien daher im folgenden nur die wichtigsten genannt, die im wesentlichen auch Anfragen nach Literatur beantworten oder Literaturzusammenstellungen vornehmen – immer speziell für den Sektor Verkehr. Denn als Teilsektor eines größeren Bereiches wird Verkehrsdokumentation z. B. mit betrieben beim Hamburger Welt-Wirtschafts-Archiv; als Grenzgebiet wird Verkehrsdokumentation auch in einigen anderen Wirtschaftszweigen gelegentlich mit geleistet. Diese und ähnliche Arbeiten des Verkehrsschrifttums, ihrer personellen Besetzung usw. für die Dokumentation des Verkehrsschrifttums niemals die Ergebnisse erreichen, wie eine Fach-Dokumentationsstelle speziell für das Verkehrswesen. Diese Tatsache ist denn auch von einigen Institutionen erkannt worden.

Das Verdienst, unter allen Verkehrsträgern heute den bestausgebauten Dokumentationsdienst der Bundesrepublik Deutschland zu besitzen, gebührt der Deutschen Bundesbahn. Das erklärt sich von seinem Ausgangspunkt her, der Technik. Im Jahre 1951 wurde bei der Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstätdienst der DB ein Dokumentationsdienst eingerichtet. Die wichtigsten Beiträge aus dem Schriftmaterial wurden ab Januar 1953 in dem Referatenorgan „Kurzauszüge aus dem Schrifttum für den Werkstätdienst“ gedruckt und den interessierten Stellen der DB auf dem Dienstwege zugeleitet. Die positiven Erfahrungen mit dieser Arbeit führten ab 1. März 1956 zur Einrichtung eines Dokumentationsdienstes für die gesamte Eisenbahntechnik. Diese Dienst auch auf die nichttechnischen Gebiete des Eisenbahnwesens auszuweiten, trafen sich mit gleichgerichteten Absichten des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Eine Zusammenarbeit und Arbeitsteilung war daher die gebotene Weg. Seitdem werden die nichttechnischen Beiträge zur Dokumentation des Eisenbahnwesens – soweit sie dem unmittelbaren Bereich des Instituts zusammenzwar nicht ausschließlich, so doch überwiegend vom genannten Institut ausgetragen. Der wichtigere Teil hiervon wurde und wird mit in den „Kurzauszügen aus dem Schrifttum für das Eisenbahnwesen“ der DB veröffentlicht; für 1956 in Form eines Sonderheftes, sei Februar 1957 laufend in den monatlichen Heften. Diese Kurzauszüge ursprünglich nur für den internen Gebrauch von der DB und dem Institut verteilt, können seit Oktober 1958 von jedem Interessenten über den Dokumentationsdienst der DB in Offenbach (Main) käuflich erworben werden.

Alein vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln wird seit 1956 herausgegeben die „Dokumentation der Deutschen Binnenschiffahrt“. Diese Literatur-Übersicht wird monatlich verteilt; sie enthält fast ausschließlich das erschienene nicht-technische Schrifttum, soweit es unmittelbar oder mittelbar Fragen der Binnenschiffahrt berührt.

In der Hauptsache technisch ausgerichtet ist dagegen die Luftfahrtokumentation. Unter der Trägerschaft der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt und der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt werden die von dezentralisierten Dokumentationsstellen erarbeiteten Referate durch die Zentralstelle der Luftfahrtokumentation in München auf Karteikarten veröffentlicht und den Interessenten zuleitet. Da das nichttechnische Schrifttum über Fragen der Luftfahrt nur am Rande mit bearbeitet wird, fällt dieser Dienst für nichttechnische Fragen weitgehend aus.

Neben der reinen Kraftfahrzeugtechnik besteht auf dem Sektor des Straßenverkehrs gegenwärtig nur ein Spezialdienst, nämlich die Dokumentation für Verkehrsregelung und Verkehrssicherheit bei der Industrie- und Handelskammer in Frankfurt am Main. Soweit die vorgenannten Dokumentationsstellen nichttechnische Verkehrsliteratur sammeln, ordnen und nachweisen, geben sie auch Literaturausk nfte. Da sie jedoch alle erst seit wenigen Jahren bestehen, muß sich dieser Dienst – sieht man von besonders darauf ausgerichteten Forschungsaufträgen ab – auf die Literatur dieses Zeitraumes beschränken.

Entsprechend der Aufgabenstellung als überwiegend technisch orientiert wäre als letzte Dokumentationsarbeit aus dem Grenzgebiet des Verkehrs – hauptsächlich innerbetrieblichem Transport – die vom Arbeitsgebiet Materialfluß im Rationalisierungs-Kuratorium der Deutschen Wirtschaft unter Mitwirkung des Hamburgischen-Welt-Wirtschafts-Archivs herausgegeben „NMR-Nachrichten Materialfluß Rationalisierung“ zu erwähnen.

In diesem Zusammenhang wäre noch zu nennen gewesen die Dokumentation schiffahrts-, schiffbau- und hafengewirtschaftlicher Artikel der Welt-Fachpresse, die vom Institut für Schiffahrtforschung in Bremen mehrere Jahre lang herausgegeben wurde. Dieser Literaturdienst wurde leider eingestellt.

3. Der notwendige Ausbau der Verkehrs-Dokumentation

So erfreulich die vorgenannten Arbeiten auch sind, es bleiben Ansätze, sieht man sie von dem aus, was auf anderen Gebieten bereits erreicht ist, also auch für die Verkehrs-Dokumentation anzustreben ist. Dabei wird die – auch zu verbessernde – rein technische Seite dieser Tätigkeit (Verwendung von Hilfsmitteln, Einrichtung von Übersetzungs- und Mikrofilmdiensten u. dgl.) bewußt ausgeklammert. Sie wird erst akut, wenn die eigentlichen Grundlagen einer Dokumentation gegeben sind.

Primär ist vor allem notwendig, daß die Dokumentation auf alle Verkehrswege ausgedehnt wird bzw. bei vorhandenen Arbeiten auch die nichttechnischen Gebiete mit einbezogen werden. Dies gilt z. B. für den Luftverkehr, der gerade in nächster Zukunft die Lösung vieler Fragen fordern wird. Daß auch in der Luftfahrt-Dokumentation die nichttechnischen Gebiete wesentlich intensiver gepflegt werden, m u te daher als selbstverständlich angesehen werden. Einbezogen wären hierbei neben den engeren Fragen der Luftfahrt selbst auch die der „Stationen“, der Flughäfen. Ungewöhnlich schnell ist

das Verkehrsmittel Rohrleitung im Zusammenhang mit dem Öltransport auch in der Bundesrepublik Deutschland bedeutsam geworden. Die hierfür zu leistende Dokumentationsarbeit hätte es gegenwärtig noch relativ leicht, das deutschsprachige Schrifttum zu erfassen. Gerade weil es hierüber aber noch nicht viel Material gibt, ist es um so wichtiger, das bereits vorhandene auch auszunutzen. Daneben würde gerade hier weiter helfen, die von einer Dokumentationsstelle zu leistende Vermittlung von Erfahrungen anderer Länder, insbesondere der USA. Daß eine große Nachfrage nach derartigem Schrifttum besteht, zeigen immer wieder Anfragen und Besuche bei den einzelnen Fachinstituten. Es fehlt weiter noch völlig die Dokumentation des Schrifttums über den Kraftverkehr. Angesichts seiner Bedeutung und den jahrelangen Debatten über das Problem Schiene und Straße ist dies fast unverständlich. Kein Wunder daher, daß gerade auf diesem Gebiet immer wieder Argumente, Berichte, Hinweise u. dgl. als neu hervorgerufen werden, die längst schon dargelegt oder sogar widerlegt wurden. Nicht verwunderlich ist nach alledem, daß andere Verkehrswege, die ohnehin in der nichttechnischen Verkehrsliteratur etwas vernachlässigt werden, auch noch keine Dokumentationswesen ganz zu schweigen. Das heißt aber nicht, daß sie deswegen entbehrt werden könnten. Ohne gleich den Grad höchster Vollkommenheit anstreben zu müssen, bleibt also als erste Stufe im weiteren Ausbau der Verkehrsdokumentation, daß hierin auch die Verkehrswege einbezogen werden, die bisher noch überhaupt nicht oder nur am Rande erreicht wurden.

Die zweite Stufe wäre eine Intensivierung der Dokumentation, indem sie überhaupt – oder mehr als bisher – auch auf das Schrifttum ausgedehnt wird, das neben der über den Buch- oder Zeitschriftenhandel beziehbaren Literatur besteht. An Objekten mangelt es bestimmt nicht. Parlamentsberichte – nicht nur über die großen Debatten, sondern auch die Fragen und Antworten in den parlamentarischen Fragestunden – enthalten häufig wertvolles Material. In einem Sektor wie dem Verkehr, in dem die staatliche Aktivität in unserer Zeit sehr rege ist, kommt neben diesen Berichten den staatlichen Haushaltsplänen, behördlichen Ausarbeitungen und Drucksachen steigende Bedeutung zu. In diesen Rahmen gehören auch die mehr oder weniger zugänglichen Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Wirtschafts-gemeinschaft. Nicht weniger wichtig ist das Schrifttum der Verbände und Unternehmensvereine, wie es sich in Form von Berichten, Denkschriften, Jahresberichten und Stellungnahmen niederschlägt. Die darauf eingehenden Aufsätze in Zeitschriften gehen häufig über eine Berichterstattung der Ergebnisse nicht hinaus, treten daher hinter die wichtigeren Prim rver ffentlichungen zurück. Gerade diese aber aufzuspüren und dem Benutzer zuzuführen muß mit die Aufgabe der Dokumentation sein. Wie oft gehen nicht Gutachten, Manuskripte von Vorträgen, Stellungnahmen usw. für die Wissenschaft und Praxis verloren oder ruhen verborgen und ungenutzt in den Schubl den. Wie Frankreich allgemein in der Dokumentationsarbeit – und auch in der für den Verkehr – wesentlich weiter vorangeschritten ist, so auch in dieser Intensivierung. Nur als ein Beispiel sei erwähnt die vom Conseil Supérieur des Transports herausgegebene Dokumentation, die neben den Zeitschriften und Buchveröffentlichungen in ihren Heften jeweils neben der Tätigkeit der eigenen Institution nachweist Dokumente (Gesetze, Verordnungen u. a.) der Regierung und Verwaltung, die Fundstellen über die zur Nationalversammlung vorgelegten Tarife, die Debatten und Berichte über Verkehrsfragen der Nationalversammlung und anderer staatlicher Gremien.

Unter den obengenannten Veröffentlichungen kommt den Dissertationen eine Sonderstellung zu. Neben ihrem eigentlichen Inhalt sind es die im allgemeinen darin enthaltenen umfangreichen Literaturverzeichnisse, die sie darum für den Nachweis erschienen oder einschlägigen Schrifttums zu einer hervorragenden Quelle werden läßt. Dokumentation auch auf diese Arbeiten auszudehnen, ist daher vordringlich. Der meist wieder eingeführte Druckzwang macht es auch möglich, daß der Benutzer von der Nachweisung auch Gebrauch machen kann. Da das Verzeichnis der Hochschulschriften außerdem relativ spät vorliegt und den wenigsten bekannt oder zugänglich ist, ergibt sich auch von da her die Forderung nach der Einbeziehung der Dissertationen. Es ist erstaunlich, wie oft es selbst den mit der laufenden Literatur vertrauten Angehörigen von Fachinstituten und -bibliotheken passiert, daß sie durch Zufall auf Dissertationen stoßen, von deren Existenz sie bisher keine Ahnung hatten. Ein Rest dieser Arbeiten bleibt immer weitgehend unbekannt. Daß dadurch auch gelegentlich Doppelarbeit geleistet wird, ist daher nicht zu vermeiden. Unabhängig von der Dokumentation muß hier daher ein Appell an die sich mit Verkehrsfragen befassenden Institute und Seminare gerichtet werden, daß in irgendeiner Form eine gegenseitige Unterrichtung über vorgelegte, oder vielleicht sogar erst vergebene, Arbeiten vereinbart wird. Diese würde dann auch die Möglichkeit bieten, die Arbeiten in die Dokumentation einzubeziehen.

Ähnlich den Dissertationen werden gegenwärtig einem größeren Kreis überhaupt nicht bekannt Übersetzungen von Verkehrsliteratur, die von Instituten, Verbänden und Unternehmen angefertigt werden. Solche von Fachleuten ausgeführte Arbeiten sind jedoch in allen Fällen die einzige Möglichkeit, Erfahrungen des Auslandes kennenzulernen und auszuwerten, in denen die Quellen oder die Sprachkenntnisse fehlen. Lediglich der Dokumentationsdienst der Deutschen Bundesbahn veröffentlicht in seinen „Kurzsauszügen“ die von ihm angefertigten Übersetzungen. Unbekannt bleiben alle anderen Übersetzungen – soweit sie nicht in Zeitschriften oder Büchern erscheinen oder sich in dem obengenannten Behörden- oder Firmenschrifttum niederschlagen. Auch diese Übersetzungen müßten daher den Benutzern mehr als bisher zur Kenntnis gebracht werden. Mehr als bisher müßte sich schließlich die Dokumentationsarbeit den Statistiken widmen. Nur zum Teil wird der Nachweis derselben bereits heute durch die vorhandenen Dokumentationsstellen geliefert. Noch weniger geschieht dies, sobald die Statistiken nur einen Teil von Aufsätzen oder Büchern bilden.

Oft steckt gerade in ihnen ein für den oberflächlichen Leser nicht erkennbarer großer Aufwand an Arbeit für die Sammlung oder Berechnung der Daten. Ob in dieser oder jener Form erschienen, diese Unterlagen zu sammeln und zumindest für den Nachweis einschlägigen Schrifttums bis in die Einzelheiten nachweisen zu können, gehört auch noch mit in den Aufgabenbereich der Verkehrs-Dokumentation – wenn er auch in der Bundesrepublik Deutschland weitgehend noch nicht wahrgenommen wird. Da dies aber notwendig ist, zeigt z. B. die Dokumentationsstätigkeit der Sachverständigengruppe für statistische Unterlagen der Wirtschaftskommission für Europa. Solange eine allgemeine Verkehrsbibliographie nicht vorliegt, hat sie sich zur Aufgabe gestellt, ein Verzeichnis der Unterlagen aufzustellen, die Verkehrsstatistiken enthalten^{*)}. Bestimm vollständigster als gegenwärtig möglich könnte eine derartige Übersicht geliefert werden, wenn in den einzelnen Ländern die entsprechenden Dokumentationsstellen für das Verkehrswesen vorhanden wären.

^{*)} Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes 29 (1958), H. 9/10, S. 296.

Damit ist im Rahmen des notwendigen Ausbaues der Verkehrsdokumentation in der Bundesrepublik Deutschland ein weiterer Punkt angesprochen: die *Organisation* der Arbeit. Theoretisch läßt sich Dokumentation durch eigene Institutionen betreiben. Für den nichttechnischen Bereich hat die Praxis jedoch gezeigt, daß durch eine enge Verbindung mit wissenschaftlichen Fachinstituten, die auch eine eigene Bibliothek besitzen, die besten Ergebnisse erzielt werden. Die Arbeit kann in diesen Fällen wesentlich wirtschaftlicher gestaltet werden, da dort bereits die Kräfte vorhanden sind, die in dauernder Verbindung mit Theorie und Praxis stehen und den erforderlichen Überblick über ihr Fachgebiet besitzen. Außerdem pflegt dann die der Dokumentation zugrunde liegende Literatur ohnehin gesammelt zu werden, so daß sich nur auch wieder der Fachnachweis anzuschließen braucht. Gerade hier wird dann auch wieder der Fachwissenschaftler gebraucht. „Sobald . . . Referate in den Nachweis einbezogen werden, geht es nicht mehr ohne Forschung und Forschungsinstitut; denn nur durch sie können der Gehalt an Problemen und Lösungen, deren Zusammenhänge und Gewicht fachgerecht erfaßt werden^{*)}.“ Damit ist die Grundlage genannt, der Aufbau der Verkehrsdokumentation jedoch noch nicht festgelegt. Es wäre unzumutbar, nun für die noch fehlenden Verkehrsgebiete neue Dokumentationsdienste einzurichten, ohne zu prüfen, ob dieselben nicht besser an bereits vorhandene Einrichtungen angeschlossen werden können. Andererseits wäre es aber auch nicht richtig zu warten, daß vielleicht einmal eine gesamte Verkehrsdokumentation aufgebaut wird, die dann auch die noch fehlenden Gebiete mitbearbeitet.

Grundsätzlich sind zwei Wege denkbar: dezentralisierte und zentralisierte Tätigkeit. Dezentralisierung hieße, daß für die einzelnen Verkehrsgebiete Dokumentationsstellen eingerichtet werden. Die gegenwärtig bestehenden Dienste arbeiten auf dieser Grundlage. Wie gezeigt sind die einzelnen technischen Dokumentationsstellen sogar noch in sich untergegliedert. Bei der technischen Dokumentation als Querschnittsaufgabe ist dies wohl der zweckmäßigste Weg. Für die nichttechnischen Gebiete des Verkehrswesens gilt dies nicht. Von einem Verkehrswissenschaftler muß erwartet werden, daß er neben seinem eventuellen Spezialgebiet auch das gesamte Fach übersteht. Er wird dazu ja schon durch den Zusammenhang der einzelnen Verkehrsgebiete über Tarife, Investitionen und Reglementierungen gezwungen. Die äußerste Aufteilung der Dokumentationsarbeit im Verkehr ist daher die nach Verkehrsträgern. Sie ist ungenügend, sofern zwischen ihnen keine geeignete Koordination besteht, wie es der Zustand im Augenblick ist. Ein großer Teil der Fragen eines Verkehrsträgers beruht automatisch auch andere Verkehrsträger. Die Folge ist, daß gegenwärtig häufig Doppelarbeit geleistet wird, indem zwei oder mehr Stellen das gleiche Schrifttum nachweisen. Das beginnt bei der Literatur über die allgemeine Verkehrspolitik und endet bei Veröffentlichungen z. B. über die Binnenschiffahrt. Diese können der Eisenbahn, die nur im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt gesehen werden können. Dieser Zustand wird so lange andauern, bis nicht eine gemeinsame Zentralkartei eingerichtet ist, auf deren Grundlage dann ein einziges Referatenorgan herausgegeben wird. Selbst dann würde bei dezentralisierter Arbeit der geschilderte Zusammenhang der Themen noch Koordinierungsschwierigkeiten mit sich bringen. Die Zusammenarbeit der Dokumentationsstellen der Nachbar- oder Grenzgebiete läßt sich ohnehin in wirtschaftlich vertretbarer Weise nur durch eine gemeinsame Koordinierungsstelle organisieren, gleiches gilt für den Austausch von Informationen mit anderen Ländern.

^{*)} Winter, Arno, a.a.O., S. 34.

Demgegenüber muß als optimal der zweite Weg angesehen werden: der einer zentralen Dokumentationsstelle für den gesamten Verkehrsbereich. Der personelle und materielle Aufwand läßt sich dadurch am günstigsten gestalten, Sammlung, Ordnung und Nachweis des Schrifttums kann verbessert, verfeinert und vor allem auch beschleunigt werden. Der zu einer gut ausgestatteten Dokumentationsstelle gehörende Vermittlungsdienst von Veröffentlichungen oder deren Kopien läßt sich dann auch ökonomisch aufbauen. Soweit Vollständigkeit der Dokumentation überhaupt erreicht werden kann, sind unter diesen Bedingungen die günstigsten Ergebnisse zu erwarten. Als weiterer Grund für eine derartige Zentrale spricht die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Fachdokumentationsstellen des Auslandes. Die neuere Entwicklung der Dokumentation geht in der Richtung, die bereits vor Jahren u. a. von *Professor Winter* vom Hamburgischen Weltwirtschafts-Archiv vorgeschlagen wurde¹⁰⁾: „... die internationale Fachdokumentation (sollte) schon mit Rücksicht auf die ... realen Bedingtheiten, die für das aufzunehmende Schrifttum gelten, national oder regional oder wenigstens nach Sprachkreisen ausgearbeitet werden. ... Eine nationale Forschungs- und Dokumentationsstelle wäre für jeden Zweig fachlicher Dokumentation zu bestimmen, und zwar die bestgeeignete.“ Gegen die Kritik, daß durch eine derartige Streuung auf Fachdokumentationsstellen eine Krise der Dokumentation heraufbeschworen werde, wendet sich *Kapferer*¹¹⁾: „Ich glaube, daß eine noch größere Krise anderweitig liegt. Es widmen sich bei uns zu wenige Dokumentationsstellen der Ermittlung des Erkenntnisstandes auf den zahlreichen Einzelgebieten.“ Die Beschränkung auf den Sprachraum folgt aus der Erkenntnis, daß darüber hinausgehende Arbeiten immer unvollständig, vom Zufall beeinflusstes Stückwerk bleiben müssen. Das gilt natürlich erst recht für das neben den Zeitschriften und der Buchliteratur vorhandene sonstige ausländische Schrifttum, gleichgültig, ob es sich um den Nachweis desselben oder Recherchen danach handelt. Bestehen dagegen zumindest in den einzelnen Sprachkreisen Fachdokumentationsstellen, so lassen sich durch gegenseitigen Austausch von Informationen möglichst Vollständigkeit verbinden mit Schnelligkeit und äußerster Wirtschaftlichkeit. Derartige fachliche Dokumentationsstellen können heute bereits in den meisten größeren Ländern entweder direkt oder über nationale Dokumentationszentren erreicht werden. Die neueste Zentrale wird gegenwärtig in Japan errichtet. Unentbehrlich wird eine Fachdokumentationszentrale, sobald es nicht mehr um den Nachweis des laufenden Schrifttums geht, sondern die Sammlung des Schrifttums der Vergangenheit mit in die Tätigkeit einbezogen werden soll.

4. Retrospektive Dokumentation

Eine nach rückwärts gerichtete Sammlung, Ordnung und Nachweisung des Schrifttums muß als Vollendung jeglicher Dokumentationsarbeit angesehen werden. Wie bereits ausgeführt, muß sich die derzeitige Tätigkeit der einzelnen Dokumentationsstellen im Verkehr auf den Nachweis der zahlenmäßig zwar bereits ansehnlichen, insgesamt aber relativ kleinen Schrifttumsangaben der letzten Jahre beschränken — soweit überhaupt für einen Verkehrszweig eine Dokumentation bereits vorliegt. Soweit es sich nicht um

Patentangelegenheiten handelt, mag für den Techniker altes Schriftgut weitgehend uninteressant sein; für den Geisteswissenschaftler ist dieses Schrifttum unentbehrlich. Wie wichtig sind ihm daher Fachbibliographien, Mehrjahresverzeichnisse von Zeitschriften und dgl., obwohl beide gegenüber einer Dokumentation noch weit zurückbleiben und unvollständig sind. Neben die Forderung, der Fülle der laufend neu erscheinenden Literatur Herr zu werden, tritt daher als letzte Aufgabe der Dokumentation, „daneben alles abgelegte, schon Geschichte gewordene Wissen nach mannigfachen Gesichtspunkten in griffbereite Ordnung zu bringen, — das sind, auf kurze Formel gebracht, die Forderungen, die wir erfüllen müssen, wenn wir unseren Platz im wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Leben behaupten wollen. Die Organisation, die uns dazu verhelfen soll, nennen wir Dokumentation¹²⁾.“

Für die Eisenbahn stellte *Ullrich* bereits 1885 fest¹³⁾, daß es angesichts des Abschlusses der privatwirtschaftlichen Epoche und damit auch Tarifgestaltung möglich und geboten sei, „eine Geschichte der bisherigen Entwicklung des Tarifwesens zu schreiben und zunächst wenigstens das Material dazu zu sammeln.“ Der Grundgedanke jeder auf altes Schrifttum gerichteten Dokumentation ist der gleiche, das alte Material zu ordnen und zumindest seinem Inhalt und Standort nach — dann allerdings es auch zu prüfen und dem Benutzer nahe zu bringen. Die Hilfe, die der Wissenschaft und der Praxis durch eine derartige Nachweisung geleistet würde, ist unschätzbar. Welche eine Erleichterung würde darin liegen, daß ein Handgriff in eine Kartei genügt, um die vergangene Literatur über jegliches Verkehrsproblem vorzufinden. Wer bereits jetzt laufend an der Dokumentation mitarbeitet oder sich ihrer als Benutzer dieser Aufgabe glaubt. Nur ein positiver Erfahrungen auch an die Realisierbarkeit alles geschriebenen worden über das Beispiel: Was ist nicht nach dem zweiten Weltkrieg alles geschrieben worden über das Verhältnis von Schiene und Straße, wo doch ein Blick in die in den dreißiger Jahren erschienenen Literatur genügt hätte zu zeigen, daß vieles bereits längst erkannt war. Man lese den Bericht über die „Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise und des Kraftwagenwettbewerbs auf die Lage der Eisenbahnen. Entsprechende Entwicklung ihrer Verkehrs- politik“ von *Cottier* und *Trierenberg* in der *Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung* (VIII [1937] H. 3, S. 799—877). Dort finden sich die Aussagen über die Transportauslese des Kraftwesens hinsichtlich der Art der Güter und der Relation bereits genau so vor, wie die sonstigen Auswirkungen des Wettbewerbs, die grundsätzlichen Richtungen des Ausgleichs und die möglichen Abwehrmaßnahmen der Eisenbahnen.

Wie oft staunt man nicht beim Blättern in alten Verkehrszeitschriften über die Fülle des dort verborgenen Stoffes. Fachleute wissen z. B. um die Bedeutung der alten Berichte der Ständigen Tarifkommission oder die Jahres-Berichte der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt. All diese Schätze zu heben und nutzbar zu machen ist mit echter Dokumentationsaufgabe. Nachdem ein großer Teil dieses Schrifttums verlorengegangen ist, würde diese Arbeit durch Vermittlung von Kopien, Information über Fundstellen usw. erst recht bedeutsam. Diese Arbeit würde dann auch die Möglichkeit bieten, umfangreiche Untersuchungen über Spezialfragen anzustellen, insbesondere in Form von Monographien. *Napp-Zinn* hat mit seinem Aufsatz über „Gemeinwirtschaftliche Verkehrs-

¹⁰⁾ *Winter, Arno*, a.a.O., S. 36 (Im Original teilweise gesperrt gedruckt).

¹¹⁾ *Kapferer, Clodwig*, Die Forderungen der empirischen Wirtschaftsforschung und der betriebswirtschaftlichen Marktforschung an die Dokumentation; Nachdr. Dok. 4 (1935), H. 2, S. 79.

¹²⁾ *Eppelsheimer, H. W.*, Die Dokumentation als Organisation geistiger Arbeit; Nachdr. Dok. 1 (1930), H. 1, S. 4.

¹³⁾ *Ullrich*, Zur Geschichte des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens; Archiv für Eisenbahnen 8 (1885), H. 2, S. 165.

bedienung¹⁴⁾, in dem er die Arbeiten von Emil Sax, Franz Ullrich, Johannes Vogt, Carl Pirath und Otto Most heranzog, einen wegweisenden Ansatz hierzu geliefert. Eine solche retrospektive Dokumentation ist für den Sektor Verkehr — im Gegensatz zu anderen Zweigen auch der Wirtschaftswissenschaften — überhaupt noch nicht begonnen worden. Sie wartet noch darauf, in ihrer Bedeutung auch von denen erkannt zu werden, die in der Lage wären, eine derartige Arbeit aufzubauen bzw. zu fördern.

5. Zusammenfassung

Die über die bisherige Zielsetzung der Bibliotheken und Schrifttumssammlungen hinausgehende Tätigkeit des Sammelns, Aufschließens und Nutzbarmachens von erschienenem einschlägigem Schrifttum, die Dokumentation, erweist sich auch auf dem Gebiet des Verkehrs als einziges Hilfsmittel, die Flut vergangenen oder fortlaufend neu erschienenen nichttechnischen Verkehrs-Dokumentation zu machen. Der gegenwärtige Stand der Tätigkeit zu bewältigen und übersichtlich zu machen. Der gegenwärtige Stand der Tätigkeit jedoch, daß diese Aufgabe erst in Ansätzen begonnen wurde. Die beiden wichtigsten sind die Dokumentation des Eisenbahnwesens und der Binnenschifffahrt. Daraus wird gleichzeitig deutlich, in welchem Umfang ein weiterer Ausbau notwendig ist. Er muß erfolgen einmal in der Weise, daß die Arbeit auch auf diejenigen Verkehrszweige ausgedehnt wird, die bisher entweder durch keine oder nur durch ungenügende nichttechnische Dokumentation erreicht wurden. Die bereits geleistete Tätigkeit muß sodann mehr als bisher ausgeweitet werden auch auf das Schrifttum, das nicht über den Buch- oder Zeitschriftenhandel erhältlich ist (Schrifttum und Berichte der staatlichen, internationalen und supranationalen Institutionen, der Verbände und Unernehmen; Dissertationen; Übersetzungen; Statistiken). Schließlich muß für die Verkehrs-Dokumentation eine Organisationsform gefunden werden, die auf die wirtschaftlichste und zweckmäßigste Weise die gestellten Aufgaben erfüllt. Als optimalste Form hierfür muß eine zentralisierte Fachdokumentationsstelle für den Verkehr im Rahmen des eigenen Landes oder Sprachkreises angesehen werden. Sie wäre in der Lage, die Vermittlung von ausländischer Dokumentation ebenso zu pflegen wie neben der laufenden Tätigkeit die notwendige Dokumentation der vergangenen Literatur zu erstellen.

All dies ist nicht Utopie oder fernes Zukunftsbild, sondern eine Notwendigkeit für unsere Gegenwart.

¹⁴⁾ In Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 25 (1954), H. 2, S. 90-409.

Übersicht über 20 Jahre Straßenbaurecht

VON REGIERUNGSDIREKTOR DR. MECKE DE SWEBUSSIN, HANNOVER

In der Nr. 16 des IV. Jahrgangs von „Straße und Wirtschaft“ vom 16. August 1957 erschien auf Seite 3 unter der alarmierenden Überschrift: „Vereinheitlichung des Straßenwesens bedroht“ eine Notiz über die Gefahr einer völligen Zersplitterung des deutschen Straßenbaurechts. Es wurde hier ausgeführt, die Länder beabsichtigten, durch neue Straßengesetze das Recht aller öffentlichen Straßen und Wege — mit Ausnahme der Bundesfernstraßen — neu zu ordnen und nach sehr unterschiedlichen Gesichtspunkten ein Reichsgesetz aus dem Jahre 1934 abzulösen. Gemeint war das Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. 3. 1934 (RGBl. I S. 243). Straßenbaujuristen verschiedener Länder hätten — so heißt es weiter — für diese neuen Landesstraßengesetze einen Musterentwurf angefertigt, der jedoch für die einzelnen Länder nicht verbindlich sei.

Man werde dieser von der Öffentlichkeit bisher kaum beachteten Sondergesetzgebung der Länder größte Aufmerksamkeit schenken müssen. Eine weitere Zersplitterung des Straßenwesens und ihre gesetzliche Zementierung würde die dringend notwendige Vereinheitlichung in technischer und administrativer Hinsicht noch mehr erschweren, wenn nicht gar unmöglich machen.

Diese Ausführungen haben in der Öffentlichkeit tatsächlich ein bemerkenswertes Echo gefunden, Zustimmung und Widerspruch hervorgerufen; insbesondere aber ist durch diesen Artikel die Aufmerksamkeit mancher Kreise auf die Entwicklung des Straßenbaurechts gelenkt worden.

Wenn mit den folgenden Ausführungen eine Übersicht über 2 Jahrzehnte des Straßenbaurechts — und damit zugleich ein Überblick über den Inhalt wesentlicher Gesetze dieses Fachgebietes — gegeben werden soll, so möge dieser eine gedrängte Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der deutschen Straßengesetzgebung vorangehen.

Die Entwicklung des Straßenbaurechts stand zunächst unter dem Gesichtspunkt des Privatrechts; sie trat dann in eine Periode der Verstaatlichung der wichtigen Verkehrswege und bewegt sich seitdem auf dem Boden des öffentlichen Rechts. Das Allgemeine Landrecht konnte hier infolge seines subsidiären Charakters in den ehemals preußischen Gebietsteilen keinen entscheidenden Einfluß gewinnen. Seine straßenbaurechtlichen Vorschriften beruhen teils auf dem Regalitätsprinzip, und zum anderen sind sie hinsichtlich der Privat- und Fußwege ganz oder doch überwiegend privatrechtlicher Natur. Mit den Gemeindegewegen befaßt sich dieses Gesetz nur mittelbar bei Regelung der Hand- und Spandienste.

Längere Zeiten über bot das Straßenrecht Deutschlands ein lebhaftes Spiegelbild der nationalen Zerrissenheit. Besonders bezeichnend hierfür war es, daß noch um die Jahrhundertwende in dem damals nur 5617,25 qkm großen Regierungsbezirk Wiesbaden entsprechend seiner Zusammensetzung nassauisches, hessen-darmstädtisches, hessen-homburgisches, kurhessisches, Frankfurter und bayerisches Wegerecht galt. In der Rhein-