



Beilage der Rhein-Mainischen Wirtschafts-Zeitung
Schriftenreihe der Wirtschaftskammer Hessen
Herausgeber: Prof. Dr. Carl Lür, Hauptgeschäftsführer: Dr. Emil Städt

Heft 3

Nationalsozialistische Verkehrspolitik

von

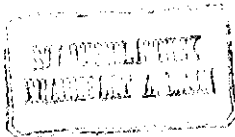
Reichsverkehrsminister
~~von~~ +
Freiherr von **Elk-Rübenach**

Verlag H. L. Brönners Druckerei (Inhaber F. W. Breidenstein)

Frankfurt am Main 1937

Zsg 1949a

[Paul]



Vorwort

Auf den folgenden Seiten wird der Vortrag veröffentlicht, mit dem Herr Reichsminister Freiherr von Elz-Rübenach am 30. November 1936 eine Vortragsreihe eingeleitet hat, die gemeinsam von der Johann Wolfgang Goethe-Universität, Institut für Wirtschaftswissenschaft, Abteilung für Handel und Verkehr, und der Wirtschaftskammer Hessen im Winter-Halbjahr 1936/37 veranstaltet wird.

Das Institut hat unter der Leitung seines Direktors Prof. Dr. Dr. h. c. U. Hellauer bereits früher ähnliche Vortragsreihen durchgeführt. Das Neue der laufenden Veranstaltungen, des XII. Verkehrswirtschaftlichen Kurses der Johann Wolfgang Goethe-Universität, ist jedoch darin zu erblicken, daß als Mitträger erstmalig die Wirtschaftskammer Hessen auftritt. Die Vorträge werden hiermit zum sichtbaren Zeichen dafür, daß die sich im nationalsozialistischen Deutschland immer stärker anbahnende Synthese von Wissenschaft und Praxis im Rhein-Main-Gebiet weitere Fortschritte macht. Die Eröffnung der Vortragsreihe durch den Herrn Reichs- und Preussischen Verkehrsminister unterstreicht ihre besondere Bedeutung.

Frankfurt a. M., den 14. Dezember 1936.

Dr. habil. Hermann Sabelkous,
Hauptgeschäftsführer der Wirtschaftskammer Hessen.

Es ist sicher mehr als eine freundliche Retusche der Vergangenheit, wenn immer wieder darauf hingewiesen wird, daß der Verkehr von jeher nationalsozialistische Wesenszüge gezeigt hat. Das Postregal des Staates entzog einen großen und wichtigen Teil des Verkehrs der privaten Hand und verfuhr bereits nach dem Grundsatz „Gemeinnutz geht vor Eigennutz“. Die Eisenbahnen wurden in Deutschland früh staatliche Einrichtungen. In Preußen wäre es vielleicht nie zu einer privaten Initiative auf dem Gebiet des Eisenbahnbaus gekommen, wenn Friedrich Wilhelm III. nicht jene bekannte Bindung eingegangen wäre, daß er Staatsanleihen nur mit Zustimmung einer Volksvertretung aufnehmen wolle. Die Scheu vor dem Parlament war der Grund dafür, daß der preußische Staat den Bau der Eisenbahnen nicht von vornherein in seine eigene Hand nahm. Auch auf die in privater Hand belassenen Verkehrsmittel hat der Staat schon immer im Wege der Konzessionierung, der Auflage bestimmter Pflichten und der Tariffkontrolle Einfluß genommen.

Wenn ich aber über nationalsozialistische Verkehrspolitik sprechen soll, so muß ich zunächst einmal folgende Frage aufwerfen: Ist denn der alte preußische Staatsgedanke, soweit er sich im Verkehrsweisen auswirkte, dem nationalsozialistischen Gedankengut gleichzustellen? Enthält der Nationalsozialismus in seiner Anwendung auf ein so fest bestimmtes Gebiet wie den Verkehr andere Lehren als die, denen der preußische Staat etwa in der Verkehrspolitik des Bismarckschen Zeitalters folgte?

Der Führer und Reichskanzler hat die hundertjährige Entwicklung der Eisenbahnen in Deutschland als eine sozialistische Ent-

wicklung bezeichnet. Er hat damit — plastischer als man es durch Theorien zu tun vermag — den Unterschied zwischen seinem Sozialismus, dem Nationalsozialismus, und der marxistischen Lehre aufgezeigt. Der Führer hat sicher mit seiner Rede am hundertsten Geburtstag der deutschen Eisenbahnen nicht sagen wollen, daß er in allen Einrichtungen unserer Reichsbahn heute schon das nationalsozialistische Ideal verkörpert sieht; aber über die hauptsächlichsten Grundsätze der auf dem Verkehrsgebiet zu befolgenden Politik ist durch das Führerwort von Nürnberg in unvergleichlicher Weise Klarheit geschaffen. Durch dieses Wort wissen wir, was unter nationalsozialistischer Verkehrspolitik zu verstehen ist. Damit werden wir jetzt folgende Grundsätze aufstellen können:

Einheitliche Führung des gesamten deutschen Verkehrs.

Kampf gegen alles, was das volle Zusammenwachsen der Reichseinheit hemmt.

Vorherrschaft des Staates im Verkehr, ja in den wichtigsten Sektoren Betrieb des Verkehrs durch den Staat selbst.

Ablehnung eines allgemeinen Verkehrsmonopols, aber Unterwerfung des in privater Hand befindlichen Verkehrs unter reichsrechtliche Normen.

Nicht Angebot und Nachfrage bestimmen den Beförderungspreis. Dieser ist vielmehr so zu bemessen, daß die Finanzautonomie der Verkehrseinrichtungen aufrecht erhalten werden kann. Der Verkehr muß sich selbst tragen, darf aber keine übermäßigen Gewinne erzielen.

Edelgüter können höhere Tarife tragen als Massengüter. Die größere Belastung der Edelgüter muß dazu dienen, die Massentransporte von Lebensmitteln, Kohlen und Grundstoffen zu verbilligen. Ueberschüsse verkehrsreicher Gegenden müssen zum Ausgleich unrentabler Verkehrsbetriebe in verkehrsarmen Gebieten, insbesondere in den Grenzlanden, dienen.

Die Tarife sind öffentlich und allgemein anwendbar. Ausnahmetarife dürfen nur aus Gründen des öffentlichen Interesses gewährt werden. Sie sollen nicht auf Gründen des Wettbewerbs mit anderen Verkehrsmitteln beruhen. Der Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln ist allein Sache des Staates. Der Staat steuert den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den Transporten des Volkes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und nach den Bedürfnissen der Landesverteidigung.

Als oberstes Gesetz für alle Verkehrseinrichtungen muß gelten, daß das Staatsinteresse entscheidend ist und daß ein ehrlicher sozialer Gedanke von den Verkehrseinrichtungen der gesamten Wirtschaft vorgelebt werden muß. Bei dem Betriebsappell aller Verkehrsunternehmungen einschließlich der öffentlichen Verkehrsverwaltungen habe ich die Begriffe Ehre, Sorge und Pflicht als die Kennzeichen eines wahren nationalen Sozialismus herausgestellt. Sie sind das A und O unserer Verkehrspolitik. Bedeuten diese Hauptsätze etwas grundsätzlich Neues?

Wer die Geschichte der preußisch-deutschen Verkehrsentwicklung kennt, könnte leicht ausrufen: Das alles haben wir dem Grundsatz nach schon von jeher im Verkehrswesen anerkannt! Ja, dem Grundsatz nach anerkannt: das mag wohl zum Teil zutreffen! Aber haben wir auch wirklich danach gelebt? Es hat zu allen Zeiten viele schöne Grundsätze gegeben, und es ist wohl auch gar nicht möglich, daß innerhalb ein und derselben Kultur ständig neue und von den vergangenen ganz verschiedene Grundsätze geboren werden. Aber es kommt darauf an, ob diese Grundsätze auch durchgeführt werden, oder ob es nicht den immer vorhandenen eigennütigen und zentrifugalen Bestrebungen gelingt, die Reinheit der Durchführung zu trüben. Auf den Geist kommt es an! Einnahmen und Ausgaben eines Verkehrsbetriebes in Übereinstimmung zu bringen, das war eine Aufgabe — leider oft die einzige — des liberalen und kapitalistischen Zeitalters;

aber ist dieselbe Aufgabe nicht auch heute noch ein eisernes Gesetz für jeden Betriebsführer? Wenn man von diesem Gesetz abweichen wollte, so wäre das kein Sozialismus im Sinne des Führers, sondern eine Schlaperei. Wenn man aber erkennen will, wie sehr wir uns doch schon von den Auffassungen des kapitalistischen Denkens entfernt haben, so möge man das an folgendem Beispiel dartun: Uns ist heute der Gedanke in Fleisch und Blut übergegangen, daß Verkehrspolitik ein lebendiges Gestalten an den Beziehungen im deutschen Lebensraum bedeutet; das ist uns heute wirklich eine ganz selbstverständliche Sache geworden. Aber es ist noch gar nicht so lange her, daß sich hier Gesichtspunkte aus ganz anderen Ursprüngen einmischten. Ich will nicht näher auf die Verhandlungen eingehen, die nach dem Kriege zwischen dem Reich und den Ländern wegen des Übergangs der Verkehrswege auf das Reich stattfanden. Damals haben z. B. die Verhandlungen wegen des Übergangs der Wasserstraßen — also einer großen Aufgabe der Hoheitsverwaltung — unter dem ausgesprochenen Grundsatz gestanden, daß keiner der Verhandlungspartner sich an dem anderen durch den Übergang „bereichern“ dürfe, d. h. also unter dem Gesichtspunkt des Austausches einfacher Vermögenswerte. Noch zwei Jahre vor der Machtübernahme, im Jahre 1931, spielten solche kapitalistischen Gesichtspunkte eine Rolle, als das damalige Büro des Sparkommissars eine Untersuchung des Reichsverkehrsministeriums vornahm mit dem Ziele einer Verminderung des Beamtenkörpers. Damals wurde ein Gutachten ausgearbeitet, in dem bei der Wasserstraßenverwaltung das Fehlen einer genauen „Vermögensrechnung“ und ausführliche Angaben über die „Investierungspolitik“ bemängelt wurden. Die Zahl der Sachbearbeiter sollte mit einer solchen Berechnung in Übereinstimmung gebracht werden. Man kann sich wohl das Erstaunen anders eingestellter Männer vorstellen, als sie sich plötzlich vor die Frage gestellt sahen, darüber nachzudenken, wie man etwa die geographischen Grundtatsachen „Rhein“ oder „Elbe“ als Vermögenswerte be-

stimmen und in eine Bilanz einsetzen könnte, oder wie man die einkommenden Gelder des Haushalts nach den Grundsätzen der Sparkassen oder Versicherungsgesellschaften zweckmäßig und mündelsicher anlegen könne. In dieser Beziehung haben sich die Zeiten nun doch ganz entscheidend geändert. Der Unterschied zwischen Hoheitsverwaltung und Vermögensgeschäften ist wieder eine Selbstverständlichkeit geworden. Die Regierung Adolf Hitlers ist auch ohne Bedenken an die Aufgabe herangetreten, die Reinheit in der Anwendung der oben erwähnten Leitsätze durchzuführen, und — siehe da: Der neue Kurs hat auf vielen Gebieten des Verkehrs einen geradezu revolutionären Charakter bekommen.

An der Hand der in den letzten vier Jahren ergangenen Gesetze sei nun die nationalsozialistische Verkehrspolitik kurz dargestellt. Die Gesetzgebung ist ja das sichtbarste Mittel der Politik. Es ist keineswegs das einzige. Wenn der Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums zum Vorsitzenden des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn gewählt wird, so beruht dies nicht auf einem Gesetz und ist doch ein sehr wichtiger Vorgang. Wenn die Seeschifffahrt durch Zahlung des Valutaausgleichs am Leben erhalten wird und gleichzeitig unübersichtlich gewordene Mammut-Reedereien in kleinere Unternehmungen zurückgegliedert werden, in denen die Persönlichkeit des Reeders wieder zur Geltung kommen kann, wenn aus eben diesen Gründen das Aktienpaket des Reiches an der Hamburg-Güld in Privatbesitz überführt wird, so ist das keine Gesetzgebung, sondern Verwaltung und wirtschaftliche Verkehrspolitik. Wenn neue Kanäle gebaut oder vorhandene erweitert werden, wenn Ströme, deren Ausbau ein Jahrhundert lang durch die partikularistischen Interessen der deutschen Uferstaaten vernachlässigt worden ist, heute mit voller Kraft durch Staubecken und andere Regulierungsarbeiten an die Bedürfnisse der Schifffahrt angeglichen werden, so geschieht das ohne besondere Gesetzgebung lediglich auf Grund des Etatsgesetzes. Ja, man könnte vielleicht zweifelhaft sein, ob nicht durch die reine Verwaltung und Steuerung der Geldmittel mehr posi-

tive Politik getrieben wird als durch die Gesetzgebung. Trotzdem: die Gesetze sind Marksteine! Wenn man sie Revue passieren läßt, so zieht Fleisch gewordener Geist und Wille an uns vorüber.

Ich werde freimütig sprechen und mich nicht scheuen, auf Gebiete hinzuweisen, die noch nicht oder die noch unvollkommen geordnet sind.

Es wird vielleicht manchen verwundern, wenn ich ein Gesetz, welches nicht von meinem Ressort, sondern vom Reichswirtschaftsminister ergangen ist, in den Vordergrund stelle. Der Veranstalter der verkehrswirtschaftlichen Vortragsreihe der Wirtschaftskammer Hessen und Johann Wolfgang Goethe-Universität, Herr Professor Dr. L u e r, hat in seiner Eigenschaft als Führer der Reichsgruppe Handel zu diesem Gesetz ja eine ganz besondere Beziehung. Es ist das Gesetz über den organischen Aufbau der Wirtschaft. In den Kreisen der freien Wirtschaft ist gegen das Gesetz manches eingewendet worden, und auch der Herr Reichswirtschaftsminister selbst hat gelegentlich geäußert, daß er es auf dem Gebiete der Wirtschaft noch nicht in allen Stücken für vollendet halte. Dieses Gesetz hat aber — wenn auch nachträglich — den Aufbau der Reichsverkehrsgruppen sanktioniert, und ich muß sagen, daß es sich auf diesem Gebiet absolut segensreich und nationalsozialistisch ausgewirkt hat. Durch die Reichsverkehrsgruppen ist eine staatsnahe Haltung des privaten Verkehrsgewerbes überhaupt erst möglich geworden. Früher konnte das Reich nur durch Gesetzgebung führen. Die tägliche Verständigung mit dem Gewerbe und seine Führung entsprechend den wechselnden Erfordernissen der Zeit ist aber viel wichtiger als die gelegentliche Ordnung dieses oder jenes Komplexes durch ein Gesetz. Die Reichsverkehrsgruppen Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Kraftfahrergewerbe, Fuhrergewerbe, private Schienenbahnen, Spedition und Lagerei und Reiseverkehr umfassen gewaltige Bestandteile des Verkehrs. Es ist durchaus unrichtig, wenn die Deffentlichkeit bei dem Worte „Verkehr“ immer zunächst nur an die Reichs-

bahn und die Reichspost denkt. Wir haben in Deutschland kein allgemeines Verkehrsmonopol, und ich möchte die Erörterungen, die hierüber in der letzten Zeit stattgefunden haben, bei dieser Gelegenheit meinerseits auch dahin klären, daß ich kein allgemeines Verkehrsmonopol wünsche. Wir haben einen gewaltigen Verkehrssektor in privater Hand. Daß dieser Sektor heute fast ebenso leicht zu führen ist wie die staatlichen Verkehrsanstalten selbst, verdanke ich der Entstehung dieser Reichsverkehrsgruppen. Und auch das danke ich ihr, daß in dem privaten Verkehrsgewerbe ein Führerkorps entstanden oder im Entstehen begriffen ist, welches jenseits eigenbrötlerischer standes- und klassenbedingter Einflüsse sein Augenmerk der völkischen Leistung allein zuwendet und damit daselbe tut, was das wirklich gute Beamtentum von jeher als seine Ehre betrachtet hat.

Ich habe dieses Gesetz nicht in den Vordergrund gestellt, weil ich es etwa als das wichtigste bezeichnen wollte. Aber es ist doch sehr charakteristisch für den Wandel der Zeiten. Aus den ausgewählten Werkzeugen des liberalen Zeitalters, aus den Verbänden und Vereinen, aus den miteinander streitenden Präsidien und Syndizi sind große, einheitlich ausgerüstete Gruppen geworden, die nur getrennt marschieren, um vereint schlagen zu können. Wenn diese Gruppen auch gezwungen sind, sich mit dem Staat und den staatlichen Interessen auseinanderzusetzen und sich in ihrer ganzen Haltung diesen anzupassen, so soll uns doch der Himmel davor bewahren, daß ihnen wirtschaftliches Denken verloren geht. Wirtschaftliches Denken muß überall zur vollen Geltung kommen, bei der Reichsbahn, bei der Reichspost und erst recht bei den zwar auf Grund eines Gesetzes errichteten, aber privat gebliebenen Reichsverkehrsgruppen. Niemals darf jene „Dede der Planmäßigkeit“ eintreten, welche nie Ziel einer gesunden Verwaltung gewesen ist,

sondern nur als Unvermögen eines undeutschen Bürokratismus anzusehen wäre.

Das nächste Gesetz, das ich erwähne, ist seiner Natur nach unendlich bedeutender, ja es ist überhaupt eine der wichtigsten Tafeln in dem Gesetzbuch des Dritten Reiches. Ich meine das Gesetz über den Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934. Durch dieses Gesetz wurden die Hoheitsrechte und damit auch die Eisenbahnhoheitsrechte der Länder auf das Reich übertragen. Auf Grund dieses Gesetzes habe ich mir auch die Genehmigung oder, wie man es noch immer auf deutsch nennt, die „Konzessionierung“ aller privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und die Planfeststellung vorbehalten.

Das Gesetz über die Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 stellt in seinen ersten Paragraphen den Grundsatz der einheitlichen Verkehrspolitik auf und weist dem Reichsverkehrsminister die Verantwortung für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der im Reichsverkehrsministerium, im Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel zu. Es beseitigt auch die aus dem Eisenbahnstaatsvertrage herrührende Gegensätzlichkeit zwischen Reich und Ländern, indem es diesen Vertrag außer Kraft setzt und die Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich für abgeschlossen erklärt. Auf Grund dieses Gesetzes ist verordnet worden, daß Leistungen des Reichs zur Abfindung der Länder für die Übertragung ihrer Eisenbahnen auf das Reich nicht mehr stattfinden.

Lassen Sie mich bei diesem Gesetz einen Augenblick verweilen. Wir wissen alle, daß die einheitliche Verkehrsführung — ein Ziel, aufs innigste zu wünschen — bei der heutigen staatsrechtlichen Form der Reichsverkehrsanstalten noch keine ganz vollendete Tatsache geworden ist. Der § 1 des sogenannten Vereinfachungsgesetzes ist noch nicht in jeder Beziehung eine *lex perfecta*. Ich halte es aber nicht für angebracht, in der Öffentlichkeit darüber zu sprechen, wie man der Einheitlichkeit der

Verkehrsführung die letzte Form, die ihr noch fehlt, zu geben vermöchte. Wir dürfen uns darauf verlassen, daß unser Führer und Reichskanzler zu gegebener Zeit schon tun wird, was ihm bonnöten scheint. Man kann einem Apfel nicht dadurch zur Reife verhelfen, daß man von Zeit zu Zeit das Kerzenlicht der Öffentlichkeit unter ihn hält. —

Das Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 dient den Interessen des Gemeinwohls, indem es der Einschränkung oder Stilllegung von Bahnunternehmen, die eine verkehrswirtschaftliche Bedeutung haben — auch im Konkursfalle — entgegentritt.

Das Gesetz über die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften über Bahneinheiten vom 26. September 1934 dient der Rechtsvereinfachung, indem es dem Reichsverkehrsminister das Recht gibt, bis zum Erlaß eines die Bahneinheit regelnden Reichsgesetzes solche Privatbahnen, die sich über mehrere Länder erstrecken, unter das Bahneinheitsrecht eines der beteiligten Länder zu stellen.

Ein Gesetz vom 26. Juni d. J. geht aber noch einen Schritt weiter. Es dehnt den in großen Teilen des Reiches bisher schon geltenden Grundsatz auf das ganze Reichsgebiet aus, daß öffentliche Schienenbahnen, die von der Staatsgewalt einmal die Genehmigung zum Betrieb erhalten haben, ihr Unternehmen nicht stilllegen können, bevor sie nicht vom Staat von den Verpflichtungen, die sie mit der Eröffnung des Betriebes übernommen haben, entbunden sind.

Die drei zuletzt erwähnten Gesetze sind Vorläufer eines kommenden Gesetzes über die Eisenbahnen, welches die Reichsbahn und die Privatbahnen einem geschlossenen Reichsrecht unterwirft. Das kommende Gesetz über die Eisenbahnen soll an die Stelle der bisherigen landesrechtlichen Bestimmungen über die privaten Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und nichtöffentlichen Verkehrs einheitliche reichs-

rechtliche Vorschriften setzen und dieses Recht dabei nationalsozialistisch ausrichten.

Dazu gehört erstens, daß das Reich die dem öffentlichen Verkehr von Ort zu Ort dienenden Kleinbahnen, die in Preußen und einigen anderen Ländern als ein besonderer Eisenbahntyp geschaffen worden sind und durch die sich der Staat von der eigenen Erfüllung von Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens entlastet hat, rechtlich den Bahnen des allgemeinen Verkehrs gleichschaltet.

Dabei sollen die Bau- und Betriebsvorschriften so gestaltet werden, daß sie auf die Kleinbahnen anwendbar sind, ohne daß diesen aus der Gleichschaltung wesentliche Pflichten zu technischer Umgestaltung ihrer Anlagen oder Betriebsmittel erwachsen.

Dazu gehört zweitens, daß das Reich im Interesse des öffentlichen Verkehrs seine Tarifoheit gegenüber den nicht reichseigenen Bahnen stärker als bisher zur Geltung bringt.

Dazu gehört ferner, daß als Ziel der Verkehrspolitik bezüglich aller dem öffentlichen Verkehr von Ort zu Ort dienenden Eisenbahnen, soweit sie lebenswichtig bleiben, nicht nur die Verkehrsführung bezüglich dieser Bahnen, sondern ihre Übernahme in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs vorzusehen ist.

Für diese Übernahme, die nur im Rahmen der Gesamtaufgaben des Reichs, nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten und nur nach und nach durchgeführt werden kann, muß als Grundsatz gelten, daß die Bahnen bei der Übernahme eine angemessene Entschädigung unter billiger Berücksichtigung aller Verhältnisse erhalten, sofern eine Entschädigung nach den gesamten Verhältnissen überhaupt vertretbar erscheint.

Unter Beseitigung der durchaus verschiedenartigen Übernahmegrundsätze der von den verschiedenen Ländern erteilten Konzessionen muß hier gleiches Recht geschaffen werden, das insbesondere mit alten Vorschriften aufräumt, die von einer ewig gleichbleibenden Prosperität aller Bahnen und einem für alle

Zeiten über ihrem Anlagewert liegenden Ertragswert ausgingen. Die enge Beachtung solcher veralteten Ländervorschriften würde heute zu Ergebnissen führen, die den öffentlichen Interessen zuwiderlaufen.

Die Reichswasserstraßenverwaltung ist eine Hoheitsverwaltung der Großgewässer des Reiches. Die kleinen Gewässer sind bei den Ländern geblieben. Ob die Teilung überall eine glückliche gewesen ist oder ob sie nicht heute noch starke Merkmale des alten Kuhhandels zwischen Reich und Ländern aufweist, will ich nicht näher erörtern.

Die ursprünglichste Funktion der natürlichen Wasserstraßen ist die Bewältigung der Vorflut. Es sind in Deutschland jährlich etwa 100 Milliarden Kubikmeter Wasser abzuführen, d. i. ein natürlicher Vorgang von ungeheurer Dynamik. Im Naturzustand würden sich die Strom- und Flußtäler in einer dauernden Katastrophenlage befinden, die dem heutigen Geschlecht gar nicht mehr bewußt ist. Die Naturformen der Gewässer sind allmählich in Kulturformen umgewandelt worden. Neben den Verkehrsfragen muß also immer die Abwehr von Schäden und Gefahren, die sich aus dem Abflusvorgang ergeben, eine große Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung bleiben.

Diese Gefahren können aus Hochwasser, Niedrigwasser und Eislastkatastrophen entstehen. Sie können sich aber auch aus einer natürlichen Rückbildung der Kulturformen in den ursprünglichen Zustand der Gewässer, also mit anderen Worten aus einer Verwilderung ergeben, die eine Rückkehr in die ursprüngliche Katastrophenlage bedeuten würde.

Nächst dem ist die Steigerung des Nutzens der Gewässer und des Abflusvorgangs die Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung. Landwirtschaft, Kraftwirtschaft, Siedlungshygiene, Bewässerung, Entwässerung, Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung und anderes mehr ist unter einer solchen Steigerung des Nutzens der Gewässer zu verstehen. Unter diesen mannigfachen Funktionen der Gewässer ist die Verkehrsfunktion sicherlich die

bedeutungsvollste. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn ich in Frankfurt am Main über die Bedeutung der Wasserstraßen für die Entwicklung der menschlichen Kultur sprechen wollte. Die Verkehrsleistung des Wasserstraßennetzes beträgt rund 20% des deutschen Gesamtverkehrs. Man kann sich das Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander in groben Zahlen folgendermaßen merken:

- 75% Eisenbahnen,
- 20% Wasserstraßen,
- 5% Kraftwagen.

Ein kurzer Rückblick auf jene eben gestreifte Bedeutung der Wasserstraßen für die Entwicklung der menschlichen Kultur lehrt aber, daß der Wasserstraßenverkehr nicht ohne weiteres durch den Eisenbahnverkehr ersetzbar ist. Es ist zwar nicht allgemein richtig, wenn man die Wasserstraßenfracht als dreimal so billig bezeichnet wie die Eisenbahnfracht. Das gilt vielleicht gelegentlich für diejenigen Fälle, in denen Verfrachter und Empfänger unmittelbar am Wasser liegen. Sobald das Gut aber umgeschlagen werden muß, verändert sich das Bild beträchtlich. Trotzdem liegen in dem Vorhandensein der Wasserstraßen besonders günstige — in vielen Fällen lebensnotwendige — Standortbedingungen. Daraus ergibt sich auch der Wunsch zahlreicher Wirtschaftsgebiete nach unmittelbarem Wasserstraßenanschluß.

Zwischen der Eisenbahn und den Wasserstraßen ist eine große Linie für die Zusammenarbeit noch nicht gefunden. Es liegt dies eben wohl daran, daß die Verwaltungen nicht in einer Hand sind. Ich bin selbst alter Eisenbahner, und ich kenne wohl die Einwände, denen die Wasserstraße im Denken der Eisenbahner begegnet. Aber ich bin doch der Meinung, daß ein wohlabgewogener Ausgleich der Verkehrsmittel gelingen kann und muß, und ich bin durch drungen von der Notwendigkeit, daß die Eisenbahn der Binnenschifffahrt den notwendigen Le-

bensraum freizulassen oder zu öffnen hat. Unter den Leitfäden, die ich im Anfang meines Vortrages für eine nationalsozialistische Verkehrspolitik aufstellte, befand sich folgender: „Der Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln ist allein Sache des Staates. Der Staat steuert den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den Transporten des Volkes nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und nach den Bedürfnissen der Landesverteidigung.“ Dieser Satz gilt sowohl für das Verhältnis der Eisenbahn zum Kraftwagen wie für das Verhältnis der Eisenbahn zur Schifffahrt.

Was nun eine ausgesprochene nationalsozialistische Verkehrspolitik auf den Wasserstraßen des Reiches betrifft, so haben zwei Ziele vorgelegen:

Man mußte durch Frachtfestsetzungen, die nach oben und unten gerecht sind, dafür sorgen, daß die Reederei trotz einer Sicherung der Kleinschifffahrt nicht zum Erliegen kommen, und man mußte der Kleinschifffahrt neben den Reedereien einen auskömmlichen Anteil an der Ladung sichern.

Das Mittel, um diese beiden Ziele zu erreichen, ist die Ausschaltung des früheren unbeschränkten Wettbewerbs. Ich lege Wert auf die Beachtung des Wortes „unbeschränkten“ Wettbewerbs. Denn soweit eine völlige Ausschaltung des Wettbewerbs stattfindet, wie das zur Zeit auf der Elbe der Fall ist, kann ich den Zustand nicht als einen nationalsozialistischen auffassen. Es handelt sich da um eine Notlösung, auf deren vorübergehenden Charakter ich hinweisen muß.

Um dem unbeschränkten und schädlichen Wettbewerb zu steuern, sind die Kleinschiffer in den Stromgebieten der Elbe und östlich davon sowie auf dem Rhein zu Schifferbetriebsverbänden zusammengefaßt worden. Die Mitglieder der Schifferbetriebsverbände dürfen ihre Leistungen nicht mehr selbständig

anbieten, sondern erhalten ihre Aufträge der Reihe nach durch die Meldestellen. Es ist eine ähnliche Organisation, wie sie im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen durch den Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband und seine Laderaumverteilungsstellen geschaffen worden ist. Auf der Elbe sind allerdings in entsprechender Weise auch die Reeder durch ein Zwangsartell zusammengefaßt, welches die Ladung quotisiert und für die angemessene Mitbeschäftigung der Kleinschiffer nach dem Tonnageverhältnis sorgt. Die Elbeorganisation halte ich, wie gesagt, in der jetzigen Form für etwas überspannt.

Der glücklichste und wohl auch nationalsozialistischste Gedanke in dem auf den Wasserstraßen geschaffenen Notrecht ist in den amtlichen Frachtausföchten verwirklicht, in denen die Frachten von Vertretern der Schifffahrt und von Verladern paritätisch festgesetzt und dann vom Oberpräsidenten, als der Aufsichtsbehörde, bestätigt werden. So weit ist der nationalsozialistische Gedanke doch schon ins Blut der Interessenten übergegangen, daß sie sich bisher überall geeinigt haben und daß die Aufsichtsbehörde fast nur einstimmige Beschlüsse zu bestätigen hatte. Solche Beschlüsse sind konkrete Früchte der Volksgemeinschaft ebenso wie die Verpflichtung der Reeder, auch bei ausreichendem eigenen Kahnraum Kleinschiffer zu beschäftigen.

Um nicht das Gebäude dieses Notrechts durch planlose Neubautätigkeit wieder zerstören zu lassen, ist der Neubau von Binnenschiffen von einer behördlichen Genehmigung abhängig gemacht worden, die bisher nur gegen Abwrackung entsprechenden Schiffsraumes erteilt wurde.

Das bisher Gesagte gilt im wesentlichen nur für die Stromgebiete der Elbe und östlich davon. Auf dem Rhein sind die Methoden nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik wegen des internationalen Wettbewerbes nicht uneingeschränkt anwendbar. Hier zeichnet sich in den Verträgen über die Bestellung von Schiffsraum, in denen sich die Reeder zur Abgabe bestimmter Ladungs-

mengen an die Partikuliere verpflichtet haben, erst ein Anfang der endgültigen Lösung ab.

Ich kann das Gebiet der Wasserstraßen und Binnenschifffahrt nicht verlassen, ohne mit einem Wort herzlichen Dankes der Tat unseres Führers zu gedenken, welche mit einem Federstrich das internationale Regime auf den deutschen Strömen beseitigt hat. Daß wir Deutsche mit den ausländischen Schifffern auf unseren Strömen in Friede, Freundschaft und Gerechtigkeit paktieren wollen, das versteht sich von selbst, dazu bedarf es keines internationalen Regimes.

Im Kraftfahrwesen oder richtiger gesagt: im Straßenverkehr hat die nationalsozialistische Politik und Gesetzgebung drei Gebiete scharf voneinander getrennt. Das erste dieser Gebiete betrifft den Straßenbau, insbesondere den Bau der Reichsautobahnen, ferner die Gesetzgebung über die Verwaltungszuständigkeiten im deutschen Straßenwesen, und drittens die Gesetzgebung über das materielle Wegerecht, z. B. über die Grenzen der Wegebaulast, über die Unterhaltungspflicht, Reinigungspflicht, Streupflicht, Haftpflicht, über den Gemeingebrauch an der Straße, über die Eigentumsverhältnisse u. dgl. Die Verantwortung für diesen Teil der Gesetzgebung liegt beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Ich selbst bin nach dem Errichtungsgesetz dieser Behörde an der Gesetzgebung zu beteiligen. In Frankfurt, dieser Stadt, in welcher fünf Autobahnen zusammenlaufen, brauche ich über den Nachdruck, mit welchem die Straßenbaupolitik betrieben wird, insbesondere der Bau der Reichsautobahnen, dieses gewaltigste Denkmal des nationalsozialistischen Aufbruchs in Deutschland, nicht zu sprechen. Ich möchte aber hier an dieser Stelle dem Herrn Generalinspektor Dr. L o d t auch dafür danken, daß er neben diesem gewaltigen Werk die Reform der alten Straßen nicht vergißt. Unter den zwei- bis dreimal hunderttausend Kilometeren alter Kunststraßen können die 7000 Kilometer Reichsautobahnen nur Schlagadern sein. Die alten Straßen sind die in unserer Kultur erwachsenen naturge-

gebenen Verblindungen. Der moderne Kraftverkehr hat auf diesen alten Straßen eine Fülle von Problemen heraufgeführt. Abgesehen von der unerträglichen Belästigung der Bewohner zahlreicher Ortschaften und von den Missetatigkeiten und Gefährdungen, welche sich aus den immer noch vorhandenen, aber wirklich überflüssig gewordenen Sommerwegen ergeben, liegt eines der schwersten Probleme in der Befestigung der Plankreuzungen von Eisenbahn und Landstraße. Man hat ausgerechnet, daß, wenn man an allen Kreuzungen die Straße unten durch oder drüber hinweg führen würde, dafür ein Kostenaufwand von 15 Milliarden RM erforderlich wäre. Das ist eine horrenden Zahl, und sie kann wohl ein ängstliches Gemüt vor der Aufgabe zurückschrecken lassen. Aber dürfen wir eine Aufgabe, welche von der Zeit gestellt ist, auf sich beruhen lassen, nur weil sie nicht auf einmal zu lösen ist? Ich würde es sehr begrüßen, wenn wir vom nächsten Jahre ab energisch an diese Aufgabe herangehen könnten und sowohl von der Straßenseite als auch von der Eisenbahnseite wenigstens je 20 Millionen jährlich in diese Aufgabe stecken würden.

Das zweite Gebiet des Straßenrechts betrifft die Ordnung des Straßenverkehrs, wie sie ihren Niederschlag in der Reichs-Straßenverkehrsordnung gefunden hat. Der Ausgangspunkt für diese Gesetzgebung war die Rede des Führers bei der Eröffnung der Automobil-Ausstellung im Februar 1933. Es war die erste Rede, die der Führer nach der Machtübernahme bei einer öffentlichen Veranstaltung hielt. In dieser Rede gab er die Parole „Motorisierung“! Im Vorgespräch zur Reichs-Straßenverkehrsordnung heißt es deshalb:

„Der neue Schnellverkehr und Fernverkehr auf der Straße bedarf einer Regelung, die einfach, zweckmäßig und einheitlich sein muß und alle Hemmungen durch die Zersplitterung

des Rechts und durch kleinliche Reglementierung des Verkehrs forträumt.“

Als ein wichtiges Merkmal nationalsozialistischen Verkehrsrechts wurde der Begriff der Verkehrsgemeinschaft und der gleichen Verantwortlichkeit aller Verkehrsteilnehmer in das neue Recht eingeführt. Die sehr freiheitliche Gesetzgebung, welche im wesentlichen nur den Erfolg, nicht den vagen Begriff der Gefährdung unter Strafe stellt, wird angesichts der zahlreichen Verkehrsunfälle und auch wegen der gebotenen Sparsamkeit mit Gummi und Treibstoffen zu ändern sein. Die Polizei glaubt, mit der freien Gestaltung der Strafbestimmungen nicht auskommen zu können. Ich bin an sich bereit, eine Verschärfung des vielerörterten klassischen § 25 durch Einführung des Gefährdungsgedankens vorzunehmen. Reich und Volk sind heute so weit „in Form“, daß die Kursänderung ohne Schaden möglich ist.

Das dritte Gebiet nationalsozialistischer Politik und Gesetzgebung auf dem Gebiete des Straßenverkehrs betrifft die verkehrswirtschaftlichen Fragen. Angesichts der Lebhaftigkeit, mit welcher das Thema Eisenbahn—Kraftwagen in der Öffentlichkeit erörtert worden ist, glaube ich, den Inhalt der beiden wirtschaftlichen Verkehrsgesetze über den Güterfernverkehr und über die Personenbeförderung zu Lande als bekannt voraussetzen zu können. Beide Gesetze sind nach ihrem Wortlaut und nach dem Willen des Gesetzgebers keine Schutzgesetze für die Eisenbahn; sie sollen vielmehr nur einen wirklichen, der technischen Eigenart des Kraftfahrzeugs entsprechenden Leistungswettbewerb anbahnen. Ich habe immer auf dem Standpunkt gestanden, daß die Reichsbahn bei uns in Deutschland den Wettbewerb des Kraftwagens nicht zu fürchten braucht. Das ist ein Lob für die Eisenbahn und kein Tadel für den Kraftwagen. Wenn es dem letzteren gelingen sollte, die Eisenbahn wirklich

am Leben zu bedrohen, so müßte der Staat aus nationalpolitischen Gründen eingreifen. Die oben genannten beiden Gesetze bieten ihm alle notwendigen Handhaben dazu.

So sehen wir, daß wir auf allen Gebieten des Verkehrs mehr oder weniger lange Strecken nationalsozialistischer Politik zurückgelegt haben. Die einheitliche Führung, von der ich vorhin sprach, ist zwar noch nicht vollendet, aber doch immerhin einigermaßen dadurch gesichert, daß der Reichsverkehrsminister die Staatsaufsicht über die Reichsbahn hat, daß er mit dem Reichspostministerium, diesem größten Sammler von Kleingütern und Omnibusunternehmer Europas, durch Personal-Union verbunden ist und daß in seinem eigenen Hause Wasserstraßenbau, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt, Straßenverkehrswesen und die Angelegenheiten aller Reichsverkehrsgruppen bearbeitet werden. Was bedeutet die Form! Wo kraftvolle und einsichtige Menschen vorhanden sind, kann auch bei unvollkommener Formgebung Vollendetes erreicht werden. Ich habe Ehre, Sorge und Pflicht als die Kennworte eines wahrhaften Sozialismus bezeichnet. Wenn alle Glieder der Verkehrsverwaltung diesem Begriffe in ihrem Innersten nachleben, brauchen wir uns um das Schicksal des deutschen Verkehrs keine Sorgen zu machen.