

über der Macht der sich immer mehr zusammenschließenden Bahngesellschaften auf die Dauer genügen wird, muß abgewartet werden.

Der Staat hat in verschiedenen Richtungen in das Tarifwesen eingegriffen. Er schrieb z. B. die rechtzeitige Veröffentlichung der Tarife vor, um geheime Tarifbegünstigungen zu erschweren. Er ordnete an, daß jeder Tarif eine bestimmte Zeit hindurch bestehen müsse, um mehr Stetigkeit in die Tarife zu bringen. In fast allen Staaten findet sich auch, wenngleich in verschiedenen Formen, die Anordnung, daß die Verkehrsleistungen jedermann zu gleichen Bedingungen zustehen sollten.

Im Zusammenhange damit steht das Verbot der geheimen Tarifbegünstigungen (Refaktien) und bestimmter Arten unterschiedlicher Tarifbehandlung. Auch die Untersagung einer Verweigerung unmittelbaren Verkehrs und unmittelbarer Tarife gehört hierher.

Von größerer Bedeutung als diese Bestimmungen war das Recht zur Genehmigung der Tarife und zum Einspruche gegen Tarifänderungen. Freilich ist die Überwachung und die Beurteilung der Angemessenheit der Tarifänderungen so schwierig, daß ein ausreichender Schutz der Bevölkerung auch auf diesem Wege nicht immer zu erreichen ist.

Der Erhöhung der Tarife wurde eine Grenze gezogen dadurch, daß die Herabsetzung der Tarife bei Erreichung eines bestimmten Dividendensatzes (z. B. 10 v. H. in England, Preußen und einigen amerikanischen Staaten, 15 v. H. in Österreich) gesetzlich oder in der Genehmigungsurkunde vorgeschrieben wurde. Da die Bestimmung sehr leicht zu umgehen war, so kann es nicht auffallen, daß sie keine sonderliche Bedeutung erlangt hat.

Noch unmittelbarer suchen die Höchsttarife der Tarifierhöhung eine Grenze zu ziehen. Der Staat setzt hier diejenigen Frachtsätze in unbedingter Höhe fest, die nicht überschritten werden dürfen. So zweckmäßig das auf den ersten Blick scheint, so ist es doch ohne nennenswerte Bedeutung geblieben. Fast alle Staaten haben sich dieses Mittels bedient; aber meist wurden die Höchstsätze zu hoch gegriffen, weil zur Zeit ihrer Feststellung genügende Anhaltspunkte zur Beurteilung der zulässigen Höchstgrenze fehlten. Immerhin sind die Höchsttarife imstande, grobe Übergriffe abzuwehren. Ein gewisser, wenn auch beschränkter Schutz wird durch sie geboten, und grundsätzlich muß man sie deshalb billigen.

Weit mehr Erfolg als in bezug auf die Höhe der Tarife ist für das staatliche Eingreifen bezüglich der äußeren Gestaltung der Tarife zu erwarten. Es läßt sich wohl ermöglichen, daß ein einheitlicher Tarifaufbau von allen Bahngesellschaften eines Landes angenommen wird, wie es z. B. in dem deutschen „Reformtarife“ noch vor dem entschlossenen Übergange zum Staatsbahnwesen geschehen ist.

§ 2. *Die Übernahme der Verkehrsmittel in die öffentliche Ver-*