

leitenden Personen aller Stellen. In der Frage der Vorbildung wird man schon aus Ersparnisgründen eine weit geringere Zahl von akademisch vorgebildeten Beamten zu verwenden haben, dagegen der Spezialisten nicht entraten können, an denen es der Verwaltung heute gänzlich fehlt. Es sei nur an die Gebiete der Statistik, der Buchführung und der wissenschaftlichen Betriebsführung erinnert, deren Behandlung ausgebildeter Personen nicht nur in der Zentrale, sondern auch in den Außenstellen bedarf. Die praktische Ausbildung der Reichseisenbahnbeamten andererseits muß eine Beschäftigung in der freien Wirtschaft vorsehen, deren vielfache Zusammenhänge mit dem größten Verkehrsunternehmen der Welt der Reichseisenbahnbeamte auf diese Weise erkennen und — was viel wichtiger erscheint — auch in seiner Tätigkeit als Beamter ständig berücksichtigen lernt.

Ständige Ergänzung der Reichsbahn und der freien Wirtschaft, nicht zuletzt der privaten Verkehrsanstalten, werden zu dem Ersatze einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Reichsbahnbetriebs langsam und sicher beitragen.



VERKEHRS-RUNDSCHAU.



DR. NAPP-ZINN, KÖLN: Das Verkehrswesen im Lehrplan der Universitäten, Handels- und Technischen Hochschulen des deutschen Reichs, Oesterreichs und der Schweiz.

Wenn auch die Pflege der Verkehrswissenschaft in der Jetztzeit, d. h. in den letzten 12 Jahren, den Gegenstand dieser Darstellung bilden soll, so ist es doch nicht uninteressant, vorweg den geschichtlichen Wurzeln der Lehre vom Verkehr nachzugehen. Sie sind zu suchen in den Kameral-Wissenschaften, die auch als Vorläufer unserer gesamten wirtschaftlichen Staatswissenschaften gelten müssen. Mit den Kameral-Wissenschaften im Ganzen, die 1727 durch die Berufung von Gasser und Dithmar auf die neuerrichteten kameralistischen Lehrstühle in Halle und Frankfurt a. O. in den Rahmen der Universität aufgenommen wurden, hält auch die Behandlung der Verkehrsanstalten Einzug in den Lehrbetrieb und erreicht somit ihren Höhepunkt in den Kameral-Fakultäten von Gießen (1777—1785) und Mainz (1785—1792), die als Vorläufer der heutigen staatswissenschaftlichen Fakultäten von Tübingen und München und der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen von Frankfurt a. M. und Köln zu betrachten sind. Indessen finden wir ebenso wenig wie die Volkswirtschaft den Verkehr als wissenschaftlichen Problembereich klar erkannt. Vielmehr stößt man auf ihn in den damaligen Spezialdisziplinen, so der „Kommerzien- und Handlungswissenschaft“, innerhalb der Fragen des Seeverkehrs im Zusammenhang mit den Handelskompanien behandelt werden. Ueber die Straßen und Binnenwasserwege wird sowohl in Verbindung mit der merkantilistischen Handelspolitik wie in der „Polizey-Wissenschaft“ vorgetragen. Entsprechend der empirischen Begründung, dem technisch-utilitaristischen Ziel dieses Wissenszweiges handelt es sich um Fragen des Baues, der Instandhaltung, der Beleuchtung der Straßen, der Einrichtung der Post, der staatlichen bzw. städtischen Tariffestsetzung für das Lastfuhrwerk, die Kutschen, die Sänften usw. Schließlich finden wir verkehrspolitische Momente in der damals schon ziemlich weit entwickelten Finanzwissenschaft, in der neben den anderen das Post-Regal eine bedeutsame Rolle spielte.

Die Weiterentwicklung des Verkehrswesens in den dazwischenliegenden eincindrittel Jahrhunderten vollzog sich an den Universitäten — soweit nicht die technischen Hochschulen den technischen Komplex der Kameral-Wissenschaften in sich weiter bildeten — hauptsächlich mit und in der speziellen Volkswirtschaftslehre. Neben ihr standen als kleinere Helfer die Betriebswirtschaftslehre und die Rechtswissenschaft, weiter Geographie und Geschichte. Die Frage nach der Behandlung des Verkehrswesens mit der Verkehrspolitik beantwortet sich durch die Art der Behandlung der speziellen National-Oekonomie und der Wirtschaftspolitik im Ganzen. Grundsätzlich stehen sich hier zwei Methoden wie in

den Vorkriegsjahren gegenüber: Auf der einen Seite die Vertreter des geschlossenen Systems der Wirtschaftspolitik, auf der anderen die Verfechter einer Aufteilung nach Sondergebieten, wie Agrar-, Industrie-, Bank-, Handels-, Verkehrspolitik. An ersterem halten insbesondere die österreichischen Universitäten fest, während mit der zweiten die Handelshochschule und Universität Köln bahnbrechend vorgegangen ist. Dementsprechend finden wir das Verkehrswesen und die Verkehrspolitik teils eingegliedert in die große, zumeist vier- oder fünfständige Vorlesung über spezielle National-Oekonomie, teils als selbständiges Kolleg von zumeist zweistündiger Dauer. Das erstere ist an den Universitäten Deutschlands und Oesterreichs als der Regelfall anzusehen. Betont muß dabei werden, daß an einigen Universitäten innerhalb des großen nationalökonomischen Kollegs nur über Agrar-, Industrie-, Handels- und Bankpolitik oder selbst nur Teile hiervon vorgetragen wird, sodaß der Student ohne Kenntnis über Wesen der Kommunikation des gesamten Wirtschaftslebens und der staatlichen Einwirkung auf diese bleibt. Der Grund zu einem derartigen Verhalten liegt in der etwas eigenartigen Auffassung weniger Wirtschaftswissenschaftler, daß in der Volkswirtschaftslehre nur Theorie und allgemeine Wirtschaftspolitik geboten werden könne, indessen die Verkehrspolitik mit ihren Einzelheiten und steten Aenderungen das Gebiet des Praktikers bleiben müsse.

Der immerhin bedeutsame Unterschied von Verkehrswesen und -Politik gegenüber den anderen Disziplinen hat an anderen Orten dazu geführt, daß man aus der praktischen Volkswirtschaftslehre den Verkehr herausnahm und im Sonderkolleg behandelte. Dies ist in Deutschland zu beobachten an den Universitäten Gießen (Biermer¹⁾, Greifswald (Kähler), Hamburg (Giese), Jena (Pierstorff, Muhs), Kiel (Hasenkamp, Moll, Mann, Böhler), Leipzig (von Beckerath), Marburg (Troeltsch), Rostock (von Beckerath), Würzburg (Schanz), den Handelshochschulen Berlin (Wiedefeld), Frankfurt a. M. (Voigt), Königsberg (Simon) und Mannheim. Letztere bietet ein besonderes Interesse, da man hier zu einer bedeutend weitergehenden Spezialisierung der Themen geschritten ist. Neben der Verkehrspolitik (Endres, Gothein, Behrend) gelten besondere Vorlesungen der Politik der Eisenbahn, der Schifffahrt, des Weltverkehrs, denen zahlreiche Kollegs über spezielle Verkehrsprobleme zur Seite treten (außer den Genannten: Blaustein, Bartsch). Außerdem weist die Mannheimer H. H., die die Verkehrswissenschaft und Wirtschaftsgeographie selbständig neben Volks- und Betriebswirtschaftslehre reiht — es erscheint mir dies unsystematisch —, zahlreiche Uebungen sowie ein verkehrswissenschaftliches und wirtschaftsgeographisches Seminar auf. Von besonderem Interesse ist die Aussonderung der allgemeinen Verkehrslehre, die sonst nur noch an der U. Prag als eigener Gegenstand erscheint. Demgegenüber finden wir an anderen Stellen eine vereinte Darstellung der kaufmännischen mit der räumlichen Kommunikation, d. h. Kollegs über Handels- und Verkehrspolitik, so in Leipzig (Biermann) und Tübingen (Stephinger). Diese wohlzubegründende Zusammenfassung kommt auch zum Ausdruck in der Vorlesung über Handels- und Verkehrsstatistik, die im S. S. 1915 von Witzel an der H. H. Köln gehalten wurde. Wie bereits erwähnt, steht die Universität (bis 1919 Handelshochschule) Köln in ihrer Methode der Zerlegung der Wirtschaftspolitik im Gegensatz zu der überwiegenden Mehrheit der anderen Hochschulen, von denen einige, z. B. die

¹⁾ Ich glaube von der jeweiligen Angabe der Titel, Amtsbezeichnungen und Grade der Dozenten Abstand nehmen zu sollen, da diese in dem betrachteten Zeitraum vielfach wechselten, überdies Irrtümer kaum zu vermeiden sind.

Universitäten Bonn, Gießen, Halle, Graz, die H. H. Berlin, Versuche in der Kölner Richtung unternommen haben. Gegenüber dem üblichen 4 bis 5ständigen Kolleg über spezielle National-Oekonomie bietet Köln in jedem Semester vier bis fünf 2 bis 3ständige Vorlesungen über die verschiedenen Zweige der Wirtschaftsorganisation und -Politik. Während, von Mannheim und Düsseldorf abgesehen, durchweg der Unterricht über National-Oekonomie des Verkehrs nur mit ein- oder mehrsemestrigen Pausen erteilt wird, gehört in Köln die 2ständige Vorlesung über Verkehrswesen und Verkehrspolitik von jeher gewissermaßen zum eisernen Bestand des Lehrplans (Thieß, Wirminghaus; ferner: Wiedefeld, Kuske, von Wiese, Beckmann). Wenn verkehrspolitische Kolloquien an unseren Hochschulen eine Seltenheit sind, so finden in Köln in jüngster Zeit auch verkehrswirtschaftliche Uebungen regelmäßig statt. Demgegenüber ist festzustellen, daß zu einer weiteren Spezialisierung der Verkehrsvorlesungen in Köln bisher nur in geringem Umfang geschritten wurde. Die U. Kiel hat sich nach dieser Richtung in letzter Zeit weiter entwickelt. — Besondere Stellungen in der Entwicklung des Vorlesungswesens über Verkehr nehmen die Universitäten Berlin und München ein, von denen an letzterer das große Kolleg über Wirtschaftspolitik durch Lotz derart abgewandelt worden ist, daß er in jedem Sommer über Geld-, Bank- und Börsenwesen, Handels- und Verkehrspolitik 5ständig vorträgt. Berlin zeigte bis in die letzte Vergangenheit Ansätze zu einer Verwirklichung des Kölner Systems neben dem bestehenden. Normalerweise lasen hier jedes Semester zwei ordentliche bzw. ältere Professoren spezielle National-Oekonomie, während die jüngeren Kräfte sich auf die Einzelgebiete warfen, so Ballo und Skalweit auf den Verkehr. Eine besondere Vertiefung fand das Verkehrsstudium an der U. Berlin im Hinblick auf Eisenbahnwesen und -Politik (von der Leyen).

Eigenartig liegen die Verhältnisse an den Technischen Hochschulen. Man sollte erwarten, daß bei dem gewaltigen Raum, den die Verkehrstechnik in ihrem Programm einnimmt, auch dem Verkehrswesen in wirtschaftlicher Hinsicht ein großes Feld eingeräumt sei. Statt dessen erweisen sich die diesbezüglichen Darbietungen, wie überhaupt in Ansehung der Volkswirtschaftslehre, als gering. Allerdings nimmt des öfteren das Verkehrswesen eine Sonderstellung neben den üblichen „Grundzügen“ der National-Oekonomie und Wirtschaftspolitik (etwa 3ständigen Vorlesungen) ein. Als Pflegestätten der Verkehrswissenschaft haben zu gelten die Technischen Hochschulen in Aachen (vor dem Kriege: Kähler), Braunschweig (Schewe, Risch), Danzig (Hasenkamp, vor dem Kriege unter Hervorhebung des Seeverkehrs Thieß), Dresden (Wuttko, Bräuer), München (Schwaighofer unter Einbegriff der allgemeinen Verkehrslehre). Andererseits finden wir an nicht technischen Hochschulen wieder Vorlesungen über Probleme mehr oder minder technischen, mit dem Verkehr in Berührung stehenden Gehalts. Vor dem Kriege wies insbesondere die H. H. Köln eine Reihe dementsprechender Vorlesungen auf, z. B. über Transportanlagen, Automobilverkehr (Kamerase), Verkehrsmittel der Neuzeit, Aeronautik und Luftverkehr (Lippmann). Gerade in Betreff der Probleme der Luftfahrt ist vor dem Kriege ein Aufkommen diesbezüglicher Kollegs festzustellen, so auch an der U. und H. H. Berlin (Marcuse), der T. H. Breslau (von dem Borne). Wenn während und nach dem Kriege ein Verschwinden dieser Vorlesungen zu verzeichnen ist, so kann man für die nächste Zukunft doch wieder eine Zunahme erwarten, da der Luftverkehrstechnik (Segelflug!) wie -Wirtschaft (Personen- und Postbeförderung) Probleme erwachsen sind, die nach einer Behandlung im universellen Rahmen der Hochschulen verlangen. Ueberdies ist vom nationalen Standpunkt die Aufrechterhaltung und Weckung der In-

teressen an der Luftfahrt ebenso sehr eine Notwendigkeit, wie die Wiederaufnahme der kolonialpolitischen Studien.

Hier mag nach der Abschweifung auf das Gebiet der Verkehrstechnik zu der volkswirtschaftlichen Behandlung des Verkehrs zurückgekehrt und auf die Verflechtung mit der Lehre von Produktions-Standort und Welthandel eingegangen werden, dem Problem der Weltwirtschaft, deren Behandlung ohne weitgehende Berücksichtigung des Verkehrswesens, das zu ihr in starken Wechselbeziehungen steht, unvollständig bleibt. Als ihre Pflegestätte fungiert vorzüglich die U. Kiel mit dem Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr, wo fortlaufend — auch schon vor der Gründung des Instituts — Vorlesungen, Übungen und Seminare über den vorgesezten Problemkreis gehalten werden (Harms, Hasenkamp, Hoffmann, Gerlach). In zweiter Linie stehen hier U. und H. H. Berlin (Zoepfl) und Köln (Wiedenfeld, Kuske, Wygodzinski, Beckmann, Eckert). In geringerem Maß fand die Weltwirtschaft ihre Pflege an den Universitäten Bonn, Greifswald, Hamburg, Königsberg, Leipzig, München, in jüngster Zeit auch Gießen und Marburg.

Wie sich in Oesterreich und der deutschen Schweiz das Studium der Staatswissenschaften nach gleichen Grundsätzen wie in Deutschland abspielt, so ergeben sich auch in Ansehung der National-Oekonomie des Verkehrs Parallelen zu den deutschen Einrichtungen. Wie schon erwähnt, ist Oesterreich das Land der großen 5stündigen Vorlesungen über allgemeine Volkswirtschaftslehre, Wirtschaftspolitik und Finanzwissenschaft. Besonderes der letzteren, dann der ersten wendet man seine Aufmerksamkeit zu, sodaß das Verkehrswesen innerhalb des zweiten Kollegs eine bescheidene Pflege zu finden vermag. Dies gilt für die Universitäten Wien und Innsbruck, sowie früher auch Czernowitz. In Graz ist man nach Kriegsende zu einer Aufteilung nach dem Kölner System übergegangen, indessen ohne Verkehrspolitik (Schumpeter)! Prag hat heute wie ehemals seine 5stündige Vorlesung (Amonn), daneben die insbesondere nach der allgemeinen Verkehrslehre orientierten Kollegien Engländer. Die technischen Hochschulen Oesterreichs sind wie die deutschen arm an volkswirtschaftlichen Darstellungen und somit auch des Verkehrs. Das gleiche gilt von der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich. Dagegen gehört die U. Bern seit 1914 zu den ersten Pflegestätten der National-Oekonomie des Verkehrs. Neben dem großen wirtschaftspolitischen Kolleg stehen fortlaufend solche über Verkehrstheorie und -Politik, insbesondere auch über Entwicklung und Probleme des Schweizer Verkehrs (Steiger, Volmar, Weyermann). Die U. Basel wies vor dem Krieg die eigenartige Verbindung der Urproduktionspolitik mit der der Wasserwirtschaft und des Verkehrs auf (Kozak). Zürich hinwider kennt neben der großen Vorlesung neuerdings eine spezielle über Verkehrswesen (Großmann, Saitzew) und schon lange volks- und betriebswirtschaftlich orientierte Vorlesungen über Eisenbahnwesen (Herold). Dieser las auch an der H. H. St. Gallen, die im übrigen keine verkehrspolitischen Vorlesungen aufweist. Schließlich die Universitäten Genf und Lausanne, die Handelshochschulen Lausanne und Neuchâtel! Bei ihnen macht sich die Unsystematik, die in den Wirtschaftswissenschaften Frankreichs herrscht, bemerkbar, insofern auch hier unter der Menge national-ökonomischer Sonderkollegs dann und wann ein Einzelthema aus dem Verkehrswesen behandelt wurde.

Wenn die vorstehenden Zusammenstellungen ergeben, daß der Verkehr in volkswirtschaftlicher Hinsicht, von der alten H. H. Köln und Mannheim abgesehen, besonders an den Universitäten gepflegt wurde, so zeigt sich, daß auf dem Gebiet der Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs die Handelshochschulen fast alle Aufwände bisher auf dem Gebiet der allgemeinen Betriebs-

wirtschaftslehre. Dieses ist schwierig festzulegen, da hier kein natürlich gegebener Komplex vorliegt, vielmehr die Zweckfrage sich vordrängt: Was muß der wirtschaftende Führer grundsätzlich wissen, allemal wenn er sich einem Spezialstudium für Handel, Industrie, Bank oder Verkehr zuwenden will. Es erscheinen daher in der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre, soweit es sich nicht um reine kaufmännische Rechnungs-Technik handelt, in starkem Maß volkswirtschaftliche und juristische Elemente. Dies tritt auch in dem Komplex zu Tag, der hier interessiert: dem Umgang des Kaufmanns (im weitesten Sinn) mit Eisenbahn, Post, Telegraph, Telephon, Zoll. Vielleicht am stärksten fällt dies auf bei letzterem Zweig, diesbezügliche Vorlesungen auch vielfach als volkswirtschaftliche und rechtliche erscheinen. Es sind die Themen Zollpolitik, Zollrecht, Zollwesen, Zollpraxis. Führend auf diesem Gebiet war bis 1921 die H. H. und U. Köln, an der fortlaufend Vorlesungen und Übungen über diese Gegenstände stattfanden (Ueberscheer, Seidel). In jüngster Zeit weisen hierüber in Deutschland auch Vorlesungen auf die Handelshochschulen Berlin (Hilgendorf) und Königsberg (Rißmann). Im Ausland ist eine solche Vorlesung schon lange vor dem Kriege zu verzeichnen an der T. H. Prag, weiter trifft man sie vereinzelt in St. Gallen und Lausanne, hier auch gelegentlich im Zusammenhang mit der Post. Die Vorlesungen über den Post- und Telegrammverkehr werden gleich wie die über den Zoll- und Bahnverkehr zu einem großen Teil von Beamten, zumeist in leitender Stellung, gehalten. Sie erscheinen unter verschiedenen Titeln, in Sonderheit vom kaufmännischen Standpunkt als „Nachrichtenverkehr“ bezeichnet. An der Spitze steht Köln, wo insbesondere auch Sondervorlesungen über die Telegrammkürzer im Lehrplan aufgenommen sind. (Runkel, früher Hanisch, Sieblist, Harzmann). Größere Aufmerksamkeit ist dem Nachrichtenverkehr auch seitens der Handelshochschule Berlin (Röthe, Klaus) und Mannheim (Müller, Heuß, Pfeiffer) gewidmet worden, etwas auch von Leipzig, Königsberg und St. Gallen. An anderen Orten finden wir den Nachrichten- mit dem Güterverkehr vereint, so durch Hellauer zunächst in Berlin, dann in Frankfurt a. M., wo bereits Schmidt und Pape in dieser Zusammenfassung vortrugen. Das Gleiche gilt von Leipzig (Döll, Stern) und Nürnberg, wo Stern's Vorlesung über „Verkehrslehre“ wohl so zu deuten ist. Den Verkehr mit der Bahn — „Verkehrspraktikum“, „Tariflehre“, „Grundlage der Güterbeförderung“ sind diesbezügliche Themen — behandelten die Handelshochschulen Berlin und Köln schon vor dem Krieg Jahre hindurch als Verkehrspraktika (Hoffmann, Heider). Heute ist in Köln eine Vorlesung nebst einem Praktikum die Regel. Des ferneren pflegten die Güterverkehr die Handelshochschulen Königsberg, Mannheim, St. Gallen, die U. Zürich und die T. H. Prag. St. Gallen weist auch als 1. Hochschule eine Sondervorlesung über Transportversicherung auf.

Ungleich geringfügiger ist die Pflege der speziellen Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs, d. h. der Lehre über den Betrieb der Verkehrsunternehmen. Bereits älteren Datums sind die Vorlesungen Bartschs an der H. H. Mannheim über Organisation und Finanzierung von Binnenschiffahrtsunternehmen. In Köln, das schon 1914 eine Vorlesung über Betriebsorganisation von Verkehrsunternehmen im Lehrplan aufwies, ist mit der Gründung des Instituts für Verkehrslehre im April 1921 auch das Bestreben zum Ausdruck gebracht worden, den Leitern der privaten Verkehrsunternehmen in größerem Umfang eine wissenschaftliche Durchbildung zu ermöglichen. Dementsprechend fand im Wintersemester 1921/22 je ein 2stündiges Kolleg und Seminar über Betriebswirtschaftslehre der Verkehrsunternehmen statt (Esch).

In diesem Zusammenhang sei auch auf 2 junge wissenschaftliche Institute mit Hochschulcharakter hingewiesen, die zur Betriebswirtschaftslehre des Ver-

kehrs in Beziehung stehen. Zunächst auf die Verwaltungsakademie Berlin, durch die die Betriebswirtschaftslehre der öffentlichen Verkehrsunternehmen eine bedeutende Förderung erfuhr. Einschließlich der juristischen und volkswirtschaftlichen Darbietungen brachte sie im W. S. 1921/22 9 Vorlesungen verkehrswissenschaftlicher Natur durch leitende Beamte. Des weiteren ist zu erwähnen die Wirtschafts-Hochschule Düsseldorf. Ihre ursprüngliche Aufgabe ist die Heranbildung zum Hotelbetriebsleiter. Sie zieht damit den Reiseverkehr in den Kreis wissenschaftlicher Behandlung, der bisher nur vereinzelt, so an den Handelshochschulen Köln (Damm-Etienne) und München (v. Völcker) durch eine Vorlesung Aufmerksamkeit fand. Daneben zeigen sich Ansätze zu einer Mitbehandlung des Transportgewerbes durch einstündige Kollegs wechselnder Persönlichkeiten über Organisation von Transportbetrieben. Der Schwerpunkt der Lehrtätigkeit an der Wirtschaftshochschule Düsseldorf liegt in den verkehrswissenschaftlichen Darbietungen Hennigs, der sowohl die Verkehrspolitik wie -Geographie und -Geschichte in den Kreis seiner Vorlesungen zieht.

Neben der volks- und betriebswirtschaftlichen Behandlung des Verkehrs steht als dritter Kreis das Verkehrsrecht. Entsprechend seiner großen teils im Handelsgesetzbuch erfolgten Kodifikation erfolgt seine Pflege teilweise innerhalb des Handelsrechts. Eine Vorlesung über diese Materie von zumeist 4 bis 5stündiger Dauer findet sich wohl in jedem Semester an sämtlichen hier zur Betrachtung herangezogenen Universitäten. Indessen ist nicht zu verkennen, daß vielfach das Verkehrsrecht hinter den anderen in diesem Kolleg zusammengefaßten Stoffen zurücktritt, insbesondere das Schifffahrtsrecht leicht stiefmütterlich behandelt wird. Teilweise ist man dazu übergegangen, das Verkehrsrecht bezw. das Schifffahrtsrecht, d. h. sowohl die im H. G. B. wie die in Sondergesetzen (z. B. Eisenbahnverkehrsordnung, Seemannsordnung, Binnenschifffahrtsgesetz) untergebrachten Rechtsvorschriften in Sondervorlesungen zu behandeln. In Bonn und Heidelberg hat man beispielsweise ein zweites handelsrechtliches Kolleg gebildet, in dem über Schifffahrtsrecht, Privatversicherungs- und Wechselrecht vorgetragen wird (Wolff, Schreuer - Perels). Des weiteren lassen sich Fälle aufführen, in denen man dem See- und Binnenschifffahrtsrecht eine Sondervorlesung widmete. Dies ist mir bekannt von Frankfurt a. M. (Plantz), Göttingen (Meyer), Halle (Schmidt-Rimpler), Münster (Jacobi, His), Rostock (Schmidt-Rimpler). Ueber Verkehrsrecht, insbesondere der staatlichen Beförderungsanstalten wurde und wird vorgetragen in Berlin (Waldecker), Jena (Rosenthal), Münster (Poetsch), Straßburg (Rehm: Post), den Handelshochschulen Leipzig (Kittel: Eisenbahn), München (Schultz), den Technischen Hochschulen Danzig (Wex: Post), Darmstadt (Aron: Post) und der Verwaltungsakademie Berlin. In Halle las in diesem Winter von Gierke über Transportgeschäfte, an der H. H. München im vergangenen Sommer Klausing über Geschichte des Handels- und Verkehrsrechtes, in Marburg Meyer über Frachtrecht. Hervorzuheben unter den deutschen Hochschulen sind die U. und H. H. Berlin, die H. H. Mannheim, die H. H. und U. Köln. Die U. Berlin, weil hier das deutsche und internationale Eisenbahnverkehrsrecht durch von der Leyen seine Förderung fand. An der H. H. Berlin hielt Eger abwechselnd in jedem Semester eine einstündige Vorlesung über Speditions-, Eisenbahn- oder Post-, Telegraphen- und Telephonrecht bis 1915. In Mannheim hat sich Endres auch um das Verkehrsrecht durch Vorlesungen und Übungen verdient gemacht, während Brehm und Bartsch speziell über Binnenschifffahrtsrecht lasen. Köln zeigte in den Jahren 1910/12 eine gründliche Pflege des Verkehrs- und Binnenschifffahrtsrecht durch Wüstendörfer und Spieß, vernachlässigte aber seitdem das Gebiet. Erst die Gründung des Instituts für Verkehrslehre wird auch diesen Zweig der Verkehrswissenschaft

zu einem Blühen gleich den anderen führen: Im Sommersemester 1922 werden über Verkehrsrecht Vorlesung und Übungen (Esch) stattfinden. In der Schweiz und Oesterreich weist das Verkehrsrecht eine ins Auge fallende Pflege auf. Insbesondere überragt die U. Bern durch die Förderung des gesamten Eisenbahnrechtes (Blume, Volmar) alle anderen Hochschulen. Vor dem Krieg wies auch die U. Lausanne verkehrsrechtliche Vorlesungen auf (de Félice), und Hollatz las bereits an der H. H. Lausanne über Luftrecht, eine in Zukunft sicher an Wichtigkeit zunehmende Materie, als deren Vorkämpfer an Hochschulen er gelten darf. Der gleiche Gegenstand wird von ihm heute an der T. H. Darmstadt vorgetragen. Sonst wurde bisher über Luftrecht nur einmal durch Sperrl an der U. Wien gelesen. Diese erweist sich gleichfalls als eine der bedeutenderen Pflegestätten des Verkehrsrecht (Pisko: Frachtrecht, insbesondere der Eisenbahn; von Laun: Öffentliches Eisenbahnrecht, Seerecht). In Prag wird von Engländner auch das Eisenbahnrecht betrieben. Schließlich zeichnen sich die österreichischen Technischen Hochschulen noch als Träger einer Vorlesung über Eisenbahngesetzkunde aus.

Es bleibt uns noch ein Blick zu werfen auf zwei Gebiete, die wieder mit der National-Oekonomie des Verkehrs in enger Beziehung stehen: Die Verkehrsgeographie und die Verkehrsgeschichte. Erstere findet sich in gleicher Weise an Universitäten, Handels- und Technischen Hochschulen betrieben, d. h. jeweils weisen einige Vertreter von diesen 3 Gattungen verkehrsgeographische Vorlesungen auf, die im Durchschnitt mit Intervallen einander folgen. Als Thema erscheint u. a.: Wirtschafts- und Verkehrs-, Siedlungs- und Verkehrsgeographie, Verkehrsgeographie Deutschlands, Geographie des Weltverkehrs, Hauptwege des Weltverkehrs, Geographie der Seewege und der Ozeane, Welthandelswege und -Zentren, daneben spezieller umgrenzte Gebiete. Wir finden verkehrsgeographische Darbietungen an den Universitäten Berlin, Bonn, Breslau, Frankfurt a. M., Freiburg, Göttingen, Kiel, Köln, Königsberg, Leipzig und München, den Handelshochschulen Berlin, Köln, Frankfurt a. M., Königsberg, Mannheim, München, den Technischen Hochschulen Breslau, Danzig, Hannover, Karlsruhe. Auffallen muß, daß auf diesem Gebiet die Technischen Hochschulen, die in den sonstigen Wirtschaftswissenschaften geringe Leistungen aufweisen, gleich neben die anderen Hochschulen zu treten vermögen. Führend in der Verkehrsgeographie sind die Handelshochschulen Berlin (Rohrbach, Wegener, Tiesen), Mannheim (Endres) und die Technische Hochschule Breslau (Dietrich).

Während Köln in dieser Disziplin keine Sonderstellung einnimmt, behauptet es eine solche in der Geschichte des Verkehrs. Als einzige Universität mit einer Professur für Wirtschaftsgeschichte (Kuske) hat sie auf die Pflege des Verkehrs besonderen Wert gelegt. Vor wie nach dem Krieg erstreckten sich die Vorlesungen Kuskes auf die Entwicklung der überseeischen Handelsbeziehungen, der Weltwirtschaft, des Weltverkehrs wie speziellere Probleme, denen insbesondere im letzten Jahr verkehrshistorische Seminare gewidmet wurden. Weiter sind vorzugsweise zu nennen Kiel, wo Rauers in den letzten Jahren vornehmlich über die Geschichte des Seehandels und des Binnenverkehrs las, und Frankfurt a. M., wo Franz bis 1916 die Entwicklung des Weltverkehrs und Laun im Wintersemester 1920/21 das Nachrichten- und Verkehrswesen im Altertum behandelte. Daneben finden sich noch einige Universitäten, an denen über die Geschichte des Welthandels, der Weltwirtschaft gelehrt und gelegentlich ein verkehrshistorischer Vortrag geboten wurde. Hierzu sind zu zählen die Universitäten Berlin, Bonn, Freiburg, Halle, München, Bern und Basel, ferner die T. H. Danzig.

Überblicken wir noch einmal die einzelnen Hochschulen in ihren Beziehun-

gen zur Lehre des Verkehrs! Es ergibt sich sogleich, daß eine kleine Anzahl von ihnen über die große Schar herausragt. Es sind die, die entweder den Verkehr als eigenes großes Problem erkannten oder aus ihm Teilgebiete zu eingehenderer Behandlung herausnahmen: Die Universitäten Berlin, Kiel, Köln und Bern, die Handelshochschulen Berlin und Mannheim. Berlin und Bern, beides Universitäten am Sitz von Eisenbahnverwaltungscentralen haben einen gemeinsamen Zug: Ihr Spezialgebiet ist die Verkehrspolitik, in Sonderheit der Eisenbahnen, sowie das Eisenbahnrecht. Für Kiel ist das Verkehrswesen ein Grenzgebiet. Der ideelle Schwerpunkt ruht hier in der Weltwirtschaft. Von ihr ausgehend ist ein Interesse an deren Kommunikationsmitteln ohne Weiteres gegeben. Es macht sich bei dem Faktor am meisten geltend, der am stärksten zur weltwirtschaftlichen Verflechtung beigetragen hat, dem Seeverkehr. Köln und Mannheim, beides Städte des Westens an dem als Verkehrsweg einzig darstehenden Rhein, haben den gesamten Verkehr als eigenes wissenschaftliches Problem erkannt und seine Behandlung sich zur Aufgabe gestellt. Mannheims Schwerpunkt liegt durch die Persönlichkeit Endres' auf Verkehrspolitik und Verkehrsgeographie. Die Pflege letzteren Zweiges ist Mannheim mit der H. H. Berlin gemeinsam, ebenso wie die der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs und des Verkehrsrechtes. Demgegenüber weist Köln zunächst eine langüberlieferte gründliche Pflege der zusammengefassten Verkehrspolitik auf. Auf dem Gebiet der speziellen Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs ist es durch die Art der Behandlung des Güter- und Nachrichtenverkehrs ebenfalls seit langem führend. Auf dem Gebiet der speziellen Betriebswirtschaftslehre der privaten Verkehrsunternehmungen hat es neue große Anstrengungen unternommen. Das Gleiche gilt von nächster Zukunft an auch für das Gebiet des Verkehrsrechtes. Zurückblickend hat die Geschichte des Verkehrs hier die erste Pflegestätte. Grundlagen und erste Auswirkungen des Instituts für Verkehrslehre sind darin gegeben.



OBERSTEUERINSPEKTOR BREUER, KÖLN: Die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs einschließlich des Frachturkundenstempels.

Die zur Zeit im deutschen Reich gültigen Beförderungssteuern umfassen die Abgaben nach dem Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 und den Frachturkundenstempel nach der Tarifnummer 6 des Reichsstempelgesetzes vom 30. Juni 1913 in der Fassung vom 26. Juli 1918.

Die Kraftfahrzeugsteuer (zur Zeit noch Tarifnummer 8 des genannten Reichsstempelgesetzes) gehört nicht hierher, weil bei ihr das Fahrzeug selbst und nicht der Beförderungsvorgang den Gegenstand der Besteuerung bildet.

Das Personen- und Güterverkehrssteuergesetz gehört zu den wenigen Abgabengesetzen, die im Kriege neu geschaffen sind, und zugleich zu denen, die nach dem Kriege bisher noch nicht geändert d. h. bedeutend erhöht sind. Trotzdem sind die Erträgnisse dieses Gesetzes, soweit es nicht auf Grund der weiter unten geschilderten Anordnungen der Alliierten außer Kraft gesetzt werden mußte, nicht zurückgegangen, sondern infolge der Geldentwertung und der

dadurch bedingten Erhöhung der Personen- und Gütertarife automatisch gestiegen, weil es sich um Abgaben handelt, die vom Hundert des Bruttoaufkommens der Frachten und der Personenfahrpreise erhoben werden. Die Beförderungssteuer ist eine reine Umsatzsteuer. Demgemäß ist im § 2 Nr. 5 des Umsatzsteuerges. vom 24. Dezbr. 1919 auch die Befreiung der Beförderungen angeordnet, die bereits nach dem Personen- und Güterverkehrssteuergesetz steuerpflichtig sind.

Die Personen- und Güterverkehrssteuer wird neuerdings zur Vermeidung von Verwechslungen mit dem Gesamtgebiet der Verkehrssteuern amtlich „Beförderungssteuer“ genannt. Die Verkehrssteuern im verwaltungstechnischen, nicht im volkswirtschaftlichen Sinne umfassen außer der Personen- und Güterverkehrssteuer die Abgaben nach dem Wechselstempelgesetz, dem Reichsstempelgesetz [die Besteuerung der Gesellschaftsverträge, der Wertpapiere usw., ferner der Gewinnanteilscheine und Zinsbogen (Talonsteuer), der Börsensteuer (Effekten- und Devisensteuern), der Lotterien und Rennwetten, der Frachturkunden, der Kraftfahrzeuge und der Versicherungen] und die Grunderwerbsteuer, während die Einkommen-, die Besitz- und Vermögenssowie die Umsatzsteuer das Gebiet der „Besitzsteuern“ bilden.

Der Beförderungssteuer unterliegt nach § 1 des Gesetzes die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenbahnen sowie auf Wasserstraßen.

Ferner ist die Beförderung von Personen und Gütern auf Landstraßen unter bestimmten Voraussetzungen der Abgabepflicht unterworfen.

Befreit von der Abgabe ist der Brief- und Paketverkehr der Post und der Fährbetrieb mit Ausnahme des Eisenbahnfährbetriebs.

Steuerpflichtig ist demnach in erster Linie jede Beförderung auf Schienenbahnen. Dieser Begriff ist nach der Gesetzesbegründung als der umfassendere gegenüber dem der Eisenbahnen gewählt. Es fallen hierunter in der Hauptsache alle Arten von Eisenbahnen (Haupt-, Neben-, Klein-, Privatanschluß-, Straßen-, Schweb-, Zahnradbahnen usw.) nicht aber z. B. Seilbahnen (Grubenseilbahnen und dergl.)

Die Steuer für Beförderungen auf Wasserstraßen wurde vom Inkrafttreten des Gesetzes (1. Oktober 1917) bis zum 24. Juli 1919 in vollem Umfange nach den gesetzlichen Bestimmungen erhoben. Sodann mußte auf Betreiben der Alliierten, wie nachstehend näher dargelegt wird, die Erhebung der Abgabe für die Beförderung auf Wasserstraßen nach und nach auf verschiedenen deutschen Flüssen und schließlich mit Ablauf des 31. Januar 1922 ganz außer Kraft gesetzt werden.

Im Jahre 1919 verlangten die Alliierten unter Berufung auf den Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Dezbr. 1868 (Pr. Ges. Samml. 1869 S. 800) die Aufhebung der Beförderungssteuer auf dem Rhein, weil das im Kriege und ohne Zustimmung der Interalliierten Rheinschiffahrtskommission erlassene Gesetz, soweit die Beförderungen auf dem Rhein in Betracht kämen, keine Geltung für die Untertanen der alliierten und der neutralen Mächte habe. Vorher war m. W. ein ernsthaftes, gleichartiges Verlangen der beteiligten neutralen Staaten (Holland und Schweiz) nicht gestellt worden. Nach längeren Verhandlungen z. B. auch auf der Spa-Konferenz mit der damaligen interalliierten Waffenstillstandskommission mußte sich schließlich der Reichsminister der Finanzen damit einverstanden erklären, daß die Personen- und Güterverkehrssteuer vom 24. Juli 1919 ab auf dem Rhein bis auf weiteres nicht mehr erhoben wird. Diese Außerkraftsetzung der Abgabenerhebung geschah auch zu Gunsten der deutschen Reichsangehörigen, um sie in ihrer Wettbewerbs-