

Eine der Hauptforderungen der V.D.R. war bisher und wird wohl noch einige Zeit die Erhöhung der Provisionen für den Verkauf aller durch das MER bezogenen Fahrtausweise sein. Die Klagen der MER-Vertretungen über die niedrigen Umsatzvergütungen sind allgemein. Sie entbehren auch nicht einer gewissen Berechtigung, da die für Anforderung, Aufbewahrung, Verwaltung, Kontrolle und Abrechnung der geldwerten Fahrtausweise vorgeschriebenen Maßnahmen und Einrichtungen so umfangreich sind und so viel Sorgfalt erfordern, daß auch bei sehr großen Umsätzen ein Reingewinn daraus kaum zu erzielen ist.

Weitere wichtige Punkte, die die V.D.R. augenblicklich vertritt, sind u. a.

1. Die Ermäßigung der Kautionsverpflichtung gegenüber dem MER.
2. Die berechtigte Befreiung von der Bindung an die Europäische Güter- und Reisegepäckversicherungs-A.-G., da sie neuen Verhältnissen nicht Rechnung trägt, und
3. die verständlichen und zu billigen Bestrebungen, für die leitenden Angestellten der Reisebüros Fahrpreisermäßigung bzw. Freifahrt zu Studienreisen auf der deutschen Reichsbahn zu erreichen.

b) Internationaler Verband der Reisebüros.

In Berlin besteht außerdem ein sog. Internationaler Verband der Reisebüros. Ihm gehören eine Anzahl Reisebüros an, die nicht im Besitze der MER-Vertretung sind. Der Untertitel seines Organes, des „Internationalen Verkehrs-Centralblattes, Centralorgan für das gesamte moderne Verkehrswesen“, spricht allein schon für den Geist der Überschneidlichkeit, der aus der Lektüre dieser Zeitschrift mehr als genug erhellt. Auf diese Art und Weise wird man kaum ernste Mitglieder werben noch Erfolge hinsichtlich Preisserhöhung, Konzessionserteilung usw. erzielen. Da die Ausführungen in jenem Blatte z. T. geeignet sind, das Ansehen der Reisebüros zu schädigen, nimmt die Vereinigung Deutscher Reisebüros mit Recht gegen dies Gebahren Stellung.

Eisenbahnpolitik als Mittel der Konjunkturpolitik.

Von Dr. sc. pol. Hansheinrich v. Koppenfels, z. Zt. Dresden.

Der Ruf nach Staatsinterventionismus zur Abwendung der die Volkswirtschaft schädigenden Konjunkturfolgen wird heute auch von denen erhoben, die an sich der Maxime des Laissez faire huldigen. Auch wird die Notwendigkeit der Konjunkturinfluenzierung durch eisenbahnpolitische Maßnahmen aufs eifrigste propagiert. Die Sozialökonomik hat diesem Tatbestand Rechnung zu tragen und sich — was bisher prinzipiell noch wenig geschehen ist — eingehend mit dem Problem der Konjunkturpolitik zu befassen; sagt ja schon Max Weber mit Recht, „daß auf dem Gebiete der Sozialwissenschaften der Anstoß zur Aufrollung wissenschaftlicher Probleme erfahrungsgemäß regelmäßig durch „praktische“ Fragen gegeben wird“¹⁾. Wenn wir im Rahmen dieses Aufsatzes uns mit dieser Frage beschäftigen wollen,

¹⁾ M. Weber, Die „Objektivität“ sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis, aus: Gesammelte Aufsätze zur Wissenschaftslehre, S. 158. Tübingen 1922.

so haben wir zunächst zu untersuchen, inwieweit überhaupt theoretisch der Staat Konjunkturpolitik zu treiben berechtigt ist. Dabei sei vorweg bemerkt, daß wir uns nur ganz in extenso, also mehr programmatisch mit dem ganzen Problem beschäftigen können, da es den Rahmen dieser Zeitschrift sowie den uns zur Verfügung gestellten Raum überschreiten würde. Vor allem können wir die hier zu entwickelnden Behauptungen nicht im einzelnen eingehend belegen und gegen etwaige Einwendungen stoß- und hiebhaft machen.

Analog der Fiktion des „homo oeconomicus“ bei der Erforschung des Wirtschaftslebens ist es möglich, ja sogar notwendig, ebenfalls die Fiktion der reinen Sozialwirtschaft, der „societas oeconomica“ in die Wirtschaftswissenschaft einzuführen, eines Begriffes, der unseres Wissens erstmalig von Helander in voller Schärfe vertreten worden ist. Mit seiner Hilfe ist es möglich, rein theoretisch-abstrakt den Aktivismus auch der substitutiv neben die Tätigkeiten der einzelnen homines oeconomici tretenden Gemeinwirtschaft zu erfassen¹⁾. Der Prototyp einer solchen reinen Sozialwirtschaft ist der Staat, als Quasi-Volkswirtschaftssubjekt; denn wenn auch hier, wie es beim homo oeconomicus der Fall ist, kein einheitlich handelndes Wirtschaftsobjekt vorhanden ist, so kommt doch die praktische Volkswirtschaftspolitik als verkörpertes Wirtschaften der societas oeconomica „so zustande, als ob ein für die Gesellschaft wollendes Subjekt da wäre“²⁾.

So weit folgen wir Helander. Anders aber wird es hinsichtlich des dem beiderseitigen Wirtschaftsaktivismus immanenten Zieles; für uns realisiert sich das Ziel des homo oeconomicus — theoretisch, nicht praktisch! es ist also kein werturteilsbedingtes Ziel, sondern das dem Wirtschaften als solchem immanente telos, ohne das das Wirtschaften ein Nonsens wäre — primär in der größtmöglichen Einkommenserzielung, also einem statischen Gegenwartsnutzen; erst sekundär tritt die Sorge für die weitere Zukunft hinzu; umgekehrt ist es bei der societas oeconomica, deren primäres Ziel die Zukunftsorientierung, also etwas Dynamisches ist, das sich in der größtmöglichen Vermögenszielung objektiviert. Die Berechtigung dieses — primär theoretischen, weiterhin aber auch prinzipiell in der Empirie anzutreffenden — schwerwiegenden Unterschiedes können wir vor allem aus dem Charakter des Staates ableiten, der ja nicht zum mindesten deswegen existent wurde, um sich — historisch in Verfolg der Selbsthaltung — bewußt von der rein statischen Gegenwartsorientierung, der „individuellen Nahrungssuche“ freizumachen zugunsten einer größeren Zukunftssorge. Wir müssen uns hier mit diesen Andeutungen begnügen, verweisen aber vor allem auf E. Sax's „Grundlegung“³⁾, ferner auf G. Jellinek⁴⁾, sowie nicht zuletzt auf die romantische Schule der Sozialökonomik.

Hat so der Staat — als Prototyp der isoliert gedachten societas oeconomica, als Quasi-Volkswirtschaftssubjekt — primär für die Fortentwicklung der Volkswirtschaft zu sorgen, für den wirtschaftlichen Kulturwandel, so liegen auch die Hauptgebiete eines staatlichen Wirtschaftsinterventionismus klar vor Augen.

Das ist einmal: Die Garantieierung der die Fortentwicklung des wirtschaftlichen Lebens bedingenden sog. „Strukturfaktoren“ der Volkswirtschaft, und

¹⁾ Wir wollen „Wirtschaft“ in diesem Sinne identifizieren mit „Wirtschaftshandeln“, ohne dabei schloß am Wirtschaftspsychologismus vorbeizugehen.

²⁾ Sven Helander, Die Ausgangspunkte der Wirtschaftswissenschaft, S. 68. Jena 1923.

³⁾ Emil Sax, Grundlegung der theoretischen Staatswirtschaft, Wien 1887.

⁴⁾ Georg Jellinek, Allgemeine Staatslehre, 4. Aufl. von W. Jellinek. Berlin 1922.

zum anderen: Eine — immer im Sinne der *societas oeconomica* — rational-ökonomische Konjunkturpolitik. —

Hier haben wir es nur mit dem zweiten Punkte zu tun, der aber logisch aus engster mit der ersten Aufgabe der „Strukturpolitik“ zusammenhängt. Es gehört bei der Sorge für die Fortentwicklung der Volkswirtschaft auch dazu, diesen Fortschritt im großen und ganzen gleichmäßig und stetig zu gestalten — denn dem Entwicklungsbegriff ist die Kontinuität immanent —, ihn, soweit das möglich ist, in Einklang zu halten mit der Bevölkerungsvermehrung usw. (vor dem Kriege 1 bis 2% jährliche Zunahme). Vom theoretischen Standpunkte aus einen festen, eindeutigen Entscheid in dieser Frage der konjunkturlosen Wirtschaft zu gewinnen, ist nicht möglich; man kann nur zu einzelnen wirtschaftlichen Fakten Stellung nehmen und im Hinblick auf sie und deren spezifisch volkswirtschaftliche Relevanz das besagte Problem erörtern, wie es z. B. Keynes im Hinblick auf den Spartrieb getan hat¹⁾. Im übrigen darf aber keineswegs die aufsteigende Konjunktur als — im Sinne Schumpeters (Unternehmerpersönlichkeit) — eigentliche Urheberin der wirtschaftlichen Entwicklung zunichte gemacht werden; auf der anderen Seite steht jedoch auf jeden Fall die Schädigung der Volkswirtschaft durch die Baisse gegenüber. Klar ist für uns nun, ohne daß wir detailliert-konjunktivistisch zu dem Problem Stellung nehmen wollen, die Notwendigkeit, für die Steigigkeit der Wirtschaftsentwicklung unter Vermeidung aller Schädigungen zu sorgen. Eines der wesentlichsten Mittel ist hierzu die Konjunkturpolitik, die den Zweck verfolgt, im Interesse der Volkswirtschaft, die wir im wesentlichen mit Mises²⁾ als Verbraucherdemokratie auffassen, eine Regulierung bzw. Nivellierung der Konjunkturschwankungen herbeizuführen, d. h. einen gewissen, der fortschreitenden Entwicklung jedoch entsprechenden Gleichgewichtszustand zu schaffen, der sich in der Aufrechterhaltung der maßgebenden Relationen in den wichtigsten Zweigen von Produktion, Zirkulation und Konsumtion vergegenständlicht. Nicht nur die Verbraucher in toto, auch besonders die Industrie ist am gleichmäßigen Konjunkturverlauf stark interessiert, nicht so sehr seiner ganzen Natur nach der mehr spekulativen Handel, in dem das stehende Kapital recht gering ist. Einer solchen Nivellierungs-Konjunkturpolitik gibt auch die Empirie vollauf recht; die Tendenz eines ständig geringer werdenden Abstandes zwischen Tiefst- und Höchstpunkt ist — von den speziellen Kriegen- und Nachkriegsmomenten abgesehen — unverkennbar gewesen. —

Wir wollen mit Röpke³⁾ zwei Arten von Konjunkturpolitik des Staates unterscheiden.

einmal: die Konjunkturpolitik auf Grund der staatlichen Hoheitsgewalt, und zum anderen: die Geltendmachung des eigenen Bedarfes auf dem Markte; also: der Staat als Fiskus.

Eisenbahnpolitik gehört dabei in beide Kategorien; wir setzen dabei voraus, daß Staatsbahnsystem herrscht, bzw. der Staat weitestgehenden Einfluß auf die Bahnen seines Gebietes besitzt, vor allem die Tarifhoheit. Diese Notwendigkeit weitestgehenden Staatsinterventionismus auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ergibt sich logisch aus dem ersten Aufgabenkreis des Staates als verantwortlichen

¹⁾ John Maynard Keynes, Ein Traktat über Währungsreform. München 1924.

²⁾ Ludwig v. Mises, Die Gemeinwirtschaft. Untersuchungen über den Sozialismus. S. 436. Jena 1922.

³⁾ Wilhelm Röpke, Die Konjunktur. Ein systematischer Versuch als Beitrag zur Morphologie der Verkehrswirtschaft. S. 125 ff. Jena 1922.

wirtschaftspolitischen Leiters der *societas oeconomica*, also aus der Notwendigkeit der „Strukturpolitik“; gehören doch die Bahnen zu den kausalen Bedingungen der volkswirtschaftlichen Entwicklung, zu den „Strukturfaktoren“ der Volkswirtschaft. Theoretisch ist es gleich, Verursachungsmomente der volkswirtschaftlichen Variationen liegen; die Symptome der Konjunktur sind auch die Einsatzpunkte regulierender Maßnahmen. Gerade aber die Eisenbahnen reagieren in stärkstem Maße auf Veränderungen der Wirtschaft, bieten also ihrerseits weitestgehende Möglichkeit, sich durch ihre Beeinflussung den Konjunkturvariationen entgegenzustellen.

Daß gerade Konjunkturpolitik auf Eisenbahnpolischem Gebiete getrieben wird und getrieben werden muß, ist klar. Denn Konjunkturpolitik hat ihre Hebel da anzusetzen, wo die Keime und Verursachungsmomente der volkswirtschaftlichen Variationen liegen; die Symptome der Konjunktur sind auch die Einsatzpunkte regulierender Maßnahmen. Gerade aber die Eisenbahnen reagieren in stärkstem Maße auf Veränderungen der Wirtschaft, bieten also ihrerseits weitestgehende Möglichkeit, sich durch ihre Beeinflussung den Konjunkturvariationen entgegenzustellen.

Konjunkturpolitik auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens als Ausfluß staatlicher Hoheitspotenz objektiviert sich vornehmlich in der Tarifgebung und -gestaltung. Denn Tarifpolitik ist das Ferment jeder privaten wie öffentlichen Eisenbahnpolitik, bilden doch die Tarifeise in ihrer Höhe ein entscheidendes konstitutives Element in der Kostengestaltung aller Produkte. Es betrug nach einer bei Levy⁴⁾ angeführten Statistik unter Zugrundelegung einer Durchschnittsfrachtwerte von 300 km im Herbst 1924 in Deutschland⁵⁾ der prozentuale Frachtenanteil am Gesamtproduktpreis bei: (in %)

Kohle	73,3.
Stabeisen	15,5.
Stickstoff	4,8.
Häuten	3,7.
Weizenmehl	10,1.

Daraus erhellt einwandfrei die Bedeutung, die eine einmal der vorhandenen Konjunktur Rechnung tragende und vor allem zum anderen prognostisch-prophylaktische Tarifpolitik haben kann, um die wirtschaftlichen Schädigungen einer vorausgesehenen „Wechseljahrs“ — im Sinne Spiethoffs — abzuschwächen bzw. weitestgehend beseitigen zu können. Eine solche Tarifpolitik objektiviert sich vor allem in Notstands- und Ausnahmetarifen, ein Gebiet, auf dem die deutschen Eisenbahnen seit dem 10. Januar 1925 dem Ausland gegenüber wieder freie Hand bekommen haben. Es liegt jedoch auf der Hand, daß hinsichtlich der Konjunkturinfluenzierung vor allem nur partielle und vorübergehende Krisen und dergleichen behoben werden können; bei die ganze Volkswirtschaft berührenden Konjunkturschwankungen stößt eine derartige Eisenbahntarifpolitik auf größere Widerstände, die nicht ohne weiteres überbrunden werden können, eine Tatsache, auf die auch schon Offenberg⁶⁾ hinweist. Wie weit bei durch Konjunktur bzw.

⁴⁾ Robert Liefmann, Die Unternehmungsformen mit Einschluß der Genossenschaften und der Sozialisierung. 3. Aufl., S. 125. Stuttgart 1923.

⁵⁾ Hermann Levy, Der Weltmarkt 1913 und heute, S. 36. Leipzig-Berlin 1926.

⁶⁾ Nach dem letzten Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft betrug allerdings die durchschnittliche Beförderungsweite pro t für 1925 nur 146 km.

⁷⁾ E. Offenberg, Konjunktur und Eisenbahnen, Finanzwirtschaftliche Zeitfragen, herausgegeben von G. v. Schanz und J. Wolf, Heft 10, S. 53. Stuttgart 1914.

Konjunkturprognose geforderten partiellen Tarifreduktionen in der Außerachtlassung der Selbstkostendeckung gegangen werden darf, hängt von den jeweiligen wirtschaftlichen Umständen ab, vor allem auch von der voraussichtlichen Dauer einer solchen vorzunehmenden konjunkturpolitischen Tarifherabsetzung. Das Prinzip der Eigenkostendeckung kann dabei — theoretisch, in Verfolg des der *societas oeconomica* involvierten Sinngehaltes — unterschritten werden, wenn unter sorgfältiger Abwägung vor allem aller Zukunftsvorteile und Gegenwartsnachteile in der Zukunft, die je nach der Staatseinstellung eine verschiednen lange „Wirtschaftsperiode“ umfassen kann, volkswirtschaftlich ein Sich-Rentieren solcher an sich dem ökonomischen Prinzip konträrer Maßnahmen mit einiger Aussicht auf Wahrscheinlichkeit erwartet werden darf.

Wesentlich wichtiger aber ist eine eisenbahnpolitische Konjunkturpolitik, die sich in der Geltendmachung des eigenen Bedarfes äußert; es ist mit anderen Worten die Bau- und Beschaffungspolitik der Eisenbahnverwaltung, die hier eine bedeutsame Rolle spielt im Rahmen allgemeiner Notstandsmaßnahmen, wie Erwerbslosenfürsorge und dergleichen. Es sei in diesem Zusammenhang hingewiesen auf das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung vom Sommer dieses Jahres. —

Die Eisenbahn ist einer der bedeutendsten Großabnehmer der Industrie. Das Ziel einer volkswirtschaftlich influenzierten Beschaffungspolitik ist es, wie Offen-berg¹⁾ hervorhebt, das Zünglein an der Wage der Konjunktur abzugeben, d. h. während der Tiefkonjunktur die Industrie usw. mit Aufträgen zu versehen und in der Hochkonjunktur sie damit zu versehen. Als diese wirtschafts- und konjunkturpolitische Aktivität erleichternd kommt hinzu, daß die Eisenbahn gerade Abnehmer von Produkten ist, die im Sinne der modernen Terminologie starken Reagenzcharakter tragen, d. h. sehr elastisch sind auch schon in bezug auf geringfügige Konjunkturvariationen; es sind hauptsächlich Güter des reproduktiven Konsums, Güter von größter Bedarfselastizität, die die Eisenbahnen benötigen. Deren diesbezügliche konjunkturbeeinflussende Tätigkeit ist natürlich keine so leichte und einfache. Bilanzmäßig gesprochen bedeutet sie, in den Zeiten der aufsteigenden Konjunktur, in der ja nach Tecklenburg²⁾ der Stand des hierfür maßgeblichsten Reagenzmomentes, des Betriebskoeffizienten, am günstigsten ist, die Ansammlung einer Rücklage, um aus ihr in Depressionszeiten die Mittel zur vermehrten Auftragserteilung an die — wohlgemerkt: heimische — Industrie zu entnehmen. Daß das praktisch nur in gewissen Grenzen möglich ist, liegt auf der Hand.

Eine weitere Grenze, auf die auch Röpkke³⁾ hinweist, liegt in dem Gegensatz zwischen dem Businessstum bei den Lieferanten der angeforderten Produkte und dem mehr oder minder starken Bürokratismus bei den Bestellern derselben. Ein anderer Vorteil der Verschiebung der Beschaffungen, soweit angängig, in die Depressionsperiode liegt auch in den billigeren Preisen der zu bestellenden Produkte. Doch muß demgegenüber auf zweierlei hingewiesen werden:

1. werden voraussichtlich noch längere Zeit hindurch die so bestellten Produkte brach liegen, wie Baumaterial, vor allem aber Waggons und dergleichen, und

¹⁾ E. Offenberg, a. a. O. S. 49.

²⁾ K. Tecklenburg, Der Betriebskoeffizient der Eisenbahnen und seine Abhängigkeit von der Wirtschaftskonjunktur. Mit 5 Tafeln. Sonderdruck aus: Archiv für Eisenbahnwesen, 1911, Heft 51f. Berlin 1911.

³⁾ W. Röpkke, a. a. O. S. 127.

2. haben sich — für die ehemalige Präsident des für die Beschaffungspolitik der deutschen Eisenbahnen zuständigen Eisenbahnzentralrates Dr. Sarre, allerdings in einer Verteidigung der Geschäftsführung der ihm unterstellt gewesenen Behörde, hervorhebt (Frankfurter Zeitung vom 28. Januar 1922, 1. Morgenblatt) — die Lieferanten schon seit langem zu Lieferverträgen zusammengeschlossen, die nicht zum mindesten eine kontinuierliche Stabilität der Preise gewährleisten.

Neben die eigentliche Beschaffungspolitik tritt als notwendiges Korrelat die Baupolitik. Es handelt sich dabei einmal um Neubau von Trassen, der allerdings im modernen Europa keine allzu bedeutsame Rolle mehr spielt; der Bedarf ist im großen und ganzen gedeckt. Auf die Einwirkungen auf den industriellen Aufschwung Englands durch den mit staatlichen Anleihen in Angriff genommenen vermehrten Bahnbau, ferner auf die gegenreichen allgemein-volkswirtschaftlichen Vorteile im Gefolge des preußischen Kleinbahngesetzes um die Jahrhundertwende ist öfters hingewiesen worden. Heute spielen dagegen die Erweiterungs- und die der fortschreitenden Technik folgenden Umbauarbeiten, wie neuentens die Elektrifizierungsbestrebungen, eine große Rolle. Hier ist vor allem der Ansatzpunkt für die Konjunkturpolitik, die — mit den in der Depression gekauften Materialien — in der Börse analoger Eskomptierung zukünftiger Ausstattungs- und Rentabilitätsmöglichkeiten der Arbeitslosigkeit zu steuern hat; denn es ist gerade die Krise die Zeit der — marxistisch gesprochen — größten „industriellen Reserverarmee“.

Offen bleibt, wie schon bei der Erörterung der Tarifpolitik angeführt wurde, die Frage, „wieviel der Entwicklung des Verkehrs nachgelassen werden darf, um auf den Vorteil der Gegenwart zu verzichten und mit dem Vorteil der Zukunft zufrieden zu sein“¹⁾. Hier ist nur — theoretisch — klar die zwingende Notwendigkeit — wie schon vor allem auch Friedrich List hervorhebt, und wie sich aus der Zukunftsgerichtetheit der *societas oeconomica* zwangweise und logisch ergibt —, gegebenenfalls zum Nachteil der Gegenwart Zukunftsrichtungen zu schaffen. Die Länge und Intensität einer solchen „Zukunftsstrecke“, für die der Staat zu sorgen hat, d. h. die Länge der Zeit, in der auf Rentabilität der Aufwendungen jeweils gesehen wird, bleibt den speziellen Umständen vorbehalten. Theoretisch allerdings können wir, da wir von der relativ „ewigen“ Dauer des Staates sprechen, auch eine „ewige“ Wirtschaftsperiode konstruieren. Die Rentabilität liegt dann in der Unendlichkeit. Es ergibt sich jedenfalls für uns, daß der Staat zur Durchführung der so kurz umrissenen konjunkturbedingten Bau- und Beschaffungspolitik gegebenenfalls Anleihen aufzunehmen hat. Es kommt als erleichternd hierbei hinzu, daß die Emission von Obligationen in Depressionszeiten keine allzu hohen Unkosten an Zinsen und dergleichen verursacht. Es kann also mit Hilfe des flüssigeren Gelds und Kapitalmarktes billiger gekauft werden. Inwieweit praktisch gesprochen die Eisenbahnverwaltung hierbei die Gegenwart belasten soll zugunsten erst in relativer Ferne liegender Rentabilitätsaussichten, kann, wie gesagt, dabei aprioristisch nicht entschieden werden. Nur die auch theoretisch sich ergebende Notwendigkeit einer unter Umständen Gegenwartsbelange gegenüber Zukunftsaussichten vernachlässigenden Konjunkturpolitik konnte und mußte hier betont werden. Detaillierter zu dem Problem der Konjunkturpolitik im Rahmen rational-ökonomischer gehandhabter Eisenbahnpolitik Stellung

¹⁾ Gustav Cohn, System der National-Ökonomie. Ein Lesebuch für Studierende. Bd. III: Das Verkehrswesen, S. 916. Stuttgart 1898.

zu nehmen, mangelte der Raum; es konnte nur die vorhandene Problematik kurz zur Darstellung gebracht werden. Es wäre — darauf sei noch hingewiesen — eine dankenswerte Aufgabe, an Hand der ja in den einzelnen Geschäftsberichten der Eisenbahnen, vor allem auch der Deutschen Reichsbahngesellschaft enthaltenen Statistiken Möglichkeit und Nutzeffekt eisenbahnpolitischer Konjunkturlieferung nachzuweisen. Denn Lescure¹⁾ hebt mit Recht hervor, daß auf diesem Gebiete, wie überhaupt in der „wirtschaftlichen“ Gestaltung der öffentlichen Arbeiten eins der wichtigsten „*rémedes curatifs aux crises*“ liegt.

Buchbesprechungen.

Engländer, Dr. jur. Oskar, Eisenbahndirektor und Professor an der Deutschen Universität in Prag. *Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze*. Jena, Gustav Fischer, 1924, 230 Seiten. — Sax, Dr. Emil, o. ö. Professor der politischen Ökonomie i. R. *Preiserscheinungen des Verkehrswesens*. Berlin, Julius Springer, 1926, 64 Seiten.

„Wenn sich somit das vorliegende Buch auch vielfach auf Vorarbeiten stützen konnte, und insbesondere den Werken von Thünen, Weber und Sax grundlegende Einsichten entnahm, mußte doch der Form und teilweise auch dem Inhalte nach etwas Neues geschaffen werden.“ Dieses Neue, das geschaffen werden muß und das Engländer in seiner Arbeit geschaffen zu haben glaubt, ist bestimmt, die Enttäuschung, die das Studium der allgemeinen Verkehrslehre (Verkehrstheorie) gemäß dem heute vorliegenden Schrifttum bereitet, zu beseitigen. Engländer beansprucht also, in reinen Erkenntnis des Verkehrs und seiner Zusammenhänge wesentlich über die vorliegenden Arbeiten, insbesondere auch über die Allgemeine Verkehrslehre von Sax (Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Band I, Berlin 1918) hinauszuführen. Versuchen wir, in gedrängter Kürze das Wesentliche der Engländerschen Gedankengänge zusammenzufassen. Auch hier gibt uns das Vorwort einen Anhalt: „Die Lehre vom Güterverkehr im engeren Sinne zerfällt wieder in eine Lehre vom Markte und eine Lehre vom Standorte. Erstere beobachtet die Wirkungen der mit Kosten verbundenen Beförderung auf den Absatz der Güter von bestimmten Orten aus, letztere sucht festzustellen, in welcher Weise die Kosten der Beförderung für den Standort der Erzeugung der abzusetzenden Güter selbst maßgebend werden. In der Lehre vom Markte ist wieder von zwei verschiedenen Tatbeständen auszugehen. Der eine Tatbestand ist der des einheitlichen Erzeugungsortes, der ein Verbrauchsgebiet versorgt. Der andere Tatbestand ist der des einheitlichen Verbrauchsortes mit umliegendem Bezugsgebiet. Mit diesen zwei Tatbeständen kreuzen sich zwei andere. Der eine ist der, daß das abzusetzende Gut ein Kostengut ist, der andere, daß das Gut, das befördert werden soll, in einer bestimmten gegebenen Menge vorkommt. Diese Tatbestände vereinigen sich zu einem weiteren Tatbestand, dem der produktionsverwandten Güter. Die Lehre vom Standort berücksichtigt dann wieder die verschiedenen Tatbestände lagergebundener und lagerfreier Stoffe, ebenso wie den

¹⁾ Jean Lescure, *Des crises générales et périodiques de surproduction*. 3. Aufl., S. 420 ff. Paris 1923.

einzeln Verbrauchsorte und ganzer Verbrauchsgebiete. Alle diese Verhältnisse sind dann wieder im Beharrungszustand (statisch) und im Veränderungszustand (dynamisch) zu untersuchen.“

Demnach gliedert sich die Theorie in die Behandlung folgender Komplexe:
Einheitlicher Erzeugungsort eines Kostenerzeugnisses mit flächenhaftem Absatzgebiet.

Einheitlicher Erzeugungsort eines Gutes gegebener Menge.

Wettbewerb mehrerer Erzeugungsorte.

Einheitliche Erzeugungs- und Verbrauchsorte.

Einheitlicher Absatzort mit flächenhaftem Erzeugungsgebiet.

Wettbewerb mehrerer Verbrauchsorte.

Absatz verschiedener Güterarten erster Ordnung.

Produktionsverwandte Güterarten.

Standort der Verarbeitung. Eine lagergebundene Güterart höherer Ordnung.

Mehrere lagergebundene Güterarten höherer Ordnung.

Wirkungen der Beförderungskosten im Rahmen der verkehrswirtschaftlich gegliederten Volkswirtschaft.

Verhältnis zur Wirklichkeit.

Der Leser wird in diesen Komplexen an sich nichts finden, das ihm nicht aus der allgemeinen Nationalökonomie und der allgemeinen Verkehrslehre geläufig wäre. Das formal Neue der Engländerschen Ausführungen besteht darin, daß er mit Hilfe der mathematischen Methode — die sich übrigens in der Tariflehre von je einer gewissen Beliebtheit erfreut hat — Zusammenhänge, die man bisher beziehungsmaßig auszudrücken pflegte, in die Form des Gesetzes kleidet. Worin ist aber das inhaltlich Neue zu suchen? Zweifellos sind die Darlegungen Engländers, so wie sie sind, bisher noch nirgends zu finden. Er versucht den Engländern gegen den dynamischen Zustand abzuweichen, Beziehungen, die bisher allgemein ausgedrückt wurden, konkret bis in die letzten Einzelheiten durchzudenken, er versucht vor allem auch rein quantitativ Veränderungen zu messen und in gesetzmäßige Formeln zu kleiden.

Sax bezweifelt, ob darin wirklich neue Erkenntnisse liegen. Er war ja der erste, der sich mit dieser Arbeit beschäftigen mußte. Der Anspruch etwas Neues zu schaffen, geht einseitigen über sein und nur über sein Werk, das Engländer zudem in Schmollers Jahrbuch 1924 einer eingehenden Kritik unterzogen hat. Der hier zur Verfügung stehende Raum reicht bei weitem nicht hin, in die Einzelheiten der Kontroverse zwischen Engländer und Sax hinauszusteigen; die Frage der Frachtsatzbildung, die ja nur ein Ausdruck der jeweiligen allgemeinen theoretischen Ansichten ist, wollen wir hier überhaupt außer Betracht lassen.

Wer nach der Lektüre des Engländerschen Buches zurückdenkt, wird sehr geneigt sein, Sax beizupflichten. Sax weist mit Recht darauf hin, daß die Schilderung des Beharrungszustandes nur für den notwendig ist, der sich der mathematischen Methode bedienen will. Das ist ja vielfach überhaupt der Nachteil dieser Methode, daß sie schwere Reiter auf leichte Pferde setzt. Die Arbeit Engländers stellt sich insgesamt dar als eine subtile Auswertung bisheriger theoretischer Arbeit und zugleich als Versuch, die Dinge auch rein quantitativ zu erfassen. Daß zu dem letzteren Versuch eine Reihe von Voraussetzungen gemacht werden müssen, die erheblich von dem Reich des Wirklichen wegführen, braucht man nicht mit der Schärfe zu verurteilen, mit der Sax es tut. Ohne gewisse Abstraktionen kommt keine Theorie aus, und es zeigt sich wenigstens die Richtung an, die die Dinge von sich aus haben, wenn und so lange sie nicht durch andere