

Post- und Nachrichtenverkehr.		Seite
Hellmuth, H., Oberpostdirektor Dr., Nürnberg. Die Wirtschaftsführung der DRP unter dem Einfluß des RPPG	121	
Staedler, Postrat Dr., Berlin. Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung	23	

Buchbesprechungen.

Burmester, Heinrich. Die Entwicklung der Elbschiffahrt in jüngster Zeit (1924—1927). (N.-Z.)	27
Hedander, Sven. Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung (Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Thieß, Köln)	76
Hellmuth, H., Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost. 3. und 4. Teil. (Oberregierungsrat Prof. Dr. Schwaighofer, München)	30
Herwig, Bernhard. Psychotechnische Methoden im Verkehrswesen. (Reichsbahnrat Dr. Couvé, Berlin)	141
Hesse, P., Die deutschen Wirtschaftsgebiete in ihrer Bedeutung für die landwirtschaftliche Erzeugung und Versorgung Deutschlands. (N.-Z.)	31
Hörmann, Max. Das Weltkabelnetz und seine wirtschaftliche Organisation (Oberregierungsrat Prof. Dr. Schwaighofer, München)	144
Mayer, Otto. Entwicklung und Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen. (N.-Z.)	143
Qunatz, R. G. Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn. (Reichsbahnoberrat Dr. Adam, Köln)	142
Sautter, K. Geschichte der Deutschen Post. Teil I: Geschichte der Preußischen Post. Bis 1858 bearbeitet von Dr. H. v. Stephan; neubearbeitet und fortgeführt bis 1868 von K. Sautter. (N.-Z.)	28
Stephan, H. v. siehe Sautter.	
Studiengesellschaft für Verkehrswege lokaler Bedeutung. Bau und Betrieb neuer Verkehrswege lokaler Bedeutung in Bayern. (Dipl.-Volkswirt Schultz, Köln)	31
Wiskott, Carl T. Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe. (N.-Z.)	78
Literatur-Anzeigen. (N.-Z. und Dipl.-Volkswirt Schultz, Köln) . . . 79, V. A. 22, V. A. 47	

Verkehrsarchiv.

Eisenbahnen (Dipl.-Volkswirt Schultz)	V. A.	1, 29
Straßen- und Kleinbahnen (Dipl.-Volkswirt Schultz)	„	5, 33
Straßenverkehr (Dipl.-Volkswirt Schultz)	„	6, 33
Seeschiffahrt (N.-Z.)	„	8, 34
Binnenschiffahrt (N.-Z.)	„	11, 39
Luftverkehr (Dipl.-Volkswirt Schultz)	„	18, 43
Post- und Nachrichtenverkehr (Dipl.-Volkswirt Schultz)	„	20, 45
Spedition (N.-Z.)	„	21, 46
Reiseverkehr (N.-Z.)	„	22
Allgemeines (N.-Z.)	„	22, 46

Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik.

Von Privatdozent Dr. A. F. Napp-Zinn,
Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.)

Inhalt:

- I. Der Stand verkehrspolitischer Forschung.
- II. Die Stellung der Nationalökonomie zu Hauptproblemen der Verkehrspolitik.
 - a) Staat und Eisenbahnen.
 - b) „Volkswirtschaftliche Rentabilität“ der Verkehrsmittel.
- III. Zum Ausbau der Verkehrswissenschaft.

Einer Erörterung der Beziehungen von Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik wird zweckmäßig eine Festlegung der beiden Begriffe, wie sie hier verwandt werden sollen, vorausgeschickt. Unter Verkehrswissenschaft pflege ich zu verstehen: „die planmäßige Kenntnis der geographischen und technischen Gegebenheiten und der ökonomischen Wirksamkeit der Verkehrsmittel, ihrer betriebs- wie volkswirtschaftlichen Organisation“. Demgegenüber seien hier als Inhalt der Verkehrspolitik betrachtet — engeren oder weiteren Abgrenzungen bei anderen Gelegenheiten soll damit nicht vorgegriffen werden — die Maßnahmen, die die öffentliche Gewalt zwecks Wahrung der Interessen der Allgemeinheit im Hinblick auf die Verkehrsmittel ergreift, wie die Bemühungen der Privatwirtschaft, die öffentliche Gewalt zu ihr irgendwie vorteilhaft erscheinendem Eingreifen auf dem Gebiet des Verkehrswesens zu veranlassen. Die Verkehrspolitik stellt somit einen wesentlichen Teilgegenstand der Verkehrswissenschaft dar.

Die Untersuchung der Beziehungen zwischen Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik soll sich auf folgende Fragenkreise erstrecken:

1. In welchem Umfang ist die Verkehrspolitik bisher Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchung geworden? Inwieweit und auf welche Art ist eine Verstärkung und Vertiefung dieser Beziehungen zwischen der Verkehrswissenschaft und der praktischen Verkehrspolitik anzustreben?

2. Ist die Wissenschaft hinsichtlich der Verkehrspolitik in den wesentlichsten Problemen zu einer einheitlichen Stellungnahme gelangt? Inwieweit steht das Urteil der Verkehrswissenschaft gelegentlich im Gegensatz zu dem praktischen verkehrspolitischen Geschehen, und wie ist diese Tatsache zu erklären?

Die Beantwortung dieser Fragen kann hier nur in das Wesentliche herausstellenden Zügen erfolgen. Sie beschränkt sich auf die deutschen Verhältnisse, wenn auch ausländische Streiflichter nicht vermieden werden sollen. Auch zeitlich ist eine Beschränkung erforderlich: Lediglich die Gegenwart, d. h. die Zeit nach dem Weltkrieg soll zur Behandlung stehen, daneben noch die Vorkriegszeit

¹⁾ Der Abhandlung liegt ein Vortrag zugrunde, der am 26. II. 1929 in der von der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln veranstalteten Vortragsreihe über „Neuere Strömungen in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften“ gehalten wurde. Zum Druck erfolgte eine eingehendere Ausarbeitung. Der I. Abschnitt verfolgt namentlich die Absicht, einen vollständigen Überblick über die deutsche Standard-Literatur der Verkehrspolitik zu bieten, wobei indessen von einer inhaltlichen Kritik der einzelnen Werke nach wie vor abgesehen wurde.

lich gering. Lediglich zu kleineren Berichten für die Abteilungen „Chronik“ bzw. „Miscellen“ des „Weltwirtschaftlichen Archivs“ und von „Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik“ hat das Verkehrswesen ein dankbares Objekt abgegeben. Ein andermal ergibt sich die gleiche Feststellung bei Betrachtung der Untersuchungen und Verhandlungen der führenden deutschen wissenschaftlichen Organisation: des Vereins für Sozialpolitik. Obschon die Fülle der in Nachkriegsjahrzehnt hervorgetretenen Probleme der Verkehrspolitik zutage liegt, hat der Verein, der sonst gerne aktuelle Fragen zum Gegenstand seiner Untersuchungen macht, in den letzten 20 Jahren das Verkehrswesen — von gelegentlichen Streifungen im Rahmen anderer Untersuchungen abgesehen — vernachlässigt, im Gegensatz zu der Zeit um die Jahrhundertwende, wo er einerseits die Binnenschifffahrt (Band 100—102 der Vereinsschriften) und die Wasserstraßenabgabefrage (Band 115/116), andererseits die Lage der in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter (Band 103/104, 113) eingehend behandelt hatte.¹⁾ Um so mehr ist es zu begrüßen, daß die zweite, jüngere nationalökonomische „gelehrte Gesellschaft“ Deutschlands, die Friedrich List-Gesellschaft, im Herbst 1927 eine ergiebige Diskussion über „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“ veranstaltete.

Wie erwähnt, haben die schwachen von der Nationalökonomie auf die Erforschung des Verkehrswesens angesetzten Kräfte starke Unterstützung aus anderen Kreisen gefunden. Die geringe Intensität der nationalökonomischen Betätigung auf dem Verkehrsgebiet mag z. T. gerade dadurch erklärlich sein, daß man angesichts der starken Tätigkeit der Verkehrstechniker und Verkehrspraktiker auf eigene Betätigung auf diesem Gebiet verzichtete, das doch in der Regel erst ein tieferes Eindringen in die oft schwierige und spröde Materie voraussetzt, bevor man sich mit eigenem Urteil an die Öffentlichkeit wenden kann. Soweit man sich von vornnehmlich eisenbahntechnischer Seite mit der Verkehrsorganisation und -politik befaßt hat, sind zwei Namen hervorzuheben: Otto Blum und Carl Pirath, die u. a. in gemeinsamer Arbeit kürzlich (1928) auch die beste programmatische Schrift für die deutsche Luftverkehrspolitik: „Lebensfragen der deutschen Luftfahrt“ geliefert haben. Während Piraths Wirksamkeit ihren Niederschlag vornnehmlich in einer Reihe beachtlicher, besonders auf das Nebeneinander der Verkehrsmittel gerichteter Aufsätze gefunden hat, entstanen Blums Feder neben zahlreichen ähnlich tendierenden kleineren Abhandlungen auch sein schönes, bei gewisser populärer Einstellung doch auch wissenschaftlich sehr anregendes Werk „Der Weltverkehr und seine Technik“ (2 Bde., 1921) und der Beitrag „Verkehr der Eisenbahnen“ zu der Handbibliothek für Bauingenieure (1925).

Zur wissenschaftlichen Betätigung der Verkehrspraktiker übergehend muß an erster Stelle der ausgedehnten Leistungen aus den Kreisen der Eisenbahnpraxis gedacht werden. Mithin bedingt durch den nach außen weitgehend in sich abgeschlossenen Charakter des Staatsbetriebes hat sich eine spezifische, aus technischen, wirtschaftlichen und juristischen Komplexen zusammengesetzte Eisenbahnwissenschaft entwickelt, über deren Umfang sich die außenstehenden Vertreter der mit ihr verbundenen Disziplinen nur selten voll Rechnung gegeben haben.²⁾ Ihren vornehmsten Ausdruck haben die auf Wirtschaft und Recht der Eisenbahnen gerichteten wissen-

¹⁾ Sonstige dem Verkehrswesen gewidmete Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Bd. 99 Eisenbahntarife und Wasserfrachten, hrsg. von Loiz, 1900; Bd. 99 Die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben, hrsg. von Freiherrn von Berlepsch, 1902; Bd. 108 Störungen im Verkehrsgewerbe während der Jahre 1900/1, 1903.

²⁾ Den besten Einblick ermöglicht die Röltische Enzyklopädie des Eisenbahnwesens 2. Aufl., 10 Bände, 1912—1923.

schaftlichen Bemühungen in Deutschland gefunden in dem Archiv für Eisenbahnwesen, das Exzellenz von der Leyen nimmereit seit über 50 Jahren (1878) herausgibt. Aus neuester Zeit verdienen des ferneren die Anstrengungen der Reichsbahn selbst als Herausgeberin verkehrswissenschaftlicher Literatur, zu der sie sich eines besonderen Organs, der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, bedient, der Hervorhebung. Unter den veröffentlichten Schriften, die naturgemäß in erster Linie dem Bedarf der Reichsbahnbediensteten und dem Benutzerkreis der Reichsbahn zu dienen haben, befinden sich zahlreiche auch wissenschaftlich wertzuschätzende Schriften. Im Hinblick auf die Leistungen einzelner Persönlichkeiten auf eisenbahnwissenschaftlichem Gebiet wird von einer Namentnennung zweckmäßig Abstand genommen: Zu groß ist der Kreis der hier Beteiligten, zu schwer dementsprechend die Abgrenzung der Hervorzuhebenden. Eine Ausnahme sei gemacht hinsichtlich des Namens Sarter als Herausgeber des (leider nicht fortgeführten) Jahrbuchs des Deutschen Verkehrswesens (1921, 1922) und Verfasser grundlegender Schriften über das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart (Die Reichseisenbahnen, 1920; Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (gemeinsam mit Kittel), 2. Aufl. 1927 und „Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen“ 1927). Daneben ist noch besonders hinzuweisen auf die zumeist in Vorträgen zum Ausdruck kommende verkehrswissenschaftliche Tätigkeit der höchsten Führer der Reichsbahn, so des Generaldirektors Dr. Dormmüller¹⁾ und des Staatssekretärs Vogt.²⁾

Wie für die Reichsbahn gilt auch für die Reichspost, daß sie weitgehend zum in sich geschlossenen, wohl bestellten Pflanzgarten eigenen Disziplin geworden ist. In Parallele zum Archiv für Eisenbahnwesen steht das an Alter noch etwas ehrwürdiger Archiv für Post und Telegraphie (seit 1873). Die von einer Reihe führender Postfachmänner herausgegebene Sammlung „Post und Telegraphie in Wissenschaft und Praxis“ legt ähnlich wie die Veröffentlichungen der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Reichsbahn Zeugnis für die forschende und lehrende Aktivität ihrer Dienstangehörigen.³⁾

Gegenüber der in den Kreisen der Reichsbahn und Reichspost geleisteten verkehrswissenschaftlichen Arbeit stehen die Leistungen aus den sogenannten freien Verkehrsgewerben, in erster Linie See- und Binnenschifffahrt, beträchtlich zurück. Dem Ausbildungsgang der in Frage kommenden Persönlichkeiten zufolge großenteils eine Selbstverständlichkeit. Doch lassen sich auch hier, namentlich in der Gegenwart, beachtliche Ansätze zu literarischer Wirksamkeit in den führenden Kreisen erkennen. Besonders hinzuweisen ist einmal auf die repräsentativen Reden und Aufsätze der leitenden Köpfe der Großreedereien (in der Seeschifffahrt: Cuno, Stimming u. a., in der Binnenschifffahrt: Ott, Hecht u. a.), ein andermal auf die nur in diesen Verkehrszweigen denkbaren Arbeiten hervorragender Syndici. Zu nennen sind hier Erich Murkens Werk über „Die großen transatlantischen Linien-

¹⁾ Vgl. z. B. den Vortrag vor dem Oberseklub in Hamburg „Reichsbahn und Elektrisierung“ in: Hamburger Obersee-Jahrbuch 1928, und in „Die Reichsbahn“, 1928, Heft 15.

²⁾ Vgl. z. B. die Vorträge „Wandlungen im deutschen Eisenbahnwesen“ vor der Deutschen Vereinigung für Staatswissenschaftliche Fortbildung, in: Strukturwandlungen der Deutschen Volkswirtschaft, Bd. II, 1928, und „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“ in den gleichnamigen Verhandlungen der Friedrich List-Gesellschaft 1927.

³⁾ Interessant sind auch hier wie dort vielfache Bemühungen, in besonderen Schriften Forschungsergebnisse und Kenntnisse aus anderen Lebensgebieten und Disziplinen den Angehörigen des betreffenden Verkehrszweiges zugänglich zu machen, z. B. Staatsrecht, Wirtschaftskunde u. ä. Gerade hierin äußert sich die Neigung, für die Bediensteten der Reichsbahn und der Reichspost einen eigenen Wissenschaftskreis zu schließen.

reederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften" und das von Walter Schmitz-Sieg herausgegebene und mitverfaßte Sammelwerk „50 Jahre Rhein-Verkehrs-Politik“.

Schließlich sind noch die Leistungen aus den Kreisen der Verkehrsverwaltung zu berücksichtigen. Hervorzuheben ist hier Kurt Giese mit seinen Untersuchungen über „Das Seefracht-Tarifwesen“ (1919) und „Hauptfragen der Reichsbahnpolitik“ (1928).

II. Die Stellung der Nationalökonomie zu Hauptproblemen der Verkehrspolitik.

Zur Klärung der zweiten hier zur Behandlung stehenden Frage, inwieweit die Wissenschaft in den wichtigsten verkehrspolitischen Problemen zu einer einheitlichen Stellung gelangt sei, ist vorweg die Feststellung der als wichtigst zu bezeichnenden Probleme notwendig. Ich betrachte als Hauptprobleme der wissenschaftlichen Verkehrspolitik

1. die Frage, inwieweit der Staat selbst Verkehrsunternehmer sein soll,
2. die Frage, welchen Wirtschaftlichkeitsmaßstab der Staat an die Verkehrsmittel legen soll.

Ein 3. wesentliches verkehrspolitisches Problem, das in gewisser Hinsicht aus der zweiten Frage entspringt, gewissermaßen deren detaillierter Behandlung betrifft, ist die Preispolitik der öffentlichen Verkehrseinrichtungen und -unternehmungen, ein Problem, dessen Behandlung an dieser Stelle unterbleiben muß, einmal da sein Umfang zu groß ist, ein andermal es ein Eindringen in preis-theoretische Fragen verlangt, die den Rahmen einer verkehrspolitischen Betrachtung durchbrechen.

a) Staat und Eisenbahnen.

Die erste Frage, welche Stellung die deutsche Verkehrswissenschaft zum Staatsbetrieb von Verkehrsmitteln einnimmt, ist grundsätzlich dahingehend zu beantworten, daß sie — im Gegensatz zu der angelsächsischen Verkehrswissenschaft — weitgehend den Staatsbetrieb bejaht. Es gilt dies indessen keineswegs allgemein, d. h. hinsichtlich aller Verkehrsmittel. Die Überlassung von Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt an den freien Konkurrenzbetrieb kann vielmehr als communis opinio der Verkehrswissenschaft gelten; dem steht gegenüber die vorwiegende Bejahung des Staatsbetriebes des bedeutendsten Verkehrsmittels, der Eisenbahnen. Soweit nicht dem Staatsbetrieb der Vorzug gegeben wird (Wagner, van der Borgh, von der Leyen), wird dieser doch durchgängig als dem staatlich regulierten Privatbetrieb gleichwertig erachtet (Sax, Blum). Die Einstellung der einen Autoren zugunsten des Staatsbetriebes wie die sozusagen neutrale Stellung der anderen Autoren bedürfen der Erklärung und Kritik.

Ausgangspunkt der staatsbejahenden Einstellung ist die in der technisch-ökonomischen Eigenart der Verkehrsmittel liegende Vorteilhaftigkeit des Betriebs bestimmter Verkehrsmittel in Monopolform. Wesentliche Teile der Anlage wie der Betriebsvorgänge bestimmter Verkehrsmittel sind von solcher normaler Weise nicht vollgesättigter Kapazität, daß die Zusammenfassung des Verkehrs in einer Anlage, einem Unternehmen der Konkurrenz mehrerer vorzuziehen ist. Während dieser ökonomische Hinweis zum Monopol bei den meisten Verkehrsmitteln nur die Elemente Weg und Station (Hafen) betrifft, erstreckt sich bei der Eisenbahn der ökonomische Anreiz zum Monopol aus Gründen der Betriebsorganisation wie aus dem technischen Gefahrenmoment auf den Gesamtbetrieb. Wird die Zweckmäßig-

keit des Monopols beim Eisenbahnbetrieb anerkannt, so liegt die Folgerung der Monopolübertragung an den Staat nahe. Sie ergibt sich da, wo einerseits bei privatem Monopol mit einer Ausbeutung der Benutzer gerchnet wird, andererseits in dem Verkehr ein Kollektivbedürfnis erblickt und der Staat zu seiner Befriedigung geeignet betrachtet wird. Überwiegend zeigt die deutsche Verkehrswissenschaft eine Neigung zur Bejahung dieser Prämissen. Sie wird bestärkt in dieser Einstellung durch ihre Auffassung von der Funktion des Staates, zu dessen Aufgaben man auch die Förderung der Wirtschaft im allgemeinen wie die Unterstützung notleidender oder von Natur ungünstiger gestellter Bevölkerungsschichten und Landesteile rechnet.

Im einzelnen scheiden sich allerdings die Geister in den Prinzipfragen, woraus dann die vorerwähnte Trennung in Befürworter des Staatsbahnsystems und „Neutrale“ resultiert. Blums Stellung zu den einzelnen Momenten ist dabei nicht einwandfrei erkennbar, da er bei ihrer Behandlung absichtlich die Vorteile des Privatbetriebs und die Mängel des Staatsbetriebs unterstreicht, um „ein Gegengewicht gegen die in Deutschland bisher übliche unsachliche einseitige Stellungnahme der Kathedersozialisten zu schaffen“.¹⁾ Adolph Wagner ist in der Tat der entschiedenste Befürworter des Staatsbahnsystems. Er verlangt, um die Tarifpolitik im Gesamtinteresse und im Einklang mit den Zielen der inneren Wirtschaft- und Sozialpolitik und auswärtigen Handelspolitik regeln zu können, Staats-Eigentum und -Verwaltung. „Selbst weite Machthefugnisse der öffentlichen Gewalt über private Verkehrsanstalten reichen nicht aus, Befugnisse, welche ohnehin fast immer fehlen und mit dem einmal gebotenen privaten, d. h. hier Erwerbsinteresse dieser Verkehrsanstalten in der Tat auch schwer vereinbar sind.“²⁾ Weiter betont Wagner die mit dem Privatbetrieb verbundenen Gefahren rücksichtsloser Konkurrenz (Kapitalvergeudung, mangelnde Konzentration, Tarif-Mißbildungen) einerseits, ihres Umschlags in monopolistische Gebarung andererseits. „Die großen Eisenbahngesellschaften und die hinter ihnen stehenden privatkapitalistischen Mächte werden die Herren der Volkswirtschaft und der bürgerlichen Gesellschaft (Nordamerika, Frankreich).“³⁾ Gemäßigter erklärt van der Borgh: „Das reine Staatsbahnenwesen beseitigt die unwirtschaftlichen Wirkungen des Wettbewerbs vollkommen. Es sichert am besten die volle Einheitlichkeit der Betriebsordnung und des Betriebsdienstes. Die Durchführung einer allgemeinen Beförderungspflicht ist beim reinen Staatsbahnenwesen vollständig möglich, weil sich widerstrebende Erwerbsrückichten der einzelnen Linien nicht entgegenstellen. Der Ausgleich zwischen einträglichen und nicht einträglichen Linien ist bei diesem Vorgehen von selbst gegeben. Daher kann der Staat auf den vorhandenen Linien die allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedürfnisse — namentlich bei der Tarifgestaltung — wahren und auch am ehesten das Netz planmäßig ausbauen und über alle Gebiete des Landes hin verzweigen... Diese Erwägungen lassen es an sich als wünschenswert und zweckmäßig erscheinen, das reine Staatsbahnenwesen anzunehmen, vorausgesetzt, daß der Staat über einen tüchtigen und zuverlässigen Beamtenstand und über geordnete Finanzen verfügt, und daß die Regierung stark genug ist, sich dem Drucke zufälliger Mehrheiten zu entziehen...“⁴⁾ Von der Leyen zitiert zudem die im wesentlichen sich in gleichen Gedankengängen bewegenden Ausführungen der ersten preußischen Ver-

¹⁾ Otto Blum, Verkehr der Eisenbahnen, in Handbibliothek für Bauingenieure II, 8, S. 74.
²⁾ Adolph Wagner, Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens, S. 69.

³⁾ Adolph Wagner, a. a. O., S. 70.

⁴⁾ R. van der Borgh, Das Verkehrswesen, 3. Aufl. S. 266f.

staatlichungsvorlage von 1879 und schließt seine Darlegungen mit der Feststellung: „Dem reinen Staatsbahnsystem als solchem haften keinerlei Mängel an, die nicht durch eine sachgemäße Verwaltung beseitigt werden können, seine Vorzüge vor jedem anderen System sind aber so groß, daß eine dauernde Umkehr zu einem solchen ausgeschlossen erscheint.“¹⁾ Sax präntiert demgegenüber einmal in tarifpolitischer Hinsicht die Gleichwertigkeit des staatlich regulierten Privatbetriebs: „Auch bei delegierter Verwaltung läßt sich den Unternehmern diejenige Beschränkung in der Tarifbestimmung auferlegen, also diejenige Einwirkung der Staatsregierung auf diese handhaben, welche die volkswirtschaftlichen Gesamtinteressen erheischen.“²⁾ Ein andermal betont Sax auch die mit dem Staatsbahnsystem verbundene Gefahr der Überwucherung durch die Interessen der den Staat beherrschenden Bevölkerungsschichten (Stände, Parteien!), ein Gesichtspunkt, der auch von Blum scharf herausgestellt wird. Blum weist zugunsten des Privatbetriebs weiter darauf hin, daß die Eisenbahn als für die Dauer berechneter Betrieb nur bestehen könne, wenn er dauernd gute Leistungen billig anbietet, und daß es im Wesen des Großbetriebes liege, ständige Verbesserungen als oberstes Ziel anzusehen.³⁾

Meine eigene Stellungnahme zu diesem Problemkreis, die zugleich die Kritik der vorentwickelten Lehrmeinungen enthält, kann ich in folgenden Thesen zusammenfassen:

1. Da der Betrieb der Eisenbahnen vom ökonomischen Standpunkt zweckmäßig als Monopol erfolgt, fehlt im Stadium der Konsolidation dem Privatbahnsystem der Stachel der Konkurrenz, der sonst der Privatwirtschaft den Vorzug vor der monopolistischen Wirtschaft der öffentlichen Hand einzuräumen heißt. Staats- und Privatbetrieb stehen sich a priori vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt gleichwertig gegenüber. Fesseln, die in concreto durch Einspannung der Staatsbahn in die staatliche Bürokratie (Etatismus) sich entwickeln, können durch Führung der Staatsbahnen nach den innerbetrieblichen Grundsätzen der Privatwirtschaft abgestreift bzw. vermieden werden.

2. Monopole in Privathand, also auch Privatbahnsysteme tragen, solange das Profitstreben in der menschlichen Gesellschaft vorherrscht, die Wahrscheinlichkeit der Ausnutzung der Monopolstellung in sich. Bei der Größe des Wirtschaftskörpers der Eisenbahnen liegt ferner die Gefahr nahe, daß die Privatbahnen sich zu einem „Staat im Staat“ entwickeln. Inwieweit diese Wahrscheinlichkeit und Möglichkeit sich auswirken, ist Tatfrage. Es ist nicht ausgeschlossen, daß sie durch die mit der Größe des Betriebs wachsende Verantwortung gegenüber der Gesamtheit zurückgedrängt werden.

3. Die Wahrung der volkswirtschaftlichen Interessen (Vermeidung der Ausbeutung der Gesamtheit oder von Gliedern) läßt sich durch das Staatsbahnsystem wirksamer und minder kostspielig durchführen als bei Privatbahnsystem.

4. Eine staatliche Förderungspolitik (zurückgebliebener Landestelle, Gewerbezüge, Bevölkerungsschichten) ist gleichfalls bei Staatsbahnsystem leichter durchführbar. Insbesondere kann innerhalb des Staatsbahnsystems der Ausgleich zwischen gut und schlecht rentierenden Linien bzw. Betriebsleistungen einfacher erfolgen.

5. Um mit dem Staatsbahnsystem die sub 3 und 4 dargelegten Vorteile erreichen zu können, ist Integrität des Staates Voraussetzung. Sie ist tatsächlich an-

¹⁾ Von der Leyen, Artikel „Eisenbahnen (allgemeiner Teil)“ im Hdbw. der Staatswissenschaften 4. Aufl. III. Bd., S. 568 f.

²⁾ Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl., III. Bd., S. 166.

³⁾ Blum, a. a. O., S. 76.

gesichts der im Staate zum Ausdruck kommenden Machtverschiebungen zwischen einzelnen Volks-Gruppen nur selten voll verwirklicht, immerhin öfters in einem Ausmaße, daß die durch das Staatsbahnsystem erreichbaren Vorteile die Gefahren und Nachteile gruppenpolitischer Macht überwiegen.

Mit dieser konditionalen Bejahung des Staatsbahnsystems liegt mein Standpunkt in der Nähe der von van der Borgh und von der Leyen vertretenen Auffassungen. Ich möchte indessen betonen, daß hierbei noch bestimmte Voraussetzungen hinsichtlich der Auffassung der Stellung des Staates im Wirtschaftsleben gemacht werden. Der Beauftragung des Staatsbetriebs wird nämlich der Boden entzogen, sobald der Staat a priori als ein Organ oder eine Einrichtung betrachtet wird, das mit der Wirtschaft möglichst wenig zu tun hat bzw. zu tun haben soll, wenn weiter der Befriedigung des Verkehrsbedarfes kein hinreichendes Kollektiv-Interesse zugesprochen wird, sowie wenn im besonderen eine staatliche Wirtschaftsförderungspolitik abgelehnt wird.

b) „Volkswirtschaftliche Rentabilität“ der Verkehrsmittel.

Mit der Erwähnung der staatlichen Förderungspolitik mittels Eisenbahnen ist bereits die zweite Frage, welchen Wirtschaftlichkeitsmaßstab der Staat an die Verkehrsmittel legen soll, berührt. Sie läuft im wesentlichen auf die Alternative hinaus, ob für die einzelnen Verkehrsmittel strikt Eigenwirtschaftlichkeit zu fordern ist, oder ob man sich mit einer sog. volkswirtschaftlichen Rentabilität begnügen kann, der die Anschauung zugrunde liegt, daß der Mangel an Eigenwirtschaftlichkeit durch wohltätige Wirkungen auf die Gesamtwirtschaft zumindest kompensiert werden kann. Wie Sax sagt, besteht bei dieser auch als indirekt oder staatswirtschaftlich bezeichneten Rentabilität der Nutzen „in den wirtschaftlichen Folgewirkungen der geschaffenen Verkehrsmittel, d. h. in der Gesamtsumme der Vorteile, welche neben der erhöhten Bedürfnisbefriedigung der unmittelbaren Verkehrsinteressenten in mittelbarer Ursachenverknüpfung der Gesamtheit der Verhandlungsglieder zufließen. Der in dieser Weise entstehende allgemeine Wohlfahrtszuwachs hat seinen Niederschlag in der Vermehrung des Volkseinkommens, und aus diesem stammen die Güter, welche zur Bestreitung der Kosten der betreffenden Verkehrsakte aufgewendet werden können.“¹⁾ Sax hat aber zugleich die Schwierigkeiten, die einer Abschätzung dieser volkswirtschaftlichen Rentabilität entgegenstehen, und die Gefahr ihrer mißbräuchlichen Anwendung klar herausgestellt: „Es ist eine der schwierigsten staatsmännischen Aufgaben, das objektiv Richtige in dieser Hinsicht annähernd zu treffen, und es wird überdies noch durch Einfußnahme der unmittelbaren Verkehrsinteressenten erschwert, von denen jeder das Gedelien der eigenen Unternehmung oder des betreffenden Wirtschaftszweiges als das für die gesamte Wirtschaft Wichtigste ansieht.“²⁾

In der Bereitschaft zur praktischen Anerkennung der volkswirtschaftlichen Rentabilität in konkreten Fällen zeigt die akademische Verkehrswissenschaft durchgängig ausgesprochene Zurückhaltung. Sie ist am stärksten in Erscheinung getreten bei der Abweisung von Kanalprojekten, soweit bei ihnen eine Eigenwirtschaftlichkeit nicht zu erwarten war bzw. ist. So sagt z. B. Sax selbst: „Die Ansicht, daß die Ausbreitung des wirtschaftlichen Nutzens der Wasserwege über die ganze Wirtschaft des Landes die staatswirtschaftliche Rentabilität in einem Maße mit sich bringe, das einen völligen Verzicht auf Einhebung eines Nutzungspreises

¹⁾ Sax, a. a. O., I. Bd.) S. 135.

²⁾ Sax, a. a. O., I. Bd., S. 136.

von den Sonderwirtschaften rechtfertige, — ja nicht nur rechtfertige, vielmehr gebiete, weil eine gleich günstige Gestaltung der Wirtschaftsverhältnisse durch Gebührenerhebung verhindert werde — diese These kann zwar mit den stereotypen allgemeinen Redensarten von der Steigerung der Erwerbsmöglichkeiten, der Vermehrung des Volkswohlfandes, Hebung der Steuerkraft usw. behauptet werden, hält aber einer sachlichen Nachprüfung nicht stand.¹⁾ Diese Skepsis gegenüber der staatswirtschaftlichen Rentabilität der nicht eigenwirtschaftlichen Kanalbauten ist ein allgemeiner Zug der deutschen Nationalökonomie, der sich von Gustav Cohn²⁾ über R. van der Borgh³⁾ bis zu Erwin von Beckerath erstreckt. Wie E. v. Beckerath kürzlich darlegte, ist es volkswirtschaftlich nachteilig, „wenn Kapitalien, denen wichtigere Verwendungen offen stehen, den Einzelwirtschaften im Wege der Besteuerung entzogen werden, um weniger rentable Verbindungen einzugehen. Einer solchen Argumentation gegenüber pflegen die Verfechter der Kanäle die „indirekten“ Vorteile, welche mit einer künstlichen Wasserstraße verknüpft seien, ins Treffen zu führen. Es empfiehlt sich, solche mittelbaren Vorzüge skeptisch anzusehen; sie tauchen immer dort auf, wo sich „direkt“ ein Verlust herausrechnet. Sie sind behaftet mit dem Mangel, jeder ziffermäßigen Erfassung zu spotten, stets stehen ihnen indirekte Nachteile gegenüber, die ebenso ungreifbar sind, wodurch einer rationalen Entscheidung der Boden vollends entzogen wird.“⁴⁾ Wenn ich in meinem Buche „Binnenschifffahrt und Eisenbahn“ die Eigenwirtschaftlichkeit neuer Wasserstraßenbauten zum Hauptkriterium ihrer Bauwürdigkeit gemacht habe, so lag diese Einstellung in der Linie der von früheren und älteren Fachgenossen gewonnenen und vertretenen Erkenntnisse.

Vergleicht man mit dieser Stellungnahme der Verkehrswissenschaft die der Staatsverwaltung zu dem Problem, so hatte sich diese in der Vorkriegszeit ebenfalls mehr und mehr zu der Richtlinie der Eigenwirtschaftlichkeit neuer Wasserstraßenbauten bekannt. Wenn es in den letzten Jahren gelegentlich den Anschein hatte, als sei man zuständigen Ortes zu einem Abweichen von jenem Prinzip geneigt, so zeigte doch die Behandlung der Wasserstraßenabgabefrage in allerletzter Zeit wieder stärker die Absicht zur Beibehaltung jenes Prinzips.⁵⁾

Wenn hier die Problematik des anzuwendenden Wirtschaftsprinzips für Wasserstraßenbauten als pars pro toto herausgestellt wurde, so ist doch zu betonen, daß die Zurückhaltung der Verkehrswissenschaft gegenüber der sogenannten volkswirtschaftlichen Rentabilität sich auch auf andere Gebiete des Verkehrswezens erstreckt. Es darf indessen hieraus nicht eine grundsätzliche Engstirnigkeit der Verkehrswissenschaft gefolgert werden. Wie namentlich manche Ausführungen von Blum belegen,⁶⁾ wird von ihr die Anlage nicht eigenwirtschaftlicher Verkehrsmittel keineswegs verworfen, wenn es sich um die Förderung bestimmter nationaler und sozialer Interessen handelt, wie etwa die Erschließung von naturungünstig gestellter Landesteile oder die Bekämpfung des Wohnungsleids. Allerdings fallen derartige Maßnahmen in ihrer Zielsetzung aus dem Gebiet der reinen

¹⁾ Sax, a. a. O., 2. Bd., S. 88.

²⁾ Vgl. seine Ablehnung der Kanäle, insbesondere des Dortmund-Ems-Kanals in „Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswezens“, 1898, S. 835 ff.

³⁾ van der Borgh, a. a. O., S. 406.

⁴⁾ E. v. Beckerath, Neudeutsche Kanalpolitik. In: Strukturwandlungen der Deutschen Volkswirtschaft 1926, 2. Bd., S. 208.

⁵⁾ Vgl. die Drucksache Nr. 35 (ex 1926) des Reichs-Wasserstraßenbeirats betr. Erhöhung der Schiffsahrtsgabes auf den Reichsbinnenwasserstraßen.

⁶⁾ Blum, Die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels, S. 8, in: „Rationalisierung in Verkehrsbetrieben“ (Technisch-Wirtschaftliche Bucherei Heft 38).

Sozialökonomie heraus. Grundsätzlich fordert in diesen Fällen aber die ökonomische Vernunft die Anwendung des am wenigsten unwirtschaftlichen Verkehrsmittels, d. h. desjenigen, das die niedrigsten Zuschüsse bedingt. Ebensowenig leugnet die Verkehrswissenschaft die Zweckmäßigkeit staatlicher Unterstützung während der Entwicklungszeit eines neuen Verkehrsmittels. In der Schrift von Blum und Pirath „Lebensfragen der deutschen Luftfahrt“ hat diese Förderungsbereitschaft des Verkehrswissenschaftlers gegenüber dem Luftverkehr, von dem eine Eigenwirtschaftlichkeit in der nächsten Zukunft nicht zu erwarten ist, bei gleichzeitiger Forderung weitestgehender Rationalisierung des Zuschußbetriebes prägnanten Ausdruck gefunden.

Steht gleichwohl die Verkehrswissenschaft grundsätzlich nicht eigenwirtschaftlichen Verkehrsmitteln skeptisch gegenüber, da sie den volkswirtschaftlichen Effekt dieser Verkehrsmittel als unzulänglich gegenüber dem Aufwand betrachtet, so veranlaßt sie ein weiterer Gesichtspunkt, für die Gesamtheit der Verkehrsmittel das gleiche Finanzprinzip der vollen Selbstkostendeckung durch Verkehrseinnahmen aufzustellen: Nur wenn sämtlichen Verkehrsmitteln die volle Selbstkostendeckung zur Pflicht gemacht wird, läßt es sich vermeiden, daß ein Verkehrsmittel in dem dem ökonomischen Prinzip zufolge einem anderen Verkehrsmittel zugehörigen Wirkungsbereich eindringt.¹⁾

Die Forderung voller Selbstkostendeckung ergibt sich schließlich gerade gegenüber den jüngeren Verkehrsmitteln — zur Zeit kommt vornehmlich der Kraftverkehr, später wohl auch der Luftverkehr in Betracht — aus einem dritten Gesichtspunkt heraus. Durch die Entzerrung der neuen Verkehrsmittel ergibt sich nämlich bei Verstärkung des Zubringerverkehrs einerseits, eine Abziehung des Verkehrs höchster Zahlungsfähigkeit von den alten Verkehrsmitteln wie Eisenbahn und Binnenschifffahrt andererseits. Damit wird aber dem Integrationsgesetz des Verkehrs, demzufolge die Verkehrsakte tunlichst in einer einzigen Anlage zusammenzufassen sind, entgegengehandelt. Es erfahren wohl bestimmte Verkehrsbedürfnisse durch die neuen Verkehrsmittel eine bessere Befriedigung. Andererseits wird die Befriedigung des sich nach wie vor des alten Verkehrsmittels bedienenden Verkehrsbedarfes verteuert. Es ist eigenartig, daß diese Erkenntnis, die tagtäglich sich aus der Abziehung des hochwertigen Güterverkehrs von den Eisenbahnen, des hochwertigen Personenverkehrs von den Eisen- und Straßenbahnen wie der Personendampfschiffahrt gewinnen läßt, bislang kaum in breitere Bevölkerungsschichten gedrungen ist, obschon gerade die ökonomisch schwächeren Bevölkerungsteile die Wirkungen zu tragen haben. Jedenfalls erscheint es unzulässig, diese Entwicklungstendenz durch Bevorzugung der jüngeren Verkehrsmittel gegenüber den älteren, in dem jene nicht zur Deckung der vollen von ihnen verursachten Kosten (Straßenbau, Verkehrspolizei) herangezogen werden, zu fördern.²⁾

In der grundsätzlichen Verneinung nicht eigenwirtschaftlicher Verkehrsmittel sieht sich die Verkehrswissenschaft weitgehend in einem Gegensatz zu den verkehrspolitischen Bestrebungen von Interessentverbänden der Wirtschaft. Unterstützt von rein ideal eingestellten Persönlichkeiten verfechten die verschiedenen Wirtschaftsgruppen und -gebiete Kanalprojekte, Bahnlagen, Automobilstraßen, Fluglinien in einem Umfang, dem die Verkehrswissenschaft angesichts der mangelnden

¹⁾ Vgl. auch meine Diskussionsausführungen in den Verhandlungen der Friedrich-List-Gesellschaft über „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart“, 1927, S. 81.

²⁾ Vgl. Wentzel, Verkehrspolitische Betrachtungen, in: Verkehrstechnik, 1925, S. 402, und Pirath, Die Spezialisierung der Verkehrsarbeit und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung, in: Rationalisierung in Verkehrsbetrieben, S. 13.

Eigenwirtschaftlichkeit der Projekte nicht zustimmen vermag. Diesem Verkehrs-enthusiasmus umfangreicher Wirtschaftsgruppen muß zunächst der weit verbreitete, aber nur zum geringsten Teil gerechtfertigte Glaube an die volkswirtschaftliche Rentabilität nicht eigenwirtschaftlicher Verkehrsmittel zugute gehalten werden. Den eigentlichen Schlüssel bietet indessen die Interessenlage der neue Verkehrseinrichtungen propagierenden Wirtschaftsgruppen. Mit Recht erwarten sie von den neuen Verkehrsmitteln eine Verbesserung ihrer Standortbedingungen. Diese Verbesserung ist aber für die einzelne Wirtschaftsgruppe nur rentabel, wenn für die Inanspruchnahme des neuen Verkehrsmittels nicht das Prinzip der vollen Selbstkostendeckung angewandt wird. Die umfangreiche Propaganda zugunsten neuer Verkehrsmittel erweist sich daher weitgehend als eine Spekulation auf die Gefeuerdigkeit des Fiskus bzw. des gesamten Volkes, das bestimmte Kapitalien a fonds perdu zur Verfügung stellen soll. Das sich hierbei ergebende Schauspiel zeigt den üblichen Wettlauf nach der Staatskrippe. Nur um gegenüber dem lieben Nachbarn nicht zu kurz zu kommen, werden vielfach Verkehrsprojekte entwickelt und propagiert. Dieses Vorgehen steht in gewisser Parallele zu Vorgängen auf handelspolitischem Gebiet. Wie dort manche Kreise die Schutz Zollpolitik mitmachen, wenn nur auch für sie einige Brocken abfallen, obschon sie besser daran täten, grundsätzlich gegen das Schutzsystem anzugehen, so werden hier von einzelnen Gruppen aus Angst vor dem Zurückbleiben aussichtslose Verkehrsprojekte propagiert, während es vernünftiger wäre, gegen die ganze Verkehrsplanerei Stellung zu nehmen. Das Verderbliche dieser Einstellung wird evident, wenn man sich für einen Augenblick alle nur halbwegs als ernsthaft zu betrachtenden Verkehrsprojekte realisiert denkt. Bei mancher Verschiebung im einzelnen wäre doch im Durchschnitt die Stellung des einen Wirtschaftsgebietes zum anderen nicht verschoben, die Gesamtheit und damit wieder jeder einzelne Landesteil aber mit einem hypertrophen Verkehrsapparat belastet.

Die Aufgabe des Verkehrswissenschaftlers ist hier zweifelsohne keine angenehme. Bei allem Fortschrittsgeist, der ihn besetzt, muß er doch dem größeren Teil der Verkehrsprojekte gegenüber als Bremsler auftreten. Er hat die Pflicht, die Wirtschaft darauf aufmerksam zu machen, daß sie ihrerseits nicht nur vom Staat größte Sparsamkeit auf den verschiedensten Kulturgebieten verlangen darf, sondern den Gesichtspunkt höchster Wirtschaftlichkeit der Staatsakte auch gegenüber ihren eigenen Interessen zur Anwendung kommen lassen muß.

III. Zum Ausbau der Verkehrswissenschaft.

Die vorstehenden Erörterungen zeigen deutlich den praktischen Wert der Verkehrswissenschaft. Gegenüber den widerstreitenden Interessen einzelner Wirtschaftsgruppen und Wirtschaftsgebiete ist das Vorhandensein neutraler Organe, die lediglich das Interesse der Gesamtheit verfolgen und auf Grund ihrer Vorbildung über ein fachmännisches Urteil verfügen, eine dringende Notwendigkeit. Die hauptamtliche Beschäftigung einiger Persönlichkeiten mit den Wirtschaftsproblemen des Verkehrswesens ergibt sich auch aus dem Gesichtspunkt einer ökonomischen Arbeitsteilung. Weder dem für manche verkehrswirtschaftliche Entscheidung zuständigen Wirtschaftler noch Politiker ist es möglich, neben seiner laufenden Arbeit die Entwicklung des Verkehrswesens, der Verkehrsprobleme in ihrer Gesamtheit intensiv zu verfolgen. Der Verkehrswissenschaftler soll diese Arbeit übernehmen und seiner Umwelt, namentlich den Führern in Staat und Wirtschaft eine leichtere Unterrichtung ermöglichen. Schöpfend aus der Erfahrung

verschiedener Nationen soll er nicht nur ein Begutachter an ihm herangetragen Verkehrsprobleme, sondern auch ein Anreger zu Verbesserungen des Verkehrswesens werden. Aber nicht allein durch Stellungnahme zu einzelnen Fragen, sondern auch durch synoptische und theoretische Durchdringung des gesamten Verkehrswesens kann der Verkehrswissenschaftler für die praktische Verkehrspolitik Grundlagen schaffen. Daß ihm neben dieser praktischen Zielsetzung die Verfolgung des Verkehrs als ihren Zweck in sich tragende kulturwissenschaftliche Aufgabe verbleibt, sei beiläufig betont.

An der Erkenntnis von Möglichkeit und Zweckmäßigkeit intensiverer Pflege der Verkehrswissenschaft fehlt es in wirtschaftswissenschaftlichen Kreisen keineswegs, wenn schon die Auffassungen über die Ziele nicht voll übereinstimmen. Eugen von Philippovich hat z. B. in seiner Abhandlung über „Die wissenschaftliche Behandlung des Transportwesens“, die deren Werdegang und Stand vor etwa 25 Jahren zeigte, die damalige Lage wie folgt charakterisiert: „Man kann danach nicht sagen, daß die Stellung des Transportwesens in der nationalökonomischen Wissenschaft eine allgemeine Anerkennung und gesicherte ist. Gewiß ist es, daß das Transportwesen dort in eingehender Weise behandelt wird, wo die Beziehungen des Staates zur Volkswirtschaft Gegenstand wissenschaftlicher Prüfung sind, wie bei der in Deutschland üblichen Sonderbehandlung der Volkswirtschaftspolitik. Hier werden die einzelnen Transportanstalten, ihre Organisation und ihr öffentlich-rechtliches Verhältnis geprüft. Die Theorie der Nationalökonomie hat aber bisher noch keinen sicheren Gewinn aus diesen Studien eingehemmt, obwohl es nicht an Beziehungen zu ihr fehlt. Ebensovienig ist eine selbständige Wissenschaft vom Transportwesen begründet worden. Zwar haben die letzten Jahrzehnte eine außerordentlich reiche und umfassende Literatur des Eisenbahnwesens . . . hervorgerufen, und ebenso ist in der jüngsten Zeit die wissenschaftliche Behandlung der Seeschifffahrt in bemerkenswerter Weise vorwärts geschritten, doch fehlt es an dem Versuch einer inneren Verknüpfung der entscheidenden Tatsachen und ihrer Fundierung auf allgemein theoretischer Grundlage.“¹⁾

Kurt Wiedenfeld bezeichnet in seinem Beitrag „Der volkswirtschaftliche Einfluß der Verkehrsmittel und die deutsche Volkswirtschaftslehre im 19. Jahrhundert“ zur Schmoller-Festschrift (1908)²⁾ das Gesamtergebnis der wirtschaftswissenschaftlichen Entwicklung auf dem Gebiet des Transportwesens als „nicht eben erfreulich“. Er beklagte den Mangel an neueren Untersuchungen über die Bedeutung der modernen Verkehrsmittel für die allgemeine Wirtschaftsgestaltung, insbesondere betreffend das Frachtenwesen, ferner hinsichtlich der geschichtlichen Stellung des Staates zu den Verkehrsmitteln. In neuester Zeit hat Julius Hirsch in seinem Beitrag „Deutsche Wirtschaftswissenschaft und -Praxis im letzten Menschenalter“ zur Brentano-Festgabe (1925)³⁾ die Notwendigkeit stärkerer wissenschaftlicher Durcharbeitung des Verkehrswesens betont. Sieht man von den Leistungen der z. Z. an der Universität Köln wirkenden Persönlichkeiten und dem hier geschaffenen verkehrswissenschaftlichen Arbeitsapparat ab, so ist jene Erkenntnis der Wichtigkeit verstärkter wirtschaftswissenschaftlicher Forschung auf dem Verkehrsgebiet bisher nur wenig auf fruchtbaren Boden gefallen.

Wenn hier nunmehr die Wege gekennzeichnet werden sollen, auf denen eine intensivere Pflege der Verkehrswissenschaft an deutschen Hochschulen betrieben werden kann, so ergeben sich einmal Forderungen persönlicher Art. In erster

¹⁾ Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, 14. Bd. (1905), S. 8.

²⁾ II. Bd., Beitrag XXIX.

³⁾ Brentano-Festgabe, II. Bd., S. 193.

Linie scheint mir eine Spezialisierung der nationalökonomischen Professuren wünschenswert. In dieser Richtung stellen die zugunsten der wissenschaftlichen Pflege der Verkehrspolitik geltend zu machenden Wünsche einen Ausschnitt aus den Bestrebungen dar, durch Spezialisierung der nationalökonomischen Lehrgebiete eine Kongruenz zwischen Forschungs- und Lehrgebiet des einzelnen Hochschullehrers zu erzielen und die Bearbeitung der Einzelzähler zu intensivieren. Während alle anderen Wissenschaftszweige, z. B. Rechtswissenschaft, Geschichte, die technischen Disziplinen und selbst die jüngere Schwester der Volkswirtschaftslehre: die Betriebswirtschaftslehre an den Hochschulen durch Professuren für Teilgebiete dieser Disziplinen vertreten sind, besteht hinsichtlich der Nationalökonomie noch immer der Zustand, daß ihre Vertreter das Gesamtgebiet dieser Disziplin pflegen sollen, wiewohl eine gleichmäßige Beherrschung der Teilgebiete über die Kraft des einzelnen hinausgeht. Die Nachteile dieses Zustandes, die Zweckmäßigkeit einer Spezialisierung der Lehrgebiete, ihre Möglichkeiten, aber auch ihre Grenzen haben in einem Referat von Professor August Skalweit über „Spezialisierung der Lehrgebiete der sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Professoren“ auf der Generalversammlung der Vereinigung der Sozial- und Wirtschaftswissenschaftlichen Hochschullehrer in Bad Homburg 1927 ihre Darlegung gefunden, der nichts wesentliches hinzu zufügen ist. Wenn demgegenüber damals die ältesten Nationalökonomien wie Sombart, Döhl, Lotz die Einheit des Lehrgebietes verfochten, so zeigten mir doch zahlreiche Äußerungen und Zustimmungsausprägungen, insbesondere auch jüngerer vornehmlich auf praktische Nationalökonomie eingestellter Kollegen, daß der Gedanke einer Spezialisierung des Lehrgebietes bereits zahlreiche Anhänger besitzt. Die von Gegnern gehegte Besorgnis vor einer damit verbundenen Vereinseitigung vermag ich nicht zu teilen: Der Gelehrte wird in aller Regel auch die Nachbargebiete nicht aus dem Auge lassen, teils um aus ihnen Anregungen für sein Fach zu gewinnen, teils um sich von der engeren „Fachbelastung“ zu erholen. Als Lehrer sollen ihm auch nicht gelegentliche Exkursionen auf andere Gebiete verwehrt sein. Auf das in Frage stehende Gebiet der Verkehrspolitik angewandt geht meine Meinung dahin, daß mit einzelnen Berufungen für Volkswirtschaftslehre besondere Aufträge zur Vertretung der Verkehrspolitik verbunden werden sollten, dergestalt daß der Betreffende diese als sein vornehmliches Forschungs- und Lehrgebiet zu betrachten hat. Soweit eine Spezialisierung auf das Verkehrsgebiet zu eng erscheint, kommen wohl in erster Linie Verbindungen von Verkehrs- mit Handelspolitik oder von Verkehrspolitik mit Finanzwissenschaft in Betracht.

Neben der Spezialisierung nationalökonomischer Professuren auf das Gebiet der Verkehrspolitik bietet auch die Begründung spezieller Professuren für Verkehrswissenschaft die Möglichkeit verstärkter Pflege der Verkehrspolitik. Entsprechend dem Charakter dieser Disziplin als eines Querschnittes durch Volks- und Betriebswirtschaftslehre würde eine solche Professur auch eine Abweichung von dem bisher ziemlich streng gewährten Prinzip einer scharfen Trennung von Volks- und Betriebswirtschaftslehre in Forschung wie Lehre bedeuten. Wenn ich auch grundsätzlich für die Beibehaltung der Zweiteilung der Wirtschaftswissenschaft in Volks- und Betriebswirtschaftslehre eintrete, so möchte ich doch darauf hinweisen, daß eine vertiefte Behandlung der Einzelgebiete der praktischen Volkswirtschaftslehre und -politik und namentlich der Verkehrspolitik die Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Faktoren erfordert und damit die Entwicklung von Querschnittsdisziplinen nahelegt. Welcher der beiden Möglichkeiten: Spezialisierung nationalökonomischer Professuren auf das Verkehrsgebiet oder Schaffung besonderer verkehrswissenschaftlicher Professuren der Vorrang einzuräumen ist,

wird man vorerst, da es sich zunächst darum handelt, überhaupt die Verkehrspolitik wissenschaftlich zu fördern, dem „Lehrbedarf“ der einzelnen Hochschule und dem Vorhandensein entsprechend geschulter Kräfte zur Entscheidung überlassen können.¹⁾

In sachlicher Hinsicht ist eine Entwicklung der Institute bzw. Seminare für Verkehrswissenschaft anzustreben. An wirtschaftswissenschaftlichen Verkehrsinstututen bestehen bisher das Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln als zentrale deutsche Pflegestätte der Verkehrswissenschaft und das Institut für Verkehrs- und Versicherungswesen an der Hochschule für Weltland in Wien. Anfang 1929 sind als Institute mit verkehrswissenschaftlichen Spezialaufgaben hinzugekommen das verkehrswissenschaftliche Institut für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart und das Institut für Fremdenverkehr an der Handelshochschule Berlin. Die Fortentwicklung wird einmal zu suchen sein in der Errichtung verkehrswissenschaftlicher Seminare an anderen Hochschulen, die in kleinerem Rahmen an der Lösung der den genannten Instituten obliegenden Aufgaben mitarbeiten, wie in dem weiteren Ausbau dieser Institute. Zweck der Institute und Seminare für Verkehrswissenschaft ist — in knapper Formulierung — die Sammlung der Verkehrs-literatur (in Betracht kommen: Bücher, Zeitschriften, amtliche und private Denkschriften, Geschäftsberichte, Tarife, Fahrpläne, Prospekte), die Bearbeitung des Materials nach neuen Gesichtspunkten (durch Lehrer wie Studierende), die Verbreitung neugewonnener Erkenntnisse durch Wort (Vorlesungen, Vorträge) und Schrift (Veröffentlichung von Büchern, Zeitschriften und sonstigen Drucksachen).

Aus dem umfangreichen Arbeitsgebiet eines verkehrswissenschaftlichen Zentralinstituts möchte ich hier nur zwei Funktionen, deren Ausübung durch fortschreitenden Ausbau der Institute anzustreben ist, hervorheben. Ein Verkehrsinstut soll einmal eine Erfahrungssammelstelle sein, d. h. es soll durch umfassende Sammlung der in- und ausländischen Verkehrs-literatur in der Lage sein, über die allerorts gemachten Erfahrungen mit neuen Verkehrseinrichtungen Auskunft zu geben. Allerdings muß der Wissenschaftler hierbei gleich vor einer vorreiligen Übertragung ausländischer Verkehrserfahrungen auf das heimische Verkehrs-wesen warnen. Ein andermal, über die eben genannte Funktion hinausgehend, soll ein Verkehrsinstut eine Art Beobachtungsstelle sein. Es soll systematisch die Verschiebungen der Technik und Ökonomik der einzelnen Verkehrsmittel fortlaufend verfolgen und hierdurch der Verkehrspraxis wie der Verkehrsverwaltung laufend die nötigen Hinweise für ihre Dispositionen geben können.

Hinsichtlich der zu leistenden wissenschaftlichen Arbeit scheinen mir die folgenden Arbeiten von besonderer Wichtigkeit: Einmal bedürfen die meisten Verkehrsmittel einer tiefgehenden betriebswirtschaftlichen Erforschung. Mit Recht hat Dörfel in einem für die Fortbildung der Verkehrswissenschaft sehr beachtlichen Aufsatz über „Die Verkehrswissenschaft im Rahmen der Betriebswirtschaftslehre“²⁾

¹⁾ Die diesbezüglichen Verhältnisse an den Universitäten in den Vereinigten Staaten zeigen auch hier einen Vorsprung gegenüber der Situation in Deutschland, zugleich die verschiedenen Möglichkeiten der Berücksichtigung der Verkehrswissenschaft in bestimmten Lehrstühlen. Von auf verkehrswissenschaftlichem Gebiet tätigen Persönlichkeiten sind Haney, Ripley und Siplawn „Professor of Economics“ (New York University; Harvard U.; U. of Texas), Jackman „Professor of Political Economy“ (University of Toronto), dagegen Johnson, Huebner und Wilson „Professor of Transportation and Commerce“ (U. of Pennsylvania), van Melre „Professor of Transportation“ (Columbia U.), Daggett „Professor of Railway Economics“ (U. of California).

²⁾ In der Stern-Festschrift „Zur Entwicklung der Betriebswirtschaftslehre“ 1925, S. 71.

