

Post- und Nachrichtenverkehr.		Seite
Hellmuth, H. , Oberpostdirektor Dr., Nürnberg. Die Wirtschaftsführung der DRP unter dem Einfluß des RFFG		121
Staedler, Postrat Dr. , Berlin. Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechts- ordnung		23
Buchbesprechungen.		
Burmester, Heinrich. Die Entwicklung der Elbschiffahrt in jüngster Zeit (1924—1927). (N.-Z.)		27
Helander, Sven. Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaft- liche 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. (Reichs- bahnrat Dr. Couvé, Berlin)		141
Hesse, P. , Die deutschen Wirtschaftsgebiete in ihrer Bedeutung für die länd- wirtschaftliche 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 Bundes- bahnen. (N.-Z.)		143
Quatz, R. G. Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn. (Reichsbahn- oberrat 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 fort- geführt 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.¹⁾

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 Verkehrs-
politik 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 be-
triebs- 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 Ver-
kehrspolitik soll sich auf folgende Fragenkreise erstrecken:

1. In welchem Umfang ist die Verkehrspolitik bisher Gegenstand wissen-
schaftlicher Untersuchung geworden? Inwieweit und auf welche Art ist eine
Verstärkung und Vertiefung dieser Beziehungen zwischen der Verkehrswissen-
schaft 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 heraus-
stellenden Zügen erfolgen. Sie beschränkt sich auf die deutschen Verhältnisse,
wenn auch ausländische Streiflichter nicht vermieden werden sollen. Auch zeit-
lich 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 Wirt-
schafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln veranstalteten Vortrags-
reihe über „Neuere Strömungen in den Wirtschafts- und Sozialwissenschaften“ gehalten wurde.
Zum Druck erfolgte eine eingehendere Ausarbeitung. Der 1. Abschnitt verfolgt nunmehr die
Absicht, einen vollständigen Überblick über die deutsche Standard-Literatur der Verkehrs-
politik 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 wirtschaftswissenschaftlichen Organisation: des Vereins für Sozialpolitik. Obschon die Fülle der im 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 Wasserstraßenabgabenfrage (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 vornehmlich 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 vornehmlich in einer Reihe beachtlicher, besonders auf das Nebeneinander der Verkehrsmittel gerichteter Aufsätze gefunden hat, entstammen 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. Mitbedingt 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 verwandten 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. 89 Eisenbahntarife und Wasserfrachten, hrsg. von Lotz, 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 ff., 1903.

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

schaftlichen Bemühungen in Deutschland gefunden in dem Archiv für Eisenbahnwesen, das Exzellenz von der Leyen nunmehr 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 Namennennung zweckmäßig Abstand genommen: Zu groß ist der Kreis der hier Beteiligten, zu schwer dementsprechend die Abgrenzung der Hervorzuhelenden. 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. Dorpmüller¹⁾ und des Staatssekretärs Vogt.²⁾

Wie für die Reichsbahn gilt auch für die Reichspost, daß sie weitgehend zum in sich geschlossenen, wohl bestellten Pflanzgarten einer 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 Dienstzugehörigen.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 Überseeklub in Hamburg „Reichsbahn und Elektrizierung“ in: Hamburger Übersee-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 Wissenschafts-Kreis 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 detaillierte 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 preistheoretische 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 gerechnet 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 Wirtschafts- und Sozialpolitik und auswärtigen Handelspolitik regeln zu können, Staats-Eigentum und -Verwaltung. „Selbst weite Machtbefugnisse 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 Staatsbahnwesen 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 Staatsbahnwesen vollständig möglich, weil sich widerstreitende Erwerbsrücksichten 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 Staatsbahnwesen 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 zustimmend 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. 266 f.

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 präntendiert 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 auf 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 Landesteile, Gewerbezweige, 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 Hdwb. 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 Mache 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 Befürwortung 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 wohlthätige 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 Verbandsmitglieder 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 Einflußnahme der unmittelbaren Verkehrsinteressenten erschwert, von denen jeder das Gedeihen 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., 1. Bd.) S. 135.

²⁾ Sax, a. a. O., 1. 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 Erwerbsgelegenheiten, der Vermehrung des Volkwohlstandes, 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 Borcht³⁾ 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 „Binnenschiffahrt 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 Orten 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 Verkehrswesens 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 Natur ungünstig gestellter Landesteile oder die Bekämpfung des Wohnungselends. 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 Verkehrswesens“, 1898, S. 838 ff.

³⁾ van der Borcht, a. a. O., S. 406.

⁴⁾ E. v. Beckerath, Neudeutsche Kanalpolitik. In: Strukturwandlungen der Deutschen Volkswirtschaft 1928, 2. Bd., S. 208.

⁵⁾ Vgl. die Drucksache Nr. 35 (ex 1928) des Reichs-Wasserstraßenbeirats betr. Erhöhung der Schiffsabgaben auf den Reichsbinnenwasserstraßen.

⁶⁾ Blum, Die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels, S. 8, in: „Rationalisierung in Verkehrsbetrieben“ (Technisch-Wirtschaftliche Bücherei 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. Ebenso wenig 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 den 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 Entwicklung der neuen Verkehrsmittel ergibt sich nämlich bei Verstärkung des Zubringerverkehrs einerseits, eine Abziehung des Verkehrs höchster Zahlungsfähigkeit von den alten Verkehrsmitteln wie Eisenbahn und Binnenschiffahrt 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 Interessenverbänden der Wirtschaft. Unterstützt von rein ideal eingestellten Persönlichkeiten verfechten die verschiedenen Wirtschaftsgruppen und -gebiete Kanalprojekte, Bahnlinien, 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 zuzustimmen 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 neuen 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 Gebefreudigkeit 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 Schutzzollpolitik 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 beseelt, muß er doch dem größeren Teil der Verkehrsprojekte gegenüber als Bremser 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 weniger 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 ihn 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 allgemein anerkannte 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 eingeheimst, 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 Einzelfächer 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, obwohl 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 hinzuzufügen ist. Wenn demgegenüber damals die ältesten Nationalökonomien wie Sombart, Diehl, Lotz die Einheit des Lehrgebietes verfochten, so zeigen mir doch zahlreiche Äußerungen und Zustimmungsaussagen, insbesondere auch jüngerer vornehmlich auf praktische Nationalökonomie eingestellter Kollegen, daß der Gedanke einer Spezialisierung des Lehrgebietes bereits zahlreiche Anhängerschaft 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 wehrt 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 Verkehrsinstituten 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 Welthandel in Wien. Anfang 1929 sind als Institute mit verkehrswissenschaftlichen Spezialaufgaben hinzugetreten 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 knappster Formulierung — die Sammlung der Verkehrsliteratur (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 Verkehrsinstitut soll einmal eine Erfahrungssammelstelle sein, d. h. es soll durch umfassendste Sammlung der in- und ausländischen Verkehrsliteratur in der Lage sein, über die allerorts gemachten Erfahrungen mit neuen Verkehrseinrichtungen Auskunft zu geben. Allerdings muß der Wissenschaftler hierbei gleich vor einer voreiligen Übertragung ausländischer Verkehrserfahrungen auf das heimische Verkehrswesen warnen. Ein andermal, über die eben genannte Funktion hinausgehend, soll ein Verkehrsinstitut 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 tiefergehenden 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 Splawn „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 Metre „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.

darauf hingewiesen, daß hier noch eine gründliche Durchforschung nottut. „Viele Verkehrsarten sind ja noch verhältnismäßig jungen Datums, aber auch die älteren, die oft schon Jahrtausende betrieben werden, sind doch noch sehr wenig wissenschaftlich erforscht. Dem Wissenschaftler steht hier noch ein reiches Betätigungsfeld offen.“¹⁾ Fußend auf der Untersuchung der einzelnen Verkehrsweige ist fortzuschreiten zu einer vergleichenden Betriebswirtschaftslehre der verschiedenen Verkehrsmittel, aus der ich mir auch wesentliche Fingerzeige für die Verkehrspolitik verspreche. Ein andermal ist von volkswirtschaftlicher Seite eine Fortführung der allgemeinen und theoretischen Verkehrslehre, wie sie Sax im ersten Band seines Systems gegeben hat, unter Berücksichtigung der durch die Vermehrung der Verkehrsmittel erweiterten Erfahrungen und neuer Forschungsergebnisse anzustreben. Auf dem engeren Gebiete der Verkehrsorganisation und Verkehrspolitik erscheinen mir zwei Werke vom Standpunkt der Verkehrswissenschaft wie Verkehrspraxis aus besonders zweckdienlich: einerseits eine Gesamtdarstellung des deutschen Verkehrswesens nach seiner geschichtlichen, organisatorischen, ökonomischen und politischen Seite, andererseits eine Gesamtbearbeitung des Weltverkehrs, d. h. des Verkehrs als Träger weltwirtschaftlicher Beziehungen.

Schließlich erscheint mir zur gegenseitigen Befruchtung von Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik eine stärkere Beteiligung der Verkehrswissenschaftler an der Verkehrsverwaltung zweckdienlich. Es ist wiederholt von Nationalökonomien der Verkehrsverwaltung gefordert worden über mangelhafte Beteiligung der Wissenschaft bei der Bekämpfung und Behandlung für das Gesamtwohl entscheidender Wirtschaftsprobleme.²⁾ Auch in den verkehrspolitischen Gremien ist zur Zeit ein annähernd vollständiges Fehlen von Verkehrswissenschaftlern bzw. Verkehrstechnikern festzustellen, wofür wie zugegeben werden muß, in der bisherigen zurückhaltenden Stellung der Nationalökonomie gegenüber dem Verkehrswesen mit ein Grund zu erblicken ist. Bedauerlicherweise ist der einzige Vertreter der Wissenschaft der Verkehrstechnik und Verkehrspolitik im Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn bei der kürzlich erfolgten Neubesetzung einiger Sitze nicht wieder ernannt, auch nicht durch eine andere Persönlichkeit aus den Kreisen der Nationalökonomie oder Verkehrstechnik ersetzt worden. Ebenso wenig wie im Verwaltungsrat der Reichspost vertreten. Schließlich die Wissenschaft zur Zeit in dem Verwaltungsrat der Reichseisenbahnen entbehrt die Wirtschaftswissenschaft auch einer Vertretung im Reichseisenbahnrat wie im Reichs-Wasserstraßenbeirat. Eine Mitwirkung der Wissenschaft in diesen Gremien könnte zweifelsohne aber für das Gesamtwohl vorteilhaft sein, da ihre Vertreter grundsätzlich nur das Gesamtinteresse berücksichtigen würden, was bei den einzelnen Interessenvertretern der Wirtschaft natürlich keineswegs regelmäßig der Fall sein kann, und da weiter einerseits eine sachkundige Beratung der Verkehrspolitik ermöglicht, andererseits die Verkehrswissenschaft in dauerndem Kontakt mit der verkehrspolitischen Tagesarbeit gehalten würde.

¹⁾ Inzwischen ist hier durch Wissenschaftler (so Dörfel selbst und Leopold Mayer) und Doktoranden (so Klaus Graß und Wilhelm Geile) bereits manche nützliche Arbeit geleistet.

²⁾ So zur Währungsfrage, zum Sachverständigen-Gutachten, zur Neugestaltung der Handelspolitik. Vgl. die Ausführungen von Harms auf der Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik in Stuttgart 1924.

Maßnahmen zur Verbesserung und Beschleunigung der Beförderung, besonders im Eisenbahnverkehr.

Von Reichsbahnoberrat Dr. jur. Arthur Adam, Köln.

Wenn das wesentliche Merkmal der Einrichtungen, die wir unter dem Sammelnamen „Verkehrsmittel“ zusammenfassen, die Überwindung der räumlichen Entfernungen im gesellschaftlichen Zweckleben ist (Sax), so erfüllt dasjenige Verkehrsmittel, das diese Überwindung am schnellsten und billigsten vollzieht, seinen Zweck am vollkommensten. Das Bestreben jedes Verkehrsmittels muß auf möglichste Abkürzung der Raum- und Zeitüberwindung gerichtet sein. Dasselbe gilt, wie weiter unten dargelegt wird, für die Gesamtheit der Verkehrsmittel eines Landes.

Eine Grenze findet dieses Bestreben an der Wirtschaftlichkeit des Verkehrsunternehmens, wenigstens so lange das Unternehmen auf eigene Kraft angewiesen ist und nicht auf Zuschüsse aus Mitteln der öffentlichen Hand rechnen kann. Besitzt ein Verkehrsunternehmen, sei es auf bestimmten Strecken, sei es innerhalb eines bestimmten Gebietes ein Monopol, braucht es nicht mit einer Konkurrenz zu rechnen, so wird sich eine Raum- und Zeitüberwindung, d. i. eine Beförderung ergeben, die auf der einen Seite den Wünschen der Interessenten, der Versender und Empfänger von Gütern und der Reisenden nach schneller, sicherer und möglichst billiger Beförderung nach Möglichkeit nachkommt, auf der anderen Seite den privatkapitalistischen Belangen des Unternehmens Rechnung trägt. Kommt für eine Verkehrsverbindung eine Konkurrenz zweier oder mehrerer Verkehrsmittel in Betracht, so wird das vom Standpunkt der Allgemeinheit und der Interessenten aus vollkommenste Verkehrsmittel den Verkehr an sich ziehen, das Verkehrsmittel, das den Verkehr am schnellsten und billigsten bedient. Der Wettstreit spielt sich auf zwei Gebieten ab, auf dem Gebiet der schnellen, guten, sicheren und regelmäßigen Raum- und Zeitüberwindung und auf dem Gebiete des Preiswesens. Im allgemeinen wird der Interessent geneigt sein, für die schnellere Beförderung einen höheren Preis zu zahlen, in vielen Fällen wird er an der schnelleren Beförderung ein so erhebliches Interesse haben, daß er den höheren Preis aufwendet. Kommt es ihm auf die Schnelligkeit nicht so sehr an, so wird er sich dem billigeren, aber langsameren Verkehrsmittel zuwenden.

Durch die Verhältnisse, wie sie die Nachkriegszeit geschaffen hat, sind bei der Güterbeförderung die Anforderungen an eine schnelle Beförderung sehr gewachsen. Zu diesen besonderen Umständen gehören in Deutschland zur Zeit noch Kapitalmangel und Kreditnot; beide zwingen die Verkäufer, von größeren Lägern abzusehen und bei Bestellungen auf die Fabrikanten oder die großen Warenlager zurückzugreifen. In der Vorkriegszeit hielt sich auch der kleine Händler und der kleine Kaufmann ein Lager und konnte aus diesem verkaufen. Heute werden die Lager möglichst eingeschränkt, es wird in großem Umfange nach Katalog verkauft, gleichwohl muß aber den Wünschen der Kunden auf umgehende Lieferung nachgekommen und die Ware möglichst bald angedient werden. Das ist wohl mit einer der Hauptursachen, warum der relativ teure Expreßgutverkehr bei der Reichsbahn in den letzten Jahren so außerordentlich zugenommen hat, obwohl gerade bei der Kapitalarmut an und für sich mit jeder Ersparnis, also auch mit der Ersparnis an Transportkosten gerechnet werden müßte. Dazu kommt aber noch ein anderer Gesichtspunkt, der auch für die kapitalstarken Länder, also allgemein, gilt. Ganz allgemein ist die Bedeutung des schnellen Warenumschlages und zwar gerade auch bei den großen Warenhäusern mehr und mehr erkannt worden. In

allen Abteilungen der großen Warenhäuser wird heute in ganz anderem Umfange und Tempo umgeschlagen als vor einigen Jahren; die berühmten Ladenhüter kennt der moderne Betrieb nicht mehr, sie verschlingen zu viel Zinsen und Lagerkosten. Mit diesem schnellen Umschlag ist aber die Forderung nach einer schnellen Beförderung, auch wenn es sich nicht um eiliges Gut handelt, untrennbar verbunden.

So sehen sich die Verkehrsmittel allenthalben der Forderung gegenüber, schnell, gut und sicher zu befördern, in dem Sinne, daß das Gut zu einer bestimmten Stunde (bei näheren Entfernungen) oder zu einer bestimmten Tageshälfte (bei größeren Entfernungen) bei dem Empfänger eintrifft.

Die Eisenbahnen müssen darüber hinaus im Wettbewerb mit den modernen Verkehrsmitteln, Kraftwagen und Flugzeug, durch Verbesserung der Beförderung einen möglichst großen Teil des von ihnen bisher bedienten Verkehrs sich zu erhalten versuchen; sie können das nur, wenn sie die relativ beste Beförderung anhalten versuchen; sie können das nur, wenn sie die relativ beste Beförderung anbieten. Dabei ist nicht zu übersehen, daß manche Vorteile der modernen Verkehrsmittel von der Eisenbahn nicht geboten werden können. Das Flugzeug ist ihnen vielfach derart an Schnelligkeit überlegen, daß, sofern es auf diese von der Bahn nicht zu erreichende Schnelligkeit ankommt, jede Bemühung, den Verkehr zu behalten oder zurück zu gewinnen, aussichtslos ist. Der Kraftwagen kann in die Behausung oder in den Fabrikhof fahren und das Gut oder die Person dort abholen und diese bis zum Mittelpunkt auch des kleinsten Ortes oder in den Hof des Empfängers bringen, ein Vorteil, den die Bahn trotz aller Bemühungen kaum wird einholen oder wettmachen können. Der Großteil der Personen- und Güterbeförderung fällt aber auch heute noch der Eisenbahn zu, im Güterverkehr der Massenverkehr auf alle Entfernungen, nahe und weite, bei Einzelgut und bei der Personenbeförderung der Verkehr auf weitere Entfernungen.

Die Eisenbahnen haben sich allenthalben bemüht, den modernen Anforderungen nach einer schnellen Beförderung nachzukommen. Von den Bemühungen der Deutschen Reichsbahn auf diesem Gebiet seien folgende Maßnahmen hervorgehoben.

Im Güterverkehr hat die Einrichtung der durchgehenden Luftdruckbremse große Vorteile gebracht, durch sie ist es der Reichsbahn gelungen, die Schnelligkeit der Güterzüge von durchschnittlich 30 km bis auf 45 km, der Eilgüterzüge auf 60 km in der Stunde zu erhöhen und damit eine ganz wesentliche Verkürzung der Fahrzeit herbeizuführen, die bei Eilgut bis zu 35 %, bei Frachtgut bis zu 23 %, in einzelnen Fällen sogar fast 50 % gegenüber der Vorkriegszeit beträgt.

Bei der Personenbeförderung ist die Reichsbahn dauernd bemüht, den Fernverkehr den Anforderungen des Publikums entsprechend zu bedienen. Zu diesem Zweck hat sie die Geschwindigkeiten vergrößert und die Unterwegaufenthalte auf die wichtigsten größeren Zwischenstationen beschränkt. Wir finden schnellfahrende Züge, die nur an den großen Knotenpunkten halten (FD-Züge), der Rheingoldzug (FFD-Zug) durchfährt die rund 180 km lange Strecke von Köln bis Mainz ohne Halt. Eine Grenze findet das Bestreben nach größerer Geschwindigkeit nur in der technischen Durchführbarkeit und an der Forderung nach der Sicherheit des Betriebes.

Daneben sucht die Reichsbahn auch die nicht schnellfahrenden Personenzüge zu beschleunigen. Im Nahverkehr wird die Umstellung des Dampfbetriebes auf den elektrischen Betrieb Fortschritte bringen. Die elektrische Lokomotive gestattet viel schneller eine große Anfangsgeschwindigkeit zu entwickeln als die Dampflokomotive. Bei dem Nahverkehr hat die Bahn gegenüber dem Kraftwagen stets mit dem Nachteil zu rechnen, daß der Reisende den Weg zum und vom Bahnhofe zurück-

zulegen hat. Diesen Nachteil kann die Bahn nicht ausgleichen; denn wenn sie auch Zubringer- und Verteilerfahrten zwischen Bahnhof und dem Innern der Stadt ausführen läßt, bleibt stets das lästige Umsteigen zwischen Kraftwagen und Bahn. Ein weiterer Vorteil des Kraftwagens liegt darin, daß er nach einem starren Fahrplan fährt (z. B. alle Viertelstunden), während sich bei der Eisenbahn die Reisenden nach dem Fahrplane der einzelnen Tageszeiten einrichten müssen. Einen starren Fahrplan kann die Bahn nur einrichten, wenn die Anlage ausschließlich für die Zwecke der Personenbeförderung und zwar der Nahpersonenbeförderung zur Verfügung steht. Wenn die Anlagen auch für die Fernbeförderung und dazu für Zwecke des Güterverkehrs ausgenutzt werden müssen, dann ist ein starrer Fahrplan — wenigstens während bestimmter Zeiten — nicht möglich. Man muß hierbei berücksichtigen: Solange nicht besondere Gleise für den Personen- und Güterverkehr zur Verfügung stehen, was nur auf ganz wenigen Strecken der Fall ist, muß auf derselben Schiene bedient werden: die Beförderung der Personen, die auf nahe Entfernungen reisen, und der Reisenden, die weite Ziele anstreben, des weiteren die Beförderung der der Bahn anvertrauten Güter und zwar der kleinen Partien (Einzelsendungen) und der in ganzen Wagenladungen aufgegebenen größeren Mengen und zwar auch hier der auf nahe und der auf weite Entfernungen zu befördernden, schließlich muß dieselbe Schiene befördern das zu Frachtgutsätzen aufgegebenen, nicht beschleunigt zu befördernde und das zu Eilgutsätzen aufgegebenen und deshalb schnell durchzuführende Gut; all diese Beförderungsarten wickeln sich auf derselben Eisenbahnstraße ab, die zudem nicht wie die Landstraße ein Ausweichen und Überholen an jedem beliebigen Punkt, sondern nur an bestimmten Stellen gestattet. Diese verschiedenen Beförderungsarten müssen aufeinander Rücksicht nehmen und sich einander anpassen.

Dazu kommt noch, daß derselbe Zug vielfach verschiedenen Zwecken dient. Aus wirtschaftlichen Gründen ist es der Eisenbahn vielfach nicht möglich, überall reine Nahzüge zu fahren, die die Verbindung der kleinen Orte untereinander und mit größeren Nachbarstädten herstellen und daneben durchgehende Züge, die nur an den größeren Punkten halten. Der aufkommende Verkehr läßt die Einführung derartiger getrennter Züge nicht zu. Der Verkehr gestattet nur die Einlegung eines Zuges, der beiden Zwecken dient. Zugleich muß der Zug vielfach die Güterbeförderung mitübernehmen, weil der schwache Güterverkehr ebenfalls die Einlegung eines besonderen Güterzuges nicht zuläßt. Der Fahrplan eines solchen der Personenbeförderung für nähere und weite Reisen und zugleich der Güterbeförderung dienenden Zuges stellt stets ein Kompromiß dar, er dient zwei oder noch mehr Zwecken, jede Forderung kann nicht restlos erfüllt werden, jeder Teil muß in mancher Beziehung nachgeben, und das wirkt sich nachteilig aus.

Überall, wo es irgend zugänglich, wird die Eisenbahn und zwar im eigenen Interesse wie in dem der Benutzer, bestrebt sein, Züge einzulegen, die nur einem Zweck dienen, der reinen Personen- oder der reinen Güterbeförderung und bei jeder dieser Beförderungsarten möglichst wieder nur der Nah- oder nur der Fernbedienung.

Auf einem Gebiet hat die Reichsbahn in der letzten Zeit eine Spezialisierung der Güterbeförderung vorgenommen und damit überraschend gute Erfolge erzielt. Für die Beförderung des Stückgutes von den kleineren Stationen nach dem nächsten größeren Knotenpunkt und für die umgekehrte Richtung hat sie besondere kleine Güterzüge eingelegt, die als Ersatz für den noch fehlenden, noch nicht konstruierten Gütertriebwagen gedacht waren. Diese Züge dienen nur dem einzigen vorerwähnten Zweck, sie sind völlig auf diesen Zweck abgestellt, brauchen auf keinerlei andere

Beförderungsart Rücksicht zu nehmen und gerade diesem Umstand ist wohl der über alles Erwarten große Erfolg zuzuschreiben.

Bei der Personenbeförderung ist ein ähnlicher Erfolg durch eine Spezialisierung zu verzeichnen und zwar hier bei der Einlegung der Verwaltungs-sonderzüge. Auch sie dienen nur einem bestimmten Zweck, der möglichst raschen Erreichung eines bestimmten Reiseziels. Sie haben sich gut bewährt und die in sie gesetzten Erwartungen voll erfüllt.

Erschwert wird dieses Bestreben der Bahn nach einer reinlichen Scheidung ganz bedeutend dadurch, daß die Bahn auch heute noch unterscheidet und zwar sowohl bei der Personen- wie bei der Güterbeförderung eine langsamere und eine schnellere Beförderung und dementsprechend Verkehrsbedienungen vorhalten muß. Der Unterschied wurde anfänglich und wird vielfach auch heute noch begründet mit den höheren Kosten, die die schnellere Beförderung verursacht. Nach den neueren Untersuchungen und Erhebungen über die Selbstkosten erscheint es sehr zweifelhaft, ob dieser Grund noch stichhaltig ist. Das viele Anhalten und das Wiederingangsetzen verursacht bei den überall haltenden Zügen ganz erhebliche Kosten, die bei den schnellfahrenden Zügen nicht entstehen. Nicht übersehen werden darf natürlich, daß die Schnelligkeit der Züge andere kostspielige Einrichtungen erfordert, als für nur langsam verkehrende Züge erforderlich wären. Immerhin bleibt es vom Gesichtspunkte der Selbstkosten aus unsicher, ob diese die Aufrechterhaltung des Unterschiedes zwischen Schnell- und Personenzügen im Personenverkehr und zwischen Fracht- und Eilgut im Güterverkehr rechtfertigen. Der zweite Grund für die Unterscheidung zwischen schnellerer und langsamerer Beförderung, der auch heute noch zweifellos an und für sich seine Berechtigung hat, ist die größere Zahlungswilligkeit desjenigen, der eine schnellere Beförderung beansprucht. Bei dem zunehmenden Wettbewerb, dem die Eisenbahnen ausgesetzt sind, zunächst noch auf nähere Entfernungen, in absehbarer Zeit auch wohl auf weitere Strecken werden sich die Bahnverwaltungen der Prüfung nicht entziehen können, ob die Aufrechterhaltung des Unterschiedes zwischen schneller und langsamer Beförderung aufrecht erhalten werden kann. Bei Aufhebung des Unterschiedes wird sich die Betriebsabwicklung im Personen- wie im Güterverkehr viel einfacher gestalten, aber auch verkehrstechnisch werden sich eine Reihe von Vorteilen ergeben, ich darf nur auf die Vereinfachung der Abfertigung im Personen- und Güterverkehr, an die Zusammenlegung der jetzt bei großen Bahnhöfen getrennt liegenden Einrichtungen für die Eilgut- und die Güterannahme und -abgabe hinweisen. Einstweilen müssen sich aber die Bahnen mit den bestehenden Verhältnissen noch abfinden.

Ob allerdings für längere Zeit die Unterscheidung zwischen Schnell-, Eil- und Personenzügen im Personenverkehr und die Unterscheidung zwischen Frachtgut, Eilgut, beschleunigtem Eilgut und dazu noch Expresgut im Güterverkehr — hier also vier verschiedene Beförderungsarten — aufrechterhalten werden kann, scheint mir zweifelhaft. Untersuchungen, ob in dieser Hinsicht nicht Vereinfachungen am Platze sind, die auf eine Rationalisierung im Großen hinauslaufen, dürften angebracht und zeitgemäß sein.

Während die Bahnen bei Abwicklung des Verkehrs im Innern des Landes bei ihren Maßnahmen zur Beschleunigung und Verbesserung der Beförderung ganz frei und durch keinerlei Hemmungen seitens anderer Stellen behindert sind, müssen sie bei dem Verkehr über die Grenzen mancherlei Hindernisse überwinden. Zunächst ist wegen der zu befördernden Personen und Güter ein Benehmen mit der Zollverwaltung erforderlich. Durch Verhandlungen mit den Zollstellen suchen

die Bahnen die Aufenthalte, die beim zwischenstaatlichen Verkehr durch die Zollbehandlung entstehen, sei es an der Grenze oder im Innern des Landes bei dem Binnenzollamt oder auf dem Empfangsbahnhof nach Möglichkeit abzukürzen. Es ist zu berücksichtigen, daß nach den maßgebenden zollgesetzlichen Bestimmungen, bei der Einfuhr alle Güter der Zollbeschau unterliegen. Bei der Ausfuhr wird eine Untersuchung vorgenommen mit Rücksicht auf bestehende Ausfuhrverbote und -beschränkungen, die allerdings zur Zeit nicht mehr die Bedeutung haben wie vor einigen Jahren.

Da an der schnellen, möglichst unbehinderten Ein-, Aus- und Durchfuhr alle Staaten gleichmäßig interessiert sind, haben internationale Verhandlungen zu dem „Internationalen Abkommen zur Vereinfachung der Zollförmlichkeiten“, abgeschlossen in Genf am 3. November 1923, geführt. Aus den Eingangsbestimmungen dieses Abkommens kann man schließen, welche Schwierigkeiten durch das Abkommen überwunden werden sollen. Die beteiligten Staaten (33 an der Zahl) sind von dem Wunsche ausgegangen, die Anwendung des im Artikel 23 der Völkerbundssatzung aufgestellten Grundsatzes einer gerechten Behandlung des Handels zu sichern; sie waren der Überzeugung, daß die Befreiung des internationalen Handels von der Last nutzloser, übertriebener oder willkürlicher Zoll- oder ähnlicher Förmlichkeiten einen bedeutsamen Schritt zur Erreichung dieser Absicht darstellen würde und daß das beste Mittel, dabei zu einem Ergebnis zu kommen, der Abschluß einer auf gerechte Gegenseitigkeit gegründeten internationalen Vereinbarung sei. In dem Übereinkommen haben sich die Vertragsstaaten verpflichtet, durch alle geeigneten Gesetzgebungs- und Verwaltungsmaßregeln die Bestimmungen ihrer Gesetze oder Ausführungsbestimmungen oder der Verfügungen und Anweisungen ihrer Verwaltungsbehörden hinsichtlich der Zoll- und ähnlichen Förmlichkeiten durchzusehen, um diese Bestimmungen zu vereinfachen, sie von Zeit zu Zeit den Bedürfnissen des Außenhandels anzupassen und diese Beziehungen von allen Hemmnissen zu befreien, die zum Schutze der Lebensinteressen des eigenen Landes nicht unbedingt erforderlich sind. Das Übereinkommen bezeichnet es als erwünscht, daß internationale Bahnhöfe eingerichtet und ausgebaut werden und ein wirkliches Zusammenarbeiten der daselbst bestehenden verschiedenen nationalen Dienststellen durchgeführt wird. Das Abkommen, das der Ratifizierung unterliegt, ist von Deutschland im Oktober 1925 ratifiziert worden.

Wenn auch den allgemeinen Forderungen des Übereinkommens von den Zollverwaltungen nach Möglichkeit Rechnung getragen wird, so liegt die Durchführung der besonderen Bestimmung wegen der Einrichtung internationaler Bahnhöfe noch im weiten. Die finanzielle Not, in der sich das Deutsche Reich und die Deutsche Reichsbahn befinden, sowie die Sparsamkeit, der sich auch die umliegenden Länder befleißigen, lassen die Einrichtung und den Ausbau der vorgesehenen internationalen Bahnhöfe nicht zu; so kommt es, daß vielfach Reisende und Güter beim Passieren der Grenze einen zweifachen Aufenthalt erleiden. Das Entgegenkommen der Zollverwaltung findet seine Grenze an der ihr übertragenen Wahrung des finanziellen Interesses des von ihr vertretenen Landes.

Während sich diese Hemmungen auf alle zur Beförderung übergebenen und von den Reisenden mitgeführten Güter beziehen, die über die Grenze zu befördern sind und deshalb bei allen Verkehrsmitteln überwunden werden müssen, ist bei der Eisenbahn eine weitere Schwierigkeit zu beseitigen, die sich aus der wechselseitigen Übergabe der der Beförderung dienenden Personen- und Güterwagen ergibt. Die Eisenbahnwagen gehören den einzelnen Eisenbahnverwaltungen und

müssen an der Grenze von der einen Verwaltung an die andere übergeben und von dieser übernommen werden. Durch Vereinbarungen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen sind diese Aufenthalte auf ein Minimum herabgedrückt, teilweise, so besonders bei den durchgehenden Personenzügen gänzlich beseitigt, indem die Untersuchung im fahrenden Zug stattfindet; im allgemeinen reicht die Zeit, die für Zollzwecke erforderlich ist, für die Wagenübergabe aus.

Aufenthalte sind weiter zu überwinden bei dem Wechsel des Verkehrsmittels, so beim Übergang von der Bahn zum Schiff oder umgekehrt. Durch Verwendung von Greifern, Kippen, Rutschen, Hebern (mechanische, hydraulische, elektrische) sucht man den Aufenthalt nach Möglichkeit abzukürzen.

Hier liegen unverkennbar ganz erhebliche Schwierigkeiten vor. Wenn bei der Beförderung nur ein Verkehrsmittel beteiligt ist oder wenn mehrere Verkehrsmittel derselben oder ähnlicher Art oder auch verschiedener Art in einer Interessengemeinschaft stehen, so werden sie für diesen Umschlag von einem Verkehrsmittel zum anderen Sorge tragen und Mittel aufwenden. Anders liegen die Verhältnisse, wenn die mehreren Verkehrsmittel nicht parallele Interessen haben, die Allgemeinheit, die Volkswirtschaft aber ein Interesse an der kombinierten Beförderung hat. Der an die Spitze der Abhandlung gestellte Satz, daß das Verkehrsmittel seinen Zweck am vollkommensten erfüllt, das die beste und billigste Raum- und Zeitüberwindung bietet, gilt vom Standpunkte der Allgemeinheit aus für alle Verkehrsmittel eines Landes als Ganzes betrachtet. Bei dem Wettbewerb zweier Volkswirtschaften wird bei sonst gleichen Verhältnissen und Voraussetzungen diejenige überlegen sein, die günstigere Beförderungsverhältnisse aufzuweisen hat, und hierbei kommt es nicht darauf an, ob die Beförderung von einem bestimmten Verkehrsmittel vorgenommen wird oder von einer Mehrheit von Verkehrsmitteln. Ausschlaggebend ist und bleibt, daß die Beförderung als Ganzes billiger ist als die im konkurrierenden Land. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, ist es Aufgabe der Stelle, die die allgemeinen Interessen zu wahren hat, daß die notwendigen Umschlag- und Überladeeinrichtungen geschaffen und vorgehalten werden, die eine kombinierte Beförderung ermöglichen. (Inwieweit diese Stelle auch dafür zu sorgen hat, daß die Preise für die Beförderung sich aneinander anpassen und ineinander eingreifen zum Nutzen der Allgemeinheit, geht über den Rahmen dieser Betrachtungen, die sich nur mit der Beförderung selbst befassen, hinaus; nur des Zusammenhanges wegen soll hierauf hingewiesen werden.)

Mit den modernen Verkehrsmitteln, Kraftwagen und Flugzeug, hat die Reichsbahn den Weg der Zusammenarbeit zum Zwecke einer guten Verkehrsbedienung beschritten. In dem Verträge, den sie mit der Spitzenorganisation der Kraftwagen-gesellschaften abgeschlossen hatte, war der Satz an die Spitze gestellt, daß im Interesse der Allgemeinheit die beiden Verkehrsmittel zum Zwecke der besten Bedienung des Verkehrs aneinander angepaßt und ineinander gegliedert werden sollten. Wenn auch der Vertrag inzwischen gelöst ist, so sucht die Reichsbahn doch auch jetzt noch diesem als richtig erkannten Satz, soweit er mit ihren Interessen vereinbar ist, nachzukommen, indem sie gemeinsam mit einzelnen Kraftverkehrsgesellschaften oder mit der Reichspost oder aber mit eigenen Kraftwagen Verkehrsbedienungen einrichtet, die von Eisenbahn und Kraftwagen gemeinsam ausgeführt werden. Der Umschlag wird von Leuten der Eisenbahn vorgenommen, für die Beförderung ist nur ein Frachtbrief erforderlich, der für den Transport auf der Bahn und dem Kraftwagen Geltung hat. Bei der Personenbeförderung werden Fahrkarten für die durchgehende Beförderung ausgegeben, oder bei Parallel-

linien auch solche, die wahlweise für die Beförderung auf dem einen oder dem anderen Verkehrsmittel gelten.

Auch mit der Spitzenorganisation des Luftverkehrs hat die Deutsche Reichsbahn einen Vertrag abgeschlossen, der auf eine gemeinsame Bedienung des Verkehrs durch beide Verkehrsmittel zum Zwecke einer möglichst schnellen Verkehrsbedienung hinausläuft. Für den Güterverkehr ist eine durchgehende Beförderung teils auf der Schiene, teils im Flugzeug mit einheitlichem Frachtbrief vorgesehen, im Personenverkehr wird die Entwicklung, besonders bei Reisen über weite Strecken im internationalen Verkehr, wohl bald denselben Weg gehen.

Im Verhältnis zur Schifffahrt ist es zu einer solchen Zusammenarbeit bisher in Deutschland nicht gekommen. Es ist nicht zu verkennen, daß eine solche Zusammenarbeit hier weniger das Gebiet der schnellen Beförderung betrifft als das einer möglichst billigen Beförderung. Durch Einrichtungen, die den Umschlag von Bahn zu Schiff und umgekehrt erleichtern, wird aber auch die Beförderung beschleunigt werden können.

Nach meinem Dafürhalten muß den Bestrebungen auf Verbesserung und Beschleunigung der Beförderung bei dem Wettbewerb, dem die deutsche Volkswirtschaft in stets zunehmendem Maße ausgesetzt ist, dieselbe Bedeutung beigemessen werden wie den Bestrebungen auf Senkung der Preise und Löhne und Senkung der Transportpreise. Durch Vereinfachung und durch Spezialisierung sowie durch Zusammenarbeiten der verschiedenen Verkehrsunternehmungen kann auf diesem Gebiete noch viel geschaffen werden.

Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung.

Von Postrat Dr. Staedler, Berlin.

I.

Blicken wir zurück auf das Jahr 1918 und die Zeit des Übergangs vom alten zum neuen Deutschen Reich, so sehen wir am Schlusse des Weltkriegs Flugzeug und Lenkballon fertig dastehen als die erprobten und bewährten Mittel des menschlichen Luftflugs. Der Zustand des Flugversuchs ist endgültig überwunden, und die Fähigkeit zu regelrechter Flugverkehrsleistung ist unstreitig erlangt und bewiesen. Der Weltkrieg, in dem Geldmittel und Menschenleben für technische Versuchszwecke — wie auch sonst — wohlfeil genug zur Verfügung standen, wurde zum Vater auch dieser Dinge. Und dieses Kindes wenigstens braucht er sich nicht zu schämen. So trat denn nach dem Friedensschluß von 1919 in aller Welt namentlich das Flugzeug in den Dienst des friedlichen Nachrichten- und Güterverkehrs, und überall beeilten sich die Postverwaltungen, das neue Verkehrsmittel ihren Zwecken dienstbar zu machen. So auch die deutsche Post.

In dem seither überwundenen Jahrzehnt hat die Technik das Flugzeug für den ausgesprochenen Weitflug und für den Transport großer Lasten geschaffen. Konnte noch im Jahre 1909 Meili, der berühmte Schweizer Internationalist, in seiner Abhandlung über „Die Luft in ihrer Bedeutung für das moderne Verkehrs- und Transportrecht“ (Seufferts Blätter für Rechtsanwendung, 1909, S. 41) die Flugzeuge aus seinen juristischen Betrachtungen ausschalten, weil „für das Verkehrs- und Transportrecht diese Apparate vermutlich nie in Betracht kommen“ könnten, so stehen wir heute, völlig anders orientiert, vor der gesicherten Tatsache eines Weltluftverkehrs mit Flugzeugen, dem die in Landesgrenzen eingeschlossenen

Staaten längst viel zu klein geworden sind und der nur im internationalen Nachrichten- und Gütertausch auf die weiten Entfernungen hin seine angeborene Aufgabe sieht.

Nicht, daß es innerhalb der einzelnen Länder und Staaten an Binnenflugverkehrslinien fehlte. Auch in Deutschland bestehen solche Linien in nicht geringer Anzahl. Aber eine selbständige Verkehrsbedeutung für die Zwecke der Postbeförderung kommt ihnen schon längst nicht mehr zu. Was heute diesen Binnenflugverbindungen an Verkehrsaufgaben noch obliegt, ist im wesentlichen nur das Zubringen zu den großen deutsch-ausländischen Flugverkehrslinien, welche, um den Mittelpunkt Berlin strahlenförmig gruppiert, Oslo und Kopenhagen mit Mailand verbinden, Helsingfors und Stockholm mit Madrid, Moskau und Leningrad mit Marseille, Konstantinopel und andere Balkanhauptstädte mit Belgien und London, endlich London und Holland über Hamburg, Berlin, Wien und Venedig mit Rom. Im Jahre 1927 bewegten sich auf den deutschen Flugstrecken insgesamt 302 100 kg Postsendungen, ankommend und abgehend, das sind durchschnittlich rund 10 kg auf jeden Kilometer des bestehenden Luftpostnetzes. An der beförderten Gesamtlast waren die Briefsendungen mit 9,20% beteiligt, die Pakete mit 26,58% und die Zeitungen mit 64,22%. Eine immerhin ansehnliche Verkehrsleistung, deren relative Bedeutung noch wächst, wenn man berücksichtigt, daß die Verkehrszunahme gegenüber 1926 sich auf 53,5% belief (Geschäftsbericht der Deutschen Reichspost für 1927, S. 39; Berlin, Reichsdruckerei).

II.

Es kann hier nicht näher dargestellt werden, welches der betriebstechnische Aufbau der deutschen Flugverkehrseinrichtung ist. Es genüge zu sagen, daß ein Flugpostbetrieb mit reichseigenen Betriebsmitteln nicht besteht. Die Post bedient sich vielmehr für ihre Zwecke der vorhandenen, von Privatunternehmern geschaffenen und unterhaltenen Flugverkehrseinrichtungen. Wenn daher nachstehend erörtert werden soll, welches die zur Zeit geltende Rechtsordnung des deutschen Luftpostverkehrs ist, so geht die Untersuchung nach zwei Seiten; diese sind:

die Rechtsbeziehungen zwischen der Post und den privaten Luftverkehrsunternehmen (III)

und die Rechtsbeziehungen zwischen der Post und dem die Luftpost benutzenden Publikum (IV).

III.

Schon frühzeitig, im Jahre 1920, entstanden die ersten Ansätze zu einer gesetzlichen Ordnung des Rechtsverhältnisses zwischen der Postverwaltung und den Privatverkehrsunternehmen. Die Waffenstillstandsbedingungen vom 11. November 1918 (Ziff. XXVII) hatten die Stilllegung aller deutschen Luftfahrzeuge, die damals noch ausschließlich der Heeres- und Marineverwaltung gehörten, angeordnet. Die deutsche Regierung, damals der Rat der Volksbeauftragten, übertrug, zwei Wochen später, dem Reichsamt des Innern die provisorische Ordnung der Verhältnisse der — hinfort rein außermilitärisch abzustellenden — Luftfahrt in Deutschland (VO vom 26. 11. 18, Reichsgesetzbl. S. 1337). Das Reichsamt des Innern errichtete zur Durchführung dieser Aufgabe das Reichsluftamt (Erl. vom 4. 12. 18, Reichsgesetzbl. S. 1400), an dessen Stelle späterhin das Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen trat (vgl. Ges. vom 3. 1. 20, Reichsgesetzbl. S. 14, und VO vom 19. 2. 20, ebd. S. 251). Gleichzeitig setzte das Reichshaushaltsgesetz 3 Millionen Mark aus als Reichsbeihilfe für die dem regelmäßigen öffentlichen Ver-

kehr dienenden Luftfahrtunternehmen (Ges. vom 8. 5. 20, Reichsgesetzbl. S. 917, 928). Bedingung für den Bezug der Beihilfe war, daß auf jedem Fluge des regelmäßigen öffentlichen Flugverkehrs 100 kg Postladung unentgeltlich zu befördern waren. Dies war die erste geordnete Rechtsgrundlage für den deutschen Luftpostverkehr. Jetzt behandelt den gleichen Gegenstand das Reichsluftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (Reichsgesetzbl. I, S. 681), nach dessen Bestimmungen (§ 11) deutsche Luftfahrtunternehmen mit einem regelmäßigen öffentlichen Betriebe auf Verlangen der Post mit jeder flugplanmäßigen Luftfahrt Postsendungen gegen eine angemessene Vergütung befördern müssen. Der Umfang der Verpflichtung bemißt sich nach den Bedürfnissen des Unternehmens und der Post. Er wird im Streitfalle vom Reichsverkehrsminister und vom Reichspostminister festgesetzt. Das gleiche gilt für die Höhe der Vergütung. Den Unternehmern bleibt es überlassen, mit den ausländischen Gesellschaften in Verbindung zu treten, um die internationalen Fluglinien herzustellen und zu betreiben.

IV.

Gegenstände des deutsch-inländischen wie des deutsch-ausländischen Luftversendungsverkehrs sind: gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen, ferner Pakete und Zeitungen. Die Gattungsbezeichnungen und -begriffe sind aus der Postordnung und dem Weltpostvertrage hinreichend bekannt. Es fragt sich indessen: wo findet der Postbenutzer in Deutschland die gesetzte Anstaltsordnung, nach der sich seine Rechtsverhältnisse zur Postanstalt bei der Luftpostversendung bestimmen?

Die Postordnung, die hier in erster Linie zu Rate zu ziehen wäre, gibt keinen unmittelbaren Aufschluß. Sie erwähnt die Luftpostbeförderung zwar, und erstmalig schon in ihrer Ausgabe vom 22. 12. 21 (Reichsgesetzbl. S. 1609), jedoch nur, um mit wenigen Worten zu erklären, daß „die Bedingungen für die Luftpostbeförderung durch besondere Anordnungen der Post festgesetzt“ würden (§ 63). Mit anderen Worten: Reichsregierung und Reichstag, welche die Anstaltsordnung des Luftpostverkehrs seiner Zeit zu erlassen gehabt hätten (Art. 88, Abs. 3, Reichsverf. 1919), verzichteten insoweit auf ihre verfassungsmäßige Befugnis zugunsten des Reichspostministers. Auch der Postverwaltungsrat, auf den seit 1924 die einschlägige Zuständigkeit der Reichsregierung und des Reichsrats übergegangen ist (§ 15, Reichspostfinanzges. vom 18. 3. 24, Reichsgesetzbl. I, S. 287), hat es dabei bewenden lassen. So vermag denn auch die jüngste Ausgabe der Postordnung, vom 30. Januar 1929 (Postamtsbl. S. 49), die Vorschrift des § 63 der Postordnung von 1921 noch wörtlich zu wiederholen (§ 64).

Das Reichspostministerium hat demgemäß „Bestimmungen über den Luftpostverkehr“ erlassen, die, als Ergänzung zur Postordnung, die Rechtsnatur der letzteren als gesetzvertretender Verordnung teilen und rechtsgültig im Postamtsblatt verkündet sind (Ges. vom 13. 10. 23, Reichsgesetzbl. I, S. 959, und Mitteilung vom 1. 12. 23, ebd. S. 1236). In letzter Ausgabe sind diese „Bestimmungen“ am 23. 4. 28 (Postamtsbl. S. 188) erschienen. Sie regeln in drei Abschnitten mit zusammen 20 Paragraphen: das Allgemeine des Luftpostverkehrs (Abschn. I, §§ 1—4), die Versendungsbedingungen für Luftpostbriefe und -pakete (Abschn. II, §§ 5—15) und für Luftpostzeitungen (Abschn. III, §§ 16—20). Mit wenigen Ausnahmen (§§ 1—3, 10, 15) haben sämtliche Vorschriften ihr Gegenstück in der Postordnung, so daß die „Bestimmungen“ insoweit nur die betriebstechnischen Besonderheiten der Luftpostversendung zu ordnen brauchen. Auch soweit die „Bestimmungen“ selbständige Vorschriften erteilen (§§ 1—3, 10, 15), sind letztere ohne

wesentliche Tragweite, ausgenommen allein die §§ 1 und 2 („Luftpostnetz“ und „Einrichtung der Luftposten“), und zwar diese, weil sie wichtige Bestandteile der „Bestimmungen“ wiederum aus deren textlichem Zusammenhang ausscheiden und an anderweitige Verordnungen und Verfügungen der Postbehörde verweisen.

So wird u. a. durch § 2 der „Bestimmungen“ die entscheidende Anordnung, „ob und für welchen Zeitraum Luftverkehrsverbindungen zur Postbeförderung zu benutzen sind,“ — eine Anordnung also, mit der die ganze konkrete Anwendbarkeit der „Bestimmungen“ steht und fällt — weiterer „Bestimmung“ des Reichspostministers übertragen. Derartige Bestimmungen letztgedachter Art ergehen, häufig wechselnd, in Form von Instruktionsverfügungen an die Postanstalten (im Postamtsblatt veröffentlicht). Das Publikum erhält Nachricht von ihnen durch einen „Aushang: Luftpost“, der bei allen Postämtern im Schaltorraum angebracht ist und laufend berichtigt wird. Nur nach Maßgabe dieses Aushangs und seiner jeweiligen Berichtigungen bestimmt es sich, ob der Absender einer Luftpostsendung damit rechnen kann, daß seine Briefe usw. auch tatsächlich mit Flugzeug befördert werden. Nur grundsätzliche, nicht jeweils tatsächliche Bedeutung besitzen daneben die „Flugpläne des regelmäßigen Verkehrs (In- und Ausland)“, die gemäß § 1 der „Bestimmungen“ neben letzteren vom Reichspostministerium von Zeit zu Zeit veröffentlicht und durch das Postamtsblatt bekanntgegeben werden (parallele Bekanntmachungen enthalten überdies das Postkursbuch und — nur für ausländische Luftpostverbindungen — die „Postdampferliste“, die monatlich als Anlage zu den „Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie“ erscheint). Graphische Darstellungen des Luftpostnetzes sind den „Flugplänen“ im Postamtsblatt beigegeben und befinden sich auch — nach Bedarf berichtigt — im „Aushang: Luftpost“.

Eine Haftung für die Ausführbarkeit und Ausführung einer Luftpostversendung wird postseitig nicht übernommen (§ 15 der „Bestimmungen“). Es ist Sache des Absenders, sich aus dem „Aushang: Luftpost“ zu unterrichten, ob sein Brief usw. Aussicht auf Luftbeförderung hat. Eine Erstattung von Luftpostgebühren findet auf Verlangen statt, wenn die Luftpostbeförderung aus dienstlichem Versehen oder infolge unerwarteter Flugbetriebsstörungen nicht stattgefunden hat (§ 14 a. a. O.). Fehler im „Aushang: Luftpost“ — z. B. zufolge verspäteter oder ganz unterbliebener Nichtberichtigung — werden vorkommendenfalls als unrichtige Auskunft zu bewerten sein; für Schäden aus solchem Grunde haftet die Post bekanntlich nicht (§ 65 PostO. 1929).

Es mag interessieren, im vorliegenden Zusammenhang einen kurzen Rückblick auf die Entstehungsgeschichte der geltenden Luftpostverkehrsbestimmungen zu werfen. Die seit 1928 (Postamtsbl. S. 188) vorliegende Fassung dieser mehrfach genannten „Bestimmungen“ ist in ihrer verordnungstechnisch vollendeten Form die erste ihrer Art, seitdem ein Luftpostverkehr in Deutschland besteht. Vor 1920 war lediglich eine nicht veröffentlichte Dienstanweisung für die Postanstalten „über Flugpostsendungen und -zeitungen“ vorhanden. Die erste veröffentlichte Anstaltsordnung des Luftpostverkehrs, der diese Bezeichnung zukommt, stand — ohne Tagesangabe — im Postnachrichtenblatt 1920, S. 247. Gleichzeitig wurde damals der „Aushang: Luftpost“ eingeführt (September 1920, Postnachrichtenbl. S. 385). Die amtliche Bezeichnung „Luftpostverkehr“ trat feststehend erstmals im März 1922 auf (a. a. O., S. 222). Erste zusammenhängende „Bestimmungen“ über den Luftpostverkehr erteilte das Postnachrichtenblatt 1922, S. 226. Die „Luftpostgebühren“ führen diese Bezeichnung erst seit 1923 (Postnachrichtenbl. S. 547, 581), nachdem sie bis dahin als „Flugzuschläge“ benannt gewesen waren. Spätere

Änderungen der „Bestimmungen“ wurden im Postnachrichtenblatt 1923 (S. 228), sowie seit 1924 alljährlich im Postamtsblatt veröffentlicht (1924 S. 203, 1925 S. 236, 1926 S. 144, 1927 S. 112).

V.

Das vorstehend (IV) über die Luftpostbestimmungen Gesagte bezieht sich nun nicht nur allein auf den Inlands-, sondern auch auf den Auslandsverkehr. War doch schon früher (II) ausgeführt, daß der Schwerpunkt der ganzen Luftpostversendung im Auslandsverkehr liegt. An sich wäre freilich der Weltpostvertrag zuständig für die Ordnung des internationalen Flugpostverkehrs. In der Tat hat denn auch bereits der Weltpostvertrag von 1920 (Erneuerung zu Madrid, Reichsgesetzbl. 1921, S. 1375) sich mit dem Gegenstande beschäftigt (Art. 5 des Hauptvertrags), indem er drei Gesichtspunkte aufstellte, nämlich:

1. die für die Beförderung von Briefsendungen zwischen zwei oder mehreren Ländern eingerichteten Luftpostverbindungen gelten als außergewöhnliche Verbindungen (im Sinne der Tarifordnung),
2. die Beförderungsbedingungen werden in freier Vereinbarung zwischen den beteiligten Verwaltungen geregelt,
3. die Kosten für die Benutzung der einzelnen Luftpostverbindung sind gleich hoch für alle Verwaltungen, die an den Betriebskosten nicht beteiligt sind.

Bei dieser Regelung des Gegenstandes, die jedes Eingehen auf Einzelheiten einer Anstaltsordnung für den internationalen Flugpostdienst vermeidet, hat es auch der letzte Weltpostvertragsschluß von 1924 (Erneuerung zu Stockholm, Reichsgesetzbl. 1925, I, S. 517) im wesentlichen belassen. Nur ist, entsprechend der redaktionsmäßigen Umgestaltung des Weltpostvertragswerks, die vorstehend zu 1 genannte Vertragsbestimmung in den Art. 63 der Vollzugsordnung zum Hauptvertrag, die unter 3 genannte in den Art. 74 § 2 des Hauptvertrags übergegangen, während die Vorschrift zu 2 als entbehrliche Sondervorschrift neben den allgemeinen Anordnungen der Art. 5 und 6 Hauptvertrag fallen gelassen worden ist.

Für das Publikum ist demnach aus dem Weltpostvertrag nichts über die Benutzbarkeit der internationalen Flugpostverbindungen zu entnehmen. Statt des Weltpostvertrags sind und bleiben bis auf weiteres die inländischen Luftpostverkehrsbestimmungen (s. zu III) maßgebend, die ja denn auch Versendungs-vorschriften für Luftpostsendungen des Auslandsverkehrs eigens vorsehen. Ob der für das Jahr 1929 vorgesehene Weltpostkongreß in London bei der abermaligen Erneuerung des Weltpostvertrags eine Änderung an der bisher bestehenden Ordnung treffen wird, bleibt abzuwarten.

Buchbesprechungen.

Burmester, Heinrich, Dr., Die Entwicklung der Elbschiffahrt in jüngerer Zeit (1924—1927). Herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Elbschiffahrt e. V. Magdeburg. (1928). 130 Seiten und 31 statistische Tabellen.

Während die großen nationalökonomischen Untersuchungen der Rheinschiffahrt vorwiegend Professoren und Privatdozenten als Verfasser zeigen, hat die Elbschiffahrt in einigen Dissertationen eine hervorragende Behandlung erfahren.

Den bekannten Untersuchungen Fischers und Pleißners aus der Vorkriegszeit reiht sich die vorliegende Studie Heinrich Burmesters würdig an. Nachdem einige über die Elbschiffahrt während der Inflationszeit angefertigte Dissertationen nicht in die Öffentlichkeit gelangt sind, ist es dankbar zu begrüßen, daß die Arbeitsgemeinschaft für die Elbschiffahrt die Arbeit Burmesters in einer soliden und geschmackvollen Aufmachung zu niedrigem Preis weiteren Kreisen zugänglich macht. Die Studie füllt eine beträchtliche Lücke in der gegenwärtigen deutschen verkehrswissenschaftlichen Literatur. Zwar scheint der Zeitraum, den Burmester untersucht, eng gewählt. Die Lektüre ergibt aber, daß er sehr gut verstanden hat, in wenigen markanten Zügen die Entwicklung der Vorkriegszeit und des wirtschaftlichen Weltkriegsjahrzehnts herauszustellen. Wenn auch die Kürze der Nachstabilisierungszeit über die Bedeutung mancher Verkehrsrelation noch kein sicheres Urteil zuläßt, so zeigt doch die Arbeit als Ganzes in vollendeter Gründlichkeit und Form die Strukturwandlungen der Elbschiffahrt gegenüber der Vorkriegszeit. Der Rahmen der Untersuchung ist weit gespannt. Es werden behandelt: Die zwischenstaatliche Regelung der Elbschiffahrt, Aufbau und Tätigkeit der Wasserstraßenverwaltung, der Elbverkehr, die Träger des Elbverkehrs (Flotte und Unternehmungen), die Bedeutung des Mittellandkanals für die Elbschiffahrt. Burmester beweist bei der Behandlung dieser Komplexe eine umfassende Kenntnis des einschlägigen wie des verwandten Schrifttums, eine gründliche wirtschaftswissenschaftliche Schulung, insbesondere hinsichtlich der Auswertung von Statistiken, schließlich enge persönliche Beziehungen zur Elbschiffahrt, ohne die wohl manche Frage (z. B. Umfang der Elbflotte) nicht hätte geklärt werden können. In ihrer soliden Grundlage, ihrem folgerichtigen Aufbau wie in sicheren, wohlabgewogenen Urteilen kann die Arbeit als Muster für andere verkehrswissenschaftliche objektbetonte Einzeluntersuchungen gelten.

Napp-Zinn.

Geschichte der Deutschen Post. Herausgegeben und bearbeitet von K. Sautter. Teil 1: Geschichte der Preußischen Post. Nach amtlichen Quellen bis 1858 bearbeitet von Dr. H. v. Stephan, weiland Staatssekretär des Reichspostamts und preußischer Staatsminister. Neubearbeitet und fortgeführt bis 1868 von K. Sautter, Staatssekretär im Reichspostministerium. (Berlin 1928.) R. v. Deckers Verlag G. Schenck. XVI, 747 Seiten.

Heinrich Stephan, dem deutschen Volk zumeist als „Generalpostmeister“ bekannt — er wurde mit 39 Jahren 1870 Generalpostdirektor des Norddeutschen Bundes, 1876 Generalpostmeister, 1880 Staatssekretär des Reichspostamtes — verfaßte seine Geschichte der Preußischen Post in jungen Jahren, 1858. Nach sieben Jahrzehnten hat sie durch den eigentlichen derzeitigen Nachfolger Stephans im höchsten Amt des Reichspostwesens eine Neuherausgabe und Fortführung gefunden, als erster Teil einer Geschichte der Deutschen Post. Da Stephans Werk inmitten einer fließenden Entwicklungszeit endete, ergab sich für Sautter die Zweckmäßigkeit einer Trennung der Darstellung von 1815 bis 1868 in zwei durch das Jahr 1850 — Gründung des deutsch-österreichischen Postvereins, Errichtung der Oberpostdirektionen — abgegrenzte Teile. Der sechste Abschnitt (1815—1850) wurde dabei großenteils umgearbeitet, der siebente Abschnitt (1850—1868) völlig neu gefaßt.

Die Absicht auf Schaffung einer Gesamtgeschichte der Deutschen Post, die Ergänzung des Stephanschen Werkes wie das vorliegende Buch in seiner Ganzheit sind voller Bejahung und Anerkennung wert. Spürt man zwar zwischen dem Stephanschen und dem Sautterschen Text sprachlich, aber auch in der Geistes-

haltung den Unterschied der Jahrzehnte, so erfüllt doch diese Geschichte der Preußischen Post das erreichbare Höchstmaß der Einheitlichkeit.

Die Gliederung des Werkes ist für die ersten vier Hauptabschnitte zufolge den Regierungszeiten der preußischen Herrscher (Großer Kurfürst, Friedrich I., Friedrich Wilhelm I., Friedrich II.) erfolgt. Nach Darstellung des Postwesens in den Wirren der politischen Umgestaltung Europas (1786—1815) folgen die erwähnten Abschnitte. Innerhalb der Hauptabschnitte ist die Unterteilung im wesentlichen derart vorgenommen, daß zunächst die verschiedenen Postlinien und die Beziehungen zu fremden Mächten zur Darstellung kommen, alsdann die innere Gestaltung des Postwesens geschildert wird.

Dieses Werk ist, dank des eigenartigen Charakters der Erscheinung „Post“, für die Geschichte einer ganzen Reihe kultureller Komplexe bedeutsam. Wenn Friedrich Wilhelm I., auf dessen Persönlichkeit wie auf die seines Sohnes hier manches interessante Licht fällt, die Post als Öl der Staatsmaschine bezeichnen konnte, so kommt hiermit bereits zum Ausdruck, wie sehr die Geschichte der Post zugleich eine Geschichte des Preußischen Staates ist. Die ausführliche Darstellung, die die Beziehungen der Preußischen Post zu denen anderer deutscher Länder gefunden haben, ergibt ein treues Spiegelbild deutscher „Außenpolitik“ in vergangenen Jahrhunderten. Der postalische Expansionsdrang Preußens bringt schlagend die konsequente Verfolgung seiner „deutschen Aufgabe“ zum Ausdruck. Weiter gibt die Geschichte der Preußischen Post einen bedeutenden Ausschnitt aus der Geschichte der Verwaltung. Das Werk ist hierdurch auch zu einer Fundgrube praktischer Verwaltungserfahrung und -anregung geworden. Es ist ferner ein wesentlicher Beitrag zur deutschen Kulturgeschichte, die sich in den verschiedensten technischen und organisatorischen Institutionen der Post äußert. Und schließlich — und nicht zumindest — haben wir hier ein monumentales Werk zur Geschichte des deutschen Verkehrswesens. Ja es ist sogar das einzige sich über mehrere Jahrhunderte erstreckende Geschichtswerk, das wir von einem deutschen Verkehrsweig besitzen. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes, der Verkehrsleistung, der Tarifgestaltung, des Finanzprinzips und des finanziellen Ertragnisses sind Problemkreise, deren Verfolgung für den Verkehrswissenschaftler, -politiker und -praktiker von gleichem Interesse und Wert sind.

Dabei sei allerdings nicht verschwiegen, daß die Lektüre dieses Buches an den Wissensdrang bzw. an die Geduld des Lesers hohe Anforderungen stellt. Stephan ermahnte selbst im Vorwort: „Ohne Durchforschung des Einzelnen und Kleineren wird Größeres nicht gewonnen. Man muß nur die Mühe nicht scheuen und nicht gleich des ‚trockenen Tons satt‘ sein wollen.“ Das Detail, was namentlich im 6. Abschnitt hinsichtlich der Beziehungen der Preußischen Post zu den Posten der anderen deutschen und der fremden Staaten geboten wird, wirkt gleichwohl „erschlagend“. Die Abschnitte betreffend „Gestaltung der Postanstalt“ werden dagegen von einem besinnlichen Leser durchgängig mit Genuß gelesen werden können.

Die Neubearbeitung hat leider zwei Maßnahmen versäumt, die die Lektüre des Werkes wesentlich hätten erleichtern bzw. bereichern können, nämlich einmal die Beifügung einiger Karten betreffend Postkurse und -gebiete, ein andermal die Gegenüberstellung der verschiedenen Münzwerte sowie eine Übersicht der Geldwertverminderung, durch deren Berücksichtigung die Entwicklung der Posttarife objektiviert wird. —

Über die beabsichtigte Fortführung des Geschichtswerkes der Deutschen Post wird in dem vorliegenden Band nichts verlautbart. Man wird zunächst einer Ge-

schichte der Reichspost von 1868 bis zur Gegenwart mit dem größten Interesse entgegenzusehen. Es wäre aber erwünscht, wenn auch die Geschichte der anderen deutschen Staatsposten, in erster Linie Bayerns (1808—1920), ferner der Taxisschen Posten zur Darstellung kämen. Den vorliegenden ersten Teil eines hochbedeutsamen Geschichtswerkes kann man jedenfalls als eine hervorragende staats- und verkehrswissenschaftliche Leistung bezeichnen und dem Stephan-Sautterschen Buch, das inhaltlich wie in seiner Ausstattung Monumentalität mit Schlichtheit glücklich paart, viele Freunde wünschen.

Napp-Zinn.

H. Hellmuth, Dr. jur. et. rer. pol., Oberpostdirektor in Nürnberg, Dozent für Verkehrsrecht und Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost an der Handelshochschule Nürnberg. „Die Betriebswirtschaftslehre der Deutschen Reichspost im Grundriß“. Zweite Lieferung (3. und 4. Teil), Stuttgart 1929. C. E. Poeschel Verlag, 177 Seiten.

Im Heft Nr. 4 des VI. Jahrganges 1928 Seite 154/55 der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ wurde über den Inhalt der ersten Lieferung (Teil I und II) vorbez. Buches berichtet. In der nunmehr vorliegenden zweiten Lieferung ist im dritten Teil des Gesamtwerkes die Lehre vom Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Funkverkehr der Deutschen Reichspostverwaltung behandelt. Nach einer kurzen Einführung (Erklärung von Begriffen aus der allgemeinen Verkehrslehre) werden einige Gesichtspunkte der Typung, Spezialisierung und Normierung der Verkehrsdienste hervorgehoben, der Umsatz der Deutschen Reichspostverwaltung an Verkehrsdienstleistungen besprochen und die Entwicklung der einschl. Verkehrseinrichtungen unter dem Einfluß allgemeiner Wirtschaftsgesetze geschildert. Über den Einfluß und die Einstellung der Verkehrseinrichtungen der Deutschen Reichspostverwaltung auf die Bedürfnisse der Einzelwirtschaften wird das Hauptsächlichste erwähnt, so z. B. auf die volkswirtschaftliche, gesellschaftliche, kulturelle und staatliche Wirkung der Vervollkommnung der Verkehrsleistungen im Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Funkwesen hingewiesen. Die Anpassung an die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse im Rahmen des öffentlichen Anstaltszwecks und die Erziehung der Allgemeinheit zu einer wirtschaftlichen Inanspruchnahme der Dienstleistungen der Deutschen Reichspostverwaltung werden im Rahmen der Verkehrspolitik der Deutschen Reichspostverwaltung besprochen. Im vierten Teil der Abhandlung beschäftigt sich der Verfasser mit einer Klärstellung allgemeiner Tarifgrundlagen unter besonderer Betonung des Preisgesetzes des Verkehrs, der bei der Preisgestaltung im Verkehrswesen mitwirkenden besondern betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte (Einfluß des Wertes bzw. der Kosten auf die Preisbildung, Grundsatz der Durchschnittsbehandlung usw.). Nach einem Hinweis auf gemeinwirtschaftliche Zielpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen sowie auf die hierbei maßgebenden Finanz-Prinzipien werden die einzelnen Tarifsysteme der Deutschen Reichspostverwaltung umrissen. Dabei wird die Preisbildung im Post- und Telegrammverkehr hinsichtlich der hierbei gegebenen Notwendigkeit der Vernachlässigung örtlich anwachsender Kosten bzw. der Entfernung grundsätzlich dem Tarifaufbau im Fernsprechverkehr gegenübergestellt. Mit einigen Ausführungen über Postgebühren im Kleingüterverkehr, bei der Wertbeförderung und im Post-Bahnverkehr sowie beim Personenverkehr, über den Einfluß besonderer Betriebs-Ausgestaltung einzelner Verkehrsgattungen auf die Tarifbildung sowie über die Preisfestsetzung für Nebenleistungen schließt die Schrift, die (ebenso wie die erste Lieferung des Werkes) durch Reichtum des Inhaltes große Beachtung nicht nur für Postfachleute, sondern auch für weitere

Kreise verdient. Das Werk kann zu vertieftem Eindringen in eine Reihe von Einzelproblemen anregen; es vermag als Überblick und Einblick in das Arbeitsgebiet der Deutschen Reichspostverwaltung das Interesse des Nationalökonom und insbesondere des Betriebswirtschaftlers zu beanspruchen. Schwaighofer.

Bau und Betrieb neuer Verkehrswege lokaler Bedeutung in Bayern. Herausgegeben vom Technisch-wirtschaftlichen Ausschuß der Studiengesellschaft für Verkehrswege lokaler Bedeutung. München November 1928. Selbstverlag der Studiengesellschaft. 68 S. 18 Anlagen.

Die Denkschrift ist eine würdige Fortsetzung der bereits im Jahre 1926 von der Studiengesellschaft herausgegebenen Schrift über „Organisation und Finanzierung neuer Verkehrswege in Bayern“. Wurden damals hauptsächlich allgemeine Gesichtspunkte über Rechtsgrundlagen, Rechtsverhältnisse, Verwaltung, Organisation der Unternehmen und Finanzierung eingehend erörtert, so werden in der vorliegenden Untersuchung die ins einzelne gehenden Ergebnisse des technisch-wirtschaftlichen Ausschusses, die sich auf die praktische Einrichtung, Bau und Betrieb, lokaler Verkehrswege beziehen, veröffentlicht.

Ausgehend von den rechtlichen Bestimmungen über Lokalbahnen und der Darstellung des bestehenden Lokalbahnnetzes in Bayern und in anderen deutschen und außerdeutschen Ländern folgen Untersuchungen über Eisenbahn und Kraftwagen als künftige Verkehrsmittel für Verkehrswege von lokaler Bedeutung, und zwar werden vollspurige Lokalbahn, Schmalspurbahn und Kraftwagen einander gegenübergestellt.

Der Ausschuß fordert, wenn der zu erwartende Verkehr oder besondere Umstände den Bau einer vollspurigen Lokalbahn rentabel erscheinen lassen, einmal äußerste Sparsamkeit im Betrieb, ferner die bauliche Ausgestaltung dieser Bahnen noch weiter als bisher zu vereinfachen. Er schlägt außerdem eine Erhöhung der Tarife über diejenigen der Reichsbahn hinaus vor und stellt zu diesem Zwecke eingehende Untersuchungen über Eisenbahntarife und Selbstkosten des Kraftwagens an, die sich auf die Ausführungen von Tecklenburg, Merkert und Eickner stützen.

Bei den Schmalspurbahnen wird zuerst die Frage der Spurweite untersucht (1 m, 75 oder 60 cm); man kommt zu dem Ergebnis, daß sich bei der 75 cm-Spur neben den geringeren Anlagekosten der Übergang von Normalspurwagen mittels Rollschmelwagen am einfachsten und wirtschaftlichsten vollziehen läßt.

Neben der Eisenbahn kommt vor allem der Kraftwagen als Lokalverkehrsmittel in Betracht. Welchem Verkehrsmittel der Vorrang zu geben ist, läßt sich generell nicht entscheiden. Aber immer wird der Kraftwagenbetrieb dann vorzuziehen sein, wenn ein Verkehrsbedürfnis zuerst geprüft oder geweckt werden soll oder wenn der Verkehr so gering ist, daß die bedeutend kostspieligere Anlage einer Lokalbahn sich nicht rentiert.

Der Wert dieser tiefgehenden Untersuchungen, die durch eine Reihe von statistischen und geographischen Anlagen ausgezeichnet unterstützt werden, liegt neben ihrer speziellen Bedeutung für Bayern insbesondere in der Möglichkeit, die gewonnenen Ergebnisse über Lokalbahn oder Kraftwagen auch auf andere Landesteile anzuwenden. Schultz.

P. Hesse, Dr., Privatdozent an der Universität Göttingen. Die deutschen Wirtschaftsgebiete in ihrer Bedeutung für die landwirtschaftliche Erzeugung und Versorgung Deutschlands. Berlin 1928. Verlagsbuchhandlung Paul Parey. 266 Seiten mit 44 Kartenskizzen.

Die Arbeit entstammt dem von Prof. Dr. W. Seedorf geleiteten Institut für

landwirtschaftliche Betriebslehre an der Universität Göttingen. Sie verdankt ihre Entstehung der Überzeugung Seedorfs, „daß das landwirtschaftliche Marktwesen, dieser leider bisher sowohl in der Praxis wie in der Wissenschaft so stark vernachlässigte Teil unseres landwirtschaftlichen Gewerbes, grundlegender Erforschung bedarf, um die Wege für die heute so notwendige nachhaltige Besserung unserer landwirtschaftlichen Marktverhältnisse zu ebnen“. Dieses Ziel vor Augen, verfolgt die vorliegende Schrift die nächstliegende Aufgabe, die landwirtschaftliche Produktion, Ein- und Ausfuhr wie Selbstverbrauch der einzelnen deutschen Wirtschaftsgebiete zu erfassen. Sie bietet demnach eine Übersicht der Standortorientierung der deutschen Landwirtschaft, hiermit zugleich die Grundlagen der „landwirtschaftlichen Verkehrsströme Deutschlands“, so daß sie auch die Aufmerksamkeit des Verkehrswissenschaftlers auf sich zieht.

Wenn die Arbeit die Erwartungen, die man an sie zu stellen geneigt ist, nur teilweise befriedigt, so liegt dies einmal an dem zur Verfügung stehenden Material. Während für die Vorkriegszeit der Durchschnitt der Jahre 1909/13 der Untersuchung zugrunde gelegt wurde, standen dem Verfasser zur Darstellung der Gegenwart an verwertbaren Ziffern lediglich erst die Zahlen des Jahres 1925 zur Verfügung. Die agrarstatistischen Zahlen eines einzigen Jahres tragen aber in solchem Umfang Zufallsmomente in sich, daß sie unmöglich als verlässliche Grundlage verwandt werden können. So sind die Ergebnisse der ganzen Arbeit nur mit Reserve anzunehmen. Daneben machen sich die Lücken in der Statistik öfters unangenehm bemerkbar. Andererseits muß unbedingt anerkannt werden, daß der Verfasser sich um die Erfassung und die Auswertung der Zahlen sehr viel Mühe gegeben hat und gegenüber manchen früheren Untersuchungen dieser Art methodisch entschieden einen Fortschritt erreicht hat. Die Beschränkung auf Angabe von Prozentzahlen für die Beteiligung der einzelnen fremden Länder an der landwirtschaftlichen Ein- und Ausfuhr (S. 58 ff.) ist allerdings eine Ungeschicklichkeit. Schwerer fällt ins Gewicht, daß die Kausalerklärung zahlreicher statistischer Ergebnisse zu wünschen übrig läßt. Es scheint, daß es dem Verfasser weitgehend an der Möglichkeit gefehlt hat, durch Befragung kompetenter Persönlichkeiten und Instanzen Aufklärung zu erzielen. Dieser mangelhafte Kontakt mit dem Agrarmarkt tritt ebenfalls in Erscheinung bei den von Hesse gegebenen Anregungen. Es handelt sich hier nur allzuoft um billige Ratschläge und fromme Wünsche, mit denen praktisch wenig anzufangen ist (z. B. betreffend Verdrängung des Auslandsweizens auf den westdeutschen Märkten, S. 88; betreffend Stand der Weltmarktpreise über den Inlandspreisen, S. 105). Auch scheint sich der Verfasser nicht hinreichend Rechenschaft darüber gegeben zu haben, welche Hindernisse seinen wiederholten Aufforderungen zur Aufwandssteigerung und zur Erstrebung der landwirtschaftlichen Autarkie entgegenstehen. Hesse hätte vielleicht besser daran getan, sich auf eine Darstellung der statistischen Ergebnisse zu beschränken und lediglich eine Basis für die ebenfalls von Seedorf in Gang gesetzten Untersuchungen der Produktions- und Marktverhältnisse einzelner Wirtschaftsgebiete zu bieten. Man wird diesen mit Interesse entgegensehen dürfen.

Napp-Zinn.

* *

Rentabilität und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnverkehre.¹⁾

Von Prof. Franz Dörfel, Hochschule für Welthandel in Wien.

Das Thema „Rentabilität und Wirtschaftlichkeit im Eisenbahnverkehre“ ist ein rein betriebswirtschaftliches Thema. Der Zweck einer jeden Betriebswirtschaft ist die Erfüllung des Rationalprinzipes, also die Erzielung der größtmöglichen Leistung bei kleinstem Aufwande.

Jede Leistung innerhalb einer Betriebswirtschaft soll einen Ertrag liefern, jeder Aufwand verursacht Kosten. Die Differenz zwischen beiden bildet den Leistungserfolg, der entweder ein Gewinn oder ein Verlust sein kann. Auch den Leistungsgewinn bezeichnet man mitunter als einen Ertrag. Dann unterscheiden wir „Bruttoertrag“ im obigen Sinne und „Nettoertrag“ in diesem Sinne.

Bruttoertrag und Kosten sind die beiden Erfolgsfaktoren. Dabei stehen Bruttoertrag und Erfolg in einem geraden, Kosten und Erfolg in einem umgekehrten Verhältnis zueinander.

Die bei einer Leistung entstehenden Kosten können durch einen Kapitalaufwand oder durch einen Arbeitsaufwand hervorgerufen werden. Kapitalaufwand ist nicht gleich Kapitalinvestition. Kapitalaufwand ist die durch den Betrieb verursachte Kapitalaufzehrung. Arbeitsaufwand, oder besser ausgedrückt: Arbeitskraftaufwand, ist die durch den Betrieb verursachte Aufzehrung von Arbeitskraft. Er ist betriebswirtschaftlich nur sehr gering, weil er nur die Arbeitskraft des Unternehmers betrifft. Dort, wo der Unternehmer keine Arbeit im Betriebe leistet, wie beispielsweise bei den Kapitalvereinigungen, ist auch der Arbeitsaufwand gleich Null. Diese Geringfügigkeit des Arbeitsaufwandes rührt daher, weil jeder andere Arbeitsaufwand innerhalb einer Betriebswirtschaft, das ist der Arbeitsaufwand der Angestellten und sonstigen Hilfspersonen des Betriebes mit Rücksicht auf die Bezahlungen der Dienstleistungen dieser Personen eine Aufzehrung von Kapital, also einen Kapitalaufwand bedeutet.

Der Zweck eines jeden Aufwandes im Betriebe ist die Ermöglichung einer Leistung und damit die Erzielung eines Ertrages. Wenn dieser Ertrag dauernd erreicht wird, bezeichnet man ihn als Rente. Dort wo eine Rente vorliegt, besteht ein Interesse daran, die Rente zu messen und das Ergebnis mit dem Ergebnisse anderer gleichartiger Messungen zu vergleichen. Absolute Ziffern sind für die Bezeichnung der Größe der Rentabilität unbrauchbar, weil jeder Betrieb individuell gestaltet ist. Die Messung muß daher im Wege der Errechnung einer Verhältniszahl stattfinden, und da eignet sich am besten das Verhältnis des Ertrages zum investierten Kapital. Wir bezeichnen dieses Verhältnis als Rentabilität.

Rentabilität ist also das Verhältnis des in einer Ertragsquelle investierten Kapitals zu dem Ertrage aus dieser Quelle. Es wird gewöhnlich in Prozenten zum Ausdrucke gebracht.

Rentabilität ist nicht mit Wirtschaftlichkeit zu verwechseln. Es sind zwei ganz verschiedene Begriffe. Eine Kapitalinvestition kann wohl einen dauernden Ertrag, eine Rente abwerfen. Aber wirtschaftlich ist dieser Ertrag erst dann, wenn die durch die Kapitalinvestition und durch den Rentenertrag auflaufenden Kosten nicht größer sind als der Ertrag, und wenn der aus den Kosten und Ertrag bzw. Aufwand

¹⁾ Vortrag, gehalten anlässlich der „I. österreichischen verkehrswissenschaftlichen Woche“ in Wien am 4. Juni 1929.