

weise — trotz eines großen wissenschaftlichen Rüstzeugs — auch eine Empfehlung ist. Der Wirtschaftswissenschaftler würde es natürlich gern gesehen haben, wenn auf die ökonomische Seite der geschilderten Erscheinungen, z. B. die Beziehungen zwischen Linienentwicklung oder Elektrifizierung und Verkehrsstärke, näher eingegangen worden wäre. N.-Z.

Reichsverband der Automobilindustrie E. V. Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1932. Berlin-Friedenau 1933. Dr. Ernst Valentin Verlag. 152 S. und 2 Klapptafeln. RM 4,50.

Die 6. Auflage dieser Veröffentlichung verdient nach Inhalt wie Form die gleiche Anerkennung wie ihre Vorgänger. Kraftfahrzeugproduktion, -Bestand und -Außenhandel nebst den verwandten Materien wie Betriebsstoffherzeugung und -verbrauch, Kraftfahrzeugbesteuerung, Straßenwesen u. a. haben abermals eine hervorragende statistische Dokumentation gefunden, wie sie m. W. kein anderer Produktionszweig kennt. Der Wunsch des Verkehrswissenschaftlers und -politikers wird allerdings verständlich sein, daß die bisher sich nur auf Bruchstücke beschränkende Kraftverkehrsstatistik in Bälde einen Ausbau erfahre, der der ständig wachsenden Bedeutung dieses Verkehrszweiges entspricht. N.-Z.

Wegweiser durch den genehmigten Kraftwagen-Güterfernverkehr. Hrsg. v. d. Spitzenvertretung für den gewerblichen Kraftverkehr, Berlin. Hamburg (1933). Franke & Scheibe, Abt. Kraft-Verkehrs-Verlag. XXIV, 246 S.

Den Hauptinhalt machen je ein Verzeichnis der im Deutschen Reich genehmigten Unternehmer von Güterfernverkehr und ein „Städte-Anzeiger“, enthaltend Ortsmittelpunkte, Tarifbildungsbahnhöfe, Kraftwagenspediteure, Autoheime, Garagen, Reparaturwerkstätten und Autobedarfshäuser, aus, die ein umfangreiches, indessen noch der Angleichung und Vervollständigung bedürftiges Anschriften- und Anhalts-Material bieten. Vorangestellt ist ein sich an Verleger und Kraftverkehrsunternehmer wendender „Wegweiser“, der insbesondere auf die wesentlichsten beim Güterfernverkehr zu berücksichtigenden gesetzlichen Vorschriften aufmerksam macht. N.-Z.

Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1933. 51. Jahrg. Redigiert von Dr. H. Grobleben. Dresden-N. Verlag von C. Heinrich. XVI, 376 S. Geb. RM 4,50.

Verschiedene Ergänzungen, unter denen ein den Schifferbetriebsverbänden und Frachtausschüssen gewidmeter Abschnitt am bedeutendsten ist, legen erneut Zeugnis von der steten Vervollkommnungsarbeit, die diesem altbewährten Handbuch der Schifffahrt auf den östlichen deutschen Wasserstraßen wieder zuteil ward und ihm die Stellung als eines ausgezeichneten Unterrichtsmittels für Praxis, Verwaltung wie Wissenschaft sichert. N.-Z.

Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenskalender (Weska) 1933. 9. Auflage. Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen. Rhein-Verlag Duisburg. XII, 1028 S.

Gegenüber dem Vorjahr um manche Materie bereichert, ermöglicht der Weska wieder eine äußerst umfassende und gründliche Information über die örtlichen und Fahrwasser-Verhältnisse, Schifffahrtsabgaben und -Gebühren, Behörden, Verbände und Unternehmen, Gesetze, Verordnungen und sonstige Vorschriften der Schifffahrt auf dem westlichen deutschen Wasserstraßennetz. Wissenschaftlich beachtlich insbesondere auch die Angaben über Umfang und Zusammensetzung der Rheinflotte. N.-Z.

Zur Verkehrspolitik des national-sozialen Staates.

Von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn,

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln¹⁾.

Inhalt:

1. Wesenszüge der Verkehrspolitik des faschistischen Italien.
2. Verkehrspolitische Hinweise im nationalsozialistischen Schrifttum.
3. Verkehrspolitische Taten und Probleme des nationalsozialistischen Deutschland.
 - a) Die Reichseinheit im Verkehrswesen.
 - b) Die Frage der Reichsbahn-Autonomie.
 - c) Die Förderung von Kraftverkehr, Fremdenverkehr, Seeschifffahrt.
 - d) Zur Koordination der Verkehrsmittel.
 - e) Verkehrsbauten und Wirtschaftsbelebung.

„Es ist doch unmöglich, über Verkehrsangelegenheiten dieselben Menschen verfügen zu lassen wie, sagen wir, über eine Frage hoher Außenpolitik.“
Adolf Hitler.

I. Wesenszüge der Verkehrspolitik des faschistischen Italien.

Die Entwicklung der italienischen Verkehrspolitik unter faschistischer Herrschaft sei hier durch die Behandlung einiger Kardinalfragen skizziert.

Zunächst: War und ist der Faschismus auf dem Verkehrsgebiet gleichbedeutend mit einer Zunahme des Staats- oder Kommunalsozialismus, d. h. dem Betrieb von Verkehrsunternehmen durch die öffentliche Hand? Die Frage ist mit Nein zu beantworten. Der faschistische Staat hat in dieser Angelegenheit keine Prinzipfrage erblickt, sondern — selbstverständlich bei voller Wahrung des Primates der Politik gegenüber der Wirtschaft — kasuistisch gehandelt²⁾. Er hat dabei sogar teilweise die Momente, die schon im liberal-interventionistischen Staat für den Betrieb durch die öffentliche Hand geltend gemacht wurden, geringer geachtet. So ist in Italien wohl der Staatsbetrieb von Eisenbahn, Post, Telegraph beibehalten worden. Dagegen wurde das Fernsprechwesen 1925 von dem Staat auf die Privathand übertragen. Ähnlich hat unter faschistischer Herrschaft der Kommunal-Sozialismus eine Einschränkung erfahren, wenn man auch später wieder die allzu eifrige Privatisierung von Kommunalunternehmen gehremst hat.

Eine zweite Frage von größerer Tragweite betrifft das Problem der Staatsbahn-autonomie. Allgemein sind wir ja gewohnt, die Autonomisierung von Staatseisenbahnen als eine Nachkriegserscheinung anzusehen, die sich auf das Streben der Staaten gründet, den Kriegs- bzw. Nachkriegsdefiziten der Staatsbahnen ein Ende zu setzen und sie durch mehr oder minder weitgehende Verselbständigung ihrer Verwaltungen zu einer rascheren Anpassung an die Erfordernisse des Augenblicks zu befähigen. Hiermit wurden zugleich in der Regel die Eisenbahnverwaltungen den eine sachliche Erledigung ihrer Geschäfte störenden Einflüssen der Parlamente mehr oder minder entzogen. Italien nimmt nun insofern eine Sonderstellung ein, als dort einmal eine Autonomisierung der Staatsbahnen schon vor dem Weltkrieg erfolgt ist, ein andermal die Autonomie in der bisherigen Form durch den Faschismus beseitigt worden ist³⁾. Die italienischen Staatsbahnen hatten 1885—1905 das mißglückte

¹⁾ Den mit dem 15. Oktober 1933 abgeschlossenen Ausführungen liegt z. T. ein am 29. Juli 1933 im Anschluß an die Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln erstattetes Referat zu Grund.

²⁾ Vgl. B. Griziotti, Die Organisationsformen der öffentlichen Unternehmungen in Italien. In: Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung. 3. Teil: Ausland. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 176/III. München 1931. S. 143—179.

Experiment einer Verpachtung über sich ergehen lassen. Als dann der Staat sie wieder in Eigenbetrieb nahm, entschloß man sich, um die Verwaltung den Schwankungen der Politik zu entziehen und beweglich zu gestalten, 1907 zu einer wenn auch beschränkten Autonomisierung. Die Verwaltungsform der italienischen Staatsbahnen, die faschistischerseits im Anschluß an ein außerordentliches Eisenbahnkommissariat — es brachte wieder Ordnung in die im Weltkrieg und in der Folgezeit zerrütteten Bahnen — 1924 eingeführt wurde, hat zwar äußerlich Ähnlichkeit mit der früheren Form. So besteht auch jetzt neben dem Verkehrsminister ein Generaldirektor und ein Verwaltungsrat. Doch ist dieser nunmehr im Gegensatz zu seiner früheren entscheidenden Funktion auf gutachtliche Tätigkeit beschränkt. Bezeichnend ist weiter, daß früher dem Verwaltungsrat Parlamentsmitglieder nicht angehören durften, während jetzt eine entsprechende Bestimmung fehlt. Sollte eben früher eine parteipolitische Beeinflussung vermieden werden, so ist dieser Gedanke heute, wo nur eine Partei besteht und sich mit dem Staat identifiziert, hinfällig. Verträglich mit der faschistischen Staatsidee ist nur eine gewisse Selbständigkeit der Verwaltung zwecks Schaffung klar abgegrenzter Verantwortlichkeit und gehobenen Leistungswillens und -vermögens.

Eine dritte Frage: Welche Stellung hat der faschistische Staat speziell zu den einen besonders ausgeprägten weltwirtschaftlichen Charakter tragenden Verkehrszweigen eingenommen? Inwieweit ist durch die Stellungnahme zu ihnen auch eine solche zu der Frage weltwirtschaftlicher Verflechtung oder weltwirtschaftlichen Abschlusses erfolgt? Hier sind sowohl die Seeschifffahrt wie der Fremdenverkehr ins Auge zu fassen. Beiden Verkehrszweigen ist im faschistischen Italien umfassende Staatsunterstützung zuteil geworden. Nächst den Vereinigten Staaten von Amerika ist Italien heute das Land, das seinen Reedereien die größten finanziellen Zuwendungen zuteil werden läßt. Sie fließen in den verschiedensten Formen, so hauptsächlich der von Subventionen für die Linienreedereien, daneben denen von Prämien für die Trampreeder, verbilligten Schiffbaudarlehen durch das Istituto di Credito Navale, Schiffbauprämien, Abwrackzuschüssen und Versicherungsbeihilfen³⁾. Nach den letzten Zusammenstellungen für 1932/33 beträgt die gesamte Jahresausgabe mindestens 393 Millionen L. Auch dem zwischenstaatlichen Fremdenverkehr ist seitens des Staates beachtliche, wenn auch zahlenmäßig mit der Seeschifffahrtförderung nicht vergleichbare Hilfe zuteil geworden. Es kann hier nur hingewiesen werden auf die in ihrer Gründung allerdings noch auf die vorfaschistische Zeit (1921) zurückgehende ENIT, die insbesondere auch auf fremdenverkehrswissenschaftlichem Gebiet Bedeutendes geleistet hat und deren Generaldirektor selbst an der Universität Rom eine Art Extraordinariat für Fremdenverkehrswirtschaft bekleidet⁴⁾.

Sucht man nach den Gründen dieser weitgehenden Staatsunterstützung, so liegen sie auf dem Seeschifffahrtsgebiet sowohl in dem Wunsch nach möglichst weitgehender Bedienung des Verkehrs Italiens durch die eigene Schifffahrt wie in einem ausgeprägten Prestigewillen, der in dem Flattern der grün-weiß-roten Trikolore auf Höchstleistungen der italienischen Technik und Kunst verkörpernden Schiffen Erfüllung findet. Wenn auch primär national gedacht und auf Förderung der nationalen Wirtschaft abgestellt, so beinhaltet doch die Seeschifffahrtförderung, indem

³⁾ Vgl. B. Witte, Eisenbahn und Staat. Jena 1932. S. 21—27.

⁴⁾ Vgl. Subventionierung von Weltschifffahrt und Weltschiffbau, 1919—1930: Bearbeiter E. W. Schiedewitz; 1930—1932: Bearbeiter W. Winkler. Hamburg 1931 bzw. 1933. S. 121 bis 146 bzw. S. 27—32.

⁵⁾ Vgl. A. Mariotti, Der Fremdenverkehr- und Hotel-Fachunterricht in Italien. Archiv für den Fremdenverkehr 1930, S. 10—14.

sie häufigere, hochwertigere und billigere Dienste ermöglicht, implizite eine Erleichterung internationaler Beziehungen im Güter- wie im Personenverkehr. Die staatliche Unterstützung des Fremdenverkehrs nach Italien beruht auf der Erkenntnis, in den aus dem Fremdenverkehr ziehbaren Einnahmen einen entwicklungsfähigen Ausgleichsposten zu dem Wareneinfuhrüberschuß Italiens zu besitzen. Liegt auch der erstrebten Hebung des Fremdenverkehrs ein gewisser natürlicher Zwang, nämlich die teils absolute, teils relative Armut Italiens an wichtigen Rohstoffen bzw. Rohprodukten zugrunde, so enthält sie doch, da sie nicht einfach auf die Ausgleichsfunktion beschränkt werden kann, auch eine Tendenz zur Förderung zwischenstaatlicher Beziehungen. Auf dem Gebiet der Seeschifffahrt wie dem des Fremdenverkehrs läuft also die faschistische Politik zwar nicht primär, so doch sekundär auf eine Förderung zwischenstaatlicher Wirtschaftsbeziehungen hinaus. Die ungleich größere Kraft der vielfältigen Bestrebungen Italiens zur Verminderung seiner Nahrungsmittel- und Rohstoffabhängigkeit vom Ausland ist darüber nicht zu verkennen. Immerhin führt die wirtschaftliche Analyse der See- und Fremdenverkehrspolitik Italiens zu dem Ergebnis keiner allgemeinen Weltwirtschaftsfeindlichkeit.

Will man die Skizze der Wesenheiten der faschistischen Verkehrspolitik in etwa runden, so bleibt noch der großzügigen Förderung des Kraftverkehrs durch den Bau besonderer Kraftwagenstraßen (Autobahnen) zu gedenken. Den ersten von Mailand zu den oberitalienischen Seen führenden Straßen (1925) sind zunächst verschiedene weitere regionalen Charakters wie Neapel—Pompeji, Rom—Ostia gefolgt. Die große West-Ost-Durchgangslinie Turin—Mailand—Venedig, von der verschiedene Teilstrecken vollendet sind, so Mailand—Bergamo bereits seit 1927, Turin—Mailand seit Oktober 1932, die Straßenverbindung Venedigs mit dem Festland seit April 1933, wächst zur Zeit zusammen. Weitere Linien größerer Reichweite sind in Angriff genommen. Träger der italienischen Kraftwagenstraßen sind vorwiegend besonders konzessionierte Gesellschaften, die in erster Linie Privatkapital in Aktien- und Schuldverschreibungen-Form heranziehen, daneben von öffentlichen Körperschaften durch Kapitalbeteiligungen und Zuschüsse, ferner seitens des Staates durch Zins-Ausfallbürgschaften unterstützt werden. Eine Eigenwirtschaftlichkeit haben die italienischen Autobahnen, auf denen Benutzungsgebühren erhoben werden, bisher — von Ausnahmen abgesehen — nicht erreicht.

Die Frage, inwieweit das nationalsozialistische Deutschland Anregungen aus der Verkehrspolitik des faschistischen Italiens ziehen kann oder soll, ist nicht einhellig zu beantworten. Wirtschaftliche Erfahrungen könnten bei gleichen Voraussetzungen beweisend sein. Die Übernahme politisch bedingter Strebungen — und solche sind in der Tat durchgängig mit den wirtschaftlichen verknüpft — ist hingegen eine Frage des eigenen politischen Willens. Nur soweit generelle Übereinstimmung der politischen Systeme vorliegt, kann eine Übernahme von Institutionen ohne weiteres gegeben erscheinen.

Diese Fragen werden hier im 3. Abschnitt bei der Darstellung der verkehrspolitischen Taten und Probleme des Nationalsozialismus mitbeantwortet werden.

2. Verkehrspolitische Hinweise im nationalsozialistischen Schrifttum.

Eine Durchsicht des programmatischen nationalsozialistischen Schrifttums — es kommt hier nur solches autoritären Charakters in Betracht — auf Direktiven für die Verkehrspolitik ergibt solche nur in sehr begrenztem Umfang. Eine Tatsache, die keineswegs erstaunlich ist; denn die Verkehrspolitik ist ja nur ein Teilausschnitt aus der Wirtschaftspolitik, dazu einer, der für das Kämpfertum des Nationalsozialismus relativ wenig Ansatzpunkte bot. Der schon vor dem Weltkrieg in weiten Teilen des

Verkehrswesens realisierte Staatssozialismus vermochte ohne weiteres die Billigung des Nationalsozialismus zu finden. Die für die Verkehrswissenschaft der Gegenwart ein Kernproblem bildende Koordination der Verkehrsmittel stellt hingegen kein Agens und kein Agendum Massen bewegender Politik dar. So ist es verständlich, wenn — abgesehen von der Sonderfrage der Ausbeutung der Deutschen Reichsbahn zugunsten der Tributgläubiger — das Verkehrswesen in dem führenden programmatischen Schrifttum des Nationalsozialismus nur sporadisch Erwähnung findet.

Adolf Hitler streift in seinem Buch „Mein Kampf“ vereinzelt Belange des Verkehrswesens. Seine Bemerkungen packen indessen wesentliche Dinge in Kern. Seiner Kritik des Parlamentarismus entstammen die dieser Abhandlung als Motto vorangesetzten Worte⁶⁾. Scharf ist die Bedeutung der Motorisierung für künftige Kriege erkannt⁷⁾. Deutlich wird der Einfluß des Verkehrswesens auf die Raumgröße der Staaten herausgestellt⁸⁾: „Das ganze Reichsgebiet von heute ist im Verhältnis zur derzeitigen Verkehrstechnik kleiner als irgendein mittlerer deutscher Bundesstaat zur Zeit der Napoleonischen Kriege“. Indessen der Umstand, daß von der Verreichlichung von Eisenbahnen, Post, Finanzen die Reparationsgläubiger Nutzen zogen, hinderte Hitler, der Zentralisierung unter dem bisherigen Regierungssystem zuzustimmen und sie als nationalpolitische Tat anzuerkennen⁹⁾.

Weiter ist hier anzuführen, daß Gottfried Feder bei seinen auf Brechung der Zinsknechtschaft zielenden Plänen der Finanzierung großer Staatsbauten durch unverzinsliche Staatskassenscheine gerade in den Zinslasten der Eisenbahnleihen ein Hauptangriffsobjekt erblickt¹⁰⁾. (Selbstverständlich überschreitet die Behandlung des Axioms der Brechung der Zinsknechtschaft wie der Federschen Durchführungspläne den Rahmen dieser Darlegungen.) Mit der wiederholten Herausstellung der hervorragenden Leistungen der deutschen Staatsbahnen und der deutschen Posten verbindet Feder im übrigen die Feststellung, daß es Aufgabe des Verkehrs in erster Linie sei, der Volkswirtschaft zu dienen durch die sichere, schnelle und billige Verbringung der Güter und der Personen an die Verwendungs- bzw. Arbeitsstätten. Die Frage der Rentabilität komme bei einem staatlichen Unternehmen erst in zweiter Linie¹¹⁾. Schließlich hat der föderalistische Gedanke, der ja in kaum bestreitbarem Gegensatz zu dem klaren Wortlaut des Punktes 25 des Programms der NSDAP. in Feders Hauptschrift sehr stark zur Geltung kommt, auch hinsichtlich des Verkehrswesens Ausdruck gefunden durch die Erklärung, daß im nationalsozialistischen Staat die Verkehrsanstalten zwar nach reichsgesetzlichen Richtlinien geregelt werden, jedoch nach ihrer Vermögenssubstanz und verwaltungs- und betriebstechnisch unter der Landeshoheit verbleiben sollen¹²⁾. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß auf diese föderalistische Note der Federschen Schrift die politische Atmosphäre ihrer Entstehung nicht ohne Einfluß geblieben ist. Wie nunmehr die Betrachtung der verkehrspolitischen Taten der Regierung Adolf Hitlers zeigt, bewegen sich diese keineswegs in der von Feder vorgezeichneten föderalistischen Richtung, sondern folgen den von Hitler selbst entwickelten, durch die Beziehungen von Verkehrstechnik und Raum stark beeinflussten Tendenzen zum Einheitsstaat.

⁶⁾ Adolf Hitler, Mein Kampf. 37. Aufl. München 1933. S. 97.

⁷⁾ Adolf Hitler, a. a. O., S. 748.

⁸⁾ Adolf Hitler, a. a. O., S. 641/42.

⁹⁾ Adolf Hitler, a. a. O., S. 643.

¹⁰⁾ Gottfried Feder, Der Deutsche Staat auf nationaler und sozialer Grundlage. 10. Aufl. München 1933. S. 111 ff.

¹¹⁾ Gottfried Feder, a. a. O., S. 26.

¹²⁾ Gottfried Feder, a. a. O., S. 34.

3. Verkehrspolitische Taten und Probleme des nationalsozialistischen Deutschland.

a) Die Reichseinheit im Verkehrswesen.

Bei Ergreifung der Macht durch den Nationalsozialismus war das Verhältnis von Reich und Ländern auf verkehrspolitischem Gebiet dadurch gekennzeichnet, daß zwar die Verreichlichung von Eisenbahn, Post und Wasserstraßen auf Grund der Verfassung von Weimar durchgeführt war, daß aber die finanzielle Auseinandersetzung betreffend Eisenbahnen und Post infolge der bei und nach den Übergabeverträgen herrschenden Inflation noch nicht erledigt war, und daß die Organisation der Reichsverkehrsanstalten noch gewisse bundesstaatliche Fesseln trug. Zuzufolge dem Programmpunkt 25 der NSDAP. „Schaffung einer starken Zentralgewalt des Reiches“, in Übereinstimmung mit den großen das bisherige Dilemma von Bundes- oder Einheitsstaat zugunsten des letzteren entscheidenden Gesetzesakten hat eine Reihe der bisher noch die Reichseinheit im Verkehrswesen beeinträchtigenden Fragen unter der Regierung Hitlers bereits ihre Lösung gefunden.

So ist einmal die Abfindung, die das Reich den Ländern Bayern und Württemberg für die Abtretung ihrer Posten zugesagt hatte, durch das Reichsgesetz über die Postabfindung vom 15. Juli 1933, das zwar schon als solches unter früheren Regierungen in Verhandlungen zwischen dem Reich einerseits, Bayern und Württemberg andererseits vorbereitet worden war, jetzt aber ohne Zuziehung von Reichsrat und Reichstag durch die Reichsregierung beschlossen wurde, endgültig geregelt worden¹³⁾. Danach werden 72,9 Millionen RM, die das Reich an Bayern geleistet hat, auf die Postabfindung Bayerns angerechnet, ebenso 16 Millionen RM, die das Reich Württemberg gegeben hat, auf dessen Postabfindung. Ferner sollen in den 21 Jahren 1934—1954 Jahresrenten von je 4,35 Millionen RM an Bayern, von je 4 Millionen RM an Württemberg fließen.

Bedeutsam kommt alsdann der Sieg des Einheitsgedankens in der Eisenbahnverwaltung zum Ausdruck. Bisher war das bei der Deutschen Reichsbahn herrschende Direktionsprinzip durch das in Bayern unter partikularpolitischem Zwang (Schlußprotokoll zu § 24 des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich) aufrechterhaltene Gruppensystem durchbrochen, indem nämlich im Reich außer Bayern die Reichsbahndirektionen direkt der Hauptverwaltung in Berlin unterstanden, wogegen sich in Bayern eine eigene Gruppenverwaltung zwischenschob¹⁴⁾. In seiner Tagung vom 18./19. September 1933 ermächtigte der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Hauptverwaltung, mit der bayerischen Staatsregierung auf Grund der bisherigen Verhandlungen eine Vereinbarung zu treffen, wonach die Gruppenverwaltung Bayern aufgelöst und die Reichsbahnorganisation in Bayern neu geordnet wird. Dies geschieht nunmehr nach und nach in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1933. Die bayerischen Reichsbahndirektionen treten wie die übrigen direkt unter die Hauptverwaltung. Bestimmte Aufgaben für ganz Bayern fallen indessen an die Reichsbahndirektion München und an ein in München zu errichtendes Zentralamt, das zugleich gewisse Zuständigkeiten für das ganze Reichsgebiet zugewiesen erhält. Statt bisher des Leiters der Gruppenverwaltung Bayern wird hinfort der Präsident der Reichsbahn-

¹³⁾ Vgl. Sackersdorff, Die Postabfindung an Bayern und Württemberg. In: Deutsche Verkehrs-Zeitung, 1933, Nr. 31, S. 481/82.

¹⁴⁾ Vgl. A. F. Napp-Zinn, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. In: Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung. 2. Teil: Deutsches Reich. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 176/II. S. 329—388, insb. S. 354 ff. München 1931.

direktion München Mitglied des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sein. Die Neugliederung der Reichsbahnbehörden in Bayern führt also grundsätzlich zu einer einheitlichen Reichsbahnorganisation, wahr aber doch noch gewisse Überkommenheiten und Sonderinteressen Bayerns.

Wurden auf dem Eisenbahngebiet bestimmte Konsequenzen aus der vorliegenden Verreichlichung gezogen, so wurde auf dem Gebiet des Straßenverkehrs der Gedanke der Reichseinheit erstmalig und weitleuchtend zur Tat durch die Ermächtigung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Errichtung eines Zweigunternehmens „Reichsautohahnen“ zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen und die Bestellung eines Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, der Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen bestimmt, zufolge Gesetz vom 27. Juni 1933.

Zur vollen Durchführung der Reichseinheit im Verkehrswesen sind der Tatkraft des Nationalsozialismus noch verschiedene Möglichkeiten gegeben. So sollten die bisherigen bundesstaatlichen Grenzen in Zukunft nicht mehr, wie sich dies insbesondere im Falle Leipzig erwiesen hat, ein Hindernis für eine abweichende Abgrenzung der Reichsbahndirektionsbezirke — sofern damit gesamtwirtschaftliche Vorteile verbunden sind — sein. Hinsichtlich des Aufbaus der Deutschen Reichspost kann man die Frage aufwerfen, ob ebenso wie bei der Reichsbahn eine Auflösung der hier allerdings in die Form einer selbständigen Abteilung des Reichspostministeriums gekleideten besonderen Mittelinstanz für Bayern am Platze ist. Als dringend erwünscht darf schließlich die endliche Durchführung der Reichsverwaltung der Wasserstraßen auch in Mittel- und Unterinstanz bezeichnet werden.

Die Strebungen zur Reichseinheit im Verkehrswesen können allgemein zweifach begründet werden. Einmal ökonomisch: in der Zusammenfassung wird die Verwaltung wirtschaftlicher und leistungsfähiger. Ein andermal politisch: Auch und gerade in der Verkehrseinheit kann die mit dem Nationalsozialismus zur Herrschaft gelangte Auffassung eines sich nicht auf Länder oder Stämme, sondern ein einziges deutsches Volk aufbauenden Reichs einen großartigen Ausdruck erhalten, der wieder selbst ein Mittel zur Festigung dieses Gedaukens darstellt.

b) Die Frage der Reichsbahn-Autonomie.

Welche Stellung haben nunmehr die Verkehrsverwaltungen im Staat einzunehmen? Antwort: So wenig wie in dem Einparteistaat des Faschismus ist in dem Einparteistaat des Nationalsozialismus eine Autonomie von Verkehrsverwaltungen im Sinne einer Freibaltung von Politik aufrechtzuerhalten. Nur in Verfolgung des ebenfalls mit der Autonomie zu erstrebenden Zieles einer Verantwortungshebung und Leistungssteigerung wird Autonomie auch künftig am Platze sein.

Wie steht in dieser Hinsicht die Reichsbahn da? Die Dawes-Sachverständigen erstrebten seinerzeit eine möglichst weitgehende Freistellung der deutschen Eisenbahnen vom Reich, um sie als Ausbeutungsobjekt für die Reparationsgläubiger zu verwenden. Wennschon der als dem Anlagekapital angemessenen bezeichnenbare Ertrag der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1924—1929 in Gestalt der Reparationsschuldverschreibungen-Verzinsung und Tilgung und der Beförderungsteuer allergrößtenteils, 1929—1932 in Form der Reparationssteuer größtenteils den früheren Feindmächten zufließt, so war doch schon zufolge dem alten Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 trotz der Beteiligung von Ausländern dem Reich der ausschlaggebende Einfluß auf die Reichsbahn geblieben, die Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft gesichert. Das neue Reichsbahngesetz vom 13. März 1930 unterstellte dann die Reichsbahn dem alleinigen Willen des Reiches. Wesent-

lich war andererseits, daß die Reichsbahn durch die Gesetze vom 30. August 1924 und vom 13. März 1930 den Einflüssen des Parlamentes und damit des Parteientums entzogen wurde bzw. blieb. Während dieses die meisten Spähren des Staates beherrschte und einen Unstaat daraus machte, erhielt sich die Reichsbahn als ein weitgehend selbständiges Stück reinen Staates. Die Herausnahme aus dem übrigen Staatsapparat hinderte dabei nicht, daß die Reichsbahn, die, wie ich nachwies¹⁵⁾, nach § 2 des Reichsbahngesetzes sich selbst auf die Verfolgung rein volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte hätte beschränken können, in großem Umfang wirtschaftspolitische Aufgaben erfüllte, die sie bzw. die Reichsregierung als im Interesse von Staat und Volk liegend betrachtete.

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr.-Ing. e. h. Dorpmüller hat die Lage wie folgt charakterisiert¹⁶⁾: „Nun ertönt aber immer noch wieder der Ruf ‚Die Reichsbahn muß zurück zum Reich‘. In Wirklichkeit ist sie schon längst beim Reich. Seitdem die Ausländer die Reichsbahn verlassen haben, ist das Verhältnis zum Reich immer enger und enger geworden. Wir denken gar nicht daran, die uns durch das Reichsbahngesetz gegebenen Rechte zu mißbrauchen. So oft das Reich an uns herangetreten ist mit der Forderung, zur Arbeitsbeschaffung beizutragen oder der deutschen Volkswirtschaft Vergünstigungen zukommen zu lassen, haben wir dies stets getan ... Und trotzdem ist etwas Richtiges an dem Ruf ‚Zurück zum Reich‘. Die Reichsbahn ist nämlich noch Gesellschaft, und die Form, aber auch nur die Form ihres heutigen Seins und Arbeitens ist noch durch die Reparationsverträge des Reichs international gebunden ... Nach Ratifizierung des Lausanner Abkommens hoffen wir, dem Reich ohne formale Fesseln frei dienen zu können.“

Man wird nicht abstreiten können, daß das Gehäuse des Reichsbahngesetzes die Möglichkeit bot, es mit verschiedenem Geiste zu füllen. Seinem Ursprung nach auf Funktionentrennung zwischen Reich und Reichsbahnverwaltung abgestellt, hat es im Lauf der Jahre einer zunehmenden Hand-in-Hand-Arbeit von Reichsregierung und Reichsbahngesellschaft Raum gegeben. Ja es erlaubt auch in bestimmtem Umfang — namentlich über den Weg der Zusammensetzung des Verwaltungsrates — schon eine Anpassung des Reichsbahnregimes an die neue politische Struktur des Reiches. Gleichwohl kommt es entscheidend auf die Haltung der maßgeblicheren Persönlichkeiten an. So wenig der Buchstabe des Reichsbahngesetzes allein in der Lage gewesen wäre, die Reichsbahn von den Einflüssen des Parteientums freizuhalten, so sehr ist umgekehrt die allgemeine Durchsetzung des nationalsozialistischen Staatsgedankens von seiner Aufnahme und Vertretung durch die führenden Beamtenschichten abhängig. Ein starkes Revirement in den Vorstands-, Präsidenten- und Direktorenstellen der Reichsbahn hat bereits zugleich die Übereinstimmung des politischen Willens im Reich und in der Reichsbahn sowie eine Verjüngung des Obersten-Beamten-Körpers gefördert.

Mit dem Fallen der letzten, sich in der Aufrechterhaltung der Gesellschaftsformu äußernden reparationspolitischen Bindung wird dann die Bahn frei werden für die Überführung der Reichseisenbahn in ein der Reichsverwaltung auch förmlich näherstehendes oder eingegliedertes Unternehmen, wobei man an die Reichsbahnorganisation vom 12. Februar 1924 bis zum Inkrafttritt der Dawes-Plan-Regelung oder die Reichspostorganisation zufolge dem Reichspostfinanzgesetz vom 18. März

¹⁵⁾ Napp-Zinn, a. a. O., S. 349 ff.

¹⁶⁾ Dorpmüller, Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat. Vortrag am 17. Mai 1933. Berlin (Pressedienst der Reichsbahn) Juni 1933. S. 7/8.

1924 anknüpfen mag. Eine Aufrechterhaltung der überragenden Stellung des Verwaltungsrates dürfte dabei mit nationalsozialistischen Prinzipien nicht vereinbar sein. Vielmehr wird der Generaldirektor, der fortan wohl zweckmäßig auf Vorschlag des Reichskanzlers (evtl. nach Anhörung des Verwaltungsrates) durch den Reichspräsidenten zu ernennen wäre, die Machtfülle zu verkörpern haben, während der Verwaltungsrat auf gutachtliche Funktionen zu beschränken ist.

c) Die Förderung von Kraftverkehr, Fremdenverkehr, Seeschiffahrt.

In der betonten Förderung dieser Verkehrsbranche zeigt das nationalsozialistische Deutschland Verwandtschaft mit dem faschistischen Italien. Vorbedingungen und Durchführung ergeben natürlich heuchliche Abweichungen.

Wie das junge Italien bekundet auch das neue Deutschland eine besondere Liebe zu den jüngsten Verkehrsweigen, die es zu einem Ausdruck seines Willens zu gestalten sucht. Neben dem Luftverkehr, der zusammen mit den anderen Belangen der Luftfahrt in einem eignen Ministerium seine besondere Pflege gefunden hat, sind insbesondere der Kraftverkehrswirtschaft entscheidende Impulse gegeben worden, die einerseits der augenblicklichen Arbeitsbeschaffung und Wirtschaftsbelebung dienen, andererseits diesen Verkehrszweig auf die Dauer zu einem noch bedeutenderen Diener der Wirtschaft gestalten sollen. Die ja nicht unbekannte Überzeugung Adolf Hitlers von Wert und Zukunft des Kraftwagens fand zunächst, alsbald nach Antritt der Kanzlerschaft, programmatischen Ausdruck in seinen Ausführungen bei der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung in Berlin am 11. Februar 1933. Als Taten sind gefolgt: 1. Die Befreiung der ab 1. April 1933 neu zugelassenen Personenkraftwagen (ausgenommen Kraftomnibusse) und Personenkrafttrader von der Kraftfahrzeug-(Registrierungs-)Steuer zufolge Gesetz vom 10. April 1933 sowie die Ermöglichung einer Ablösung dieser Steuer für vor dem 1. April 1933 zugelassene Kraftfahrzeuge genannter Art zu Ersparnis bringenden Pauschbeträgen zufolge Gesetz vom 31. Mai 1933. 2. Die Inangriffnahme der Anlage von Reichsautobahnen auf Grund des bereits erwähnten Gesetzes vom 27. Juni 1933. Die vorläufigen hierzu bekannt gewordenen Pläne zielen auf ein vollständiges, allerdings breitmaschiges Netz von rund 5000 km Gesamtlänge mit 6 Hauptzügen, nämlich 1. Aachen—Köln—Ruhrgebiet—Hannover—Berlin—polnische Grenze; 2. Saarbrücken—Mainz—Frankfurt a. M.—Erfurt—Leipzig—Dresden—Breslau; 3. Saarbrücken—Bruchsal—Stuttgart—Ulm—München—Salzburg; 4. Hansestädte—Hannover—Kassel—Frankfurt a. M.—Mannheim/Heidelberg—Karlsruhe—Basel („Hafraba“); 5. Tilsit—Königsberg—Danzig—Stettin—Berlin—Leipzig—Plauen—Nürnberg—Augsburg. 6. Hamburg—Berlin—Breslau—Beuthen. Dazu Verbindungen Köln—Frankfurt a. M. und Halle—Leipzig. (Wollte man dies hiermit nachgefahrene Verkehrsgerippe Deutschlands vervollständigen, so kämen noch die Linien Köln—Bremen, Köln—Mitteldeutschland und Frankfurt—Würzburg—Nürnberg—Passau in Betracht.) Vorarbeiten wurden zunächst für das rund 100 km lange Kernstück der „Hafraba“ Frankfurt a. M.—Mannheim/Heidelberg und für die rund 120 km lange Strecke München—Salzburg geleistet. Die nächst in Aussicht stehenden Strecken sind Köln—Düsseldorf und Berlin—Stettin. München—Salzburg wie Berlin—Stettin kennzeichnen sich dabei als vorzugsweise auf konsumtiven Personenverkehr (zu den Alpen bzw. zur Ostsee) abgestellte Auto-Bahnen, während die anderen Strecken einen bunten zusammengesetzten Verkehr tragen werden. Zum Bau der Autostraße Frankfurt a. M.—Mannheim/Heidelberg tat Reichskanzler Adolf Hitler am

23. September 1933 den ersten Spatenstich. Die rund 25 km lange Teilstrecke Frankfurt a. M.—Darmstadt soll bis Herbst 1934 fertiggestellt sein.

Der auch in dem Autobahnenprogramm zum Ausdruck kommende Wille der nationalsozialistischen Regierung zur Förderung des Fremdenverkehrs hat insbesondere in dem Gesetz vom 23. Juni 1933 über den Reichsausschuß für Fremdenverkehr, der der Zusammenfassung und Leitung der Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs dienen soll, seinen Niederschlag gefunden. Durch seine Einsetzung wie die Unterstellung der Landesverkehrsverbände unter die Aufsicht der Landesregierungen als auch die einheitliche Beschaffung und Verwendung der Mittel zur Förderung des Fremdenverkehrs im gesamten Reichsgebiet wird Umfang und Wirksamkeit der Werbemaßnahmen verstärkt werden. Wenn auch wohl nicht in gleichem Maßstab wie für Italien bietet eine Steigerung des Ausländerverkehrs auch für Deutschland die Möglichkeit zum Gewinn eines namhaften Ausgleichspostens für andere internationale Zahlungsverpflichtungen. Vielleicht gibt die sicher am wenigsten durch Deutschlands Schuld eingetretene Unmöglichkeit zur vollen Transferierung unserer Zahlungsverpflichtungen an das Ausland eine Gelegenheit, das Ausland in verstärktem Maß dazu anzuhalten, durch Konsumierung seiner Ansprüche in Deutschland diese erfüllt zu sehen. Über die materielle Seite hinaus kann die Förderung des Fremdenverkehrs auch dem ja einem großen Teil des Auslandes noch nottuenenden Kennenlernen des Lebens im neuen Deutschland dienen. Wenn wir somit den Komplex des Fremdenverkehrs in erster Linie unter dem Gesichtspunkt seiner Vermehrung in Richtung Deutschland betrachten müssen, so ist doch eine Verabsolutierung dieses Zieles praktisch wie ideell nicht möglich. Gerade auch wenn man die These vertritt, daß jedes Volk seinen eigenen Sozialismus habe, kann das Wesen des eigenen gerade durch ein gewisses Maß von durch eigene Anschauung gewonnenem Wissen um das desjenigen der anderen eine vertiefte Erfassung finden.

Ihre Unterstützungsbereitschaft für die deutsche Seeschiffahrt hat die Regierung der nationalen Erhebung bewiesen, indem sie „zur Milderung der außerordentlichen Schwierigkeiten der Seeschiffahrt und zur Stützung und Belebung ihres Arbeitsmarktes“ für die Zeit vom 1. Mai bis längstens 31. Oktober 1933 in Schatzanweisungen Beträge bis zu 20 Millionen RM zur Verfügung stellte, die den Reedern in Prämienform (pro fahrende BRT. bzw. auf die während der Fahrt gezahlte Heuer) zukommen. Wenn Deutschland damit in die Reihe der beachtliche Schiffahrtsunterstützungen zahlenden Staaten eingetreten ist, so bleibt doch ein grundlegender Unterschied gegenüber anderen Nationen, so auch Italien, bestehen. Während deren Seeschiffahrt sich zu wesentlichen Teilen überhaupt erst auf die staatliche Förderung gründet, tragen die jetzt in Deutschland gewährten Beihilfen den Charakter einer zeitlich begrenzten Krisenbekämpfungsmaßnahme, zu der insbesondere die schwere Beeinträchtigung der deutschen Reedereien durch den Sturz der englischen und vereinsstaatlichen Währung aufforderte. Solche Krisensubventionen lassen sich ebenso wie Krisenzölle rein wirtschaftlich rechtfertigen, begegnen somit nicht den grundsätzlichen Bedenken, die unter wirtschaftlichem Gesichtswinkel gegen Subventionen im allgemeinen geltend zu machen sind.

Diese der Seeschiffahrt gewährte Hilfe wie die betonte Eingliederung der Hansestädte in den Nationalsozialismus, die insbesondere auch in einer in der Wirtschaft hervorstechenden nationalsozialistischen Erneuerung und Verjüngung der Führer von Hapag und Lloyd zum Ausdruck kam, sind Beleg und Gewähr dafür, daß auch das nationalsozialistische Deutschland den weltwirtschaftlichen Notwendigkeiten Deutschlands Rechnung zu tragen bereit ist.

d) Zur Koordination der Verkehrsmittel.

Hatte schon der Aufstieg des Kraftverkehrs in vergangenen Jahren das Problem des Neben- und Miteinander der Verkehrsmittel, insbesondere von Eisenbahn und Kraftwagen, zur wichtigsten Frage der Verkehrspolitik werden lassen, so mußte sie durch den Willen des Kanzlers Adolf Hitler zu großzügiger Entfaltung des Kraftverkehrs noch an Dringlichkeit gewinnen. Dieser Wille wußte aber auch schon Wege zur Lösung einzuschlagen.

Indem durch das Gesetz vom 27. Juni 1933 Bau und Betrieb der Kraftfahrbahnen einem von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu errichtenden Zweigunternehmen übertragen wurde, wurde zwischen Reichsbahn und Reichsautobahn eine Gemeinschaft geschaffen. Einmal wird sich so in Zukunft Eisenbahn- und Autobahn-Investition in gewissem Rahmen leichter aufeinander abstellen lassen. Weiter kann für den Bau der Kraftfahrbahnen Bau-Erfahrung und -Apparat der Eisenbahnen Verwendung finden. Bei der vorgesehenen Erhebung von Benutzungsgebühren auf den Reichsautobahnen wird eine gewisse preispolitische Abstimmung mit den Belangen der Reichsbahn möglich sein.

In der Errichtung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ (1. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 7. August 1933; Satzung der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ vom 10. August 1933; Errichtungsurkunde für das Unternehmen „Reichsautobahnen“ vom 25. August 1933¹⁷⁾) kommt dessen Tochterstellung zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sinnfällig zum Ausdruck. So wird der Verwaltungsrat der „Reichsautobahnen“, der seinerseits die Vorstandsmitglieder im Einvernehmen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestellt, vom Präsidenten des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Generalinspektor berufen. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist eo ipso Mitglied und zugleich Vorsitzender des Verwaltungsrates und des Vorstandes der „Reichsautobahnen“. Die Geschäftsstellen der „Reichsautobahnen“ werden in erster Linie mit Reichsbahnbeamten, daneben Fachmännern des Straßenbaus und Hilfskräften mit fachlicher Vorbildung besetzt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ als Grundkapital einen Betrag von 50 Millionen RM zur Verfügung gestellt.

Daß die Erstellung von Reichsautobahnen in Verbindung mit der Reichsbahn einen entscheidenden Schritt zu einem weiteren Ziel darstellt, erhellt aus der Begründung des Reichsautobahnen-Gesetzes, die die Übertragung der Führung auf diesem Gebiet an die Reichsbahn damit rechtfertigt, daß „der Streit zwischen Schiene und Kraftwagen letzten Endes nur dadurch beizulegen ist, daß der gesamte gewerbliche Güterfernverkehr einheitlicher Leitung unterstellt wird“. Es ist selbstverständlich unmöglich, in diesem Rahmen das Eisenbahn-Kraftwagen-Problem aufzurollen. Es könnte sehr wohl der Gegenstand einer größeren wissenschaftlichen Untersuchung sein, zu der der Gesamtvorstand des Instituts für Verkehrswissenschaft im Sommer 1932 seine Bereitschaft erklärt hat und auch heute noch aufrecht erhält. Hierbei muß man sich bewußt sein, daß der Wirtschaftswissenschaftler, sofern er sich innerhalb seiner Kompetenz hält, nur gewisse Unterlagen für eine Entscheidung zu liefern und die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen vermag, daß aber die Entscheidung selbst nicht nach rein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten

¹⁷⁾ Vgl. Die Reichsbahn, 1933, Nr. 35, S. 733 ff.; ferner die Artikel von Th. Kittel, Das Gesetz über die Reichsautobahnen, Die Reichsbahn, 1933, Nr. 28, S. 602 ff.; Die Gesellschaft „Reichsautobahnen“, ebenda, Nr. 35, S. 742 ff.

gefällt werden kann, sondern notwendigermaßen wirtschaftspolitischen sowie rein politischen Strebungen Rechnung tragen muß. In allgemeinsten Form läßt sich sagen, daß sich die Lösungsmöglichkeiten in zwei grundsätzlich verschiedenen Richtungen bewegen, einer mehr „freiwirtschaftlichen“ und einer im wesentlichen „gebundenen“. Erstere dadurch gekennzeichnet, daß zwar die Wettbewerbsgrundlagen der beiden Verkehrsmittel möglichst gleichgestellt werden sollen, im übrigen jedoch die beiden Verkehrsmittel unabhängig voneinander dastehen und unter Inkaufnahme von Reibungsverlusten um das Transportgut ringen, letztere dadurch charakterisiert, daß die beiden Verkehrsmittel in eine wie immer geartete organisatorische Verbindung gebracht, zugleich auf die ihnen wirtschaftlich vorzugsweise zukommenden Betätigungsgebiete hingelenkt werden. Während die Regelung der Eisenbahn-Kraftwagenfrage durch die Notverordnung vom 6. Oktober 1931 eine untaugliche Zwischenlösung (im inhaltlichen wie zeitlichen Sinne) darstellte, sind unter der nationalen Regierung die Würfel grundsätzlich schon zugunsten der zweiten, der gebundenen Lösung gefallen, steht hingegen deren Art noch dahin.

Dies wird klar, betrachtet man neben der Übernahme des Autobahnen-Baus und -Betriebs durch die Reichsbahn ihre gewandelte Stellung zum Einsatz des Kraftwagens in ihrem eigenen Betrieb, der nunmehr auf zwei, vorläufig noch nicht in ein Verhältnis zueinander gebrachten Weisen in großem Stil erfolgt. Einerseits schritt sie zur Anmietung von Lastkraftwagen, um versuchsweise Nah-Stückgutverkehre (auf verkehrsschwachen Linien sowie zur Sammlung auf größere Punkte) von der Schiene auf die Straße umzulegen. So wurden von Mai bis Juli 1933 282 Reichsbahnkraftwagengüterverkehre mit zusammen 14936 km Streckenlänge eingerichtet, in denen 241 Unternehmer beschäftigt werden, davon 227, die sich bisher vornehmlich im Kraftwagenfernverkehr betätigt hatten¹⁸⁾. Andererseits hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Beschaffung von rund 1000 Lastkraftwagen (davon bis Anfang September rund 500 in Auftrag gegeben) vorgesehen, die sich aus rund 400 5-t-Diesel-Zweiachsern, rund 400 3-t-Diesel-Zweiachsern und rund 200 2¹/₂-4-t-Dreiachsern mit Vergasermotor-Antrieb (insbesondere zur Verwendung beim Autostraßenbau bestimmt) zusammensetzen¹⁹⁾.

Nicht nur in dem Verhältnis Eisenbahn-Kraftverkehr, sondern auch in dem Verhältnis anderer Verkehrsmittel zueinander erscheint mir aus dem Wesen der nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung heraus ein Einhaltgeboten gegen überspitzten Wettbewerb gegeben. Dieser dürfte es vielmehr konform sein zu verhindern, einmal, daß irgendwelche Machtpositionen im Wettbewerb der Verkehrsmittel gegeneinander ausgenutzt werden, ein andermal, daß durch unsinnige Vernachlässigung der Kosten in der Preisgestaltung seitens einzelner Verkehrsunternehmer der Ruin ganzer Verkehrsstände heraufbeschworen wird.

Grundsätzlich wird man dem nationalsozialistischen Staat gegenüber allen Fragen von Bau und Betrieb der Verkehrsmittel eine ungleich autoritärere Stellung als dem bisherigen Staate zusprechen müssen. Wurden bisher Anlage und Ausbau von Verkehrswegen oder Betriebsführung und Preisgestaltung der in der öffentlichen Hand befindlichen Verkehrsunternehmen stark von der Machtstellung politischer, regionaler, gewerblicher oder beruflicher Interessentengruppen beeinflusst — soweit nicht durch Antonomisierung eine Entziehung erfolgt war —, so wird der nationalsozialistische Staat seine Entscheidungen frei entsprechend dem Gemeinwohl zu treffen haben. Gewiß werden auch an ihn die Interessentenwünsche herangetragen

¹⁸⁾ Kraftverkehrs-Wirtschaft, Nr. 31, v. 17. August 1933.

¹⁹⁾ Kraftverkehrs-Wirtschaft, Nr. 34, v. 7. September 1933.

werden. Das Wesen des nationalsozialistischen Staates verlangt aber ihre Unterwerfung unter seine Entscheidung, mag dabei auch einmal die Mehrzahl der Interessenten eines Gebietes oder Gewerbezweiges sich nicht entsprechend ihrer Bedeutung oder Notlage berücksichtigt fühlen.

Die zukünftige Reichswasserstraßenpolitik wird hierfür besonders beweis-machend sein können, insofern sie zugleich den regionalen Sonderwünschen die Reichsbelange gegenüberstellt und durch die vorzugsweise Betreibung des Ausbaus der Flüsse den volkswirtschaftlich großenteils fehlgehenden Kanalwünschen entgegentritt. Meine vor Jahren gegenüber der Flut der Kanalpläne wissenschaftlich erhärtete These²⁰⁾ „Nicht in den Kanälen, sondern in den Strömen liegt zum weit-aus größten Teil Wert und Zukunft der deutschen Binnenschifffahrt“ hat neuerdings wieder ihr Korrelat gefunden in der Feststellung von Staatssekretär Koenigs: „Eine Reichswasserstraßenpolitik bedeutet in erster Linie den weiteren Ausbau der Flüsse von Süd nach Nord“²¹⁾.

e) Verkehrsbauten und Wirtschaftsbelebung.

Nach wiederholten Äußerungen des Reichskanzlers Adolf Hitler wird die Er-richtung der Reichs-Autobahnen in den Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen des nation-alsozialistischen Deutschland eine hervorragende Stellung einnehmen. Es sei ver-sucht, in aufbauender kritischer Betrachtungsweise in großen Zügen das Verhältnis dieser Verkehrsbauten zur Wirtschaft, insbesondere zur Wirtschaftsbelebung zu um-reißen.

Bei dem gegenwärtigen Motorisierungsstand Deutschlands ist eine Eigenwirt-schaftlichkeit von Autobahnen, d. h. die Möglichkeit, durch Gebührenerhebung den Anlage- und Unterhaltungsaufwand voll zu decken, nur in wenigen kurzen Verbind-ungen, die bereits einen sehr starken Verkehr tragen, als im Bereich der Wahr-scheinlichkeit liegend zu betrachten. Mit Zunahme des Kraftverkehrs wird diese Wahrscheinlichkeit als solche wie die Zahl der Strecken, für die sie zutrifft, steigen. Doch wird man selbst bei einer Verdoppelung des gegenwärtigen Kraftwagenbestan-des, sofern nicht heute noch nicht übersehbare technische Umwälzungen eintreten, eine Eigenwirtschaftlichkeit mehrere 100 km langer Durchgangsstraßen nicht er-warten können, da zwischen den Strecken intensiverer Ausnutzung immer solche geringeren Verkehrs liegen werden. Eigenwirtschaftlichkeit ist nun, wie ich in mei-ner Schrift „Binnenschifffahrt und Eisenbahn“ unter Bezug auf den Wasserstraßen-ausbau näher ausgeführt habe, das Kriterium für Verkehrsbauten, dem im allgemei-nen unter rein volkswirtschaftlichem Gesichtswinkel entscheidende Bedeutung zu-zumessen ist. Sie kann indessen diese durch Sonderumstände einbüßen; darüber hinaus können politische und ethische Gesichtspunkte ungleich größeres Gewicht annehmen, derart daß Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte überhaupt zurücktreten. Diese Tatbestände sind nun bei der Inangriffnahme der Reichsautobahnen durchaus gegeben. Zunächst ist wirtschaftlich zu erwägen, daß, während die Inangriffnahme nicht eigenwirtschaftlicher Unternehmen bei vollbeschäftigter Volkswirtschaft in der Regel eine Verminderung ihres Wirtschaftlichkeitsgrades bedeuten muß, in einer Volkswirtschaft, in der Millionen Arbeitslose von ihren Mitmenschen wirt-schaftlich „durchgeschleppt“ werden, ein wirtschaftlicher Fortschritt bereits erreicht ist, wenn zumindest dem Mehreinkommen, das den Wiedereingestellten gegenüber ihrem Arbeitsloseneinkommen zufließt, eine wirtschaftlich verwertbare Leistung

²⁰⁾ A. F. Napp-Zinn, Binnenschifffahrt und Eisenbahn, Leipzig 1928, S. 121.

²¹⁾ Koenigs, Zukünftige Reichsverkehrspolitik. Deutsche Wirtschafts-Zeitung, 1933, Nr. 40, S. 948.

gegenübersteht. Weiter ist wohl anzuerkennen, daß bei einer Wirtschaftsankurbelung mittels Schöpfung neuer Kaufkraft es weniger auf die mehr oder minder große Wirtschaftlichkeit des „Ansatzes“ ankommt. Freilich muß der wirtschaftlichen Be-trachtungsweise die volle Wirtschaftlichkeit als Endziel vorschweben. Es kann auch nicht daran vorbeigegangen werden, daß eine vorzeitige Schaffung von Kapital-gütern späteren Bedarf vorwegnimmt und nach dessen Deckung Arbeitsumlagerun-gen bedingt. Volkswirtschaftlich belangreich ist weiter die Frage der Rückwirkung neuer Verkehrswege auf die Inanspruchnahme der bereits vorhandenen. Man er-kennt zugleich die Bedeutung der Proportionalität allen Geschehens in der Wirt-schaft, d. h. wie wichtig es ist, daß durch die Gesamtheit der Arbeitsbeschaffungs-maßnahmen und der natürlichen Wirtschaftskräfte eine solche Belebung eintritt, daß die Verkehrsnachfrage den erweiterten Verkehrsapparat auszunutzen vermag.

Neben bzw. über den wirtschaftlichen Gesichtspunkten stehen ethische, poli-tische Beweggründe. Einmal: Die Schätzung des Wertes der Arbeit als solcher stellt die üblichen Maßstäbe zur Seite. Einandermal: Politisches Wollen läßt sich nicht in die Enge ökonomischer Ratio zwingen. Jedwede Zeit, die den Willen zur Größe in sich trägt, sucht sich auch in dauernden Werken zu manifestieren. So sind die kom-menden Straßenbauten auch als ein Wahrzeichen nationalsozialistischen Wollens zu werten und zu achten.

Folgende Worte Adolf Hitlers aus seiner Ansprache bei der Eröffnung der Bauarbeiten an der Reichsautostraße Frankfurt a. M.—Mannheim/Heidelberg am 23. September 1933 mögen auch hier stehen: „Den zweckmäßigsten Weg, das deutsche Volk wieder in den Prozeß der Arbeit zurückzuführen, gehe ich durch große monumentale Arbeiten, um irgendwo zunächst die deutsche Wirtschaft wieder in Gang zu setzen. Wenn man eine schwere Arbeit übernimmt und sie in den harten Zeiten des Herbstes, des Winters und des Frühlings weiterführen muß, dann sorgt Ihr dafür, daß durch Eure gesteigerte Konsumkraft wieder hunderttausend andre in Fabriken und Werkstätten Arbeit bekommen. Es ist unser Ziel, die Konsumkraft der Massen langsam zu heben und auf diesem Weg die Produktionsstätten mit Aufträgen zu versehen und die deutsche Wirtschaft wieder in Bewegung zu bringen. Ich bitte Euch daher stets zu bedenken, daß es heute nicht in unserm Ermessen steht, welche Arbeit wir zu wählen haben. Ich bitte Euch zu bedenken, daß wir in einer Zeit leben, die das Wesentliche in der Arbeit an sich sieht; daß wir einen Staat aufbauen wollen, der die Arbeit schätzt um ihrer selbst willen, weil er eine Pflicht an der Nation erfüllt ... Indem wir Hunderttausende ausetzen für große, monumentale, ich möchte sagen, Ewigkeitswerte in sich tragende Arbeiten, werden wir dafür sorgen, daß das Werk sich nicht mehr trennt von denen, die es geschaffen haben.“

Zahlreich und weittragend sind die verkehrspolitischen Taten und Entschei-dungen der Regierung Adolf Hitlers. Über die Belange des Einzelfalles hinaus spie-gelt sich in vielen von ihnen ein leitender Gedanke wieder: sich des Verkehrs als nationalen Fermentes zu bedienen. Überzeugend ist diese große Aufgabe des Ver-kehrs namentlich auch bei den gewaltigen Massenaufmärschen dieses Jahres zutage getreten. Zum Wesen des national-sozialen Staates wird die stärkste Entfaltung des Verkehrs als volksverbindenden, volkseinigenden Mittels gehören. So mag auch Hoffnung und Wunsch des deutschen Verkehrswissenschaftlers begründet sein: durch Gewinnung wirtschaftswissenschaftlicher Erkenntnisse als Unterlage der ver-kehrspolitischen Entscheidungen zu seinem Teil beizutragen zum Werden des Drit-ten Reiches.

Literaturanzeigen.

Bodo Ehardt, Dr., Staat und Verkehr. Berlin-Charlottenburg (1932). Verlag „Deutscher Wille“ G. m. b. H. 68 S.

Ein erster, geschichtlich gerichteter Teil arbeitet vornehmlich einige große verkehrspolitische Perspektiven (z. B. Prinzip der Entgeltlichkeit, Meliorationsgedanken, Staatsbahnprinzip) heraus. Der zweite Teil gilt der Lösung großer gegenwärtiger Verkehrsprobleme, wobei der Überwindung der Übersetzung des Verkehrsapparats zentrale Bedeutung zukommt. Die Schrift ist eine hervorragend scharfsinnige Auseinandersetzung mit den zahlreichen disharmonisierenden Erscheinungen der Verkehrsorganisation und -politik, deutlich, aber maßvoll in der Kritik, für die künftige Verkehrspolitik zumindest sehr anregend, sicher aber auch in wesentlichen Punkten Richtungweisend. N.-Z.

Klaus Lengemann, Dr. iur., Reichsbahn und Reich. Ein Beitrag zur Integrationslehre. Berlin 1933. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VIII, 98 S. RM 3,75.

Die Kernfrage der sich durch umfangreiche Literaturbezugnahmen kennzeichnenden Arbeit, „ob die verbreitete Anschauung von der Trennung der Reichsbahn vom Reich zutrifft oder aber ob nicht vielmehr die DRG. nur eine besondere Erscheinungsform des Reiches darstellt, die weder tatsächlich noch aber auch rechtlich als vom Reiche getrennt anzusehen ist“, wird im Rahmen der Smend'schen Integrationslehre in letzterem Sinn beantwortet. Dieser Auffassung ist insofern beizupflichten, als man dem Reichsbahngesetz diese Auslegung geben kann und sie — besonders vom heutigen politischen Idealstandpunkt — auch geben wird. Der Verfasser hat indessen nicht den Nachweis erbracht — noch könnte er es —, daß die vollständige wirtschaftliche und rechtliche Eingliederung der Reichsbahn in das Reichsganze ursprünglich dem Reichsbahngesetz vorschwebte. N.-Z.

Kurt Michalski, Dr., Das Prinzip der Preisdifferenzierung. Heft 1 der Marburger sozialökonomischen Forschungen. Leipzig 1932. Universitätsverlag von Robert Noske. VI, 88 S. RM 3,50.

Nach einleitender Abgrenzung der Verwirklichbarkeit des Gesetzes der Preiseinheit werden in 5 Kapiteln behandelt: Wesen und Zweck der Preisdifferenzierungen, die ökonomischen Voraussetzungen für ihre Durchführbarkeit, die Stellungnahme der öffentlichen Meinung und des Staates zu Preisdifferenzierungen — dieses Kapitel erscheint als nicht recht hierhin passende Einschubung —, die Methoden der Klassifikation der Nachfrage bei Preisdifferenzierungen, schließlich deren ökonomische Wirkungen. Die Schrift, die die zahlreichen Äußerungen sozialökonomischer Theoretiker, insbesondere ausländischer Fachmänner, zu dem Thema gewandt verarbeitet, ist als eine umfassende und trefflich gegliederte Systematik dieses interessanten Fragenkreises ein beachtliches Verdienst (unbeschadet einiger ausnahmsweiser Unklarheiten). Jeder, der sich wissenschaftlich oder praktisch mit der Erstellung von Verkehrspreisen beschäftigt, kann aus dieser vielseitigen und sauberen Durcharbeitung der ja für die Verkehrsmittel besonders naheliegenden Preisprobleme Gewinn ziehen. N.-Z.

E. Adolph, Dr. iur., Reichsbahnoberrat, Eisenbahn-Gütertarifwesen. Berlin 1933. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VIII, 166 S. Geb. RM 7,20.

Das Buch zerfällt im wesentlichen in einen juristischen, das Gütertarifrecht als Teil des allgemeinen Beförderungsrechtes darstellenden, und einen wirtschaftlichen, die Tarifgestaltung behandelnden Teil. Während ersterer auf Grund von HGB, EVO und IÜG in konkrete Einzelheiten geht, arbeitet letzterer vornehmlich die Wesenheiten von Tarifaufbau und -arten an Hand der Gestaltung in Deutschland heraus, indessen

ohne diese als solche vollständig wiederzugeben. Das Buch ist eine sorgsame Arbeit, wovon auch die vielen Verweisungen zeugen. Leider ist es aber in der Darstellung der möglichen Finanzprinzipien der Eisenbahnen unklar und richtet dadurch, daß es den reinen Entfernungstarif als Kilometerarif bezeichnet und den Zonentarif zum Staffeltarif i. w. S. rechnet, Verwirrung in der feststehenden Tarifterminologie an. Beachtlich sind die Ausführungen über internationale Eisenbahntarife. N.-Z.

Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder. (Nur für den Dienstgebrauch.) Ausgegeben Juni 1933. Berlin W 9.

Die in der Form des losen Blattsystems mit der Möglichkeit der Einfügung von Berichtigungs- und Ersatzblättern herausgebrachte Zusammenstellung vermittelt einen Überblick über die wichtigsten Tarifgrundlagen und Einrichtungen im Personen- und Gepäckverkehr sämtlicher (28 insgesamt) Länder Europas. Gegenüber den früheren Ausgaben bedeutend erweitert, gliedern sich die Angaben für alle Länder in 19 Hauptabschnitte, von denen hervorzuheben sind: Bahngebiete, Auskunftsstellen und Reisebüros, Fahrpreise, Sonderzüge, Fahrpreismäßigungen (in ziemlicher Ausführlichkeit), Fahrausweise, Hand- und Reisegepäck, Expreßgut, Speise- und Schlafwagen, Paßbestimmungen und Zollvorschriften, Geldverhältnisse. Th. F.

Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Übersicht über die Internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Berlin W 9, Februar 1933. 114 S.

Die in Loser-Blatt-Form erschienene Übersicht, zu der alljährlich im Februar Nachträge herauskommen werden, behandelt systematisch, knapp, indessen erschöpfend, sowohl die staatlichen Verbände wie die Verbände von Eisenbahnverwaltungen, während anhangsweise die innerstaatlichen Verbände im Gebiete des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen dargestellt sind. N.-Z.

P. Kühne, Geh. Baurat, Dr.-Ing. e. h., Reichsbahndirektor, Die Bedeutung einer planmäßigen Erhaltungswirtschaft beim Fahrzeugpark für die Deutsche Reichsbahn. (Berlin 1933.) Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 56 S. RM 2,—.

Das Heft gibt zwei auf der 3. Reichsbahn-Studien-Konferenz und an der Verwaltungs-Akademie Berlin gehaltene, sich z. T. überschneidende Vorträge wieder, die sich in anregender, zugleich tieferschürfender Weise mit verschiedenen Fragen der Fahrzeug-Erhaltungswirtschaft der Reichsbahn beschäftigen und wesentliche Erkenntnisse, wie die Zusammenhänge von Konstruktion und Erhaltung, Erhaltung und Erneuerung, Schadfahrzeugbestand und Verkehrslage, ferner die Problematik von monatlicher Aufwands- oder Auftragsabrechnung mit den Reichsbahndirektionen, von Planarbeit und Fall-zu-Fall-Arbeit gut herausstellen. N.-Z.

Schweizerische Bundesbahnen. Eisenbahn und Automobil. Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion über die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil. (Bern) 26. 6. 1933. 100 S. u. 2 Karten.

Die Denkschrift entwickelt die durch eine Übereinkunft der Eisenbahnverwaltungen und Automobilinteressenten und einen von ihnen gemeinsam aufgestellten Gesetzentwurf vom 27. Mai 1933 in Aussicht genommene Verkehrsteilung und Zusammenarbeit. Hiernach soll im allgemeinen die gewerbsmäßige Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen bis auf 10 km Entfernung sich frei vollziehen, auf Entfernungen von 10 bis 30 km hingegen von einer Konzession abhängig sein, während die Transporte über 30 km der Eisenbahn zufallen sollen. Die Konzessionäre sind in einer Genossenschaft zusammenzufassen, die insbesondere als vermittelndes Organ zwischen

Eisenbahnen und Kraftverkehrsunternehmen für Zubrüger-, Verteiler- und Bahnersatz-Dienste auftritt. — Im Anhang des Berichtes sind u. a. die Ergebnisse einer Erhebung über die Erstreckung des Güterkraftverkehrs in der Schweiz und eine Übersicht über den Stand der Kraftverkehrsregulierung im Ausland wiedergegeben. N.-Z.

K. A. Müller, Oberbaurat a. D. Wechselbeziehungen zwischen Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft und Allgemeinwirtschaft. Berlin W 62. (1931) XVI, 103 S.

Die Schrift nimmt in vielseitiger und wortreicher Form unter Hervorkehrung des Standpunktes der nicht reichseigenen Schienenbahn- und angeschlossenen Kraftverkehrsunternehmen Stellung zu zahlreichen Problemen der Verkehrspolitik, insbesondere zur Eisenbahn-Kraftwagen-Frage. Sie tritt u. a. ein für eine in Ziel und Aufbau einheitliche Reichsverkehrspolitik, Vereinheitlichung des Verkehrshaftpflichtrechtes, Gleichstellung der Wettbewerbsgrundlagen und wendet sich gegen die Vorrechte und die Expansion der Reichspost im Kraftverkehr und gegen die als zu weit betrachtete 50 km-Grenze für den nicht regulierten Nahverkehr. N.-Z.

Erich Skischally, Dr., Die Kosten im Straßenbau. Berlin 1932. R. v. Deckers Verlag G. Schenck. Kart. RM 2,80.

In der Aussprache über das Problem „Eisenbahn — Kraftwagen“ spielt die Frage der Kostentragung der Anlage und Erhaltung der Fahrbahn eine wesentliche Rolle, und zwar mit Recht. Versuche, den Wettbewerb zwischen dem schienengebundenen und dem die Landstraße benutzenden Verkehrsmittel einer im Allgemeininteresse liegenden Lösung näher zu bringen, müssen den Verkehrsweg als Kostenfaktor berücksichtigen. Die bisher vorliegende Literatur des Straßenbaues behandelt in erster Linie die technische Seite. Das Kostenproblem der Straßen trat zurück. Diese Lücke will das Buch von Dr. Skischally ausfüllen. Die Untersuchung über die Straßenkosten wird aufgeteilt in Kostenschemata und Kostenanalysen bei verschiedenen Bauweisen. In praktischen Beispielen werden Regio- und Privatbetriebe gegenübergestellt. Die erheblichen Kostenunterschiede im Straßenbau werden in ihren Ursachen untersucht, der Einfluß von Natur, Verkehr, Baubehörden und Bauausführenden auf die Kostengestaltung dargestellt, Wege zu größerer Wirtschaftlichkeit gewiesen. Ein verdienstliches und allen an der Regelung des Landstraßenverkehrs interessierten Stellen zu empfehlendes Werk. E.

A. Schiffer, Betriebsdirektor R. W. E., Essen, Oberleitungs-Omnibus-Anlage Idar-Tiefenstein (Nahe). 1932. 36 S. mit 83 Abb. Eingehende Beschreibung der Anlagen der jüngsten O.-O.-Linie Deutschlands und ihrer technischen Einrichtungen.

F. Eichelhardt, Oberingenieur, und **G. Strommenger**, Dipl.-Ing., Der Schweröl-Motor im Nutzkraftwagen. Eine technisch-wirtschaftliche Untersuchung. Im Auftrage des Verbandes Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften Dortmund bearbeitet. Dortmund 1931. Verlag Fr. Wilb. Ruhfus. 41 S. mit 23 Abb., dazu 8 Blätter Selbstkostenrechnungen. RM 4,50.

Die Untersuchung stellt eine sehr zweckdienliche Ergänzung des Werkes „Selbstkostenvergleich Straßenbahn-Omnibus“ (vgl. Z. f. V.-W. 1931, S. 124/26) dar, indem sie vornehmlich die Selbstkosten des Diesel-Omnibusbetriebes ermittelt und denen des Leichtöl-Omnibus- und Straßenbahnbetriebes gegenüberstellt, wobei sich eine weitgehende Überlegenheit des Diesel-Omnibus zeigt. Leider ist auch diese Arbeit durch den bei der Besprechung des Hauptwerkes erörterten Fehler des zu oben Ansatzes der Anlagekosten beeinträchtigt. Dies hat angesichts der unterschiedlichen Kapitalintensität der verglichenen Verkehrsmittel zur Folge, daß gegenüber der Wirklichkeit der Leichtöl-Kraftwagen noch zu günstig, die Straßenbahn hingegen zu schlecht abschneidet. N.-Z.

Die Wettbewerbslage zwischen Niederrheinschiffahrt und Eisenbahn im Massengutverkehr.

Von Karl Nowak, Düsseldorf.

Inhalt: Problemkreis — Verkehrsmengen — Verkehrswege und Transportzeiten — Transportpreise: Kohlen, Eisen, Eisenerz, Getreide — Frachten und Selbstkosten.

Vorbemerkung des Herausgebers: Der Niederrheinverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und den Häfen der Rhein-, Maas-, Scheldemündung stellt dank seiner Stärke bekanntlich das Paradestück der Flußschiffahrt in der Welt dar. Eine Untersuchung der in diesen Relationen bestehenden Preis- und Kostenspannung zwischen der Rheinschiffahrt und den Eisenbahnen erschien mir zur Gewinnung eines vielsagenden Einblickes in die Frachthöhe und -gestaltung sowie die Selbstkosten der beiden Verkehrsmittel wertvoll. In einer von Karl Nowak dem Prüfungsamt für Diplom-Kaufleute an der Universität Köln eingereichten Arbeit ist sowohl die Beförderungspreisgestaltung von Schiffahrt und Eisenbahn 1929 bis 1933 zur Darstellung gebracht wie eine Selbstkostenrechnung für beide Verkehrsmittel durchgeführt worden. Der erste Teil (nebst Einleitung) der Arbeit wird hier veröffentlicht. Über die Hauptaufgabe des Frachtenvergleichs hinaus zeigt er insbesondere in dem Tabellenwerk auch die starke konjunkturelle und saisonmäßige Labilität des Binnenschiffahrts-Frachtenmarktes gegenüber der sich nur selten, sprungweise ändernden Starre der Eisenbahntarife. Einer evtl. Kritik gegenüber sei vorweg bemerkt, daß bei einer solchen Arbeit trotz der berücksichtigten Variationen gewisse vereinfachende Prämissen notwendig sind und restlose Genauigkeit nicht erwartet werden kann.

Im zweiten Teil der Arbeit ist für die wesentlichsten Relationen des Verkehrs zwischen Ruhr und See eine Selbstkostenrechnung für die Schiffahrt von Grund aus durchgeführt und dieser eine Berechnung der Kosten des Eisenbahnbetriebs auf Grund von Kalkulationsziffern der Reichsbahn gegenübergestellt. Die Vertraulichkeit letzteren Materials (neben seiner gewissen in den Verhältnissen des Eisenbahnbetriebs begründeten, unvermeidbaren Unsicherheit) steht einer Veröffentlichung des zweiten Teils der Arbeit entgegen. Immerhin erschien es erlaubt und zweckmäßig, die Schlußfolgerungen des Verfassers ebenfalls wiederzugeben.

N.-Z.

Problemkreis.

Für den Wettbewerb zwischen Niederrheinschiffahrt und Eisenbahn kommen in erster Linie die Transporte zwischen dem Ruhrgebiet einerseits und den wichtigsten Seehäfen der Rheinmündung, Rotterdam und Antwerpen, andererseits in Betracht. Neben letztere treten, wie auch aus den Notierungen der Ruhrorter Schifferbörse erhellt, außer weiteren holländischen Plätzen vornehmlich noch die an den belgischen Kanälen gelegenen Binnenplätze Gent, Brüssel und Lüttich. Wir untersuchen, wie sich Schiene und Wasserweg um die Massengüter im Verkehr mit den genannten Hafenplätzen bewerben.

Damit aber nicht der Gedanke aufkommen kann, daß sich die beiden Verkehrsträger einzig und allein auf den genannten Strecken begegnen und daß ihre Preispolitik lediglich ein Ausdruck der gegenseitigen Konkurrenz ist, müssen wir auf Einflüsse hinweisen, deren Ursprünge und Gründe außerhalb des eigenen Interesses der Verkehrsmittel liegen, die aber auch letzten Endes sich als Wettbewerbsmaßnahmen darstellen.