

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

Unter Mitwirkung von

Dr. E. von Beckerath

o. ö. Professor an der Universität Köln

Dr. Karl Thiess

o. ö. Professor an der Universität Köln

Dr. Ernst Esch

a. o. Professor an der Universität Köln

herausgegeben durch den

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln

Dr. A. F. Napp-Zinn

a. o. Professor an der Universität Köln

11. Jahrgang 1933



G. A. Gloeckner, Verlagsbuchhandlung in Leipzig

Inhaltsverzeichnis.

Vorbemerkung: Die Aufsätze sind geordnet nach Verkehrszeigen, innerhalb dieser nach der alphabetischen Reihenfolge der Verfasser. Aufsätze, die mehr als einen Verkehrszweig näher behandeln, ohne nur allgemeiner Natur zu sein, sind wiederholt angeführt.

Allgemeines.

Napp-Zinn, Anton Felix, Professor Dr. rer. pol., Köln. Zur Verkehrspolitik des national-sozialen Staates	77
Pirath, Carl, Professor Dr.-Ing., Stuttgart. Verkehrseinheit und Verkehrspolitik..	1
Seraphim, Peter-Heinz, Dr. rer. pol., Königsberg Pr. Die Verkehrswirtschaft Finnlands	15

Eisenbahnen.

Bischoff, Heinz, Berlin-Karlshorst. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der neuen Türkei	122
Napp-Zinn, Anton Felix, Professor Dr. rer. pol., Köln. Zur Verkehrspolitik des national-sozialen Staates	77
Nowak, Karl, Düsseldorf. Die Wettbewerbslage zwischen Niederrheinschiffahrt und Eisenbahn im Massengutverkehr	93
Seraphim, Peter-Heinz, Dr. rer. pol., Königsberg Pr. Die Verkehrswirtschaft Finnlands	15

Straßenverkehr.

Napp-Zinn, Anton Felix, Professor Dr. rer. pol., Köln. Zur Verkehrspolitik des national-sozialen Staates	77
Wegner, Hartwig, Dipl.-Ing., Hamburg. Wettbewerb zwischen Pferdefuhrwerk und Lastkraftwagen im Hamburger Hafen	36

Seeschiffahrt.

Seraphim, Peter-Heinz, Dr. rer. pol., Königsberg Pr. Die Verkehrswirtschaft Finnlands	15
Wegner, Hartwig, Dipl.-Ing., Hamburg. Wettbewerb zwischen Pferdefuhrwerk und Lastkraftwagen im Hamburger Hafen	36

Binnenschiffahrt.

Nowak, Karl, Düsseldorf. Die Wettbewerbslage zwischen Niederrheinschiffahrt und Eisenbahn im Massengutverkehr	93
Seraphim, Peter-Heinz, Dr. rer. pol., Königsberg Pr. Die Verkehrswirtschaft Finnlands	15
Wietfeld, Edgar, Dr. oec., Königsberg Pr. Konjunktur und Kartell in der Binnenschiffahrt	53



Z Kr 56.71

Luftverkehr.

- Staedler, Oberpostrat Dr., Berlin. Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung 125

Post- und Nachrichtenverkehr.

- Staedler, Oberpostrat Dr., Berlin. Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung 125

Buchbesprechungen.

- Le Ferrovie dello Stato nel primo decennio Fascista 1922—1932. (Dr. H. Kellerer, Mailand) 132
 Giese, Kurt. Der Hafenbahnvertrag in Theorie und Praxis. (Dr. Tzschucke, Hamburg) 48
 Mayer, Leopold. Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb. (Prof. Dr. Esch, Köln) 69
 Pirath, Carl. Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. (N.-Z.) 130
 Reuther, Otto. Beförderungsunternehmungen zur See. (Dr. Tzschucke, Hamburg) 70
 Saitzew, Manuel. Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. (Prof. Dr. Neumark, Frankfurt a. M.) 47
 Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. (N.-Z.) 68

Literaturhinweise.

- Napp-Zinn, Das Verkehrswesen. In: Wörterbuch der Volkswirtschaft. 4. Auflage 52
 Das Wirtschaftsjahr 1932/33. Hrsg. v. Friedrich Raab 136
 Literatur-Anzeigen. (E. = Prof. Dr. Esch; Th. F. = Dipl.-Kaufmann Th. Fülles; N.-Z.) 50, 71, 90, 133; V.-A. 54

Verkehrsarchiv.

Unter Mitwirkung von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn bearbeitet von Dipl.-Kaufmann Th. Fülles.

- Eisenbahnen 1, 25
 Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen 12, 35
 Straßenverkehr 13, 36
 Seeschifffahrt 15, 40
 Binnenschifffahrt 20, 43
 Luftverkehr 22, 46
 Post- und Nachrichtenverkehr 23, 49
 Spedition und Lagerei 53
 Fremdenverkehr 53
 Allgemeines 54

Verkehrseinheit und Verkehrspolitik.

Von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath, Stuttgart.

I. Das heutige Verkehrsbild und der Sinn der Verkehrseinheit.

Der Sinn der Verkehrseinheit liegt, ganz allgemein gesprochen, in einem harmonischen Zusammenspiel zwischen Angebot und Nachfrage im öffentlichen Verkehrsleben. Ihr Wesen wird daher in erster Linie bestimmt durch die Art des Angebots der Verkehrsleistungen durch die Verkehrsmittel und durch die Wünsche der Allgemeinheit und der einzelnen Verkehrsinteressenten nach Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse. Wie beide zueinander gelagert sind, spiegelt sich am unmittelbarsten im heutigen Verkehrsbild wieder.

Das Bild im heutigen Verkehrsleben ist in bezug auf das Angebot nicht allein in technischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht stark uneinheitlich gegenüber der Zeit vor 20 Jahren. Technisch stehen heute im Binnenverkehr im gleichen Verkehrsraum 5 anstatt 2 Verkehrsmittel zur Verfügung. Betrieblich suchen verschiedene Verkehrsunternehmungen auf den eingerichteten Verkehrslinien aus den gleichen Quellen und Richtungen größten Verkehrsbedürfnisses ein möglichst großes Verkehrsvolumen an sich zu ziehen. Organisatorisch ist neben die Großorganisationen und verhältnismäßig wenige kleine Unternehmungen der alten Verkehrsmittel eine Unzahl selbständiger Unternehmungen meist kleinen Umfangs der neuen Verkehrsmittel getreten. Verkehrswirtschaftlich ist ein Teil der Verkehrsmittel gebunden an volkswirtschaftliche und soziale Rücksichten bei ihrer Beförderungsarbeit, Preisbildung und der Verwendung ihres Verkehrspersonals, während die übrigen Verkehrsmittel größte Freiheit in ihrer Betätigung nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten genießen.

Diesem in jeder Beziehung uneinheitlichen und mannigfaltigen Bild im Angebot der Verkehrsleistungen steht die Einheit der Verkehrsbedürfnisse und der Wunsch der Verkehrsinteressenten nach höchster Leistungsfähigkeit und Billigkeit der Transportarbeit gegenüber. Man könnte fast sagen, daß endlich das Verkehrswesen die Grundlagen der Industrie, bei der das Angebot und die Nachfrage im freien Spiel der Kräfte befriedigt werden, erlangt hat, und als ob es ein besonderes Verdienst des neuzeitlichen Verkehrswesens wäre, diesen Gleichheitszustand mit der Industrie erreicht zu haben. Und doch ist ein derartiger Vergleich aus verschiedenen Gründen nicht angängig. Gehen wir diesen Gründen nach, so werden wir im einzelnen den Sinn der Verkehrseinheit erkennen.

Im Verkehrswesen fallen Produktions- und Absatzfeld räumlich zusammen, die Verkehrsmittel sind in gleichem Maße arbeits- und konsumorientiert. Die Produktionsstätten aller übrigen Wirtschaftszweige und vor allem der Industrie sind bei der örtlichen Herstellung ihrer Erzeugnisse im wesentlichen von der räumlichen Verteilung der Absatzstellen unabhängig. So kommt es, daß, wenn wir von einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet sprechen, wir in erster Linie die Einheit der Grundbedingungen und der Art der Produktion, nicht aber