

Staat und Verkehr im Wandel der Zeiten

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

Das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr wird im heutigen Verkehrswesen von einer ungewöhnlich starken Problematik beherrscht. Sie wurde in erster Linie hervorgerufen durch die starke Heranziehung der Verkehrswirtschaft zur Lösung staats- und sozialpolitischer Aufgaben des Staates, durch eine zunehmende Überlagerung der Verkehrsmittel im Binnenverkehr und durch eine Vermehrung der an dem Überseeverkehr beteiligten Nationen. Die aus diesen Grundtatsachen sich ergebenden Wandlungen und Verschiebungen in den außerwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Aufgaben im Verkehrswesen sowie in dem Verhältnis zwischen Verkehrsbedarf und Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrsapparates erfordern im Interesse von Staat und Volkswirtschaft einen erträglichen Ausgleich. Der Wille, diesen Ausgleich zu erzielen, stellt eine kluge Staatsführung bei der Mannigfaltigkeit der berührten politischen, kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Probleme vor besonders wichtige und schwierige Aufgaben, um deren zweckmäßigste Lösung sich die Staatsmänner aller Länder bemühen.

Wir stehen mitten in dieser Auseinandersetzung. Ihr Ende ist kaum abzusehen. Bei dieser Lage der Dinge ist es von besonderem Reiz, aber auch von Wert, das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im Spiegelbild der Vergangenheit zu untersuchen und gleichsam von diesem historischen Ruhepunkt aus die Grundlinien zu erkennen, die heute für die Regelung dieses Verhältnisses von ausschlaggebender Bedeutung sind.

Drei Fragen stehen bei dieser Rückschau und Ausschau im Vordergrund:

1. Sinn und Ziel des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr im allgemeinen.
2. Art und Gegenstand dieses Verhältnisses in den verschiedenen Zeitperioden (Altertum, Mittelalter, Neuzeit).
3. Sinnvolle Auswertung des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr in den verschiedenen Zeitperioden für seine Neuregelung in der heutigen Verkehrswirtschaft.

1. Sinn und Ziel des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr im allgemeinen

Was zunächst den Sinn der Beziehungen zwischen Staat und Verkehr anbelangt, so werden diese in erster Linie bestimmt durch den Willen des Staates zur zweckmäßigsten Einordnung des Verkehrs in den Lebensraum der Nation. Der Staat verfolgt dabei das Ziel, die Verkehrsmittel zu seiner Erhaltung und zur Stärkung der Wirtschaft einzusetzen. Um dieses Ziel zu erreichen, hält er sich unter anderem für verpflichtet, zur Förderung und Entwicklung der technischen Einrichtungen des Verkehrs ideell und finanziell beizutragen. Die richtige Wahl und Durchführung aller mit diesen Zielen verbundenen Maßnahmen des Staates gehört in das Gebiet der staatlichen Verkehrspolitik.

Sie ist als ein Ausdruck des organisierten Lebenswillens eines Volkes zu werten und daher in erster Linie wichtig für den öffentlichen Verkehr im Bereich der Volkswirtschaft eines Landes. Hier kann ihr Einfluß unbeschränkt sein. Im internationalen Verkehr kann dagegen die Verkehrspolitik eines Staates nur im Rahmen des Weltverkehrs und der Weltpolitik wirksam werden. Hier aber, wie das Beispiel von Großbritannien zeigt, um so mehr, je stärker und großräumiger die politische und wirtschaftliche Einheit des Staates ist.

Im einzelnen hat der Staat ein besonderes Interesse daran, daß in rein staats- und volkspolitischer Hinsicht die Verkehrsmittel der Landesverteidigung, der Durchführung der Verwaltung sowie den bevölkerungs- und sozialpolitischen Notwendigkeiten dienen, in wirtschaftlicher Hinsicht, daß die Transportkosten das Wirtschaftsleben möglichst wenig belasten und der Verkehr für die Allgemeinheit arbeitet und nicht etwa allein zum Vorteil einzelner Teile der Volkswirtschaft, und in rein technischer Hinsicht, daß die Verkehrsmittel von allgemeiner Bedeutung genügend entwickelt und ausgebaut werden und möglichst betriebssicher arbeiten. Wir sehen, daß der Sinn und das Ziel jeder Verkehrspolitik in drei an sich wesensfremde Komponenten zerfällt, in eine politisch willensmäßige, in eine ökonomisch und in eine technisch bestimmte. Alle drei drängen in stärkstem Maße zur Synthese, bei der die Erfordernisse der politischen Herrschaft den Vorrang haben müssen, da allein die mächtige Hand des Staates die einander von Natur widerstrebenden Verkehrsformen zu einmütiger und sich gegenseitig befruchtender Arbeit zusammen zu schließen vermag.

Bei der Mannigfaltigkeit der Staatspolitik, der Wirtschaft und der Technik in verschiedenen Ländern und zu verschiedenen Zeiten ist es erklärlich, daß die Verkehrspolitik in hohem Maße bestimmt wird von dem völkischen Leben, von den politischen Ideologien und Kräften, von der Lage und dem Stand der Wirtschaft und der technischen Entwicklung der Verkehrsmittel. In welchem Maße dies in dem für unsere Betrachtungen besonders wichtigen Binnenverkehrsraum geschehen ist, darüber gibt uns die Beantwortung der zweiten Frage näheren Aufschluß.

2. Art und Gegenstand des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr zu den verschiedenen Zeitperioden (Altertum, Mittelalter, Neuzeit)

Im Altertum stand im Vordergrund aller verkehrspolitischen Maßnahmen des Staates die Staatserhaltung, während die Stärkung der Wirtschaft infolge des noch auf niedriger Stufe stehenden Wirtschaftslebens die staatliche Verkehrspolitik kaum berührte. Begründet war dieses Verhältnis zum großen Teil durch den Umstand, daß im Altertum bei den Völkern mit starkem politischen Machtstreben eine gewisse Abneigung gegen Handel und Verkehr, die beide in jener Zeit noch eine organisatorische Einheit darstellten, bestand. So sagte der römische Staatsmann Cato der Ältere in einer seiner politischen Reden, daß der Landmann der eigentliche Stamm der Nation, Kaufleute und Gewerbetreibende ihr Verderben seien. In dem griechischen Bundesstaat Theben bestand ein Gesetz, daß niemand ein Staatsamt bekleiden könne, der nicht wenigstens 10 Jahre lang sich des Marktverkehrs enthalten habe. Und wenn wir dazu weiterhin feststellen, daß in der Götterwelt der alten Griechen und Römer der Gott der Diebe und des Handels und Verkehrs der gleiche war, so ist es erklärlich, daß die Verkehrspolitik des Altertums sich erschöpfte in ihrer staatspolitischen Komponente, die der Ausdehnung, Verteidigung und Verwaltung des Landes diente, und

daß dabei die technisch bestimmte Komponente in mehr oder weniger starkem Maße gepflegt und gefördert wurde.

Macht und Mission großräumig und herrenhaft denkender Völker waren Ausgangspunkt und Gegenstand der alten Verkehrspolitik. Sie gaben Anlaß zur Entstehung der von starken Dynastien gebauten ausgedehnten Staatsstraßensysteme in China in der Zeit von 2000 bis 1500 v. Chr., in Persien um 500 v. Chr. und vor allem im Römischen Reich, in dem zu Beginn der Kaiserzeit das Verkehrswesen in besonders starkem Maße in den Dienst des Staates gestellt wurde. Das römische Straßennetz, gebaut auf Staatsbefehl von Legionen und im Frondienst der anwohnenden Völker, wurde zum Symbol und äußeren Ausdruck einer gewaltigen politischen Einheit und gab dieser solange eine praktische Bedeutung, als eine starke Staatsführung sich dieses Verkehrsmittels zu bedienen wußte.

Im Schiffsverkehrsverkehr überließ im Altertum der Staat im allgemeinen der privaten Initiative den Bau von Schiffen und die Einrichtung von Schifflinien. Nur zu Kriegszeiten waren die Schiffshalter gezwungen, ihre Handelsschiffe als Troß für die Schlachtflotte zur Verfügung zu stellen. In einem besonderen Fall besaß jedoch der Staat aus staatspolitischen Gründen eine eigene Handelsflotte sowohl in Griechenland wie im Römischen Reich. Jährlich fuhren zwischen Athen und Rom einerseits und der großen Kornkammer am Schwarzen Meer andererseits besondere Staatsgetreideflotten zur Heranschaffung der notwendigen Lebensmittel, deren Beschaffung und Verteilung im Sinn des *panem et circenses* Staatssache war. Diese Staatsgetreideflotten waren zeitlich gesehen vielleicht der erste äußere Ausdruck einer staatlichen Verkehrspolitik mit ausgesprochen sozialem Hintergrund, der dann später erst wieder im Eisenbahnzeitalter eine erhebliche Bedeutung zukam.

Überschauen wir das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im Altertum, so erkennen wir, daß nur in großen, von tatkräftigen Herrschern geführten Reichen praktische Verkehrspolitik getrieben wurde. Der Wille zur Ausdehnung und Erhaltung des Staates war ihr staatspolitisches Ziel, neben dem das ökonomisch bestimmte Ziel nur eine sehr untergeordnete Rolle spielte.

Dieses Verhältnis änderte sich auch nicht wesentlich, als in der ersten Hälfte des Mittelalters an die Stelle des Römischen Reiches große Nachfolgestaaten verschiedener Nationen traten und diese in der Herstellung von neuen Straßen eine besonders wichtige Voraussetzung für die Sicherung und Ausdehnung ihrer Grenzen und in zunehmendem Maße auch für die Stärkung des wirtschaftlichen Lebens sahen. Je mehr sich jedoch in der zweiten Hälfte des Mittelalters das Schwergewicht des Deutschen Reichs in Einzelgewalten verlagerte und die Stände die Allgewalt des Staates fast bis zur Auflösung zersetzten, um so mehr ging der Verkehr seine eigenen Wege, losgelöst von den Bindungen höherer Art, wie sie der Staat verlangen muß. Das hinderte allerdings die staatlichen Gebilde jener Zeit nicht, in Gestalt von mehr oder weniger hohen Fluß- und Wegezöllen den Verkehr als Einnahmequelle weit über das Bedürfnis einer Deckung der Fluß- und Wegebaukosten hinaus in den Dienst ihrer Finanzwirtschaft zu stellen und damit dem Gütertausch stärkste Fesseln anzulegen.

Da ein kräftiges Regiment nicht für das Ganze sorgte, so sorgte jeder für sich. Unter dem verhältnismäßig starken Verkehrsbedürfnis jener Zeit entwickelte sich zu Schutz und Sicherung des Verkehrs die Deutsche Hanse, die

von 1250—1590 bestand. Sie wurde zum Staat im Staat durch ihre Privilegien und Monopolen, die sie nicht allein in Deutschland, sondern auch in den benachbarten Ländern zu gewinnen verstand.

Es vermag kaum ein Ereignis in der Geschichte des Verhältnisses zwischen Staat und Verkehr klarer und eindeutiger das Primat des Staates über den Verkehr zu beleuchten, wie das in der Ohnmacht und Zerrissenheit des deutschen Staatslebens geborene, auf fast ganz Europa ausgedehnte Selbsthilfesystem der Deutschen Hanse. Dieses System zerbrach trotz seiner technischen und organisatorischen Überlegenheit in der Seeschifffahrt und auch im Binnenverkehr, sobald national bewußte fremde Staaten ihm entgegentraten und Deutschlands politische Zerrissenheit nicht in der Lage war, ihm einen genügenden Rückhalt zu bieten. Trotz höchster Blüte des deutschen Gewerbellleißes und der fast weltweiten Beziehungen deutscher Städte verblutete die machtvolle Organisation der Hanse an der politischen Schwäche Deutschlands, 50 Jahre bevor Deutschland durch den 30jährigen Krieg auch seinem wirtschaftlichen Ruin zutrieb.

Überblicken wir das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im Mittelalter, so erkennen wir den schwankenden Boden, auf dem ein an sich lebensfähiger Verkehr sich bewegen muß, wenn er der Stütze eines kraftvollen Staates entbehrt. Die mangelnde Synthese zwischen staatspolitischer und wirtschaftlich bestimmter Komponente der Verkehrspolitik zerstückelte nicht zum wenigsten die sich am Ende des Mittelalters anbahnende handelspolitische Weltgeltung Deutschlands. Der Kampf aller gegen alle verzehrte die Kraft deutschen Geistes, die in dem machtvollen Zusammenschluß der Hanse zwar wirtschaftlich eine große Zielrichtung erhielt, aber staatlich nicht genügend fundiert war.

Vom Beginn der Neuzeit bis zum Abschluß der napoleonischen Zeit können wir nur von einem negativen und unfruchtbaren Verhältnis zwischen Staat und Verkehr in Deutschland sprechen. Zwar wurde in manchen deutschen Staaten wertvolle Wiederaufbauarbeit im Verkehrswesen zur Beseitigung der Schäden des 30jährigen Krieges geleistet. Aber das politische Schachbrett Deutschlands schaltete unser Volk fast gänzlich aus dem großen politischen Geschehen des Weltverkehrs aus, das getragen wurde von den westeuropäischen Nationen.

Und doch scheint mir diese Zeit mittelbar von ganz außerordentlicher Bedeutung geworden zu sein für das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr im 19. Jahrhundert, dem die Entwicklung des Verkehrswesens seinen besonderen Stempel aufgedrückt hat. Es bedurfte des im Vergleich zu anderen Ländern beispiellosen politischen und wirtschaftlichen Tiefstandes Deutschlands in der Zeit nach dem 30jährigen Krieg, um gründlich Abkehr zu halten von der Zeit, in der politischer und wirtschaftlicher Eigennutz weder nach innen noch nach außen mit wenigen Ausnahmen irgendein bedeutendes Kraftzentrum deutscher Politik entstehen ließ. Der damit verbundene Mangel an einer einheitlichen deutschen Verkehrspolitik mit allen seinen politischen und wirtschaftlichen Mißständen und Schäden in den ersten Jahrhunderten der neuen Zeit wurde zur Notwendigkeit deutschen Schicksals.

Den ersten Wandel brachten die Freiheitskriege. Wie eine Offenbarung erlebten die deutschen Stämme in ihm die gewaltige Stärke einer einzigen deutschen Nation. Im Jahr 1834 kam unter der geistigen Führung eines Friedrich List und unter der zielbewußten Mitarbeit nationalbewußter Fabrikanten und Kaufleute der Deutsche Zollverein zustande, der die wirtschaftliche Frei-

zügigkeit und damit auch die wirtschaftliche Einheit und die Verkehrsfreiheit Deutschlands festlegte und die Gestaltung des deutschen Schicksals wesentlich bestimmte.

In diese Zeit stärkster Besinnung auf nationalwirtschaftliche Zusammenarbeit fällt nun das Aufkommen eines neuen Verkehrsmittels, der Eisenbahn, das gegenüber dem bisherigen primitiven Verkehrssystem durch eine bis dahin auch nicht annähernd gekannte Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Transports einen umwälzenden Fortschritt mit sich brachte. In den grundlegenden Schriften des großen Schwaben, Friedrich List, über die Wichtigkeit des Baus eines großen nationalen Eisenbahnsystems für die wirtschaftliche und politische Einheit Deutschlands wurde die Eisenbahn unter die große verkehrspolitische Idee gestellt, der endlichen Vereinigung aller deutschen Stämme zu dienen. Auch die Staaten erkannten das Gebot der Stunde. Und so erleben wir eine Erneuerung in den Beziehungen zwischen Staat und Verkehr, die bis auf den heutigen Tag von grundsätzlicher Bedeutung wurde.

Bei der Wahl der Mittel und Wege, durch die das neue Verkehrsmittel der Allgemeinheit dienstbar gemacht werden sollte, wurde allerdings gleich in den ersten Entwicklungsjahren eine grundsätzliche Auseinandersetzung darüber notwendig, wie weit in jener Zeit des aufkommenden Wirtschaftsliberalismus der Staat den Ausbau des neuen Verkehrsmittels dem freien Spiel der Kräfte überlassen oder selbst starken Einfluß darauf nehmen sollte. Die deutschen Länder entschieden sich grundsätzlich für das letztere. Die Eisenbahnen wurden bereits in den ersten Entwicklungsjahren durch gesetzliche Maßnahmen zu einem unentbehrlichen Instrument der Staats- und Wirtschaftspolitik erklärt, so daß wir gegenüber früheren Zeiten eine völlige Erneuerung in den Beziehungen zwischen Staat und Verkehr erleben.

Man hätte nach diesem Vorgehen, dessen Richtigkeit in späterer Zeit in vollem Umfang bestätigt wurde, erwarten können, daß nun auch praktisch das neue, wichtige Verkehrsmittel dem privatwirtschaftlichen Erwerbsstreben entzogen und damit jeder Mißbrauch zum Schaden der Allgemeinheit unterbunden worden wäre. Auch die Erfahrungen des 18. Jahrhunderts im Straßenwesen hätten zu dieser Entwicklung führen müssen. Die Länder hatten sich nämlich kurz nach den Befreiungskriegen entschlossen, die gesamte Straßenbaupolitik in eigene Hand zu nehmen und den Straßenbau aus allgemeinen Staatsmitteln zu finanzieren. Damit wurden die das Verkehrsleben stark hemmenden Wegezölle, die dem Bau und der Unterhaltung der Straßen dienen sollten, aber durchweg zum Nachteil des Straßenausbaus für andere Bedürfnisse verwandt wurden, aufgehoben und die Straßen für den Nah- und Fernverkehr zur freien, kostenlosen Verfügung gestellt. In ähnlicher Weise hielten sich die Staaten auch für verpflichtet, die Flußzölle aufzuheben und den Bau von künstlichen Wasserstraßen zu übernehmen und ihre fast völlig freie Benützung zu gewährleisten. Der Bau und die Unterhaltung der Straßen und Wasserstraßen waren in vollem Umfang eine Angelegenheit der Staatswirtschaft geworden. Es besteht kein Zweifel, daß durch die Aufhebung der Fluß- und Wegezölle im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts der Verkehr stark belebt wurde.

Man muß sich fragen, weshalb die Länder, und zwar nicht allein in Deutschland, sondern auch im übrigen Europa, nicht dieses Prinzip des Baus und der Unterhaltung der Straßen und Wasserstraßen durch den Staat auch auf das neue und für die Volkswirtschaft als noch wichtiger erkannte Eisenbahnsystem sofort

angewandt haben. Während man bei den Straßen und Wasserstraßen bewußt auf eine privatwirtschaftliche oder absolute Rentabilität, d. h. Deckung aller Ausgaben, auch die des Zinsendienstes für das Anlagekapital, durch Verkehrseinnahmen verzichtete und den Bau dieser Verkehrswege aus allgemeinen Staatsmitteln finanzierte, wurden die Eisenbahnen zum Objekt des wirtschaftlichen Erwerbslebens und freien Wettbewerbs gemacht und damit auch zunächst in erster Linie unter die Gesetze privat- und weniger volkswirtschaftlicher Führung gestellt. Diese grundsätzliche Abkehr von der den übrigen Binnenverkehrsmitteln gegenüber geübten Verkehrspolitik, die in keiner Weise allein erklärt werden kann, etwa durch die an sich vorhandenen technischen Unterschiede im Straßen- und Wasserstraßenbetrieb einerseits und im Eisenbahnbetrieb andererseits, war zweifellos eine Folge der liberalistischen Wirtschaftsdoktrin, deren Grundforderung es ist, daß der Staat in den Wirkungskreis des einzelnen Staatsbürgers und in die Wirtschaft nicht weiter eingreifen soll, als es zur Erhaltung der öffentlichen Gemeinschaft unbedingt notwendig ist. So sehr dieser Grundsatz im Prinzip auch heute noch maßgebend ist, ebenso sehr wissen wir aber auch, daß er lange Zeit in falscher Auslegung vielfach zu einem Mißbrauch der Freiheit von Person und Eigentum und zu einer Vernachlässigung des Allgemeinwohls gegenüber dem Vorteil und dem Gewinnstreben des einzelnen führte und mehr oder weniger große Schäden mit sich brachte.

Es ist nicht zu verkennen und wurde auch von bedeutenden Männern der ersten Eisenbahnzeit vertreten, daß mit der starken Betonung des rationalen Charakters oder der Forderung nach privatwirtschaftlicher Rentabilität der Eisenbahnen, wie sie in den praktischen Maßnahmen der neuen Verkehrspolitik zum Ausdruck kam, der Bau und der Betrieb von Eisenbahnen unter Gesetze der Wirtschaftlichkeit gestellt wurde, die nicht immer ihrem richtigen Einsatz für die Bedürfnisse der Allgemeinheit günstig waren.

In der Tat zeigte es sich sehr bald, daß vor allem in rein landwirtschaftlichen Gebieten wie Süddeutschland und Ostpreußen kein privater Unternehmer gewillt war, bei den verhältnismäßig geringen Verkehrsbedürfnissen dieser Gebiete Bahnen auf eigene Rechnung zu bauen. Die Privatunternehmer entschlossen sich nur dort zum Bau von Eisenbahnen, wo von vornherein ein privatwirtschaftlicher Ertrag zu erwarten war. Mit dieser Feststellung soll in keiner Weise das große Verdienst der privaten Eisenbahnunternehmungen geschmälert werden, die in den ersten Entwicklungsjahrzehnten der Eisenbahnen mit Weitblick, Wagemut und Unternehmungsgeist praktische Eisenbahnpolitik trieben, als die meisten Staatsregierungen noch in vorsichtiger Zurückhaltung sich auf eine ideelle Förderung des neuen Verkehrsmittels beschränkten. Wollte man daher die Vorteile des neuen Verkehrsmittels nicht einseitig den wirtschaftsstarken Gebieten zugute kommen und die vorwiegend landwirtschaftlichen Gebiete verkehrswirtschaftlich verkümmern lassen, so mußte im Sinne einer gesunden, alle Volkskreise in gleicher Weise berücksichtigenden Verkehrspolitik der Staat selbst den Ausbau der Eisenbahnen in die Hand nehmen oder finanziell unterstützen.

So kommt es, daß die süddeutschen Staaten bereits in der ersten Entwicklungszeit grundsätzlich zum Staatsbahnsystem übergangen, während in dem wirtschaftsstärkeren Preußen zunächst der Bau von Eisenbahnen den Privatunternehmern überlassen wurde, trotzdem bereits im Jahre 1842 die preußische Regierung grundsätzlich den Bau und Betrieb von Staatsbahnen für Preußen als die zweckmäßigste Lösung festgelegt hatte. Der praktischen Durchführung dieses

Beschlusses stand jedoch noch eine im Jahre 1820 getroffene staatsrechtliche Bestimmung entgegen, nach der der Krone die Aufnahme von förmlichen Anleihen solange versagt war, als noch keine Reichsstände gebildet waren und die Bürgschaft für Anleihen übernehmen konnten. Diese staatsrechtliche Bindung verlor erst im Jahre 1850 ihre praktische Bedeutung.

Nachdem das Hauptliniennetz der Eisenbahnen unter staatlicher Führung und finanzieller Beteiligung in Deutschland aufgebaut und damit die wichtigsten Verbindungen hergestellt waren, erhielt das starke Bekenntnis der Länder zu den Eisenbahnen als einem unentbehrlichen Instrument für die Staats- und Wirtschaftspolitik eine für die Allgemeinheit besonders wertvolle praktische Auswirkung in dem Ausbau eines umfassenden Nebenbahnnetzes, das auch den wirtschaftsschwachen und vornehmlich landwirtschaftlichen Gebieten eine gute und billige Verkehrsbedienung bringen sollte. Damit schalteten die Ländereien im Verein mit den örtlichen öffentlichen Körperschaften selbst die großen Gefahren aus, die durch den alleinigen Bau von besonders verkehrswichtigen Hauptbahnen, wie sie den Privatunternehmungen als gewinnbringende Objekte vorschwebten, für das wirtschaftliche und kulturelle Leben der landwirtschaftlichen Gebiete heraufbeschworen worden wären. Das Haupt- und Nebenbahnsystem der deutschen Staatsbahnen wurde damit der praktische Ausdruck einer Volksgemeinschaft, in der jedes einzelne Glied in möglichst gleicher Weise der Vorteile eines leistungsfähigen nationalen Transportsystems teilhaftig wird.

Auf dem Gebiet des Verkehrs und Betriebs von Verkehrsmitteln griff die staatliche Verkehrspolitik in richtiger Einschätzung der alle Volksteile angehenden wertvollen Arbeit der Eisenbahnen weit über ihre im Straßen- und Wasserstraßenverkehr getroffenen Maßnahmen hinaus. Während sie in der Voreisenbahnzeit sich mit dem Bau von Straßen- und Wasserstraßen, also von Verkehrswegen begnügt hatte und ihre Benutzung dem freien Ermessen der privaten Verkehrsbetriebe überlassen hatte, nahm sie bei den Eisenbahnen auch gesetzlichen Einfluß auf die Art und Weise der Beförderung, und zwar nicht allein bei den Staatsbahnen, sondern auch bei allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Privateisenbahngesellschaften. Die Öffentlichkeit und Gleichheit der Tarife für wirtschaftsschwache und wirtschaftsstarke oder für verkehrungünstige und verkehrsgünstige Gebiete, die Beförderungspflicht, die Haftpflicht und später auch eine soziale Personalwirtschaft waren Sicherungen, von denen die staatliche Verkehrspolitik bei der allgemeinen Bedeutung der Eisenbahnen für die Gesamtheit die Zulassung von Eisenbahnunternehmungen abhängig machte.

Damit wurde die Gemeinnützigkeit des öffentlichen Verkehrs grundsätzlich auch für die eigentliche Verkehrsarbeit festgelegt und diese in wesentlich stärkerem Maße in den Dienst der Allgemeinheit gestellt, als es bei den übrigen Verkehrsmitteln und sonstigen Wirtschaftsunternehmungen jemals der Fall war. Die staatliche Verkehrspolitik fühlte sich dafür verantwortlich, die durch die Eisenbahnen gebotenen Erleichterungen des Transports nicht allein einzelnen Gebieten der Volkswirtschaft, sondern möglichst allen und jedermann zugute kommen zu lassen. Sie erfüllte damit eine Mission, die in schärfstem Gegensatz steht zu den früheren Jahrhunderten, in denen die Staaten und die Kommunen den Verkehr in erster Linie als Steuerobjekt ansahen und das Verhältnis zwischen den Trägern der Verkehrsbedürfnisse und den Verkehrsunternehmungen sich selbst oder den Gewohnheiten des privaten

Handels überließen. Aus dem vom Staat in Gestalt von Konzessionen gewährten Recht zur Einrichtung von Verkehrsbetrieben auf Eisenbahnen erwuchs für die Eisenbahnunternehmungen die besondere Pflicht zur gemeinnützigen Verkehrsbedienung im Interesse der Volkswirtschaft.

Allerdings hielt der Staat bei seinen Bahnen im Gegensatz zu den Straßen und Wasserstraßen an dem Grundsatz fest, daß der Verkehr und nicht die Allgemeinheit den Kapitaldienst für die baulichen Anlagen zu tragen habe. Dieses Vorgehen wurde naturgemäß erleichtert durch die großen Vorzüge, die die Eisenbahnen nach Leistungsfähigkeit und Billigkeit im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln bieten konnten und die in dem Begriff „8mal schneller und 8mal billiger als der Straßenverkehr“ ein bis heute in der Verkehrswirtschaft auch nicht annähernd erreichtes Ausmaß einer Verkehrsverbesserung darstellten. Es ist sogar festzustellen, daß vielfach günstige Einnahmen der Staatsbahnen zur Deckung von Staatsdefiziten und nicht, wie es vielfach das Richtige gewesen wäre, zum weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes verwandt wurden. Diese Tendenz zeigte sich auch in besonders ausgeprägtem Maße bei den Kommunen der Großstädte, die zum Schaden des Baues von Außenstrecken und damit zum Nachteil einer gesunden Siedlung die Einkünfte aus den Straßenbahnen vielfach zur Sanierung ihres Haushalts verwandten.

Trotzdem zeigt der Vergleich mit anderen europäischen Ländern und den Vereinigten Staaten von Amerika, die das Privatbahnsystem einführten und bis auf den heutigen Tag weiter entwickelten, die günstige Wirkung dieser deutschen Verkehrspolitik. Ein verhältnismäßig günstig dezentralisiertes und differenziertes Wirtschaftsleben, das nicht einseitig einige wenige Wirtschaftsflächen entwickelte, ist der äußere Ausdruck dieser Verkehrspolitik, wie es in ähnlich günstiger Form kaum ein anderes großes industriell hochentwickeltes Land aufweisen kann. Im Gegensatz zu Deutschland beschränkten sich Frankreich, England und die Vereinigten Staaten von Amerika darauf, Hüter der wirtschaftlichen Freiheit im Verkehrswesen zu sein und die Eisenbahnen dem Privatunternehmen zu überlassen. Ein nach dem absoluten privatwirtschaftlichen Rentabilitätsprinzip ausgestattetes Eisenbahnnetz mit starker Vernachlässigung des platten Landes und eine ungewöhnlich große Zusammenballung der Menschen in Großstädten und Industrieflächen war vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika und England die natürliche und nachteilige Folge.

Überschauen wir das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr in der Neuzeit bis zum Weltkrieg, so haben wir zwei Extreme vor uns, die sich gegenseitig ablösten. In den zahlreichen kleinen politischen Einheiten des Deutschen Reiches verlieren sich fast alle Bindungen zwischen Staat und Verkehr wegen Mangel an einer kraftvollen Staatsgewalt des Reiches. Diesem Zustand folgt im 19. Jahrhundert eine Zeit engster Beziehungen zwischen Staat und Verkehr, die unter der Wirkung eines neuen leistungsfähigen Verkehrsinstruments und eines umfassenden wirtschaftlichen Aufstiegs die bisher stärkste Sockelgemeinschaft zwischen Staat und Verkehr zustande bringt und mehr als je den Verkehr in den Dienst des Staates und der Wirtschaft stellte. Unter dem Primat des Staates konnte sich eine Harmonie zwischen Staat und Verkehr entwickeln, die der Staatserhaltung, der Stärkung der Wirtschaft und der Förderung der technischen Einrichtungen des Verkehrs in gleicher Weise diente und eine nationale Verkehrseinheit im besten Sinne des Wortes zustande brachte.

Diese Harmonie wurde durch den technischen Fortschritt in der Nachkriegszeit, der im Kraftwagen, Luftfahrzeug und in den Leitungen zum Transport von Energie neue leistungsfähige Verkehrsmittel entstehen ließ, stark erschüttert. Gleichzeitig entwickelten sich aber auch im Volks- und Wirtschaftsleben neue Bedürfnisse, denen die Verbesserungen im neuzeitlichen Verkehrswesen gerecht zu werden versprochen.

3. Das Verhältnis zwischen Staat und Verkehr in der neuzeitlichen Verkehrswirtschaft

Die Verkehrspolitik der heutigen Zeit sieht sich in fast allen Kulturländern vor neue Tatsachen und Aufgaben gestellt. Sie lassen sich allgemein nach folgenden hauptsächlichlichen Erscheinungen und Gesichtspunkten erfassen:

1. Schwache, mengenmäßige Zunahme der Verkehrsbedürfnisse im europäischen Raum infolge zunehmender Industrialisierung der neuen Erdteile und infolge Umstellung in der Energiewirtschaft von Rohkohle auf veredelte Energie.

2. Starke Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsapparats im nationalen Transportsystem nach Güte und Menge und eine zunehmende Überlagerung der verschiedenen Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsraum.

3. Das Bedürfnis nach Auflockerung der Industriestandorte und Großstädte zur Förderung der Bodenverbundenheit der Bevölkerung und zur Verbesserung der wehrpolitischen und sozialen Verhältnisse.

4. Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch den Bau von Großverkehrsanlagen.

5. Förderung der Entwicklung der neuen Verkehrsmittel zur Verbesserung der Güte der Verkehrsleistungen.

6. Einordnung der alten und neuen Verkehrsmittel in den Verkehrsbedarf der Volkswirtschaft zur Erzielung einer gesunden nationalen Verkehrseinheit.

Wir erkennen zunächst ganz allgemein aus diesen sechs Grundtatsachen und Aufgaben für die heutige Verkehrspolitik ein starkes Mißverhältnis zwischen Nachfrage und Angebot im Verkehrswesen. Auf der einen Seite ist infolge struktureller Wandlungen in der Weltwirtschaft und in der Energiewirtschaft der Länder keine wesentliche Erhöhung des bisherigen Verkehrsvolumens im Gesamtergebnis auf weite Sicht zu erwarten. Dies muß als gegebene Tatsache hingenommen werden und entzieht sich der Einwirkung einer staatlichen Verkehrspolitik. Auf der anderen Seite wird die starke Intensivierung des nationalen Verkehrssystems durch den Bau von neuen Verkehrseinrichtungen wie Straßen und Wasserstraßen zur Verbesserung der Güte der Verkehrsbedienung zu einer starken Überdimensionierung des Verkehrsapparats führen und damit zu einer Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmungen, wenn nicht die Allgemeinwirtschaft zu sehr mit Transportkosten belastet werden soll. Hier ist die staatliche Verkehrspolitik aufs stärkste gebunden an die Forderungen staats- und sozialpolitischer Notwendigkeiten des völkischen Lebens, denen sie sich ohne schwere Schäden für die Gesamtheit nicht entziehen kann.

Und gerade diese gegenüber früher gesteigerten Anforderungen, die der Staat an das nationale Transportsystem in staats- und sozialpolitischer Hinsicht stellt, sind eine Neuerscheinung in der heutigen Verkehrspolitik. Sie machen in stärkerem Maße als bisher den Staat indirekt zum Träger der Nachfrage nach dem Bau von Verkehrsanlagen und nach Verkehrsleistungen und geben der staatspolitischen Komponente der Verkehrspolitik eine besondere Be-

deutung. Damit treten die außerwirtschaftlichen Aufgaben im Verkehrswesen sehr in den Vordergrund und wir werden zu untersuchen haben, ob etwa eine damit verbundene Steigerung der Transportkosten allein von der Verkehrswirtschaft oder auch von der Allgemeinheit zu übernehmen und zu tragen ist.

Um diese Frage zu klären, sind zunächst noch einige Erläuterungen zu den erwähnten neuen Aufgaben der Verkehrspolitik zu geben. Wenn wir heute vor der Tatsache einer übermäßigen und sozial ungesunden Zusammenballung der Menschen in Großstädten und Industriegebieten stehen und daher aus irrationalen Gründen volks- und sozialpolitischer und neuerdings auch wehrpolitischer Art eine grundsätzliche Abkehr von dieser Entwicklung nehmen müssen, so ist nicht zu bestreiten, daß das bisherige Verkehrssystem in manchen Teilen Deutschlands nicht ganz unbeteiligt an dieser ungünstigen Gestaltung der Siedlungsstruktur ist. Trotz der von den deutschen Staatsbahnen im Gegensatz zu manchen anderen Ländern in vielfach großzügiger Weise durchgeführten Erschließung des platten Landes mittels Nebenbahnen, sind doch in manchen, vor allem landwirtschaftlichen Gebieten, Lücken im Eisenbahnnetz festzustellen, die wenig Anreiz zur Dezentralisation der Industrie bieten konnten. Es muß daher als eine besonders glückliche Entwicklung angesehen werden, daß der technische Fortschritt im Kraftwagen und im Energie-transport Verkehrsmittel hervorgebracht hat, die besonders geeignet sind, diese Unebenheiten im heutigen Verkehrssystem zu beseitigen und darüber hinaus auch die kleinste Siedlungsstelle leistungsfähig und günstig an das Hauptverkehrsnetz anzuschließen. Damit werden die Voraussetzungen für eine Auflockerung der Industriestandorte und der Großstädte, sowie für die Erschließung des platten Landes wesentlich verbessert. Allerdings werden hierbei die ungünstigen Auswirkungen des wichtigen verkehrswirtschaftlichen Grundgesetzes sich einstellen, nach dem die Transportkosten für die Verkehrsleistungseinheit um so höher sind, je größer die Streuung der Verkehrsmengen nach kleinen und kleinsten Siedlungsstellen im Raum ist.

Die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch den Bau von Großverkehrsanlagen ist bereits in früheren Zeiten Gegenstand der Verkehrspolitik gewesen. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters hat in Deutschland bei dem zunehmenden Bevölkerungsüberschuß jener Zeit, der zu einer nie gekannten Auswanderung nach Übersee in den Jahren 1840—50 führte, die Frage der Erhaltung der wertvollen Menschenkräfte für das Heimatland bei zahlreichen Eisenbahnprojekten eine sehr wesentliche Rolle gespielt und ihre Ausführung beschleunigt. Darüber hinaus hat in jener Zeit der immer stärker werdenden Übervölkerung der leistungsfähige und billige Transport durch die Eisenbahnen zu einer Belebung der Wirtschaft geführt, die immer mehr Menschen Arbeit und Brot brachte und damit indirekt einer größeren Arbeitslosigkeit und einem unnatürlichen Verlust an Volkskraft auf lange Zeit vorbeugte.

So kann auch heute der Entschluß des Führers und Reichskanzlers nicht hoch genug eingeschätzt werden, die dem Staat obliegende Verpflichtung zur Förderung neuer, wertvoller Verkehrsmittel in den Dienst der Arbeitslosenbekämpfung und damit des gesamten Volkswohls zu stellen. Die Herstellung neuer Verkehrswege in Gestalt der Reichsautobahnen bietet dem Kraftwagen die Entwicklungsmöglichkeiten, wie sie jedes neue Verkehrsmittel zur vollen Ausschöpfung seines Verkehrswerts beansprucht, und allerdings auch kein anderes Verkehrsmittel jemals zeitlich, regional und tech-

nisch erlebt hat. Der Bau von neuen Kanälen und die Motorisierung der Verkehrsfahrzeuge auf Eisenbahnen, Straßen und Wasserstraßen trägt unter Intensivierung des Verkehrsapparats wesentlich zur Verminderung der Arbeitslosigkeit bei. Hierbei wird allerdings nicht zu vergessen sein, daß zur Ausschöpfung der erhöhten Geschwindigkeiten der Eisenbahnfahrzeuge die seinerzeit auf geringere Geschwindigkeiten abgestellte Linienführung der Eisenbahnen wesentlich verbessert werden muß, wenn nicht mit der Zeit ein ähnliches Mißverhältnis zwischen Weg und Fahrzeug eintreten soll, wie es in dem Verhältnis zwischen dem Kraftwagen und dem Landstraßennetz mit Recht beklagt wird und durch die zügige Linienführung von besonderen Autobahnen beseitigt werden soll. Die Verhütung dieses Mißverhältnisses wird über kurz oder lang in den Bereich der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gezogen werden müssen. Es ist interessant, daß England, das die Beseitigung der Arbeitslosigkeit durch öffentliche Aufträge grundsätzlich ablehnt und der Privatwirtschaft überläßt, im Verkehrswesen eine Ausnahme macht. So läßt es beispielsweise die Elektrifizierung der Londoner Vorortsbahnen mit einem Aufwand von 550 Mill. RM aus Staatsmitteln vornehmen und neuerdings ist ein Straßenerneuerungsprogramm bekannt gegeben worden, dessen Gesamtkosten 1,5 Milliarden RM betragen werden und in der Hauptsache aus Staatsmitteln gedeckt werden sollen.

Unter diesen Umständen kann allen Verkehrsmitteln, alten und neuen, die Möglichkeit zu einer Entwicklung und Klärung ihrer tatsächlichen Leistungsfähigkeit und Vorzüge gegeben werden, die zu einem bisher nicht gebotenen, stark differenzierten Angebot in der Güte der Verkehrsleistung führen wird. Und so erfüllt der Staat, geleitet durch zwingende sittliche Forderungen des völkischen Lebens, eine Mission in bezug auf die technisch bestimmte Komponente der Verkehrspolitik oder die Förderung der technischen Verkehrseinrichtungen, deren Betreuung bereits einmal zu Beginn der Eisenbahnzeit hohe finanzielle Anforderungen an den Staat gestellt hat.

Diese Entwicklung dient auch mittelbar der Landesverteidigung, die in allen Ländern mit einem geschlossenen Einsatz der Verkehrsmittel zur Erhöhung der Beweglichkeit der Truppen und zur Organisierung der Kriegswirtschaft rechnen muß. Sie kann der Vorzüge einer planmäßigen Erfassung, Aufteilung und Verwendung der motorisierten Verkehrsmittel ebensowenig entraten, wie sie einen leistungsfähigen und straff organisierten Eisenbahnbetrieb zur Verfügung haben will. Das stellt ganz allgemein erhöhte Anforderungen an die gesamte Verkehrswirtschaft und gibt ihr bereits zu Friedenszeiten eine stärkere staatspolitische Bedeutung als früher, als im wesentlichen nur die Eisenbahnen operativ und wirtschaftlich eine hervorragende Rolle im Kriege spielten.

Bei dieser starken Einstellung der staatlichen Verkehrspolitik auf die staats- und sozialpolitische sowie technisch bestimmte Komponente entsteht nun die wichtige Frage, auf welche Weise die Verkehrspolitik ihrer ökonomisch bestimmten Aufgabe oder der Forderung gerecht werden soll, allen und nicht nur einzelnen Teilen des Volkes und der Volkswirtschaft die neuen Verkehrsverbesserungen zuteil werden zu lassen und die Belastung der Wirtschaft mit Transportkosten so niedrig wie möglich zu halten. Die Beantwortung dieser Frage gipfelt in der Hauptsache in dem Problem, durch welche Mittel und Wege die Einordnung der alten und neuen Verkehrsmittel in den Verkehrsbedarf der Volkswirtschaft zur Erzielung einer gesunden nationalen Verkehrseinheit zu erfolgen hat. Hierin liegt zweifellos die schwierigste Aufgabe einer verantwortungsbewußten Verkehrspolitik. Sie ist von einem Ausmaß und einer Bedeutung, wie sie zu

keiner Zeitperiode die staatliche Verkehrspolitik beschäftigt hat. Sie mündet letzten Endes aus in die Aufgabe der staatlichen Wirtschaftslenkung, das richtige Verhältnis zwischen staatlicher Überlegenheit und Berechtigung einerseits und privater Initiative andererseits herzustellen.

Drei Überlegungen drängen sich bei dem Versuch, dieses Problem zu lösen, in erster Linie auf:

1. Kann das absolute Rentabilitätsprinzip, das bisher für die Eisenbahnen maßgebend war, noch eine praktische Bedeutung für die heutige und zukünftige Verkehrswirtschaft haben?

2. Sind die Bindungen des öffentlichen Verkehrs, wie sie die staatliche Verkehrspolitik im 19. Jahrhundert für die Eisenbahnen im Interesse der Allgemeinheit festgelegt hat, aufrechtzuerhalten und auf weitere Verkehrsmittel auszuweiten?

3. Welche gesetzlichen und organisatorischen Maßnahmen sind notwendig, um eine zweckmäßige Benutzung der Verkehrsanlagen im Dienste der Allgemeinheit zu gewährleisten?

Nach dem Ausbau des Reichsautobahnnetzes und des Luftverkehrsnetzes sowie auch der Vervollständigung des deutschen Wasserstraßennetzes wird zusammen mit dem Eisenbahnnetz der deutschen Verkehrswirtschaft ein Verkehrssystem zur Verfügung stehen, dessen Leistungskapazität mengenmäßig ein Vielfaches der Nachfrage nach Verkehrsleistungen betragen wird. Da, wie wir gesehen haben, wegen der Strukturwandlung in der Weltwirtschaft und der Umstellung in der Energiewirtschaft eine wesentliche Zunahme der Verkehrsbedürfnisse im europäischen Raum nicht zu erwarten ist, so würde sich das bisher nur wenig veränderte Verkehrsvolumen, das zu 75 vH auf Eisenbahnen und zu 25 vH auf Wasserstraßen in Deutschland bewältigt wurde, auf 4 Hauptverkehrsträger verteilen. Wenn diese Verteilung auch nicht gleichmäßig sein wird, so würde jedes der 4 Binnenverkehrsmittel mit verhältnismäßig weniger Verkehrsmengen zu rechnen haben, als bisher auf den Eisenbahnen zusammengefaßt waren, selbst wenn berücksichtigt wird, daß jedes neue Verkehrsmittel auch einen gewissen Neuverkehr erzeugt. Dieser Neuverkehr dürfte aber im Fernverkehr um so weniger von besonderer Bedeutung sein, als wir es heute im Gegensatz zur Anfangszeit der Eisenbahnen mit einer voll entwickelten Wirtschaft zu tun haben, die jahrzehntlang von einem leistungsfähigen Verkehrsmittel, den Eisenbahnen, bedient wurde, und von ihr ihr regionales und artgemäßes Gepräge erhielt.

Die starke Streuung des Verkehrsvolumens auf mehrere Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsraum wird das wirtschaftliche Ergebnis der Verkehrsunternehmungen in Abhängigkeit vom Beschäftigungsgrad ungünstig beeinflussen. Wir sind nicht darauf angewiesen, uns in theoretischen Betrachtungen über die Wirkungen dieser Umschichtungen zu ergen, da im europäischen Raum die Niederlande schon seit längerer Zeit über ein engmaschiges Eisenbahn-, Straßen- und Wasserstraßensystem verfügen. Dort haben sich alle 3 Verkehrsträger je nach ihren besonderen Eigenschaften in bezug auf Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Billigkeit in das Verkehrsvolumen des Landes geteilt, wobei die Wasserstraßen den Hauptanteil aufweisen und der Kraftwagen immer mehr Verkehr mit Rücksicht auf die verhältnismäßig geringen Transportweiten übernommen hat.

Die Verkehrsmengen reichen in den Niederlanden für keinen der 3 Verkehrs-

träger aus, um die gesamten Selbstkosten einschließlich Kapitaldienst durch Verkehrseinnahmen decken zu können, trotzdem der billige Wasserstraßenverkehr auf natürlichen Strömen entlastend auf den Kapitaldienst der Verkehrsunternehmungen für die Kanäle wirkt. Im Jahr 1934, in dem die niederländischen Verkehrsunternehmungen unter dem Zwang der vorausgegangenen Wirtschaftskrise bereits weitgehend ihren Verkehrsapparat dem Verkehrsbedürfnis angepaßt hatten, betrug der unmittelbare oder mittelbare Staatszuschuß in Durchschnittswerten:

1. zum Wasserstraßenverkehr 0,21 Pf. je tkm oder 20 vH der gesamten Selbstkosten;
2. zum Eisenbahnverkehr 0,60 Pf. je tkm oder 16 vH der gesamten Selbstkosten;
3. zum Kraftwagenverkehr 1,5 Pf. je tkm oder 12 vH der gesamten Selbstkosten.

Die Überkapazität an Verkehrsmitteln in den Niederlanden, die zweifellos die Güte der Verkehrsbedienung wie kaum in einem anderen Land steigerte und eine sehr günstige Siedlungsstruktur vermittelte, wurde mit einer starken Belastung der Allgemeinheit durch Zuschüsse aus Steuermitteln, die ungefähr einer freien Zurverfügungstellung der Verkehrswege entspricht, erkaufte. Der Beschäftigungsgrad genügte nicht mehr, eine absolute Rentabilität des Verkehrs zu gewährleisten.

Für das gleiche Jahr 1934 können wir für zahlreiche europäische Eisenbahnen trotz stärkster Anpassung ihres Betriebsapparats an die Verkehrsbedürfnisse feststellen, daß die Verkehrseinnahmen um 20—24 vH hinter den Gesamtausgaben einschließlich Kapitaldienst zurückblieben. Das bedeutet nach der durchschnittlichen Selbstkostenanalyse für Eisenbahnen, daß der Zinsendienst für die Anlagekosten der Eisenbahnstrecken von anderer Seite, und zwar in erster Linie vom Staat übernommen werden mußte. Dies kennzeichnet grundsätzlich die Entwicklungsrichtung, die die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmungen im öffentlichen Verkehr in Zukunft nehmen wird. Die geringere Ausnutzung des Verkehrsapparats führt zwangsläufig zu höheren Transportkosten für die Verkehrsleistungseinheit, wenn die Verkehrsunternehmungen für die Deckung der gesamten Selbstkosten durch Verkehrseinnahmen verantwortlich bleiben sollen.

Im Überseeverkehr haben in ähnlicher Weise die Staaten bei dem immer stärker werdenden Wettbewerb zwischen alten und neuen seefahrttreibenden Ländern bei nicht wesentlich verändertem Verkehrsvolumen beträchtliche finanzielle Zubußen zur Stützung ihrer nationalen Schifffahrtsunternehmungen geben müssen, die durchschnittlich einer Verzinsung der im Schiffspark investierten Kapitalien gleichkommen. Der Weg, den hier fast alle seefahrttreibenden Länder aus Gründen ihrer Weltgeltung, also aus vorwiegend außerwirtschaftlichen Gründen beschritten haben, wird den Staaten für ihr nationales Binnenverkehrssystem nicht erspart bleiben, wenn aus staats- und sozialpolitischen Überlegungen die Intensität der Verkehrsmittel zu Lande und zu Wasser immer mehr gesteigert und damit die Güte der Verkehrsleistungen wesentlich erhöht wird.

Unter diesen Umständen wird die staatliche Verkehrspolitik wieder den Weg beschreiten müssen, von dem sie zu Beginn der Eisenbahnzeit in bezug auf die wirtschaftliche Verantwortung der Eisenbahnunternehmungen angesichts der ungewöhnlich hohen Leistungsfähigkeit und Billigkeit des Eisenbahntransports im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln abgedrängt wurde. Das ist der Weg einer Übernahme bestimmter Kosten der Verkehrswirt-

schaft durch den Staat. Wenn durch den Ausbau der neuen Verkehrsmittel die Transporte von Personen und Gütern insgesamt geschen nicht wesentlich verteuert und damit noch ungünstigere Verhältnisse für einen erleichterten Arbeits- und Kräfteausgleich in der Volkswirtschaft, für die Auflockerung der Industriestandorte und Großstädte, sowie für die Erschließung des platten Landes geboten werden sollen als bisher, so wird der Staat oder in der Hauptsache die Allgemeinheit die Kosten für die Verzinsung und unter Umständen auch für die Abschreibung des Anlagekapitals für die baulichen oder ortsgelunden Anlagen der Eisenbahnen, Wasserstraßen und Straßen übernehmen müssen, wie er diese Kosten bereits bisher in wesentlichen für die Landstraßen und Wasserstraßen übernommen hat. Bei dieser Lösung würde allerdings die Allgemeinheit ungefähr 20—25 vH der gesamten auf den Eisenbahnen, Straßen und künstlichen Wasserstraßen beim Transport entstehenden Kosten bei Zugrundelegung eines normalen Beschäftigungsgrades durch Steuermittel aufzubringen haben. Das absolute, privatwirtschaftliche Rentabilitätsprinzip, wie es bisher durchweg für die Eisenbahnunternehmungen Grundsatz war, wird durch ein partielles Rentabilitätsprinzip für die Verkehrsunternehmungen im Interesse der Volkswirtschaft ersetzt werden müssen.

Ganz allgemein würde diese Lösung bedeuten, daß die verschiedenen Verkehrsmittel in nahezu gleicher Weise für die Deckung ihrer Ausgaben durch Einnahmen verantwortlich wären. Betriebswirtschaftlich würde sie den Vorzug haben, daß der Staat für die Kostenart die Deckung übernimmt, die bei wechselndem Beschäftigungsgrad der Verkehrsmittel besonders empfindlich die Höhe der Einheitskosten der Verkehrsleistungen beunruhigt, weil sie in ihrer Gesamtsumme unabhängig vom Verkehrsumfang ist und nahezu gleich bleibt. Je mehr die Verkehrsunternehmungen von diesem Unruheelement der festen Kosten entlastet werden, um so mehr wird es ihnen möglich sein, sich in ihren Ausgaben den Verkehrsbedürfnissen und damit den Einnahmen anzupassen, und um so stetiger können die Transportkosten gehalten werden. Die Preisbildung würde damit gleichsam losgelöst von den Selbstkosten der raum- und ortsgelunden Anlagen des Weges.

Dieser zweifellos nicht unwichtige Vorzug einer Schaffung möglichst gleicher Grundlagen für die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel sowie einer stabileren Preisbildung kann aber keineswegs darüber hinwegtäuschen, daß die durch die neue Lage verursachte, verhältnismäßig hohe Belastung des Staates durch laufende Aufwendungen für sein nationales Transportsystem einen völlig neuen schwerwiegenden Faktor in die staatliche Finanzwirtschaft tragen wird.

Wie lange diese finanzielle Belastung des Staates unter dem Zwang der Verhältnisse und der Entwicklung notwendig sein wird, läßt sich naturgemäß nicht absehen. Zweifellos wird sie aber länger dauern als in der Eisenbahnzeit, in der nach ungefähr 20 Jahren, also gegen 1860, dem Staat keine wesentlichen Ausgaben mehr aus den Ertragsgarantien für die Verzinsung des Anlagekapitals von Haupteisenbahnen erwachsen und die Eisenbahnunternehmungen insgesamt gesehen zur vollen Eigenwirtschaftlichkeit gelangten. Um so mehr wird nicht allein der Staat, sondern auch die Verkehrswirtschaft und die Allgemeinheit alles tun müssen, diese Belastung so erträglich wie möglich zu machen.

Der Staat wird in dem Bestreben, durch besondere Verkehrssteuern auf die tatsächlichen Verkehrsleistungen seine Aufwendungen für den Verkehr bis zu einem gewissen Grad zu decken und dies als Mittel zur Absteckung der Gren-

zen der Betätigung der verschiedenen Verkehrsmittel zu benutzen, der jeweiligen Lage der Allgemeinwirtschaft und einer möglichen Entlastung der Wirtschaft durch Transportkosten im Interesse eines leichteren Arbeitsausgleichs Rechnung tragen müssen. Für die Verkehrsbetriebe ergibt sich die Notwendigkeit sparsamster und geschicktester betriebswirtschaftlicher Maßnahmen, um bei guter Verkehrsbedienung die Transportkosten, für die sie noch die Verantwortung haben, so niedrig wie möglich zu halten. Die Allgemeinheit wird der neuen Lage dadurch Rechnung tragen müssen, daß alle über die Notwendigkeiten von Staat, Volk und Wirtschaft hinausgehenden Wünsche nach übertriebener Verkehrsgüte oder Verkehrsluxus zurücktreten müssen, um der Verkehrswirtschaft die Lösung ihrer schwierigen Aufgabe zu erleichtern.

Der staatlichen Verkehrspolitik wird weiterhin die besondere Aufgabe zu fallen, eine zweckmäßige Benutzung der Verkehrsanlagen im Dienste der Allgemeinheit nach jeder Richtung zu erleichtern und zu fördern. Wenn bei dem hohen Einsatz von staatlichen Mitteln der Staat die Gleichheit aller vor dem Verkehr wie zur Eisenbahnzeit nach Güte und Billigkeit erhalten will, so wird die staatliche Verkehrspolitik zunächst die Frage zu entscheiden haben, ob die Bindungen des öffentlichen Verkehrs, die bisher für die Eisenbahnen, und zwar sowohl für die Staatsbahnen wie für die Privatbahnen, im Interesse der Allgemeinheit festgelegt waren, aufrecht zu erhalten und auf weitere Verkehrsmittel auszudehnen sind.

Bisher war es den Eisenbahnen bei voller Rentabilität möglich, die Gemeinnützigkeit des öffentlichen Verkehrs durch gute Verkehrsbedienung auch der wirtschaftsschwachen Gebiete, Öffentlichkeit der Tarife, Haftpflicht, soziale Personalwirtschaft und Beförderungspflicht in weitgehendem Maße praktisch werden zu lassen. Es würde einen gewaltigen Rückschritt bedeuten und unbillig sein, wenn bei den großen Aufwendungen der Allgemeinheit für die Verbesserung der Güte der Verkehrsleistungen in der heutigen Verkehrswirtschaft von diesen Grundsätzen eines gemeinnützigen Verkehrs abgewichen und der Verkehr allein unter die Gesetze privaten Gewinnstrebens gestellt werden würde. Die Zulassung neuer Verkehrsmittel und Unternehmungen von allgemeiner Bedeutung für den öffentlichen Verkehr wird daher davon abhängig gemacht werden müssen, daß ihre Verkehrsarbeit sich unter grundsätzlicher Beachtung der einem öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber der Allgemeinheit obliegenden Pflichten vollzieht. Nur dann wird von einem gerechten Ausgleich zwischen den Erleichterungen, die die Verkehrsmittel durch den Staat in wirtschaftlicher Hinsicht genießen, und den Gegenleistungen des Verkehrs im Dienste der Allgemeinheit gesprochen werden können.

Vor allem bezieht sich dies auf solche Verkehrsmittel, die nach ihrer technischen Eigenart und Raumausdehnung in der Lage sind, dem öffentlichen Verkehr im gesamten Lebensraum des Staates zu dienen. Das sind in erster Linie der Eisenbahn- und Straßenverkehr, während der Wasserstraßenverkehr bei seiner verhältnismäßig geringen räumlichen Ausdehnung erst in zweiter Linie in Frage kommt. Die Mittel und Wege, die anzuwenden sind, um dem Grundsatz der Aufrechterhaltung der Bindungen im öffentlichen Verkehr für die Verkehrsmittel im allgemeinen Verkehr Geltung zu verschaffen, werden in erster Linie für die Zusammenarbeit der Landverkehrsmittel, Eisenbahn und Kraftwagen, zu suchen sein. Die Sorge um eine möglichst günstige Bedienung des platten Landes sowie um eine zuverlässige, auch die Verkehrsspitzen erfassende

Befriedigung jeglicher Verkehrsbedürfnisse und eine zweckmäßige Tarifbildung stehen dabei im Vordergrund.

Wir haben gesehen, daß die verhältnismäßig geringen Verkehrsbedürfnisse des platten Landes schon zur Eisenbahnzeit das Eingreifen der staatlichen Verkehrspolitik durch finanzielle Unterstützung des Baues von Nebenbahnen notwendig gemacht haben. Ebenso wie seinerzeit sich die Privatbahnen bei der Erschließung von landwirtschaftlichen Gebieten aus Rentabilitätsgründen sehr zurückhaltend gezeigt haben, so hat auch bisher der private Kraftwagenfernverkehr in erster Linie die großen Verkehrsströme zwischen bedeutenden Städten und Wirtschaftsflächen bevorzugt und die Bedienung des platten Landes vernachlässigt. Wenn wir bedenken, daß in Orten unter 5000 Einwohnern, also auf dem platten Land, rd. 35—50 vH Reisende, 20—35 vH Eil- und Stückgut und 30—55 vH Wagenladungsgut je nach der wirtschaftlichen Struktur des Gebiets aufkommen, so ist zu erkennen, welche wichtigen Verkehrsbedürfnisse hierbei heute berührt werden und in ihrer Befriedigung von einer nach allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten getragenen starken Verkehrspolitik abhängig sind.

Drei Wege sind bisher zur Lösung der Frage einer zweckmäßigen Einordnung von Eisenbahn und Kraftwagen in den Verkehrsbedarf der Volkswirtschaft begangen worden.

1. Der Weg der regionalen Verkehrsteilung zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen.

2. Der Weg des geregelten Leistungswettbewerbs zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen, wobei eine gegenständliche Teilung nach Verkehrsgattungen, weniger aber nach Entfernungen oder regional, angestrebt wird.

3. Freier Wettbewerb, jedoch ist die Zulassung des gewerbsmäßigen Kraftverkehrs bis zum gewissen Grade vom Bedürfnis abhängig gemacht.

Der erste Weg ist im Jahre 1935 in Frankreich beschritten worden, indem man in einem großen Versuchsgebiet der Staatsbahnen, und zwar im Verkehrssektor Paris—Dieppe—Le Havre, den Nahverkehr grundsätzlich dem Kraftwagen zugewiesen hat und den Fernverkehr der Eisenbahn, so daß nur alle 20—30 km eine Eisenbahnstation bedient wird, gegenüber einem durchschnittlichen Stationsabstand von 5 km, und zahlreiche Nebenbahnen stillgelegt werden¹). Den Eisenbahnen ist nur dort erlaubt, einen Kraftwagenverkehr durchzuführen, wo der private Kraftverkehr nicht genügend die Verkehrsbedürfnisse befriedigt. Die praktische Auswirkung der regionalen Verkehrsteilung nach französischem Muster wird unter Beweis stellen, wie weit der private Kraftwagenverkehr gewillt ist, auch die verhältnismäßig geringen Verkehrsbedürfnisse des platten Landes genügend zu bedienen und dabei ohne staatliche Unterstützung auszukommen. Im übrigen wird die französische Lösung der großen wirtschaftlichen Bedeutung von Anschlußgleisen ebensowenig genügend gerecht, wie sie andererseits auch dem Kraftwagen für seine Verwendung auf größere Entfernungen und für bestimmte Verkehrsarten nur einen sehr geringen Spielraum läßt.

Der zweite Weg, und zwar der des geregelten Leistungswettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, ist in dem neuen deutschen Gesetz für den Ferngüterverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 beschritten worden²). Nach diesem Gesetz sollen die Reichsbahn und besondere Lastkraftwagenunter-

¹) W. Hamacher, „Die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in Frankreich“ in Heft 14/1935 und „Die französische Regelung des Wettbewerbs Straße/Schiene im Güterverkehr“ in Heft 16/1935 der Verkehrstechnik, Berlin, sowie „Neuordnung der Eisenbahnen und Kraftwagenwettbewerb in Frankreich“. Verlag W. Postberg, Bottrop i. W. 1935.

²) G. Hein, „Das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen“, im Heft 14/1935 der Verkehrstechnik, Berlin.

nehmungen im Leistungswettbewerb zeigen, wer seine Aufgabe zur Befriedigung der mannigfaltigen Verkehrsbedürfnisse und zum Transport der verschiedenartigen Verkehrsgattungen am besten bewältigen kann. Die im Gesetz angestrebte Regelung eines möglichst gesunden Wettbewerbs bezieht sich auf alle Transportentfernungen, die über 50 km vom Standort des Lastkraftwagens hinausgehen, also auf den ausgesprochenen Fernverkehr, in dem Eisenbahnen und Kraftwagen wohl die schwierigste Auseinandersetzung haben werden. Die Reichsbahn ist dabei im Gegensatz zur französischen Lösung, jedoch im gleichen Sinne wie in England und den Vereinigten Staaten von Amerika berechtigt, den Lastkraftwagen in ihrem Geschäftsbereich im Fernverkehr einzusetzen. Als neue Verkehrsorganisation hat das Gesetz dem Reichsbahnunternehmen den Reichskraftwagenbetriebsverband als Pflichtgemeinschaft gegenübergestellt, der für alle ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen die Führung, die Frachtverteilung, die Tarifbildung, die Aufstellung der Beförderungsbedingungen und die Verrechnung der Frachteinnahmen übernimmt. Dieser Versuch eines Leistungswettbewerbs zwischen Reichsbahn und Kraftwagen, der zweifellos zeitweise zu einer scharfen Auseinandersetzung zwischen der Reichsbahn und ihren Kraftwagen einerseits und dem Reichskraftwagenbetriebsverband andererseits führen wird, soll die Grundlage für eine spätere, möglichst endgültige Regelung einer Verkehrsteilung schaffen.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes soll die Tarifbildung im Einvernehmen mit der Reichsbahn geregelt werden mit dem Ziel, mehr als bisher nach dem reinen Selbstkostenprinzip und weniger nach dem Wertprinzip die Transportkosten festzusetzen. Hier kann unter Umständen eine starke Rückwirkung auf die Standortlage und die Bodenständigkeit der Wirtschaft eintreten, wenn von den Prinzipien der Tarifgestaltung der Reichsbahn vor allem, soweit die Tarife der Dezentralisation der Industrie im großen Raum der deutschen Volkswirtschaft dienen, in erheblichem Maße abgewichen werden sollte und die Bedienung der wirtschaftsschwachen Gebiete etwa nach dem Selbstkostenprinzip geschehen soll. Die schwierigen Ausführungsbestimmungen zur Durchführung des Gesetzes, das am 1. April 1936 in Kraft treten soll, sind noch in Arbeit.

Der dritte Weg ist in England eingeschlagen worden auf Grund der Road and Rail-Akte von 1933¹⁾. Er entspricht durchaus dem in England seit jeher herrschenden Prinzip eines möglichst freien Wettbewerbs im Verkehrswesen. Die im Interesse der Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel eingerichteten staatlichen englischen Verkehrskommissionen haben jedoch das Recht, die Zulassung neuer Kraftverkehrsunternehmen zu verweigern, wenn kein Verkehrsbedürfnis für sie vorhanden ist. Diese Bestimmung stellt eine grundsätzliche Neuerung in der englischen Verkehrspolitik dar, die darauf hinausgeht, dem Staat eine stärkere Einflußnahme auf die Verkehrswirtschaft im Interesse der Allgemeinheit zuzuweisen. Die bisherige Tätigkeit der Verkehrskommissionen hat bereits zu einer stärkeren Zurückdrängung des Verkehrs mit schweren Lastkraftwagen geführt, da von dem Gesichtspunkt ausgegangen wird, daß für den Massenverkehr die Eisenbahnen in erster Linie in Frage kommen, und daher die Neueinrichtung von Lastkraftwagenlinien für den Massenverkehr nicht als zweckmäßig angesehen wird.

Grundsätzlich lassen die Versuche der staatlichen Verkehrspolitik zur Regelung einer zweckmäßigen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen und Kraftwagen im öffentlichen Verkehr erkennen, wie weitgehend der Staat sich heute

¹⁾ R. Gretsche, „Das neue englische Gesetz für Straßen- und Schienenverkehr“ in Heft 4/1934 der Verkehrstechnik, Berlin.

für verpflichtet hält, sich unmittelbar für einen friedlichen Wettbewerb zwischen zwei denselben Verkehrsraum bedienenden Verkehrsmitteln einzusetzen. Dabei steht das Problem: öffentliche oder private Verkehrsunternehmen viel weniger im Vordergrund der Entscheidungen als das Problem einer freien oder geregelten Verkehrswirtschaft, sowie die Frage nach der Zweckmäßigkeit von großen, mittleren oder kleinen Verkehrsunternehmen. Der Gegensatz zwischen Staats- und Privatbetrieb hat zweifellos gegenüber früher an Bedeutung verloren, nachdem auf dem Wege der Kontrollierung durch den Staat eine gemeinnützige Wirtschaftsführung von Verkehrsbetrieben gewährleistet werden kann und im übrigen mehr auf die wirtschaftlich-technische und weniger auf die rechtliche Natur der Betriebsform Wert gelegt wird. Trotz dieser grundsätzlichen Neuorientierung, die in Deutschland in dem neuen Gesetz über die Energiewirtschaft, also auf einem Spezialgebiet der Verkehrswirtschaft stärksten Ausdruck gefunden hat, sind allerdings die endgültigen Entscheidungen der staatlichen Verkehrspolitik im einzelnen um so mehr erschwert, als die Dinge noch in starker technischer und organisatorischer Entwicklung sind und die Vorzüge des einen oder anderen Verkehrsmittels bei weitem nicht so große Unterschiede zeigen, wie sie zu Beginn der Eisenbahnzeit die Eisenbahnen gegenüber dem Straßenverkehr aufwiesen.

Um so verständlicher ist es, daß die verkehrspolitischen Maßnahmen der verschiedenen Länder nichts Endgültiges darstellen sollen, sondern eine Versuchslösung zur Schaffung von Grundlagen für eine endgültige Regelung. Dieser Umstand bringt es mit sich, daß die staatliche Verkehrspolitik wie zu keiner früheren Zeit die staatspolitischen, wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen für ihre Maßnahmen übersehen und für die verschiedenen Verkehrsmittel beurteilen muß. Die hierbei vorliegende Gefahr, daß der Staat zu sehr in die praktische Entwicklung eingreift und die private Initiative der Verkehrsunternehmen lähmt, ist bisher noch mit Geschick vermieden worden. Soweit heute bereits ein Urteil über die Versuche der Verkehrspolitik zur Lösung des schwierigen Problems Eisenbahn — Kraftwagen möglich ist, so dürfte der Freiheit der Entwicklung durch den geregelten Leistungswettbewerb, wie er in Deutschland und England angestrebt wird, der Vorzug zu geben sein. Eine regionale Verkehrsteilung nach französischem Muster führt vielfach zu mehrstufigen Transporten, die nicht im Sinne der Verkehrsinteressenten liegen und weder den Eisenbahnen noch den Kraftwagen für ihre Eignung zum Transport bestimmter Verkehrsarten genügend gerecht werden. Beide Systeme haben naturgemäß noch ihre mehr oder weniger großen Schwächen, die schließlich wohl in einer Kombination zwischen einer gegenständlichen und regionalen Verkehrsteilung ihren Ausgleich finden werden.

Welche Lösung auch zur zweckmäßigsten Einordnung der verschiedenen Verkehrsmittel in den Verkehrsbedarf der allgemeinen Wirtschaft gefunden werden mag, sie wird in erster Linie unter dem Zeichen der Sicherstellung einer genügenden und guten Verkehrsbedienung der von Natur verkehrsschwachen Gebiete stehen müssen, wenn der Begriff einer nationalen und gemeinnützigen Verkehrseinheit Wirklichkeit bleiben soll. Die Vorteile des neuzeitlichen Verkehrs müssen auch solchen Landesteilen zugute kommen, deren Verkehrslinien keine Aussicht auf finanziellen Gewinn bieten, sondern im Gegenteil mit erheblichen Verlusten arbeiten müssen. Die Erfüllung dieser Aufgabe setzt voraus, daß die in großen Verkehrsströmen möglichen, guten betrieblichen Leistungen und günstigen Verkehrseinahmen nicht durch uneingeschränkten Wettbewerb zerschlagen, sondern nach

einheitlichen Gesichtspunkten zu lebensspendender Bedienung der Räume mit geringem Verkehrsbedürfnis aber mit für die gesamte Volkswirtschaft unentbehrlicher menschlicher Arbeitsleistung verwertet werden. Eine gleichmäßige Tarifanwendung gegenüber jedermann, eine Versicherung für Haftpflicht und Transport Schäden und eine Beförderungspflicht sind neben dem Willen der Verkehrsunternehmungen zur gemeinnützigen Verkehrsbedienung wesentliche Voraussetzungen zur Erreichung dieses Ziels.

Es entspricht durchaus dieser grundsätzlichen Forderung, wenn zur Durchführung der neuen Aufgaben der deutschen Verkehrspolitik der Führer und Reichskanzler in organisatorischer Hinsicht eine grundsätzliche straffe Zusammenfassung des Verkehrswesens in der obersten Instanz, dem Verkehrsministerium, angeordnet und damit eine planmäßige Umgestaltung der Verkehrswirtschaft eingeleitet hat.

Die Führung des Verkehrs hat im neuen Deutschland wie zu keiner Zeitperiode der Staat übernommen, um eine Schicksalsgemeinschaft der lebenswichtigen Verkehrsmittel zu schaffen, die in der Schicksalsgemeinschaft der gesamten Volkswirtschaft aufgeht. Er hat damit dem Verhältnis zwischen Staat und Verkehr den vollen Inhalt und praktischen Wert gegeben, der ihm im Interesse des Volksganzen zukommt. Die staatspolitische sowie die ökonomisch und technisch bestimmte Komponente der Verkehrspolitik sind aufs stärkste zueinander in Beziehung gesetzt, wobei ähnlich wie im Altertum die starke staatspolitische, von außerwirtschaftlichen Überlegungen beherrschte Komponente die Verkehrswirtschaft in erhöhtem Maße den Gesetzen der privatwirtschaftlichen Wirtschaftsführung entrückt und sie zu einem besonders wichtigen Instrument für die Erhaltung von Staat und Volk macht. Damit ist andererseits aber heute die Erzielung einer zweckmäßigen Zusammenarbeit der Verkehrsmittel kein reines verkehrswirtschaftliches Problem mehr. Sie ist aufs stärkste von der Finanz- und Sozialpolitik und immer mehr auch von der Wehrpolitik des Staates abhängig und damit in besonderem Maße eine Angelegenheit der Staatswirtschaft geworden. In anderen Kulturländern bahnen sich ähnliche Entwicklungen an, wenn auch vorläufig noch in weniger klarer und weitgreifender Form, so doch in der zunehmenden Einsicht nach einer stärkeren Unterstellung der Verkehrswirtschaft unter die ausgleichende und regelnde Hand des Staates.

Bei der Größe und Bedeutung der zu leistenden Aufgaben wird nur eine Verkehrspolitik imstande sein, diese grundsätzliche Umstellung vorzunehmen, die von dem Gedanken einer vollen Verantwortung des Staates für eine gesunde, alle Volksteile in gleicher Weise berücksichtigenden Verkehrsbedienung beherrscht und von einer autoritären Regierung getragen wird.

Mit eindeutiger Klarheit wurde das gesamte deutsche Verkehrswesen unter den Gedanken der Arbeits- und Schicksalsgemeinschaft von Staat und Volk gestellt mit dem Ziel, es allen Einflüssen von Einzelinteressen zu entziehen. Der Inhalt der neuen Verkehrspolitik gestaltete sich aus den Erfahrungen staatlicher Verkehrspolitik vergangener Zeitperioden und aus den Forderungen von Gegenwart und Zukunft. Die große Schöpfer- und Willenskraft, mit der der Führer und Reichskanzler in die Problematik deutscher Verkehrspolitik eingegriffen hat, vermochte die bisher schwierigste und bedeutendste Synthese im nationalen Verkehrswesen vorzubereiten. Wir können das feste Vertrauen haben, daß sie mit Erfolg zu Ende geführt wird, zum Wohle der deutschen Verkehrswirtschaft und damit zum Wohle des deutschen Volkes und Vaterlandes.

Nationale Verkehrsplanung in Schweden

Von Prof. Dr. Sven Helander, Nürnberg

In Schweden¹⁾ war die große Anlage des Göta Kanals 1832 fertig geworden. Im Anschluß hieran wollte man ein Kanalsystem ausbauen, wodurch die mittel-schwedischen Seen untereinander verbunden werden sollten. Dieses projektierte Kanalsystem hat nun das spätere Eisenbahnsystem bestimmend beeinflusst, indem zunächst der Plan entstand, daß Eisenbahnen die Lücken jenes Kanalsystems ausfüllen sollten²⁾. Der erste Anreger der schwedischen Eisenbahnen, Graf A. E. von Rosen, kehrte nach langem Auslandsaufenthalt 1845 nach Schweden zurück und entwickelte sofort ohne sehr eingehende Detailstudien ein System für die zu bauenden Eisenbahnen, wobei seine Absicht war, daß die Verluste, die in anderen Ländern durch Planlosigkeit und Lokalinteressen entstanden waren, vermieden werden sollten. Die erste Eisenbahn in Schweden Köping—Hult wurde gebaut mit der Absicht, die Wasserverbindungen zu ergänzen. Diese Einstellung ist später vollkommen zurückgetreten, da man es sinnlos fand, daß die das ganze Jahr verwendbaren Eisenbahnen einen Seeverkehr ergänzen sollten, der nur das halbe Jahr verwendet werden konnte. Die Regierung beauftragte sodann im Jahre 1852 Generalmajor K. Akrell, einen Entwurf für Stammlinien des künftigen Eisenbahnsystems in Schweden auszuarbeiten. Dieser Entwurf wurde Ende 1852 vorgelegt und umfaßte Stammlinien für das südliche und mittlere Schweden. In der Hauptsache hatte Akrell sich an die großen Landstraßen gehalten, da diese nach der natürlichen Beschaffenheit und den Bedürfnissen des Verkehrs angepaßt waren, aber dabei versucht, möglichst gerade Strecken zu erhalten. Die Vorschläge Akrells wurden von der Regierung akzeptiert und zum Reichstage 1853/54 wurde vorgeschlagen, daß diese Stammlinien vom Staate gebaut werden sollten. Diese Vorschläge wurden vom Reichstage im Prinzip angenommen. Die Regierung ernannte eine Kommission, die Detailuntersuchungen über die geplanten Strecken vornehmen sollte mit Akrell als Vorsitzendem. Die Kommission hat 5 Stammlinien und 3 Verbindungslinien von zusammen 1627 km vorgeschlagen. Der inzwischen mit dem Bau der Staatseisenbahnen beauftragte Oberst N. Ericson gehörte der Kommission nicht an, aber hatte das Recht, an ihren Verhandlungen teilzunehmen. Dieses Recht benutzte er nicht, aber nach Bekanntgabe des Ergebnisses der Kommission hat Ericson eigene Abänderungsvorschläge vorgelegt. Diese Vorschläge sind es, die tatsächlich in Schweden verwirklicht worden sind.

Die Regierung hat die Vorschläge Ericsons akzeptiert und diese dem Reichstage vorgelegt. Die Vorschläge der Kommission hatten bei der Linienführung versucht, möglichst viele Städte zu berühren, während Ericson die Städte eher vermieden hat, da er den bisher unentwickelten Gegenden vor allem Verkehrsmöglichkeiten geben wollte. Die Eisenbahnen sollten die Wasserwege vermeiden, da sie hier übermäßige Konkurrenz hatten, und nach demselben Prinzip müßten die Eisenbahnen entfernt von den Landstraßen gebaut werden, um hier neuen Verkehr zu schaffen. In dem dünn bevölkerten Schweden hatten nämlich die Eisen-

¹⁾ Statens Järnvägar 1856—1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning. Stockholm 1906. I. S. 22—120.

²⁾ „Die mittelbaren Vorteile von großen Kanälen übertreffen in unserem Lande un- vergleichlich diejenigen, die von Lokomotiv-Eisenbahnen gewonnen werden können. Vor allem können wir es als abgemacht annehmen, daß Schweden, was Eisenbahnanlagen angeht, nicht unbedingt andere Länder als Muster nehmen soll.“ — C. A. Agardh, Försök till en Statsökonomisk Statistik öfver Sverige. Karlstad 1853. I, 2. S. 233.

bahnen nicht einen schon vorhandenen Verkehr aufzunehmen, sondern durch Überwindung der großen Entfernungen erst neu zu schaffen¹⁾.

Der Reichstag wollte das vorgeschlagene System nicht endgültig annehmen und man wollte der Beschlußfassung kommender Reichstage nicht vorgreifen. Nur die zunächst auszubauenden Linien wurden in Übereinstimmung mit den Vorschlägen Ericsons und der Regierung beschlossen, wobei der Regierung Vollmacht für die Detailfragen gegeben wurde. Die Regierung hatte ihrerseits Ericson außerordentliche Vollmachten gegeben.

Der liberale Finanzminister Gripenstedt, unter dessen Führung Schweden zum Freihandelssystem übergang, war Anhänger des Staatsbahnsystems. Wegen der Armut des Landes würden nach seiner Ansicht durch Privatinitiative auf längere Zeit nur ausnahmsweise größere Unternehmungen entstehen. Um die Reichtümer des Landes zur Entwicklung zu bringen, mußte deshalb der Staat eingreifen²⁾. Daß diese Stellungnahme des liberalen Finanzministers zur größeren Planmäßigkeit der schwedischen Eisenbahnen beigetragen hat, ist selbstverständlich.

Daß der Gesamtplan nicht offiziell vom Reichstage angenommen wurde, hat aber die tatsächliche Entwicklung wenig beeinflußt. Alle späteren Vorschläge der Regierung an den Reichstag erfolgten in nächster Anlehnung an den Gesamtplan; allerdings ging man des Vorteiles verlustig, in voller Planmäßigkeit alle Einzelarbeiten auf diesen Plan einzustellen. Gegen alle Kritik hielt auch Ericson streng an seinem Plan fest, besonders auch gegen die Kritik, daß er die volkreichsten und wirtschaftlich stärksten Gebiete vermied. Die Folge war, daß sein Eisenbahnnetz, das der Reichstag 1857 anzunehmen sich geweigert hatte, Strecke für Strecke doch verwirklicht wurde.

Eine neue königl. Kommission vom Jahre 1862 kritisierte diesen Plan und machte geltend, daß Eisenbahnen, die mit Schifffahrtslinien parallel gehen, in erster Linie ausgebaut werden sollten und daß die Hauptaufgabe wäre, dem bestehenden Verkehr zu dienen und nicht, neuen hervorzurufen. Diese Ansichten wurden jedoch Gegenstand starker Kritik. Trotz lebhafter Kämpfe hat sich der Plan Ericsons, wie schon erwähnt, praktisch verwirklicht.

Diesen Problemen aus der Entstehungszeit der schwedischen Eisenbahnen stellen wir nun gegenüber die völlig andere Einstellung, die bei den neuen großen Eisenbahnbauten dieses Jahrhunderts in Schweden hervorgetreten sind.

Für die neue große Inlandsbahn, die durch ganz Nordschweden in der Nord-Süd-Richtung ungefähr durch die Längsmittle des Landes geht, war die Anregung fast spontan entstanden, die Haupttrichtung stand fest und wurde von allgemeinen Sympathien mit getragen³⁾. Nicht allein militärische Gesichtspunkte sollten entscheidend sein, wenn hierin auch ein Hauptargument für die Bahn gesehen wurde, sondern die Bevölkerungsverhältnisse der Ortschaften, Neubaumöglichkeiten, Wald- und Mineralschätze, Wasserfälle, sonstige Verkehrsmittel, also alles, was für die

¹⁾ „Was mit Sicherheit angenommen werden kann und wofür die Zukunft sicherlich einwandfreie Beweise liefern wird, ist nämlich, daß unsere Stammbahnen sich nirgends besser rentieren werden als dort, wo sie von den Schifffahrtsstraßen ins Innere des Landes abweichen werden. Von Stockholm bis Upsala und Södertelje werden die Eisenbahnen sicher die größten Einnahmen geben, seitdem sie jenseits dieser Städte verlängert worden sind. Die Seeverbindung mit schnellgehenden Dampfern von beiden Stellen wird während der Sommerzeit immer den Verkehr auf dieser Eisenbahn vermindern.“ — N. Ericson, Betänkande rörande Statens Jernvägsbyggnader. Stockholm 1856. S. 19.

²⁾ J. A. Gripenstedt, Tal, anföranden och uppsatser. Stockholm 1871. I. S. 152, 212, 219.

³⁾ Statens Järnvägar 1906—1931. Stockholm 1931. I. S. 269—282, 306, 319—327.

Rentabilität von Bedeutung sein konnte. Professor Rudolf Kjellén bezeichnete im Reichstage die Inlandsbahn als den vielleicht größten politischen Gedanken Schwedens in der Gegenwart. Er hoffte, daß die Eisenerzschätze und Wälder Nordschwedens und die Industrie Mittelschwedens damit den Weg zu einem eisfreien Hafen finden würden —, daß die Südrichtung der Bahn später zu keinem Hafen führte, war für Kjellén eine besondere Enttäuschung.

Die Entwicklung der Eisenbahnen hatte dazu geführt, daß das Interesse für die Wasserstraßen zurückging. Aber um die Jahrhundertwende — mit beeinflußt durch die erhöhte Bedeutung der Wasserfälle infolge der neuen Möglichkeiten der elektrischen Wissenschaft — ist das Interesse für die Wasserstraßen wieder gestiegen. Man versuchte die Inlandsbahn so zu führen, daß die Wasserstraßen möglichst als „Querbahnen“ benutzt werden konnten.

Man ging auch ganz von dem Prinzip Nils Ericsons ab, Parallelwege von Wasserwegen und Eisenbahnen vermeiden zu wollen, sondern führte statt dessen die Bahn in den Tälern der Flüsse und Binnenseen, wo volkreiche und entwicklungsfähige Gegenden mit lebhafter Industrie vorhanden waren. Land- und Wasserverkehr wurden nicht als Konkurrenten betrachtet, sondern sollten sich zur Entwicklung des Wirtschaftslebens unterstützen, so daß die leichteren und mehr veredelten Waren die Eisenbahn, die schweren und sperrigen Güter, die in Schweden den Hauptteil bilden, den Wasserverkehr benutzen sollten. Die Querbahnen sollten deshalb besonders nützlich werden, weil sie in den Flußtälern gehen konnten. Mit einem solchen System konnten die Tarife auch billiger bemessen werden. Die Querbahnen laufen, wie hervorgehoben wird¹⁾, im allgemeinen parallel mit den allgemeinen Landstraßen und berühren die wichtigsten Landstraßenknotenpunkte. Man berücksichtigt wohl die landwirtschaftlichen Interessen, hebt aber hervor, daß die Industrie noch stärker darauf angewiesen ist, gleich vor der Tür die Eisenbahnverbindung zu besitzen. Die Landwirtschaft wird in diesen Gegenden nicht gehindert durch eine Entfernung von 30—50 km bis zum nächsten Bahnhof. Besonders ist man bestrebt, daß die wichtigsten Ortschaften im Binnenlande gute Verbindung mit der Küste erhalten und die wichtigsten Hafenplätze mit dem natürlichen Hinterlande verbunden werden. Wenn verschiedene denkbare Baustrecken miteinander verglichen werden, so wird an Hand der jetzigen und geschätzten zukünftigen Einwohnerzahl die voraussichtliche Passagierzahl und die mutmaßliche Gütermenge verglichen und auf dieser Grundlage das finanzielle Ergebnis geschätzt.

Wie man sieht, also absolut umgekehrte Gesichtspunkte, verglichen mit denjenigen, die beim ersten Ausbau der schwedischen Eisenbahnen vorherrschten.

Wenn nun ein Teil des ganzen Eisenbahnnetzes nach einem wirtschaftlichen Prinzip, ein anderer Teil nach einem anderen Prinzip ausgebaut wurde, so mögen beide Teile je für sich konsequent entworfen worden sein, daß sie aber zusammen kein einheitliches System bilden können, folgt schon aus den verschiedenen wirtschaftlichen Prinzipien, nach denen gebaut wurde²⁾.

Die ganze Inlandsbahn ist aber in den Augen des schwedischen Volkes niemals ein Geschäft gewesen, sondern ist aus nationalen Instinkten zum allgemeinen Nutzen des Landes gebaut worden.

In Nordschweden wurden auch die Aufgaben der Eisenbahnen andere: Es handelte sich nicht darum, eine schon vorhandene Kultur zu fördern, sondern neue

¹⁾ S. Norrman, *Tvärbanor mellan Inlandsbanan och Stambanan genom Övre Norrland*. Stockholm 1915. I. S. 52, 104, 121, 218, 226.

²⁾ S. Norrman, a. a. O.

Kultur erst zu schaffen. Damit konnte nicht unmittelbare Rentabilität erwartet werden, so wie im Süden des Landes, aber dafür treten nationale Momente zugunsten der Eisenbahnen stärker hervor als im Süden.

Die ersten Eisenbahnen in Schweden wurden absichtlich weit entfernt von den Wasservögen gebaut, denen man damals eine größere Bedeutung für den Gesamtverkehr beigemessen hat. Später sind sehr viele Eisenbahnen längs der Küste gebaut worden, z. T. ursprünglich Privatbahnen, die heute vom Staate eingelöst sind. Die ursprüngliche „nördliche Stammlinie“ des Staates wurde allerdings, mitbedingt durch strategische Überlegungen, in gewisser Entfernung von der Küste gebaut.

In dem reicher gewordenen Lande haben die sog. Kulturbahnen eine größere Bedeutung erhalten. Die vorhin charakterisierte neue Einstellung zu der Linienführung der Eisenbahnen muß auch in dem Sinne verstanden werden, daß man an sich nicht lohnende Eisenbahnen so wenig verlustbringend wie möglich gestalten will. Allein in den 1920er Jahren berechnet man, daß etwa 185 Mill. Kr. für sog. Kulturbahnen ausgegeben wurden, wovon ein jährlicher Verlust von 5—6 Mill. Kr. entsteht¹⁾. Ja, der Generaldirektor der Schwedischen Staatseisenbahnen erklärte sogar anlässlich des 75jährigen Jubiläums der Eisenbahnen, daß ein großer Teil des Eisenbahnkapitals vom Zinsforderungsstandpunkt aus betrachtet für immer verloren sei²⁾: Nach Beschluß des Reichstages von 1929 wurde auch ein Teil des Kapitals der Eisenbahnen auf Kosten des Staates abgeschrieben, wobei der Gedanke zum Ausdruck kam, daß die Eisenbahnen nicht politische Lasten tragen sollen³⁾.

Im übrigen sind weitere Kapitalinvestitionen in Form von umfassenden Elektrifizierungsarbeiten an den schwedischen Staatseisenbahnen als Mittel gegen die Arbeitslosigkeit in den letzten Jahren getätigt worden. Man hat dabei die großen Strecken vorgezogen, auf denen Konkurrenz von Seiten des Kraftwagenverkehrs bisher weniger verspürt wurde⁴⁾.

Über die Elektrifizierung der Strecke Stockholm—Göteborg wurde das Urteil abgegeben, daß „der elektrische Betrieb nicht nur die für ihn aufgewendeten Kapitalmittel verzinst, sondern darüber hinaus auch einen Gewinn abwirft und derartige Vorteile in sich birgt, daß die Durchführung der Elektrifizierung, sowohl von der Staatsbahn wie von der Allgemeinheit aus betrachtet, als eine wirtschaftlich wohl begründete Maßnahme erscheint“⁵⁾. Die günstigen Fahrzeiten nach der Elektrifizierung haben den Kraftwagenwettbewerb eingeschränkt. Die schnellere Beförderung schränkt den Wagenbedarf ein. Je umfassender das Netz, desto größer werden die Vorteile, da dann Kohlen- und Wasseranlagen an den Bahnhöfen in Wegfall kommen.

Obwohl die schwedischen Staatseisenbahnen die Hauptlinien des Landes umfassen, so daß sie dem Eisenbahnsystem den Charakter geben, sind die Privatseisenbahnen nach der Kilometerzahl umfassender. Hier tritt allerdings das Unsystematische noch viel stärker hervor. Es fehlt keineswegs an wichtigen Linien, so vor allem die Bergslagsbanan, die aber von der Stadt Göteborg kontrolliert

1) Järnvägs- och automobiltrafik. Av 1932 års Trafikutredning. Statens offentliga utredningar 1934:33. Stockholm 1934. S. 197.

2) Svenska Dagbladet, Stockholm. 1. Dez. 1931.

3) Archiv für Eisenbahnwesen. 54. Jahrg. Berlin 1931. S. 729.

4) Svenska Dagbladet, Stockholm. 23. Mai 1934.

5) Paszkowski, Die wirtschaftliche Bedeutung der schwedischen Staatsbahnelektrifizierung. Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. 73. Jahrg. Berlin 1933. S. 523 f.

wird¹⁾, damit die Tarifpolitik der Bahn den Exportinteressen der Hafenstadt Göteborg dienen kann. In dem dünn bevölkerten Land regten sich an vielen Stellen Interessen, durch Bahnbauten Verbindungen mit einem größeren Markt zu erhalten. Viele unzweckmäßige Bahnen sind so zustande gekommen. Von der Strecke Ulricehamn—Jönköping wird angegeben, daß das Kapital als verloren gelten konnte, ehe die Bahn fertig geworden war. In sehr vielen Fällen hat der Staat notleidende Bahnen einlösen müssen (am wichtigsten die Ostküstenbahn), so daß das Gesamtbild des Staatseisenbahnnetzes dadurch etwas gestört wurde. Die zahlreichen Privateisenbahnen der südlichsten Provinz Schonen haben ein durchaus unsystematisches Eisenbahnnetz dort entstehen lassen.

Diese Uneinheitlichkeit des Eisenbahnwesens wird auch erkannt in dem Beschluß des schwedischen Reichstages²⁾, eine Untersuchung zu veranstalten, ein zusammengeschlossenes Normalspurnetz im ganzen Lande unter einheitlicher Leitung zu verwirklichen.

Wie hier gegensätzliche Tendenzen im Staats- und Privateisenbahnwesen sich geltend gemacht haben, tritt besonders deutlich darin zum Vorschein, daß es vorgekommen ist, daß unter parlamentarischem Einfluß kräftige Staatsunterstützungen beschlossen wurden für den Bau von privaten Eisenbahnen, gegen die starke strategische Bedenken erhoben worden waren³⁾.

Immerhin ist festzustellen, daß das heutige Eisenbahnnetz in Schweden vom militärischen Standpunkt aus betrachtet⁴⁾, was die südlichen und mittleren Landesteile angeht, als „gut entwickelt“ gekennzeichnet wird. Es wird ferner festgestellt, daß die nördlichen Teile des Landes mit 3 bzw. 2 Längsbahnen mit dem Süden vereinigt sind.

Das schwedische Wegewesen ist sehr alt. Die erste Bebauung des Landes erfolgte längs den Küsten und bei den Flußtälern und Binnenseen, also bei natürlichen Wasserwegen, die im Sommer mit dem Boot und im Winter auf dem Eis befahren werden konnten. Bald entstand auch ein Bedarf, diese Ortschaften mit Landverbindungen zu verknüpfen. Auf diese Weise sind die jetzigen schwedischen Wege entstanden und zeigen, sofern sie nicht in späterer Zeit umgelegt wurden, Richtungen, die ganz unbegreiflich wären, wenn diese Entwicklung nicht in Erinnerung behalten wird. Ausnahmsweise kommt ein größerer zusammenhängender Plan zustande, so vor allem, als Karl XI. im Jahre 1602 die Küstenlandstraße und die Landstraßen um den Bottnischen Meerbusen in das damals schwedische Finnland anfängt — in erster Linie eine politisch-strategische Anlage. Als in der Großmachtperiode im 17. Jahrhundert mehr Wege angelegt wurden, erhielten diese dieselben Richtungen wie die alten Pfade — das ist der Grund, weshalb die alten Wege oft so planlos erscheinen mit ganz unnötigen Kurven und Steigungen. Erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts beginnt eine mehr rationale Anlage von Wegen dadurch, daß eine Zentralbehörde für das Wegewesen gebildet wird und staatliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Kurz darauf beginnt aber der Eisenbahnbau, und das Interesse für die Wege nimmt ab, so daß die Wege sich bis ins neue Jahrhundert hinein in einem unzulänglichen Zustande befinden.

Die Anpassung an die Anforderungen des Automobilverkehrs erfolgte, wie

¹⁾ J. Lind, Studier i Västkusthannarnas ekonomiska geografi. Göteborg 1920. S. 132 f., 161.

²⁾ Svenska Dagbladet, Stockholm. 8. April 1934.

³⁾ C. R. Troilius, Staten och järnvägarna. Stockholm 1890. S. 227 f.

⁴⁾ Utredning rörande Sveriges försvarspolitiska läge samt behov av försvarskrafter. Statens offentliga utredningar. 1930:12. Stockholm 1930. S. 113.

eine königl. Wegkommission hervorhebt¹⁾, zunächst zögernd mit kleinen Einzelmaßnahmen: gewisse Kurven werden korrigiert, besonders schmale Wegstücke werden verbreitert usw. Es war nicht zu vermeiden, daß, als umfassendere Maßnahmen sich bald als notwendig herausstellten, manche soeben umgebaute Wege dann ganz aufgegeben wurden — es fehlte eine den neuen Aufgaben entsprechend ausgebaute Zentralbehörde. Die Krisenzeit hat dann auch manche Wegarbeiten hervorgerufen, die sonst erst viel später in Frage gekommen wären.

Die Eisenbahnen wurden oft gebaut zwischen Ortschaften, die seit alters her Wegverbindung hatten. Daß dabei Parallelanlagen sich nicht vermeiden lassen, ist selbstverständlich. Oft sind auch bei den Eisenbahnen neue Ortschaften entstanden, die später auch Wegverbindungen haben wollten, wodurch neue Parallelanlagen entstehen. In gewissen Teilen des Landes ist das Wegenetz schon fertig ausgebaut, aber braucht besseres Material. Andere Teile des Landes haben kaum einen Weg, der nicht umgebaut werden müßte. Da die Wegebauten heute sehr kostspielig sind, brauchen sie, hebt die genannte königl. Kommission hervor, eine genaue sowohl wirtschaftliche wie technische Planung. Bei großen Wegebauten empfiehlt die Kommission sogar ebenso verkehrswissenschaftliche Vorstudien, wie sie bisher bei Eisenbahn- und Kanalprojekten vorkamen, wobei alle Verkehrsmittel in ihrem Zusammenhang gesehen werden müssen. In wenigen Ländern hat der Automobilverkehr so große Fortschritte für das Wirtschaftsleben gebracht wie in Schweden mit seinen großen Entfernungen und seiner wenig dichten Bevölkerung. Die Intensivierung des Wirtschaftslebens ist auch den Eisenbahnen zugute gekommen, da sogar im Krisenjahr 1932 sowohl die Tonnenkilometer- wie die Personenkilometerzahl der Eisenbahnen höher als im Jahre 1913 war²⁾.

Über das Ausmaß dieser Umgestaltungen liegen nunmehr Statistiken vor.

Bei Verkehrszählungen³⁾ in Schweden an 150 willkürlich gewählten Stellen in der Provinz wurde in den Jahren 1926—1931 im Pferdeverkehr eine Abnahme von 35 vH, im Motorverkehr eine Zunahme von 107 vH und im Gesamtverkehr eine Zunahme von 75 vH festgestellt. Bei der späteren Gelegenheit war der Motorverkehr ungefähr 11 mal größer als der Pferdeverkehr.

In Stockholm ergab dieselbe Zählung beim Pferdeverkehr eine Abnahme von 55 vH, im Motorverkehr eine Zunahme von 107 vH und im Gesamtverkehr eine Zunahme von 97 vH. Der Motorverkehr war 71 mal größer als der Pferdeverkehr.

In Gotenburg waren dieselben Zahlen — 1 vH, + 141 vH, + 124 vH. Der Motorverkehr war 20 mal größer als der Pferdeverkehr.

Für das ganze Land werden folgende Zahlen für alle Wege im Jahre 1931 angegeben:

Pferdeverkehr	11,6 vH	des	ganzen	Verkehrs
Spezialverkehr	1,5 vH	„	„	„
Motorräder	10,3 vH	„	„	„
Automobile	76,6 vH	„	„	„

Es ist selbstverständlich, daß innere Verschiebungen, was die Verkehrsbedeutung der einzelnen Orte angeht, diesen Veränderungen parallel gehen. So

1) Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. I. Statens offentliga utredningar. 1934:27. Stockholm 1934. S. 211—216.

2) E. Nordendal, Landsvägar versus Järnvägar. Svenska vägföreningens tidskrift. 21. Jahrg. Stockholm 1934. S. 36, 229.

3) Teknisk-ekonomiska utredningar, a. a. O. S. 22, 47.

hat¹⁾ sich die als Standort der Zündholzindustrie bekannte Stadt Jönköping niemals zu dem Eisenbahnknotenpunkt entwickelt, wozu die Stadt Voraussetzungen gehabt hätte. Statt dessen ist die Stadt nun vom Landstraßenverkehr sehr stark besucht und ist zu einem Knotenpunkt des Autobusverkehrs geworden.

Der Autobusverkehr hat überhaupt die Reihenfolge der Städte im Handelsverkehr umgeworfen, und der Handel der Städte hat sich auf Kosten des Landhandels entwickelt. Ebenso hat Karlstad durch den Autobusverkehr viel Handel erhalten, der früher nicht über diese Stadt geleitet wurde.

Die Notwendigkeit einer allgemeinen Neuregelung des Wegewesens wird nun allgemein anerkannt.

Im Jahre 1932 wurde von einer königl. Kommission vorgeschlagen²⁾, daß solche Landstraßen, die von großer Bedeutung für den durchgehenden Fernverkehr sind, Reichsstraßen genannt werden sollten und auf Kosten des Reiches, eventuell mit einem kleinen Beitrag vom betreffenden Wegbezirk, gebaut werden sollten.

Mehrjährige Pläne³⁾ für den Landstraßenbau in Schweden wurden erstmalig 1931—1933 angewendet und deren Aufstellung den Provinzialregierungen überlassen, die aber mit dem Reichsamt für Landstraßen und Wasserwege Fühlung nehmen sollen, das darauf achten muß, daß unter den Arbeiten der Provinzialregierungen Planmäßigkeit gewährleistet ist.

Was nun das Konkurrenzverhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil angeht, so klagt der Eisenbahnverein in einer Eingabe an die Regierung im Jahre 1932 darüber, daß gewisse Eisenbahnen nicht einmal die direkten Verkehrskosten haben decken können⁴⁾. Andererseits betrachten auch die Automobillinien die Eisenbahnen als Konkurrenz und haben aus diesem Grunde oft ihre Taxen für Fahrten von und nach einem Bahnhof höher gestaltet⁵⁾.

Trotzdem besteht nun eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsmitteln⁶⁾. Von allen 3032 Automobillinien, die beim Jahreswechsel 1932/33 im Lande bestanden, hatten nur 122 oder etwa 4 vII keine Verbindung mit einer an einer Eisenbahn gelegenen Ortschaft. Von allen 2000 Eisenbahnhöfen im Lande hatten zur selben Zeit 1238 zugleich auch Automobilverkehr. Dieser Verkehr wird teilweise nun von den Eisenbahnen selbst betrieben. Von den 104 Privateisenbahnen, die im Jahre 1934 in Schweden bestanden, hatten 60 direkt oder indirekt auch Automobilverkehr, und zwar mit einer gesamten Linienlänge von 7500 km⁷⁾.

Einige kleinere Privatbahnen in Schweden haben aber die Konkurrenz des Automobilverkehrs so schwer empfunden, daß sie unter dem Druck der wirtschaftlichen Schwierigkeiten sich entschlossen haben, ohne jede Bezahlung ihre Linien an den Staat abzugeben, nur damit die Strecken vom Staate aufrecht erhalten werden sollten⁸⁾.

Obwohl, wie vorhin festgestellt, bedeutende Wegarbeiten in Schweden vorge-

1) Järnvägs- och Automobiltrafik av 1932 års Trafikutredning. Statens offentliga utredningar. 1934:33. Stockholm 1934. S. 37 f.

2) Betänkande med förslag till Lag om allmänna vägar. Avgivet av 1929 års vägsakkunniga. Statens offentliga utredningar. 1932:21. Stockholm 1932. S. 58.

3) Svenska Dagbladet, Stockholm. 30. Okt. 1929.

4) Eingabe von Svenska Järnvägsföreningen an die Regierung vom 23. Febr. 1932.

5) Järnvägs- och Automobiltrafik a. a. O. S. 157.

6) Järnvägs- och Automobiltrafik a. a. O. S. 41.

7) Svenska Dagbladet, Stockholm. 6. Okt. 1934.

8) Statens Järnvägar 1906—1931, a. a. O. S. 319—327.

kommen sind, hat eine königl. Kommission von Wegesachverständigen es abgelehnt, besondere Autostraßen in Schweden zu bauen¹⁾.

Die größte Binnenwasserverbindung des Landes ist der schon erwähnte Göta-Kanal.

Über die seinerzeit für den Göta-Kanal gewählte Strecke hat der Erbauer, Baltzar von Platen, sich folgendermaßen geäußert:

„Der Weg ist also nach meiner Ansicht gegeben, auf dem Schweden mit den geringsten Kosten und am leichtesten durchschnitten werden kann, und ich bestreite, daß irgendein Land in der Welt eine gleich günstige Lage aufweisen kann. Man möge sagen, daß der Vorschlag, den ich vorlege, gemacht wurde, ohne Rücksicht auf den jetzigen Verkehr und große Städte; ich gebe das zu, und ich gebe auch zu, daß dies zu berücksichtigen oft wichtig ist, aber durchaus nicht bei der fraglichen Anlage. Erinnern wir uns, daß diese Schifffahrtsstraße, eines Tages berufen, dem größeren Teil des Reiches zu dienen, angelegt werden muß mit Rücksicht auf das Ganze; und daß in einem solchen Falle die eine oder andere Stadt, der eine oder andere Verkehr, ein Punkt ist, der verschwindet und verschwinden soll von dem Auge des Kritikers. Unter diesem Gesichtspunkt sage ich bestimmt, daß kein anderes Projekt für Schweden mit diesem verglichen werden kann“²⁾.

Auf die Verwandtschaft dieser Einstellung mit der schon behandelten Auffassung Nils Ericsons über den Eisenbahnplan darf sicher hingewiesen werden, wobei also von Platen die Priorität dieser Theorie zukommt.

Der Passagierverkehr im Göta-Kanal als Verbindung zwischen Stockholm und Gotenburg — damals schneller als der Landstraßenverkehr — stieg schnell bis in die 1860er Jahre³⁾. Als im Jahre 1863 die Eisenbahnverbindung Stockholm—Gotenburg fertig wurde, ging der Passagierverkehr zurück und hörte bald vollkommen auf. Später setzte ein neuer Passagierverkehr ein, aber nunmehr fast ausschließlich Touristenverkehr und auf die Sommermonate beschränkt. Für den Güterverkehr hat die Verbindung nie die Bedeutung erhalten, die man berechnet hatte: Der Sundzoll, den man vermeiden wollte, wurde aufgehoben, und die immer größer werdenden Schiffe im Küstenverkehr rund um Schweden konnten die Waren vorteilhafter befördern. Auch die Eisenbahnen haben hier neue Konkurrenz gebracht, was nicht hindert, daß ein gewisser Güterverkehr auf dem Kanal auch vorkommt, vor allem Lokalverkehr.

Eine königl. Kanalkommission erstattete im Jahre 1909 ein Gutachten, in dem festgestellt wurde, daß es volkswirtschaftlich nicht berechtigt wäre, einen Kanal für seegehende Schiffe zwischen Kattegatt und Ostsee zu bauen, daß es mit Rücksicht auf die großen Kosten auch nicht militärisch begründet war, einen solchen Kanal weiter zu bauen, als kommerziell begründet war, daß dagegen ein solcher Kanal zwischen dem Kattegatt und dem Vänernsee ausgebaut werden sollte. Das ist dann auch in den folgenden Jahren geschehen, so daß von der ganzen Strecke Gotenburg—Stockholm nur die Teilstrecke Gotenburg—Vänernsee für seegehende Schiffe ausgebaut ist⁴⁾.

Zwischen den Staatseisenbahnen und dem Reederverband bzw. Hafenverband ist es in Schweden öfters zu schweren Zusammenstößen gekommen⁵⁾, da die

1) Svenska Dagbladet, Stockholm. 8. Sept. 1933.

2) B. von Platen, Afhandling om Canaler genom Sverige. Örebro 1806. S. 52.

3) N. Tersmeden, Göta Kanal, Svensk Flagg. Stockholm. 9. Aug. 1931.

4) Trollhätte Kanal och dess ombyggnad 1909—1916 av Kungl. Vattenfallsstyrelsen. Stockholm 1916. S. 16 ff.

5) Svenska Dagbladet, Stockholm. 2. Sept. 1931, 15. Aug. 1932.

Staatsbahnen, um eine Rentabilität zu erreichen, eine Tarifpolitik geführt haben, von denen die Schifffahrtsinteressen sich benachteiligt gefühlt haben, und die starke Schifffahrtsentwicklung im Binnenverkehr verleiht diesem Problem besondere Wichtigkeit.

Stockholms Reedereiverein beschwerte¹⁾ sich darüber, daß die Staatseisenbahnen, um Verkehr an sich heranzuziehen, einseitige Tarifherabsetzungen vorgenommen haben, wodurch die natürlichen Absatzwege verschoben wurden und Planlosigkeit im ganzen Verkehrswesen entstanden ist. In gewissen Fällen hat die Schifffahrt daraufhin ihren Verkehr ganz einstellen müssen, und das in den Häfen investierte Kapital ist somit wertlos geworden. Diese Beschwerden erstreckten sich sowohl auf den Personen- wie auf den Güterverkehr. Was den Personenverkehr angeht, so sind zwischen den Staatseisenbahnen, die billige Sonntagskarten einführten, und der Mälarschifffahrt regelrechte Frachtkriege geführt worden²⁾. Die Binnenschifffahrt hat sich aber auch besonders über die Konkurrenz des Lastautoverkehrs beschwert, wobei besonders hervorgehoben wurde, daß, wenn der Stückgutverkehr an die Kraftwagen abwanderte, man gezwungen sein würde, die Tarife für den Massenverkehr in der Binnenschifffahrt zu erhöhen³⁾.

Die schwedischen Flüsse haben eine so hervorragende Bedeutung für die Flößerei, daß die internationale Stellung Schwedens auf dem Holzmarkt zu einem sehr wesentlichen Teil davon abhängig ist, daß dieses billige Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Im Jahre 1931 gab es in Schweden 32580 km Flößwege, d. h. rund das Doppelte der ganzen Eisenbahnlänge des Landes. 15,8 Mill. cbm Holz wurden im Durchschnitt der Periode 1926—30 hiermit jährlich befördert⁴⁾.

Das Verkehrswesen hat eine außerordentlich große Bedeutung für Schweden. Das dünn besiedelte Land hat am meisten Eisenbahnen je Kopf der Bevölkerung in Europa, die dreifache Zahl, verglichen mit Deutschland. Je Flächeneinheit hat es dagegen nur soviel wie Portugal und weniger als $\frac{1}{3}$ verglichen mit Deutschland⁵⁾.

Unter diesen Umständen hat man der Frage der rationalen Verwendung der hier investierten Mittel eine besondere Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Schweden gehört an sich zu den Ländern, in denen nationale Verkehrspläne aufgestellt und verwirklicht wurden. Nur ist dabei festzustellen, daß schon im Staatseisenbahnnetz grundlegend verschiedene Prinzipien in früherer und späterer Zeit zur Anwendung gelangten: Früher baute man Eisenbahnen abseits vom bestehenden Verkehr, heute suchen die Eisenbahnen den bestehenden Verkehr auf. Auch in dem größten Kanalunternehmen des Landes war das alte Prinzip wegweisend. Die Privatbahnen sind aber nach ganz anderen Prinzipien, z. T. auch ohne Verkehrsplanungsprinzipien gebaut worden. Die Richtung der Landstraßen verkörpert am meisten Tradition von ganz alter Zeit, und erst in den letzten Jahren ist als Folge des steigenden Kraftwagenverkehrs die planmäßige Inangriffnahme des Neubaus von Wegen hinzugekommen.

Das gesamte schwedische Verkehrssystem enthält also planmäßig ausgebaute Einzelbestandteile, aber ebenso wie die meisten nationalen Verkehrssysteme keine einheitliche nationale Verkehrsplanung.

¹⁾ Svenska Dagbladet, Stockholm. 3. Jan. 1932.

²⁾ Svensk Flagg, Stockholm. 16. Aug. 1931.

³⁾ Svenska Dagbladet, Stockholm. 4. Juni 1931.

⁴⁾ J. Guinchard, Sveriges land och folk. 2. Aufl. Stockholm 1915. II. S. 192. — Statistisk årsbok för Sverige.

⁵⁾ Kändler, Die Eisenbahnen der Erde. Archiv für Eisenbahnwesen. 58. Jahrg. Berlin 1935. S. 3, 5.

Von den Verkehrsbedürfnissen und den Zweckgruppen des Verkehrs

Von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln

Vorbemerkung: Abfassung und Veröffentlichung nachstehender Ausführungen entspringen der Überzeugung, daß neben der in den Vordergrund verkehrswissenschaftlicher Arbeit zu stellenden Behandlung konkreter verkehrswirtschaftlicher und -politischer Probleme die Bewußtmachung und -haltung grundlegender allgemeiner Erscheinungen dieses Wissensgebietes nicht vernachlässigt werden soll. Mag der praktische verkehrspolitische Ertrag auch auf den ersten Blick gering erscheinen, so kann doch auf diese Weise die allgemeine Übersicht und die begriffliche Klarheit und letztlich auch die Erkenntnis der Grundlagen, auf die sich die betriebspolitischen Entscheidungen der Verkehrsunternehmen und die verkehrspolitischen Maßnahmen des Staates aufzubauen und zu erstrecken haben, gefördert werden. — Wie die Lehre von den Bedürfnissen an die Spitze der allgemeinen Volkswirtschaftslehre gehört, bildet die Behandlung der Verkehrsbedürfnisse zweckmäßig das erste Kapitel der Lehre von den allgemeinen und theoretischen Grundlagen der Verkehrswirtschaft.

Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsbedarf

Für das Entstehen von Verkehr sind bestimmte körperliche und seelische Spannungen im Menschen Voraussetzung. Es muß das Verlangen nach am Orte nicht zur Hand befindlichen Gütern bestehen oder der Wunsch, den Aufenthaltsplatz zu wechseln, oder das Verlangen nach Kunde von anderen Orten. Solche klar empfundenen Verlangen (nicht Träume und Neigungen allein) nennen wir Verkehrsbedürfnisse. Zumeist können nicht alle Verkehrsbedürfnisse Befriedigung finden, da diese Kosten verursacht, die Fähigkeit zur Kostenaufbringung aber beschränkt ist. Soweit die Verkehrsbedürfnisse sich auf bestimmte Verkehrsleistungen richten und durch die Bereitschaft, d. i. Willigkeit und Fähigkeit zur nötigen Kostentragung, gestützt sind, spricht man von Verkehrsbedarf. Während also die Nichtbefriedigung eines Teiles der Verkehrsbedürfnisse als normal zu bezeichnen ist, liegt, sofern ein Teil des Verkehrsbedarfes nicht befriedigt wird, ein Fehler in der optimalen Organisation der Volkswirtschaft vor. Als latent bezeichnet man einen Verkehrsbedarf, wenn Bedürfnisse nach bestimmten Verkehrsleistungen in einem solchen Umfang vorhanden oder weckbar sind, daß sie deren Kostendeckung ermöglichen, aber mangels Angebotes dieser Verkehrsleistungen nicht in Erscheinung treten.

Die Verkehrsbedürfnisse sind von Volk zu Volk, von Mensch zu Mensch verschieden und ändern sich mit der Zeit, und zwar innerhalb der bisherigen Menschheitsgeschichte grundsätzlich im Sinne einer Vermehrung und Ausweitung. Sie sind einmal abhängig von den im einzelnen Menschen entstehenden Verlangen nach Gütern, nach Reisen, nach Nachrichten, und ihrer Beeinflussung durch Reden und Tun der Mitmenschen. Ein andermal wirkt der Stand der Bedürfnisbefriedigungsmöglichkeit auf die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse ein. So werden manche Bedürfnisse erst durch ein entsprechendes Leistungsangebot wach. Vielfach tritt eine für das kapitalistische Wirtschaftssystem kennzeichnende Umkehrung des Kausalverhältnisses ein, indem primär nicht das Bedürfnis des Konsumenten, sondern das Verdienstinteresse des Leistungsanbieters Verkehr verursacht. Dabei kann hinwieder die Konkurrenz eines

anderen Leistungsanbieters den Anstoß für eine Leistungserhöhung des ersten Anbieters bilden. Ferner knüpft sich vielfach beim Konsumenten an die Erreichung eines bestimmten Standes der Bedürfnisbefriedigung eine Ausweitung der Bedürfnisse. D. h. die Verkehrsbedürfnisse eilen dem befriedigbaren Verkehrsbedarf immer wieder voraus. (Ein trauriges Menschheitsgeschick, wenn der Mensch nicht fähig wäre, sich doch mit einem bestimmten Bedürfnisbefriedigungsstand zufrieden zu geben bzw. auch im Verlangen nach weiteren Zielen glücklich zu sein!)

Inwieweit Verkehrsbedürfnisse den Charakter von Verkehrsbedarf annehmen, ist generell von dem Stand der Erzeugungs- und Transporttechnik und -organisation abhängig. Je fortgeschrittener diese sind, je größer die Ergiebigkeit des Produktions- und Transportprozesses ist, um so mehr Verkehrsbedürfnisse sind befriedigbar, vermögen also als Verkehrsbedarf aufzutreten. Die zunehmende Arbeitsteilung in der Produktion geht weitgehend Hand in Hand mit der Entwicklung von Transportvorgängen zwischen den räumlich getrennten, arbeitsteilig miteinander verbundenen Produktionsstätten. Je weniger Güter in einem einzigen Produktionsprozeß an einem einzigen Orte zur Konsumreife gebracht werden können, um so seltener beschränkt sich der Verkehrsbedarf auf einen einzigen von dem Bedarf des Konsumenten direkt abhängigen Transport. Vielmehr gewinnen die zwischen Produktionsvorgänge eingeschalteten Transporte, die nur indirekt von der Konsumentennachfrage abhängig sind, immer größere Bedeutung.

Wenn wir im folgenden versuchen, die wichtigsten menschlichen Bedürfnisse zu systematisieren und ihre Auswirkung als Verkehrsbedürfnis herauszustellen, so sind wir uns dessen bewußt, daß ein solcher Versuch sowohl in Aufgliederung und Reihenfolge wie in der Auswahl der Beispiele subjektiven Charakter trägt. Die folgende Betrachtung schreitet einmal von den von dem Einzelmenschen getragenen über die von einer Personalmehrzahl abhängigen zu den von dem staatlich geeinten Volke getragenen Bedürfnissen fort. Innerhalb der erstgenannten Gruppe bewegt sie sich von vorwiegend primären, existenznotwendigen, jedoch in der Wertungsskala menschlichen Tuns geringer veranschlagten Bedürfnissen zu höherstufigen und höhergewerteten fort. Wir beschränken uns dabei unter Bezug auf die zuvor gemachten Ausführungen aus Gründen der Übersichtsmöglichkeit und der Übersichtlichkeit auf die Darlegung der direkten Auswirkungen der Bedürfnisse in verkehrlicher Hinsicht, ohne die weiteren Auswirkungen innerhalb des arbeitsteiligen Produktionsprozesses verfolgen zu können.

Individuelle Verkehrsbedürfnisse

Die grundlegenden Lebensbedürfnisse, die Befriedigung des Hungers und die Abwehr der Unbill der Natur, insbesondere der Schutz gegen Kälte stellen mit den Befriedigungsmitteln der Nahrung, der Kleidung, der Wohnung auch den Grundstock der Verkehrsnachfrage. Dabei hat das Nahrungsbedürfnis mit seiner kurzfristigen Wiederkehr und Unabweisbarkeit die Tendenz, zeitlich und mengenmäßig kontinuierliche Güterverkehrsströme hervorzurufen. Die Bindung der landwirtschaftlichen Produktion an bestimmte Jahreszeiten führt indessen weitgehend zu einer stoßweisen Gestaltung, die aber hinwieder in dem Maße verringert wird, in dem die landwirtschaftlichen Produzenten selbst oder dem Produktionsgebiet näher liegende Handelszweischenglieder die

Lagerhaltung für die Produkte bis zu ihrer Benötigung durch den Konsum übernehmen. Der ungleichmäßige Ausfall der Ernten hat des ferneren auch bedeutende Verschiebungen, d. h. Zu- und Abnahmen der dem Nahrungsbedarf dienenden Warenströme von Jahr zu Jahr zur Folge. Die Gesamtmenge der Nahrungsmitteltransporte unterliegt hingegen auch bei Betrachtung längerer Zeiträume verhältnismäßig geringen Schwankungen, da bei steigender Lebenshaltung der reine Mengenbedarf an Nahrungsmitteln nur wenig wächst, wohingegen die Steigerung der qualitativen Ansprüche auf die Zusammensetzung und damit auch die Bezugsrichtungen und -weite der Nahrungs- und weiter der Genußmittel bedeutenden Einfluß übt. Die Entwicklung tropischer Getränkestoffe (Kaffee, Kakao, Tee) und von Südfrüchten (Apfelsinen, Bananen) zu Gegenständen des Massenkonsums bietet hierfür ein hervorragendes Beispiel.

Soweit die Bekleidungsnachfrage sich letztlich auch auf agrarwirtschaftliche Rohstoffe erstreckt, gilt gleichfalls das hinsichtlich der Nahrungsmittelnachfrage über jahreszeitliche Bindung der Produktion, Lagerhaltung und Herkunftswechsel der Rohstofftransporte Gesagte. Andererseits zeigt hier die Nachfrage selbst jahreszeitliche Unterschiede (siehe Sommer- oder Winterkleidungsbedarf) und wirkt, verstärkt durch Modegewohnheiten, im Sinne einer jahreszeitlichen Betonung der Fertigwarenttransporte. Sowohl in der Qualität wie in der Menge weist sie von Volk zu Volk und von Mensch zu Mensch sehr große Unterschiede auf. Ferner ist sie einer größeren zeitlichen Elastizität, Voreindeckung einerseits, vollem Verschleiß des Vorhandenen andererseits, zugänglich.

Der Wohnungsbedarf wirkt sich produktions- und transportmäßig als einmaliger Einrichtungsbedarf aus. In einer der Bevölkerungszunahme nachhinkenden Kurve ist er in erster Linie von der Entwicklung der Hausstandsgründungen abhängig. Bleibt die Zahl der Haushaltungen gleich, so beschränkt sich seine Auswirkung auf den an sich nur in großen Zeitabständen notwendigen Ersatzbau und eine vom gesamten Volkswohlstand und den Wohnungsansprüchen abhängige Vermehrung des Raumes pro Wohnung. Rein mengenmäßig stellt das Bauwesen äußerst umfangreiche Transportanforderungen. Die zumeist gegebene Möglichkeit, die Baustoffe aus der näheren Umgebung zu beziehen, schränkt allerdings die räumliche Bedeutung dieser Transporte stark ein. — Neben dem mit Hilfe gleichfalls als Verkehrsmittel anzusprechender Leitungsnetze befriedigten Wasser- und Beleuchtungsbedarf stellt der Heizungsbedarf den wichtigsten Wohnungsergänzungsbedarf dar. Auch seine Transportmengen fallen sehr stark ins Gewicht, allerdings lediglich und hier wieder in starken Abstufungen in den Ländern der gemäßigten und kalten Zonen der Erde. Die heute vorwiegende Abhängigkeit seiner Befriedigung vom Kohlenbergbau hat die Entwicklung eines starken von diesen Gebieten ausstrahlenden Verkehrs zur Folge, der die Verbrauchervirtschaften mit deren zunehmender Entfernung von diesen empfindlich belastet.

Zu den durch die großen Bedürfniskategorien der Nahrung, der Bekleidung, der Wohnung hervorgerufenen Gütertransporten gesellen sich die sie begleitenden Personenverkehrsakte, unter denen die Einkaufsfahrten sich zumeist auf einen räumlich eng begrenzten Umkreis beschränken, wohingegen die in den arbeitsteiligen Produktionsprozeß verwobenen „Absatzreisen“ sich über alle Entfernungen erstrecken. Angebote, Geschäftsverhandlungen, Bestellungen bilden des weiteren einen Hauptpfeiler des Nachrichtenverkehrs.

Zu den primären auf Lebenserhaltung gerichteten Bedürfnissen gehört auch das auf Wiederherstellung der irgendwie beeinträchtigten Gesundheit. Dieses Heilungsbedürfnis wirkt sich verkehrsmäßig in verschiedenen Richtungen aus.

Einmal bedingt die Dienstleistung des Arztes ein Aufsuchen des Patienten bzw. den Besuch des Patienten beim Arzt, wobei insbesondere der Ruf bestimmter Ärzte und Heilkundiger, bisweilen auch der von Kurpfuschern, selbst längere Reisen von Genesungsuchenden herbeiführt. Wenn umgekehrt der wohlhabende Patient sich gelegentlich Kapazitäten aus fremden Städten kommen läßt, so sei auch daran erinnert, daß in vergangenen Jahrhunderten und vielfach auch heute bei anderen Völkern Ärzte ihrerseits auf Patientensuche im Lande umherreisten bzw. umherziehen. In dem berühmt-berüchtigten Dr. Eisenbart lebt noch heute die Erinnerung fort an jene nicht kleine Zahl weltkundiger Scharlatane, die mit großem Troß — Possenreißern, Musikern und sonstigen Trabanten — allerorts ihre Gastrollen gaben¹⁾. Ein andermal führt der Heilmittelbedarf zu einer sich oft auf ferne Gebiete richtenden Medikamentsuche und dementsprechenden Verkehrsbeziehungen. Manche Güter, die zunächst nur zu Heilzwecken herangezogen wurden, haben sich dabei später zu allgemeinen Genußgütern entwickelt. So sind Zucker, Kaffee und Tee bei uns ursprünglich nur als Medikamente verwandt worden. Ebenso ist Opium, dessen Verbrauch insbesondere durch die Skrupellosigkeit der Engländer und Japaner zu einem Volkslaster in weiten Gebieten Asiens entwickelt wurde, zunächst als Heilmittel gebraucht worden. Die Schrittmacherrolle des Heilbedarfs für die Entfaltung von Weltverkehrsbeziehungen zeigte sich u. a. auch in der Durchstreifung der amerikanischen Tropen durch Europäer seit Anfang des 16. Jahrhunderts nach Medikamenten der Indianer, die zur Heranziehung zahlreicher neuer Drogen aus deren Wäldern führte²⁾. Schließlich hat das Gesundungsverlangen in großem Maßstab zu Reisen nach ihm dienenden Plätzen geführt. An erster Stelle ist hier an den Besuch von Heilbädern zu denken. Das regional begrenzte Vorkommen der heißen Quellen mußte zur Entfaltung eines sich auf einzelne Plätze bzw. Ortstreifen innerhalb bestimmter Gebiete richtenden Reiseverkehrs führen. Er ist gebunden an Gegenden stärkerer Lagerstörungen der Erdschichten und vieler Bruchspalten, insbesondere vulkanische Gebiete, wie die Kette der mitteldeutschen und böhmischen Bäder bzw. die zahlreichen Thermalquellen Japans dartin³⁾. Für das Alter des Bäderverkehrs zeugt das Aufsuchen von Heilquellen bereits durch die Römer, für seine internationale Bedeutung u. a. der große Anteil wohlhabender Russen an dem Verkehr verschiedener großer deutscher Bäder in der Zeit vor dem Weltkrieg. — Neben den Heilbädern dienen klimatische Kurorte dem Gesundheitsbedürfnis. Bestimmte, z. T. von größerer Höhenlage abhängige Luftverhältnisse haben einzelnen Orten, wie z. B. Davos und Arosa in der Schweiz, St. Blasien und Höchenschwand im Schwarzwald, ihre Anziehungskraft für Lungenkranke verliehen. Die Bedeutung des Klimas für Wohlbefinden und Arbeitsfähigkeit der Menschen hat des ferneren dazu geführt, daß man in bestimmten Ländern während der ungünstigeren Jahreszeit unzuverlässige Arbeitsplätze mit vorteilhafteren zu tauschen strebt. Das hervorragendste Beispiel hierfür bietet Indien, wo sich der Vizekönig mit seinem Beamtenstab regelmäßig in der heißen Jahreszeit nach Simla in den Vorbergen des Himalaya zu verpflanzen pflegt, während die Gouvernementsregierungen ihre Höhenorte aufsuchen, so in Bengalen Dardschiling, in Madras die Nilgiri-Berge. — Es ist denk-

¹⁾ Edith Heischkel, Die Straße in der Geschichte der Medizin. Technikgeschichte. Bd. 23. Berlin 1934. S. 41.

²⁾ Bruno Kuske, Entstehung und Gestaltung des Wirtschaftsraumes. Bonn 1930. S. 13 u. 18.

³⁾ G. Wegener, Der Fremdenverkehr in geographischer Betrachtung. In: Fremdenverkehr. Hrsg. v. d. Industrie- u. Handelskammer Berlin. Berlin 1929. S. 47. Auch einige im folgenden gegebene Beispiele decken sich mit in diesem Beitrag angeführten.

bar, daß die heute fast nur wohlgestellten Nichtstuern offenstehende Möglichkeit, ihren Wohnsitz in Ländern der kälteren gemäßigten Zone in der kalten Jahreszeit mit wärmeren Plätzen zu tauschen, in kommenden Jahrhunderten von größeren Menschenmengen wahrgenommen werden kann.

Verwandt in Ursprung und Auswirkung mit dem Kurortverkehr ist der allgemeine Erholungsverkehr. Motivmäßig läßt er sich z. T. auch unter das Gesundheitsbedürfnis subsumieren. Andererseits wird er durch zwei weitere Bedürfniskategorien mitbedingt, deren Verkehrsbedürfnisse weckende Wirkungen hier weiter zu verfolgen sind. Es handelt sich einmal um das allgemeine Bewegungsbedürfnis des Menschen, das insbesondere in jeder Art von Bewegungssport seinen Ausdruck findet. Verkehrsmäßig wirkt es sich direkt in allen Bewegungen zu Fuß oder per mit animalischer oder mechanischer Kraft betriebenen Fahrzeug wie Wandern, Reiten, Rudern, Segeln, Radfahren, Kraftfahrt aus. Darüber hinaus ergibt das Aufsuchen von Orten, wo diese und andere Sportarten betrieben werden können, insbesondere also auch jede mit dieser Absicht unternommene Erholungsreise Verkehr. Ein andermal verknüpft sich mit Erholungsreisen das weitere Bedürfnis des Erfahrens und Erlebens, zu welcher Bedürfniskategorie sich alle Wißbegierde, jedes Schau- und Hörbedürfnis zusammenfassen lassen. Das Verlangen, Land und Leute kennenzulernen und Eindrücke von einer fremden Natur zu empfangen, bildet somit einen wesentlichen Anreiz erholsamer Reisen, wenngleich es auch den Forscher antreibt, auf oft mühsamen und gefährvollen Wegen Neuland dem Wissen zu erschließen.

In dem aus verschiedenen Bedürfnissen entspringenden Bedarf großer Menschenmengen an Erholungsreisen haben wir vorzugsweise eine Erscheinerung der neueren Zeit vor uns. Namentlich die beiden entgegengesetzten Pole der Reiseünsche, die Seeküste einerseits, das Hochgebirge andererseits, sind erst seit der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert zu Anziehungsgebieten für immer breitere Kreise geworden, für die sie bis dahin uninteressant bzw. abschreckend waren. Zwar kannten schon die Römer auch einen Seebäderbesuch — Bajä bei Neapel war ihr glänzendstes Seebad —, in der abendländischen Kulturepoche ist er aber erst im 18. Jahrhundert bei den Engländern volkstümlich geworden und Deutschland erhielt sein erstes Seebad 1793 in dem mecklenburgischen Doberan (Heiligendamm), einer Gründung des Großherzogs Friedrich Franz¹⁾. — Als epochaler Ausdruck für das von Ablehnung zu für seine eigenen Reize empfänglicher Hinnegung sich wandelnde Verhältnis des Menschen zum winterlichen Gebirge kann uns Goethes Harzreise im Winter 1777 gelten, die von ihm sowohl bergbaulicher und menschlicher (Plessing!) Interessen halber wie insbesondere um des Naturerlebnisses willen — „alles Winterwesen hatte in jener Zeit für mich große Reize“ — unternommen wurde²⁾ und in der Brockenbesteigung am 10. 12. 1777 gipfelte³⁾. Auch Goethes Schweizerreise zu Winterbeginn 1779 zeigt ihn als einen Schrittmacher winterlichen Erlebens der Alpenwelt, belegt jedoch zugleich, daß in den Sommermonaten die „Savoyer Eisgebirge“, das „Thal Chamouni“ schon ihre Anziehungskraft auf Fremde auszuüben begonnen hatten. Vereinzelt haben die Schauer des Hochgebirges allerdings noch früher Fremde herbeigelockt, z. B. um die Wende des 17. Jahrhunderts den Grafen Albrecht von Hohenzollern,

¹⁾ Über Glanz und Niedergang dieses ersten deutschen Seebades, insbesondere die gesellschaftlichen Faktoren seines Verkehrs, unterrichtet höchst anschaulich ein Reisebrief Theodor Fontanes von 1875, der in der Zeitschrift *Atlantis*, Jg. VI, 1934, S. 449 ff. wieder abgedruckt wurde.

²⁾ Vgl. Goethe, *Campagne in Frankreich*, Abschnitt: Duisburg, Ende November 1792.

³⁾ Vgl. Goethes Brief an Frau von Stein vom 10./11. Dezember 1777.

einen Sohn des Großen Kurfürsten, der damals gemeinsam mit dem englischen Gesandten bei der Eidgenossenschaft die „Kuriositäten des gräulichen Gletschergolfs von Grindelwald“ besuchte. Aber erst Anfang des 19. Jahrhunderts beginnt sich im Berner Oberland im Anschluß an die wiederaufgefrischten Hirtenfeste von Unspunnen ein regelmäßiger Fremdenverkehr zu entwickeln, der dann im Laufe eines reichlichen Jahrhunderts mit seinen Verkehrseinrichtungen, endend mit der Vollendung der Jungfraubahn (1912), diesem Landesteil in kaum zu überbietender Weise seinen Stempel aufgedrückt hat. Grundsätzlich bleibt zu betonen, daß das auf die Natur gerichtete Schaubedürfnis gerade erst durch die Entwicklung geeigneter Verkehrsmittel, angefangen mit verbesserten Straßen und den Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs über Zahnrad- und Drahtseilbahnen bis zu den hauptsächlich erst nach dem Weltkrieg entwickelten Seilschwebebahnen starke Anregung erfuhr.

Außer auf die Natur erstreckt sich das Erfahrungs- und Erlebensbedürfnis noch auf zahlreiche Gegenstände und Vorgänge und wird damit zur Triebkraft für mancherlei Reisen. Wir nennen einmal den Besuch bestimmter Städte ob der Schönheit ihrer Stadtansicht (z. B. Stockholm, Prag, Budapest), der Einzigartigkeit ihrer Raumwirkung (Tuilerien, Champs Elysées in Paris, Markusplatz in Venedig), der Größe oder Einzigartigkeit ihrer Bauwerke (Peterskirche in Rom, Akropolis in Athen) oder der Altertümlichkeit ihres Stadtbildes (Rothenburg, Carcassonne). Das Reisen um des Eindrucks willen, den insbesondere verfallene Kulturen auf den späteren Beschauer machen, ist wieder eine bis in das Altertum zurückverfolgbare Erscheinung. Schon die Römer der ersten Kaiserzeit vollführten und erlebten ihre Ägyptenreisen in ähnlicher Weise wie die Globetrotter der Gegenwart. Geschichtliches Interesse, ästhetische Bedürfnisse und allgemein der Bildungsdrang reizen den Menschen weiter zum Besuch von Sammlungen der verschiedensten Art wie geschichtlichen, Kunst- oder naturwissenschaftlichen und technischen Museen. In diesem Reisemotiv haben wir hinwieder eine Erscheinung vorzugsweise der neueren Zeit vor Augen. Denn ursprünglich dienten Gemäldegalerien u. ä. nur dem Bedürfnis ihrer fürstlichen Sammler und erst über die Zutrittsgewährung für andere interessierte Kreise ging der Weg im 19. und 20. Jahrhundert zur Entwicklung von Museen um der Bildungsbedürfnisse eines Volkes willen. Bildungs-, verbunden mit Berufsinteressen sind des ferneren das Fundament des gewaltigen, durch die Jahrhunderte bedeutsamen Verkehrs zu Schulen aller Art, wobei die starke Verbreitung der niederen Schulgattungen einen alltäglichen lokalen Massenverkehr, die Seltenheit der höchsten Schulgattungen (Universitäten, Hochschulen) außer dem Ortsverkehr einen periodischen Weitverkehr von und zu dem Hochschulort hervorruft. — Das Schaubedürfnis, z. T. verbunden mit dem Hörbedürfnis, findet ferner seine Befriedigung in dem Besuch von Schauspielen, Opern, Konzerten, Kinos, wie von sportlichen und militärischen Veranstaltungen. Von rein lokalem Interesse wächst ihre Anziehungskraft bis zu weltweiter Wirkung, wie etwa die Bayreuther Festspiele oder die Olympiaden beweisen. Die Veranstaltungen dieser und aus anderen noch zu behandelnden Motiven entspringender Art stellen an die Verkehrsmittel besondere Anforderungen, insofern es sich um einmalige auf einen bestimmten Ort gerichtete Verkehrsstöße handelt, zu deren Bewältigung eine über den normalen Bedarf hinausgehende Leistungsfähigkeit der Verkehrseinrichtungen Voraussetzung ist. — Die erwähnten geistigen Interessen beschränken sich keineswegs auf die Auslösung von Personenverkehr. Neben den umfangreichen Transporten für den Bau ihnen dienender Gemeinschaftsbauten bedingt einmal die Einrichtung der öffent-

lichen Sammlungen oft besonders wertvolle Transporte; ein andermal rufen auch die Sammelinteressen des Einzelmenschen, mögen sie sich auf Bücher, Altertümer oder andere Dinge erstrecken, Gütersendungen hervor. Schließlich bleibt der gewaltigen Bedeutung des Erfahrungsbedürfnisses für die Entfaltung der Tages- und Zeitschriftenpresse zu gedenken, womit es zu einem Hauptpfeiler des Nachrichtenverkehrs geworden ist.

Es entspräche einer einseitigen, alle Arbeit nur als Mühe und Last wertenden Betrachtungsweise des Wirtschaftslebens, wollte man nur die vorstehend entwickelten vorzugsweise rezeptiven Bedürfnisse als ursprüngliche Bedürfnisse anerkennen, alle menschliche Tätigkeit, insbesondere alle erwerbswirtschaftliche, lediglich als Mittel zu ihrer Befriedigung betrachten. Vielmehr muß für bestimmte Völker zumindest teilweise die Tätigkeit des Menschen auch als ein ursprüngliches Bedürfnis anerkannt werden, das den rezeptiven als expansives gegenübersteht. Alle Wirk- und Werkfreude zeugt von der Ursprünglichkeit des Tätigkeitsbedürfnisses. Somit erfüllen zahlreiche im eigenen Bedarfsdeckungs- oder im Erwerbsinteresse ausgeführte Reisen dieses Eigenbedürfnis, wenn sie auch auf der anderen Seite als Aufwandleistungen zwecks Befriedigung anderer Bedürfnisse in Rechnung gestellt werden.

Es bleiben nunmehr die Auswirkungen des religiösen Bedürfnisses, d. i. des Verbindungs- und Harmonieverlangens des Menschen mit einem oder mehreren höheren Wesen, auf den Verkehr zu erörtern. Einmal hat das Streben nach einem gottgefälligen Leben auf die Gestaltung des Konsums und damit der ihm dienenden Gütertransporte eingewirkt. Das uns nächstliegende Beispiel sind die Folgen des katholischen Fastengebotes für den Fischkonsum und -transport. Dieser hat einerseits hierdurch einen bedeutenden Auftrieb erfahren, andererseits hat die Bindung des Fastengebotes an einen bestimmten Wochentag ihm eine eigene Periodizität verliehen. Während der Kultbedarf des Katholizismus dem Weinbau förderlich war, hat der Mohammedanismus ihn abgeschafft bzw. auf die Rosinenerzeugung eingeschränkt und damit nun deren Ausfuhr aus mohammedanischen Ländern angeregt. Ebenso haben die den Genuß warmblütiger Tiere verbietenden asiatischen Religionen die Produktion und über diese den Weltverkehr in Ölsaaten und -früchten belebt. Ein andermal hat das Verlangen des Menschen, bei Gott oder Göttern und Heiligen Vergebung für seine Missetaten und Hilfe in seinen Nöten zu erlangen, den Personenverkehr nachhaltigst beeinflusst. Abgesehen von dem Besuch der örtlichen Kirchen oder Tempel hat sich in den meisten Religionen ein gewaltiger Wallfahrtsverkehr nach hervorragenden heiligen Stätten entwickelt. An der Spitze in der Welt steht in dieser Hinsicht Indien mit seiner Unzahl von Heiligtümern, in denen die überwiegend religiös fundierte Baukunst Indiens gewaltige Triumphe gefeiert hat, wie namentlich in Madura oder Srirangham. Besondere Anziehungskraft innerhalb der asiatischen Religionen übt eine Reihe sich im Landschaftsbild betonender Berge aus, die, wie der Fuji-Yama in Japan, der Tái shan und der O mi shan in China, der Adamspik auf Ceylon, bestiegen oder, wie der Kailas in Tibet, umwandert werden. Wenn Benares am Ganges der größte Wallfahrtsort des Brahmanismus, Lhasa und Tashilunpo die Sammelpunkte des Lamaismus geworden sind, so hat der Mohammedanismus in Mekka das größte Wallfahrtsziel auf der Welt geschaffen, das sogar eigene Schifffahrts- und Eisenbahnlinien ins Leben gerufen hat. Dem Christentum fehlt ein gleich überragender Sammelpunkt. Jerusalem hat vor dem Weltkrieg wohl für das orthodoxe Christentum eine größere religiöse Anziehungskraft ausgeübt, während der Besuch seitens anderer Christen überwiegend

den Charakter von Touristenverkehr trug (was mehr oder minder religiöse Empfindungen des einzelnen Besuchers nicht ausschließt). Rom hat durch die Jahrhunderte, wenn auch mit Schwankungen, seinen Rang als Sammelpunkt der katholischen Welt behauptet und namentlich in den Veranstaltungen der letzten Heiligen Jahre seine gewaltige religiöse Anziehungskraft erneut bewiesen. Daneben hat das noch relativ junge Lourdes in den Pyrenäen den stärksten Verkehr Heilung und Hilfe suchender Gläubigen auf sich gezogen. In Deutschland hat zuletzt die Ausstellung des Heiligen Rockes in Trier 1933 die Kraft der Konfession als Wecker umfangreichen Personenverkehrs erwiesen.

Sozial bedingte Verkehrsbedürfnisse

Wenn wir hiermit die wesentlichen zielmäßigen Bedürfnisse des Einzelmenschen in ihrer Wirkung auf den Verkehr erfaßt haben, so wollen wir grundsätzlich nicht verkennen, daß diese selbst weitgehend gesellschaftlich bedingt sind, d. h. daß alle Bedürfnisse in niemals völlig aufgliederbarer Weise zugleich Ausdruck der Beeinflussung des Individuums durch seine Mitwelt wie seines eigenen Wesens sind. Darüber hinaus ist aber die Tatsache des Menschen als geselligen Wesens noch in ihren Wirkungen auf das Verkehrsbedürfnis herauszustellen. Es liegt auf der Hand, daß das Geselligkeitsbedürfnis des Menschen auch als solches zu einer Haupttriebkraft des Personenverkehrs werden mußte. Das gilt sowohl für die reine Sympathieempfindung wie den Wunsch, bestimmte andere Bedürfnisbefriedigungen (z. B. Essen, Wandern, Schauspielbesuch) gemeinsam vorzunehmen, als auch das Verlangen, durch Gedankenaustausch wechselseitig dem Erfahrens- und Erlebensbedürfnis Genüge zu leisten. Neben den schon angeführten Reisearten entwächst somit dem Gesellungsbedürfnis noch eine besondere Gruppe von Reisen, die wir als solche aus sozialem Anlaß bezeichnen. Hierunter fallen einmal allgemeine Besuchsreisen des Individuums und solche aus besonderem Anlaß wie Geburtstagsfeiern, Kindtaufen, Hochzeiten, Begräbnissen, ebenso die Zusammenkünfte irgendwelcher Erinnerungen pflegender Vereinigungen wie Schüler- und Studierendenverbindungen oder Kriegervereine. Ein andermal kommen Besuchsfahrten irgendwelcher Personengemeinschaften in Betracht, man mag z. B. an die „Malangas“ der Samoaner denken, bei denen ganze Dörfer sich wechselseitig zu fröhlichem Schmaus und Spiel besuchen, oder an die gegenseitigen Besuche von Karnevalsgesellschaften verschiedener Städte, wie Kölns und Münchens. — Von größter Bedeutung ist der Sozialtrieb alsdann für die Entfaltung des Nachrichtenverkehrs, wobei in erster Linie der briefliche Austausch, alsdann der Unterhaltung durch den Fernsprecher, schließlich der Benutzung des Telegraphen vornehmlich bei festlichen Anlässen zu gedenken ist.

Gesellschaftliche Momente wirken aber noch weiter auch auf den Verkehr ein. Bekanntlich spielt der Auszeichnungstrieb in der Gestaltung der Lebenshaltung eine große Rolle, wobei insbesondere ein von bestimmten Personen erreichter Vorsprung hinwieder vielfach einen Ansporn für weitere Kreise bedeutet. Wenn wir eine generelle Tendenz annehmen können, daß höherwertige Waren neben höherem Produktionsaufwand höheren Transportaufwand, d. h. für längere Beförderung, verkörpern, so wirkt sich also der auf die Lebenshaltung gerichtete Auszeichnungstrieb auch im Sinn einer Ausweitung der Bezugsgebiete aus. Des weiteren spielt die Absicht, sich vor anderen hervorzutun oder es anderen gleichzutun, im Personenverkehr sowohl in der Wahl der Qualität der Beförderungsleistung, d. h. der bei verschiedenen Verkehrsmitteln bestehenden Personenklassen, wie in der Erstreckung konsumtiver Reisen ihre Rolle. In bestimmten Ge-

sellschaftskreisen gehört es zweifelsohne zum guten Ton, schon in bestimmten Ländern und Städten, etwa Italien oder Paris, gewesen zu sein.

Staatliche Verkehrsbedürfnisse

Wie man den Staat als die Gesamtkörperschaft betrachten kann, innerhalb deren sich das Leben des einzelnen und seiner Vereinigungen vollzieht, stellt auch der Staat an die Verkehrsmittel und die Verkehrsvollziehung bestimmte Ansprüche, die sich einmal durch ihre Größe hervorheben, ein andermal den Rahmen für die Befriedigung der individuellen und gesellschaftlichen Verkehrsbedürfnisse abgeben. Die wichtigste Aufgabe des Staates, die der Selbstbehauptung gegen äußere Feinde, veranlaßt ihn, auf einen Ausbau der Verkehrsanlagen Bedacht zu nehmen, der den militärischen Ansprüchen im Ernstfall Genüge leistet. Hieraus hat insbesondere der Straßenbau durch die Jahrhunderte, angefangen von den vorderasiatischen Reichen und dem römischen Imperium bis zu Napoleon und heute wieder in dem Eroberungszug der Italiener gegen Absenien, stärkste Impulse erfahren. Im Eisenbahnwesen bildet die Anlage sogenannter strategischer Bahnen die augenfälligste Erscheinung. Von solchen und ähnlichen, ursprünglich militärischen Erwägungen ihren Ursprung verdankenden Verkehrsanlagen kann das normale Wirtschaftsleben der betreffenden Gebiete manchen Vorteil ziehen. Indessen kommt auch der Fall vor, daß militärische Gesichtspunkte restriktiv auf die Entwicklung von Verkehrsanlagen einwirken, so wenn feindlicher Einwirkung besonders leicht unterliegenden Einrichtungen, z. B. der Elektrifizierung von Bahnen, widersprochen wird oder die verkehrsmäßige Erschließung solcher Landesteile, die man gegenüber feindlichen Angriffen nicht halten zu können oder zu sollen glaubt, verzögert wird, wie das russischerseits vor dem Weltkrieg in Polen geschah. Das somit nach militärischen Gesichtspunkten ausgerichtete Verkehrswesen hat im Kriegsfall mit den Leistungen der Truppen-, Munitions-, Ausrüstungs- und Versorgungstransporte den Beweis für Zulänglichkeit und Zweckmäßigkeit der Anlagen zu erbringen. Aber auch im Frieden stellt die Wehrmacht mit den Beförderungen der eigentlichen Truppe sowie der Eingezogenen, Entlassenen und Urlauber, ferner den Transporten des gesamten Heeresbedarfes beträchtliche Anforderungen an die Verkehrsmittel. Diese betonen sich, wenn ein Staat, wie Deutschland in der Gegenwart, im Wiederaufbau seiner Wehrmacht begriffen ist.

Doch nicht nur die Abwehr äußerer Feinde, sondern auch die Herrschaftswahrung nach innen, also die Vorsorge gegen innere Revolten, verlangt eine Einspannung des Verkehrswesens, dessen Bedeutung für diesen Zweck uns in Deutschland die traurigen Jahre 1919/20 und 1923 hinreichend gezeigt haben. Von besonderer Wichtigkeit für die Machtwahrung im Innern ist Besitz und Funktionieren des Nachrichtenapparates. Bereits die Reiche des Altertums haben eine Staatspost entwickelt, die allerdings damals nicht wie heute der Benutzung durch jedermann, sondern lediglich staatlichen Nachrichten- und Personentransportbedürfnissen diente. In der Gegenwart kommt insbesondere dem Rundfunk größte innerpolitische Bedeutung zu, da von seinen Meldungen über politische Vorgänge und Machtverhältnisse die öffentliche Meinung und Willensbildung stärkstens beeinflußt werden kann. Wie das Beispiel des nationalsozialistischen Deutschlands zeigt, kann er des weiteren als ein Hauptinstrument zur Entwicklung des Gemeinschaftsbewußtseins und -willens einer Nation verwendet werden. Ebenfalls vom nationalsozialistischen Deutschland in bisher einzig dastehender Weise wurden die Personenverkehrsmittel dem Gemeinschafts-

leben der Nation dienstbar gemacht. Verkehrswirtschaftlich bedeuten die Parteitage in Nürnberg die Lösung der größten Personen-Massenverkehrsaufgaben für friedliche Zwecke durch Eisenbahnen.

Dem politischen Wesen des Staates entspringende Zielsetzungen wirken sich noch vielfältig auf das Verkehrswesen aus. Sowohl der Gedanke der Landesmelioration im weitesten Sinn wie die Absicht der Arbeitsbeschaffung führen in großem Umfang zu Verkehrsneubauten und -verbesserungen, die unter dem reinen Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkt nicht zustand kämen. Ebenso wirkt sich der Wille zu tätiger Manifestation der Herrschaft in großem Maßstab in Neuschöpfungen des Verkehrs aus. Im Deutschland Wilhelms II. zog hiervon der Wasserstraßenausbau Nutzen. Adolf Hitler verleiht dem Schöpferwillen des Nationalsozialismus in den Reichsautobahnen Ausdruck.

Zweckgruppen des Verkehrs

Es stellt sich die Frage: Läßt sich die Vielheit der von uns im einzelnen nach Motiven und Trägern auseinandergebreiteten Verkehrsbedürfnisse irgendwie nach Zweckgruppen möglichst einfach zusammenfassen? Emil Sax hat in seiner „Allgemeinen Verkehrslehre“ eine Zweiteilung vorgenommen, indem er ausführte: „Die Stellung der Verkehrsmittel im Gesamtgebiete der menschlichen Betätigung ist eine zweifache. Einerseits ist der Verkehr ein Hilfsmittel des Güterlebens, andererseits ist er ein Mittel zur Erreichung außerökonomischer Zwecke.“¹⁾ An dieser Aussage ist zu beanstanden, daß Sax jene Transportvorgänge wie Reisen zur Erholung oder aus sozialem Anlaß den der Güterbeschaffung dienenden Transporten als außerökonomisch bedingt gegenüberstellt. In Wirklichkeit ist Wirtschaft weder in dem einen noch in dem anderen Fall Zweck, sondern in beiden Fällen Mittel, das eine Mal zur Befriedigung von Bedürfnissen, die von Ge- oder Verbrauch bestimmter Güter abhängig ist, das andere Mal zur Befriedigung von Bedürfnissen, die nicht an Güter, sondern lediglich an Dienstleistungen gebunden ist. An sich läßt sich indessen die Saxsche Einteilung in der Güterbereitstellung dienenden Verkehr einerseits, und sonstigen Verkehr andererseits rechtfertigen.

Verwandt mit dieser Gliederung — ohne sich aber mit ihr zu decken — ist eine hiermit von mir in Vorschlag gebrachte Einteilung in erwerbswirtschaftlich bedingten Verkehr einerseits, verbrauchswirtschaftlich bedingten Verkehr andererseits. In die erste Kategorie fällt aller Verkehr, der durch die Absicht, fremden Bedarf zu befriedigen und sich selbst Einkommen zu verschaffen, bedingt ist, in die zweite aller Verkehr, der der Bedarfsbefriedigung des die Verkehrsmittel Benutzenden selbst dient. Dementsprechend sind als erwerbswirtschaftlich bedingter Verkehr anzusprechen im Güterverkehr alle Transporte von Waren, die der Weiterverarbeitung und fremdem Konsum gegen Entgelt zugeführt werden, im Personenverkehr der Wanderungsverkehr, d. i. der durch die Aufsuchung einer neuen Arbeitsstätte bedingte Verkehr, wie der regelmäßige Arbeitsstättenverkehr, ferner die Geschäfts- und Berufsreisen, im Nachrichtenverkehr alle auf Geschäftsabschluß und -abwicklung und sonstige berufliche Tätigkeit gerichteten Mitteilungen. Demgegenüber fällt unter den Begriff des konsumwirtschaftlichen Verkehrs aus dem Güterverkehr die Heranführung von Gütern für den eigenen Bedarf, z. B. im bäuerlichen Betrieb oder bei in der Stadt getätigten Einkäufen, ferner Geschenktransporte, aus dem Personen- und Nachrichtenverkehr alle den zahlreichen dargelegten eigenen Bedürfnissen des Transportbegehrenden entspringenden Reisen und Nachrichtenübermittlungen.

¹⁾ Sax, a. a. O., S. 13.

Abgesehen davon, daß mit einem Transportvorgang Zielsetzungen sowohl erwerbs- wie konsumwirtschaftlicher Art verknüpft sein können (z. B. Verbindung von Geschäfts- mit Erholungsreise), beinhaltet allerdings auch manche konkrete Zielsetzung sowohl erwerbs- wie konsumwirtschaftliche Motive. So erfüllt der in erster Linie als erwerbswirtschaftlich bedingt anzusprechende Wanderungsverkehr teilweise auch konsumwirtschaftliche Wünsche (z. B. bessere Wohnungs- oder Vergnügungsverhältnisse am anderen Ort). Der Besuch von Schulen dient sowohl dem der konsumwirtschaftlichen Sphäre zuzurechnenden Erfahrungsbedürfnis wie den erwerbswirtschaftlichen Ausbildungsinteressen.

Man wird indessen in die Gruppen des erwerbs- und des konsumwirtschaftlich bedingten Verkehrs die durch die eigentlichen Staatsbedürfnisse hervorgerufenen Transporte, z. B. Truppen- oder Gefangenentransporte, Aktenfahrten oder den Nachrichtenverkehr zwischen staatlichen Dienststellen, nicht einzwängen können und daher dem erwerbs- und verbrauchswirtschaftlichen Verkehr der Individuen noch den staatlich bedingten Verkehr als besondere Gruppe beordnen. Allerdings wird man wieder zweckmäßig den im Auftrag staatlicher Wirtschaftsbetriebe sich vollziehenden Verkehr dem erwerbswirtschaftlichen, d. i. dem auf fremde Bedarfsdeckung abgestellten Verkehr zurechnen.

Den vorgenommenen Gliederungen des Verkehrs nach einzelnen Bedürfniskategorien wie nach großen Zweckgruppen kommt sowohl wissenschaftlicher Wert für die Erkenntnis der Stellung des Verkehrs im Wirtschaftsleben wie praktische Bedeutung für bestimmte betriebspolitische Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zu. Grundsätzlich müssen wir feststellen, daß, wenn wir von Verkehrsbedürfnissen sprechen, wir es allergrößtenteils mit abgeleiteten Bedürfnissen zu tun haben. D. h. nicht der Transport selbst ist ursprüngliches Bedürfnisobjekt, sondern z. B. ein bestimmtes Gut, der Aufenthalt an einem bestimmten Platz, das Wissen um das Befinden eines andernorts weilenden Menschen. Der Transport stellt als solcher hingegen in der Regel einen Aufwand dar, den man an sich durchaus missen könnte, der also nur, weil die Bedürfnisbefriedigung von ihm abhängig ist, begehrt wird. Diese Feststellung erfährt jedoch im Personenverkehr eine wesentliche Einschränkung. Denn es gibt auch Reisen, durch die selbst eine Bedürfnisbefriedigung erfolgt. Es kommen hierfür Fahrten in Betracht, bei denen nicht die Erreichung eines anderen Ortes der Zweck ist, sondern etwa die Freude an der vorüberziehenden Landschaft oder der Reiz, in einem neuen Verkehrsmittel zu fahren, oder das Vergnügen, „Kilometer zu fressen“. Wennschon auch hier letzten Endes das Erfahrungs- und Erlebens- oder das Bewegungsbedürfnis Anstoß gebend sind, so können wir doch, genau so gut wie wir von einem Bedürfnis nach Brot oder Kleidern sprechen, auch ein direktes Bedürfnis nach Fahrten anerkennen. Weiter ist aber noch von Bedeutung, daß bei zahlreichen anders motivierten Reisen ihre Stellung als Aufwand und damit nur abgeleitetes Bedürfnis nicht schlechthin feststeht. Vielmehr kann die Qualität der Transportleistung Bedeutung gewinnen. Während z. B. bei weniger vollkommenen oder bei überfüllten Verkehrsmitteln die Reise an einen Erholungsplatz, selbst durch landschaftlich anziehende Gebiete, nur erzwungenes Mittel zum Zweck ist, kann sie bei angenehm empfundener Beförderungsweise selbst zum Genuß werden und direkt einem Bedürfnis entsprechen. Der große Wandel, dem die Stellung des Personentransports im Bedarfsleben durch eine Steigerung der Beförderungsqualität zu unterliegen vermag und der auf Umfang und Erstreckung von Reisen wesentlichen Einfluß nehmen kann, ist von K. Remy treffend in folgenden Anforderungen an die Güte der Leistungen der

Reichsbahn umrissen worden: „Die Fahrt zu einer geschäftlichen Aussprache muß eine Erholung sein, die Fahrt zum Sommer- oder Winteraufenthalt eine Freude erweckende Einleitung zur Sommer- oder Winterfrische bedeuten. Die Fahrt zum Beruf im Großstadtverkehr und die Heimfahrt muß — ein Widerspruch in sich selbst — ein Ruhepunkt in der Hetze des modernen Berufslebens werden“¹⁾.

Die unterschiedliche Stellung, die den Verkehrsvorgängen im Bedarfsleben zukommt, bedingt einerseits eine Abhängigkeit von verschiedenen Kräften, andererseits eine verschiedene Beeinflußbarkeit durch Werbungs-, Betriebs- und Preismaßnahmen der Verkehrsunternehmen. An dieser Stelle sei lediglich in ersterer Richtung auf die unterschiedliche Beeinflussung des Personenverkehrs durch die Konjunktur exemplifiziert. Stellen wir den erwerbswirtschaftlich bedingten Arbeitsstättenverkehr und — summarisch — die konsumwirtschaftlich bedingten Reisen einander gegenüber: Durch Arbeitslosigkeit entfällt ersterer vollständig. Ist aber Arbeit vorhanden, so tritt von einer bestimmten Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte an ein bestimmter Verkehrsmittelbedarf in Erscheinung, der leistungsmäßig eine annähernd konstante Größe (durchgängig 2 oder 4 Fahrten pro Tag) bedeutet, die weder durch Überstunden noch durch wechselnde Lohnhöhe beeinflußt wird. Andererseits ist der konsumwirtschaftliche Verkehr von der Höhe des Einkommens abhängig. Er kommt selbst bei Arbeitslosigkeit, sofern noch anderes Einkommen vorhanden ist, nicht ganz zum Erliegen und zeigt mit steigendem Einkommen eine fortschreitende, allerdings nicht näher bestimmbare (ob proportional, unter- oder überproportional?) Zunahme. Generell läßt sich jedenfalls eine größere konjunkturelle Anschließbarkeit des konsumwirtschaftlichen, dagegen eine sprunghafte Beeinflussung des Arbeitsstättenverkehrs feststellen. Indessen ist weder beim Arbeitsstättenverkehr eine doch auch hier gegebene Auswirkungsmöglichkeit wechselnder Lohnhöhe in der Wahl des Verkehrsmittels (Fahrrad oder Straßenbahn bzw. Eisenbahn) noch bei beiden Verkehrsgruppen die Überdeckung konjunktureller Einflüsse durch strukturelle Wandlungen (Verschiebung der Wettbewerbskraft verschiedener Verkehrsmittel) zu übersehen.

Unser Wissen um die Bedürfnisstruktur des Verkehrs, das den betriebs- und preispolitischen Maßnahmen der Verkehrsunternehmen eine wertvolle Grundlage geben könnte und sollte, ist bislang recht gering. Was den hierbei im Vordergrund stehenden Personenverkehr betrifft, so gibt uns zwar die Ausgabe zahlreicher Ausnahmetariffahrkarten des Eisenbahnverkehrs beschränkte Aufschlüsse über gewissen Bedürfnisarten entspringenden Verkehr. Ebenso läßt sich bei einigen Verkehrsunternehmen speziellen Charakters (Bergbahnen, Fluß- oder Seen-Personenschiffahrtsunternehmen) die Bedürfnisstruktur des Verkehrs mehr oder minder genau erkennen. Gleiches gilt von einzelnen oder wiederkehrenden Verkehrsstößen bei den meisten Verkehrsmitteln. Bei dem größten Teil des Personenverkehrs kennen wir indessen nicht die bedürfnismäßige Zielsetzung, entbehren damit bislang der Einsicht in seine mehr oder minder große Dringlichkeit — Fritze hat diese Problematik in die Alternative „Muß- oder Kannverkehr“ gefaßt²⁾ — und damit auch der Möglichkeit, die Einwirkungen von Tarifänderungen auf die verschiedenen Verkehrssparten zuverlässig zu erfassen und aus den Erfahrungen Schlüsse für die wahrscheinliche Wirksamkeit späterer Tarifmaßnahmen zu ziehen.

¹⁾ K. Remy, Die wirtschaftliche und staatspolitische Aufgabe der Reichsbahn im Dritten Reich. Z. f. V.-W., 12. Jg. 1934, S. 10.

²⁾ Fritze, Reisen und Fahrpreise. Ztg. d. VDEV. 1932, Nr. 9, S. 197.

Allerdings muß, um wissenschaftlich und praktisch wirklich brauchbare Ergebnisse zu erhalten, die Aufteilung des Verkehrs in eine ziemlich große Zahl von Zweckarten erfolgen, und nur ein williges Publikum könnte den nötigen Stichzählungen mittels Fragezetteln zum Erfolg verhelfen.

Diese Zielsetzung zugleich vor Augen, vergegenwärtigt die hier beigefügte Übersicht der Personenverkehrs-Zweckarten nochmals die vielseitigen Auswirkungen der verschiedenen Bedürfnisse auf die Personenverkehrsnachfrage und ordnet die Zweckarten in die vorentwickelten Zweckgruppen des erwerbswirtschaftlich (I), konsumwirtschaftlich (II) und staatlich (III) bedingten Verkehrs ein.

Übersicht der Personenverkehrs-Zweckarten

1. Berufsort- und Wohnortwechsel (I mit II).
2. Regelmäßiger Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (I).
3. Geschäfts- bzw. Berufsreisen (I).
4. Dienstreisen (III).
5. Fahrten zum Einkauf für den Haushalt (II).
6. Regelmäßiger Verkehr zwischen Wohnung und Schule (II mit I).
7. Reisen zu und von Schulorten (II mit I).
8. Studienreisen (II mit I)¹⁾.
9. Reisen zu wissenschaftlichen und ähnlichen Kongressen (II mit I)¹⁾.
10. Reisen zu Heilungszwecken und Erholungsaufenthalt (II).
11. Ausflugsfahrten (II).
12. Reisen aus sozialem Anlaß (zwecks Besuch und Treffen von Verwandten und Bekannten) (II).
13. Fahrten zwecks Besuch wissenschaftlicher, künstlerischer und unterhaltender Veranstaltungen (Vorträge, Konzerte, Schau- und Hörspiele, Ausstellungen, Lustbarkeiten) (II).
14. Fahrten zwecks Besuch sportlicher und militärischer Veranstaltungen (II).
15. Fahrten aus religiösem Anlaß (Kirchenbesuch, Wallfahrten) (II).
16. Fahrten zwecks Teilnahme an politischen Veranstaltungen (III, auch II)²⁾.
17. Fahrten bei Dienstantritt und Dienstbeendigung in der Wehrmacht (III).
18. Truppentransporte (III).
19. Transporte politischer Funktionäre (III).
20. Gefangenentransporte (III).

Schlußbemerkung: Über den Gesamtumfang erfüllten Verkehrsbedarfes unterrichten die Untersuchungen von Pirath in seinem Werk „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“, Berlin 1934, S. 27 ff.

An die Betrachtung von Verkehrsbedürfnissen und -bedarf läßt sich die der Verkehrsbedarfspolitik, sowohl der Verkehrsunternehmen wie des Staates, anschließen. Ihre Behandlung bleibt einer späteren Studie vorbehalten.

¹⁾ (auch III, wenn in staatlichem Auftrag).

²⁾ Dem Zwecke nach gehören diese Fahrten in die Gruppe des staatlich bedingten Verkehrs; ausgabenwirtschaftlich fallen sie indessen in der Regel in die Konsumwirtschaft.

Buchbesprechungen

Wirtschaftslehre. Erster Band (Teil 1 bis 5). Prof. Dr. Friedrich von Gottl-Ottlilienfeld: Wesen und Grundbegriffe der Wirtschaft. 102 S. — Prof. Dr. Karl C. Thalheim: Die natürlichen und gesellschaftlichen Grundlagen der Wirtschaft. 80 S. — Prof. Dr. Karl C. Thalheim: Werden und Wesen der modernen Wirtschaft. 80 S. — Prof. Dr. Friedrich Raab: Die deutsche Volkswirtschaft der Gegenwart. 80 S. — Prof. Dr. Karl C. Thalheim: Die Weltwirtschaft. 80 S. Leipzig (1934). Verlag von Philipp Reclam jun.

Der Verlag von Philipp Reclam jun. hat sich entschlossen, im Rahmen seiner weltbekannten Universal-Bibliothek auch ein auf insgesamt 20 Heftechen verteiltes System der „Wirtschaftslehre“ herauszubringen, dessen Schriftleitung von Prof. Dr. Karl C. Thalheim besorgt wurde. Dieses Wagnis ist insofern zu begrüßen, als damit weitesten Volkskreisen die Möglichkeit, sich in die Grunderscheinungen des Wirtschaftslebens einführen zu lassen, eröffnet wird. Andererseits läßt sich, wie die früher erfolgte Besprechung zweier Hefte (Z. f. V. W., 12 Jg., V. A. S. 63/64) zeigte, die Gefahr, daß auf zu sehr beschränktem Raum nur Teilwissen geboten wird, nicht immer vermeiden.

In dem hier zur Besprechung stehenden, die 5 ersten Hefte der Reihe enthaltenden Bande gibt zunächst v. Gottl-Ottlilienfeld unter dem Titel „Wesen und Grundbegriffe der Wirtschaft“ eine Einführung in seine Wirtschaftsphilosophie, die manchen auf das Studium der umfangreichen Werke des Verfassers verzichten lassen wird. In seiner eigenwilligen Sprache ermöglicht v. Gottl gewiß manche wertvolle Einsicht in grundsätzliche Tatbestände des Wirtschaftslebens, so z. B. in das Verhältnis von Technik und Wirtschaft, im Ganzen aber errichtet er mit seiner Sucht nach neuen Wortprägungen eine Sklaverei des Wortes, für die weder bei der Fachwelt noch erst recht bei dem, der eine erste Einführung in das Wirtschaftsleben sucht, Bereitschaft vorhanden sein dürfte. Dazu sind seine Maximen wie „Lebensförderlichstes Zusammenspiel aller Erfüllungen im Gebilde“ und Vermehrung der „Lebenswucht der Volkswirtschaft“ von solcher Unbestimmtheit, seine Gebildegliederung in Volk, Staat und Volkswirtschaft von derartiger Willkür, daß formal wie inhaltlich diese Darstellung abzulehnen ist. —

Dem Zweck einer wirtschaftswissenschaftlichen Einführung entsprechen die von Thalheim beigeordneten Beiträge ungleich besser. Fußend auf einer gründlichen Literaturkenntnis stellen sie die wesentlichen Tatbestände und Probleme wissenschaftlich einwandfrei und allgemeinverständlich zugleich heraus. Anzuerkennen ist insbesondere die Aufzeigung der Schattenseiten des Liberalismus in Wirtschaft und Wirtschaftslehre ohne Verkennung seiner positiven Leistungen im geschichtlichen Ablauf. — In den einzelnen Heften behandelt Thalheim unter den „Natürlichen und gesellschaftlichen Grundlagen der Wirtschaft“ insbesondere die Stellung der Wirtschaft im Gesamtleben des Menschen, das Bevölkerungsproblem und das Verhältnis von Staat und Wirtschaft. „Werden und Wesen der modernen Wirtschaft“ bietet hauptsächlich einen geschichtlichen Abriss der Wirtschaftsverfassung unter Betonung der Probleme des Kapitalismus. In dem der Weltwirtschaft gewidmeten Heftechen ist die Herausstellung der Erscheinungen der Wanderungen und der Kapitalanlagen im Ausland, neben der Haupttatsache des Warenaustauschs, bemerkenswert.

Auf die Raabsche Skizze der deutschen Volkswirtschaft der Gegenwart treffen die hinsichtlich der Thalheimschen Beiträge festgestellten allgemeinen Vorzüge gleichfalls zu. Die Schilderung der wesentlichsten Produktionsgrundlagen

Deutschlands ist gut gerundet, während bei der Behandlung der Haupterscheinungen der einzelnen Wirtschaftszweige und der Wirtschaftsverfassung sich doch der Nachteil zu beschränktem Raume der Darstellung bemerkbar macht.

Im Ganzen können die vorliegenden Darstellungen — abgesehen von dem von v. Gottl beigezeichneten Heft — als ein brauchbares Mittel zur Einführung in Grundprobleme der Wirtschaft für weite Volkskreise bezeichnet werden.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Frederick Vincent de Fellner, D. sc. econ., Professor's Assistant in the University of Budapest, Communications in the Far East. London 1934. P. S. King & Son Ltd. VIII, 362 S. mit 2 Skizzen. Geb. 15 sh.

Unter dem Fernen Osten sind Japan einschließlich Korea und Formosa, Mandschukuo und China verstanden. (Einige Andeutungen über das Verkehrswesen Siams sind unbeachtlich, zugleich fehlt am Platz.) Ein einleitender Abschnitt befaßt sich vornehmlich mit den geographischen und wirtschaftlichen Grundlagen der behandelten Länder und ihrem Warenaustausch unter sich und mit der übrigen Welt. Der $\frac{3}{5}$ des Buches füllende erste Hauptabschnitt enthält eine Schilderung der verschiedenen Verkehrseinrichtungen und -leistungen (Eisenbahnen, Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Straßenwesen, Kraftverkehr, Luftverkehr, Post- und Nachrichtenverkehr, Großstadtverkehr), jeweils in der Reihenfolge der vorerwähnten Länder. Der zweite Hauptabschnitt behandelt die Verkehrsbeziehungen des Fernen Ostens zur übrigen Welt unter Betonung der Suez-Route.

Der Verfasser hat in dem Buch ein umfangreiches Material zusammengetragen. Außer auf den einschlägigen Statistiken fußt er vornehmlich auf allgemeinen, die Wirtschaft des Fernen Ostens mitbehandelnden Nachschlagewerken — was mehr diese als das Buch empfiehlt — sowie einem weit zerstreuten Aufsatzschrifttum, beides vorwiegend englischer, alsdann deutscher Herkunft. Die meisten Angaben reichen nur bis 1930. Vergleiche zwischen den Verkehrsleistungen einzelner Jahre sind verschiedentlich in ermüdender Breite gebracht. Auch sind einige Wiederholungen, Unklarheiten und Widersprüche unterlaufen. Zwischen dem einleitenden und dem zweiten Hauptabschnitt ergeben sich manche Überdeckungen. Beim Streifen der Verkehrsverhältnisse anderer Länder hat sich der Verfasser verschiedene Schnitzer geleistet. Eingestreute allgemeine Betrachtungen sind gelegentlich reichlich platt. Die Sicherheit des Urteils läßt zu wünschen übrig, so wenn der Verfasser abwechselnd erklärt, das Schwergewicht des Weltverkehrs habe sich schon auf den pazifischen Ozean verlagert oder es beginne sich dorthin zu verlagern. Straffere Materialauswertung und Gedankenführung hätten eine Verminderung des Buchumfangs um etwa ein Drittel erlaubt und damit den wissenschaftlichen Wert und die Lesbarkeit der Veröffentlichung erhöht. Als fleißige Zusammenfassung weit zerstreuten Materials kann das Buch zur Einführung in die wichtigsten Tatsachen des ostasiatischen Verkehrswesens und zum Nachschlagen dienlich sein; als spezifisch verkehrswissenschaftliche Leistung ist es indessen von geringem Rang.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Technikgeschichte. Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie, Band 24. (Abhandlungen zur Technikgeschichte des Eisenbahnwesens.) Im Auftrage des Vereines Deutscher Ingenieure, herausgegeben von Conrad Matschoß. Berlin 1935. VDI-Verlag G. m. b. H. IV, 148 Seiten. DIN A4 mit 108 Abbildungen im Text und auf 24 Tafeln. Geb. RM 12,—.

Das 100-Jahr-Jubiläum der deutschen Eisenbahnen veranlaßte Conrad Mat-schoß, diesen Band der Technikgeschichte — abgesehen von Miscellen im Anhang — allein Abhandlungen zur Geschichte der Eisenbahntechnik vorzubehalten. Er selbst steuerte einen einleitenden allgemeinen Überblick „Hundert Jahre deutsche Eisenbahn“ bei, der auf Grund umfangreicher Literaturkenntnisse das erste Werden der Eisenbahnen in der Vielfalt seiner Beziehungen lebensvoll schildert — das negative Urteil über den sonst viel gepriesenen Joseph Ritter von Baader ist beachtlich —, die späteren Jahrzehnte aber etwas zu eilig überfliegt. Ähnlich läßt sich von der durch Otto Mahr zusammengestellten Zeittafel zur Geschichte der Eisenbahnen sagen, daß sie die bau- und betriebstechnischen Entwicklungsdaten bis gegen 1870 umfassend wiedergibt, während die neueren Angaben spärlicher sind und insbesondere die eingestreuten Daten zur Eisenbahnpolitik und -verwaltung zu wünschen übrig lassen. Die Geschichte einer in ihrer Bedeutung immer klarer hervorgetretenen Verwaltungsaufgabe der Eisenbahnen, nämlich der theoretischen Aus- und Fortbildung ihrer Bediensteten hat durch Bruno Schwarze eine anregende Darstellung in einem von der Anlernung der ersten deutschen Lokomotivführer bis zu den heutigen Hochschul-Studienkonferenzen der Reichsbahn gespannten Abriß gefunden.

Abgesehen von einem sich auf die Verkehrsbeziehungen Ulms beschränkenden Beitrag von M. E. Feuchtinger „100 Jahre Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Landstraße“ beziehen sich die anderen Abhandlungen auf Sondergebiete der Eisenbahntechnik. In ihrer Gesamtheit belegen sie eindringlich, welch eine Vielheit von Ingenieurleistungen notwendig war, um die Eisenbahnen zu ihrem heutigen Stand zu heben. Treffend bemerkt z. B. Otto Mahr in seiner Schilderung „Aus der Geschichte der Eisenbahnräder“, daß hinsichtlich Rad und Schiene „die größten technischen Fortschritte eigentlich nicht von den Eisenbahningenieuren, sondern von den Hüttenwerken gemacht werden mußten“. Der Beitrag von Erhard Born „Zur Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnsignalwesens“ belegt andererseits, daß ohne die gleichzeitige Entwicklung der Nachrichtentechnik sich ein dichter Eisenbahnverkehr niemals hätte entfalten können. Zugleich gibt er ein anschauliches Bild von dem „Sternenhimmel bunter Lichter“, den der Partikularismus der Bahnverwaltungen und Staaten im Signalwesen hervorgerufen hatte, bis die 1870er Jahre eine Vereinheitlichung brachten. In umfassender Weise ist die „Geschichte der Normung im Eisenbahnwesen“, in der der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1850 bahnbrechend auftrat, durch E. Metzeltin dargestellt. Ein Aufsatz von A. Hertwig „Die Eisenbahn und das Bauwesen“ stellt die Geschichte des Brückenbaus in den Vordergrund. Er zeigt u. a. auch in anregender Weise, wie der Wandel ästhetischer Neigungen sich im Eisenbahnbrückenbau ausgewirkt hat. Das für den Brückenbau wesentliche, durch Wöhler um 1860 erstmalig in den Vordergrund des Interesses gerückte und heute wieder darin stehende Problem der Dauerfestigkeit und der Ermüdungserscheinungen des Stahls ist alsdann in einer längeren Abhandlung von Hans Ude „Zur Geschichte der Eisenbahnwerkstoffe“ neben anderen Fragen ausführlicher behandelt. E. Metzeltin hält schließlich in einem Artikel „Die ersten deutschen Lokomotivbauer“ das Andenken an sie und die Leistungen ihrer Werke lebendig.

Als Ganzes bildet diese Abhandlungsreihe eine sowohl dem Verkehrstechniker wie dem technisch interessierten Verkehrswirtschaftler willkommene Gabe zur deutschen Eisenbahn-Jahrhundertfeier.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Walther Beckert, Reform der Reichsverkehrspolitik! Dortmund 1934.
Verlag von Fr. Wilh. Ruhfus.

Zu der auf Seite 11 ff. des 13. Jahrgangs der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft veröffentlichten Besprechung hat der Verfasser um Veröffentlichung folgender Ausführungen gebeten:

Ohne zu den Ausführungen der Buchbesprechung im übrigen Stellung zu nehmen, stelle ich zwei Irrtümer richtig, die zu Fehlschlüssen geführt haben.

1. Meine Vergleiche der Güterverkehrsleistungen und -einnahmen in den Jahren 1931 und 1932 einerseits und dem Jahre 1913 andererseits werden als fehlerhaft bezeichnet, weil die für 1913 gebrachten Unterlagen falsch seien, wie die Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auswiesen.

Der Vorwurf ist unberechtigt, weil die von den Geschäftsberichten der Reichsbahn 1925 gebrachten Zahlen für 1913 nicht vergleichsfähig sind. Meine Arbeit befaßt sich lediglich mit dem Eil-, Expresß- und Frachtstückgut und dem Wagenladungsverkehr nach Normaltarifen und nach Ausnahmetarifen. Demgegenüber enthalten die Angaben der Geschäftsberichte für den Gesamtverkehr 1913 darüber hinaus noch Militärgut, Tiere, frachtpflichtiges Dienstgut, frachtfreies Dienstgut und Nebenerträge. Diese auszuscheidenden Posten betragen 1913 z. B. bei den Einnahmen 141 Millionen Mark. Die Einzelangaben für 1913 aus dem Geschäftsbericht sind für meine Gegenüberstellung ebensowenig verwendbar. Die Lücke, die die Geschäftsberichte der Reichsbahn in den Angaben für 1913 lassen, wird ausgefüllt durch das amtliche Zahlenwerk „Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahre 1925“, wo die von mir für 1913 gebrachten Zahlen für die Einnahmen, Verkehrsmenge, Tonnenkilometer, durchschnittliche Transportweite, Frachteinnahmen je Tonne und Frachteinnahmen je tkm auf S. 279 letzte Zeile sämtlich aufgeführt sind.

2. Zu meiner Feststellung, daß die tkm-Einnahme der Reichsbahn 1932 gegenüber 1925 aus den Ausnahmetarifen um 20 vH, aus den Kohlentarifen um 25 vH gesunken, aus den Normaltarifen und dem Expresß-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr aber fast unverändert geblieben sei, wird ausgeführt: „Nur durch die Wahl des Jahres 1925 als Ausgangspunkt ist es B. möglich, eine starke Diskrepanz in der neueren Niveauentwicklung von Normal- und Ausnahmetarifen festzustellen“ usw. „Man nehme das Jahr 1926, von dem an die Kurven ruhiger verlaufen, als Ausgangspunkt — und die Diskrepanz zwischen Normal- und Ausnahmetarifniveau 1932 verringert sich auf rund 3 vH!“ Damit sei meine These von der Überhöhung der Normaltarife gegenüber den Ausnahmetarifen auf das tatsächliche geringe Maß zurückgeführt.

Es ist falsch, anzunehmen, ich hätte das Jahr 1925 willkürlich oder gar nur dem Ergebnis zuliebe als Ausgangspunkt gewählt. Es ist auch ein Irrtum, anzunehmen, man könne zur Untersuchung der Auswirkung der Ausnahmetarifpolitik auf die Normaltarife das Jahr 1926 oder irgendein anderes Jahr als Basis wählen. Richtig ist vielmehr, daß das Jahr 1925 als das „große Jahr der Ausnahmetarife“ zwangsläufig der Ausgangspunkt für eine derartige Untersuchung sein muß. Der Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für das Jahr 1925 sagt auf Seite 7: „Bei Beginn des Geschäftsjahres wurden 52 vH aller Gütermengen zu A.-T. befördert. Am Ende des Geschäftsjahres hat sich der Prozentsatz durch Schaffung vieler neuer Ausnahmetarife auf rund 60 vH erhöht.“ In dem einen Jahr 1925 wurden also 8 vH aller Güter neu in Ausnahmetarife versetzt, während bis zum Jahre 1932 einschließlich, also in den nächsten 7 Jahren, zusammen nur 10 weitere Prozent neu in Ausnahmetarife gebracht wurden. Läßt man die

Kohle, die eine Sonderuntersuchung erfordert hätte und die ich deshalb unberücksichtigt gelassen habe, außer Betracht, so zeigt sich noch deutlicher, daß das Jahr 1925 ohne Entstellung des Bildes nicht ausgeschaltet werden kann.

Korvettenkapitän a. D. Walther Beckert, Dortmund.

Auf die vorstehenden Einwendungen erwidert der Rezensent:

Irrtümer liegen nur bei dem Verfasser vor. Meine Feststellungen in der Besprechung bestehen nach wie vor zu Recht.

Zu 1. Die von Beckert nach seinen Angaben seinen Berechnungen auf S. 4/5 seiner Schrift zugrundegelegten Zahlen betreffend den Eil- und Frachtgutverkehr (ausschl. Tiere, Militärgut und Dienstgut) stehen zwar auf S. 279, letzte Zeile, des von ihm angegebenen Zahlenwerkes. Wie ihm aber ein Vergleich mit den Angaben auf der von ihm gleichfalls benutzten S. 270 desselben Werkes, vorletzte Zeile, gezeigt haben müßte, kann die auf S. 279 gebrachte Mengenangabe nicht richtig sein. Es ist doch nicht möglich, daß der Eil- und Frachtgutverkehr ohne Tier-, Militärgut- und Dienstgutbeförderung 1913 (alte Grenze) rd. 559,8 Mill. t betrug, mit Einschluß der genannten Posten aber 525 Mill. t. Die letztere Zahl ist nun in der Tat die von der Reichsbahn dauernd festgehaltene Größe; sie ist auch in dem Buch des seinerzeit für die Reichsbahnstatistik zuständigen Referenten Reichsbahndirektor Dr. K. Steuernagel „Statistik und Eisenbahn“ (1931), S. 167, näher begründet. Hingegen ist die Zahl von 559,8 Mill. t, wie die Ausgabe 1926 (S. 239 letzte Zeile) des von dem Verfasser benutzten Zahlenwerkes belegt, fallen gelassen worden. Es bleibt also dabei, daß die von dem Verfasser für 1931 und 1932: 1913 errechneten Prozentsätze der t-Leistung, der Durchschnittseinnahmen pro t und der durchschnittlichen Transportweite falsch sind.

Zu 2. Daß 1925 besonders viele Ausnahmetarife eingeführt wurden, ist mir bekannt. Aus dieser Tatsache ist nun aber nicht, wie der Verfasser meint, die Folgerung zu ziehen, daß das Jahr 1925 in den Tarifniveauevergleich einzubeziehen ist, sondern die, daß es aus diesem herauszulassen ist. Denn 1. geht der Verfasser, da die tarifstatistischen Ergebnisse des Jahres 1925 nur einen Durchschnitt aus im Lauf dieses Jahres stark veränderten Verhältnissen darstellen, von schwankenden Grundlagen aus; 2. vergleicht er um so mehr Unvergleichbares, je mehr das Normal- und das Ausnahmetarifniveau durch Versetzung von Gütern aus dem Normal- in Ausnahmetarife sich auf einen verschiedenen Güter-, „Inhalt“ bezieht. Die Einwendungen des Verfassers stärken also nur meine Auffassung, daß das Jahr 1926 eine geringeren Einwendungen ausgesetzte Basis für einen Tarifniveauevergleich abgegeben hätte.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Literaturanzeigen

J. W. Reichert, Dr., Standorts- und Verkehrsfragen der westeuropäischen Eisenindustrien. Verkehrswiss. Forschungen a. d. Verkehrs-Seminar a. d. Univ. Münster, Heft 5. Münster i. W. 1935. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. 36 S. RM —,90.

Wenn dieser Vortrag des bekannten Industriepolitikers auch keine wesentlichen neuen Erkenntnisse zutage fördert, so ist er doch als allgemeiner, statistisch und kartographisch gut ergänzter Überblick über die örtlichen Produktionsbedingungen der Eisenindustrien Englands, Frankreichs, Belgiens, Luxemburgs, Italiens und Deutschlands recht brauchbar.

N.-Z.

Adolf Sarter, Dr. iur., Reichsbahndirektionspräsident, und **Theodor Kittel**, Dr. iur., Reichsbahndirektor. Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muß. Ein Überblick über Entstehung, Verfassung, Aufgaben und Wirken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Fünfte, völlig neubearbeitete Auflage. Berlin 1935. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 68 S. RM 1,50.

Die neueste Auflage dieser hervorragenden Einführungsschrift verdient besondere Beachtung, insofern sie — gedeckt durch den Unbedenklichkeitsvermerk der NSDAP. — einerseits die Vorteile der Befreiung der Reichsbahn vom Parlamentarismus in den Jahren 1924—1933 und ihren Charakter als deutsches Wirtschaftsinstrument trotz der national bedrückenden Auslandsbeteiligung 1924 bis 1930 festhält, andererseits die vollständige Eingliederung der Reichsbahn in den nationalsozialistischen Staat trotz Aufrechterhaltung der zwischenstaatlich bedingten Gesellschaftsform aufzeigt. Wenn die Verfasser deshalb auch mit Recht feststellen, daß „die zeitweilig viel erörterte Frage einer Änderung des Reichsbahngesetzes ihre Bedeutung verloren“ habe, so bleibt gleichwohl nicht zu verkennen, daß auch die noch durch das Reichsbahngesetz gebundenen Formen (insbesondere: Verwaltungsrat als Träger der Kompetenz-Kompetenz und als Beschlußorgan) auf die Dauer doch einmal mit einem nach dem Führerprinzip ausgerichteten Staatsaufbau in Einklang zu bringen sind. N.-Z.

Lothar Kirsten, Dr., Die Personalpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1924—1933. Eine finanzwissenschaftliche Untersuchung. Probleme des Geld- und Finanzwesens. Bd. XIII. Leipzig 1935. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. VIII, 88 S. Kart. RM 5,20.

Auch wenn man nicht in sämtlichen Punkten in der Beurteilung einzelner personalpolitischer Maßnahmen mit dem Verfasser einig geht, verdient diese Arbeit doch sowohl als wissenschaftliche Leistung Anerkennung wie gegenständlich Beachtung. Sie bietet eine saubere Systematisierung der Mittel der Personalpolitik, die grundsätzlich in Bestands- und Ausgabenpolitik unterteilt wird, und weist deren zahlenmäßige Auswirkung nach. Es zeigt sich, daß die Reparationsbelastung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft diese nicht an einer für die Bediensteten wie die Reichsbahnfinanzen stark ins Gewicht fallenden Verbesserung der Bezüge der unteren Beamtschaft und der Arbeiterschaft gegenüber der Vorkriegszeit gehindert hat, daß andererseits die von den Gewerkschaften 1924—1930 diktierte Lohnsteigerung in der Richtung einer möglichen Einschränkung der Arbeiterzahl wirken mußte. N.-Z.

Deutsche Reichsbahn, Übersichtskarte. Format: 69×57 cm. Vertrieb: Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1935. RM —,90.

Wie in den früheren Ausgaben zeichnet sich diese Karte, die auf einem Wasserläufe und Gebirge zeigenden Grund die deutschen Eisenbahnen getrennt nach Schnell- und Eilzuglinien und sonstigen Linien wiedergibt — neuerdings sind auch die im Bau befindlichen Linien eingezeichnet — durch große Übersichtlichkeit aus. Ohne daß diese beeinträchtigt werden müßte, könnte sie indessen an Inhalt und Werbewirkung noch gewinnen, wenn einmal die elektrisch betriebenen Strecken, ein andermal die Linien, auf denen FD-Züge und Schnelltriebwagen verkehren, besonders hervorgehoben würden. N.-Z.

Max Hoeltzel, Dr., Aus der Frühzeit der Eisenbahnen. Mit einer Bibliographie. Ein Beitrag zur Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1935. Julius Springer. 112 S. RM 4,—.

Ein Fünftel der Schrift enthält aphorismenhafte Betrachtungen zur Frühzeit der Eisenbahnen und ihrer Literatur, vier Fünftel nimmt eine Bibliographie der Eisenbahnliteratur bis 1850 (unter Beifügung wichtiger später erschienener Veröffentlichungen zur Frühgeschichte der Eisenbahnen) ein. Mit vollem Recht bemerkt ein Geleitwort Pirath's hierzu, daß sie eine längst empfundene Lücke im Quellenstudium des Verkehrswesens ausfüllt und daß die Verkehrswissenschaft dem Verfasser für diese Tat selbstlosesten Einsatzes im Dienste reiner Wissenschaft dankbar sein muß. Leider ist der Nutzen der Bibliographie dadurch eingeschränkt, daß der Verfasser keine Angaben über Büchereien, in denen sich die angeführten Veröffentlichungen befinden, beigefügt hat. Auch trifft trotz der ungeheuren Leistung des Verfassers seine — schwerlich überhaupt erfüllbare — Annahme nicht zu, daß, „von dem Schrifttum Amerikas abgesehen, in der Aufzeichnung wohl keine im Druck erschienene und veröffentlichte Arbeit fehlen werde, die der Aufnahme wert wäre“; denn es fehlen von wichtigen, im Institut für Verkehrswissenschaft vorliegenden Veröffentlichungen die *Railway Economy* von Dionysius Lardner (London 1850) und die von Kastner bewirkte deutsche Übersetzung des Handbuchs über die Leistungen und Fahrbetriebskosten der Eisenbahnen von Alphons Belpaire (Wien 1849). N.-Z.

S. L. Gabriel, Dr., Außenhandel und Eisenbahn-Gütertarifpolitik. 12. Heft der Schriftenreihe „Volkswirtschaft“, hrsg. von Hofrat Professor Dr. Josef Gruntzel. 1934. Carl Heymanns Verlag, Berlin, und Österreichischer Wirtschaftsverlag Kommanditgesellschaft Payer & Co., Wien, 156 Seiten. RM 7,—.

Eine seltsam in der Luft schwebende Arbeit, da die Kernfrage, in welchem Umfang außenhandelspolitische Erwägungen auf die Eisenbahntarifpolitik irgendwelcher Länder eingewirkt haben oder einwirken, unbeantwortet bleibt, sich allerdings auch nicht beantworten läßt, wenn dem Verfasser zufolge der handelspolitische Charakter einer Tarifmaßnahme von der Tatsache der Abweichung von der privatwirtschaftlichen Tarifbildung abhängig angenommen wird. Die Studie bietet im wesentlichen eine problematisch bleibende Inbeziehungsetzung von Eisenbahnverfassung und handelspolitischer Tarifhandhabung, eine sterile Dogmengeschichte des Themas und eine Theorie der Gütertarifmanipulation als handelspolitischen Mittels. Sie ist eine ausgesprochen intellektualistische Leistung, die einerseits manche Probleme und funktionelle Zusammenhänge klarstellt, andererseits es aber auch fertig bringt, aus der Verbindung gerissene und falsch interpretierte Äußerungen anderer Autoren zu benutzen, um Attacken gegen nicht vorhandene Gegner zu reiten. N.-Z.

Heinz Burgemeister, Dr., Der Gütertransport mit Eisenbahn und Kraftwagen in Deutschland. Ein Beitrag zur gesetzlichen Neuregelung im Hinblick auf die Reichsautobahnen. Abhandlungen aus dem gesamten Handelsrecht, Bürgerlichen Recht und Konkursrecht, 3. Heft. Stuttgart 1935. Ferdinand Enke Verlag. VIII, 86 S. RM 2,80.

Die mehr volkswirtschaftlichen als juristischen Charakter tragende, an sich recht sachliche Arbeit beschäftigt sich zu drei Fünftel ihres Raumes mit der Entwicklung der Eisenbahn-Kraftwagenfrage bis 1933 und bestärkt damit den Wunsch, daß Hochschullehrer ihren Doktoranden nicht Themen übertragen möch-

ten, zu denen der Bearbeiter angesichts der schon vorliegenden Literatur bei bestem Willen keine neuen Gesichtspunkte zu gewinnen vermag. Auch die anschließenden, durchweg Bekanntes enthaltenden Ausführungen über die Reichsautobahnen bringen zu dem gestellten Problem kaum Wesenhaftes. Erst die zum Schluß wiedergegebenen von den verschiedenen beteiligten Stellen 1934 entwickelten Lösungsvorschläge zur Eisenbahn-Kraftwagenfrage ergänzen die bisherige Literatur, haben allerdings infolge des während der Veröffentlichung erfolgten Erlasses des Güterfernverkehrsgesetzes vom 26. Juni 1935 jetzt schon historischen Wert.

N.-Z.

Otto Most, Güterfernverkehrsgesetz und Handelskammern. Schriftenreihe „Verwaltung und Wirtschaft am Niederrhein“, Heft 21. Duisburg 1935. „Rhein“ Verlags-G. m. b. H. 24 S. RM 1,—.

Wiedergabe eines in der Deutschen Wirtschafts-Zeitung veröffentlichten Aufsatzes, der einen willkommenen Überblick über die öffentliche Behandlung der Eisenbahn-Kraftwagenfrage von 1930 bis zum Güterfernverkehrsgesetz vom 26. Juni 1935 unter Betonung der von dem Verfasser stark beeinflussten Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelstages und der Internationalen Handelskammer gibt.

N.-Z.

Fritz Müller, Dr., Geheimer Regierungsrat, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Straßenverkehrsrecht mit einem technischen Leitfaden. (9. Auflage des bisherigen Werkes „Automobilgesetz“.) Stilkes Rechtsbibliothek Nr. 44. Berlin 1935. Verlag Georg Stilke. XII, 816 S. Geb. RM 22,50.

Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und die Reichsstraßenverkehrsordnung werden in der bei dem Verfasser bekannten gründlichen, sowohl für den Praktiker wie den Theoretiker wertvollen Weise kommentiert. Besonders begrüßenswert der wiederholte Hinweis auf verwandte und einschlägige Gesetzesbestimmungen und auf Befugnisse und Anordnungen von Verwaltungsbehörden. Zuviel des Guten bei der Heranziehung von Entscheidungen, die durch die neuere Rechtsprechung überholt sind. Hierbei wäre weniger „mehr“ gewesen, zumal das Buch in erster Linie für die Praxis bestimmt ist, daher nicht, wie der Verfasser im Vorwort sagt, „dem fortdauernden Anwachsen des Umfangs des Buches mit drucktechnischen Maßnahmen begegnet werden muß“, sondern eine Verringerung des Textes tunlich und möglich ist.

E.

Hermann Ketterer, Dr., Die Streupflicht in Gesetzgebung und Rechtsprechung mit besonderer Darstellung der Haftung von Behörden und Privatpersonen für Schäden durch Winterglätte. München und Berlin 1935. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. XVI, 189 S. Geb. RM 6,50.

Ein, wie über 300 Entscheidungen des Reichsgerichtes und der Oberlandesgerichte belegen, gleich wichtiges und diffiziles Kapitel des Verkehrssicherungs- und Haftpflichtrechtes hat hier durch einen hervorragenden Sachkenner eine erschöpfende Darstellung erfahren, die bei klarer Gliederung und stichwortmäßigen Unterteilungen sowohl eine geschlossene wissenschaftliche Leistung darbietet wie den Nachschlagebedürfnissen der Rechtspraxis entspricht. Die ungeheure Zersplitterung des Streupflichtrechtes durch Ländergesetze, Ortssatzungen und Polizeiverordnungen, die z. T., wie der Verfasser darlegt, sogar des festen Rechtsgrundes entbehren, rechtfertigt den Wunsch nach einer grundlegenden rechtsrechtlichen Regelung, für die der Verfasser einen Entwurf beifügt.

N.-Z.

Dieter Harlan, Dr. jur. Kraftfahrzeughaftpflicht und Schrecksekunde. Dresden-A. 24 1935. Risse-Verlag. 44 S. RM 3,—.

Curt Heise, Dr. jur. Die Vorfahrtregelung im Deutschen Reiche. Dresden-A. I 1934. Risse-Verlag. 54 S. RM 3,—.

W. Thoolz, Dipl.-Ing., Der Fahrzeugdieselmotor. Praktisches Handbuch für Fahrt und Werkstatt. Autotechnische Bibliothek Bd. 96. Berlin 1935. Richard Carl Schmidt & Co. 230 S. m. 165 Abbild. u. 3 Tafeln. Geb. RM 1,96.

Das Buch vermittelt dank eines gut verständlichen Textes und zahlreicher klarer Abbildungen vielseitige, die praktischen Bedürfnisse erfüllende Kenntnisse des Fahrzeugdieselmotors im allgemeinen wie einzelner Bauarten. Besondere Aufmerksamkeit ist der zweckmäßigen Pflege des Motors und der Abstellung von Störungen gewidmet. N.-Z.

Karl Brackmann, Dr., Fünfzig Jahre deutscher Afrikaschiffahrt. Die Geschichte der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie. Berlin 1935.

Dietrich Reimer, Andrews & Steiner. VIII, 168 S. Text, 69 S. Abbild., 1 Karte.

Dieses nach Inhalt und Form gleich erfreuende Buch bildet ein wertvolles Dokument zur deutschen Seeschiffahrts- und Kolonialgeschichte, zugleich berufen, den Kolonialgedanken im Deutschen Volk wachzuhalten. Die Geschichte der beiden Afrikalinen in der Vorkriegszeit zeigt die auch bei anderen deutschen Reedereien zu beobachtende Grundlinie: nach harten Kampfzeiten ein grandioser Aufstieg, dessen Einzigartigkeit und Einmaligkeit heute zutage liegt; sie erhält jedoch ihre Sondernote durch die sich zugleich als Förderung und Fesselung auswirkende Einbeziehung der Linien in staatliche Aufgaben (siehe Subventionsvertrag der D. O. A. L., Heerestransporte der Woermann-Linie beim Herero- und Hottentottenaufstand). Gleich bewegend die Schilderung der Folgezeit: der annähernd absoluten Vernichtung des Friedenswerkes durch den Weltkrieg, des zäh erkämpften Wiederaufstiegs und der wirksamen Stützung der durch die Weltkrise äußerst bedrohten deutschen Seefahrt durch das Dritte Reich. N.-Z.

Der Hafen Hamburg. (Herausgegeben von der Behörde für Wirtschaft in Hamburg 1935.) 32 S. 4°. Illustr.

Ein repräsentatives Dokument, dessen Text kurz über die wesentlichen Einrichtungen des Hamburger Hafens berichtet und dessen größtenteils künstlerische Aufnahmen sein vielseitiges Leben widerspiegeln. N.-Z.

Alan Bell, Port of London 1909—1934. Published by The Port of London Authority. London 1934. 74 S. mit 1 Karte. Illustr.

Das 25jährige Bestehen der Port of London Authority, die 1909 die Verwaltung des Themse-Seeweges und der Londoner Docks übernahm, gab den Anlaß zu dieser vornehm-einfach gehaltenen Jubiläumsschrift. Im Rahmen eines von den frühesten Anfängen ausgehenden Überblicks betont sie die von der P. L. A. zur Modernisierung des alten Welthafens geleisteten umfangreichen Arbeiten, nicht ohne dem Ganzen einen gewissen, typisch angelsächsischen romantischen Schimmer zu verleihen. N.-Z.

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Hrsg. von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath.

Heft 8. Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen. Berlin 1935. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 73 S. mit 31 Abb. RM 4,80.

Das technisch, wirtschaftlich und politisch gleich aktuelle Problem einer einschneidenden Beschleunigung der Verkehrsmittel hat hier unter vorzugsweiser Abstimmung auf den Luftverkehr eine meisterliche Behandlung erfahren. In einer auf das Grundsätzliche abgestellten, durch Vielseitigkeit und Prägnanz der Gesichtspunkte wieder gleich ausgezeichneten Abhandlung untersucht Pirath die Motive für den Schnellverkehr, seine Voraussetzungen, das Kostenverhältnis zum langsameren Verkehr, das Organisationsproblem. Ein Beitrag von Dr.-Ing. H. Zöllner untermauert diese Ausführungen durch eine tiefeschürfende Analyse der technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Luftschnellverkehrs unter Mitheranziehung der Ergebnisse der „Swissair“-Expreflinie. Wesentlichstes Ergebnis der Untersuchungen ist die Erkenntnis der Notwendigkeit einer starken Beschleunigung des Luftverkehrs — will er seinen Leistungsvorzug gegenüber den ausgreifenden Landverkehrsmitteln behaupten — und der Möglichkeit, die beträchtlichen Mehrkosten des Schnellverkehrs durch intensivere Materialausnutzung zu kompensieren. N.-Z.

Post. Hrsg. vom Bund reisender Kaufleute (Deutsche Arbeitsfront, Berufsgruppenamt). Berlin 1934. 48 S.

Dem Auskunftsheft über alles Wissenswerte im Verkehr des reisenden Kaufmanns mit der Eisenbahn ist nunmehr eine gleichartig angelegte handliche Schrift über die Deutsche Reichspost gefolgt. Sie unterrichtet weitgehend über die für den reisenden Kaufmann wichtigen postalischen Einrichtungen und die Bedingungen für ihre Benutzung, weniger aber über die Gebühren. Bei einer Reihe von Stichworten dürfte dem Kaufmann eine ausführlichere Darstellung erwünschter erscheinen; im Stichwortverzeichnis vermißt man direkt Angaben über den Auslands-Fernsprechverkehr. Th. F.

Deutsche Reichspost, Deutschlands Fernsprechverkehr mit dem Ausland. 1934. 88 S.

Inhalt: Benutzungsordnung und Tarife des Fernsprechverkehrs zwischen Deutschland und dem übrigen Europa, Außereuropa und Schiffen in See. — Für den europäischen Verkehr sind die Gebühren zwischen 67 deutschen Plätzen und den jeweils wichtigsten Städten des Auslandes angegeben.

Der Fremdenverkehr in der Schweiz. Reden, Vorträge und Diskussionsvoten, gehalten am Schweizerischen Verkehrskongreß 1934 in Bern (25. bis 27. Mai 1934), organisiert von den eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden auf Initiative des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes. (Druck: Verbandsdruckerei A. G. Bern.) 136 S. Illustr.

Der Schweizerische Verkehrskongreß 1934 bot in seinen Vorträgen und Diskussionsreden ein eindrucksvolles Bild der hervorragenden Rolle, die der Fremdenverkehr in der Volkswirtschaft der Schweiz spielt. In einem „Nationale Verkehrspolitik“ betitelten Referat stellte Minister Dr. W. Stucki prägnant die Stellung des schweizerischen Verkehrs- und Hotelwesens in der Außenwirtschaftspolitik der Schweiz heraus. Professor Dr. König unterstrich in seinem Referat „Fremdenverkehr und Landwirtschaft“ die Möglichkeiten engerer Zusammenarbeit. Als

Diskussionsredner ergriffen neben anderen führende Persönlichkeiten der schweizerischen Verkehrswirtschaft, so Generaldirektor Dr. R. Furrer, Generaldirektor Dr. A. Schrafl, Direktor Professor Dr. Volmar, Präsident Dr. H. Seiler das Wort.
N.-Z.

Fritz Weike, Erster Syndikus der Industrie- und Handelskammer Hannover, *Der Aufbau der gewerblichen Wirtschaft mit Einschluß des Verkehrs. Ein Gesamtüberblick mit den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen, Anordnungen und Erlassen.* (Abgeschlossen am 1. Dezember 1935.) Berlin 1935. Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik G.m.b.H. 124 S. Brosch. RM 3,60.

Die Veröffentlichung stellt im wesentlichen eine für Nachschlagezwecke dienliche umfassende Wiedergabe der Gesetze, Verordnungen, Erlasse zum körperchaftlichen Aufbau der deutschen Wirtschaft (insbesondere der Wirtschaftskammern sowie der Organisation des Handwerks) dar. Für den Verkehr enthält sie lediglich die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. September 1935 und die Vereinbarung betr. den Beitritt des Reichsverkehrsministers zu dem das Verhältnis zwischen Deutscher Arbeitsfront und Wirtschaftsorganisation regelnden Leipziger Abkommen. Den Gesetzes- usw. Texten ist eine kurze systematische Einleitung, die die Wirtschaftskammer-Organisation in den Vordergrund stellt, vorangeschickt. Über den Stand der verbandsmäßigen Durchgliederung des organischen Aufbaus, insbesondere der Reichsverkehrsgruppen, enthält die Veröffentlichung nichts.
N.-Z.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Bezirks der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel. Zweite Ausgabe. Schriftenreihe der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort, Heft 23. Duisburg 1935. „Rhein“-Verlags-G. m. b. H. 24 S. mit einer Kartenskizze.

Vorwiegend statistisch ausgerichteter Überblick über Besiedlung, Produktions- und Verkehrsbedeutung des Duisburger und des nördlich bis zur holländischen Grenze anschließenden Wirtschaftsgebietes.
N.-Z.

F. Neesen, Prof. Dr.-Ing., *Deutschlandfahrt der Deutschen Studentenschaft Danzig 23. Juni—19. Juli 1935.* (Danzig 1935.) 120 S. Illustr.

Unter den Leitworten „100 Jahre deutsche Eisenbahn“ — „50 Jahre deutscher Kraftwagen“ — „Deutsche Reichsautobahn“ — „Nordatlantik-Zeppelinverkehr“ führte die Deutsche Studentenschaft Danzig unter Führung von Prof. F. Neesen mit insgesamt 33 Teilnehmern in 8 von deutschen Automobilfabriken zur Verfügung gestellten Kraftwagen in 26 Tagen eine 6000 km lange Fahrt durch Deutschland, zu wichtigen Verkehrsanlagen und führenden Werken der Verkehrsmittelindustrie, durch. Über die ungemein mannigfaltigen Erfahrungen und Erlebnisse dieser Fahrt, die zugleich die unlösliche Verbundenheit Danzigs mit dem Reich bekundete, berichten ihr Leiter und eine Reihe der Teilnehmer frisch und anschaulich, so daß der wissenschaftliche und politische, persönlichkeitsbildende Wert der Veranstaltung klar hervortritt.
N.-Z.