

Kraftverkehrswirtschaft

Vortrag¹⁾

Von Dr.-Ing. e. h. Brandenburg

Ministerialdirektor im Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium, Berlin

Meine Herren!

Ich darf mich zunächst eines Auftrages entledigen: Der Herr Reichsverkehrsminister Freiherr v. Eltz und Herr Staatssekretär Koenigs haben mich gebeten, Ihnen, Herr Geheimrat Brecht, und der hier versammelten Gesellschaft ihre besten Grüße zu übermitteln. Ich füge der Erledigung dieses Auftrages meine herzlichsten Glückwünsche zu der eben erfolgten Wiederwahl des Herrn Geheimrates Brecht zum Vorsitzenden der Gesellschaft hinzu und richte diese Glückwünsche sowohl an die Gesellschaft als an Herrn Geheimrat Brecht selbst. Ich bin überzeugt, hiermit auch die Empfindungen des Herrn Ministers auszudrücken.

Wenn ich heute zu Ihnen über Kraftverkehrswirtschaft sprechen soll, so lasse ich absichtlich die Fragen der Produktionswirtschaft und der Exportwirtschaft beiseite und beschäftige mich lediglich mit verkehrswirtschaftlichen Angelegenheiten, die ich in vier Gruppen einteilen möchte:

Die erste Gruppe enthält den rein individuellen, nicht gewerblichen Kraftverkehr, und zwar sowohl den Personenverkehr als den Güterverkehr, welcher letzteren man in diesem Falle unter dem Namen Werkverkehr zusammenfaßt.

Die zweite Gruppe soll den gewerblichen Personenverkehr umschließen.

In der dritten Gruppe will ich über Fragen des Güterfernverkehrs sprechen; man versteht unter „Güterfernverkehr“ jetzt im Sprachgebrauch nur noch den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen.

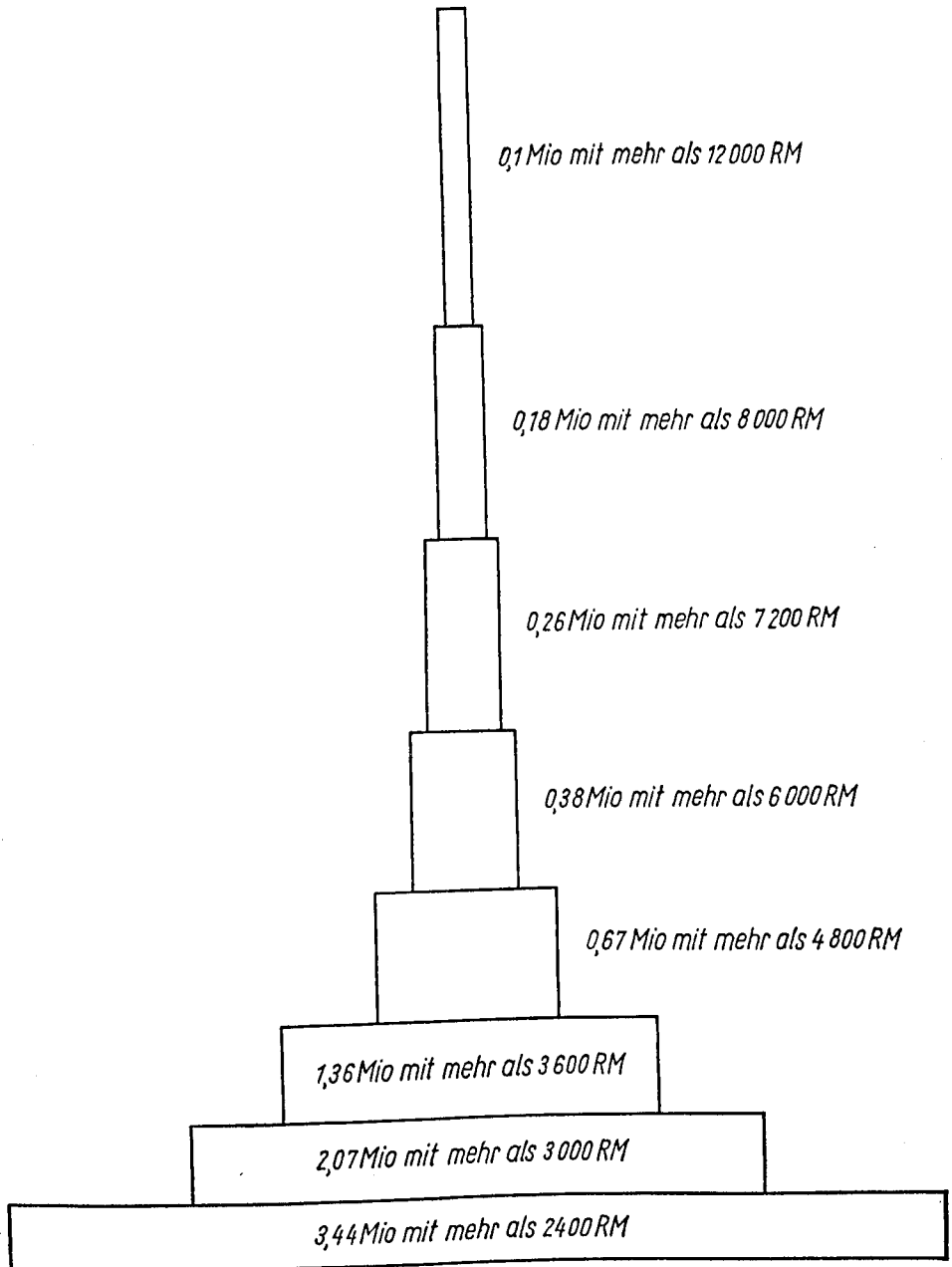
Die vierte Gruppe umfaßt die Probleme des Güternahverkehrs.

Das erste Gebiet, der nicht gewerbliche, rein individuelle Personenverkehr, ist dasjenige Gebiet, auf welchem die größte Entwicklung der Motorisierung möglich war, seitdem der Führer und Reichskanzler vor 3¹/₄ Jahren die Umstellung der Kraftverkehrspolitik im Reiche in Angriff genommen hat. Auf diesem Gebiet sind denn auch die überwältigendsten Fortschritte in bezug auf die Motorisierung vor sich gegangen. Der Verkehrspolitiker wird nun dafür sorgen müssen, daß die begonnene Entwicklung im Gange bleibt und daß keine Rückschläge eintreten. Hierzu ist zweifellos das beste Mittel eine weitere Hebung des allgemeinen Wohlstandes. Ich habe für den heutigen Vortrag diese Tafel zeichnen lassen. Die Zahlen sind bisher noch nicht veröffentlicht. Man wird diesen Zahlen von 1933/34 heute einige, nicht unerhebliche Zuschläge zugestehen können. Die Tafel bedarf keiner näheren Erläuterung, die Zahlen sprechen für sich. Sie können selbst darüber urteilen, von welchem Einkommen an ein Mensch, womöglich mit Familie, in der Lage ist, sich ein Auto zu halten, und Sie werden aus ihr ohne weiteres erkennen, daß die Steigerung des Wohlstandes naturgemäß das wichtigste Mittel ist, um die Motorisierung zu fördern. Bei der Betrachtung der Tafel darf nicht

¹⁾ Der Vortrag wurde im Anschluß an die Mitgliederversammlung der Gesellschaft der Freunde und Förderer des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln am 9. Mai 1936 in der Industrie- und Handelskammer zu Köln gehalten.

Brutto-Jahreseinkommen der Steuerpflichtigen

(Einkommensteuerpflichtige 1933 u. Lohnsteuerpflichtige 1934)



übersehen werden, daß ein großer Teil der in Deutschland laufenden Kraftwagen nicht aus dem Einkommen eines einzelnen Volksgenossen betrieben wird, sondern daß der Betrieb eines großen Teiles von Kraftwagen auf Geschäftskosten von Einzelpersonen, Unternehmungen und auch der öffentlichen Hand geht und immer gehen wird.

Aber neben dem großen Mittel der Hebung des Wohlstandes gibt es noch andere Möglichkeiten, um eine Erlahmung des Auftriebes zu verhindern. Sie liegen hauptsächlich in der Niedrighaltung oder womöglich Senkung der Unterhalts- und Betriebskosten. Diese spielen in der Motorisierung offenbar eine größere Rolle als der Anschaffungspreis, obwohl dieser häufig in einem Abhängigkeitsverhältnis zu den Betriebs- und Unterhaltskosten steht. Was diesen letzteren Gedanken betrifft, so darf ich Ihre Aufmerksamkeit einmal auf einen Wagen lenken, der hier in Köln gebaut wird, den Ford V 8. Er kostet in Amerika etwa 600 \$, also ungefähr 1500 RM. Bei uns gebaut kostet der Wagen rund 5000 RM. Der Treibstoff für 100 Kilometer kostet in Amerika 1,60 RM, bei uns 6,40 RM. Ich glaube, daß in diesen Zahlen der größte Teil der Gründe für den Unterschied zwischen 600 \$ und 5000 RM liegt. Niedrige Betriebskosten ermöglichen große Serien, und große Serien ermöglichen billige Preise. Freilich hat auch diese Rechnung ihre Grenze.

Die Betriebs- und Unterhaltskosten eines Fahrzeuges setzen sich aus folgenden Bestandteilen zusammen: Treibstoffkosten, Unterbringungskosten, Reparaturkosten, Versicherungen. Wenn man nun an die Untersuchung der Frage geht, ob und wie die Betriebskosten gesenkt werden können, so führt diese Betrachtung zu außerordentlich tiefgehenden Fragen. Ich greife zunächst einmal die Reparaturkosten heraus. Sie sind hoch, und ihre Höhe hängt zweifellos zusammen mit der Unzahl von Typen, die wir in Deutschland haben. Wer durch die letzte Automobilausstellung gegangen ist, wird — mit oder ohne Bewußtsein der Folgen — empfunden haben, daß die Zahl der in Deutschland gebauten Typen außerordentlich hoch ist. Die Untersuchung, ob es vielleicht möglich wäre, diese Typenzahl herabzusetzen, führt in die Erkenntnis großer Schwierigkeiten. Nur eine freiwillige Vereinbarung der Automobilindustrie könnte hier volkswirtschaftliche Erfolge schaffen. Wenn wir mit unserer Automobilindustrie heute Neuland betreten könnten, würden wir zweifellos den Weg gehen, daß einer Fabrik oder zwei Fabriken bestimmte Typen zugeteilt würden. Damit würden wir auch am allerbesten und leichtesten ein Problem lösen, mit dem wir uns seit Jahren mühen, ohne durchschlagende, allseits befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Ich meine das Gebiet der Normung. Eine Type, die in einer Fabrik gebaut und weiter entwickelt wird, bildet sozusagen eine unendliche Kette, deren Glieder wahrscheinlich in so hohem Maße untereinander auswechselbar sind, wie es überhaupt nur erreichbar ist. Aber heute, in unserer 50 Jahre alten, opportunistisch entwickelten Industrie würde eine solche Typenaufteilung auf große Schwierigkeiten stoßen. 75 v H aller Personenwagen liegen in der Größe bis zu 1,7 Liter. Jeder Versuch einer Aufteilung würde also nicht nur auf Widerstand, sondern auch auf wirtschaftliche Hemmnisse stoßen. Im Lastwagenbau wäre eine Verständigung vielleicht eher zu erreichen, obwohl die Typenzahl auch auf diesem Gebiet sehr hoch ist. Ich halte den ganzen Gedanken einer freiwilligen Typenaufteilung nicht für aussichtslos. Die Älteren unter Ihnen werden sich daran erinnern, daß in den Anfangszeiten der Automobilindustrie ähnliche Abkommen bestanden.

Bei den Garagen und den Treibstoffen sind zur Zeit keine großen Einsparungen zu erwarten. Es könnte eingewendet werden, daß große Massengaragen mit modernen technischen Einrichtungen sehr billig zur Verfügung gestellt werden

könnten; aber sie genügen dem Autobesitzer meist nicht, weil sie sich zu weit von seinem Aufenthaltsort befinden. Die Treibstoffpreise, meine Herren, sie sind sozusagen zu vergleichen mit dem Klima, in dem wir leben, wir müssen sie auf uns nehmen, mögen wir sie auch alle für zu hoch halten. In einer Zeit, in welcher das gewaltige Werk der Autobahnen vollbracht wird, ist es wenig wahrscheinlich, daß der Reichsfinanzminister die letzten Einkünfte aus dem Kraftwagen fallen läßt. Auch im Hinblick auf unsere aus zwingenden Gründen erfolgenden Bemühungen, Treibstoffe allein herzustellen, was naturgemäß vorläufig teurer ist, als wenn wir sie aus dem Boden Mexikos oder Rumäniens beziehen, werden wir auf eine Herabsetzung der Treibstoffpreise kaum rechnen können. Die kleinen Erfolge, die wir durch die Heranziehung des Methanols zur Spritbeimischung erzielt haben, schlagen da wenig zu Buch. Auf den beiden Gebieten Garagen und Treibstoffe ist also — wie der Berliner sagt — kein Blumentopf zu gewinnen.

Der entscheidende Punkt liegt bei den Bestrebungen, die Unterhaltskosten im Versicherungswesen zu ermäßigen. Hierüber möchte ich einige Worte sagen: Vor einigen Jahren ist der sehr turbulente Zustand auf dem Versicherungsmarkt dadurch beseitigt worden, daß sich die Versicherungsgesellschaften zu einer Tarifgemeinschaft zusammengefunden haben. Bis zum vorigen Jahre waren noch einige Versicherer, z. B. landwirtschaftliche Berufsgenossenschaften, außerhalb der Tarifgemeinschaft geblieben. Es hat eines leisen Druckes bedurft, um sie ebenfalls zum Beitritt zu der Tarifgemeinschaft zu veranlassen. Man wird das vielfach nicht verstanden haben; denn diese Versicherer erhoben niedrigere Prämien, als es die Tarifgemeinschaft tun konnte. Sie konnten es, weil sie im wesentlichen nur die guten Risiken auf dem Lande versicherten und die größeren Wagnisse in den Hauptzentren der Motorisierung der Tarifgemeinschaft überließen. Es ist selbstverständlich von den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften gegen die Verbreiterung der Tarifgemeinschaft opponiert worden; aber es erhebt sich doch die Frage, ob das Land ebenso heftig opponieren würde, wenn man die hier geltend gemachten Argumente zum Beispiel auf das Gebiet der Feuerversicherung anwenden würde, auf dem die schlechten Risiken auf dem Lande und die guten in der Stadt liegen. Es rang sich der Gedanke durch, daß man die Risiken zusammenwerfen müsse, daß einer des anderen Last tragen müsse, daß Gemeinnutz vor Eigennutz geht. Damit befand man sich in einem erträglichen Zustand, um so mehr, als die Prämien der Tarifgemeinschaft im Jahre 1933 erheblich herabgesetzt waren. Die Frage ist aber wieder in Fluß geraten, seit die Tarifgemeinschaft der Ansicht ist, daß sie mit den gegenwärtigen Prämien nicht auskommen kann. Eine ernstliche Prüfung der Versicherungsfrage führt in sehr weite Kreise der Kraftverkehrswirtschaft, der verkehrswirtschaftlichen Gesetzgebung, der Polizeigesetzgebung usw. Wir haben zu erwägen, ob das heutige Prinzip der Gefährdungshaftung, wie es im Kraftfahrzeuggesetz niedergelegt ist, prämienerhöhend wirkt und ob es etwa durch die reine Verschuldenshaftung ersetzt werden soll. Praktisch scheint eine solche Änderung nicht viel zu versprechen; denn 95 vH aller Haftpflichtfälle werden schon heute nicht auf Grund des Kraftfahrzeuggesetzes, sondern auf Grund des BGB entschieden. Die Versicherungsgesellschaften und mehr noch weniger informierte Kreise haben früher das Bestehen der Gefährdungshaftung lebhaft für die Höhe der Prämien verantwortlich gemacht. Ich habe vor drei Jahren den Versicherern die Frage vorgelegt, welchen Hundertsatz an Prämienenkung sie garantieren könnten, wenn der Gesetzgeber das Prinzip der Gefährdungshaftung im Kraftfahrzeuggesetz beseitigen und sich auf reine Ver-

schuldenshaftung beschränken würde. Die Antwort auf diese Frage lautete nach reiflicher Überlegung: vorläufig gar keinen. Es ist weiter geprüft worden, ob der Haftpflichtversicherungszwang, der mit verschiedenem Erfolge in einzelnen Ländern Europas und Amerikas eingeführt worden ist, von Nutzen sein könnte. Einige Länder haben mit dem Haftpflichtversicherungszwang recht gute Erfahrungen gemacht, in anderen ist das Gegenteil der Fall. Häufung der Schadensfälle, langsame Regulierung, gewisse korruptive Erscheinungen und als Ende vom Liede Prämienverteuerungen sind hier und da als Folgen des Versicherungszwanges aufgetreten. Die beiden Fragen — Gefährdungsprinzip und Haftpflichtversicherungszwang — bilden zur Zeit den Gegenstand einer Untersuchung in einem besonderen Ausschuß der Akademie für deutsches Recht.

Aber das Suchen nach einer Möglichkeit, Prämienenkung zu betreiben, hat noch in viel weitere Gebiete geführt. Das in § 25 der Reichsstraßenverkehrsordnung niedergelegte Erfolgsprinzip bei geringfügigeren Verstößen gegen die Verkehrsregeln, das Hupverbot, die Geschwindigkeitsbeschränkung, die ärztliche Untersuchung des Kraftfahrers, die Entziehung des Führerscheins, die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge, die Berechnung der Prämien nach Hubraum oder Gewicht des Fahrzeuges, die Vergünstigungsgewährung an solche Versicherungsnehmer, die sich durch Zugehörigkeit zum NSKK und DDAC einer besonderen Disziplin und besonderer technischer Überwachung des Fahrzeuges unterwerfen, die publizistisch eine Rolle spielende Frage der Kilometerversicherung unter Benutzung besonderer Meßinstrumente — alle diese Punkte und noch einige mehr sind unter die Lupe genommen worden. Man erwägt sogar den Gedanken, in verkehrsreichen Gegenden alle vorfahrtsberechtigten Straßen in bestimmter Weise mit grüner und alle übrigen mit roter Farbe zu kennzeichnen, kurzum das ganze Gebiet der Verkehrssicherheit muß durchforscht werden, wenn man eine natürliche Prämienenkung durch Verminderung der Schadensfälle erreichen will.

Die Versicherungsfrage ist augenblicklich auf dem Gebiet der Motorisierung, insbesondere auf dem Gebiet des individuellen, nicht gewerblichen Verkehrs eine der brennendsten geworden und wird in nächster Zeit zu irgendeinem Abschluß gebracht werden müssen. Auf der einen Seite steht die Meinung, die Prämien seien zu niedrig, auf der anderen, sie seien zu hoch. Auf der einen Seite steht die Meinung, die Tarifgemeinschaft wirke sich nicht zum Segen aus, sie verhindere den Wettbewerb der Versicherer und müsse durchbrochen werden, auf der anderen Seite glaubt man, daß die Tarifgemeinschaft unter den gegebenen Verhältnissen das Beste sei, was man sich denken könne. Mit Gewalt ist auf diesem Gebiet nicht viel anzufangen. Man kann dies deutlich an den Erfahrungen erkennen, die bei einer besonders risikoreichen Sparte gemacht worden sind, beim Güterfernverkehr. Die Prämien waren angesichts des besonders großen Risikos ziemlich hoch und sollten wieder erhöht werden. Der Reichsverkehrsminister griff als Rechtsnachfolger des Preiskommissars ein und verbot die Erhöhung. Nun entstand aber eine Lage, in der es dem Güterfernverkehr schwer wurde, einen Versicherer zu finden. Aus diesem Erlebnis entstand ein Gedanke, der bisher meines Wissens in der Öffentlichkeit noch nicht besprochen worden ist, der Gedanke der Gründung einer Automobilversicherung auf Gegenseitigkeit. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband befaßte sich mit diesem Gedanken. Der Reichsverband der Automobilindustrie, der ja ein reicher Verband ist, wollte die Finanzierung der Gesellschaft übernehmen, und man hat dabei gleich an einige Maßnahmen gedacht, welche verkehrserziehend und schadenverhütend wirken sollen: die Selbstbeteiligung des Halters an der Haftpflichtversicherung mit etwa 10 vH und an der

Kaskoversicherung mit 20—25 vH. Übrigens besteht die Absicht, den Halter an der Schadendeckung zu beteiligen, auch bei der Tarifgemeinschaft. Die nächsten Wochen werden zu einer Klärung der Anschauungen auf diesem Gebiet führen. — Es bleibt nun aber die Frage zu entscheiden, ob die Tarifgemeinschaft gehalten werden muß oder ob ihre Auflösung hingenommen werden kann. Die Frage ist wiederholt erwogen worden, und wenn man auch nicht mit den Auswirkungen des kartellmäßigen Zusammenschlusses in jeder Beziehung zufrieden ist, so hat man sich doch bisher gescheut, der Tarifgemeinschaft das Placet zu entziehen. Niemand wünscht die Rückkehr des hemmungslosen Wettbewerbes, der „Prämienschleuderei“. Der Versicherungsnehmer wünscht vor allem gegen Übervorteilung gesichert zu werden. Er wird aber das Gefühl der Übervorteilung nie los, wenn er hört, daß irgendein Nachbar billiger versichert ist als er. Der hemmungslose Wettbewerb bringt außerdem auch Gefahren hinsichtlich der Solvenz der Versicherer mit sich, und schließlich gibt es noch einen sozusagen staatlichen Gesichtspunkt für die Aufrechterhaltung der Tarifgemeinschaft: Nachdem nämlich die Automobilsteuer fortgefallen ist, ist die Versicherungsprämie eines der wesentlichsten Gebiete, auf denen gewisse Kraftfahrzeugtypen, an denen der Staat ein Interesse nimmt, — man denke z. B. an den Volkswagen — noch mit bestimmten Vorteilen ausgestattet werden können. Wenn die Tarifgemeinschaft zerbricht, würde eine solche protektionistische Behandlung einzelner Wagentypen erschwert sein. Der gesamte Fragenkomplex ist in der Klärung begriffen. Ich zweifle nicht daran, daß diese Klärung gewisse Kämpfe mit sich bringen wird.

Hiermit darf ich dieses Gebiet verlassen und komme nun auf den Werkverkehr zu sprechen. Bei den Beratungen über das Gesetz zur Regelung des Güterfernverkehrs trat naturgemäß nicht nur auf der Seite der Eisenbahn, sondern auch beim Kraftfahrzeuggewerbe selbst der Wunsch auf, den Werkverkehr einer gesetzlichen Regelung zu unterwerfen, d. h. also, seine bisherige Freiheit einzuschränken. Die Regierung hat diesen Wünschen bisher widerstanden und wird ihnen, soweit ich die Entscheidungen zu übersehen vermag, wohl auch weiter widerstehen. Ja, es ist sogar der Wirtschaft in bezug auf den Werkverkehr entgegengekommen worden, indem man den Konzernverkehr in den Werkverkehr einbezogen hat. Abgelehnt wurden lediglich die Wünsche, welche den Werkverkehr auch mit angemieteten Fahrzeugen zu betreiben strebten und auch den Transport von Gütern, die nicht dem Werk gehören, allgemein als Werkverkehr gelten lassen wollten, z. B. die Beförderung von Konsignationswaren. Wenn man auch noch diese beiden Konzessionen gemacht hätte, so hätte man die Regelung des Güterfernverkehrs ganz aus der Hand gegeben. Es blieb bei dem Grundsatz: Werkverkehr ist die Beförderung von eigenen Gütern mit eigenen Fahrzeugen für eigene Zwecke. Nun sieht natürlich der gewerbliche Kraftverkehr und auch die Eisenbahn nicht ohne Sorge, daß gerade der Werkverkehr in letzter Zeit größeren Aufschwung genommen hat. Es ist Sache des gewerblichen Verkehrs, zu beweisen, daß er in der Lage ist, besser und billiger Frachten zu bewegen, als dies mit Werkfahrzeugen geschehen kann. Wenn ihm dieser Beweis gelingt, so wird es niemandem einfallen, sich einen Kraftwagen zu kaufen. Freilich ist hierbei zu berücksichtigen, daß der gewerbliche Kraftverkehr nicht frei ist. Er kann den Wettbewerb mit dem Werkverkehr nicht voll aufnehmen, da er ja an Tarife, und zwar notgedrungen an nicht ganz natürliche Tarife, gebunden ist. Bei allem Wohlwollen gegenüber dem Werkverkehr wird man sich aber davor hüten müssen, ihm durch gesetzgeberische Maßnahmen, z. B. auf steuerlichem Gebiet, einen Vorteil vor dem gebundenen gewerblichen Verkehr zukommen zu lassen. Ganz

besonders gilt dies für den Güterfernverkehr. Eine Individualisierung des Fernverkehrs würde große Variationsmöglichkeiten bei der Kostenbildung in der Wirtschaft mit sich bringen und viel Verwirrung anstiften. Die Wirtschaft hat von jeher ein Bedürfnis nach festen allgemeingültigen Transportkosten empfunden, und Länder, in denen es mehrere und private Eisenbahngesellschaften gibt, sind aus diesem Bedürfnis heraus zu allgemeinwirtschaftlichen Gütertarifen gelangt.

Mit den letzten Ausführungen bin ich schon mitten in die Tariffrage eingedrungen. Vor wenigen Wochen hat in Berlin eine gemeinsame öffentliche Tagung des beim Reichsverkehrsministerium gebildeten Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrates und des Vereins Deutscher Ingenieure stattgefunden. Unter den mannigfachen Fragen, die auf dieser Tagung erörtert worden sind, hat der Vortrag des Herrn Staatssekretärs Koenigs „Tarifpolitik — Verkehrspolitik“ ein ganz großes Thema behandelt. Der Herr Staatssekretär hat einen Grundsatz aufgestellt, der am Ende der Tagung in den Schlußbemerkungen des Herrn Reichsverkehrsministers noch einmal ausdrücklich bestätigt worden ist. Er stellte den § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung, welcher von der gleichmäßigen Anwendung und Öffentlichkeit der Tarife handelt, in den Mittelpunkt seiner Ausführungen. Er bezeichnete diesen § 6 als den blanken Ehrenschild der Reichsbahn, dessen Blänke verdunkelt werden würde, wenn der Sinn dieses § 6 zu Schaden käme. Staatssekretär Koenigs meinte, daß die Reichsbahn niemals in der Lage sein würde, ohne Ausnahmetarife auszukommen, daß aber solche Ausnahmetarife nur aus Gründen des öffentlichen Wohles erstellt werden dürften. Die Reichsbahn dürfe Ausnahmetarife nicht aufstellen, um andere Verkehrsmittel zu konkurrenzieren. Wenn dann bei Beachtung dieses Grundsatzes der Fall eintrete, daß die Reichsbahn in ihrem Bestande bedroht sei, so wäre es Aufgabe des Staates einzugreifen. Dieser müsse dann das Gleichgewicht durch geeignete Mittel wieder herstellen. — Es ist klar, daß der von dem Herrn Staatssekretär Koenigs aufgestellte Grundsatz von der Tatsache ausgeht, daß die Reichsbahn volkswirtschaftlich und wehrpolitisch unter keinen Umständen entbehrt werden kann, ja nicht einmal erschüttert werden darf. Unter diesem Gesichtspunkte muß man tatsächlich zu der Auffassung gelangen, daß die Lage der Reichsbahn der Ausgangspunkt für die allen anderen Verkehrsmitteln gegenüber zu beobachtende Politik ist und daß sie allein der feste Punkt ist, auf den man die Hebel der Verkehrspolitik stützen kann. Das ist tatsächlich zur Zeit auch so und nicht nur der Kriegsminister, sondern die gesamte Wirtschaft würde Einspruch erheben, wenn man die Reichsbahn durch irgendwelche anderen Verkehrsmittel ernstlich erschüttern wollte. Gott sei Dank, daß davon zur Zeit wirklich nicht die Rede ist.

Nun kann der aufgestellte Grundsatz aber doch kein Ewigkeitsgrundsatz sein. Wenn er das wäre, so würde er ja bedeuten, daß man jeden technischen Fortschritt annullieren muß, um unter allen Umständen das ältere Verkehrsmittel unangetastet zu lassen. Bei der Entstehung der Eisenbahn hat das Fuhrgewerbe einen solchen Anspruch vielfach gestellt. Heute ist es nicht nur die Reichsbahn, welche den Wunsch hat, daß der Kraftwagen an ihre Tarife gebunden werden möchte, sondern es erscheinen auch die Kleinbahnen, die erheblich höhere Tarife als die Reichsbahn haben, auf dem Kampffeld. Hier leuchtet es jedem ohne weiteres ein, daß es absurd wäre, wenn das gesamte deutsche Verkehrswesen auf den finanziellen Bedürfnissen der Kleinbahnen aufgebaut würde; aber meine Herren, gesetzt den Fall, der Kraftwagen käme einmal dahin, allgemein billiger fahren zu können als es die Reichsbahn kann — er kann es zur Zeit wohl nicht — und dabei bequemer und von Haus zu Haus zu fahren, dann könnte man doch

auf die Dauer der Volkswirtschaft die Vorteile der technischen Entwicklung nicht vorenthalten. Die Frage ist zur Zeit nicht aktuell, aber es könnte sich doch vielleicht schon eine Forschungsarbeit ergeben mit folgendem Thema: „Welcher inneren Strukturwandlung bedürfen die Eisenbahnen, um ihre Aufgaben im Dienste der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung voll durchführen zu können, ohne daß dadurch die Zwangslage entsteht, alle Verkehrsmittel an den Tarifen der Reichsbahn orientieren zu müssen?“ Zur Zeit ist die Abstimmung des Kraftverkehrs auf die Eisenbahn unvermeidlich gewesen. Das Reich hat einen Eingriff zur Herstellung des Gleichgewichts vorgenommen. Der Eingriff ist bereits im Jahre 1931 erfolgt, beim Personenverkehr sogar schon früher.

Beim Personenverkehr bezieht sich die Abstimmung nicht auf die Tarifgleichheit, sondern lediglich auf Art und Umfang des Verkehrs. Selbst die Reichsbahn, die ja selbst auch Kraftverkehr betreibt und dies in Zukunft sicher in vermehrtem Maße tun wird, unterschreitet ja im Personenverkehr ihre eigenen Eisenbahntarife. Es hat vielleicht hier ein lokales Interesse, daß die Reichsbahn z. B. auf der Reichsautobahn zwischen Köln und Düsseldorf einen Verkehr einrichten wird und daß sie die Absicht hat, diesen Schnellverkehr mit starrem Fahrplan und in den guten Jahreszeiten vielleicht sogar halbstündlich für 4 Rpf/km und mit allen sonstigen Vorteilen des Eisenbahnschnellverkehrs durchzuführen. Indem ich diesen Fall erwähne, möchte ich ein auch für die hiesigen Verhältnisse recht interessantes Streitgebiet aus der Kraftverkehrswirtschaft kurz streifen. Die Reichsbahn ist vor drei Jahren von unserem Führer und Reichskanzler veranlaßt worden, den Bau der Reichsautobahnen in ihre Hand zu nehmen. Der ausgesprochene Sinn dieser Maßnahme sollte sein, daß die Reichsbahn bei zunehmender Motorisierung den ihr auf der Schiene verlorengehenden Verkehr auf den Reichsautobahnen wieder einfängt. Obwohl die Reichsautobahnen „öffentliche Wege“ geworden sind, sollte man doch überall, wo auf ihnen ein Linienverkehr eingerichtet wird, der Reichsbahn die Vorhand lassen. Man kann dies auch um so mehr tun, als sich sonst niemand für diese Aufgabe findet, wenigstens nicht überall. So ist z. B. für die Reichsautobahnstrecke Berlin—Stettin geradezu nach einem Privatunternehmen oder auch einem kommunalen Unternehmen gesucht worden, welches dort einen Linienverkehr einzurichten bereit war. Vergebens! Gelegenheitsverkehr würden alle gern betreiben, besonders an schönen Tagen nach der Schorfheide, wenn sich alles um die Fahrplätze reißt; aber für einen Linienverkehr, der auch im Winter bei Regen und Schnee mit starrem Fahrplan durchgeführt werden muß, findet sich niemand. Vielleicht wird die Reichsbahn derartige Verkehre einrichten; aber wenn sie es tut, so sicher nur dann, wenn ihr auch an denjenigen Stellen der Reichsautobahnen, wo ein solcher Linienverkehr sich lohnt, die Vorhand eingeräumt wird. Zwischen Köln und Düsseldorf betreibt die Rheinische Bahngesellschaft einen Verkehr von Düsseldorf nach Opladen und die Kölner Straßenbahn einen solchen von Köln bis Opladen. Einen durchgehenden Verkehr hat noch niemand betrieben. Als die Reichsbahn nun auf der neugebauten Autobahn einen durchgehenden Verkehr errichten wollte, erhob sich auf beiden Seiten Widerspruch. Die beiden Kommunalunternehmungen beanspruchten den Verkehr für sich. Ich würde für solche Wünsche noch Verständnis haben, wo es sich um Verkehre handelt, in denen alte Besitzstände bestehen. Wo solche alten Besitzstände aber nicht vorhanden sind, wo es sich wie hier um ein absolutes Novum handelt, da bin ich doch der Meinung, daß der Verkehr in die Hand der Reichsbahn gehört. Ja, ich möchte überhaupt sagen, daß Fernlinienverkehr auch außerhalb der Reichsautobahnen, wo seine

Einrichtung überhaupt angebracht erscheint, Sache der Reichsverkehrsanstalten sein müßte. Es ist im Meinungs-austausch über diese Dinge in der letzten Zeit das Wort „Bezirksverkehr“ aufgetaucht. Aber derartige Verkehrsbezirke gibt es ja gar nicht. Wir haben nur die drei Begriffe: Privatunternehmen, kommunales Unternehmen und Reichsunternehmen. Es kann nicht Aufgabe einer Gemeinde wie Düsseldorf sein, ihre Bürger nach Köln, Bonn und womöglich nach Basel zu befördern. Dafür kommt nur ein übergeordnetes Unternehmen in Betracht, und das sind die Reichsverkehrsanstalten. Von einem Bezirksverkehr kann man nur dort reden, wo es solche Bezirke gibt, und ich wünschte sehr, daß z. B. der Ruhr-Siedlungsverband einen stärkeren Einfluß auf die zersplitterten Verkehrsunternehmungen seines aus mehreren Regierungsbezirken und vielen Gemeinden bestehenden Gebietes nehmen könnte. Soweit es sich aber um die Reichsautobahnen handelt — darauf komme ich nochmals zurück —, wird man nie aus dem Auge verlieren dürfen, daß an der Wiege der Reichsautobahn der Gedanke gestanden hat: Sie werden in die Hand der Reichsbahn gelegt, damit diese den Verkehr, der ihr durch die Reichsautobahn auf der Schiene verloren geht, im Linienverkehr wieder einfangen kann. Man kann diesen Anfangsgedanken jetzt, wo die Reichsautobahnen beginnen fertig zu werden, nicht einfach in den Wind schlagen.

Im Personenverkehr bezieht sich also die verkehrswirtschaftliche Gesetzgebung nicht auf die Angleichung der Tarife an die Eisenbahn, sondern in der Hauptsache auf den Ausgleich der Interessen im Gewerbe selbst. Gegenüber der Eisenbahn beschränkt sie sich darauf, unbilligen Wettbewerb auszuschalten und dafür zu sorgen, daß keine über das Bedürfnis hinausgehende Verkehrseinrichtungen geschaffen werden, daß also eine Verkehrsinflation unterbleibt.

Ganz anders ist die Lage im Güterfernverkehr. Dieser ist durch das Gesetz vom 26. Juni 1935 geregelt, zu welchem die Ausführungsbestimmungen am 27. März 1936, also erst vor etwas mehr als einem Monat erschienen sind. Ich sprach bereits davon, daß sich im Jahre 1931, als wir unter den Einwirkungen der Scheinblüte der zwanziger Jahre lebten und sich eine starke Motorisierung entwickelt hatte, unleidliche Verhältnisse eingestellt hatten, so daß der Staat eingreifen mußte. Das Reich erließ die Notverordnung über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 6. Oktober 1931. Obwohl der Verordnung der Erfolg versagt blieb, war sie verkehrspolitisch ein wichtiger Akt; denn sie wandte zum erstenmal eben jenen Grundsatz an, welcher auf der vorhin erwähnten verkehrswissenschaftlichen Tagung in den Mittelpunkt der Erörterungen gestellt wurde. Bis dahin hatte man alles treiben lassen. Freilich hatte die Reichsbahn schon eine große Anzahl von Ausnahmetarifen erstellt, von denen man wohl nicht allgemein sagen konnte, daß sie lediglich öffentliche Interessen betrafen, sondern die zum großen Teil Kampfstarife gegen den Kraftwagen waren. Ich sagte, daß die Verordnung ein Fehlschlag gewesen sei. Sie scheiterte an dem Fehlen einer Kontrolle und an dem Mangel, daß sie den Spediteur nicht einbezog, sondern sich nur mit dem Unternehmer vom Güterfernverkehr beschäftigte. Ihre Ausführung litt ferner daran, daß die Reichsbahn den Bahn-Speditionsvertrag, oder wie er im Volksmunde heißt, den Schenkervertrag, abschloß und durch Verbilligung der Nebenkosten auch ihrerseits in den Tarifkampf eintrat, eine Sachlage, wie sie eigentlich nie hätte eintreten dürfen. Ich weise noch einmal auf die Berliner Tagung hin, auf welcher der Satz ausgesprochen wurde, daß die Reichsbahn außerhalb des rein privatwirtschaftlichen Wettbewerbs stehen müsse. Es ist dies ein Grundsatz, dem die Deutsche Reichsbahn sich im heutigen Staat mehr und mehr wieder annähern

muß. Damals entstanden die Einzelfallzuschüsse der Reichsbahn auf der einen Seite und die Leistungsvergütungen des Kraftwagenunternehmers an den Spediteur auf der anderen Seite. Finanziell sind beide Verkehrsmittel meiner Ansicht nach dabei nicht gut gefahren.

Als nun der große staatliche Umbruch im Frühjahr 1933 kam, ging man sofort daran, auf diesem Gebiet Ordnung zu machen. Der erste Gedanke war sehr ähnlich der heutigen Lösung, wenn auch nicht ganz so weitgehend. Man wollte die Unternehmer von Güterfernverkehr — das sind etwa 8000 Menschen mit 12000 Lastwagen — in einem Verbandszusammenschließen und diesen — gewissermaßen als Gegenpol der Reichsbahn — zum Verwalter, Überwacher und Betreuer des Güterfernverkehrs bestellen. Der Gedanke lebte nur kurze Zeit; denn als an die Reichsbahn der Ruf erging, sich selbst zu motorisieren, kamen die Unternehmer ins Ministerium und sagten: „Gegen die in einem Jahrhundert gewachsene, übermächtige Organisation der Reichsbahn kommen wir nicht auf.“ So entstand der Gedanke der Beschäftigungsverträge. Er kam aus den Unternehmerkreisen selbst. Man wollte ein Gesetz, durch welches die Reichsbahn veranlaßt wurde, mit allen für den Güterfernverkehr konzessionierten Unternehmern Beschäftigungsverträge abzuschließen, welche den Unternehmern ein auskömmliches Geschäft garantierten. Nach 5 oder 10 Jahren sollte sich dann die Reichsbahn entscheiden, ob sie die Verträge verlängern oder ob sie das Unternehmen kaufen und in ihre Dienste überführen wollte. Der Gedanke hätte praktisch zu einer Art von Monopol geführt, und er wurde deshalb verworfen. Es kam zu der Lösung, die ihren Niederschlag in dem Gesetz vom 26. Juni 1935 erhalten hat, und die mit Recht den Namen „die deutsche Lösung“ trägt. Ich sage „mit Recht“, weil die Durchführung des Gesetzes wirklich nur in einem autoritären Staate möglich ist. Den Inhalt des Gesetzes — den meisten von Ihnen wird er bekannt sein — kann ich mit wenigen Worten umreißen: Zusammenschluß aller für den Güterfernverkehr konzessionierten Unternehmen in einem öffentlich-rechtlichen Verbandsverband, dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband. Die Satzung dieses Verbandes erläßt der Reichsverkehrsminister. Er ernennt auch den Präsidenten und führt die Aufsicht über den Verband. Der Verband hat die Pflicht, sich mit der Reichsbahn über einen Reichskraftwagentarif zu verständigen. Wenn die Verständigung nicht gelingt, entscheidet der Reichsverkehrsminister allein.

Als das Gesetz erschienen war, sagte mir mancher: „Nun haben wir zwar das Gesetz, aber noch lange nicht den Frieden. Der Kernpunkt fehlt ja in dem Gesetz. Die Einigung über die Tarife ist der Zukunft vorbehalten. Da aber liegt des Pudels Kern. Zu dieser Einigung wird es niemals kommen.“ Ich habe immer widersprochen und gesagt, daß der Reichsverkehrsminister letzten Endes ja entscheiden könne. Ich habe auch immer darauf hingewiesen, daß es unnatürlich gewesen wäre, eine tarifarische Regelung im Gesetz selbst vorzunehmen. Ein Tarif ist kein Zustand, sondern ein Prozeß. Wir haben noch niemals in Deutschland einen Tarif durch ein Gesetz erstellt. Ein Tarif muß entwickelt werden, und es kommt darauf an, zunächst einmal einen Start zu finden. Nun, meine Herren, inzwischen ist es zu einer Einigung gekommen, wenn auch kurz vor Toresschluß und wenn auch mit gewissen Schönheitsfehlern. Es ist eine recht voluminöse Einigung, und es ist dem Herrn Reichsverkehrsminister nicht leicht gefallen, seine Zustimmung zu geben; denn vom Standpunkt des Kraftverkehrs war diese Einigung nicht übermäßig schön. Zunächst waren die Tarife des Kraftwagens so an die Tarife der Reichsbahn gebunden, daß sie ihnen eigentlich so gut wie gleich waren. Dagegen ist im Augenblick nicht viel zu sagen. Der Zufall hat

es so gefügt, daß die Selbstkosten des Kraftwagens den Eisenbahntarifen, wenn man sie als Durchschnitt nimmt, ungefähr entsprechen. Zwar ist es eine gewagte Sache, überhaupt von den „Selbstkosten des Kraftwagens“ zu sprechen. Denn diese Selbstkosten schwanken ja, insoweit es sich um einen kleinen oder einen großen, einen modernen oder einen unmodernen Kraftwagen handelt, oder insoweit der Kraftwagen einen Dieselmotor oder einen Vergasermotor verwendet. Aber wenn man erwägt, daß ein Kraftwagen als Rückfracht nicht immer hochwertiges Gut bekommt, also bei einer D-Ladung den Übergewinn einbüßt, der ihm bei einer A-Ladung zufließt, so braucht man zur Zeit noch nicht anzunehmen, daß der Kraftwagen bei Anwendung der Eisenbahntarife etwa zu viel verdient, oder, wie man in diesem Zusammenhang sagen müßte, zu viel fordern muß. Die Unterwegsfracht kann man also zur Zeit noch als wirtschaftlich gerechtfertigt ansehen. Die angreifbaren Punkte liegen auf dem Gebiet der Nebenkosten. Der Kraftwagen hat das Inrechnungstellen von Rollkosten nach langem Sträuben auf sich genommen, obwohl er seiner Natur nach in der Regel von Haus zu Haus fährt. Ich möchte Sie nicht mit Einzelheiten langweilen, ich müßte sonst noch über Anstoßgebühren, Luftgewichte, Bedeckungszuschläge usw. sprechen, alles sozusagen artfremde Vorschriften, die meiner Ansicht nach eine allzu enge Anbindung des Kraftwagens an die der Eisenbahn arteigenen Verhältnisse bedeuten. Die fiktiven Zuschläge werden dem Kraftwagen von der Wirtschaft außerordentlich übel genommen, obwohl die Vertreter der Wirtschaft bei den Verhandlungen zwischen dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband und der Reichsbahn mitgewirkt und zugestimmt haben. Auf der andern Seite hat die Reichsbahn eine Erweiterung der allgemeinen Rollkostenzuschüsse vorgenommen und zwar sowohl in bezug auf die Zahl der Orte, in denen solche Zuschüsse gezahlt werden, als auch in bezug auf die Ladungsarten, für die sie gezahlt werden, und in bezug auf die Zahl der beteiligten Spediteure. Auch die Höhe der Zuschüsse ist gestiegen. Damit sind vorläufig noch Dinge in das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftwagen hineingeraten, die etwas an vergangene Zeiten erinnern, und die zu einem regen Beschwerdecinlauf beim Reichsverkehrsministerium geführt haben. Trotzdem muß ich aus voller Überzeugung sagen, daß das Ministerium gut daran getan hat, den Tarif so wie er nun einmal ausgehandelt war, zunächst zu genehmigen. Denn es ist doch ein außerordentlich wichtiger Vorgang gewesen, daß die beiden feindlichen Verkehrsmittel sich zum ersten Male in vollkommen freier Verhandlung und in Assistenz der Wirtschaft geeinigt haben. Das Ergebnis dieser Einigung ist dem Ministerium unter der diplomatischen Formel „ne varietur“ unterbreitet worden, d. h.: „Aus dem Gebäude darf kein Stein herausgenommen werden, andernfalls gilt der ganze Plan nicht mehr.“ Nun, der Herr Reichsverkehrsminister hat dem ganzen Gebäude die haupolizeiliche Zulassung gewährt. Damit haben wir den Ausgangspunkt für eine organische Entwicklung des Reichskraftwagentarifs gewonnen. Wir haben den Start, von dem ich vorhin sprach.

Wenn ich vorhin gesagt habe, daß der Reichsverkehrsminister der Tarifvereinbarung im ganzen seine Zustimmung gegeben hat, so muß ich eine Einschränkung machen. Das Ministerium ist sich über den Charakter der Vereinbarung als Ausgangsstadium völlig im klaren gewesen und hat vorausgesehen, daß gewisse Änderungswünsche bald auf die Tagesordnung gesetzt werden würden. Die Vereinbarung ist deshalb nur für ein Vierteljahr in Kraft gesetzt worden; außerdem hat der Minister angeordnet, daß die fiktiven Zuschläge, die ich vorhin artfremd nannte, nicht dem Unternehmer selbst zugute kommen dürfen, sondern daß der Verband sie einbehalten und einem besonderen Konto zuführen muß, über welches

nur mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers verfügt werden darf. Diese Mittel sollen gemeinwirtschaftlichen Aufgaben des Verbandes zugute kommen. Solche gemeinwirtschaftliche Aufgaben gibt es in erheblichem Umfange. Wenn man an die Laderaumverteilungsstellen kommt, in denen 60 oder 70 Lastzüge am Abend in den Straßen herumstehen und den Verkehr behindern, in denen etwa um 11 Uhr abends die schweren Motoren angeworfen werden, die Transporte beginnen und das Publikum im Schlafe gestört wird; wenn man sieht, wie diese Lastzüge am Morgen am Bestimmungsort wieder in den Straßen stehen, so ergibt sich von selbst der Eindruck, daß der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband auf dem Wege der Schaffung besonderer Autobahnhöfe fortschreiten muß, wie dies an einzelnen Stellen schon geschehen ist. Es wäre unzweckmäßig, wenn man die Geldmittel, die der Kraftwagenunternehmer gar nicht unbedingt braucht, ihm doch zugute kommen ließe und ihn so an eine aufwendige Lebensweise gewöhnte. Der Kraftwagenunternehmer würde dadurch seine Wesensart als anspruchsloser Pionier eines neuen Verkehrsmittels verlieren.

Wie wird die Entwicklung nun weiter gehen? Am 1. Juli muß eine festere Gestaltung Platz greifen. Der Reichsverkehrsminister wird also in der Zwischenzeit den in der Ausführungsverordnung vorgesehenen, der ständigen Tariffkommission der Reichsbahn nachgebildeten Beirat für den Reichskraftwagentarif einberufen und diesem das Material, welches von beiden Seiten für und gegen die Vereinbarung vorgebracht worden ist, unterbreiten. Der Beirat besteht aus Vertretern der Wirtschaft und aus Vertretern der Reichsverkehrsgruppen. Die Reichsbahn und der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband sind an ihm ohne weiteres beteiligt. Möglicherweise wird sich in diesen Verhandlungen herausstellen, daß gewisse Auflagen, die man dem Kraftwagen gemacht hat, schlechterdings unhaltbar sind. Es haben sich bereits jetzt unmittelbare Verhandlungen zwischen der Reichsbahn und dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband angebahnt, welche es möglich erscheinen lassen, daß über die Beseitigung gewisser allzu enger Angleichungen eine Verständigung erzielt wird.

Wo liegt nun die Moral von dieser langen Geschichte? Ohne Zweifel in der Erkenntnis, daß das ganze Eisenbahn-Kraftwagen-Problem auf dem Gebiet der Nebenkosten liegt. Auf diesem Gebiet spielt sich der Kampf ab, und wenn man diese Erkenntnis gewonnen hat, so entsteht die Frage, ob man nicht einmal anders prozedieren sollte. Das Verfahren mit den fiktiven Zuschüssen und mit der Verallgemeinerung der Rollgeldzuschüsse erinnert an Erscheinungen, die wir in der Vergangenheit in anderer Form hatten. Wenn wir beides beseitigen könnten, so würde man zu einer weiteren Klarheit kommen. Mit großer Wahrscheinlichkeit würde sich herausstellen, daß die ganze Kraftwagengefahr unter der Herrschaft des Güterfernverkehrsgesetzes für die Reichsbahn gar nicht mehr so groß ist, als dies vielfach angenommen wird. Ich habe das Gefühl, daß man sich die Abwehrmaßnahmen in einer Art von Kraftwagenspsychose viel zu teuer werden läßt und daß sich dies schließlich nachträglich auf die Reichsbahnfinanzen auswirkt. Vorgestern hat mir der Präsident des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes, Herr Dr. Scholz, eine Aufzeichnung über diejenigen Frachten gegeben, welche in den drei letzten Monaten Februar, März und April aufgekommen sind. Es waren im Februar 28000, im März 58000 und im April 52000. Das Geldaufkommen in dem besten Monat März ist mit 2,9 Millionen RM angegeben. Präsident Scholz sieht die ermittelten Zahlen vorläufig selbst als zu niedrig an. Er rechnet mit einer äußersten Zahl von 75000 Transporten im Monat. Was sind 75000 Transporte! Wenn man sie auf 12000 Fahrzeuge verteilt, so kommen auf jedes

Fahrzeug 6 Transporte. Sie verteilen sich aber auf eine sehr viel geringere Zahl von Wagen, denn die meisten zum Güterfernverkehr zugelassenen Fahrzeuge betreiben gar keinen Güterfernverkehr. Ein großer Teil ist überhaupt nicht vorhanden, sondern er ist längst verkauft, bankrott oder dergleichen. Es sind nur noch die Konzessionen da. Wenn wir nun mit einem stärkeren Anwachsen des Kraftwagenverkehrs rechnen wollten, wenn wir mit einem Geldaufkommen von 12 Millionen RM statt 2,9 Millionen RM im Monat rechnen würden, so würden im Jahre ganze 144 Millionen RM einkommen, also eine sehr viel kleinere Zahl, als sie in den früheren öffentlichen Erörterungen immer genannt worden ist. Eine Beseitigung der fiktiven Zuschläge würde natürlich ein stärkeres Anwachsen des Kraftwagenverkehrs mit sich bringen. Aber durch die neue Handhabung der Konzession hat das Reich ja den Hebel völlig in der Hand. Über ein bestimmtes Volumen hinaus, welches der Summe der konzessionierten Tonnage entspricht, kann ja gar nicht transportiert werden. Und wenn wirklich eine ernstliche Störung der Reichsbahn eintreten sollte, so könnte der Staat immer noch im Sinne des heute bereits mehrfach erwähnten, von Staatssekretär Koenigs aufgestellten Grundsatzes eingreifen und sagen: Der Kraftwagen wird wegen seiner Vorteile heute so gern benutzt, daß die Wirtschaft auf ihn auch dann nicht verzichten wird, wenn man ihm einen kleinen allgemeinen Tarifizuschlag auferlegt, den der Kraftwagen nicht selbst bekommt, sondern der jenem bereits erwähnten Konto zugeführt wird, um für gemeinwirtschaftliche Aufgaben des Güterfernverkehrs zur Verfügung zu stehen. Solche gemeinwirtschaftliche Aufgaben brauchen nicht nur in der Einrichtung von Autobahnhöfen zu bestehen, die Einrichtung von Güterfernverkehr in verkehrsarmen Gebieten, in denen selten Rückfrachten zu haben sind, könnte vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband finanziell unterstützt werden. Auf diese Weise würde sich der Kraftwagen den Methoden der Eisenbahn annähern, bei welchen auch die verkehrsreichen Gebiete den unrentablen Verkehr in dünn besiedelten Landstrichen finanziell tragen. Ja man könnte in Gedanken sogar noch einen Schritt weitergehen und sagen, daß dies ein erster Schritt zur Verwirklichung der Beförderungspflicht beim Kraftwagen wäre. Auch ist schwerlich damit zu rechnen, daß die Überlegungen, welche der Bereitstellung der notwendigen Mittel für den Schuldendienst der Reichsautobahnen gelten, am Güterfernverkehr vorübergehen werden. Auch für solche Zwecke käme ein Zentralfonds des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes in Betracht.

Ich verlasse das viel umstrittene Gebiet des Güterfernverkehrs und wende mich dem Problem des Nahverkehrs zu. Der Nahverkehr ist der Güterverkehr in dem Umkreise, der mit einem Radius von 50 km um den Mittelpunkt des Standortes des Kraftwagens geschlagen wird. Es handelt sich also um ein Gebiet, das einen Durchmesser von 100 km hat und eine Peripherie von mehr als 300 km. Die Festsetzung der Nahzone stellt also ein ziemlich weitgehendes Entgegenkommen an ein Beförderungsmittel dar, das in diesem Gebiet weder zahlenmäßig noch tarifarisch irgendeiner Regelung unterworfen ist. Die Folge davon ist, daß das Gewerbe an manchen Orten übersetzt ist. Es wird darüber geklagt, daß sich fortgesetzt neue Unternehmen mit geborgtem Gelde auftun. Wenn sie es verlieren, haben es diejenigen verloren, die es geborgt haben. Solide Unternehmen, die seit langem im Nahverkehr beheimatet sind, und die die notwendigen Gebühren fordern, kommen in wirtschaftliche Bedrängnis. Es ist leicht zu verstehen, daß sich bei dieser Sachlage der Ruf nach dem Konzessionsgesetzgeber einstellt. Zu dieser Frage hat der Herr Reichsverkehrsminister von Eltz bei der ersten Tagung der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrgerwerbe bedeutsame Worte ge-

sprochen, und ich glaube, daß ich, statt eigener Ausführungen, lieber diesen Teil seiner Rede vorlesen soll. Der Herr Reichsverkehrsminister sagte zu dieser Frage folgendes: „Ich kenne die Sorgen, die der Nahverkehr hat, sehr genau. Das bodenständige Verkehrsgewerbe leidet nicht unter der zunehmenden Motorisierung, sondern unter der Preisschleuderei, welche besonders von ungefestigten, auf Schulden gegründeten Unternehmungen betrieben wird. Alte gute Unternehmungen geraten in Schwierigkeiten, weil Schleuderkfirmen ihnen auf anderer Leute Kosten die Aufträge unterbieten. Ich will diesen Erscheinungen verwaltungsmäßig in jeder Beziehung entgegenwirken. Aber wenn ich das im Personenverkehr und im Güterfernverkehr eingeführte Konzessionsverfahren auf den gesamten Nahverkehr ausdehnen sollte, so könnte ich unmöglich am Werkverkehr vorübergehen, der sich in der Nahzone oft als unechter Werkverkehr betätigt, und dann würde ich ein Gebiet treffen, dessen Einengung ich als unvereinbar mit der vom Führer und Reichskanzler angeordneten Motorisierung ansehe. Ich erbitte von Ihnen, meine Herren, auch Verständnis für die Verwaltungslage. Schon die Durchführung des Güterfernverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Personenbeförderung zu Lande hat für die Verwaltungsbehörden eine ungeheure Fülle neuer Arbeiten hervorgerufen. Letzten Endes bleibt die Last dieser Arbeit auf den Kreis- und Ortsbehörden hängen, auf den Landräten, den Bürgermeistern und den Polizeipräsidenten. Ich scheue jede Maßnahme, welche eine Aufblähung der allgemeinen Landesverwaltung mit sich bringt. Die Steuermittel des Reiches werden heute zu wichtigeren Ausgaben gebraucht, als zur Alimentierung eines neuen Beamtenheeres, welches Konzessionsurkunden bearbeitet. Vor der unübersehbaren Flut der Konzessionsanträge im Güternahverkehr, vom schweren Lastzuge bis zum Dreiradlieferwagen einer Stadtküche schwindet auch jede Aussicht auf eine erfolgreiche und praktische Handhabung dieser Frage durch die Organe des Staates. Es ist ein ganz wichtiger Grundsatz der Staatskunst: Man soll keine Gesetze machen, die man nicht durchführen kann! Und ist es denn wirklich notwendig, so frage ich, meine Herren, daß alles reglementiert wird, daß alle Gebiete des Lebens zunftmäßig abgegrenzt werden und daß der Kampf ums Dasein durch ein Paradies ersetzt wird, das sicherlich nur ein papierenes werden kann? Ich stehe nicht an, die Hoffnung auszusprechen, daß die tüchtigen Unternehmer im Güternahverkehr sich schon durchsetzen werden. Ich messe dem Fleiß, dem Spürsinn und der Rechtschaffenheit des einzelnen Unternehmers mehr Gewicht zu als einem ins Riesenhafte aufgeblähten Konzessionsierungsapparat. Ich glaube nicht an die Möglichkeit, alles wirtschaftliche Glück von Staats wegen und von oben imputieren zu können. Auf den wirtschaftenden Menschen kommt es an — gestern, heute und in alle Zukunft!“

Ich kann nur sagen, daß ich mir diese Worte aus tiefster Überzeugung zu eigen mache. Wenn ich jetzt erlebe, daß auf Grund des Personenbeförderungsgesetzes und des Güterfernverkehrsgesetzes bei den Verwaltungsbehörden etwa 50 000 Urkunden zu bearbeiten sind, wenn ich sehe, daß bei einem unserer Referenten im Ministerium zur Zeit 640 Beschwerden über die Entscheidungen höherer Verwaltungsbehörden liegen und daß nun schon überall der Schrei nach Hilfspersonal ertönt, dann erfaßt mich ein gelindes Grausen vor einem Eingreifen des Staates in die Verhältnisse des Nahverkehrs und damit unvermeidlich in das Gebiet des Werkverkehrs. Man wird verwaltungsmäßig sicherlich einiges tun können, um zur Ordnung beizutragen. Man sollte vor allem an die Staats- und Kommunalbehörden appellieren, daß sie keinen anderen Unternehmen als solchen, die der Reichsverkehrsgruppe angehören, öffentliche Aufträge geben. An einigen

Stellen hat man den Versuch gemacht, auf Grund des § 37 der Gewerbeordnung lokal eine gewisse Ordnung durchzuführen. Wir verfolgen diese Versuche aufmerksam, ohne ihnen eine wesentliche Bedeutung beizulegen. Wir brauchen den Werkverkehr und den Nahverkehr unter allen Umständen als Ventil für die Motorisierung. Die Vermehrung der Lastwagen ist im Staatsinteresse höher zu bewerten als die Vermehrung der Personenfahrzeuge.

Wenn man alle die Schwierigkeiten, die im Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln liegen, abwägt; wenn man erlebt, wie die Kleinbahnen antreten und verlangen, daß sich der Kraftwagen nicht etwa nur nach der Reichsbahn, sondern daß er sich auch nach ihren Interessen richten müsse; wenn die kommunalen Straßenbahnen Einspruch gegen gewisse Maßnahmen der Reichsbahn einlegen, weil sie sich dadurch wirtschaftlich bedroht fühlen, und verlangen, daß die Reichsbahn höhere Tarife nehmen müsse, keinen Vorortverkehr betreiben, die Zehnerkarten beseitigen solle, kurzum das nicht machen solle, was für die Bevölkerung preiswert und wünschenswert ist; wenn man sieht, wie jede Möglichkeit, die durch notwendige oder unvermeidliche Maßnahmen eines Verkehrsmittels geschaffen wird, sofort von einem anderen Verkehrsmittel im Sinne des Wettbewerbs ausgenutzt wird — ich habe heute noch mit keinem Wort die Binnenschifffahrt erwähnt —; wenn man dieses ganze unendlich mannigfache Verkehrsgebiet betrachtet, das zum Teil vom Reich, zum Teil von den Gemeinden, zum Teil von Privatunternehmern betreut wird und auf dem überall der Ruf nach Ausgleich besteht, so kann man schon auf einen Gedanken kommen, der heute immer häufiger auftaucht, daß die einzige Lösung des Ausgleichsproblems zwischen allen Verkehrsmitteln nur in einer alle Zweige des öffentlichen Verkehrs umfassenden Reichsverkehrsanstalt liegen kann. Es wird tatsächlich heute schon von sehr ernsthaften Männern der Gedanke ausgesprochen, daß wir im Deutschen Reich ein allgemeines Verkehrsmonopol haben müßten, dessen Aufgabe es wäre, alle öffentlichen Verkehrsmittel ohne Unterschied nach dem Optimum ihres Leistungsgrades und nach den übergeordneten Erfordernissen der nationalen Wirtschaft und der Landesverteidigung einzusetzen. Niemand würde dann mehr das Recht haben, sich für einen Transport ein bestimmtes Verkehrsmittel zu wählen, sondern er hätte lediglich die Forderung an das allgemeine Monopolunternehmen zu richten: Bringe mir diese Ladung unter diesen Bedingungen und in dieser Zeit an jenen Ort! Dem Unternehmen würde es dann überlassen bleiben, ob es sich des Schiffes, der Eisenbahn, des Kraftwagens oder des Flugzeuges bedienen will. Gewiß hat ein solcher Plan im Reiche der Gedanken etwas Bestechendes an sich. Aber, meine Herren, ein anderes Gesicht als die gedachte hat die vollbrachte Tat! Zur Zeit werden wir jedenfalls gut daran tun, uns in Erwartung dessen, was vielleicht eine fernere Zukunft einmal bringen wird, an den Grundsatz zu halten, der nach gründlichen, auch die eben angedeutete Frage einbeziehenden Erwägungen als Präambel zum Personenbeförderungsgesetz niedergelegt worden ist: „Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates. Die Verkehrsmittel können sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Alle müssen sich jedoch an Normen halten, die einheitlich für das ganze Reich erlassen werden.“ Die Führung ist in die Hand des Reiches gelegt, nicht der Betrieb aller Verkehrsmittel. Dadurch sind gewisse Freiheiten für den Einzelnen begründet und gewisse Schwierigkeiten für den auf Ausgleich und bestimmte Ziele bedachten Staat. Diese Schwierigkeiten sind im heutigen Staate leichter zu meistern als früher.

Heil Hitler!

Ausbau und Leistungen der türkischen Staatsbahnen

Von Heinz Bischoff, Berlin-Karlshorst

Ende 1935 konnte die türkische Regierung zwei wichtige Eisenbahnbauprojekte endgültig vollenden¹⁾. Am 12. November 1935 wurde die Bahnstrecke Irmak—Filyos und am 22. des gleichen Monats die Strecke Fevzipaşa—Diyarbakir durch den Minister für öffentliche Arbeiten, Ali Çetinkaya, feierlich dem Verkehr übergeben. Neben der im Jahre 1933 fertiggestellten Nord-Süd-Verbindung Samsun—Sivas—Kayseri—Mersin haben die beiden neuen Linien für die türkische Wirtschaft ganz besondere Bedeutung.

Der Bau der Bahn von Irmak nach Filyos wurde 1927 einer schwedisch-dänischen Gruppe übertragen und gleichzeitig von Norden und Süden begonnen. Im Laufe des vergangenen Jahres wurde der letzte Teil zwischen Çankiri und Eskipazar sowie der äußerst schwierige Bau des Tunnels bei Batibeli fertiggestellt. Die gesamte Strecke hat eine Länge von 391 km mit 27 Stationen. Unter welchen schwierigen Umständen dieser Bahnbau durchzuführen war, beweist die Zahl von 1368 Brücken und anderen Kunstbauten sowie von 37 Tunnels, die für die Überwindung des Geländes erforderlich waren. Der vorerwähnte Tunnel bei Batibeli ist mit 3440 m der längste Tunnel der Türkei; die Gesamtlänge der 37 Tunnels beträgt 8800 m. Die Baukosten für diese Strecke stellten sich auf 45 Mill. Ltqs. Die Linie wird bis nach Zonguldak, dem Zentrum des Steinkohlenbeckens am Schwarzen Meer, verlängert. Man rechnet damit, die erste Etappe bis Çatalağzi am 15. Juni 1936 und den zweiten Teil bis Zonguldak am 10. Mai 1937 in Betrieb nehmen zu können²⁾.

Abgesehen davon, daß die Linie fruchtbare Gebiete Nordanatoliens erschließt, ist sie von außerordentlicher Bedeutung als Verbindung zwischen dem Kohlenbecken Ereğli—Zonguldak und den übrigen anatolischen Gebieten. Die Steinkohle nimmt unter den Mineralschätzen der Türkei eine besonders hervorragende Stellung ein. Das vorerwähnte Becken ist das größte der Türkei. Nach den „Mitteilungen der Türkischen Handelskammer für Deutschland“ vom 8. Juli 1932 handelt es sich hier nicht um ein zusammenhängendes Becken, sondern es gliedert sich im wesentlichen in drei Teile, die zusammen aber sich auf eine Länge von 200 km und eine Breite von 10 km erstrecken. Man vermutet mehr nach dem Innern des Landes hin noch weitere reiche Steinkohlenvorkommen. Im Jahre 1934 belief sich die Förderung auf 2,3 Mill. t. Davon wurden 579 000 t exportiert und 113 000 t von fremden Schiffen gebunkert. Im ersten Halbjahr 1935 wurden 1,2 Mill. t gefördert³⁾.

Im übrigen ist beabsichtigt, die Linie von Zonguldak nach Ereğli zu verlängern, wo ein moderner Kohlenhafen gebaut werden soll.

Einen weiteren wichtigen Abschnitt im türkischen Eisenbahnbauprogramm bildet die Fertigstellung der Strecke von Fevzipaşa nach Diyarbakir. Auch der Bau dieser Bahn wurde wie der der erstgenannten von dem schwedisch-dänischen Konsortium im Jahre 1927 begonnen. Da die zur Verfügung gestellten Mittel (53 Mill. Ltqs.) nicht ausreichten, baute der Staat die restliche Strecke von etwa 70 km für 12 Mill. Ltqs. aus dem Erlös einer Eisenbahnleihe selbst. Die

¹⁾ Vgl. die Karte in Z. f. V. W. 11. Jg. 1933, S. 122.

²⁾ Die ziffernmäßigen Angaben sind den von der Generaldirektion der türkischen Staats-eisenbahnen und Häfen herausgegebenen „Demiryollar Dergisi“ (Eisenbahn-Mitteilungen) vom 1. Dezember 1935 entnommen.

³⁾ Türkische Wirtschaftsberichte der Dresdner Bank Nr. 129/1935.

Gesamtlänge der Linie beträgt 505 km mit 37 Stationen. Mit Rücksicht auf das gebirgige Gelände mußten 64 Tunnels sowie 1910 Brücken und andere Kunstbauten gebaut werden¹⁾.

Diese Strecke vermittelt den Anschluß des großen Kupfererzvorkommens bei Ergani an das türkische Staatsbahnnetz. Zur Ausbeutung der Kupferminen ist eine Gesellschaft mit 3 Mill. Ltqs. gegründet worden. Man rechnet mit einer jährlichen Förderung von 15—20 000 t, die Mitte 1936 beginnen soll²⁾. Nach Fertigstellung der später beabsichtigten Verlängerung der Bahn nach Van werden auch die östlichen Vilajets an dem wirtschaftlichen Aufschwung der neuen Türkei unmittelbar teilnehmen können.

Außer den beiden oben erwähnten Strecken konnten gegen Ende des Vorjahres noch Teile der im Bau befindlichen Linien Afyonkarahisar—Antalya (Afyonkarahisar—Karakuyu) und Malatya—Çetinkaya dem Verkehr übergeben werden. Ferner ist zu erwähnen, daß der Bau der Strecke Sivas—Erzerum, der seit längerer Zeit von Sivas aus vorgetrieben wurde, nächstens auch von Erzerum aus begonnen werden soll, um die Fertigstellung dieser wichtigen Verbindung mit dem russischen Eisenbahnnetz zu beschleunigen.

Neben dem Ausbau des Liniennetzes wurde der Bereich der Staatsbahnverwaltung durch den Ankauf von Privatbahnen bedeutend erweitert. Am 1. Mai 1934 ging die ehemals französische Izmir—Kasaba-Bahn und am 1. Juni 1935 die englische Aydin-Bahn in den Besitz des Staates über.

Seit Ausrufung der Türkischen Republik, d. h. in den vergangenen 12 Jahren, wurden 2628 km neue Bahnlinien mit einem Kostenaufwand von rund 282 Millionen Ltqs. gebaut. An bereits bestehenden Bahnen wurden 2977 km übernommen bzw. angekauft. Hiernach ergibt sich zum Ende des Kalenderjahres 1935 ein Staatsbahnnetz von rund 5600 km. Die mit Nachdruck betriebene Entwicklung des Netzes ist aus den nachstehenden, den „Demiryollar Dergisi“ (Eisenbahn-Mitteilungen) vom 29. Oktober 1935 entnommenen Angaben ersichtlich:

Finanzjahr:	1923	1926	1928/29	1931/32	1934/35
Kilometer:	1352	1378	2359	3383	4728 ³⁾

Nachstehend soll ein Überblick über die in der gleichen Zeitschrift veröffentlichten finanziellen Ergebnisse und Beförderungsleistungen der türkischen Staatsbahnen gegeben werden.

Finanzielle Ergebnisse

	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
	in 1000 Ltqs.				
Betriebs-Einnahmen					
Personenverkehr					
Nahverkehr	250	238	239	233	320
Fernverkehr	4560	4094	3611	3957	4430
Güterverkehr	9422	11108	8779	10941	15400
Gesamtverkehr	14232	15440	12629	15130	20150
Betriebs-Ausgaben	11706	10929	10259	11067	14062
Betriebs-Überschuß ...	2526	4511	2370	4063	6088

¹⁾ s. Anmerkung 2 auf Seite 104.

²⁾ Aus „Economic Conditions in Turkey“ (Juni 1934) vom Department of Overseas Trade, London.

³⁾ einschließlich der Aydinbahn 5343 km.

Beförderungsleistungen (in 1000):

	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35
Achskilometer:					
Personenwagen	66 609	53 732	56 787	73 602	95 861
Güterwagen	108 285	122 190	90 491	119 798	184 053
Zugkilometer:					
Personenverkehr	1 128	2 139	1 600	2 685	4 284
Güterverkehr	1 438	1 507	988	1 177	1 725
Personenverkehr:					
Zahl der Personen					
Vorortverkehr	3 551	3 375	3 478	3 523	5 064
Fernverkehr	1 902	1 523	1 381	1 739	2 657
Personenkilometer:					
Vorortverkehr	31 239	29 773	30 550	30 573	...
Fernverkehr	292 006	248 007	238 484	289 228	...
Güter in t:					
frachtpflichtige Güter	1 418	1 263	952	1 211	...
Dienstgüter	555	633	837	948	...
Güter tkm:					
frachtpflichtige Güter	321 955	396 277	289 041	361 665	...
Dienstgüter	62 501	62 589	72 581	69 967	...
Zahl der Tiere	83	72	64	113	140

Beförderte Mengen wichtiger Güter

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
	in 1000 t				
Weizen	148	221	320	187	203
Gerste	30	18	122	40	45
Zuckerrüben	11	15	25	35	120
Zucker	18	16	14	14	18
Frische und getrocknete Früchte .	19	20	23	22	29
Frisches und getrocknetes Gemüse	6	7	18	19	26
Orangen und ähnliches	5	3	2	2	2
Baumwolle	26	19	19	4	6
Wolle, Angorawolle	7	5	4	7	11
Tabak	13	10	9	11	12
Bauholz	69	53	47	52	55
Zement	61	27	30	26	44
Dachziegel, Mauersteine u. ähnl...	31	15	13	12	17
Koks	10	6	10	12	17
Steinkohle	28	21	25	34	62
Holz	27	23	27	26	32
Petroleum und Benzin	38	29	28	25	28
Chromerz	27	20	26	26	37

Buchbesprechungen

Otto Blum, Dr.-Ing., o. Professor an der Technischen Hochschule Hannover, Verkehrsgeographie. Berlin 1936. Verlag von Julius Springer. VI, 146 Seiten mit 63 Abbildungen. RM 6,90; geb. RM 8,40.

Wenn Otto Blum im Vorwort hervorhebt, daß diese Verkehrsgeographie „nicht von einem Geographen, sondern von einem Ingenieur (Bauingenieur) geschrieben ist, der in der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung und später im Weltkrieg in der Praxis des Verkehrs gestanden hat und an einer Technischen Hochschule den Lehrstuhl für Verkehrspolitik, Eisenbahnwesen und Städtebau innehat“, so mag dies einerseits nicht notwendig sein — denn wer das verkehrswissenschaftliche und das verkehrsgeographische Schrifttum beherrscht, kennt sowohl Blums zahlreiche verkehrsgeographische Arbeiten als auch die Weite ihrer Wirkung — und ist doch andererseits zweckmäßig, nämlich um sogleich die Blum eigene Betrachtungsweise der Verkehrsgeographie anzudeuten. Diese ist stark zweckbezogen: Der Verkehrsingenieur soll die natürlichen, wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse seines Wirkungsfeldes erkennen und meistern lernen. Dabei wird einer der großen schöpferischen lebenbeherrschenden Zwiespalte: Anpassung an die Natur einerseits, ihre Überwindung durch den menschlichen Schöpferwillen andererseits sichtbar. Doch drängt dieser wichtige Lehrzweck Blums Werk keineswegs in Pragmatik ab. Vielmehr werden die Erkenntnisse in einer wissenschaftlich allgemeingültigen Weise dargeboten, die zugleich insbesondere den Bedürfnissen des Verkehrswissenschaftlers wie des Geographen entgegenkommt. Der erstere wird Blums Werk als eine Arbeit aus seinem Fache — Verkehrsgeographie in Blumschem Sinn betrachte ich als eine „Fundamentdisziplin“ der Verkehrswissenschaft (wörüber bei anderer Gelegenheit noch mehr zu sagen sein wird) — beanspruchen dürfen.

Die verkehrswissenschaftliche Ausrichtung des Buches tritt besonders in der Einführung hervor. Hier werden die Motive des Verkehrs, seine Arten und Gruppen, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel, namentlich ihre Naturabhängigkeit, die Gestaltung der Verkehrsnetze, die Gründe der Verkehrsverlagerung in gedrängter Form dargelegt. Die alsdann gebotene Verkehrsgeographie i. e. S. ist allgemeiner Art und bedient sich einer fortschreitenden „Lokalisierung“ als Gliederungsschema: Zuerst wird die Welt als Ganzes behandelt. Es folgen die Verkehrsräume, die „Bänder“, die Punkte. Anhangsweise werden auf Grund früherer Studien verschiedene Gebiete als konkrete Beispiele vorgeführt, so Mitteleuropa, Niedersachsen, Raum Magdeburg, Italien, USA., Mandschurei.

Die Darstellung zeichnet sich durch die Fülle der auf die Erscheinungen projizierten Gesichtspunkte und eine straffe Systematisierung aus. Die Gedankenführung ist durch die stete Mitberücksichtigung wirtschaftlicher, politischer und militärischer Momente sehr anregungsreich. Blum liebt klare, u. U. harte Urteile. Das hindert nicht, daß er einerseits bestimmte Probleme nur aufwirft und damit den Leser zu selbständigem Weiterdenken aufmuntert, andererseits vor Überschätzungen mancher Momente warnt.

Die Illustration des Werkes ist reichhaltig und ergänzt und vertieft den Eindruck des Wortes. In Text wie Bildern hat Blum sich viel des von der Schweiz gebotenen eisenbahngeographischen Anschauungsmaterials bedient.

Überhaupt treten in dem Werk die Eisenbahnen in den Vordergrund. Die überragende Stellung, die diese auch heute noch im Kontinentalverkehr einnehmen, rechtfertigt dies auch weitgehend. Trotzdem möchte ich für eine Neuauflage an-

regen, die unterschiedliche Bedeutung, die den natürlichen Gegebenheiten gegenüber den verschiedenen Verkehrsmitteln, also neben den Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Kraftverkehr, Luftverkehr zukommt, stärker zu berücksichtigen. Ferner dürften die Angaben über die ursprünglichen Siedlungsformen zu revidieren sein.

Abschließend: Alte wie junge Verkehrsingenieure und -wirtschaftler werden Blum Dank dafür wissen, daß er, schöpfend aus der Fülle seiner Erkenntnisse und Erfahrungen, diese konzentrierte verkehrsgeographische Gesamtschau gegeben und damit die Verkehrswissenschaft um ein grundlegendes Einführungswerk bereichert hat.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt. Tatsachensammlung und Bericht ausgearbeitet von Dr. iur. Paul Wohl und Prof. A. Albitreccia für die Internationale Handelskammer. Herausgegeben von der Deutschen Landesgruppe. Berlin 1935. Carl Heymanns Verlag. XVI, 306 Seiten und 3 Tabellen. RM 9,—.

Die Veröffentlichung zerfällt in zwei selbständige Berichte, eine im wesentlichen von Prof. A. Albitreccia verfaßte monographische Darstellung von Entwicklung und Stand des Eisenbahn-Kraftwagen-Verhältnisses in 40 verschiedenen Ländern und einen vornehmlich von Dr. P. Wohl durchgeführten synoptischen Vergleich der Regelung bestimmter Teilfragen in der Gesamtheit der herangezogenen Staaten. Die Länderberichte des ersten Teils umfassen alle bedeutenderen Staaten Europas, Asiens und Nordamerikas (außer UdSSR.), ferner Brasilien, Australien, Südafrikanische Union und einige Kolonialgebiete. Die im zweiten Teil durchgeführten systematischen Vergleiche erstrecken sich auf 1. Rechtsgrundlagen von Eisenbahnen und Kraftverkehr, 2. ihre steuerliche Belastung, 3. Maßnahmen der Eisenbahnen zur Anpassung an den Kraftwagenwettbewerb, 4. sozialpolitische Bindungen der beiden Verkehrsmittel.

Die beiden Verfasser äußern sich zu ihren Arbeiten selbst wie folgt: „In der zur Verfügung stehenden Zeit und im Rahmen dieses Berichtes war es unmöglich, eine abschließende wissenschaftliche Arbeit vorzulegen ... Wir haben uns darauf beschränken müssen, eine Übersicht zu geben, Probleme aufzuweisen, ohne sie zu lösen, die für uns erreichbaren Tatsachen zusammenzustellen, ohne sie immer vervollständigen zu können ... Es ist uns nicht immer möglich gewesen, die statistischen Angaben über die Verkehrsentwicklung auf den neuesten Stand zu bringen; sie gehen vielfach nur bis 1931/32 ... Die gesetzlichen, fiskalischen und administrativen Maßnahmen zur Koordination der beiden Verkehrsmittel aber haben wir bis in die neueste Zeit zu berücksichtigen versucht.“ Damit sind die Grenzen dieses Buches in praktischer wie wissenschaftlicher Hinsicht ersichtlich gemacht.

Die Mehrzahl der Beschreibungen des 1. Teiles ist als erste Einführung in die Verhältnisse der einzelnen Länder für Nachschlagezwecke dienlich. (Eine Lektüre der Berichte hintereinander ist eine Tortur.) Einige Ausführungen sind allerdings etwas primitiv, was in höchstem Maß von den gelegentlich sogar irreführenden Zwischenüberschriften im Text gilt.

Wissenschaftlich bedeutsamer ist der 2. Teil. Allerdings kann auch er nur als ein vieles problematisch lassender Versuch angesehen werden, zumal die wirtschaftspolitischen Kernfragen der Lösungsversuche einer Eisenbahn-Kraftwagen-Koordination bei den Vergleichen vernachlässigt sind. Die Wiederholung einer Reihe von Angaben aus dem 1. Teil ist einerseits überflüssig für dessen Leser, andererseits unzulänglich für mit dessen Inhalt nicht Vertraute.

Ohne der Veröffentlichung einen beschränkten Wert abzusprechen, würde ich es für zweckmäßiger gehalten haben, wenn die Darstellung auf die wichtigsten Länder Europas und Nordamerikas beschränkt, dafür gründlicher gehalten, und wenn Monographien und Vergleich aufeinander abgestimmt worden wären.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Eisenbahn und Kraftwagen. Gesamtbericht zum Problem der „Arbeitsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen“. Herausgegeben vom Österreichischen Kuratorium für Wirtschaftlichkeit. ÖKW-Veröffentlichung 19. Wien 1936. Verlag von Julius Springer. 276 Seiten RM 11,—.

Der Bericht gliedert sich in drei Teile. Der erste enthält Ausführungen grundsätzlicher Art zum Eisenbahn-Kraftwagenproblem, die den inzwischen verstorbenen bekannten österreichischen Verkehrsfachmann Unterstaatssekretär Ing. Bruno v. Enderes zum Verfasser haben. So viel auch bereits über diese Frage geschrieben ist, so liest man gleichwohl die wohlausgewogenen Darlegungen mit Gewinn. Die in der Schweiz und in Frankreich angestrebten Lösungsversuche, die auf eine Funktionerteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, also nicht eine bloße Wettbewerbsregulierung, abzielen, werden dabei besonders betont.

Die im zweiten Abschnitt entwickelten „Richtlinien für eine Neuordnung des österreichischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeugverkehrs“ bewegen sich dann auch in einer ähnlichen Richtung. Ihr Kernstück ist die räumliche Beschränkung des gewerhmäßigen Güterkraftverkehrs auf bestimmte Konzessionsgebiete, deren 22 — jeweils einander überschneidend — für Österreich vorgeschlagen werden.

Das dritte, zwei Drittel des Buches füllende Hauptstück betitelt sich „Die Kraftfahrzeuggesetzgebung in Europa“ und gibt für 19 Länder die gesetzlichen Grundlagen des Kraftfahrzeugverkehrs in technischer und organisatorischer Hinsicht und der Kraftfahrzeugbesteuerung wieder. Wenn damit auch keine vollständige Einsicht in den Stand des Eisenbahn-Kraftwagen-Problems in den verschiedenen Ländern ermöglicht wird, so erleichtern doch die genauen Angaben der Gesetzesquellen die weitere Information.

Zusammengefaßt: In dem gesetzten Rahmen eine ob ihrer Sachlichkeit zu schätzende und zufolge ihrer Richtungsweisung beachtliche Arbeit.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Josef Wilden, Dr., Hundert Jahre Düsseldorfer Dampfer. Die Entwicklung der Personendampfschiffahrt auf dem Rhein. Zum hundertjährigen Bestehen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, herausgegeben von der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt. Köln und Düsseldorf 1936. 140 Seiten. 4^o. Mit 73 Abb.

Es kann nur wenige Bücher geben, die das heimatfrohe Herz des mit seinem Strom verbundenen Rheinländers so ansprechen wie das vorliegende. Denn die „Köln-Düsseldorfer“ Boote sind als Hauptträger des Personenverkehrs auf dem Rhein ein aus Bild und Leben des Rheinlandes nicht wegdenkbares Stück, mit dem sich jeder Rhein-Deutsche verbunden fühlt.

Es ist die jüngere der beiden seit 1853 zur Betriebsgemeinschaft der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt vereinten Gesellschaften, nämlich die Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein in Düsseldorf, die 1936 auf ein 100jähriges Bestehen zurückblickte — ihre Kölner Schwester, die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, konnte dies schon 1926 — und

hier durch die Feder des Geschäftsführers der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf, Dr. Wilden, Kunde von ihrem Werden und Sein gibt.

Der Verfasser hat die Schicksale der Düsseldorfer Dampfer in ansprechender Form in den Rahmen der Gesamtgeschichte des Rheinlandes und der Rheinschiffahrt gestellt. Die eingehende Schilderung der Gründung des Unternehmens wie des Kampfes und der Verbrüderung mit der Kölner Gesellschaft rechtfertigt sich auch vom Standpunkt der Gegenwart: Handelt es sich doch um im wesentlichen auch noch heute gültige Grundlagen. Aus Düsseldorf und dem Wuppertal, aus Mainz und Wiesbaden kam hauptsächlich 1836 das Kapital für die Düsseldorfer Gesellschaft. Den gleichen Orten ist es noch heute zugehörig. Ebenso gelten heute die Grundgedanken der Betriebsgemeinschaftsverträge von 1853 und 1859 unvermindert fort. Allerdings ist die Betriebsgemeinschaft seit dem Weltkrieg wesentlich verdichtet worden, einmal durch die Bestellung eines gemeinsamen Vorstandes seit 1924, ein andermal durch die Ausgestaltung der „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt“ zu einer G.m.b.H. 1925, die insbesondere Eigentümer der seit 1927 in Dienst gestellten Motorschiffe ist. 1927 erfolgte die Ausdehnung der Betriebsgemeinschaft der Köln-Düsseldorfer auf die alte Rivalin, die Nederlandsche Stoomboot-Reederij. Auch hierüber erfährt man aus dem Werk Interessantes, wenn auch wohl nicht das Wesentlichste.

Einen breiten Raum nimmt natürlich die durch ein reiches Bildmaterial unterstützte Schilderung der Entwicklung des Schiffsparkes ein. Gewaltig der Aufstieg an Leistungsfähigkeit und Komfort von dem ersten, wenig glückhaften Schiff der Düsseldorfer, dem „Komet“, dessen hölzernen Rumpf die Maschine immer wieder aus den Fugen brachte, bis zu dem 1500 PS starken Dreideckschiff „Kaiser Wilhelm II.“ (1912). Weltkrieg, Versailles und Inflation brachten Erneuerung und Ausbau der Flotte zum Erliegen, führten vielmehr zu einer Verminderung der Köln-Düsseldorfer Flotte um 5 — nicht, wie auf Seite 101 des Buches zu lesen steht, 12 — Einheiten. Erst 1925—1930 folgten wieder Neueinstellungen, vornehmlich Motorschiffe, unter den Dampfern als Höchstleistung die „Mainz“ (1929). — Eingehend ist neben der Darstellung der sachlichen Belange der persönlichen Verdienste der Aufsichtsratsvorsitzenden und Direktoren der Unternehmung gedacht.

Zwei Fragenkreise hätte der Verkehrswissenschaftler gerne näher behandelt gesehen: einmal den Übergang der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt von dem dem gesamten Reisebedürfnis dienenden Regelbetrieb zu dem allein dem Erholungs- und Vergnügungsbedürfnis dienenden Saisonbetrieb, ein andermal die Entwicklung des Tarifwesens, in welchem Zusammenhang ich auch auf meine Abhandlung „Personenschiffahrt auf Binnengewässern“ (Archiv für den Fremdenverkehr, 2. Jahrgang 1931/32, Nr. 3, S. 65, Nr. 4, S. 103) hinweisen darf. Dieser unerfüllte Wunsch soll aber Dank und Anerkennung, die den Herausgebern und dem Verfasser dieses schönen Rhein-Werkes zu zollen ist, nicht schmälern.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Karl Sautter, Staatssekretär i. R., Geschichte der Deutschen Post, Teil II: Geschichte der Norddeutschen Bundespost (1868—1871). Berlin 1935. Druck und Verlag: Karl Ernst Berger. VIII, 136 Seiten.

Nur einen kurzen Zeitraum umfaßt die Geschichte der Norddeutschen Bundespost, die Sautter nunmehr als Fortsetzung seiner Neubearbeitung und Fortführung der Stephanschen Geschichte der Preußischen Post (besprochen in Z. f. V. W. 7. Jg. 1929, S. 28 f.) veröffentlicht. Doch darf diese Zeitspanne als eine stark

bewegte Übergangszeit zu einheitlicheren deutschen staatlichen und postalischen Einrichtungen erhöhte Beachtung des geschichtlich interessierten Politikers, Verwaltungs- und Verkehrsfachmannes beanspruchen. Hatte doch die Norddeutsche Bundespost 11 bisher selbständige Postverwaltungen zu einer Einheit zusammenzufassen; dies aber bedeutete Vereinheitlichung des Postrechtes, der Postgebühren, des Betriebes, der Personallaufnahmen und -besoldung und weiterer Materien. Andererseits hatten die Vereinheitlichungsbestrebungen den partikularistischen Empfindlichkeiten der Bundesglieder Rechnung zu tragen, wie das z. B. in der Verquickung von Treupflichten der Postbeamten zu Bund und Landesherren oder in dem Verzicht auf Hoheitszeichen des Norddeutschen Bundes (abgesehen von den Hansestädten) zu bezeichnendem Ausdruck kam. Verkehrswirtschaftlich ordnet sich die Periode der Norddeutschen Bundespost in den größeren Zeitraum des ungestümen Vordringens der Eisenbahnen und der „Anhängung“ der Postbeförderung an diese ein. Kostenverbilligung und Tarifnivellierung vermochten damit in Wechselwirkung zu treten und fanden in dem mit dem 1. Januar 1868 eingeführten 1-Groschen-Porto für Briefe bis 1 Lot auf alle Entfernungen im Norddeutschen Postgebiet und im Verkehr mit Bayern, Württemberg, Baden, Österreich und Luxemburg ihren markantesten Ausdruck. Zugleich brachten die seit 1868 mit ausländischen Verwaltungen geschlossenen Postverträge Stephans zielbewußtes Streben nach einheitlicher internationaler Verkehrsordnung und wesentlicher Gebührenermäßigung zum Ausdruck.

Über diese interessante Übergangszeit berichtet Sautter in alle Gebiete des Postwesens umfassender und doch sich auf das Wesentliche beschränkender und klar gegliederter Weise. Der Leser erkennt, daß nur ein hervorragender, geschichtlich geschulter Postfachmann auf der Grundlage eines eingehenden Aktenstudiums in dieser Art alle Gestaltungen dieser Zeitperiode fachlich zu würdigen und in den Rahmen größerer politischer und wirtschaftlicher Entwicklungslinien zu stellen vermochte. Damit bestärkt Sautters Geschichte der Norddeutschen Bundespost den Wunsch des Verkehrswissenschaftlers, sie zunächst in Balde durch die Geschichte der Deutschen Reichspost im Kaiserreich 1871—1918 in gleicher Weise fortgeführt zu sehen.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

W. Moede, Prof. Dr., Arbeitstechnik. Die Arbeitskraft, Schutz — Erhaltung — Steigerung. Stuttgart 1935. Ferdinand Enke Verlag. 278 Seiten mit 145 Abb. Geh. RM 11,—, geb. RM 12,80.

Aufgabe der Arbeitstechnik ist nach Moede die Bestgestaltung der Arbeitsverfahren nach den Gesichtspunkten der Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Wohlfahrt der menschlichen Arbeitskraft.

Die Arbeitstechnik hat also die Bestrebungen zur Hebung der Wirtschaftlichkeit durch technische und organisatorische Maßnahmen nach der psychologischen Seite zu ergänzen. Die Fehlleitung zahlreicher Rationalisierungsmaßnahmen ist ja gerade dadurch entstanden, daß man nur den unmittelbar zu erzielenden wirtschaftlichen Erfolg im Auge hatte und nicht sah, daß die erstrebten Folgen der Umstellungen ausbleiben, wenn die Reformen ohne Berücksichtigung des Menschen — des Trägers der Arbeit — durchgeführt werden.

Aufbauend auf den zahlreichen wissenschaftlichen Untersuchungen in seinem Institut an der Technischen Hochschule Charlottenburg und auf den praktischen Arbeiten in verschiedenartigen Betrieben gibt Moede in dem vorliegenden Werk ein Lehrbuch des Arbeitstechnikers.

Der Arbeitstechniker gewinnt seine Erkenntnisse von der Bestgestaltung der

Arbeit durch Arbeitsstudien, die sich auf alle Arbeitsbedingungen und auf alle Arbeitsfelder erstrecken, die bei einem Arbeitsgeschehen beteiligt sind (z. B. Sinnes- und Aufmerksamkeitsleistungen, Bewegungen, Denken usw.). Hieraus ergibt sich schon, daß die Zeitstudie allein für den Arbeitstechniker als Erkenntnisquelle nicht in Frage kommen kann. Sie wird vielmehr nur als Hilfsmittel herangezogen, wenn es notwendig ist, genaue Zeitwerte von dem Arbeitsablauf zu gewinnen. Nachdem Moede so die Aufgaben der Zeitstudie scharf abgegrenzt hat, beschreibt er die Methodik der Zeitstudie, des Zuschlagwesens und der Leistungsstatistik.

Da der Arbeitstechniker Bedingungen schaffen will, die der Wirtschaftlichkeit und zugleich der Sicherheit und Wohlfahrt der Betriebsgemeinschaft dienen, haben seine Studien die Aufgabe, den Optimalwert der Arbeitsintensität und nicht den von der besten Arbeitskraft zu erreichenden Höchstwert zu ermitteln.

Ein kurzer Überblick über die Arbeiten von Taylor und Fayol zeigt, wo die grundsätzlichen Unterschiede der Arbeitstechnik von den amerikanischen und französischen Rationalisierungsmethoden liegen.

Die praktische Anleitung für den Arbeitstechniker beginnt Moede mit einer Darstellung der Meßwerte menschlicher Arbeit und Leistungen. Der Arbeitstechniker lernt dann die Methoden der Arbeitsbestgestaltung kennen. Durch eingehende Feld- und Arbeitsanalyse gewinnt er die Erkenntnisse von der erfolgreichen Umgestaltung der Arbeit. Die arbeitswissenschaftlichen Untersuchungen werden im Laboratorium als Leistungsversuche durchgeführt und dann im Betriebe durch praktische Arbeiten erprobt.

Da der Arbeitstechniker bestrebt ist, für Sicherheit der menschlichen Arbeitskraft zu sorgen, hat er die wichtige Aufgabe, nach Analyse der vorkommenden Unfälle die Voraussetzung für Verhütung weiterer Schäden zu schaffen. Für die auf diesem Gebiete geleisteten Vorarbeiten führt Moede zahlreiche Beispiele aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens an. Er weist mit Recht darauf hin, daß in einem gut geleiteten Betriebe Unfälle durch eine Einförmigkeit stets wiederkehrender Ursachen fehlen, daß die vorkommenden Unfälle auf eine Mehrheit, Mannigfaltigkeit und Verflechtung von Ursachen zurückzuführen sind.

Als Maßnahmen zur Unfallverhütung führt Moede die Eignungsuntersuchung und die planvolle Anlernung für das Gefahrverhalten an. Der Betrieb, der diese Maßnahmen versäumt, setzt sich der Gefahr aus, daß ihm Verstöße gegen die notwendige Sorgfaltspflicht zur Last gelegt werden. Die Unfallverhütungsbilder sind auf ihre psychologische Wirkung zu prüfen. Abzulehnen sind Bilder, die zeigen, wie es nicht gemacht werden soll, oder die in abstoßender Form Unfallfolgen darzustellen.

Die planvolle Arbeitsstudie erstreckt sich auf die Mängelfeststellung und auf die Entlastung von unnötigen und ungünstigen Arbeitsfunktionen. An zahlreichen Beispielen wird gezeigt, wie diese Entlastung zu erreichen ist.

Die nach den von Moede beschriebenen Arbeitsstudien durchgeführten Umstellungen der Arbeitsverfahren dienen dem Betriebe, der mit ihrer Hilfe seine Wirtschaftlichkeit steigert, ohne durch Überlastung der Gefolgschaft die gute Zusammenarbeit aller zu gefährden. Die arbeitstechnischen Untersuchungen werden, richtig und in guter Zusammenarbeit durchgeführt, die Bestgestaltung der Arbeit erreichen, die zum Wohle des Betriebes und der arbeitenden Menschen erstrebt werden muß.

In den Verkehrsbetrieben bieten sich für arbeitstechnische Untersuchungen zahlreiche Anwendungsgebiete. Moede, der seit 16 Jahren Berater der Deutschen

Reichsbahn ist, hat in seinem Werk auch die bei der Eisenbahn gesammelten Erfahrungen verarbeitet und so seinem Buch unmittelbare praktische Verwertbarkeit für den Verkehrsfachmann gesichert.

Reichsbahnrat Dr. rer. pol. R. Couvé, Berlin.

Literaturanzeigen.

3. Tagung der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft an der Westf. Wilhelms-Universität (zu Münster i. W. am 2. 4. 1936 in Dortmund). Verkehrswissenschaftliche Forschungen a. d. Verkehrs-Seminar a. d. Univ. Münster, Heft 6. Münster i. W. 1936. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. 42 Seiten. RM 0,60.

In einem Vortrag „Schiene oder Straße“ behandelte Staatssekretär Koenigs wohlausgewogen die Leistungsvorzüge von Eisenbahn und Kraftwagen und stellte Notwendigkeit und Bemühungen heraus, zwischen dem Motorisierungsstreben und der Notwendigkeit, auch den Kraftwagen in ein sozialistisches Verkehrsgefüge einzuordnen, eine Synthese zu finden. Oberbürgermeister Dillgardt, Duisburg, referierte über den dringenden, indessen durch die Finanznöte der Städte behinderten „Bau von Radfahrwegen im Industriegebiet“. Direktor Dr. A. Linden zeigte in Ausführungen über den „Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen“ die Bedeutung von Eisenbahnen und Wasserstraßen im Ruhrkohlenverkehr und begründete das Interesse des Ruhrkohlenbergbaus am Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals und am Bau des Hansa-Kanals. N.-Z.

Alois Kötting, Dr., Personen-Verkehrspolitik als Werkzeug siedlungsmäßiger Auflockerung. Forschungsstelle für Siedlungs- und Wohnungswesen an der Universität Münster i. W., Materialien-Sammlung Band 18. Münster i. W. 1935. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag. VIII, 136 Seiten. RM 2,50.

Die Arbeit befaßt sich mit den Aufgaben, die den Nahverkehrsmitteln im Dienste der Siedlungsauflockerung zufallen, und erörtert Mittel und Wege der Personenverkehrspolitik, die zu diesem Ziele hinführen. Eigenart der Bau- und Betriebsweise der in Frage kommenden Verkehrsanstalten und die Prinzipien ihrer Finanzierung, die in enger Verbindung mit einer weitschauenden, siedlungsfreudigen Bodenpolitik zu stehen haben, werden aufgezeigt. Nach einem Überblick über die tarifpolitischen Maßnahmen wird ein Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsvergleich der verschiedenen Nahverkehrsmittel geboten, aus dem heraus eine entsprechende Arbeitsteilung gefordert wird. Die Darlegungen, die im großen und ganzen auf der einschlägigen Literatur fußen und stellenweise mit dem eigentlichen Siedlungsproblem nur noch in sehr losem Zusammenhang stehen, zeugen im übrigen von dem Streben nach einem gerechten Ausgleich zwischen den widerstreitenden betriebswirtschaftlichen und sozialpolitischen Gesichtspunkten. S.

Franz Josef Kleinsorg, Dr. Dr., Verkehrsrecht im Dritten Reich. Berlin 1936. Carl Heymanns Verlag. VIII, 408 Seiten. Geb. RM 5,80.

In einer von Dr. O. Warneyer, Dr. O. Freisler und Dr. H. Wiers herausgegebenen Sammlung „Deutsches Reichsrecht in der Praxis“ erschien als erster der vorliegende Band, der sich als eine kommentarlose Textwiedergabe der seit 1933 ergangenen Gesetze, Verordnungen und Ministerialerlasse auf den Gebieten

des Straßenwesens und Straßenverkehrs in weitestem Umfang, der Luftfahrt und des körperschaftlichen Aufbaus des Verkehrs darbietet und für diesbezügliche Nachschlagezwecke als brauchbare Handhabe zu begrüßen ist. Die auf die anderen Verkehrszweige bezügliche Gesetzgebung des nationalsozialistischen Staates blieb indessen unberücksichtigt, so insbesondere das für die Stellung des Reichsverkehrsministers, den Aufbau von Reichsbahn und Reichspost hochwichtige Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. 2. 1934. Auch hat der Bearbeiter überschen, daß die von ihm besonders hervorgehobenen Wasserstraßen- und andere Beiräte durch die Verordnung vom 13. 9. 1934 aufgelöst sind. N.-Z.

Blum, Prof. Dr.-Ing., Die verkehrspolitische Bedeutung des östlichen Mittelmeer-Raumes. Sonderabdruck aus: Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1936. Verlag von Julius Springer, Berlin. 92 Seiten mit 19 Abb.

In markanten Zügen und anregungsreicher Diktion sind die natürlichen Grundlagen, die geopolitische, volks- und weltwirtschaftliche Problematik, Stand und Aussichten der verkehrlichen Erschließung des in der Weltpolitik zusehends an Bedeutung gewinnenden vorderasiatischen Länderblocks (Türkei, Iran, Irak, Syrien, Palästina) behandelt. N.-Z.

Sigmund Hillmann, Dr., Das Anlagenabschreibungs- und Amortisationsproblem bei Eisenbahnen. 22. Heft der Schriftenreihe „Betriebswirtschaft“, herausgegeben von Professor Dr. h. c. J. Ziegler. 1935. Carl Heymanns Verlag Berlin und Österreichischer Wirtschaftsverlag Kommanditgesellschaft Payer & Co., Wien. 96 Seiten. RM 4,20.

Die Studie projiziert die in der allgemeinen bzw. der industriellen Betriebswirtschaftslehre gewonnenen Erkenntnisse zum Anlagenabschreibungsproblem auf das Gebiet des Eisenbahnwesens und erörtert dessen abschreibungspolitischen Sonderfragen. Der Verfasser hat den Stoff gründlich durchdrungen. Selbst wenn sich zu der einen oder anderen Frage zu diesem komplizierten Gebiet eine Einwendung erheben läßt, so bleibt doch die Argumentation stets anregend. Den wesentlichsten Erkenntnissen, wie Vorteilhaftigkeit einer nach technischer Gebrauchsdauer und Risiken scheidenden Abschreibung (gegenüber einer pauschalen Erneuerung) und Notwendigkeit der Auseinanderhaltung von Abschreibung und Amortisation, ist beizupflichten. N.-Z.

Margarete Oberreuter, Dr., Die Eisenbahnen in Württemberg. Ein Beitrag zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeographie. Heft 39/40 der Stuttgarter Geographischen Studien, Reihe A, herausgegeben von Prof. Dr. E. Wunderlich. Stuttgart 1933. Verlag Fleischhauer & Spohn. VI, 202 Seiten mit 8 Karten. RM 6,50.

Obschon die Veröffentlichung dieser Arbeit erst einige Zeit nach ihrem Abschluß erfolgte und ihre Ankündigung hier verspätet geschieht, verdient diese Untersuchung ein dauerndes Interesse sowohl in methodischer wie in gegenständlicher Hinsicht. Die geographische Betrachtungsweise eines Verkehrsmittels ist hier sehr weit erstreckt und systematisch und konsequent durchgeführt. Dies gilt sowohl für die Darstellung der Eisenbahnen in den einzelnen Landschaften Württembergs wie deren Vergleich untereinander und die Gesamtcharakteristik, insbesondere gegenüber den Eisenbahnen Badens, die von Hansing nach gleichen Gesichtspunkten behandelt wurden. Untersuchungen dieser Art stellen eine wesentliche Bereicherung der landschaftlichen Kenntnis unserer Eisenbahnen dar. N.-Z.

Reichsbahndirektion Münster (Westf.), 40 Jahre Eisenbahndirektion Münster (Westf.) 1895—1935. Münster (Westf.) 1935. 144 Seiten. Geb. Illustr.

Die Denkschrift umspannt die Entwicklung der von Münster aus verwalteten Eisenbahnen seit der Übertragung des Betriebssitzes der „Westfälischen Eisenbahn“ (Warburg—Altenbeken—Hamm), einer der ältesten preußischen Staatsbahnen, 1855 nach Münster bis zur Gegenwart und will einen „schon jetzt nur mit großer Mühe zusammengetragenen Stoff an Daten und Tatsachen vor dem Vergessen bewahren“. Dies ist in einer Bau, Betrieb und Verkehr der Direktion Münster in allen Sparten umfassenden, gründlichen und übersichtlichen Form — man vermißt nur bessere Kartenbeigaben — geschehen. Der Hervorhebung verdient die Mitdarstellung der wirtschaftlichen Wesenheiten des Bezirks, seiner Wasserstraßen und Seehäfen sowie des ostfriesischen Seebäderverkehrs. N.-Z.

Österreichisches Bundesministerium für Handel und Verkehr. Amtliche Eisenbahnstatistik des Bundesstaates Österreich für die Jahre 1933 und 1934. Wien 1936. Auslieferung: Carl Überreuters Verlag. XVI, 48 Seiten. 4^o.

Wie für die Vorjahre wird eine Bahngruppenstatistik geboten, an die sich die Wiedergabe wichtigerer Angaben für die einzelnen Bahnen für das Jahr 1934 anschließt. Durch Vermehrung der Positionen hat die Statistik an Vielseitigkeit gewonnen. — Während der Personenverkehr der österreichischen Bahnen 1934 seinen Abstieg weiter fortsetzte, zeigte der Güterverkehr gegenüber dem 1933 erreichten Tiefstand eine leichte Besserung. N.-Z.

Gesellschaft „Reichsautobahnen“, Geschäftsbericht über das 3. Geschäftsjahr 1935. Berlin 1936. 44 Seiten. DIN A 4.

Die Geschäftsberichte der „Reichsautobahnen“ zeigen in weitestgehender Unterteilung die Arbeitsleistung und den finanziellen Aufwand des gewaltigen Arbeitsbeschaffungs- und Verkehrsförderungswerkes Adolf Hitlers. 1935 wurden rund 25 Millionen Tagewerke auf den Baustellen geleistet, 485 Mill. RM auf Kapitalrechnung ausgegeben. Zu Ende 1935 waren 108 km Teilstrecken in Betrieb, 1866 km in Bau. N.-Z.

Johannes Floegel, Reichsanwalt, Straßenverkehrsrecht. Kurzkomentare in Baumbach'scher Erläuterungsweise, Band 5. 3., völlig neubearbeitete Auflage. München und Berlin 1935. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. XII, 330 Seiten und 20 Tafeln. Taschenformat, Dünndruckpapier. Geb. RM 7,50.

In der dritten Auflage dieses bisher „Kraftfahrzeugverkehr“ benannten Kurzkomentars — inzwischen befindet sich bereits eine vierte im Erscheinen — ist die Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934 in den Vordergrund gestellt, während sich das Kraftfahrzeugverkehrsgesetz vom 3. Mai 1909 und weitere kraftverkehrsrechtliche Gesetze und Verordnungen anschließen. Die Erläuterung ist sehr ausführlich und durch eine Unmenge von Urteilsanführungen ergänzt. Die knappe Formulierung und die Abkürzungen beeinträchtigen die Lesbarkeit keineswegs, sondern führen im Verein mit Satz und Ausstattung zu einer rationellen Verdichtung des Buchraumes. N.-Z.

Hermann Eilers, Major der Schutzpolizei, Verkehrsfibel für Alle. Eine Zusammenstellung der wichtigsten Verkehrsbestimmungen der Reichs-Straßen-

verkehrs-Ordnung und ihrer Ausführungsanweisung. Mit Bildern von Carl Karrenberg. Bremen 1936. Verlag von Arthur Geist. 64 Seiten. RM 1,40.

Die nicht ganz einfache Aufgabe, die wichtigsten Bestimmungen der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung in einer den Belangen der breiten Öffentlichkeit dienenden, gut einprägsamen Ordnung und Form wiederzugeben, ist hier in Text und Bild zweckdienlich und ansprechend gelöst. N.-Z.

Fr. W. Lohmann, Dr. med., Gesundheitliche Schädigungen durch den Automobilverkehr und deren Verhütung. Veröffentlichungen aus dem Gebiete der Medizinalverwaltung XLV. Bd., 3. Heft. Berlin 1935. Verlagsbuchhandlung Richard Schoetz. 48 Seiten und 8 Unfallverhütungsbilder. RM 2,—.

„Die vorliegende Arbeit will auf solche Gefahren hinweisen“, die der Kraftwagenverkehr in zunehmendem Maße für Leben und Gesundheit der Wegebenutzer in sich birgt, „und Wege zu ihrer Verhütung zeigen“. Daß der Verfasser als Facharzt für innere Krankheiten sich so weit von seinem eigentlichen Fachgebiet entfernt, wird man erst verstehen, wenn man seine Forderung nach einer verstärkten Heranziehung gutachtlicher Mitarbeit des Mediziners zu dem behördlichen Verfahren der Erteilung von Führerscheinen unter Befürwortung psychotechnischer Eignungsprüfungen liest. Da dieser im übrigen nicht neue Vorschlag auf eine schärfere Auslese und damit auf eine relative Verminderung der Zahl der Kraftfahrzeugführer hinausläuft, steht er in Gegensatz zu der seit einigen Jahren verstärkt betriebenen Motorisierungspolitik Deutschlands, die auf die Erfassung möglichst breiter Volksschichten gerichtet ist. Deshalb hat die neue Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 29. 9. 1934 die Feststellung der Notwendigkeit einer ärztlichen Untersuchung des Fahrerschülers dem Fahrlehrer überlassen. Im übrigen stellt die Arbeit kaum mehr als ein Resümee bereits bekannter Tatsachen von den Unfallursachen und der Unfallverhütung dar. S.

Heino Carstens, Gerichtsassessor, und Rudolf Schmidt, Dr., Regierungsassessor, Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Textausgabe des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935, der Durchführungsverordnung vom 27. März 1936 und den Überleitungs- und Ausführungsbestimmungen sowie des Reichskraftwagentarifs mit einer Einführung und ausführlichem Sachregister. Berlin 1936. Carl Heymanns Verlag. XVI, 140 Seiten. RM 2,—.

Heinz Fiebelkorn, Fahrzeug-Diesel-Motoren und Fahrzeug-Gas-Generatoren in Wirkungsweise, Bau, Betrieb und Anwendung. Stuttgart (1936). Ernst Heinrich Moritz (Inh. Franz Mittelbach). VIII, 264 Seiten mit 264 Abb. Geh. RM 12,—, geb. RM 16,—.

Inhalt: Wirkungsweise des Dieselmotors — Arten des Verbrennungsraumes und die dadurch üblichen Unterscheidungen im Dieselmotor — Aufbau des Dieselmotors — Einspritzorgane des Fahrzeug-Dieselmotors — Störungen am Dieselmotor, ihre Ursachen und Behebung — Kraftstoffe und Schmiermittel — Die elektrische Anlage — Der Einbau des Fahrzeug-Dieselmotors in das Kraftfahrzeug — Holzgasanlagen und Generatoren für den Fahrzeugmotor — Einstelltabelle — Tabellen über Störungen am Kraftfahrzeug aller Art, Ursache und Behebung. — Der Verfasser hat sich zum Ziel gesetzt „allen, die sich mit dem Dieselmotor befassen müssen, sei es als Fahrer eines Lastkraftwagens, als Maschinist einer stehenden Anlage oder als Besitzer von Dieselfahrzeugen und stationären Dieselmotoren,

ein Werk in die Hand zu geben, das das Wesen des Dieselmotors näherbringt und Pflege und Reparatur erleichtert“, und diese Aufgabe in umfassender und anschaulicher Form gelöst. Hervorzuheben ist die Übersichtlichkeit der Text- und Druckgestaltung sowie die reiche und sorgfältige Illustration. N.-Z.

L. Jaeger, Ingenieur, Grundlagen der Holzgasanlagen für ortsfesten und fahrbaren Betrieb mit Berücksichtigung der Fahrzeug-Gasanlagen für Holzkohle und ähnliche Brennstoffe. Durchgesehen und mit einem Geleitwort versehen von Prof. Dr. G. Kühne. II. unveränderte Auflage. Novi Sad (Jugoslawien) 1935. Druckerei- und Verlags-A.-G. XVI, 184 Seiten mit 84 Abb. Geh. RM 8,—; geb. RM 12,—.

Der mit der Vermehrung der Verbrennungskraftmaschinen zunehmende Treibstoffbedarf und das Verlangen nach weitgehender Deckung im Inland hat dem Suchen nach neuen Treibstoffen und der Apparatur zu ihrer Verwendung starken Auftrieb gegeben. Hierbei hat das Holzgas als Treibmittel von Motoren bereits vielseitiges Interesse gefunden. Die Entwicklung seiner Verwendung erfordert die Vereinigung chemischer und maschinenbautechnischer Kenntnisse. Zuzufolge dem Geleitwort von Prof. G. Kühne „hat der Verfasser die gesamten einschlägigen Fragen ausführlich und so behandelt, daß jeder Fachmann, der sich mit dem Bau, dem Betrieb und der Überwachung von Holzgasanlagen beschäftigt, wertvolle Aufschlüsse und Anregungen aus dem Buch gewinnen wird“. N.-Z.

Ernst Nielsen, Dr.-Ing., Das Tankstellenwesen des deutschen Kraftverkehrs. Würzburg 1935. Verlag Konrad Tritsch. IV, 90 Seiten. RM 3,60.

Ein dichtmaschiges Tankstellennotz, ohne das die moderne Kraftverkehrswirtschaft heute nicht mehr auskommen kann, wird vom Automobilisten bereits als Selbstverständlichkeit hingenommen, und doch sind seit der Entwicklung vom Faß- und Kannenbetrieb zur stationären Anlage kaum zehn Jahre vergangen. Auf diese Entwicklung und den organisatorischen Aufbau des Tankstellenwesens geht der Autor ein, um nach einer Behandlung der den Umsatz beeinflussenden Faktoren auf die Technik der Anlagen zu sprechen zu kommen, für deren zweckmäßige Standortwahl und Ausgestaltung er Richtlinien festzulegen sucht. S.

E. W. Böhme, Dr., Auto-Bücherschau 1934. Ein Nachschlagewerk für die im Jahre 1934 über den Automobilmismus herausgegebenen deutschsprachigen Neuerscheinungen. Zusammengestellt im Auftrage des Reichsverbandes der Automobilindustrie E. V. Berlin 1935. Verlag Klasing & Co. G. m. b. H. 114 Seiten. RM 3,80.

Die Zusammenstellung der Buchtitel (rd. 800) umfaßt vornehmlich das gesamte Gebiet von Technik, Wirtschaft, Politik und Recht des Straßenwesens und Kraftverkehrs, bezieht indessen auch Kartenwesen, Reiseführer, Sportliteratur und die einschlägige Belletristik ein und greift auf allgemeinere Verkehrsliteratur sowie für das Verhältnis zum Kraftverkehr relevante Eisenbahnliteratur über. Vielseitigkeit, umfassender Charakter und bibliographische Exaktheit verleihen dieser Veröffentlichung hohen Wert für wissenschaftliche wie praktische Zwecke. N.-Z.

Hans Spethmann, Privaldozent, Dr., Die großen Kanalbauten in Holland und Belgien. Heft 30 der Reihe A der Veröffentlichungen der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens. Oldenburg 1935.

Verlag Gerhard Stalling. 44 Seiten mit 12 Textkarten, 19 Tafeln mit 29 Abb. RM 3,—.

Eine mittels Wort, Karte und Bild sehr anschauliche Schilderung der jüngsten großen Wasserstraßenbauten, in denen Holland und Belgien rivalisieren. Von einer verkehrswirtschaftlichen Untersuchung der neuen Kanäle, insbesondere ihrer Rückwirkung auf andere Verkehrswege, ist abgesehen. N.-Z.

Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenkalendar (Weska) 1936. 12. Aufl. Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, Duisburg. Rhein-Verlag. XII, 966 Seiten. Geb. RM 5,—.

In der im Vorjahr eingeführten neuen Stoffanordnung erfüllt der Weska 1936, in dem einige Materien lokalen Interesses neu aufgenommen, andere weggelassen wurden, wieder die Aufgabe des umfassenden Nachschlagewerks für die Schifffahrt auf Rhein und Nebenflüssen, westdeutschen Kanälen und Weser. N.-Z.

Schifffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1936. 54. Jahrgang. Redigiert von Dr. H. Grobleben. Dresden-N. Verlag von C. Heinrich. XXIV, 392 u. 64 Seiten. Geb. RM 4,50.

Die Wiedergabe zahlreicher neuer Verordnungen bezüglich des Schifffahrtsbetriebes, des körperschaftlichen Aufbaus der Binnenschifffahrt, der Tarife usw. belegt in Verbindung mit der Überprüfung und Ergänzung weiterer Materien das gelungene Bemühen von Bearbeiter und Verlag, allen irgendwie an der Schifffahrt auf dem östlichen deutschen Wasserstraßennetz Interessierten aufs neue das jeder Frage gewachsene Auskunftsbuch zu bieten. N.-Z.

League of Nations. Organisation for Communications and Transit. Pollution of the Sea by Oil. Series of League of Nations Publications. VIII. Transit. 1935. VIII. 5. Genf. 32 Seiten.

Weyers Taschenbuch der Kriegsflootten. XXX. Jahrgang 1936. Mit Benützung amtlicher Quellen hrsg. v. Alexander Brodt, Lt. z. S. a. D. München 1936. J. F. Lehmanns Verlag. 444 S. mit 815 Schiffsbildern und Skizzen. 4 Flaggentafeln u. Titelbild. Geb. RM 10,—.

Angesichts des Wiedererstehens einer bedeutenden deutschen Kriegsflotte und der sich über die ganze Welt erstreckenden Verstärkung der Seerüstungen, die durch die Ablehnung einer Rüstungsbeschränkung durch Japan einen weiteren Antrieb erfährt, muß die neueste Ausgabe des „Weyer“ erhöhtes Interesse beanspruchen. Sie zeigt u. a., wie die Leichten Kreuzer aller großen Seemächte, die in den letzten Jahren vorzugsweise das Bauprogramm an größeren Einheiten bestritten, von Schiffen von um 6000 t Verdrängung auf Einheiten von 7500—10000 t mit 9—15 15,2—15,5-cm-Geschützen angewachsen sind und wie neuerdings auch der Bau von Schlachtschiffen allgemein wieder aufgenommen wird. — Im Bilderteil der neuen Ausgabe ist die 1934 eingeleitete sehr zweckmäßige Zusammenlegung der Längsschnitte mit den Schattenrissen zu je einer Darstellung nunmehr völlig durchgeführt. Zahlreiche neue Skizzen sind hinzugekommen. Ferner wurden die Angaben über die Marineluftstreitkräfte, die Flottenverteilungspläne, die Entfernungstafeln u. a. ausgebaut. Nach Inhalt wie Ausstattung stellt somit der neueste „Weyer“ wieder eine hervorragende Leistung dar. N.-Z.

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Hrsg. von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath. Heft 9. Konjunktur und Luftverkehr. Von Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath.

Berlin 1935. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittel-GmbH. bei der Deutschen Reichsbahn. 57 S. mit 32 Abb. RM 4,50.

Angesichts der Jugend des Luftverkehrs, insbesondere seiner Abhängigkeit von Subventionen, ist es noch nicht möglich, für ihn wie für andere Verkehrsweige aus den bisherigen Erfahrungen schon konjunkturtheoretische Regelmäßigkeiten abzuleiten. Wohl aber läßt sich die Entwicklung des Luftverkehrs zur allgemeinen Wirtschaftsentwicklung in Bezug setzen. Dieser Aufgabe entledigt sich die vorliegende Arbeit für die Jahre 1927—1933 wieder in durch die Fülle des Materials wie der kritischen Gesichtspunkte hervorragendem Maße. Wenn man auch den Verzicht auf eine Wiedergabe der absoluten Verkehrsmengen und -leistungen der verschiedenen Länder, getrennt nach nationalem und internationalem Verkehr, bedauert, so gewährt doch die Schrift denkbar vielseitige Einsicht in die Entwicklung von Netz, Betriebsmittelpark, Betriebs- und Verkehrsleistungen, Tarifen, Selbstkosten und Subventionen des Luftverkehrs der Welt und belegt und begründet seine Festigkeit in der Welt-Wirtschaftskrise seit 1930.

Alex Meyer, Dr. iur., Oberregierungsrat, Völkerrechtlicher Schutz der friedlichen Personen und Sachen gegen Luftangriffe. Das geltende Kriegsrecht. Verkehrsrechtliche Schriften, herausgegeben von Professor Dr. Hans Oppikofer, Band IV. Königsberg und Berlin 1935. Ost-Europa-Verlag. VIII, 257 Seiten. RM 12,—.

Nach einer Übersicht über die Rechtsquellen und einer Erörterung des Bedürfnisses für einen völkerrechtlichen Schutz der friedlichen Personen und Sachen der Kriegsparteien gegen Luftangriffe werden zunächst kontinentale und anglo-amerikanische Kriegsauffassung konfrontiert. Nach Klarstellung der Begriffe „friedlich“ und „nicht friedlich“ folgt dann die Untersuchung, inwieweit das geltende Kriegsrecht einen absoluten oder doch wenigstens einen beschränkten Schutz gewährleistet. Das Ergebnis der die gesamte Literatur und Problematik beherrschenden Arbeit ist im Effekt sehr mager, insofern der Schutz nur ein äußerst beschränkter ist und unter bestimmten, sehr leicht zutreffenden Voraussetzungen überhaupt entfällt. „Das Verbot des Bombardements der Zivilbevölkerung ist völlig illusorisch“ (Brandenburg).

N.-Z.

Deutscher Reichspost-Kalender 1936. Hrsg. mit Unterstützung des Reichspostministeriums. Leipzig. Konkordia Verlag Reinhold Rudolph. 128 Blätter. RM 2,80.

Der achte Jahrgang des Deutschen Reichspost-Kalenders bringt in der bewährten modernen und ansprechenden Aufmachung wirkungsvolle Bilder und instruktive Zeichnungen, die im Verein mit dem sie begleitenden, knapp und doch klar gehaltenen erläuternden Text in abwechslungsreicher Folge eine Fülle von anregendem Material über sämtliche Postbetriebs- und Verkehrseinrichtungen bieten und vorzüglich dazu angetan sind, für die Benutzung der mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgerüsteten Deutschen Reichspost zu werben.

S.

Friedrich Drosihn, Dr., Das Reisebüro im Rahmen der Wirtschaftsrechnung. Berlin 1935. Carl Heymanns Verlag. 88 Seiten. RM 4,—.

Diese Tübinger Dissertation verwertet in leitender Stellung beim MER-Büro erworbene Erfahrungen und Anschauungen gewandt und anregend und gibt ein gut systematisiertes Bild von Funktionen und Leistungsvollzug der Reisebüros unter Betonung seiner geldwirtschaftlichen Eigenarten und Fragen. Über die Verbrämung der Untersuchung durch eine Art betriebswirtschaftlicher Philosophie — sozusagen eine Modeerscheinung der Betriebswirtschaftslehre — wird hingegen nur ein subjektives Urteil möglich sein.

N.-Z.

Erich R. Pröbß, Dr., Rechtsanwalt, Versicherungsvertrags-Gesetz, Beck'sche Kurz-Kommentare in Baumbach'scher Erläuterungsweise, Band 14. München und Berlin 1935. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. XII, 423 Seiten. Taschenformat. Geb. RM 9,50.

In der bewährten Kurzkomentarform hat hier das Versicherungsrecht eine auf das Wesentliche abgestellte, das Rechtstatsächliche betonende Darstellung erfahren. Literatur und Rechtsprechung sind umfassend herangezogen, doch bewußt in Auswahl verwertet. Zur Hebung des praktischen Wertes ist das Vertragsrecht weitgehend berücksichtigt. So sind im Rahmen der Transportversicherung Landgüterpolice, Flußkaskopolicy, allgemeine Kraftfahrzeug- und Speditions-Versicherungsbedingungen mit abgedruckt. N.-Z.

Eugen Vadnai, Dr., Der Schweizer Zollverkehr. Eine Anleitung für jedermann. Zürich 1936. Polygraphischer Verlag AG. 48 Seiten. Schw. fr. 2,—.

Der wissenschaftlich wie praktisch gleich sachkundige Verfasser gibt eine sehr übersichtliche allgemeinverständliche Einführung in Zolltarif und Zollabfertigung der Schweiz. N.-Z.

Arnhold, Dr. e. h., Leiter des DINTA, Mensch und Arbeit. Vortrag, gehalten auf der 5. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin (1935). Verkehrswiss. Lehrmittel-GmbH. bei der Deutschen Reichsbahn. 38 S. RM 1,—.

Eine politisch wie wissenschaftlich gleich fesselnde und wertvolle Auseinandersetzung mit einem der wichtigsten Lebensprobleme. Überzeugend sind die Fehlschauungen einer überwundenen Zeit und das der natürlichen Grundlagen, nämlich der menschlichen Eigengesetzlichkeit und Ganzheit bewußte Arbeitsethos des Nationalsozialismus herausgestellt. N.-Z.

Werner Wussow, Dr., Rechtsanwalt, Das Unfallrecht. Berlin 1935. Carl Heymanns Verlag VIII, 136 S. RM 6,50.

Es war neben den umfangreichen Schriften von Nelson „Verkehrshaftpflicht“ und Geigel „Der Haftpflichtprozeß“ etwas gewagt, mit einem knapp gefaßten neuen Buch über das gleiche Thema herauszukommen. Wussow durfte dieses Wagnis unternehmen. Sein „Unfallrecht“ liegt auf der Linie seines Gutachtens, das auf dem Juristentag 1928 in Salzburg zur Ablehnung eines Beschlusses über die Vereinheitlichung des Verkehrsunfallrechts führte. Das bedeutet nicht, daß Wussow eine Vereinheitlichung grundsätzlich ablehnt, er mahnt nur zur Vorsicht, insbesondere bei der Frage „Gefährdungshaftung — Verschuldenshaftung“. Seine Einstellung zu den zahlreichen Problemen des Verkehrsunfallrechts verrät tiefe Kenntnis des umfangreichen Stoffes, reiche praktische Erfahrung und das ernste Bemühen, einen gerechten Ausgleich zwischen den Interessen der Allgemeinheit und des einzelnen Verkehrstreibenden zu finden, mit dem Ziel: Verkehrsgemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer. Die Schrift ist kurz und klar gefaßt. Alle aus der Verschiedenheit der Vorschriften des BGB. und der Sondergesetze, Reichshaftpflichtgesetz, Kraftfahrzeuggesetz, Luftverkehrsgesetz, sich ergebenden Probleme sowie die wichtigsten Entscheidungen des Reichsgerichts zu strittigen Fragen werden behandelt. Ein durchaus wertvolles Hilfsmittel für jeden, der sich über das Unfallrecht unterrichten will. E.