

Zur Postgeschichte Transstons. Lamprecht. Archiv f. Postgeschichte in Bayern 2, S. 112.  
Das Reichspostmuseum. Ein kulturhistorischer Streifzug durch zwei Jahrtausende. Müller-Fischer. D. Post-Ztg. 18, S. 423; 19, S. 447; 20, S. 472; 21, S. 495; 22, S. 520; 23, S. 549; 24, S. 573; 25, S. 595; 26, S. 615.

#### b) Ausland

Die Flugpost im Inneren des festländischen Frankreichs. Dugès. L'Union Postale 12, S. 391.  
Die niederländische Feldpost. L'Union Postale 7, S. 239.  
Wirtschaftliche Verwendung der Arbeitskraft. Rationalisierungsmaßnahmen der schweiz. Postverwaltung von 1920—1935. Bonjour. L'Union Postale 7, S. 245.  
Der Postnachnahmedienst in British-Indien. P. K. S. Chari. L'Union Postale 7, S. 231.  
Gegenwartsfragen im Fernmeldewesen der Vereinigten Staaten von Amerika. Gieß. A. f. P. u. T. 7, S. 177.

### Spedition und Lagerei.

Speditoren und Reichsbahn. Treibe. Ztg. d. VMEV. 48, S. 863.  
Zur Entstehung des Spediturpfandrechts. Nehrung. Vkr. Rundschau 7, S. 279.

### Fremdenverkehr.

Der Fremdenverkehr im Deutschen Reich. Ergebnisse für das 2. Vierteljahr 1937 und des Winterhalbjahr 1936/37. Vierteljahrshefte z. Statistik des Deutschen Reichs, 46. Jg., H. 3, S. 145.  
Der Fremdenverkehr im Deutschen Reich. Ergebnisse für das Sommerhalbjahr 1937. Vierteljahrshefte z. Statistik des Deutschen Reichs, 46. Jg., H. 4, S. 60.  
Fremdenverkehr in wichtigen Reiselandern. Wirtschaft u. Statistik 19, S. 785.  
Der internationale Fremdenverkehr in Europa 1936. D. Hotel-Nachr. 71, S. 1.  
Amerikas Fremdenverkehrsbilanz 1936. D. Hotel-Nachr. 99, S. 1; 100, S. 1.  
Rechtliche Betrachtungen über den Reiseverkehr. Bergmann. Eisenbahnkunde 8, S. 173.

### Mitteilung.

*Mit dem 30. Juni 1938 legt der Unterzeichnete nach 13jähriger Tätigkeit die Leitung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln und damit auch die Hauptschriftleitung der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft nieder. Er bezeugt den Mitarbeitern für ihre Mitwirkung und den Lesern für ihre Interessennahme seinen Dank und bittet die Unterstützungsbereitschaft für die von der Zeitschrift getragene Idee der Verkehrswissenschaft auf seinen Nachfolger zu übertragen.*

A. F. Napp-Zinn.

## ABHANDLUNGEN.

### Imperialistische Verkehrspolitik.

Von Prof. Dr. Sven Helander, Nürnberg.

#### A. Merkantilistische und imperialistische Verkehrspolitik.

Über Sombart hinausgehend, möchten wir behaupten, daß die merkantilistische Wirtschaftspolitik, und vornehmlich gerade die merkantilistische Verkehrspolitik, nicht allein den Kapitalismus, sondern auch den Imperialismus vorbereitet hat. Neue Länder und neue Verkehrswege hatte man gefunden, eine viel größere Welt hatte sich aufgetan und unwillkürlich spielte die Phantasie mit den neuen politischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten, die diese größere Welt nun bot. Man zog in die Welt hinaus, um Kolonien zu erobern, und so wurden bereits in merkantilistischer Zeit die Grundlagen für heute noch bestehende imperialistische Weltmächte gelegt. Wie wir später eingehender behandeln werden, geht in jede imperialistische Politik die Entwicklung der Verkehrsmittel an führender Stelle mit ein. Ohne den Ausbau von Verkehrsverbindungen mit den Kolonien und in den Kolonien sind diese weder politisch zu halten, zu verwalten und im Sinne des Mutterlandes zu beeinflussen, noch wirtschaftlich zu verwerten und zu entwickeln. Ein extrem imperialistischer Geist schlägt uns in der Navigationsakte entgegen, wenn die Verbindungen mit den eigenen Kolonien sogar der Handelsflotte des Mutterlandes vorbehalten werden. Daß in merkantilistischer Zeit das Schwergewicht des Welthandels von Venedig nach Lissabon verlegt wurde, hing mit der günstigeren Verkehrslage Lissabons den neu entdeckten Ländern gegenüber zusammen. Und ebenso wie es in kapitalistischen Unternehmerfamilien vorzukommen pflegt, daß sie nach einigen Generationen die kapitalistische Führerstellung nicht mehr behaupten können, ebenso kommt es in der imperialistischen Welt vor, daß eine imperialistische Macht eine andere ablöst — die Kolonien gehen in die Hände von anderen, imperialistisch leistungsfähigeren Mächten über.

Daß England das kapitalistisch zuerst hoch entwickelte Land wurde, kam auch seinem Welthandel und seiner Weltflotte zugute. Und der englische Welthandel und die englische Weltflotte trugen dazu bei, das englische Imperium fester zusammenzuschweißen. Schließlich hat sich die imperialistische Vorrangstellung Englands als dauernder und fester erwiesen als seine schon verschwundene kapitalistische Vorrangstellung. Die Erbschaft aus merkantilistischer Zeit ist von dem imperialistischen England beibehalten und vergrößert worden, wobei nicht zuletzt die englische Handelsflotte mitgewirkt hat, jene Handelsflotte, die mit Hilfe der Navigationsakte einmal ihre überragende Bedeutung erhalten hatte und noch heute die größte der Welt ist.

Das theoretische Verständnis für die Eigenart imperialistischer Wirtschaft und Politik hat dadurch gelitten, daß sich mit diesen Problemen vor allem die Marxisten befaßt

<sup>1</sup> Der Artikel stellt einen Abschnitt dar aus einer demnächst erscheinenden Arbeit des Verfassers über „Merkantilistische, liberalistische und imperialistische Verkehrspolitik“.

haben, die selbstverständlich nichts anderes als Varianten der Ausbeutung der Arbeiter hier entdecken und für alle anderen Probleme blind waren.

Die von uns hier vertretene Auffassung, daß der Imperialismus ebenso wie der Kapitalismus ein Vorläufer schon im Merkantilismus gehabt hat, ist aber in der Literatur nicht ganz unbekannt.

Im Imperialismus Englands sieht ein anerkannter Historiker wie Eric M a r c k s ein Zurückgreifen auf den Vorgänger des liberalen Zeitalters, den Merkantilismus, aber ohne die beherrschende Stellung des Mutterlandes gegenüber abhängigen Kolonien.

C r o m w e l l machte, wie B r i e feststellt, die englische Flotte zur Hüterin des merkantilistischen Imperiums. Unter ihm begann das Bestreben der englischen Politik, die Verkehrsstraßen des Welt Handels unter britische Obhut zu bringen.<sup>1</sup>

Aber auch im russischen Imperialismus sieht M a r c k s „die ununterbrochene Fortsetzung eines uralten Systems“, und für den amerikanischen Imperialismus stellt er eine „Geschichte unablässiger Ausdehnung“ fest.<sup>2</sup>

Man hat in neuerer Zeit in Frankreich auch den großen Merkantilisten C o l b e r t als einen Imperialisten gefeiert. Sein Traum war es, Kanada und Louisiana längs den Flüssen Ohio und Mississippi zu vereinigen, und die englischen Besitzungen immer mehr zurückzudrängen, sie vielleicht sogar ins Meer werfen zu können.<sup>3</sup>

Wir erinnern ferner daran, daß ein wesentlicher Teil der merkantilistischen Literatur Englands entstanden ist im Anschluß an die Probleme der englisch-ostindischen Kompagnie: Anhänger und Gegner der Kompagnie nahmen zu den durch die Tätigkeit der Kompagnie entstandenen Problemen Stellung. Historisch ist die englisch-ostindische Kompagnie bekanntlich die Vorläuferin British-Indiens, des Hauptstückes des heutigen englischen Imperiums. Hier liegt also ein ganz konkreter Zusammenhang zwischen Merkantilismus und Imperialismus vor.

Auch insofern sind der Merkantilismus und der Imperialismus grundsätzlich verwandt, als beide immer von einem konkreten Staat ausgehen müssen, während der internationale Liberalismus abstrakte Beweise brachte, von denen er behauptete, daß sie für alle Staaten gleichmäßig Geltung hätten.<sup>4</sup>

Bedeutete seinerzeit der Merkantilismus eine Ausweitung der Politik der mittelalterlichen Stadt auf die ganze Volkswirtschaft, so bedeutete der Imperialismus auch eine Art von Ausweitung der Politik des Nationalstaates auf das Weltreich. Great Britain entwickelte sich zu Greater Britain, und neben la France trat la France d'outre mer. War für den merkantilistischen Nationalstaat die Entwicklung entsprechender Verkehrsmittel eine Voraussetzung gewesen, so galt dasselbe auch für das imperialistische Weltreich, das ebenfalls ohne enge Verkehrsverbindungen nicht denkbar war.

Gewiß lagen Unterschiede vor. Die Einheitslichkeit des Nationalstaates kann nach keiner Richtung hin das Weltreich erhalten. Zwischen Nationalstaat und Weltreich liegt die Periode der liberalen Volkswirtschaft. Ja, in gewisser Hinsicht nimmt das Weltreich Ideen sowohl des Nationalstaates als auch der Volkswirtschaft in sich auf. Ein Anhänger der Hegelschen Geschichtsphilosophie könnte hierbei seine Dialektik spielen lassen.

Deshalb bedeutet auch in der Verkehrspolitik der Imperialismus keineswegs eine bloße Wiederholung des Merkantilismus — unsere Gegenüberstellung darf nicht für voll gehalten werden, als sie ist. Die imperialistische Verkehrspolitik bringt vielmehr auch vollständig neue Momente, die im merkantilistischen Zeitalter überhaupt nicht denkbar waren.

<sup>1</sup> B r i e, F.: Britischer Imperialismus. Berlin 1917. S. 16.

<sup>2</sup> M a r c k s, E.: Die imperialistische Idee der Gegenwart. Neue Zeit- und Streitfragen. Heft 1. Dresden 1903. S. 21 ff.

<sup>3</sup> M a d e l i n, L.: L'Expansion Française. Paris 1918. S. 75, 93.

<sup>4</sup> M o r i n i - C o m b y, J.: Mercantilisme et Protectionnisme. Paris 1930. S. 101.

Der vorkapitalistische Imperialismus mußte selbstverständlich auf all das verzichten, was erst das kapitalistische Zeitalter gebracht hat, und was heute mehr oder weniger selbstverständlich in die imperialistische Politik mit eingeht. Es konnte noch nicht das produziert werden, was erst die kapitalistische Technik später ermöglichte, und, was uns hier besonders interessiert, es konnte noch keine billige und schnelle Massenbeförderung vorgenommen werden. Das bestimmte den ganzen Charakter der zu befördernden Waren — nur hochwertige Güter konnten die damals noch hohen Frachtkosten tragen. Dieser Charakter des Verkehrs wurde aber auch entscheidend für das, was man in den Kolonien suchte: Gold und Silber, Porzellan, Gewirze, teure Textilien usw. Die Einseitigkeit der Kolonialwirtschaft des vorkapitalistischen Imperialismus ist entscheidend verkehrsmäßig bedingt. Die neuen Verkehrsmöglichkeiten des heutigen Imperialismus erlauben eine weit vielseitigere Entwicklung der Kolonien. Sie gestatten aber auch, das Innere der Kolonien weit vielseitiger zu erschließen, wodurch erst alle Möglichkeiten, welche die Kolonien bieten, voll ausgenutzt werden. Gerade der neue Charakter der Verkehrswirtschaft gestattet uns also, den Unterschied zu sehen zwischen dem Imperialismus im merkantilistischen und heutigen Zeitalter.

Wie zentral nun die Verkehrspolitik in jeder imperialistischen Politik hervortreten muß, ist oft beachtet worden. Wir wollen nun das Problem hier etwas systematischer prüfen, als das bisher geschehen ist.

Schon oft wurde auf dieses Problem hingewiesen.

Von französischer Seite wurde bereits vor dem Weltkriege hervorgehoben, daß die Frage der inneren Verkehrswege vor allen anderen Fragen der Kolonisation stehe. Davon, wie die Frage von Anfang an in Angriff genommen würde, hinge es ab, wie es gelingen werde, die Kolonien zu verwerten; denn die geringsten Verzögerungen in dieser Hinsicht führten zu entsprechenden Verzögerungen in dem Fortschritt der Kolonisation.<sup>1</sup>

„Das Imperium ist eine Verkehrsfrage“, erklärte ein amerikanischer Schriftsteller. „Es beginnt, kulminiert und schließt mit der Kontrolle der Verkehrsmittel. . . . Der Verkehr enthält zunächst den Austausch von Waren, sodann von Ideen und dann von Glauben. Folglich führt der Imperialismus oder die Kontrolle des Verkehrs einer großen Zentralmacht zuerst zur Aktivität des Handels, die eine antreibende Kraft ist.“<sup>2</sup>

Oder, wie die Verfasser des mehrbändigen Werkes über die wirtschaftliche Entwicklung des britischen Imperiums es ausdrücken: „Jede Kolonialregierung ist intim verbunden mit Eisenbahnfragen“.<sup>3</sup>

### B. Imperialistische Verkehrspolitik in den überseeischen Gebieten.

Die imperialistische Politik führt zur Beschleunigung der Verkehrsentwicklung in den Kolonialländern. Diese sind meist kapitalarm und können größere Verkehrsanlagen nur unter Schwierigkeiten durchführen. Das Mutterland ist es ja, das hier latente Naturschätze, Arbeiterschaft, Soldatenmaterial, strategische Stützpunkte glaubt gefunden zu haben oder tatsächlich gefunden hat. Erst durch die Initiative des Mutterlandes können aus diesen Voraussetzungen wirtschaftliche und politische Werte geschaffen werden.<sup>4</sup> Das Mutterland hat größeren Kapitalreichtum und kann auch solche Verkehrsanlagen durchführen, die zunächst nicht lohnend sind. Das Mutterland hat sogar ein Interesse daran, die moralische Berechtigung seines Besitzes zu beweisen, wozu Verkehrsanlagen

<sup>1</sup> G o d f e r n a u x, R.: Les Clemens de Fer Coloniaux Français. Paris 1911. S. 12.

<sup>2</sup> T u c k e r, L. S. J.: A history of Imperialism. New York 1920. S. 7.

<sup>3</sup> K n o w l e s, L. C. A. and K n o w l e s, C. M.: The Economic Development of the British Overseas Empire. Bd. II. London 1930. S. 43.

<sup>4</sup> S u g i m o r i, S.: On the Colonial Question. Contemporary Japan. Vol. V. Tokio 1936. S. 49.

mit ihren vielseitigen Auswirkungen besonders geeignet sind. Es wird also seine größere Möglichkeit, eine solche Entwicklung zu beschleunigen, auch benutzen, wie wir das in allen Kolonialländern beobachten können. Das Mutterland hat aber auch das weitere Interesse, aus militärischen Gründen die Verkehrsentwicklung in der Kolonie zu beschleunigen. Die Truppen können überallhin leicht befördert werden, man kann das Ausmaß der zu haltenden Truppen verringern und hat trotzdem die Gewißheit, schnell gegen jeden Aufbruchversuch vorgehen zu können. Die Verkehrsanlagen in der Kolonie haben damit die allgemein-politische Bedeutung, die Herrschaft des Mutterlandes in der Kolonie aufrechtzuerhalten. Oder noch allgemeiner ausgedrückt: die Verkehrsanlagen tragen dazu bei, das imperialistische Herrschaftssystem aufrechtzuerhalten.

Das hat nun gerade auch verkehrspolitisch recht wichtige Auswirkungen. Denn maßgebend in der Verkehrspolitik des Koloniallandes werden Interessen des Mutterlandes, nicht des Koloniallandes. Und tragen die Verkehrsmittel dazu bei, die Herrschaft des Mutterlandes noch sicherer zu gestalten, so wird jenes Vorwiegen der Gesichtspunkte des Mutterlandes in der Verkehrspolitik auch eine dauernde Erscheinung bleiben.

Das wirkt sich besonders nach zwei Seiten hin aus.

Erstens hat die Kolonie wirtschaftlich für das Mutterland die Bedeutung, daß das eigene Wirtschaftsleben des Mutterlandes, das immer das Hauptgewicht hat, gestärkt wird. Deshalb wird man den Ausbau der Verkehrsmittel unter diesem Gesichtspunkt vornehmen. Das bedeutet Beförderung von Rohstoffen des Koloniallandes zu einem Exporthafen, damit sie von dort zum Mutterland geschickt werden können, und Beförderung von Fertigfabrikaten des Mutterlandes von einem Importhafen in die Hauptabsatzgebiete. Im Anfangsstadium der Entwicklung decken sich hierbei im wesentlichen die Interessen von Mutterland und Kolonialland. Wird aber das Kolonialland dank dieser Entwicklung selbst wirtschaftlich höher gebracht, so kann es kapitalreich genug werden, um eine einheimische Industrie zu entfalten. Dafür sind ganz neue Absatzwege notwendig. Aber hier hat das Mutterland wenig Interesse, mitzuhelfen — die eigene Rohstoffversorgung des Mutterlandes würde damit verschlechtert, der eigene Absatz von Fertigfabrikaten gefährdet werden. Besonders in Britisch-Indien treten die Klagen über diesen Charakter der dortigen englischen Verkehrspolitik in besonders scharfer Form hervor.

Die andere Einseitigkeit in der Verkehrsentwicklung des Koloniallandes besteht vor allem dann, wenn die Kolonie eine strategische Bedeutung für die Verbindungslinien innerhalb des ganzen Imperiums besitzt. In diesem Fall sind es nicht eigene Bedürfnisse der betr. Kolonie selbst, die für die dortige Verkehrsentwicklung maßgebend werden, sondern das Interesse, das ganze Imperium zusammenhalten zu können, ist entscheidend. Hierbei können unter Umständen sogar vom Standpunkt der Kolonie überflüssige Verkehrsanstalten geschaffen werden. Auf jeden Fall kann auf diese Weise eine große Einseitigkeit in der Verkehrsentwicklung des Koloniallandes eintreten. So hat z. B. England die Verkehrslage Ägyptens vor allem unter dem Gesichtspunkt betrachtet, wie dadurch die Verbindungen nach Britisch-Indien und Australien sichergestellt werden könnten. Die einseitige Förderung der Verkehrsentwicklung des Südostens von Australien hängt u. a. damit zusammen, daß dadurch die Verbindung mit Neu-Seeland mit gefördert wurde. So hat auch die Verkehrsentwicklung in Französisch-Nordafrika nicht nur einen Wert für das Land selbst, sondern auch die Aufgabe, als Ausgangsbasis zur Erschließung des westafrikanischen Imperiums zu dienen.

Die koloniale Verkehrsentwicklung wird also infolge der imperialistischen Entwicklung beschleunigt, aber zugleich auch einseitig, indem die Gesichtspunkte des Mutterlandes, nicht des Koloniallandes, maßgebend werden, wobei wir den Charakter dieser Einseitigkeit genau feststellen können.

Um so wichtiger werden jene Einseitigkeiten, wenn das imperialistische Herrschaftssystem durch die Verkehrsentwicklung zugleich auch politisch gesicherter wird, so daß also mit einer Abänderung u. a. auch der Verkehrspolitik nicht so leicht gerechnet werden kann.

Es kommt wohl auch vor, daß ein Europäer, der in die Kolonien geht, in den Urwald verschwindet. Es mag sein, daß er Überdruß an der Zivilisation empfindet, daß er den Strafgesetzen des Heimatlandes entgehen will oder nach ein paar Jahren ein neues Buch über den Urwald schreiben möchte. Aber das sind Ausnahmen. Meist geht er mit anderen Absichten in die Kolonien. Er will als Beamter die Kolonie mit verwalten oder sich im Wirtschaftsleben der Kolonie betätigen. In beiden Fällen geht er, mit wenigen Ausnahmen, so weit wie Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Nur so weit kann er das Stück Heimat mitbringen, das er als Hauseinrichtung in das neue Land tragen will. Nur so weit kann er als Beamter mit den anderen Amtsstellen in der Kolonie und im Heimatlande in Verbindung stehen, die für die regelmäßige Verwaltungsarbeit notwendig ist. Nur so weit kann er seine europäischen Maschinen und Geräte mitbringen, mit deren Hilfe er europäische Wirtschaft in das Kolonialgebiet hinüberpflanzen will, um das Land höher zu entwickeln und seinen eigenen Unterhalt zu verdienen. Und schließlich kann er auch nur so weit gehen, wenn er Aussicht haben will, die gewonnenen Produkte dem Marke zuzuführen. Er kommt ja als Träger europäischer Macht, Zivilisation und Wirtschaft in die Kolonie, und diese können nur existieren, wenn sie Hand in Hand mit den Verkehrsmitteln arbeiten dürfen. Meist erstrecken sich auch die politische Macht und der wirtschaftliche Einfluß des Heimatlandes in der Kolonie so weit, wie die Verkehrsmittel reichen. Auch unter diesem Gesichtspunkt greifen Imperialismus und Verkehrsmittel ineinander über.

Es handelt sich aber nicht bloß um einzelne Europäer, die in die Kolonien gehen. Erst das bewußte Dirigieren einheimischer Volksmassen in die Kolonien kann deren volle Erschließung ermöglichen. Diese Massentransporte können nur mit Hilfe moderner Verkehrsmittel bewältigt werden. Die europäischen Bevölkerungsmassen sind so an die Verkehrswirtschaft gebunden, daß sie sich überhaupt nur dann entscheiden, in die Kolonien zu gehen, wenn ihnen diese Art von Wirtschaft dort auch versprochen worden ist. Ja, um die nun einmal notwendigen Verkehrsmittel irgendwie rentabel zu gestalten, braucht man größere Mengen von Europäern, die die Verkehrsmittel auszunutzen verstehen. Der notwendige Bau von Verkehrsmitteln verstärkt den Wunsch, nun größere Einwanderermengen zu erhalten. So greift Glied in Glied ineinander bei dem Bestreben, die europäische Verkehrswirtschaft auf die Kolonien zu übertragen.

Die Schnelligkeit und Massenhaftigkeit der modernen Verkehrsmittel dringen in die Kolonialgebiete ein und lassen einen ganz neuen Wirtschaftsgeist dort entstehen. Damit kommt zugleich auch eine Spannung zwischen noch beibehaltener primitiver Wirtschaft der Einheimischen und der sich europäisch gebärdenden und später auch entwickelnden Wirtschaft in der Einflußsphäre der Verkehrsmittel. Europa hat auf diesem Wege öffentliche Ordnung und sehr viele materielle Güter den Kolonialvölkern gegeben. Aber auf Kosten von — wenigstens manchmal — recht vielen moralischen Werten dieser Völker und oft auch mit erheblichen materiellen Opfern der europäischen Völker selbst<sup>1</sup>.

Wirtschaftlich bedeutet der Verkehrsapparat in den Kolonien und nach den Kolonien eine Vermehrung derjenigen wirtschaftlichen Ausrüstung, die für die Erschließung der Kolonien notwendig ist. So wichtig sind diese Verkehrsmittel, daß zu deren Schutz militärische Hilfsmittel unerläßlich sind: zu Land, zu Wasser und in der Luft. Stellt man sich dann die Frage, was man wirtschaftlich dafür erhält, so sind es letzten Endes

<sup>1</sup> Knight, M. M.: Morocco as a French Economic Venture. New York und London 1937. S. 222.

Rohstoffe auf dem erweiterten eigenen Grund und Boden. Eine Art von Autarkiepolitik, wobei in den größeren eigenen Gebieten diejenigen Rohstoffe sichergestellt werden, die man auf dem freien Weltmarkt unter Umständen nicht kaufen kann. Diese Art von Autarkiepolitik ist außerordentlich kostspielig, wenn man berücksichtigt, was diese Waren auf dem freien Weltmarkt kosten würden. Und zu diesen Kosten gehören letzten Endes auch jene Verkehrsmittel, die zur Verbindung mit den Kolonien und innerhalb dieser selbst notwendig sind. Will man sie beurteilen, so muß man schließlich jenes größere Problem untersuchen, jene Art von Autarkie auf erweiterter Basis, die die Kolonialpolitik letztlich anstrebt.

Der freie Weltmarkt ist zusammengebrochen. Jene ungehinderte Vielheit von frei wirtschaftenden Individuen, die der Liberalismus gepriesen hatte, existiert nicht mehr. Die organisierte Weltwirtschaft, die man aufzubauen versucht hatte, ist eingestürzt. Nur im Rahmen der vergrößerten Teilmärkte kann jener Wiederaufbau beginnen, der den anarchischen Rest des Weltmarktes, den wir heute noch besitzen, ersetzen könnte. In diesem Zusammenhang hat der Aufbau größerer Imperien seine Bedeutung und seine Berechtigung. Diese Imperien brauchen für ihre Existenz die Verkehrsmittel. Damit allein kann jener Ausbau begründet werden. Daß er berechtigt ist, kann erst durch die praktische Leistungsfähigkeit dieser Imperien bewiesen werden. Nicht alles, was nationale Prestigepolitik und Ausnutzung augenblicklicher Machtkonstellationen ermöglicht haben, kann und darf dabei gutgeheißen werden. Wie sehr eine scharfe Kritik an der jetzigen Verteilung der Kolonien der Welt notwendig ist, wissen wir alle. Die Verkehrspolitik ordnet sich nun der schlechten und der guten Verteilung der Kolonien ein — aber eine Neuverteilung bedingt einen Neu- und Umbau nicht zuletzt auch der Verkehrsmittel.

In dem Abwägen der politischen und wirtschaftlichen Momente, in dem Einsichten gegenwärtiger und zukünftiger Faktoren innerhalb der imperialistischen Politik sind notwendig viele Unsicherheitsfaktoren mitenthalten. Es wird teilweise eine Temperamentsfrage, auf jeden Fall keine rationale Frage sein, wie der eine oder andere Faktor dabei einzuschätzen ist. Schon dies bringt eine gewisse Unsicherheit in die ganzen Grundlagen der imperialistischen Politik. Je nachdem, ob die Aufgaben dabei größer oder kleiner eingeschätzt werden, gestalten sich u. a. auch die Aufgaben der Verkehrsmittel größer oder kleiner. D. h. daß schon die Frage ihres Gesamtmaßes eine Frage wird, die einer rationalen Lösung nicht zugänglich ist. Sehr oft wird der Außenstehende dann eine Unterversorgung oder eine Überversorgung einer Kolonie mit Verkehrsmitteln feststellen können. Der gesunde Menschenverstand wird gegenüber Einseitigkeiten nationaler Prestigepolitik oft ein Vorrcht beanspruchen dürfen, er versagt aber ebenso leicht gegenüber den größten Zukunftskonzeptionen des wirklich großen Kolonialpolitikers.

Jene Unsicherheit der allgemeinen Grundlagen imperialistischer Verkehrspolitik wird in ihrer praktischen Bedeutung noch verstärkt durch das Hineinspielen der Interessenpolitik, die nun Gelegenheit haben, die eine oder andere Einseitigkeit in der Beurteilung kolonialpolitischer Fragen mit ihren privatwirtschaftlich bedingten Einseitigkeiten in Zusammenhang zu bringen. Die vielen Möglichkeiten parlamentarischer Korruption verstärken noch die praktische Bedeutung jener Fälle. Wenn Subventionen locken, sind die Verkehrsunternehmer leicht zu haben. Die Kolonialpolitiker können leicht geneigt sein, sich für gewisse, oft phantastische Verkehrspläne zu interessieren. Um so größere Subventionen sind aber nötig, je phantastischer die Pläne sind. Die Lokalpolitiker sind fast immer für Verkehrspläne zu haben, die ihre Gebiete betreffen. So kommt ein Durcheinander von Verkehrsplänen zustande, das die schon ideenmäßig bedingte Unsicherheit durch das Hineinspielen der Interessenpolitik verschiedener Schattierungen noch um ein Bedeutendes steigert. Von vornherein unbrauchbare Ideen,

brauchbare Ideen, aber zu falscher Zeit und am falschen Platz verwirklicht, und schließlich richtig durchgeführte Verkehrspläne, das alles in buntester Mischung — so stellt sich uns das Bild der tatsächlich bestehenden Verkehrsnetze dar.

Die Bedeutung der Verkehrspolitik für die imperialistische Entwicklung erstreckt sich auch auf Gebiete, die nicht zum eigenen Kolonialreich gehören. Recht oft haben wir sogar beobachten können, wie der Ausbau von Verkehrsanlagen den Anfang der imperialistischen Entwicklung in noch unstrittigen, unerschlossenen Ländern dargestellt hat. Das Wirtschaftsleben des unentwickelten Landes wird durch das Hinzukommen moderner Verkehrsmittel so revolutioniert, daß die Inhaber jener Verkehrsanlagen leicht eine außerordentliche Machtstellung in jenem Lande erobern. Es ist nicht einmal etwas Seltenes, daß dies den Anfang einer späteren politischen Besitzergreifung bildet. Sehr leicht greifen hier also wirtschaftliche und politische Momente ineinander.

Handelt es sich aber zunächst um ein noch politisch unstrittiges Gebiet, so kann es unpraktisch sein, daß ein europäischer Staat direkt als Teilnehmer hervortritt. Kapitalisten des europäischen Landes wirken in mehr oder weniger intimer Zusammenarbeit mit der eigenen Regierung, treten aber offiziell zunächst nach außen allein in die Erscheinung. Wirtschaftliche Interessen der betr. Kapitalisten veräußern sich mit politischen Interessen des betr. Staates — die kapitalistische Entwicklung gleitet fast unmerklich in eine imperialistische hinüber.

Das ist selbstverständlich nur ein denkbarer Fall des Anfangs imperialistischer Entwicklung, aber die Bagdad-Bahn und die mandchurische Bahn, wobei auf Einzelheiten der beiden Bahneu hier noch gar nicht eingegangen werden soll, stellen wohl die berühmtesten Beispiele dar, wie wichtig gerade die Verkehrsmittel für die Inaugurierung bzw. — vom imperialistischen Gegner aus betrachtet — Hinderung imperialistischer Politik sein können. Die Verkehrspolitik führt damit direkt in die hohe Politik des Imperialismus über.

Wir erinnern ferner daran, wie vor der Besitzergreifung von Tunis durch Frankreich die Frage des Verkaufes der dortigen englischen Eisenbahninteressen zu einer hochpolitischen Angelegenheit wurde, da sowohl italienische wie auch französische imperialistische Bestrebungen hier eine Möglichkeit sahen, damit festen Fuß in dem Lande zu gewinnen<sup>1</sup>.

Die Objekte dieser imperialistischen Bestrebungen haben nun, soweit ihnen das überhaupt möglich war, versucht, sich zu schützen.

Daß in der Vorkriegszeit Deutschland die Bagdadbahnkonzession erhielt, hat damit zusammen, daß bei Deutschland politische Eroberungszwecke nicht unterstellt wurden. Daß in der Nachkriegszeit in der Türkei und in Iran schwedische und dänische Firmen bei den nationalen Verkehrsunternehmungen mithelfen durften, ist auf ähnliche Überlegungen zurückzuführen.

In China opponiert die Kuomintangrichtung gegen die Verwirklichung der großen Verkehrspläne Sun Yat-sens, soweit diese nur mit Hilfe ausländischer Konzessionen möglich ist, wobei die Ausländer noch weitergehende Rechte im Inlande erwerben wollen.

Wird die einheimische Volkswirtschaft leistungsfähiger, dann versucht sie die ursprünglich in ausländischem Besitz befindlichen Eisenbahnen einzulösen, so u. a. die Türkei und Mexiko.

Aber auch die politische Machtstellung wird wichtig. Als Ägypten sich selbständig machte, war die Hauptsorge Englands, der militärische Schutz des Suezkanals könnte dadurch unsicher werden. Nur die Gefahr, daß der italienische Imperialismus sich sonst melden könnte, dürfte Ägypten bewegen haben, einen Militärschutz der Kanalzone Englands zugestehen.

<sup>1</sup> Moon, P. F.: Imperialism and World Politics. New York 1932. S. 103.

### C. Imperialistische Verkehrspolitik zugunsten der Verbindung mit den überseeischen Gebieten.

Nicht allein die Verkehrsentwicklung in den Kolonien, sondern auch diejenige in a. c. h. den Kolonien muß in jeder imperialistischen Herrschaft aufgebaut werden. Dies ist — da es sich ja um „überseeische“ Gebiete handelt — vor allem eine Frage der Seeschifffahrt.

„Die Grenzen des Imperiums hören nicht am Mutterlande auf, sondern eine Fortsetzung des Mutterlandes über See braucht zur Verbindung die Handelsmarine“, wird von italienischer Seite ausgeführt<sup>1</sup>.

Da jede imperialistische Politik, wie wir gesehen haben, in die Zukunft mit eingreift, muß es sich dabei auch um Schifffahrtsverbindungen handeln, die sehr oft politisch sofort notwendig sind, wirtschaftlich aber erst in der Zukunft lohnend werden können. Das sind solche Fälle, in denen der Staat mit seiner Erziehungspolitik notwendigerweise eingreifen muß<sup>2</sup>. Die Subventionen an die Schifffahrt entwickeln sich nicht zuletzt im Rahmen der imperialistischen Politik. Regelmäßige Linien-Verbindungen, die schon wegen der öffentlichen Verwaltung eine Notwendigkeit sind, werden subventioniert. Für den Ausbau der Kolonien, für die Versorgung der dort lebenden Europäer mit Gütern und Nachrichten und für die Abnahme der Waren, die sie herstellen, braucht man die regelmäßigen Linienverbindungen. Die hierfür verwendeten hochwertigen Schiffe werden dann meist auch so ausgerüstet, daß sie im Kriegsfall als Hilfskreuzer Dienst tun können. Das Kolonialreich bringt in erhöhtem Maße politische Reibungsflächen und Gefahren mit sich, so daß diese Maßnahme nur eine in die imperialistische Politik sich organisch einfügende ist.

Nicht nur die Linienverbindungen selbst sind notwendig. Man braucht auch solche Stützpunkte, auf welche die Schiffe im Notfalle zurückgreifen können. Solche Stützpunkte müssen heute ganz anders ausgerüstet sein als zur Zeit der Segelschifffahrt: sie haben Docks, Hafenmauern und Kräne, Werkstätten, große Vorräte von Brennstoffen und andere Vorräte. Meist dienen sie auch der Luftmacht. Zu ihrer Ausrüstung gehören dann auch Flugzeuge<sup>3</sup>.

Aber auch seit der Vorkriegszeit hat sich der Charakter jener Stützpunkte verschoben. Damals war es wichtig, daß sie über leichte Zufuhr von Kohlen verfügten, heute wird immer entscheidender das Öl. Das Öl hat überhaupt zu einer Neubewertung der Kolonialgebiete geführt. Bedeutung hat das Öl in erster Linie als Treibstoff der Verkehrsinstrumente: „Wer das Öl hat, hat das Imperium: Kontrolle der Ozeane mit dem schweren Öl, Kontrolle der Luft mit dem raffinierten Öl und des Landes mit Hilfe des Petroleum und des Leuchtöls“<sup>4</sup>.

Daß das Mutterland des größten Kolonialreiches der Welt zugleich auch die größte Handelsflotte der Welt besitzt, ist gewiß kein Zufall — ohne die englische Handelsflotte wäre das britische Imperium nicht zusammenzuhalten. Erst recht wäre dieses Imperium ohne die englische Kriegsmarine nicht zusammenzuhalten: „Das britische Reich ist zunächst eine maritime Verteidigungsorganisation. Denn es ist eine „Ozeana“, und Weltmeere sind seine verbindenden Straßen. Auf der britischen Kriegsflotte beruht nicht nur die Verteidigung des Mutterlandes gegen feindlichen Einfall und die Sicherung der

<sup>1</sup> P a t u r z o, M.: La Marina Mercantile e il suo Contributo alla Conquista dell'Impero. Rom 1937, XV, S. 188.

<sup>2</sup> H o b s o n, J.: Imperialism. A Study. Revised Edition. London 1905. S. 45.

<sup>3</sup> M ä r z, J.: Seeherrschaft. Leipzig und Berlin 1937. S. 11.

<sup>4</sup> E a r l e, E. M.: The new Mercantilism. Political Science Quarterly. Vol. 40. New York 1925. S. 596.

Nahrungszufuhr, nicht nur die Truppenzufuhr nach Indien im Kriegsfall, sondern ebenso auch die Zukunft des Angelsachsentums in Südafrika und Australien“<sup>1</sup>.

Aber auch die das Imperium verteidigende Kriegsflotte kann ohne die Handelsflotte nicht erfolgreich arbeiten. Diese kann den Kriegsschiffen die Vorräte bringen, Hilfskreuzer stellen und unzählige sonstige Hilfsdienste leisten: das Imperium braucht eine Handelsflotte.

Das gilt aber auch für die kleineren Kolonialstaaten. So hebt der Belgier Dechesne schon um die Jahrhundertwende hervor, daß die Kolonialpolitik ohne eine nationale Handelsflotte nicht durchzuführen ist, sie ist vielmehr deren notwendige Begleitung und eines der wichtigsten Mittel für die nationale Expansion im Auslande<sup>2</sup>.

Wie eng die imperialistische Entwicklung mit der Schifffahrt zusammenhängt, können wir auch daran sehen, daß wichtige, durchgreifende Veränderungen der ganzen Lage der Seeschifffahrt sofort auch Folgen für die Art der imperialistischen Herrschaft haben. Das war bisher vor allem bei zwei Gelegenheiten der Fall: zur Zeit des großen Frachtkreuzer-anges in den 1870/80er Jahren und zur Zeit des Überangebotes von Tonnage auf dem Weltmarkt nach dem Weltkrieg.

Die bekannten Frachtermäßigungen auf dem Weltmarkt in den 1870er und 1880er Jahren führten zu der oft besprochenen Getreideinfuhr aus überseeischen Gebieten, besonders Nordamerika, nach Europa, was weitgehende Konsequenzen für die europäische Landwirtschaft und Handelspolitik hatte.

Die Folgen jener Frachtermäßigungen auf dem Weltmarkt sind aber damit keineswegs erschöpft. Vor allem möchten wir hier ihre Bedeutung für die imperialistische Politik überhaupt betonen. Als die Vereinigten Staaten erbliche Exportmöglichkeiten nach Europa erhielten, bekam damit die ganze amerikanische Volkswirtschaft einen mächtigen Auftrieb. Aber was zunächst in den Vereinigten Staaten hervortrat, machte sich mit dem weiteren Ausbau der Verkehrsverbindungen mit überseeischen Ländern immer allgemeiner bemerkbar. Die Kolonien erhielten eine ganz neue Bedeutung für die europäischen Mutterländer. Lieferten sie auch nicht sofort mehr Rohstoffe, so konnte die Erfahrung aus der nordamerikanischen Entwicklung die Hoffnung für die Zukunft entstehen lassen, daß die Kolonien einmal mit dem Mutterlande verkehrsmäßig noch viel näher verbunden sein würden. Eine Neubewertung und Höherbewertung der Kolonien trat ein als Folge der Erleichterung der Verkehrsverbindungen. Diese Höherbewertung der Kolonien verließ der imperialistischen Entwicklung eine ganz neue Intensität. Die größeren kolonialpolitischen Rivalitäten in den letzten Jahrzehnten vor dem Weltkriege gingen nicht zuletzt auch zurück auf die Neugestaltung des Weltverkehrs. Bei der engen Verbindung von Imperialismus und Verkehr konnte eine so durchgreifende Veränderung des Verkehrs gar nicht eintreten, ohne den Imperialismus entscheidend zu beeinflussen. Hiermit hat die Verkehrsentwicklung also die gesamte Weltpolitik mitbestimmt.

In dem zweiten Fall, den wir erwähnten, sind die folgenden Zusammenhänge festzustellen:

Das Überangebot von Tonnage in der Nachkriegszeit führte u. a. zum Ausbau des Liniennetzes, wodurch regelmäßige Verbindungen mit Häfen aufgenommen wurden, die vor dem Kriege hierfür gar nicht in Frage gekommen wären. Es ist selbstverständlich, daß im Zusammenhang mit dieser Entwicklung vor allem auch die Verbindungen mit den eigenen Kolonien, soweit solche vorhanden waren, verbessert wurden. Die größere Schnelligkeit der Schiffe, die höhere Leistungsfähigkeit der Hafeneinrichtungen, die ver-

<sup>1</sup> v o n S c h u l z e - G ä v r e n i t z, G.: Britischer Imperialismus und englischer Freihandel. 2. unveränd. Aufl. München und Leipzig 1915. S. 86.

<sup>2</sup> D e c h e s n o, L.: L'expansion économique de la Belgique. Brüssel und Paris 1900. S. 28.

mehrte Verwendung von Spezialschiffen (Kühl- und Gefriertechnik) — das sind alles Tendenzen, die für die Weltschifffahrt in der Nachkriegszeit charakteristisch waren — kamen auch diesen Ausbau der Verbindungen mit den eigenen Kolonien zugute.

Noch mehr traten jene Tendenzen in den Jahren der Weltwirtschaftskrise hervor. Als der Handel mit fremden Ländern zurückging, war es selbstverständlich, daß der Handel mit den eigenen Kolonien relativ gestärkt wurde; führte die Krise überhaupt zur Stärkung des binnenwirtschaftlichen Güteraustausches, so bildete der Handel mit den Kolonien eine Art von Welthandel, der dem Binnenhandel am nächsten kam. Kommen die Schiffe nicht so wie früher im Welthandel Beschäftigung finden, so war es selbstverständlich, daß wenigstens die Schiffsverbindungen mit den eigenen Kolonien gestärkt wurden.

Das europäische Mutterland ist als Folge dieser Tendenzen heute viel intensiver mit den überseeischen Kolonien verbunden, als das in der Vorkriegszeit möglich und nötig gewesen war.

Die neuen Verkehrsmöglichkeiten, die die technischen Erfindungen der Nachkriegszeit gebracht haben, haben ebenfalls dazu beigetragen, die Verbindungen zwischen Mutterland und überseeischen Kolonien noch intensiver auszubauen.

Das Weltluftverkehrsnetz wurde in seiner Entwicklung wesentlich von kolonialpolitischen Überlegungen mitbestimmt — alle Kolonialstaaten waren bestrebt, diese schnelle Verbindung mit ihren Kolonien auszubauen, was wirtschaftlich, militärisch und politisch gleich wichtig war. Fremde Staaten haben bisher nach den Kolonien europäischer Staaten in dem ganzen Viereck Mittelmeer—Hongkong—Australien—Südafrika überhaupt keine Verbindungen eingerichtet. Dagegen haben Engländer, Franzosen, Italiener, Holländer und Belgier unter großen Opfern hier Luftverbindungen mit ihren Kolonien hergestellt.<sup>1</sup>

Den streng nationalen Charakter — das „all-read-Prinzip“ — beobachtet England in seinem imperialen Luftfahrtnetz genau so konsequent, wie das schon früher in dem Kabelnetz der Fall war.<sup>2</sup>

Die Telegraphendrähte und Kabel des britischen Imperiums hat man mit den sensorischen Nerven verglichen und als entscheidend für die ganze Existenz des Imperiums angesehen.<sup>3</sup>

Nicht zuletzt hat aber der Rundfunk außerordentliche Möglichkeiten geschaffen, mit den Kolonien Verbindungen von größter Wirksamkeit herzustellen. Schon die Tatsache, daß der entfernt wohnende Kolonialbeamte oder Farmer die Tagesneuigkeiten ebenso schnell erfährt, wie der Bewohner der Hauptstadt des Heimatlandes, bewirkt in den Kolonien ein viel intensiveres Mitleben mit dem Heimatlande. Ansprachen des Staatsoberhauptes an die Einwohner des ganzen Imperiums, Programme, die auf die Wünsche und Bedürfnisse der Kolonien eingehen — dies alles bildet einerseits den in die Kolonien Eingewanderten an seine Heimat und erobert andererseits die Eingeborenen für das Mutterland.

Überblicken wir die Gesamtlage.

Für einen wichtigen Teil des Weltverkehrs werden die Wünsche der imperialistischen Staaten, mit ihren Kolonien gute Verbindungen zu erhalten, entscheidend. Da nun, wie wir wissen, viele Zufälligkeiten mitgespielt haben bei der Verteilung der Kolonialgebiete der Welt, die heute noch von praktischer Bedeutung sind, ist es unvermeidlich,

<sup>1</sup> Orlovius, H.: Aufbau und Ziele der Handelsluftfahrt. Übersc. Nauvius 1938. 21. Jahrg. Berlin 1938. S. 268.

<sup>2</sup> Hennig, R.: Weltluftverkehr und Weltluftpolitik. Berlin 1930. S. 33.

<sup>3</sup> Mills, J. S.: The Press and the Communications of the Empire. In: H. G. Gunn, The British Empire. Bd. VI. London 1924. S. 83.

daß dies auch auf die Ausgestaltung der imperialistischen Verkehrspolitik einen Einfluß gewinnt. Ja, die Unzulänglichkeiten in der Verteilung der Kolonialgebiete müssen in diesem bevorzugten Teil der ganzen Kolonialpolitik deutlicher als sonst zum Vorschein kommen. Schon aus politischen Gründen kann kein imperialistischer Staat sich auf die Verkehrsverbindungen eines anderen imperialistischen Staates verlassen. Verkehrsmäßig an sich nicht notwendiger Ausbau eigener Verkehrsverbindungen wird oft die notwendige Folge hiervon. Im Falle eines Krieges bedauern außerdem die guten Verbindungen einer Nachbarkolonie mit ihrem Mutterlande eine Gefahr für die eigene Kolonie, wenn diese über weniger gute Verbindungen verfügt. Dies führt wiederum zu einer Förderung des Verkehrsnetzes über das wirtschaftlich begründete Maß hinaus: die Kolonialpolitik wird teurer. Nur eine Regelung der allgemeinen Grundlagen des Kolonialwesens überhaupt vermag über diese Konsequenzen auf verkehrspolitischem Gebiet hinwegzuleiten. Das Verkehrswesen steht so zentral in der ganzen imperialistischen Politik, daß Schwächen dieser Politik mit Notwendigkeit auch das Verkehrswesen beeinflussen.

Viele sonst verborgenen Schätze der Kolonien wurden aber der Menschheit dadurch zugeführt, daß die leistungsfähigen Staaten Europas ihre Kräfte voll eingesetzt haben für die verkehrsmäßige Erschließung der überseeischen Gebiete. Eine Entwicklung wurde beschleunigt, die Jahrzehnte, vielleicht Jahrhunderte auf sich hätte warten lassen, wenn jene Gebiete auf die eigenen Kräfte angewiesen gewesen wären.

Eine neue Art von „souvenirärer und vereinbarter Lenkung“<sup>1</sup> wäre gewiß auf dem Gebiete der Kolonialpolitik notwendig. Damit wäre erst die Grundlage vorhanden für eine Neuregelung auf dem Gebiete der imperialistischen Verkehrspolitik, die die bisherigen Einseitigkeiten möglichst vermeiden würde.

## Zum Wettbewerb zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn bei gebrochenem Verkehr.

Von Professor Dr.-Ing. C. Risch, Hannover.

Mit 2 Textabbildungen.

In Heft 1, Jahrgang 14, 1937, S. 5ff. dieser Zeitschrift habe ich die Grenzlängen im Wettbewerb zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahnen für den *u n g e b r o c h e n e n* Verkehr ermittelt. Darin ist unter Grenzlänge derjenige Wert zu verstehen, um welchen der Wasserweg infolge seiner billigeren Frachten von vornherein länger sein kann als der Eisenbahnweg, bevor erst ein Wettbewerb mit der Eisenbahn überhaupt in Frage kommt. Diese Untersuchung soll nachstehend für den *g e b r o c h e n e n* Verkehr ergänzt werden. Dabei sollen wieder die beiden Fälle unterschieden werden, daß entweder für die Wasserfrachten ein fester Satz von  $g$  Pfg./tkm erhoben oder der Preis nach der Gleichung

$$f = f_a + f_r \cdot l$$

gebildet wird, worin  $f_a$  den von der Entfernung unabhängigen Preis und  $f_r$  den Streckensatz für 1 tkm bedeuten.

Ferner bezeichnen:

$a'$  die Umschlagkosten zwischen Eisenbahn und Kahn,  
 $a''$  die Umschlagkosten zwischen Kahn und Eisenbahn,

<sup>1</sup> Brinkmann, C.: Weltpolitik und Weltwirtschaft der neuesten Zeit. Berln 1936. S. 111.