

kehr". Hier sind in jahrzehntelanger Arbeit gewonnene Erfahrungen in dem Einsatz neuer Betriebsmittel sehr anschaulich und anregend wiedergegeben. Auch Oberregierungsrat Dr. Hermann Kretschmer hat sich in einem Artikel mit der Bedeutung der Verkehrsbeschleunigung in der Binnenschifffahrt befaßt, sich indessen auf einige grundsätzliche Erkenntnisse beschränkt. Eine vielseitigere, z. T. allerdings aphorismenhafte Betrachtung der verschiedensten Rationalisierungsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt bietet der Beitrag von Richard Türk.

Der einzige spezifisch volkswirtschaftlich ausgerichtete Beitrag ist der von Dr. habil. Karl Förster „Der volkswirtschaftliche Wert der großen Binnengewässer. Möglichkeit und Ergebnis seiner zahlenmäßigen Erfassung unter Berücksichtigung des Verkehrs und der außerhalb des Verkehrs liegenden Funktionen der Gewässer“. Die vielseitige Studie behandelt klug und geschickt die diffizilen Fragen volkswirtschaftlicher Bewertung von Wasserstraßen und Wasserstraßenbauten, wobei die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße als Beispiel dient. Ich glaube der grundsätzlichen Schlußfolgerung des Verfassers zustimmen zu können, die wie folgt lautet (S. 181 f): „1. Unter der Voraussetzung einer einigermaßen gleichmäßigen Entwicklung lassen sich a) mit einiger Sicherheit die Aufwendungen errechnen, die notwendig sind, um die Großschiffahrtsstraße zu erstellen; es ist weiterhin möglich, die Aufwendungen im großen und ganzen auf die verschiedenen Verwendungszwecke: Schifffahrt, Elektrizitätserzeugung, Landeskultur (Hochwasserschutz, Meliorationen und dgl.) zu verteilen, b) die voraussichtlichen jährlichen Einnahmen aus der Elek-

trizitätserzeugung zu ermitteln, c) mit geringerer Genauigkeit unter Zuhilfenahme von Frachtvergleichen, der Feststellung der Einflußgebiete und des Trends der allgemeinen Verkehrsentwicklung die zukünftigen Verkehrsleistungen der Schifffahrtsstraße und damit die Höhe der Schifffahrtsabgaben und der gesamten Frachtersparnis, vielleicht sogar der Kostenersparnis festzulegen. 2. Die wichtigsten volkswirtschaftlichen Wirkungen des Baues der Großschiffahrtsstraße jedoch lassen sich zwar untersuchen und intuitiv erfassen, aber zahlenmäßig nicht ermitteln“. Gleichwohl muß ich einige Einwände erheben: Einmal teile ich nicht die Ansicht, daß aus dem von Förster angeführten Grund Eisenbahnbauten auf der einen Seite, Kanal- und Straßebauten auf der anderen unter dem Rentabilitäts Gesichtspunkt inkommensurabel seien. Weiter muß ich gegenüber der Methode, aus Schifffahrtsabgaben und Frachtersparnis einer neuen Wasserstraße eine sog. volkswirtschaftliche Rentabilität (ganz oder teilweise) zu errechnen, die schwerwiegenden Einwendungen aufrecht erhalten, die ich bereits in meiner Arbeit „Binnenschifffahrt und Eisenbahn“, Leipzig 1928, S. 74, geltend machte. Und schließlich: Wenn man sich einerseits Rechenschaft darüber gibt, welche — exakt nicht erfassbaren — als positiv betrachteten Wirkungen von einem nicht eigenwirtschaftlichen Wasserstraßenbau ausgehen können, so sollte man zugleich daran denken, daß durch die Ablenkung von Kapital von seiner natürlichen Anlage — gleichfalls nicht exakt erfassbar — als negativ anzusehende Kettenreaktionen größten Ausmaßes ausgehen.

Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn,  
Universität Mainz.

## Steven Anne Reitsma

Eine Lebensskizze

Dem Vorkämpfer der Verkehrswissenschaft in den Niederlanden  
zur Vollendung seines 75. Lebensjahres  
gewidmet von A. F. Napp-Zinn

Am 12. September 1950 hat Steven Anne Reitsma sein 75. Lebensjahr vollendet. Das gibt auch den deutschen Verkehrswissenschaftlern die Veranlassung, dieses um die Verkehrswissenschaft hochverdienten Mannes in Freundschaft und Verehrung zu gedenken. Gern mache ich mich aus diesem Anlaß zum Dolmetscher der Empfindungen der Herausgeber der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, indem ich zu Ehren meines Freundes Reitsma hier einiges von seinem Leben und Wirken als Verkehrswissenschaftler berichte. Es entspricht der Aufrichtigkeit meiner langjährigen Freundschaft mit Reitsma, wenn dies ohne Beschönigungsabsicht geschieht.

### Reitsmas Lebenslauf

Am 12. September 1875 wurde Reitsma in Leeuwarden, der Hauptstadt der niederländischen Provinz Friesland, geboren. Ausgerechnet das Wasserstraßenland Friesland hat mithin die Ehre, den Mann, der als ein geistiger Führer des Eisenbahnwesens in die Geschichte eingehen wird, als seinen Sohn ansprechen zu dürfen. Indessen hatte Reitsma schon ein Menschenalter hinter sich, bevor er in den Dienst des Verkehrs trat. Denn zunächst schlug er die Offizierslaufbahn ein. Nach Besuch der Höheren Bürgerschule in Leeuwarden wurde er Kadett der Königlichen Militär-Akademie in Breda. 1895 legte er als Jüngster und Bester seiner Jahresklasse die Offiziersprüfung ab. Als Leutnant stand er von 1895 bis 1905 teils bei Infanterie-Regimentern in Assen und Doeburg, teils als Vermessungsoffizier der Festung Holland in Amsterdam. Reitsma war sicher bereits als Soldat bekwaam (im holländischen Wortsinn), aber als Untergebener nicht bequem (im deutschen Wortsinn). Seine Ansichten über militärische Ausbildung brachten ihn in einen Konflikt mit Vorgesetzten, der seine Wogen bis in das Parlament schlug. Reitsmas Aussichten auf militärische Karriere wurden aber damit zunichte. So ging er 1906 zur Kolonialarmee über, aber nur um schon im Jahre darauf in den Dienst der Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien zu treten. In oft wechselnden Stellungen bei Betriebsämtern, der Westbahn- und Ostbahndirektion und in der Hauptverwaltung stieg Reitsma schnell die Stufenleiter des Eisenbahnbeamten empor. 1915 wurde er Abteilungsleiter bei der Hauptverwaltung in Batavia. Als er 1916 auf Urlaub in der Heimat war, verhinderte der U-Boot-Krieg zunächst seine Rückkehr nach Indien. So wirkte Reitsma 1916—18 als Leiter der Kohlenbewirtschaftung für Haarlem und Umgebung. Nach Indien zurückgekehrt, war er von 1918—1927 als Direktor bei der Hauptverwaltung der Staatseisenbahnen zunächst in Batavia, später in Bandoeng tätig. Zwischendurch (1920/22) führte er die Geschäfte des Oberbürgermeisters von Bandoeng.

Als Reitsma Ende 1927 wieder auf Urlaub nach Holland kam, wurde ihm die Übernahme der Schriftleitung einer neu zu schaffenden Niederländischen Eisenbahn-Zeitschrift angeboten. Reitsma griff zu, verließ den Dienst der Niederländisch-Indischen Staatseisenbahnen und war nun Hauptschriftleiter von „Spor- en



Tramwegen". Als wirtschaftliche Träger dieses Organs fanden sich die Niederländischen Eisenbahnen, die Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien, die Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft, die Delhi-Eisenbahn-Gesellschaft und die sog. Schwester-Gesellschaften, d. h. vier niederländisch-indische Lokalbahnunternehmen, zusammen. Anfang Juli 1928 erschien „Spor- en Tramwegen, 14-daagsch Tijdschrift voor het Spoor- en Tramwegwezen in Nederland en Indie" zum ersten Mal. Redaktionssitz wurde und blieb Utrecht, wo Reitsma sich niederließ, während Verlag und Druck von Moormann's Periodieke Pers, Den Haag, übernommen wurde. Über 16 Jahre, bis zum September 1944, gab Reitsma „Spor- en Tramwegen" regelmäßig heraus, mithin auch unter der deutschen Besetzung der Niederlande seit Mai 1940, wenn auch inhaltlich durch die Zensur gefesselt. Mit der Luftlandung der Alliierten im Raume Arnheim und der zu gleicher Zeit (am 17. September 1944) einsetzenden „Sporweg-Staking" (Einstellung des Betriebs der Niederländischen Eisenbahnen, um den Nachschub der deutschen Truppen zu erschweren), durch die Leiden des letzten schweren Kriegswinters 1944/45 und die Schwierigkeiten des Wiederaufbaus trat im Erscheinen von „Spor- en Tramwegen" eine einjährige Pause ein. Aber schon Anfang Oktober 1945 konnte Reitsma seine Zeitschrift wieder erscheinen lassen. Er führte die Hauptschriftleitung von „Spor- en Tramwegen" bis Ende 1949, um sie mit Beginn des 23. Jahrgangs 1950 in die Hand seines Nachfolgers O. C. A. van Loon zu legen.

Reitsma lebt nun in Utrecht in seinem Haus Stadhouderslaan 89 im Ruhestand, der für ihn, den tätigen und rüstigen Mann, noch zu früh gekommen ist, so daß seine alte Liebe zur Schriftstellerei auch heute lebendig ist.

#### Reitsmas Wirken als Verkehrswissenschaftler

Als Reitsma 1928 die Hauptschriftleitung von „Spor- en Tramwegen" übernahm, sah er bereits auf ein Vierteljahrhundert schriftstellerischer Arbeit und journalistischer Erfahrung zurück. Hatte er doch schon als Leutnant mit der Veröffentlichung seiner Ansichten über militärische Ausbildung die Schriftstellerei begonnen. In Indien lief der eisenbahndienstlichen Tätigkeit eine äußerst lebhaft publizistische Wirksamkeit auf verschiedenen Gebieten in zahlreichen Zeitungen und Zeitschriften Niederländisch-Indiens und der Niederlande parallel. In den späteren Jahren seiner Wirksamkeit in Indien reifte des ferneren eine Reihe großer Arbeiten über das Verkehrswesen Niederländisch-Indiens, darunter als umfänglichste Leistung Reitsmas und, soweit mir bekannt, überhaupt eines Verkehrswissenschaftlers die „Indische Spoorweg-Politiek" (= Eisenbahnpolitik Niederländisch-Indiens), die, in 10 Teilen und 18 starken Bänden von 1916 bis 1927 veröffentlicht, eine wahrhaft erschöpfende Darstellung des niederländisch-indischen Eisenbahnwesens bietet. Im Vorwort zum dritten Teil dieses Werkes hat Reitsma selbst sich über sein Zustandekommen und seinen Charakter geäußert: Wie er neben der auf ganz anderen Gebieten liegenden Tagesarbeit in den Nachtstunden sich der Sammlung und Auswertung der Unterlagen gewidmet hat, und wie seine Arbeit, oft durch wochen- und monatelange Pausen unterbrochen, zunächst fragmentarisch werden mußte, um am Ende doch ein Ganzes bilden zu können. Wer mehr zu wissen wünsche, als Weyermanns Geschiedkundig Overzicht (1904) biete, „wer einen Hinweis haben wolle, wo über einen bestimmten Gegenstand in den Archiven nachzuforschen sei und wo die zerstreute Literatur zu finden sei, der werde nicht enttäuscht sein, wenn er in den erschienenen und folgenden Teilen der ‚Indische Spoorweg-Politiek' nachschlage". Und hier bekannte Reitsma auch: „Einen guten Niederländer, der sich der Kleinheit seines Vaterlandes, der Beschränktheit der finanziellen und persönlichen Kräfte seiner Nation bewußt ist, erfüllt es mit großer Freude, wenn er sieht, was trotz dieser auf jedem Gebiet hemmenden Faktoren durch das kleine Land auf dem Eisenbahn- und Kleinbahngebiet geleistet worden ist."

Neben seiner großen „Indische Spoorweg-Politiek" hat Reitsma zwischen 1924 und 1928 eine Reihe kürzerer Werke über das niederländisch-indische Verkehrswesen veröffentlicht, darunter das repräsentative „Gedenkboek der Staats-spor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indie. 1875—1925".

Mit der Übernahme der Schriftleitung von „Spor- en Tramwegen" sah sich Reitsma als praktischer Verkehrswissenschaftler vor zwei Aufgaben gestellt: einmal die Zeitschrift als solche zu gestalten, ein andermal selbst zu den Verkehrsfragen der Niederlande Stellung zu nehmen. Reitsma gelang es, sein Blatt, das in erster Linie dem holländischen Eisenbahner der mittleren Dienststufen als Informations- und Bildungsquelle dienen sollte, zu einem vielseitigen und hochwertigen Organ auszubauen. Technik, Betrieb, Wirtschaft und Politik der Eisen-, Klein- und Straßenbahnen fanden hier zugleich ihre Pflege, und zwar in ihrem Blickwinkel keineswegs auf die Niederlande und Niederländisch-Indien beschränkt, sondern dank einer starken ausländischen Mitarbeiterschaft auf die Welt, insbesondere Europa, Nordamerika und Südafrika ausgedehnt. Wiewohl zu große Höhen der Wissenschaft meidend, konnte das Niveau dieser Zeitschrift auch jeden Akademiker, mochte er Ingenieur, Volks- oder Betriebswirt sein, fesseln. „Spor- en Tramwegen" gehörte insbesondere in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg zu dem Besten und Anregendsten, was die internationale Verkehrs-Zeitschriften-Welt bot.

Reitsmas Hauptschriftleitertätigkeit schloß zwei weitere Verdienste ein: Einmal schuf er bei der Redaktion von „Spor- en Tramwegen" die beste verkehrswissenschaftliche Bücherei in den Niederlanden, womit er bereits bei der Verwaltung der Niederländisch-Indischen Staatsbahnen vollbrachte Leistungen wiederholte. Ein andermal gestaltete er die Mitarbeit in der Redaktion für eine Reihe talentierter junger Kräfte zum Sprungbrett für eine große Karriere. Ich denke hier, soweit mir persönlich bekannt, an die Herren Dr. J. O. M. Broek (später Universitätsprofessor der Geographie in den USA), Mr. W. J. de Graaff, Mr. J. J. Lindeboom, D. van Setten, insbesondere J. P. B. Tissot van Patot, der, von Reitsma ursprünglich als Nachfolger in der Hauptschriftleitung von „Spor- en Tramwegen" gedacht, heute als Abteilungsleiter der Niederländischen Eisenbahnen wirkt.

Wie erwähnt, ergab die Tätigkeit Reitsmas als Hauptschriftleiter von „Spor- en Tramwegen" zugleich die Mitarbeit an der Verkehrspolitik der Niederlande. Reitsmas unbestreitbares, wenn auch in den Niederlanden vielleicht noch nicht allseitig anerkanntes Verdienst bleibt sein Streben, die Verkehrspolitik auf allgemein gültigen Prinzipien aufzubauen, sich hierbei bleibende Erkenntnisse älterer Verkehrswissenschaftler zu eigen zu machen sowie nehmend und gebend in lebendigem Kontakt mit der Verkehrswissenschaft der Gegenwart zu wirken. Konkret gesehen, stand für ihn die Gleichstellung der Wettbewerbsbedingungen und die Beseitigung von Konkurrenzauswüchsen im niederländischen Verkehrswesen im Vordergrund. Da er hierbei vielfach die Eisenbahnen benachteiligt sah, wurde er zugleich ein Verfechter ihrer Belange. In dem sich entfaltenden Meinungsstreit hat Reitsma, wie er selbst beim zehnjährigen Bestehen seiner Zeitschrift zugab, „temperamentvoll zurückgeschlagen" — gelegentlich so kräftig, daß selbst der Verteidigte erschrak. Das Exlibris, das Reitsmas Bücher zierte, scheint mir mit seinen Eisenbahnemblemen und der Inschrift „Zonder Vrees of Blaam" einen Wesenszug ihres Besitzers treffend zu versinnbildlichen.

Es hieße indessen den Wert von Reitsmas verkehrspolitischen Schaffen arg verkennen, wenn man die polemische Seite überschätzte. Der bleibende verkehrswissenschaftliche Wert von Reitsmas Schriften liegt einmal in der durch sie ermöglichten vielseitigen und gründlichen Information über Stand und Probleme der Verkehrswirtschaft der Niederlande, ein andermal in der Fülle genereller, kritischer Betrachtungen. Namentlich zu den Fragen, wie die Erträge oder Zuschüsse der verschiedenen Verkehrswege zu ermitteln seien, und welche Maß-



stäbe für die Rentabilität der Verkehrsmittel anzuwenden seien, hat Reitsma Wesentliches beigetragen. Hierbei kam er, wie auch andere Verkehrswissenschaftler, nicht umhin, mit dem Fluß der Ereignisse seine Meinungen zu revidieren und fortzuentwickeln.

Zum weitaus größten Teil hat Reitsma seine verkehrswissenschaftlichen Einsichten und verkehrspolitischen Forderungen in mehr oder minder großen Aufsätzen in „Spor- en Tramwegen“ niedergelegt, die vielfach zugleich als Sonderdruck verbreitet wurden. Daneben ergriff Reitsma in zahlreichen anderen Zeitschriften das Wort, von denen in Holland insbesondere „De Economist“ und das „Haagsch Maandblad“, in Deutschland das „Archiv für Eisenbahnwesen“ und die „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ zu nennen sind.

Wenn es auch der Charakter dieser Skizze verbietet, inhaltlich auf die Werke Reitsmas einzugehen, so sei es doch gestattet, neben dem erwähnten umfangreichsten Werk Reitsmas noch eine kleine Arbeit von ihm herauszuheben, weil sie mir die Vorzüge seiner Sicht- und Schreibweise, gründliche Kenntnisse und flüssigen Stil besonders gut widerzuspiegeln scheint. Es ist seine Studie „Van Spoorwegtarieven en hun Critici“, die er 1939 im „Haagsch Maandblad“ veröffentlichte. Sie vereint in sich eine eingehende Kenntnis der Geschichte der Personentarif-Reformideen mit einer treffenden Beurteilung von Vorzügen und Schwächen sowohl von Fachleuten wie von Dilettanten und ist so glücklich, auch mit Ernst und Humor, ausgewogen, daß sowohl der Kenner wie der Nichtkenner von Tarifproblemen mit Behagen und Gewinn dem Autor zu folgen vermag.

Neben der Verkehrswissenschaft im geläufigen Sinn hat Reitsma noch ein Gebiet gepflegt, das man wohl mit Tourismus oder Touristik verständlich bezeichnen kann. Reitsma ist einmal der Verfasser des Buches, das als der „Baedeker“ von Niederländisch-Indien anzusprechen ist. Ein andermal hat Reitsma in einer Reihe von Schriften eigene Reiseerlebnisse festgehalten, insbesondere aus Indien, seinem „zweiten Vaterland“, und Jugoslawien, das mit dem übrigen Balkan ihn stärker zu fesseln vermocht hat. Diese Reitsmaschen Reiseberichte sind eine Literaturgattung sui generis. Sie geben einmal aus eigenem Erleben farbige Bilder der Städte und Dörfer und ihrer Menschen. Dadurch, daß Reitsma vor und auf seinen Reisen einen großen Teil der einschlägigen historischen, geographischen und belletristischen Literatur studierte, tragen seine Schilderungen zugleich eine besondere literarische Note. Weiter kommt der Verkehrswissenschaftler zu Wort, wenn er Geschichte und Stand der Verkehrserschließung des Landes entwickelt. Und nicht zuletzt gibt er künftigen Besuchern wertvolle Hinweise: Wo man die stärksten Eindrücke von Natur und Kultur, wo man angenehmes Quartier und gutes Essen finden kann.

Über die eigenen Leistungen auf verkehrswissenschaftlichem und touristischem Gebiet hinaus hat sich Reitsma für die Niederlande bahnbrechend zugunsten einer systematischen Pflege der Verkehrswissenschaft eingesetzt. Schon 1934 deutete er in seiner Darstellung der Binnenschiffahrtsabgaben in den Niederlanden das Erstrebenswerte eines wissenschaftlichen Instituts zur Erforschung des gesamten Verkehrsaufwandes an. 1936 trat Reitsma erstmalig mit anderen Persönlichkeiten des niederländischen Verkehrswesens wegen der Errichtung eines Niederländischen Verkehrsinstituts in Fühlung. Mit aller Kraft setzte er sich im Frühjahr 1938 für die Verwirklichung dieses Gedankens ein. Er fand mit dieser Absicht die volle Unterstützung des später durch die Nationalsozialisten ums Leben gebrachten Professor Frijda von der Universität Amsterdam und des damaligen Generaldirektors der Niederländischen Postverwaltung, Ing. M. H. Damme, so daß die Errichtung eines Niederländischen Instituts für Verkehrswissenschaft im Anschluß an die Universität Amsterdam in greifbare Nähe rückte. Die Verwirklichung des Planes scheiterte jedoch damals an Unstimmigkeiten innerhalb der interessierten Kreise. Erst nach Ende des zweiten Welt-

krieges gelang die Verwirklichung des ursprünglich von Reitsma entwickelten Gedankens durch die Schaffung des „Niederlands Verkeersinstituut“ unter Dr. J. G. Ramaker in Den Haag. Dieses entbehrt allerdings durch seinen Standort einer von Reitsma nicht ohne Grund als wesentlich angesehenen Bedingung, nämlich der engeren Verbindung mit einer Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät oder Hochschule.

Diese Lebensskizze des Vorkämpfers der Verkehrswissenschaft in den Niederlanden aus der Feder eines Deutschen wäre nicht vollständig, gedächte ich nicht noch besonders der Beziehungen Reitsmas zu Deutschland. Reitsma ist ein treuer Freund Deutschlands, dessen wissenschaftliche und sonstige kulturelle Leistungen bei ihm dauernd lebhaften Widerhall fanden. Dieses Interesse wurde wiederholt der Ausgangspunkt zu Freundschaften, die ihn nun vielfach seit Jahrzehnten mit deutschen Verkehrswissenschaftlern und führenden Männern des deutschen Eisenbahnwesens verbinden. Andererseits war Reitsma ein erklärter Gegner des nationalsozialistischen Rassendogmas und Machtwahns. Getreu dem Freiheitsgeist seines Volkes hat er daher auch wiederholte Versuche deutscherseits, ihn während der Besetzung der Niederlande für eine führende Stellung in der Verkehrsverwaltung der Niederlande zu gewinnen, abgewiesen. Wenn wir die Qualitäten von Reitsmas Gesinnung werten wollen, so dürfen wir sagen: ein treuer Niederländer — ein vorbildlicher Europäer — ein guter Mensch. Und so gedenken wir in Dankbarkeit dessen, was er als Geistesarbeiter für die Verkehrswissenschaft und die Annäherung der Menschen im Zeichen des Verkehrs geleistet hat, wünschen ihm viele Jahre des otium cum dignitate, und daß er es noch erlebe, daß das von ihm viel beklagte Verkehrschaos der Niederlande sich lichtet.

#### Reitsmas verkehrswissenschaftliches Schrifttum

Nur der zu Ehrende selbst oder eine eigens zu diesem Zweck für einige Zeit angesetzte Kraft könnte eine vollständige und bibliographisch einwandfreie Zusammenstellung seiner schriftstellerischen Leistungen auf dem Verkehrsgebiet liefern. Doch wird dies Ziel hier nicht von mir erstrebt. Vielmehr gebe ich im Folgenden aus dem umfangreichen Schrifttum Reitsmas eine von mir als repräsentativ angesehene, den größeren Teil seiner Bücher und der als Sonderdruck erschienenen bedeutenderen Abhandlungen umfassende Auswahl. Sie ist absichtlich hinsichtlich der allgemeinen Verkehrswirtschaft und der Verkehrswirtschaft der Niederlande sowie des Tourismus umfassender gehalten als hinsichtlich des fernher liegenden Verkehrswesens Niederländisch-Indiens. Der näher an Reitsmas Werk Interessierte sei vor allem auf eine Durchsicht der 22 Jahrgänge von „Spor- en Tramwegen“ 1928—1949 erwiesen. Im Folgenden bedeutet O. Overdruck, S. Sonderdruck.

#### 1. Allgemeine Verkehrswirtschaft und Verkehrswirtschaft der Niederlande

- De Verkeerschaos in Nederland. O. uit „Haagsch Maandblad“. Den Haag 1932.  
 Open Brief aan de Leden der Tweede Kamer van de Staten-Generaal naar Aanleiding van den Nederlandschen Verkeerschaos. Utrecht 1932.  
 De Crisis in het Nederlandsche Verkeerswezen. O. uit „De Ingenieur“. Den Haag 1932.  
 De Weg naar Coordinatie van het Verkeer in Nederland. O. uit „Spor- en Tramwegen“. Den Haag 1933.  
 Het A—B—C van Verkeerseconomie. O. uit „Spor- en Tramwegen“. Den Haag 1933.  
 Binnenscheepvaartheffingen in Nederland en het Wetsontwerp-Verkeersfonds. Praeadvies voor het 10e Binnenscheepvaartcongres op 12—14 Juni 1934 te Hengelo. Amsterdam 1934.



- Het Spoorwegtekort en de Millioenennota 1936. Den Haag 1935.  
 Een der Oorzaken van het Spoorwegtekort. De Kosten der Overwegen à niveau. Utrecht 1937.  
 Diagnose en Therapie. De Saneering der Nederlandsche Spoorwegfinancien. O. uit „De Economist“. 1938.  
 Beginselen van Wegenfinanciering in Nederland. O. uit „De Opbouw“. Assen 1938.  
 De Rijwielbelasting als Bestemmingsheffing voor het Motorsnelverkeer. O. uit „De Opbouw“. Assen 1938.  
 De „Benzinebelastingen“ als algemeene fiscale Heffing en als Bestemmingsheffing voor het Motorsnelverkeer. O. uit „De Opbouw“. Assen 1938.  
 Van Spoorwegtarieven en hun Critici: een Waarschuwing tot Deskundigen en Dilletanten. O. uit „Haagsch Maandblad“. Leiden 1939.  
 Das Verkehrswesen in den Niederlanden. S. aus „Archiv für Eisenbahnwesen“. Berlin 1939.  
 Der Weg zur Vereinheitlichung des Niederländischen Verkehrswesens. S. aus „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“. Berlin 1940.  
 Van particuliere naar Staatsexploitatie der Nederlandsche Spoorwegen. O. uit „De Economist“. 1940.  
 Das Rentabilitätsprinzip im Verkehr als Faktor in der Koordinationsfrage (unter besonderer Berücksichtigung der Kosten des niederländischen Straßenwesens). S. aus „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“. Berlin 1942.  
 Herwaardering van verkeerseconomische Waarden. O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1942.  
 Wesenszüge des Innerstaatlichen Verkehrswesens der Niederlande. S. aus „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“. Köln 1950.

## 2. Verkehrswirtschaft Niederländisch-Indiens

- Indische Spoorweg-Politiek. 10 Teile in 18 Bänden. Weltevreden 1916 bis 1927.  
 De Verkeersbedrijven van den Staat. Weltevreden 1924.  
 Gedenkboek der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indie 1875 bis 1925. Weltevreden 1925.  
 Korte Geschiedenis der Nederlandsch-Indische Spoor- en Tramwegen. Weltevreden 1928.  
 Die Rentabilitätsfrage bei kolonialen Verkehrsmitteln. S. aus „Archiv für Eisenbahnwesen“. Berlin 1942. (Auch in Holländisch.)  
 De Staatsspoorweg ter Sumatras' Westkust (S. S. S.). O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1943.

## 3. Tourismus

- Van Stockum's Travellers Handbook for the Dutch East Indies. Den Haag 1930.  
 Zwerftochten door Indie. Deventer 1941.  
 Dwars door Albanie. O. uit „Haagsch Maandblad“. Leiden 1937.  
 In den Balkan — 1936. O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1937.  
 Zwerftochten door den Balkan 1937. O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1938.  
 In Joegoslavie 1939. O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1939.  
 Le Tour de France 1938 in trein en autocar. O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1939.  
 Drie Weken in de Scandinavische Landen. 1948. O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1948.  
 Scandia — 1949. O. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1949.

## Zur Frage der Koordinierung der Verkehrsmittel

Von Prof. Dr. Dr. Paul Berkenkopf, Köln

Die sogen. Koordinierung der Verkehrsmittel, d. h. die Maßnahmen, die darauf abzielen, unter den einzelnen Verkehrsmitteln die im Interesse der Gesamtwirtschaft richtige, leistungsfähigste Zusammenarbeit durch Arbeitsteilung und gegenseitige Ergänzung herbeizuführen, stellt heute das zentrale Problem der Verkehrspolitik in allen wirtschaftlich und verkehrsmäßig höher entwickelten Ländern dar. Das Problem ist eigentlich akut geworden erst mit der Entwicklung und dem starken Vordringen des Kraftwagens, in gewissen Gebieten und Verkehrsrelationen (USA, Übersee-Personenverkehr) allerdings auch mit dem Eindringen des Flugzeugs in den langstreckigen Land- und Seeschiffsverkehr. Im europäischen, speziell im deutschen Verkehr, kann allerdings das Flugzeug keine ernstliche Beeinträchtigung der anderen Verkehrsmittel bedeuten; es stellt in diesem Raum für die Frage der Koordination der Verkehrsmittel (von einer gewissen technischen Zusammenarbeit abgesehen) keine wesentlichen Probleme. Es soll daher im Folgenden außer Betracht bleiben.

Vor dem Aufkommen des Kraftwagens bestanden für den binnenländischen Verkehr nur 2 Hauptverkehrsträger: Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Die Seeschifffahrt mit ihren speziellen Aufgaben stellte für diese beiden Verkehrsträger, außer in gewissen speziellen Relationen (Küstenschifffahrt) keine Konkurrenz, sondern nur die notwendige Ergänzung dar. Allerdings war auch der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt auf bestimmte Verkehrsrelationen beschränkt, nachdem die Eisenbahn in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens die Binnenschifffahrt aus wichtigen Positionen verdrängt hatte. Dort, wo der Staat ein Interesse an der Erhaltung und dem Ausbau der Wasserstraßen hatte, z. B. in Preußen und Frankreich, stützte er sie im Wettbewerb mit der Eisenbahn durch direkte und indirekte Subventionen (Übernahme der Kosten für Bau, Ausbau und Unterhaltung der Wasserstraßen, Einwirkung auf die Eisenbahnen im Sinne einer Milderung des Konkurrenzdrucks u. dgl.).

Die Eisenbahn konnte ohne Gefährdung ihrer Rentabilität der Binnenschifffahrt bei dem steigenden Verkehr gewisse Konzessionen machen, da der Wettbewerb zwischen den beiden Verkehrsträgern nur ein beschränkter war. Abgesehen von der schon erwähnten regionalen Beschränkung bestanden auch andere. Im Personenverkehr spielte die Binnenschifffahrt kaum eine Rolle, im Güterverkehr beschränkte sie sich im wesentlichen auf Massengüter. In die höher tarifierenden Güterklassen, die der Eisenbahn relativ hohe Überschüsse brachten, brach sie nicht nennenswert ein. So konnte z. B. in Deutschland die Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt bis zum Ende der 20er Jahre im ganzen dem Wettbewerb überlassen bleiben, der allerdings nur ein unvollkommener, beschränkter Wettbewerb war.

Staatliche Lenkungsmaßnahmen im Sinne der Koordination waren jedenfalls nicht notwendig. Es hatte sich auf Grund der beschränkten Konkurrenz eine weitgehend stabile Marktsituation und eine im ganzen ausgeglichene Arbeitsteilung in der Verkehrsbedienung ergeben, was schon darin zum Ausdruck kam, daß jahrzehntelang die prozentualen Anteile von Eisenbahn und Binnenschifffahrt am Güterverkehr ziemlich gleich blieben und daß die Frachten der Binnenschifffahrt im Durchschnitt etwa 10—15% unter den entsprechenden Eisenbahnfrachten lagen. Soweit staatliche Lenkungsmaßnahmen, in Deutschland in den