

INHALTSVERZEICHNIS

des 32. Jahrgangs 1961

I. ABHANDLUNGEN

	Seite
ALLGEMEINES	
40 Jahre Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln	63
Aktuelle Fragen des Verkehrs innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft <i>Dr.-Ing., Dr.-Ing. E. h., Dr. rer. nat. h. c. Hans=Christoph Seebohm, Bonn</i>	73
Gedanken zur europäischen Verkehrsintegration <i>Prof. Dr. Hans=Reinhard Meyer, Bern</i>	85
Die „Eigengesetzlichkeit“ des Verkehrs — ein Anpassungsproblem <i>Prof. Dr. Hellmuth St. Seidenfus, Gießen</i>	159
Um die Einheit der Verkehrswissenschaft <i>Prof. Dr. Anton Felix Napp=Zinn, Frankfurt/M.</i>	187
EISENBAHNVERKEHR	
Was kann der Personenverkehr zur wirtschaftlichen Rechtfertigung des Baues einer neuen Eisenbahnstrecke beitragen? <i>Dr.-Ing. Rudolf Hoffmann, Braunschweig</i>	17
BINNENSCHIFFFAHRTSVERKEHR	
Die wirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Hochrheins oberhalb Rheinfeldens <i>Prof. Dr. Alfons Schmitt †</i> <i>unter Mitwirkung von Dr. Wolfram Dumas, Freiburg</i>	125 und 224
Die Wirkungen von Rohrleitungen für Öl und Gas auf die Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik Deutschland <i>Prof. Dr. Karl Förster, München</i>	195
STRASSENVERKEHR	
Die Wegekosten des Kraftverkehrs <i>Dipl.-Kfm. Hans=Dieter Bögel, Köln</i>	36
Zum Begriff der Individualgefahr in § 315 a StGB nach dem Entwurf des 2. Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs <i>Dr. Horst Franzheim, Köln</i>	97



zVN 18

	Seite
Verkehrszählungen und Verkehrsplanung	170
<i>Dr. Olaf Boustedt, München</i>	
Die Wegekosten als verkehrspolitisches Koordinierungsproblem	213
<i>Priv.-Doz. Dr. Walter Hamm, Mainz</i>	
 SEESCHIFFFAHRTSVERKEHR	
Diskriminierung der Seeschifffahrt und Liberalisierung	1
<i>Dr. Kurt v. Laun, Bremen</i>	
 ROHRLEITUNGSVERKEHR	
Die Einordnung des Rohrleitungsverkehrs in das Verkehrssystem	101
<i>Prof. Dr. Hellmuth St. Seidenfus, Gießen</i>	
Die Wirkungen von Rohrleitungen für Öl und Gas auf die Binnenschifffahrt in der Bundesrepublik Deutschland	195
<i>Prof. Dr. Karl Förster, München</i>	

II. BUCHBESPRECHUNGEN

	Seite
<i>Abraham, H. J.</i> , Das Recht der Luftfahrt (Rehm)	121
<i>Abraham, H. J.</i> , Das Seerecht (Rehm)	121
<i>Andresen, R.</i> , Europäische Wirtschaftsgemeinschaft und Verkehrsintegration (Seidenfus)	114
<i>Balfanz, D.</i> , Güterkraftverkehrsgesetz (Kaufmann)	115
Bodenseebuch 1960 (Napp-Zinn)	56
<i>Christen, R. M.</i> , Wandlungen im Fremdenverkehr, insbesondere der Schweiz, unter dem Einfluß des Autotourismus (Leibold)	244
Elsners Taschen-Jahrbuch für den Straßenbau 1960 (Engels)	53
Elsners Taschen-Jahrbuch für den Straßenbau 1961 (Engels)	114
Die europäische Verkehrsministerkonferenz	184
Fremdenverkehr in Theorie und Praxis (Böttger)	53
<i>Glahe, W.</i> , Die Determinanten der Nachfrage nach Verkehrsleistungen auf der Straße (Precht)	51
<i>Helsberg, H.</i> , Die Verstaatlichung des Güterfernverkehrs in Großbritannien (Precht)	241
<i>Hunziker, W.</i> , Betriebswirtschaftslehre des Fremdenverkehrs (Böttger)	54
<i>Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung</i> , Die Entwicklungstendenzen des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 1970 (Seidenfus)	45
<i>Kellerer, H.</i> , Statistik im modernen Wirtschafts- und Sozialleben (Seidenfus)	61
<i>Klatt, H. u. Fischer, J.</i> , Die Gesellschaftsreise (Opladen)	118
<i>Knebel, H.-J.</i> , Soziologische Strukturwandlungen im modernen Tourismus (Böttger)	55
<i>Koch, A.</i> , Der Urlaubsreiseverkehr (Böttger)	119
<i>Körber, R.</i> , Mexiko (Opladen)	120
<i>Krebs, Th.</i> , Verkehrsrecht und Verkehrswirtschaft (Böttger)	46
Kriminologie der Verkehrsdelikte (Schneider)	59
<i>Löbe, K.</i> , Unternehmen Mittelweser (Stabenau)	117
<i>Löw, A.</i> , Die Gütertarifsysteme europäischer Eisenbahnen und die Möglichkeiten ihrer Vereinheitlichung (Brewer)	49
<i>Lorenz, W.</i> , Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs (Kaufmann)	58
<i>Markianos, D. J.</i> , Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung (Rehm)	123
<i>Meppelink, J. und Reinink, G. J.</i> , Het Regime voor de Scheepvaart op de Moezel (Stabenau)	57
<i>Meyercordt, W.</i> , Behälter und Paletten (Kaufmann)	240

	Seite
Müller, F., Straßenverkehrsrecht (Franzheim)	122
Neumann, E., Neuzeitlicher Straßenbau, Aufgaben und Technik (Engels)	52
Öffentlicher Schienengüterverkehr der Deutschen Bundesbahn und gewerblicher Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet 1957 und 1958 (Bögel)	182
Oort, C. J., Der Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrswirtschaft (Löw)	111
Peters, H. und Salzwedel, J., Die Kostenverteilung zwischen Straßenbaulasträgern und öffentlichen Verkehrsunternehmern (Böttger)	183
Pohl, H., Preisvorschriften für Schiene, Straße und Spedition (Kaufmann)	58
Rinck, G., Gefährdungshaftung (Rehm)	60
Rößger, E., Die besonderen meteorologischen Bedingungen für den Strahlflugverkehr (Hermsen)	57
Schaffer, E., Die Vermögensrechnung der staatlichen Eisenbahnen (Kaufmann)	48
Scheele, E., Tarifpolitik und Standortstruktur (Seidenfus)	110
Schiene und Straße 1960 (Heinrich)	115
Schmidt, G., Kommunale Wirtschaft und Besiedlungspolitik (Bögel)	46
Schramm, J., Nordafrika (Sauer)	120
Die Sicherung des modernen Fußgänger- und Radverkehrs und Die Sicherung des Menschen im Straßenverkehr (Kaufmann)	178
Steinmetz, H. (Hrsg.), Jahrbuch des Postwesens 1960 (Opladen)	245
Stumpf, B., Eisenbahn-Lexikon (Kaufmann)	243
Taschenbuch der Verkehrswirtschaft 1960 (Opladen)	239
Der Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen im Vergleich mit dem Bundesgebiet, I.—IV. Vierteljahr 1960 (Bögel)	247
Verkehrsmengenkarte 1956 (Hermsen)	61
Vom Dampf zu Diesel und Strom (Opladen)	50
Wirtschafts- und Sozialgeographische Themen zur Landeskunde Deutschlands (Berkenkopf)	109
v. Würzen, D., Internationales Kraftfahrzeugrecht (Rehm)	60

Diskriminierung der Seeschifffahrt und Liberalisierung

VON DR. KURT V. LAUN, BREMEN

Diskriminierung der Seeschifffahrt und Liberalisierung, dieser Gegensatz läßt sich während der gesamten Entwicklung der Seeschifffahrt in den letzten Jahrhunderten verfolgen.

Das 17. und das 18. Jahrhundert waren das Zeitalter des Merkantilismus, eines Systems, bei dem der Staat sich in praktisch alle Sphären des Wirtschaftslebens einmischte und sie regulierte. Produktion, Handel und Verbrauch waren Gegenstand vieler umfangreicher staatlicher Regelungen. Die heimischen Industrien wurden durch Einfuhrbeschränkungen geschützt. Hinsichtlich der Schifffahrt zielte der Merkantilismus auf den völligen Ausschluß anderer Flaggen, sei es, daß er diesen das Anlaufen der heimischen Häfen verbot, sei es, daß die Ladung auf verschiedene Weise der nationalen Flotte vorbehalten wurde, praktisch also durch Diskriminierungsmaßnahmen¹⁾. Als bekanntestes Beispiel hierfür seien die British Navigation Acts von 1651 genannt, die vorsahen, daß Importgüter nur mit englischen Schiffen befördert werden durften; sie wurde erst 1849 endgültig abgeschafft.

Die Schifffahrt der Staaten, die von derartigen Maßnahmen betroffen wurde, wandte sich auch damals gegen solche Einschränkungen. Die deutsche Seeschifffahrt war mit am schwersten betroffen. In einer „Aufforderung an deutsche Rheder“ klagte im April 1840 das Komitee des Vereins Hamburger Reeder über die Schwierigkeiten, die sich daraus ergaben, daß nur knapp ein Viertel des deutschen Imports und Exports mit deutschen Schiffen befördert wurde. Es führte als Ursache hierfür im wesentlichen die British Navigation Acts an sowie bedeutende Schutzabgaben, die Frankreich zugunsten seines Handels und seiner Reeder erhob und die nur Güter betrafen, die auf nicht-französischen Schiffen befördert wurden, ferner diskriminierende Warenaufschläge einer Anzahl von Staaten, darunter Spanien und Portugal.

Damals versuchten die Hauptschiffahrtsländer ihre Vorrangstellung als Schiffahrtsnationen durch den Ausschluß anderer Staaten von der Beförderung ihres Exports und Imports, d. h. praktisch durch Diskriminierungsmaßnahmen, aufrechtzuerhalten und sogar auszubauen. Heute hingegen sind die meisten der traditionellen Schiffahrtsländer in Westeuropa, also vor allem England, Holland, Norwegen und die übrigen skandinavischen Länder sowie die Bundesrepublik und Japan, die zusammen über 50% der Welttonnage stellen, Verfechter der Liberalisierung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt. Gleichfalls zu den Verfechtern der Liberalisierung wird man weiterhin wohl die Staaten der sogenannten „Flags of Convenience“ rechnen können, d. h. insbesondere Liberia, Panama und Honduras, deren Flotten zusammen etwa 15% der Welthandelsflotte ausmachen. Die Reeder der in diesen Staaten beheimateten Schiffe nennen allerdings diese Flaggen „Flags of Necessity“. Aus diesen unterschiedlichen Bezeichnungen wird

¹⁾ Vgl. dazu Lund, B., *Cargo Preference Systems and International Shipping and Trade*, Oslo 1955. Norges Handels o. G. Sjøfarts Tidendis trykkeri, Oslo.