

Verkehrswissenschaft übernahm und 1959/60 wiederum das Rektorat innehatte. 1962 wählte ihn der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium zum Vorsitzenden der Gruppe „Verkehrswirtschaft“.

Standortstheorie, Außenwirtschaft und Verkehr sind die drei Gebiete, denen sich Professor Predöhl in seinen wissenschaftlichen Arbeiten zuwandte. Im Laufe seines Gelehrtenlebens die Schwerpunkte wechselnd, aber stets alle drei Gebiete vorantreibend, hat er vielseitig wie kaum ein anderer die wissenschaftliche Erkenntnis vorangebracht. Der junge Gelehrte begann mit theoretischen Analysen, insbesondere mit dem Versuch, die Standortstheorie in die allgemeine Wirtschaftstheorie einzuordnen. Auf seiner bahnbrechenden Arbeit baut weitgehend die moderne Standortstheorie auf. Mit diesem Rüstzeug wandte er sich alsdann weltwirtschaftlichen Studien zu, die ihren Niederschlag in zahlreichen Aufsätzen, überwiegend im Weltwirtschaftlichen Archiv, fanden und zu seinem 1949 erschienenen Werk „Außenwirtschaft“ führten. Diese Arbeiten bilden auch den Ausgangspunkt für sein bisher letztes Buch „Das Ende der Weltwirtschaftskrise“. Seine eingehende Beschäftigung mit Standortproblemen führte Predöhl zwangsläufig zur Verkehrspolitik. Von der in der Behandlung der Standortstheorie eingenommenen Betrachtungsweise getragen, ging es ihm stets um die Eingliederung des Verkehrs in die Gesamtwirtschaft. In dieser Einstellung wurde er durch seine Arbeiten über die Rheinschiffahrt bestätigt. Die Verbindung von Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, hineingestellt in eine Theorie der Verkehrsentwicklung, charakterisiert auch seinen 1958 erschienenen Grundriß „Verkehrspolitik“. Wohl zum ersten Male in einem umfassenden Lehrbuch verläßt der Autor die eingefahrene Behandlung nach Verkehrsträgern. Die Verkehrsträger werden vielmehr in die spezifisch verkehrspolitischen Sachverhalte aufgelöst, wie sie bei der Analyse von Betrieben, Märkten und Tarifen anfallen, und hieraus in ihren Problemen analysiert. Bezeichnend ist, wie Predöhl sich bei aller berechtigten Skepsis gegenüber der Koordinationsfähigkeit des Preiswettbewerbs im Verkehr mit einer pragmatischen Konzeption auch veränderten ordnungspolitischen Ansätzen gegenüber aufgeschlossen zeigt.

Zahlreiche Ehrungen sind dem Gelehrten zu seinem 70. Geburtstag zuteil geworden. Der Bundespräsident verlieh ihm das Große Verdienstkreuz des Bundesverdienstordens. Die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät der Universität Kiel übertrug ihm in Anerkennung seines wissenschaftlichen Werkes die Würde eines Dr. jur. honoris causa. Seine Kollegen und Freunde aus dem In- und Ausland haben dem Jubilar eine Festschrift gewidmet. Unter dem Titel „Gestaltungsprobleme der Weltwirtschaft“ gehen 32 Gelehrte in ihren Aufsätzen Ordnungsproblemen, Struktur- und Standortproblemen und Stabilisierungsproblemen der Weltwirtschaft nach. Predöhls bisheriges Werk spiegelt sich nirgends besser als in den Anmerkungen dieser Aufsätze. Zu anderen Problemstellungen, die diese offen lassen, werden wir nicht lange auf seine Wortmeldung zu warten haben.

HARALD JÜRGENSEN

## In memoriam Paul Berkenkopf

VON PROF. DR. RAINER WILLEKE, KÖLN

Wenn ich in dieser Stunde des Gedenkens dem Wunsche meiner Fakultät folge und versuche, das wissenschaftliche Lebenswerk von Paul Berkenkopf darzustellen und zu würdigen, dann tue ich dies gerne — aus der Dankesschuld des jungen Fachgenossen einem Meister gegenüber —, ich tue es jedoch nicht ohne innere Hemmung. Denn vieles geht mir ab, was nötig wäre, um das ganze Werk in seiner vollen Ausstrahlung umgreifen zu können: die Nähe etwa einer in Jahren gereiften Bekanntschaft oder die vertraute Bindung des persönlichen Schülers oder auch das enge Zusammenwirken zwischen Kollegen. Gewiß ist ja, daß nicht nur der niedergeschriebene Gedanke wirkte und wirkt, nicht nur die Veröffentlichung wissenschaftliche Wirklichkeit darstellt. Hier bleibt immer ein Rest — oder richtiger ein Mehr, dem nachzugehen und gerecht zu werden mir schwerlich ganz gelingen kann.

Paul Berkenkopf war 30 Jahre alt, als er 1921 in Münster das Studium der Nationalökonomie begann. Er hatte bereits ein philosophisch-philologisches Studium hinter sich gebracht und mit der Promotion<sup>1)</sup> abgeschlossen. Auch waren schon die ersten erfolgreichen Schritte in den höheren Schuldienst getan. Warum diese späte Hinwendung zur Wirtschaftswissenschaft, die dem weiteren Berufsweg die verbindliche Ausrichtung brachte? Wir wissen nur dies: Es war der bewußte Schritt eines durch Alter und Krieg gereiften Mannes, der den Umbruch der Zeit als einen Aufruf, ja als persönliche Herausforderung erlebte und erlitt. Dieses in die Verantwortung zwingende Dabeisein blieb tragend und charakteristisch, nicht nur für die persönliche Haltung und den Glauben Berkenkopfs, sondern auch für das sich entfaltende und verzweigende literarische Werk.

Freilich, die Überzeugung, gerufen zu sein, erklärt allein noch nicht die Richtung des eingeschlagenen Weges. Die Fragen, die sich dem jungen Manne formten, mußten auf eine Wissenschaft stoßen, die in ihrer Problemstellung und Methode, vor allem aber auch in ihrem sozialetischen Engagement und Bekenntnismut die Hoffnung weckte, daß in ihr Antwort und Raum zur Mitarbeit zu finden sei. Diese Erwartung richtete Paul Berkenkopf auf die Historische Schule der Nationalökonomie, die ihn anzog, in deren Möglichkeiten und Grenzen er sich entfaltete und der er sich zeit seines Lebens zugehörig fühlte. Die Entsprechung war in der Tat vollkommen. Doch sollte man dies nicht nur in dem gewiß kennzeichnenden, aber doch an der Oberfläche bleibenden Sinne sehen, daß er stets und mit größter Entschiedenheit der konkreten wirtschaftlichen und sozialen Wirklichkeit zugewandt war, daß sein erster Blick immer auf den Fakten ruhte und daß die jeweils drängenden Fragen der Zeit sein wissenschaftliches Interesse ausrichteten. Entscheidend wurde ihm vielmehr die historisch-genetische Betrachtungsweise, die im gerade verwirklichten Sein die Stufe sah, die auf Werden und Entwicklung hin gerichtet ist.

Ansprache, gehalten am 5. Dezember 1963 anlässlich der akademischen Gedenkfeier für den am 15. Dezember 1962 verstorbenen Ordinarius für Wirtschaftliche Staatswissenschaften und Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln Prof. Dr. Dr. P. Berkenkopf.

<sup>1)</sup> Die Voraussetzungen der Religionsphilosophie Friedrich Max Müllers (= Philosophische und pädagogische Arbeiten, hrsg. v. E. Becher, Heft 4), Langensalza 1914.

Dieser Sicht und Methode blieb *Berkenkopf* treu — über 37 Jahre — von seiner 1925 publizierten wirtschaftswissenschaftlichen Dissertation über „Die Entwicklung und Lage der lothringisch-luxemburgischen Großeisenindustrie“<sup>2)</sup> bis zu seinem letzten, posthum erschienenen Beitrag zur aktuellen und künftigen Verkehrspolitik.<sup>3)</sup> Doch war ihm diese Blickrichtung zum Kommenden im Grunde noch mehr als Methode und Forschungsinteresse. Denn erst die Sicht auf die dominanten, längerfristigen Entwicklungstendenzen eröffnete den Raum, in welchen das wertende Urteil, der Zweifel, die Kritik und endlich und immer auch der eigene, nach Mitgestaltung drängende Vorschlag eintreten konnten.

Die wissenschaftliche Fragestellung, gepaart mit dem Mut zum Bekenntnis, hatten *Paul Berkenkopf* vom Anfang seiner literarischen Tätigkeit an vor das Problem der Ordnung gestellt und dies in dem ganz umfassenden Sinne eines gedanklich gemeisterten Einklangs der Ziele, der Organisation und der institutionellen Gliederung des menschlichen Miteinanderlebens in Staat, Gesellschaft und Wirtschaft. Das darf keineswegs für selbstverständlich gelten. Denn die meisten und alle frühen Arbeiten *Berkenkopfs* behandelten spezielle Fragen aus Teilbereichen der Wirtschaft, zuerst vornehmlich aus dem Gebiet der Schwerindustrie und später — in seiner Kölner Zeit — aus dem des Verkehrs. Und ganz natürlich waren die hier in Spezialstudien entwickelten Gestaltungsvorstellungen und die durchweg sehr konkret gefaßten Ordnungsvorschläge im ersten Ansatz auf diese Ausschnitte gerichtet, für die *Berkenkopf* unstreitig Fachmann war. Doch hat er solche Teilordnungsfragen nie isoliert gesehen und nie punktuell behandelt, auch nicht in seinen Monographien und Expertisen. Die Ordnung von Staat, Gesellschaft und Wirtschaft war ihm notwendig ein Ganzes, ein vielgestaltiges Ganzes zwar, das Raum läßt für eine pragmatische Pluralität von Ordnungselementen, aber eben doch ein interdependenter Gesamtzusammenhang, in dem sich die Teile zum Ganzen neigen.

Überschaut man das literarische Lebenswerk von *Paul Berkenkopf*, so imponieren noch vor allem Wert der im einzelnen vorgetragenen Erkenntnisse die Konstanz der wissenschaftlichen Absicht und die Kontinuität im Aufbau der Forschungslinien. Schon die genannte Dissertation gibt hier den ersten Aufschluß. Das Problem: die nach dem 1. Weltkrieg vollzogene Trennung der lothringisch-luxemburgischen Eisenindustrie von den traditionellen Bezugs- und Absatzbasen des Ruhrgebietes, wurde nicht aus national-staatlicher Sicht angegangen. Die herbe, aber letztlich doch auf eine konstruktive Besinnung zielende Kritik richtete sich vielmehr gegen eine französische Wirtschaftspolitik, welche die natürliche raumwirtschaftliche Zuordnung der westeuropäischen Montanindustrie zu negieren trachtete. — Vom Sachgegenstand anknüpfend, in der Breite der einbezogenen Ausblicke aber schon die spätere Entwicklung vorwegnehmend, folgte die 1928 veröffentlichte Habilitationsschrift über „Die Neuorganisation der deutschen Großeisenindustrie seit der Währungsstabilisierung“<sup>4)</sup>. In einem methoden- und literaturkritischen Vorwort setzte sich *Berkenkopf* ein Arbeitsprogramm, das für ihn gültig blieb: zuerst die umfassende Kenntnis und Darstellung der Tatbestände, zum zweiten die Aufdeckung der übergreifenden, längerfristigen Zusammenhänge und ihre sozialökonomische Würdigung und drittens endlich die Erarbeitung wirklichkeitsnaher und politisch durchsetzbarer Forderungen und Vorschläge.

<sup>2)</sup> Die Entwicklung und die Lage der lothringisch-luxemburgischen Großeisenindustrie seit dem Weltkriege (= Schriften der Volkswirtschaftlichen Vereinigung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, Heft 4), Jena 1925.

<sup>3)</sup> Auf dem Wege zur Liberalisierung? Der Verkehr in der Sphäre staatlicher oder korporativer Ordnung und Preisgestaltung, in: Zeitenwende im Verkehr (Festschrift für W. Schlichting), Hamburg 1963, S. 21 ff.

<sup>4)</sup> Die Neuorganisation der deutschen Großeisenindustrie seit der Währungsstabilisierung, Essen 1928.

Den Hintergrund dieser Studie gab die tiefgreifende Erschütterung der deutschen Eisen- und Stahlindustrie im Gefolge von Krieg, Zwangsfriede, Inflation und Währungsstabilisierung. Die darstellenden Teile sind ein Kabinettstück materialsicherer deskriptiver Wirtschaftsforschung. Wichtiger für die Verbindungslinie, die ich hier nachzeichnen möchte, wurde jedoch die Auseinandersetzung mit den anstehenden Organisations- und Ordnungsfragen. Scharf und für ihn endgültig war die Zurückweisung dessen, was *Berkenkopf* Manchesterliberalismus alten Stils nannte, durchaus skeptisch jedoch ebenfalls seine Haltung zu nationalen und internationalen Kartellen, in denen er absurde Schößlinge des *laisser-faire* erblickte, mit dem negativen und jedenfalls nur ordnungsprovisorischen Zweck eines eigennütigen Kampfausschlusses für begrenzte Zeit. Doch auch die das Positive suchende Ordnungsvision gewinnt hier ihren ersten Umriß: Die Forderung einer Gruppenorganisation der Produktion, die nicht als Mischung von Privat- und Staatswirtschaft verstanden wird, sondern als eine gesamtwirtschaftlich verpflichtete Neuformierung der Privatwirtschaft unter der Autorität des Staates und damit als eine Alternative zu Verstaatlichung und Totalitarismus. Diese Idee hat *Paul Berkenkopf* nicht mehr losgelassen, er hat sie abgewandelt und dem Zeitlauf anzupassen versucht, ohne jedoch zur letzten Klärung zu kommen, — und er war ehrlich und selbstbewußt genug, dies zuzugeben.

Den Bruch zwischen dem wissenschaftlich Erfassten und dem visionär Umgriffenen spiegelten im nächsten Schritt eine 1931 vorgelegte Broschüre „Die deutsche Wirtschaft am Scheidewege“<sup>5)</sup> sowie die 1933 veröffentlichte „Deutsche Industriegewirtschaft“<sup>6)</sup>. Wieder war es eine große Erschütterung — jetzt die der Weltwirtschaftskrise —, die den Anstoß gab zur Sichtung der Tatbestände, zur Analyse der Fakten und zur verantwortungsbereiten Stellungnahme. Es gelang *Berkenkopf* auch hier mit bewunderungswürdiger Prägnanz und in bildhaft-anschaulicher Sprache, den industriegewirtschaftlichen Entwicklungsgang eines Vierteljahrhunderts darzustellen und bis vor die Frage der Ordnungsentscheidung zu führen. Seine Antwort zum Letzten blieb der Appell zu einer berufsständisch-korporativen Selbstordnung der Wirtschaft, eine Antwort, die bald mißverstanden und mißbraucht wurde. — Doch greift *Berkenkopf* die gleiche Thematik aufs neue in seinem 1938 erschienenen, knapp gefaßten Lehrbuch „Gewerbe und Gewerbepolitik“<sup>7)</sup> auf — und fast 10 Jahre später, ganz unter dem Eindruck der Kriegskatastrophe und der Suche nach einem neuen Beginn, formulierte er zum letzten Mal dieses sein ordnungspolitische Programm in der zu Anfang des Jahres 1948 vorgelegten Schrift „Aufbau und Aufgaben einer berufsständischen Wirtschaftsordnung“<sup>8)</sup>. Äußerlich gesehen war es eines der zahlreichen damals präsentierten Projekte für den gesuchten „dritten Weg“, den Weg zwischen *laisser-faire* und staatlichem Totaldirigismus. Was aber den Beitrag von *Berkenkopf* auszeichnete, war die Gesamtschau der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und staatspolitischen Zusammenhänge, war in Sonderheit die sozial-ethische Fundierung, die Ausrichtung der Ordnungsgrundlagen am christlichen Menschenbild.

Im Grunde ging es *Berkenkopf* weder hier noch sonst um die systematisch-idealtypischen Ordnungsalternativen, — diese Sicht, in der *Walter Eucken* seinen großen Beitrag leistete, lag für ihn viel zu sehr auf der Ebene abstrakter und, wie er glaubte, geschichtsfremder

<sup>5)</sup> Die deutsche Wirtschaft am Scheidewege, Berlin 1931.

<sup>6)</sup> Deutsche Industriegewirtschaft (= Wissenschaft und Bildung, Bd. 291), Leipzig 1933.

<sup>7)</sup> Gewerbe und Gewerbepolitik, 1. Aufl. Berlin 1937, 2. Aufl. Berlin/Wien 1941.

<sup>8)</sup> Aufbau und Aufgaben einer berufsständischen Wirtschaftsordnung (Bausteine der Gegenwart, Heft 10), Köln 1948.

Theorie; was ihn fesselte, was ihm ganz primär am Herzen lag, das waren die geistigen und gesellschaftlichen Voraussetzungen: Die Wirtschaftsgesinnung vor allem und eine dem Subsidiaritätsprinzip folgende Gliederung der sozialökonomischen Institutionen. Daß es *Berkenkopf* nicht oder doch nur in zögernden Ansätzen gelang, von dieser spezifisch ethisch und geschichtlich fundierten Grundlegung her die Verbindung zur neuen marktwirtschaftlichen Ordnungskonzeption zu finden, wird man zum wesentlichen Teil seiner skeptischen Haltung gegenüber der modernen Wirtschaftstheorie zuschreiben müssen. Es wäre freilich unzutreffend und auch ungerecht, *Berkenkopf* schlechthin theoriefeindlich zu nennen. Sein Lehrer war ja *Fritz Terhalle*, und über ihn trat er in ein enges und freundschaftliches Verhältnis zu *Adolf Weber*, der immerhin für eine Zeit — vor allem durch die Rezeption des *Cassel'schen* Lehrbuches — den Stand der wirtschaftstheoretischen Arbeit in Deutschland markierte. Doch noch schärfer fast als *Adolf Weber* forderte *Berkenkopf* anschauliche, anwendbare, der Praxis möglichst unmittelbar dienliche Theorie. Seine methodische Grundhaltung schloß es aus, im abstrakten Modelldenken den nützlichen oder gar unentbehrlichen Umweg der Erkenntnis zu sehen, der selbstverständlich von den Fakten ausgeht und zu den Fakten zurückführt oder dies doch jedenfalls sollte.

Doch nicht nur zur neueren Theorie, auch zu dem ja wesentlich theoretisch vorgedachten Ordnungsentwurf der Sozialen Marktwirtschaft blieb *Berkenkopf* skeptisch oder zumindest doch abwartend eingestellt. Daß ihm eine vorwiegend instrumentale Deutung dieser Ordnungskonzeption nicht ausreichend war, ist seinem methodischen Standort nach leicht zu verstehen. Doch haben andere Forscher historisch-ethischer Richtung einen eigenen, wertbetonenden Zugang zur Sozialen Marktwirtschaft als einem wirtschaftspolitischen Leitbild gefunden. Die Position *Berkenkopfs* ist in diesem Punkte weder einfach noch mit einem kurzen Schlagwort zu umreißen. Ohne Zweifel war er stets ein entschiedener Verfechter der privaten Unternehmenswirtschaft und auch des Wettbewerbs. Doch sah er die Grenzen eines sozial funktionierenden Wettbewerbs eng gezogen: er betonte diese Grenzen nicht nur bei instabilen und vermachteten Märkten, sondern auch überall dort, wo der Wettbewerbskampf gesellschaftliche Werte bedrohen könnte. *Berkenkopf* war gewiß kein Sozialromantiker, aber er war ein von Grund auf konservativ empfindender und hierarchisch denkender Sozialökonom. Er fühlte die Verpflichtung in sich, auch gegen den Strom eine Stellung lebendig und wach halten zu müssen, die ihre starke Tradition hat — gerade im deutschen Beitrag zur Volkswirtschaftslehre — und die ihren Wert behält, zumindest als Kontrapunkt in einer heute doch zur Versöhnung drängenden Methodenkooperation.

Zur Verkehrswissenschaft stieß *Berkenkopf* erst verhältnismäßig spät. Entscheidend war dafür die Berufung an die Kölner Universität im Jahre 1939, mit der ihm außer einem Ordinariat für Wirtschaftliche Staatswissenschaften auch die Leitung des Instituts für Verkehrswissenschaft übertragen wurde. Gewiß kam er nicht unvorbereitet an diese Disziplin heran, in der er schnell eine führende und weit über die Grenzen Deutschlands hinaus anerkannte Stellung einnahm. In seinen frühen industriewirtschaftlichen Studien hatte *Berkenkopf* bereits den Fragen der Standortlagerung und der Transportbeziehungen die gebührende Beachtung geschenkt, in der Zeit seines Münster'schen Ordinariats war er auch mit Forschungen auf dem Gebiete des Siedlungswesens befaßt. Ich möchte einen Vorteil und Vorzug darin sehen, daß *Berkenkopf* nicht als prädestinierter Experte, sondern als breit ausgewiesener Volkswirt an den Verkehr herantrat. Er ist nie auch nur in die Nähe der Gefahr geraten, in einem einengenden Sinne zum Nur-Verkehrsfachmann zu werden. Für ihn konnte der Verkehr mit all seinen Erscheinungsformen und Problemen gar nicht anders verstanden

werden denn als Glied im größeren Ganzen der gesellschaftlich=arbeitsteiligen Wirtschaft. Und wie er selbst seine wissenschaftliche Tätigkeit als dienende, auch praktisch mithelfende Verpflichtung deutete, so sah er im Verkehr den durch seine Funktion herausragenden Partner im Gesamten der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung.

Die Schwerpunkte in *Berkenkopfs* verkehrswissenschaftlicher Forschungsarbeit standen in enger Korrespondenz zu seinen allgemeinen wissenschaftlichen Anliegen und Neigungen: kenntnisreiche, faktensichere Darstellung in historischer Perspektive sowie Hinführung des Stoffes zum Ordnungsproblem. — Sein schon früh entfaltetes und beständiges Interesse an den Problemen Sowjetrußlands<sup>9)</sup> ließ ihn zum kundigen Schilderer des Verkehrswesens der Sowjetunion<sup>10)</sup> werden. Doch auch der Verkehrsentwicklung und Verkehrsordnung in den Vereinigten Staaten widmete *Berkenkopf* nach einem längeren Studienaufenthalt höchst instruktive Darstellungen.<sup>11)</sup> Bei den durch ihn angeregten Forschungs- und Schülerarbeiten nahmen vergleichende zwischenstaatliche Studien stets einen breiten Raum ein. Hier ist ein Fundus an Wissen und Analyse gestapelt, der jetzt für die breitere verkehrswissenschaftliche Forschung fruchtbar wird.

In einer zweiten Gruppe von Arbeiten hat sich *Berkenkopf* mit den verkehrspolitischen Grundsatzfragen der Bundesrepublik Deutschland auseinandergesetzt. Die Spannweite dieser Abhandlungen reichte von der Diskussion der Zielsetzungen, die er wesentlich als gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungsstand, über die Fragen der Investitionspolitik im Bereiche der verkehrlichen Infrastruktur bis zu den noch immer nicht zweifelsfrei geklärten Problemen einer funktionsgerechten Eingliederung des Verkehrs in das marktwirtschaftliche Leistungsgefüge. Eine knapp gefaßte, lehrbuchartige Gesamtdarstellung legte er in seinem Beitrag „Verkehrspolitik“ zum Handbuch der Wirtschaftswissenschaften vor.<sup>12)</sup>

Daß *Paul Berkenkopf* zur Verkehrswissenschaft kam, war gewiß nicht frei von Zufall, daß er aber gerade in ihr wuchs und groß wurde, ist alles eher denn zufällig. Denn hier fand er einen Forschungsgegenstand, der ihn in einem ganz spezifischen Sinne ansprechen mußte. Zu denken ist dabei an die über das rein Ökonomische hinausgreifende Basisstellung des Verkehrs, an seine Nähe zur staatlichen Willensbildung, an die besondere Interventions=

<sup>9)</sup> Vgl. hierzu u. a.:

Zur industriellen Entwicklung Sowjetrußlands, in: *Schmollers* Jahrbuch, 54. Jg. (1930), S. 597 ff.  
Das Wirtschaftssystem Sowjetrußlands, in: *Schmollers* Jahrbuch, 56. Jg. (1932), S. 1222 ff.  
Sibirien als Zukunftsland der Industrie, Stuttgart 1935.

<sup>10)</sup> Vgl. hierzu u. a.: Verkehrsprobleme der Sowjetunion, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 18. Jg. (1942), S. 233 ff.

<sup>11)</sup> Grundzüge des Verkehrswesens der USA (= Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Nr. 12), Düsseldorf 1957.

<sup>12)</sup> Vgl. hierzu u. a.:

Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienungs der Deutschen Bundesbahn (= Schriftenreihe „Die Bundesbahn“, Folge 9), Darmstadt 1958.

Der Verkehr in der Marktwirtschaft (= Sonderdruck aus: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*), Düsseldorf 1954.

Verkehrspolitik, in: *Handbuch der Wirtschaftswissenschaften*, hrsg. v. *K. Hax* und *Th. Wessels*, Bd. II (Volkswirtschaft), Köln/Opladen 1958, S. 1189 ff.

Verkehrspolitik und Wirtschaftspolitik, in: *Der Verkehr in der wirtschaftlichen Entwicklung des Industriezeitalters* (= Festschrift zum 40jährigen Jubiläum des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln), Düsseldorf 1961, S. 7 ff.

Verkehrspolitik und Mittelstandspolitik, in: *Verkehr und Wirtschaft* (Festschrift für Otto Most), hrsg. v. Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt, o.O. (1961), S. 13 ff.

Grundfragen einer einheitlichen europäischen Verkehrspolitik, in: *Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur* (Festschrift für A. Müller-Armack), Berlin 1961, S. 363 ff.

bedürftigkeit der meisten Verkehrsmärkte, an die Ansätze zu korporativen Marktformationen, die in der deutschen Verkehrspolitik seit der Weltwirtschaftskrise entwickelt worden sind, und endlich auch an die Einsetzbarkeit des Verkehrs für solche gesellschaftspolitischen Zwecke, denen er entscheidend hohen Rang zumaß: die Förderung aufgelockerter Produktions- und Siedlungsstrukturen, die Hilfe für periphere, wirtschaftsschwache Landesteile, der Schutz mittelständischer Produktionseinheiten und überhaupt der vergleichsweise Schwachen im Wettbewerb.

*Paul Berkenkopf* mußte es freilich noch erleben, daß die von ihm mit großem Nachdruck befürworteten Prinzipien der traditionellen deutschen Verkehrspolitik zunehmend stärker in Zweifel gezogen wurden, insbesondere die dominierend gemeinwirtschaftliche Grundausrichtung und im Zusammenhang damit das Ausmaß der den Wettbewerb einschränkenden Interventionen. Er konnte sich noch an der Diskussion um eine Neuorientierung der deutschen und eine erste Formulierung gemeinsamer westeuropäischer Verkehrspolitik beteiligen. *Berkenkopf* hat dies wie immer mit Entschiedenheit und mit dem ganzen Gewicht seines Sachverständes getan. Er blieb auch nicht unbeeindruckt durch die neuen verkehrspolitischen Strömungen, die auf eine begrenzte Liberalisierung der Verkehrsmärkte drängten. Freilich, in der größten Gegenwartsfrage der Verkehrsordnungsreform, in der Frage nach der Funktionsfähigkeit des Einsatzes marktwirtschaftlicher Steuerungselemente, blieb *Berkenkopf* der Warner vor schnellen Umstellungen und überzogenen Erwartungen. — Gerade weil ich für meinen Teil oft im anderen Lager gestanden habe, fühle ich mich berechtigt zu sagen, daß seine Thesen und die von ihm postulierte Rangordnung der Ziele wohl anders gewichtet werden können, als er es tat, daß aber das Ringen um neue Ordnungsformen noch keineswegs die Klarheit einer endgültigen Lösung gefunden hat. Wer immer sich heute der Frage der Verkehrsordnung und ihrer Reform zuwendet, kann dies nicht tun, ohne mit der Position *Berkenkopfs* in eine sehr ernste wissenschaftliche Aussprache getreten zu sein.

Nun würde es aber ein viel zu enges und tatsächlich verzerrtes Bild geben, wollte man die Stellung und den Rang *Berkenkopfs* als Verkehrswissenschaftler einseitig vor dem Hintergrund einer starr formulierten Ordnungsalternative zwischen Gemeinwirtschaft und Marktwirtschaft sehen. Bei aller Entschiedenheit in den wertorientierten Grundsatzentscheidungen war er doch in der Beurteilung der Mittel Pragmatiker in dem guten Sinne, daß überall dort, wo unser Wissen noch nicht ausreicht, der behutsame Versuch die Erfahrungslücken schließen solle. Und gerade hier, im Aufspüren von notwendigen und gangbaren Anpassungsschritten konnte *Berkenkopf* am konkreten Fall seine ganze Meisterschaft unter Beweis stellen mit einem seltenen Einklang von Sachkunde, konstruktiver Phantasie und taktisch-politischer Geschicklichkeit. Diese immer wieder nach praktisch-mithelfender Bewährung drängende Arbeit spiegelte sich stärker noch als in den eigenen Schriften in der Tätigkeit des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium wider, dessen Vorsitz ihm nach der Errichtung im Jahre 1949 anvertraut worden war. Dieser Beirat konnte sich ein ungewöhnliches Gewicht schaffen, er war mit jeder wesentlichen Neu- und Umgestaltung der Verkehrspolitik befaßt, und seine Voten trugen oft den Charakter unmittelbar praktikabler Vorschläge. Gewiß wäre es töricht, für diese Gemeinschaftsarbeit eine einzelne Persönlichkeit herausheben zu wollen. Aber ich glaube doch sagen zu dürfen, daß die zielstrebige Ausrichtung der Beiratstätigkeit auf die zur Entscheidung rufenden Ordnungsprobleme des Verkehrs und die Verantwortung suchende Tuchfühlung mit der praktischen Bewältigung zu einem entscheidenden Teil dem wissenschaftlichen Selbstverstehen, dem Ethos und der Standfestigkeit *Berkenkopfs* zuzurechnen waren. So haben es seine Kol-

legen vom Fache gesehen — die Älteren, die mit ihm im Gespräch standen, und die Jungen, die von ihm gelernt haben. So empfanden es aber auch mit größtem Respekt die Spitzen der staatlichen Verkehrspolitik und die Repräsentanten der öffentlichen und privaten Verkehrsträger.

*Berkenkopfs* Wort und Schrift galten etwas, auch denen, die seinen Aussagen und Forderungen nicht immer zu folgen vermochten; sie galten aus dem Grunde etwas, weil hinter ihnen stets die ganze Persönlichkeit stand. *Paul Berkenkopf* verschmähte in seinen wissenschaftlichen Äußerungen den leichten und spielerischen Gedankenflug. — Er glaubte daran, daß die nationalökonomische Wissenschaft nicht nur zu analysieren und auch nicht nur zu verstehen habe, daß sie vielmehr mitgestaltend und mithelfend dem Leben zu dienen verpflichtet sei.