

# Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

Unter Mitwirkung von

**Dr. E. von Beckerath**  
o. ö. Professor an der Universität Köln

**Dr. Karl Thiess**  
o. ö. Professor an der Universität Köln

**Dr. Ernst Esch**  
o. ö. Professor an der Universität Köln

herausgegeben durch den

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln

**Dr. A. F. Napp-Zinn**  
o. ö. Professor an der Universität Köln



Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H.  
bei der Deutschen Reichsbahn

# Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

Unter Mitwirkung von  
Prof. Dr. E. von Beckerath, Prof. Dr. Karl Thiess  
und Prof. Dr. Ernst Esch

herausgegeben durch den  
Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an  
der Universität Köln: Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn

Jährlich 4 Hefte von insgesamt 12–13 Bogen Umfang  
Bezugspreis: RM 6.— im Halbjahr, Einzelheft RM 3.50

13. Jahrgang

Heft 1

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Gegenwartsfragen der deutschen Seeschifffahrt. Von G. Koenigs, Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums, Berlin	1
Buchbesprechungen	11
Literaturanzeigen	19

Als Bellage: Verkehrsarchiv Heft 1. Unter Mitwirkung von Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn bearbeitet von Dipl.-Kaufmann Th. Fülle. Inhalt: Eisenbahnen. Stadtschnellbahnen und Straßenbahnen. Straßenverkehr. Binnenschifffahrt. Seeschifffahrt. Luftverkehr. Post- und Nachrichtenverkehr. Fremdenverkehr. Allgemeines. Literaturanzeigen.

Redaktionelle Zuschriften sind an das Institut für Verkehrswissenschaft, Köln, An der Boitzmühle, zu richten. Für unverlangt zugehende Manuskripte wird eine Verantwortung nicht übernommen. Zurücksendung erfolgt nur, wenn dies besonders gewünscht wird und das entsprechende Rückporto beigelegt ist. — Die in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft veröffentlichten Artikel gehen mangels anderweitiger Verabredung in das Eigentum des Instituts für Verkehrswissenschaft über. — Die Veröffentlichung von Beiträgen und Buchbesprechungen erfolgt grundsätzlich unter der Voraussetzung, daß der Verfasser den gleichen Gegenstand nicht anderorts in gleicher oder ähnlicher Art ausführlich oder gekürzt behandelt.

Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H.  
bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 9

# Gegenwartsfragen der deutschen Seeschifffahrt

Vortrag, gehalten am 18. Juni 1935 in der Universität Köln

von G. Koenigs

Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums, Berlin

Eure Magnifizenz, meine Damen und Herren!

Der Aufforderung des Vorsitzenden der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, heute zu Ihnen in Köln zu sprechen, bin ich um so lieber nachgekommen, als ich mich dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln seit Jahren eng verbunden fühle. Ich habe das Thema „Gegenwartsfragen der deutschen Seeschifffahrt“ gewählt, weil die Verhandlungen mit den großen Reedereien in Hamburg und Bremen vielfach in der Öffentlichkeit erörtert, auch in der Presse besprochen sind und so viele Mißverständnisse ausgelöst haben, daß ich es für gut halte, über diese Zusammenhänge einmal ruhig, klar und unparteiisch zu sprechen. Ich bin, wie Sie wissen, Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums und darum gewöhnt, die Fragen der Seeschifffahrt vom Standpunkt des Staates aus zu sehen, und muß Sie deshalb bitten, sich mit mir in das Blickfeld des Staates zu stellen und sich die Frage vorzulegen: Was hat der Staat überhaupt mit der Seeschifffahrt zu tun? Ist die Seeschifffahrt nicht ein Privatgewerbe, das in der Form von Einzelreedereien oder Aktiengesellschaften, als Linienreederei oder als Trampreederei geführt wird? Ich will gleich vorweg sagen, daß ich es für ein Unglück halten würde, wenn die Handelsschifffahrt in Deutschland verstaatlicht würde, und bei den maßgebenden Stellen denkt niemand daran, die privatwirtschaftliche Form der Reedereien anzutasten. Und doch muß der Staat an dem Schicksal des Reedereigewerbes einen lebhaften Anteil nehmen.

Die erste Frage, über die wir uns klar werden müssen, ist die: Worin liegt das staatliche Interesse begründet, daß eine deutsche Handelsschifffahrt besteht?

Ich habe vor mir liegen die Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika, Franklin D. Roosevelt, welche vom 4. März d. J. datiert ist und ohne irgendwelche Einleitung mit den Worten beginnt: „Ich lege dem Kongreß die Frage vor, ob es oder ob es nicht für die Vereinigten Staaten notwendig ist, eine Handelsmarine zu halten.“ Der Präsident bejaht diese Frage und gibt für die positive Beantwortung drei Gründe an. Er sagt: Für mich sind drei Gründe maßgebend, um diese Frage mit einem klaren Ja zu beantworten. Der erste Grund ist der, daß in Friedenszeiten die Subsidienspolitik anderer Staaten, Konzentrationen von Schiffahrtsgesellschaften oder sonstige Maßnahmen fremder Staaten zur Schädigung amerikanischer Schiffahrttreibender ausgenutzt werden könnten. Die Aufrechterhaltung eines fairen Wettbewerbs allein erfordert für die amerikanische Flagge Schiffe von ausreichender Tonnage, um einen angemessenen Anteil des amerikanischen Handels zu bedienen. Zweitens, fährt Präsident Roosevelt fort, würde der amerikanische Handel für den Fall, daß ein Krieg ausbricht, an dem die Vereinigten Staaten nicht beteiligt wären, gelähmt — im englischen Text heißt es crippled, d. h. verkrüppelt —, wenn der amerikanischen Volkswirtschaft keine Handelsmarine zur Verfügung stände, die in einem solchen Kriegs-

fälle zwischen dritten Staaten die nötigen Räume für den Handel mit den neutral gebliebenen Staaten stellen könnte. Drittens, so schließt der Präsident seine knappe Beweisführung, würden in dem Falle, daß die Vereinigten Staaten selbst in einen Krieg verwickelt würden, die Handelsschiffe zur Ergänzung der amerikanischen Kriegsmarine notwendig sein und daneben den Handel mit den nicht im Kriege befindlichen Staaten fortsetzen können.

Bringe ich diese drei Gründe auf einen einfachen Nenner, so kann ich sagen, daß ein Staat, der in großem Umfang Handel treibt, welcher darauf angewiesen ist, den Lebensstandard seiner Bevölkerung durch Einfuhr von Rohstoffen und Ausfuhr von Fertigerzeugnissen zu erhalten, eine Handelsmarine notwendig hat, eine Erkenntnis, die unsere Schifffahrtspolitik schon in den Jahrzehnten vor dem Kriege beherrscht hat. Für die Vereinigten Staaten von Amerika ist es nicht überraschend, daß diese Sätze erst im März 1935 ausgesprochen sind. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika hatten in der Zeit von 1850 bis zum Weltkrieg ihre Außenhandelsverflechtung, waren in der Entwicklung einer eigenen Handelsflotte aber nicht nur nicht vorwärts gegangen, sondern zurückgeblieben.

Eine Handelsmarine ist für uns kein Luxus, sondern eine notwendige Funktion des Außenhandels. Ich glaube nicht, daß man sich einen Staat wie Deutschland mit seinem ausgesprochenen Industriecharakter ohne eine gut entwickelte Handelsmarine denken könnte. Stellen Sie sich vor, welche Chancen wir in den letzten beiden Jahren unseren Boykottgegnern gegeben hätten, wenn wir keine so gut entwickelte Handelsmarine besessen haben würden. Wie leicht wäre es für die Boykottgegner gewesen, die Frachtraten für unseren Export und Import heraufzutreiben, oder uns gar ganz von dem Welthandel auszuschließen.

Um Ihnen zu zeigen, welche Schwierigkeiten ein Staat hat, der keine Handelsmarine besitzt, erinnere ich an die Geschichte der Schweiz in den letzten beiden Kriegsjahren. Die Schweiz hatte während des Krieges einen Verladebedarf für Seeschiffe von rund 100 000 t monatlich und sah sich vor steigende Schwierigkeiten gestellt, diese 100 000 t monatlich für die Bedürfnisse ihrer Ernährung und die Rohstoffzufuhr an ihre Schokoladenindustrie sicherzustellen. Durch die Inanspruchnahme des Seeschiffsraumes für die Alliierten, durch den U-Boot-Krieg und die Truppenverschiffungen der Vereinigten Staaten von Amerika wurden die Schwierigkeiten größer. Die Schweiz schickte Vertreter nach London, Paris und Washington und traf schließlich im Sommer 1917 mit der englischen Regierung ein Abkommen, wonach sie monatlich zwar nicht 100 000 t, aber immerhin 55 000 t Schiffsraum bekommen sollte. Sie durfte aber nur Schiffsraum unter spanischer oder schwedischer Flagge und nur unter Mitwirkung eines Maklers nehmen, welcher ihr in London besonders bezeichnet wurde. Als die Schweiz trotz dieser Zusagen den Schiffsraum nicht mehr bekommen konnte, versuchte sie selbständig vorzugehen und sich eigenen Handelsschiffsraum zu sichern. Sie traf im Sommer 1918 mit einem Holländer ein Abkommen, wonach sie Schiffe charterte, um von Argentinien Getreide und von Niederländisch-Indien Kakao, Kaffee und Gummi heranzuschaffen. Da sie dem Reeder keine Kohle besorgen, auch mangels einer Agentenorganisation keine ausreichenden Frachten beschaffen konnte, verabredete sie, daß der Reeder die Ausreise allein finanzieren sollte. Der Erfolg war, daß das Schiff, das im Juni 1918 von Antwerpen abfuhr, erst im Dezember in Buenos Aires eintraf, weil der Reeder zunächst um Gibraltar durch das Mittelmeer fuhr, um sich ausreichende Frachten zu besorgen und auch dann nicht direkt Kurs auf Buenos Aires nahm, sondern zunächst andere südamerikanische Häfen anlief. Als das Schiff dann Anfang 1919 mit Getreide zurückkam, war der

größte Mangel auch in der Schweiz schon behoben und die Frachtrate, welche für die Heimfahrt im Juni 1918 ausbedungen war, längst gefallen. Ähnlich ging es mit dem Schiff, welches für Niederländisch-Indien bestimmt war: Auch dieses Schiff brachte die längst erwarteten Waren erst zu einer Zeit, als der größte Hunger der Völker bereits gestillt war. Die Schweiz hat an diesem Schifffahrtunternehmen ungeheures Geld verloren. Es ist die Tragik eines Landes, das mitten in Europa gelegen und von den Flammen des Krieges umlodert, durch die Flammen hindurchzustoßen versuchte und sich doch nicht helfen konnte, weil es keine Handelsschifffahrt hatte und bei seiner binnenländischen Lage wohl auch niemals wird eine Handelsschifffahrt entwickeln können.

Wir haben in Deutschland unmittelbar davor gestanden, das Schicksal der Schweiz zu teilen. Es war in den Januartagen des Jahres 1919, als Erzberger in den Verhandlungen über die Verlängerung des Waffenstillstandes die gesamte deutsche Handelsflotte an die Alliierten auslieferte. Alle Schiffe von mehr als 1600 Brutto-Register-Tonnen und die Hälfte aller Schiffe zwischen 1200 und 1600 Brutto-Register-Tonnen mußten abgeliefert werden. Deutschland besaß kein Schiff mehr, welches einen transatlantischen Dienst hätte aufnehmen können, und dies zu einer Zeit, wo die deutsche Volkswirtschaft am dringendsten der Einfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen bedurfte. Die Alliierten hatten ihre Forderung mit der sehr human klingenden Formel umkleidet: Die Schiffe müßten in ihre Hand kommen, damit alle hungernden Völker gleichmäßig versorgt werden könnten. Damals haben wir unsere Handelsflotte verloren und der Norddeutsche Lloyd schrieb in seinem Geschäftsbericht, daß er auf den Stand zur Zeit seiner Gründung zurückgeworfen sei und wieder an der Stelle anfangen müsse, wo er 1857 aufzubauen begonnen hätte. Versetzt man sich in Gedanken in jene Zeit zurück, so erkennt man, was es bedeutet, daß die deutsche Handelsschifffahrt so bald wieder aufgebaut wurde. Bis zum Ende der Inflation hatten wir ein Drittel der Vorkriegstonnage in Dienst. Es ist und bleibt eine der wenigen, aber um so größeren Taten der Nachkriegszeit, daß es den deutschen Reedern gelungen ist, teils durch Rückkauf, teils durch Neubau eine Handelsflotte wieder in Dienst zu stellen, welche die dringendsten Bedürfnisse Deutschlands befriedigen und auf dem Weltmeer die deutsche Flagge zeigen konnte. Dieser Erfolg bleibt ein Verdienst der Männer, welche die großen Reedereien zu jener Zeit leiteten, und dieses Verdienst sollte man ihnen nicht vergessen.

Eine Frage, die auch in der Botschaft des Präsidenten Roosevelt aufgeworfen wird, die Frage nämlich, welche Handelsflotte für einen Staat angemessen ist, hat mich dazu geführt, nach einem Maßstab zu suchen, der für die Größe der Handelsflotte bestimmend sein könnte. Ich habe die Ziffern des Außenhandelsvolumens der seefahrenden Staaten der Tonnage gegenübergestellt, welche diese Staaten haben, aber keinerlei Gesetzlichkeit zwischen der Größe des Außenhandels und der Größe der Handelsschifffahrt feststellen können. Ich habe weiter die Tonnage der verschiedenen Länder mit den Bevölkerungszahlen verglichen. Sie werden in einem solchen Vergleich auch Ihrerseits keine befriedigende Antwort auf die gestellte Frage sehen, wenn ich Ihnen sage, daß auf den Kopf der Bevölkerung in Frankreich 0,08, in Italien 0,07, in Deutschland 0,06, in England 0,38 und in Norwegen 1,39 Brutto-Register-Tonnen entfallen, England also an der Bevölkerungsziffer gemessen das Sechsfache und Norwegen mehr als das Zwanzigfache an Seeschiffsraum von uns hat. Das einzige, was man vielleicht aus diesen Ziffern entnehmen könnte, ist, daß sich bei uns die Handelsschifffahrt organisch im Rahmen des Außenhandels entwickelt hat, was sich äußerlich

darin kundtut, daß die deutschen Reedereien überwiegend Liniendienste betreiben, während die Norweger ausgesprochene Trampreeder sind und überall in der Welt umherfahren, um Frachten aufzuspüren und fremden Staaten ihre Dienste anzubieten.

Neben die wirtschaftlichen Gesichtspunkte, welche die Notwendigkeit einer Handelsschifffahrt begründen, treten die ideellen oder, wenn ich so sagen darf, die politischen. Es ist nicht gleichgültig, ob die „Europa“ und „Bremen“ in der Fahrt über den Nordatlantik das Blaue Band haben, oder ob wir mit guten und schnellen, oder mit langsamen Schiffen im Ostasienverkehr vertreten sind. Reichsminister Dr. Goebbels hat auf dem Tag der deutschen Seeschifffahrt in Hamburg das Wort geprägt: „Die Schiffe und ihre Kapitäne, Offiziere und Mannschaften sind die Krieger des Volkes, aus dem sie stammen.“ Als ich neulich auf Einladung des Reichsstatthalters von Oldenburg und Bremen die oldenburgischen Häfen bereiste, sah ich einen Dampfer, der in seinen Verbänden eigentlich nur noch durch den Rost zusammengehalten wurde, und ich brauchte mich nach der Flagge des Schiffes nicht mehr umzusehen. Das Schiff ist die Visitenkarte seines Heimatlandes. Ein Deutscher aus Peru beklagte sich bei mir, daß der deutsche Handelsschiffdienst nach der Westküste Südamerikas nicht mehr so gut sei, wie vor dem Kriege. Er verstand, daß man in der Nachkriegszeit zunächst nicht mehr einen so guten Schiffsdienst habe unterhalten können wie in der Vorkriegszeit. Nach den Eindrücken aber, die er jetzt in Deutschland gewonnen habe, glaube er, daß das Dritte Reich es möglich machen müsse, wieder bessere Einheiten nach der Westküste Südamerikas zu entsenden. Die dort lebenden Deutschen verlangten in ihrem Stolz auf ihr Deutschtum, daß die deutsche Flagge durch erstklassige Schiffe vertreten sei. Ich konnte ihm zu seiner Beruhigung mitteilen, daß die beiden großen Reedereien in Hamburg und Bremen schon lange bemüht seien, auch für die Westküste Südamerikas neue Schiffe in Dienst zu stellen. Es sind wichtige und gar nicht zu unterschätzende Imponderabilien, die uns zwingen, die Handelsschifffahrt auf dem höchsten Stand zu halten. Jeder Kapitän, jeder Offizier, jeder Matrose ist ein Vertreter des Deutschtums im Ausland. Je besser das Material, je vorbildlicher der Kapitän und die Mannschaft — und wir können mit Stolz sagen, daß sich unsere Handelsschiffsbesatzungen überall von ausgezeichneter Disziplin zeigen —, um so größer der Erfolg, den die Auslandsdeutschen in dem Kampf um den Anteil am deutschen Handel erringen.

Wenn ich nunmehr zu der Frage komme, was muß und kann der Staat für die Handelsschifffahrt tun, so möchte ich über die normalen Aufgaben, welche der Staat der Handelsschifffahrt gegenüber zu erfüllen hat, im Fluge hinweggehen. Der Staat hat der Handelsflotte den Heimathafen zu stellen und für den seewärtigen Zugang zu sorgen. Die erste Aufgabe ist von den Ländern und Gemeinden, insbesondere von Hamburg, Bremen und Preußen großzügig gelöst worden. Die seewärtigen Zugänge sind 1920 vom Reich übernommen. Hamburg und Bremen hatten damals große Sorge, ob das Reich der Unterelbe und der Unterweser dieselbe Fürsorge angedeihen lassen werde, wie sie selbst sie in einer Jahrhunderte alten Tradition geübt hatten. Die Hansestädte haben inzwischen gesehen, daß das Reich mit seinen großen Mitteln den Unterlauf der Flüsse besser hat ausbauen können, als es ihnen wahrscheinlich selbst möglich gewesen wäre. Lübeck hatte die untere Trave vor der Übergabe an das Reich zurückbehalten, hat aber im vergangenen Jahre gebeten, ihm die untere Trave in gleicher Weise, wie es bei der Elbe, der Weser, der Oder, der Ems und dem Königsberger Seekanal geschehen ist, abzunehmen, ein Beweis, daß nunmehr auch Lübeck die Berück-



sichtigung der lübischen Interessen durch die Reichswasserstraßenverwaltung gewährleistet sieht.

Weiter hat der Staat zu sorgen für die Bezeichnung und die Befeuern der Küstengewässer. Die Reichsseezeichenverwaltung ist weiten Kreisen unbekannt, und doch haben die deutschen Seezeichen-Ingenieure in dem gesamten Raum der Nord- und Ostsee von der französisch-englischen Küste bis in die russischen Gewässer hinein die unbestrittene geistige Führung.

Schließlich hat der Staat dafür einzutreten, daß seine Handelsschiffe in fremden Häfen Eingang finden, Passagiere absetzen und aufnehmen, Ladung löschen und einnehmen können. Wir erfüllen diese Aufgaben in den Handelsverträgen. Ich darf weiter erinnern an die Kollektivverträge über die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und die Freibordregelung, die in den Jahren 1929 und 1930 in London geschlossen sind. Die Bedeutung dieser Verträge liegt nicht darin, daß festgestellt wird, wie ein Schiff in seinen Schotten unterteilt sein und ausgerüstet werden muß, oder wie tief es beladen werden darf. Das sind Anforderungen, die wir bereits national entwickelt hatten und auch national hätten weiter entwickeln können. Das Entscheidende ist, daß die deutschen Zeugnisse, welche den deutschen Schiffen über ihre Seefähigkeit ausgestellt werden, auf Grund der Verträge von allen fremden Hafenverwaltungen anerkannt werden müssen. Die Verträge sichern der deutschen Schifffahrt die Freizügigkeit, ohne welche sie ihre Aufgaben nicht erfüllen kann, und entheben die deutschen Reeder dem Zwang, sich hinsichtlich der Seetüchtigkeit und der Einhaltung des Freibords der Kontrolle fremder Häfen zu unterwerfen.

Was ich Ihnen als Gegenwartsfragen im besonderen vortragen möchte, das sind die außerordentlichen Hilfsmaßnahmen, die wir vom Staat aus in den letzten Jahren für die deutsche Seeschifffahrt durchführen mußten.

Für das Jahr 1930 konnten die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd jeder für sich noch 6 % Dividende an ihre Aktionäre verteilen. Diese Beschlüsse wurden in den Aufsichtsratssitzungen und den Generalversammlungen vom Sommer 1931 gefaßt. Ganz kurze Zeit darauf, und zwar im Dezember 1931, traten die beiden Gesellschaften an den Staat heran und baten um Unterstützung, zunächst im Kreditwege, weil sie nicht mehr in der Lage seien, ihren Verpflichtungen aus eigenen Mitteln nachzukommen. Wir haben damals nicht übersehen können, welche Bedeutung diesem Schritt beizulegen war. Wir glaubten an eine vorübergehende Zahlungsschwierigkeit, die im Kreditwege unschwer zu überbrücken wäre, mußten uns aber im Laufe des Jahres 1932 davon überzeugen, daß es sich um außerordentliche strukturelle Wandlungen handelte, welche die Reeder auch bei vorsichtiger kaufmännischer Berechnung nicht hatten voraussehen können. Die Ursachen, weshalb die gesamte deutsche Reederei und nicht nur die großen Gesellschaften, bei welchen uns die Vorgänge zunächst entgegneten, in Schwierigkeiten kamen, waren doppelte.

Einmal war der Welthandel vom Jahre 1929 bis zum Jahre 1932 auf ein Drittel abgesunken. Der Wert des Welthandels betrug 1929 in Goldmark berechnet 284 Milliarden Reichsmark, ging 1930 um 19 %, 1931 um weitere 28 %, 1932 nochmals um 35 % zurück. Zu gleicher Zeit war die Welttonnage, die 1914 auf 50 Millionen Brutto-Register-Tonnen geschätzt wurde, auf 70 Millionen Brutto-Register-Tonnen gestiegen. Das Absinken des Welthandels bei steigender Tonnage hatte ein Überangebot an Schiffsraum und ein außerordentliches Nachgeben der Frachtraten zur Folge.

Dazu kam ein zweites Moment, das für die Reedereien noch stärker wirkte,

nämlich die Abwertung zunächst der englischen und dann der amerikanischen Währung. In der Seeschifffahrt werden alle Frachten, auch die Raten im deutschen Küstenverkehr in englischen Pfunden quotiert. Das gleiche gilt für die Passagen. Nur die im Nordatlantik geltenden Passageraten werden in USA.-Dollar festgesetzt. So kam es, daß die Reedereien in dem Augenblick, wo das englische Pfund und der USA.-Dollar vom Gold losgelöst wurden, in ihren Einnahmen erheblich zurückgingen, in ihren auf Reichsmark gestellten Ausgaben aber kaum Erleichterungen hatten. Nur für diejenigen Ausgaben, die sie selbst in ausländischen Häfen in fremder Währung bezahlen konnten, hatten sie von der Entwertung des Pfundes und Dollars Vorteile. Die übrigen Ausgaben, insbesondere die Löhne und der Schuldendienst, blieben in Reichsmark bestehen. Eine mittlere Reederei, wie die Hansa-Dampfschiffahrt in Bremen, die im Monat etwa 100 000 englische Pfund an Brutto-Einnahme hatte, verlor mit jeder Mark, um die sich das Pfund von der Goldparität entfernte, 100 000 Reichsmark im Monat. Wir waren gezwungen, den Reedereien einen Ausgleich für die Spanne zwischen der inneren Kaufkraft der Mark und den Wechselkursen zu geben, und haben für alle Reedereien ohne Unterschied, ob sie groß oder klein sind, eine Währungsbeihilfe bereitgestellt. Die Währungsbeihilfe wird nach Brutto-Register-Tonnen und dem Arbeitsbedarf, d. h. nach den Lohnkosten der fahrenden Besatzung, bemessen. Jedes in Fahrt befindliche Schiff erhält für die Brutto-Register-Tonne 3 Pf. und 20 v. H. der tatsächlich gezahlten Heuern. Wir wissen, daß damit der Währungsverlust nicht voll abgegolten ist, müssen aber unter der Spanne zwischen dem amtlichen Kurs und der Goldparität bleiben, weil wir den Reedereien sonst den Anreiz bieten würden, unwirtschaftliche Fahrten zu unternehmen. Die Währungsbeihilfe ist mit einem Rückforderungsrecht belastet, sie braucht aber nur aus dem Gewinn zurückgezahlt zu werden, und auch nur dann, wenn die Reederei in dem Jahre, für welches sie die Beihilfe bekommen hat, einen Gewinn erzielt haben sollte, aus welchem ihr die Rückzahlung billigerweise auferlegt werden kann. Der Fall der Rückzahlung ist bisher noch nicht eingetreten. Trotzdem haben einzelne Reedereien — und zwar zwei Reedereien, welche der Schwerindustrie im Ruhrgebiet nahestehen, und eine Reederei in Hamburg — es abgelehnt, die Währungsbeihilfe in Anspruch zu nehmen, weil sie die mit Staatszuschüssen verbundene Einwirkung des Staates auf ihre Betriebe vermeiden wollen. Ich bedaure es, daß diese Reedereien dadurch in ihren Mitteln für Schiffsneubauten sehr beschränkt sind. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß die Reedereien nicht nur ihre Betriebe fortführen, sondern auch in die Lage gesetzt werden müssen, ihren Schiffspark durch Neubauten auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit zu halten.

Neben der Währungsfrage, die für alle Reedereien gleichmäßig gelöst werden konnte, war das zweite schwierige Problem die Aufgliederung der großen Konzerne der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd. Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd waren schon vor dem Kriege Reedereien, welche die größte Tonnage in einer Hand vereinigten, und wurden nur durch einen englischen Konzern übertroffen. Nach dem Kriege hatte die Hamburg-Amerika Linie die Austral- und Kosmos-Linie übernommen, die ihrerseits vorher die Stinnes-Reederei aufgekauft hatte. Der Norddeutsche Lloyd hatte sich die Rolandlinie angegliedert und die Aktienmehrheit der Hansa-Dampfschiffahrt an sich gebracht. Beide zusammen hatten die Aktien der Woermann- und Ostafrikalinien gekauft, der Norddeutsche Lloyd außerdem die Aktienmehrheit der Hamburg-Süd erworben. Die Entwicklung vollzog sich in den Jahren bis 1929, wo das Bankkapital die Reedereien beherrschte und im Handel mit Aktienpaketen die Lösung



der Schifffahrtprobleme sah. So standen wir 1932 vor der Tatsache, daß 70 % der gesamten deutschen Tonnage in den Händen des Hapag-Lloyd-Konzerns zusammengefaßt war. Hapag und Lloyd waren ihrerseits wieder in einer Union vereinigt, die so weit ging, daß die Einnahmen und Ausgaben auf der ganzen Linie geteilt waren. Wir sahen sehr bald, daß dieser große Konzern nicht so krisenfest war wie die mittleren und kleineren Reedereien, und mußten dahin streben, das Gebilde aufzugliedern. Es ist leicht zu begreifen, daß ein einzelner Mann nicht gleichzeitig die Passagen und Frachtenmärkte in Nord- und Südamerika und Afrika, in Ostasien und Australien beherrschen, daß er nicht nebenher auch die Bedürfnisse der Kapitäne, Offiziere und Mannschaft verfolgen und sich um den sehr schwierigen technischen und nautischen Betrieb kümmern kann. Wir mußten die Forderung stellen, daß der vereinigte Konzern aufgeteilt und in übersehbare und durchsichtige Reedereien zerlegt würde. Wir sind dabei sehr vorsichtig vorgegangen und haben zunächst versucht, die europäischen Linien aus Hapag und Lloyd auszulösen.

Die Hamburg-Amerika Linie besaß  
die Hamburg-Rhein-Linie G. m. b. H.,  
die Hamburg-London-Linie G. m. b. H.,  
die Lübeck-Wyburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft,  
die Svenska-Linie,  
die Ippen-Linie Reederei AG.

Der Norddeutsche Lloyd besaß  
die Argo-Reederei AG.,  
die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“,  
die Mathies-Reederei AG.

Die Reedereileitungen erklärten sich damit einverstanden, daß ihre europäischen Linien, die mit dem transatlantischen Dienst nur mittelbar zusammenhängen, in andere privatwirtschaftliche Hände überführt wurden, und wir können heute schon feststellen, daß sich diese Linien nicht nur selbst tragen, sondern auch begonnen haben ihre früheren Schulden abzustoßen. Das wirtschaftliche Moment, welches die Großreedereien seinerzeit veranlaßt hatte, die Nord-Ostsee-Schifffahrt an sich zu nehmen, ist durch besondere Verträge sichergestellt. Die Linien waren Zubringer und Abbringer für die transatlantischen Dienste im Raume der Nord- und Ostsee, und die Erwerber führen diese Dienste weiter, aber als selbständige Reeder.

Weiter haben wir Hapag und Lloyd veranlaßt, den Afrikadienst bei sich auszuscheiden. Der Afrikadienst wurde bisher in der Hauptsache von der Woermann-Linie AG. in Hamburg und der Deutschen Ost-Afrika-Linie in Hamburg betrieben, deren Aktien sich je zur Hälfte in den Portefeuilles von Hapag und Lloyd befanden. Daneben hatten Hapag und Lloyd ebenfalls Schiffe im Afrikadienst laufen, verfügten über diese Schiffe aber nicht selbst, sondern stellten sie ausgerüstet und bemannt den Afrikalinien zur Verfügung, so daß diese den Dienst rund um Afrika teils mit eigenen und teils mit Schiffen der Hapag und des Norddeutschen Lloyd versahen. Die Folge war, daß die beiden Afrikalinien bei den ihnen zur Verfügung gestellten Schiffen von Hapag und Lloyd auf die Auswahl der Schiffe und ihre Besetzung mit Kapitänen und Offizieren keinen Einfluß hatten und sich mit den Maßnahmen abfinden mußten, welche die großen Reedereien für richtig hielten. Wir haben es erreicht, daß Hapag und Lloyd die im Afrikadienst beschäftigten Schiffe den beiden Afrikalinien zu Eigentum übergeben und ihnen damit den Dienst einmal östlich, einmal westlich um Afrika herum zur selbstän-

digen Wahrnehmung überlassen haben. Hapag und Lloyd haben auch die Aktien der beiden Afrikalinien verkauft, so daß die Reedereileitung der Afrikalinien auch innerlich von Hapag und Lloyd unabhängig geworden ist.

Das Dritte, was wir erstrebten, war die Ablösung und Verselbständigung des Hamburg-Südamerika-Dienstes. Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd waren zu etwa 80 v. H. Aktieninhaber der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und betrieben neben der Hamburg-Süd eigene Passage- und Frachtdienste nach Südamerika. Wir hatten uns zum Ziele gesetzt, diese 3 parallelen Dienste zu einem einzigen Dienst zu verschmelzen und sind bei der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd dafür eingetreten, ihre bisher im Südamerikadienst beschäftigten Schiffe der Hamburg-Süd zu überlassen. Es ist uns gelungen, eine Vereinbarung der Beteiligten herbeizuführen, doch trat hier eine besondere Schwierigkeit ein: das war das Verhältnis der beiden Hansestädte Hamburg und Bremen. Bremen erhob Einspruch dagegen, daß die Schiffe, welche bisher vom Norddeutschen Lloyd bewirtschaftet wurden, nach Hamburg überführt würden, und zwar aus begreiflichen Gründen. Ein Schiff bringt mit seiner Ausrüstung und seinem Personal einer Hafenstadt wirtschaftliches Leben. Es wurde deshalb in den Vertrag die Bestimmung aufgenommen, daß die bisher vom Norddeutschen Lloyd bewirtschafteten Schiffe auch weiter in Bremen bereedert, daß insbesondere alle Reparaturen im Wesergebiet ausgeführt werden müßten und daß das Personal in Bremerhaven wohnen bleiben könne. Es ist weiter sowohl im Südamerika- wie auch im Afrikaverkehr Vorsorge dafür getroffen, daß die Abfahrten, die der Norddeutsche Lloyd bisher von der Weser aus gehabt hat, nicht verringert werden. Sowohl die Hamburg-Süd als auch die Afrikalinien, die alle ihren Sitz in Hamburg haben, sind die Verpflichtung eingegangen, die Weserhäfen in derselben Häufigkeit anzulaufen, wie es bisher unter dem Doppelregime von Hapag und Lloyd geschehen war. Die Zusammenfassung des Südamerikadienstes in der Hamburg-Süd ist durchgeführt, und es ist erfreulich festzustellen, daß die Quote, welche bisher die 3 deutschen Linien in dem Pool nach Südamerika gehabt haben, unverkürzt auf die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft übertragen worden ist.

Das Letzte, was im Rahmen der Aufgliederung der beiden großen Konzerne noch geschehen muß, ist die Auslösung des Levantedienstes. Der Levantedienst wird von Schiffen betrieben, welche der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd gehören, und wird geleitet von einer G. m. b. H., die mit einem Gesellschaftskapital von 50000 Reichsmark ausgestattet ist, und welche die ihr von den beiden Muttergesellschaften ausgerüsteten und bemannten Schiffe im Fracht- und Passagedienst nach dem östlichen Mittelmeer betreibt. Es ist beabsichtigt, 2 Aktiengesellschaften zu gründen, 1 Gesellschaft in Hamburg und 1 Gesellschaft in Bremen, welche jede für sich die bisher von Hapag und Lloyd bereederten Schiffe übernehmen sollen. Die beiden Gesellschaften werden die Schiffe dann der bisherigen Betriebsgesellschaft zur Führung des Dienstes überlassen. Das Kapital für die beiden Aktiengesellschaften soll ausschließlich von privaten Wirtschaftskreisen aufgebracht werden. Der Levantedienst ist in den letzten Jahren gut gegangen. Obgleich er nach Palästina, Ägypten und Griechenland geht, wo man sich von dem Judenboykott die schlimmsten Erwartungen versprechen mußte, hat es die Levante verstanden, ihren Anteil an den Frachten gut zu erhalten.

Nachdem die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd auf eine Form zurückgeführt waren, welche sie als Großunternehmungen und nicht mehr

als Trusts, d. h. als einheitlich geleitete Gebilde und nicht als Konglomerate verschiedener Aktiengesellschaften erscheinen ließ, kamen wir zu der Frage des Nordatlantikdienstes. Der Nordatlantikdienst, d. h. die Fahrt der großen Passagier- und Frachtdampfer nach Nordamerika, ist wirtschaftlich nicht rentabel, vor allem deshalb, weil wir in diesem Dienst sehr stark mit den Subventionsmaßnahmen von den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich und Italien zu rechnen haben. Trotz der mangelnden privatwirtschaftlichen Rentabilität muß der Dienst aufrechterhalten werden, weil auf dieser Linie gerade die am meisten repräsentativen Schiffe „Europa“, „Bremen“ und die „Deutschland“-Klasse der Hamburg-Amerika Linie eingesetzt sind. Wenn die Reedereien diesen Dienst aus eigenen Kräften nicht aufrechterhalten können, der Staat die Aufrechterhaltung des Dienstes aber für notwendig hält, muß der Staat die erforderlichen Zuschüsse leisten. Aus technischen Gründen ergibt sich der Wunsch, das vom Staat zu subventionierende Objekt soweit als möglich zu isolieren, damit eine sichere Kontrolle über die Verwendung der Zuschüsse ausgeübt werden kann. Es wird deshalb darum verhandelt, den Nordatlantikdienst von Hapag und Lloyd durch eine oder zwei Betriebsgesellschaften führen zu lassen, welche sich die Erfahrungen und Organisation der großen Reedereien zunutze machen, von den Hauptgesellschaften aber unabhängig sind. Sobald der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd die Last des Nordatlantikdienstes abgenommen wird, nehmen wir an, daß die beiden großen Reedereien in der Lage sein werden, die übrigen Dienste zu betreiben, ohne daß sie einer weiteren Stützung durch die Regierung bedürfen.

Sie sehen die 3 Gesichtspunkte, die uns bei den Hilfsmaßnahmen für die Seeschifffahrt geleitet haben:

1. Ausgleich der Spanne zwischen Reichsmark und Pfund und Dollar;
2. Betriebe zu formen, welche krisenfest sind und Hilfsmaßnahmen des Staates soweit als möglich entbehrlich machen;
3. Entlastung der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd von dem Nordatlantikdienst als einem Dienst, der nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zur Zeit nicht rentabel betrieben werden kann.

Wenn ich Ihnen diese Dinge in einer kurzen halben Stunde vorgetragen habe, so werden Sie vielleicht erstaunt sein zu hören, daß es der Verhandlungen von 2 Jahren bedurft hat, um zu diesem Ergebnis zu kommen. Nicht, daß ich damit sagen wollte, daß sich die Reedereileitungen oder einzelne Persönlichkeiten unter ihnen gegen die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen gestäubt hätten. Es war die Schwierigkeit der Probleme, die zwang, so langsam vorzugehen, wenn nicht unersetzbare Werte zerstört werden sollten. Alle Herren haben bereitwillig mitgearbeitet und waren bemüht, die Verhandlungen zu den bestmöglichen Ergebnissen zu bringen. Besonderen Dank schulden wir außer den leitenden Männern der großen Reedereien selbst dem Führer der Seeschifffahrt, dem Hamburgischen Staatsrat Eßberger, der es mit Takt und Geschick, Sachkunde und Verständnis erreicht hat, daß sich die Beteiligten freiwillig zu den vorgetragenen Vereinbarungen bereitfanden.

Meine Damen und Herren! Ich möchte zum Schluß ganz kurz, wenn ich von der Gegenwart abgehen darf, ein Zukunftsproblem streifen, das mir besonders am Herzen liegt. Es handelt sich um die deutsche Handelsschifffahrt in der Ostsee. Die Ostsee ist in der Nachkriegszeit von den großen Reedereien vernachlässigt worden. Wir haben den Zustand, daß die transatlantische Schifffahrt in Hamburg und Bremen endet. Die Güter, welche für die Ostsee bestimmt sind, oder die Güter, die in der Ostsee aufkommen und nach Übersee

befördert werden sollen, gehen mit den kleineren Ostseedampfern von Bremen und Hamburg in die Ostseehäfen oder werden umgekehrt von der Ostseeschifffahrt nach Hamburg und Bremen zur Umladung auf die transatlantischen Dampfer gebracht. Es ist ein Sammel- und Verteilungsverkehr in Hamburg und Bremen, der wirtschaftlich so günstig ist, wie er nur sein kann. Aber die fremden Länder Schweden, Finnland, Polen und Dänemark beginnen mehr und mehr, sich von diesem Sammel- und Verteilungsverkehr zu lösen. G'dingen, Helsingfors, Stockholm und Kopenhagen entwickeln in steigendem Umfang eine eigene transatlantische Schifffahrt, und wir sehen eine ähnliche Entwicklung, wie wir sie früher einmal zu unseren Gunsten gehabt haben, nunmehr zu unseren Ungunsten vor sich gehen. Zu Beginn des vorigen Jahrhunderts war London der Platz, welcher die Sammel- und Verteilungsfunktion im Überseeverkehr für Europa ausübte. Als die Hansestädte eigene Überseereedereien gründeten, nahmen sie London den Verkehr ab und organisierten den Sammel- und Verteilungsverkehr für die Ostsee bei sich. Nunmehr machen sich die Ostseeländer selbständig, und G'dingen versucht, für die weiter östlich gelegenen Häfen die Rolle zu übernehmen, die heute noch Hamburg und Bremen spielen. Wir können es den fremden Ländern nicht verargen, wenn sie versuchen, sich selbständig zu machen. Wir sehen, daß G'dingen Linien entwickelt, die nach allen Teilen der Welt gehen, nach Nord- und Südamerika, nach Afrika und Australien und das, obwohl G'dingen nur ein Land hinter sich hat, das 30 Millionen Menschen zählt und wirtschaftlich bestimmt nicht so stark erschlossen ist wie Deutschland.

Wir müssen, wenn wir auf den Verkehr der Ostsee nicht verzichten wollen, unsere Ostseehäfen instandsetzen, an diesem Verkehr teilzunehmen, und können nicht mit Ruhe ansehen, daß die polnischen und skandinavischen Linien versuchen, in unseren Ostseehäfen Güter für ihre transatlantischen Dienste einzunehmen. Ich vertrete deshalb seit langem den Standpunkt, daß wir bestrebt sein müssen, Königsberg zu einem Ausgangspunkt transatlantischer Linien zu machen und zunächst eine Linie von Königsberg nach Nordamerika einzurichten, damit wir einen Stützpunkt schaffen, welcher für die weitere Überseeschifffahrt von und nach der Ostsee ausgebaut werden kann. Wenn ich diesen Gedanken ausspreche, so werden Sie mir glauben, daß ich damit in Hamburg und Bremen wenig Zustimmung finde. Ich fühle mich als Prediger in der Wüste, aber ich bin überzeugt, daß wir unsere Ostpolitik nicht durchführen können, wenn wir nicht Königsberg zum Ausgangshafen einer transatlantischen Schifffahrt machen. Hinter Königsberg liegt Rußland. Es wird der Tag kommen, wo dieses weite und unerschlossene Land dem Welthandel wieder zugänglich wird, und für diesen Zeitpunkt müssen wir Vorsorge treffen, daß Königsberg als der östlichste eisfreie Hafen in den Verkehr mit Rußland eingeschaltet wird und der Handel nicht nur über Wladiwostok oder das Schwarze Meer geht. Wir können diesem Programm im Augenblick keine Verwirklichung geben, weil wir durch andere Aufgaben zu stark belastet sind und die Zeit abwarten müssen, bis die Währungsfragen geklärt sind. Ich bin aber aus dem gleichen Gedanken heraus immer dafür eingetreten, den Seedienst nach Ostpreußen zu fördern und die deutsche Flagge wenigstens in dem Küstenverkehr zwischen Swinemünde und Pillau zu zeigen. Wir haben in diesem Jahre auch einen besonderen Touristendienst nach Helsingfors eingerichtet und wollen den Ostseestaaten zeigen, daß wir unsere Interessen in der Ostsee nicht aufgegeben haben.

Meine Damen und Herren! Ich bin seit 9 Jahren verantwortlich für die staatlichen Maßnahmen gegenüber der Seeschifffahrt und habe diese Fragen

7 Jahre hindurch auch im Reichstag zu vertreten gehabt: besser gesagt, ich hätte sie vertreten müssen, wenn ich Gelegenheit dazu gefunden hätte. In den 7 Jahren ist in den verschiedenen Reichstagsausschüssen nicht ein einziges Mal von irgend-einem Abgeordneten zu der Seeschiffahrtspolitik eine Frage gestellt oder eine Maßnahme beanstandet worden. So gering war unter dem früheren Regime das Interesse für alle Fragen, die mit der Handelsschiffahrt zusammenhingen. Und heute? Der Führer und Reichskanzler nimmt an dem Stapellauf der „Scharnhorst“ teil; er fährt nach Cuxhaven, um die Rettungsmannschaft der „New York“ zu beglückwünschen und ihr als erster die Hand zu drücken; der Führer und Reichskanzler nimmt an der Probefahrt der „Scharnhorst“ teil: Sie werden verstehen, wie dankbar und glücklich ich bin, daß die Bedeutung der Seeschiffahrt von dem Führer und Reichskanzler so klar erkannt ist. Wer an Deutschland glaubt und um eine deutsche Zukunft ringt, muß wissen, daß Deutschland nicht leben kann ohne eine starke, moderne, leistungsfähige Handelsschiffahrt, ja ich möchte sagen ohne die leistungsfähigste Handelsschiffahrt der Welt. Sie ist die Stütze der Kriegsmarine, der Pionier für den Handel und „Der Kuder der Nation“.

Heil Hitler!

## Buchbesprechungen

**Walther Beckert, Reform der Reichsverkehrspolitik!** Dortmund 1934. Verlag von Fr. Wilh. Ruhfus. 20 Seiten. DIN A 4 mit 4 Anlageblättern mit graph. Darstellungen. RM 3,—.

Um die vorliegende Schrift hat sich 1934 in der westdeutschen Tagespresse ein lebhafter Meinungsaustausch entwickelt. Kritik und Antikritik verdeutlichten die aus der Schrift sich mehr indirekt ergebende Tatsache, daß ihre Forderungen den Interessen der Binnenschiffahrt entgegenkommen. Die folgende Besprechung der Beckert-schen Ausführungen von verkehrswissenschaftlichem Standpunkt sieht von dem mit ihnen verbundenen interessenpolitischen Einschlag ab und wertet sie rein als auf die Förderung der Gesamtwirtschaft gerichteter Reformvorschlag. Eine solche Würdigung der Schrift legt sich um so mehr nahe, als ihr Verfasser auf knappem Raum volkswirtschaftlich bedeutsame Prinzipfragen der Reichsbahntarifpolitik, die von Zeit zu Zeit sich zu vergegenwärtigen lohnt, aufrollt und durch Aufstellung von Forderungen zu beantworten sucht.

Einleitend stellt Beckert die relativ gute Behauptung der Reichsbahn-Güterverkehrs-Leistungen und -Einnahmen in den Krisenjahren 1931 und 1932 heraus. Daß die tkm-Leistung dieser Jahre gegenüber 1913 nicht so sehr gesunken ist wie die Mengenleistung, trifft zwar zu, doch nicht in dem Maße der von Beckert angegebenen Prozentsätze. Soweit diese die t-Leistung, die Durchschnittseinnahmen pro t und die durchschnittliche Transportweite betreffen, sind sie sämtlich falsch (man vergleiche die Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft). — Die durch Vergleich der Entwicklung des Großhandelsindex, des Lebenshaltungsindex und der Reichsbahnfrachten 1927:1931/32 gewonnene Feststellung, daß „relativ betrachtet das Niveau der Reichsbahnfrachten beträchtlich über dem Stande von 1927 liegt,“ ist nicht abzustreiten. Eine Würdigung der darin zum Ausdruck kommenden Einnahmepolitik der Reichsbahn hat die staatlich bedingten Ausgabenbestimmungsgründe (Reparationsverpflichtungen, politische Pensionslast, Krisenbekämpfungsmaßnahmen, Beamtenbesoldungsgrundsätze) zu berücksichtigen.

Beckerts weitere Argumentation gipfelt in folgenden Präntentionen:

1. Gegenüber 1925 zeigt die tonnenkilometrische Einnahme der Reichsbahn 1932 eine Senkung von 13%. Dabei ist aber die Einnahme aus den gesamten Normaltarifen und aus dem Expreßgut-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehr ungefähr gleich geblieben, diejenige aus den Ausnahmetarifen, insbesondere den Kohlen-Ausnahmetarifen, bedeutend stärker (um 20 v II bzw. 25 v II) gesunken.

2. Benachteiligt durch dieses Verhältnis sind die Mittel- und Kleinbetriebe, die hauptsächlich auf die überhöhten Normaltarife angewiesen sind. „Ein sehr großer Teil der Reichsbahn-Ausnahmetarife kommt für sie überhaupt nicht in Frage, sei es wegen enger Begrenzung ihres Geltungsbereichs, wegen ihrer individuellen Beschränkung auf den Einzelfall oder aus anderen Gründen.“

3. „Der hochwertige Verkehr der Reichsbahn hat 1925—1932 durch den Kraftwagen nicht gelitten, sondern hat im Gegenteil trotz diesem Wettbewerb einen höheren Anteil an den Erträgen erwirtschaften können.“

Beckert zieht die Folgerung, daß zwecks Befreiung des Mittel- und Kleinbetriebs von der Belastung durch die indirekt von ihm zu tragenden Ausnahmetarife die Normalfrachten der Wagenladungsklassen und die Frachten des höchstwertigen Verkehrs stark gesenkt und wenigstens der allgemeinen Preislage angepaßt werden sollten. Die Mittel dafür könnten unschwer aus der Beseitigung entbehrlicher Ausnahmetarife gewonnen werden. Durch die Senkung der Normaltarife und der Tarife des höchstwertigen Verkehrs lasse sich zugleich der Wettbewerb Eisenbahn—Kraftwagen in gesunde Bahnen lenken.

Diese Feststellungen und Forderungen Beckerts begegnen stärksten Einwänden und Bedenken.

Zu 1. Nur durch die Wahl des Jahres 1925 als Ausgangspunkt ist es Beckert möglich, eine starke Diskrepanz in der neueren Niveauentwicklung von Normal- und Ausnahmetarifen festzustellen. Man braucht sich nur Beckerts graphische Darstellungen der Frachteinnahmen je tkm der verschiedenen Verkehrsgattungen 1924—1932 (Anlage 3, II) vorzunehmen, um zu erkennen, daß 1924/25 die Kurven außergewöhnliche Ausschläge zeigen, so 1925 die der Normaltarife nach unten, die der Kohlenausnahmetarife nach oben. Man nehme das Jahr 1926, von dem an die Kurven ruhiger verlaufen, als Ausgangspunkt — und die Diskrepanz zwischen Normal- und Ausnahmetarif-Niveau 1932 verringert sich auf rd. 3 Prozent!

Zu 2. Ist damit Beckerts These von der Überhöhung der Normaltarife gegenüber den Ausnahmetarifen auf das tatsächliche, geringe Maß zurückgeführt, so bleibt doch des weiteren zu prüfen, ob die Ausnahmetarife in der präferierten Allgemeinheit als eine Benachteiligung der Mittel- und Kleinbetriebe anzusprechen sind. Hierzu ist einmal darauf hinzuweisen, daß zahlreiche wichtige Ausnahmetarife für einzelne Güter allgemeingültig sind, also nur ihrer Form halber als Ausnahmetarife figurieren. Doch auch Ausnahmetarife, deren Bedingungen nur von bestimmten Großverfrachtern erfüllt werden können, liegen oft im Interesse einer Vielzahl mittlerer und kleinerer Empfänger. Auch wird man nicht abstreiten können, daß, wie man Wagenladungstarife auf Grund des Kostenverhältnisses gegenüber Stückguttarifen für berechtigt hält, auch Tarifermäßigungen für massenhaftere Auflieferungen sich rechtfertigen lassen. Schließlich darf man nicht vergessen, daß viele Ausnahmetarife zusätzlichen Verkehr erst ermöglichen, der, sobald er mehr als die Zuwachskosten deckt, eine Entlastung der bisherigen Verkehrsmittelbenutzer bedeutet. Diese Rechtfertigung von Ausnahmetarifen hindert mich indessen nicht, die aus der Individualisierung der Tarifpolitik durch Ausnahmetarife sich ergebenden Bedenken zu erkennen<sup>1)</sup> und damit den Beckertschen

<sup>1)</sup> Vgl. Napp-Zinn, Binnenschiffahrt und Eisenbahn, Leipzig 1928, S. 115.



Mahnungen wenigstens eine stark eingeschränkte Berechtigung zuzusprechen. Klar muß man sich aber darüber sein, daß eine Beseitigung oder Senkung der Ausnahmetarife, bei denen eine Nachprüfung ihres pro et contra eine solche Maßnahme rechtfertigen könnte, nicht im entferntesten die Mittel ergeben kann, die zu einer Normaltarifsenkung des von Beckert gewünschten Ausmaßes nötig sind. — Selbstverständlich bleibt eine Senkung des überhöhten Reichsbahntarifniveaus ein dringender Wunsch; auch wird man dabei eine stärkere Senkung der Normaltarife als der Ausnahmetarif ins Auge fassen können. Die Möglichkeit hierzu wird im wesentlichen nur eine weitere Belebung der Gesamtwirtschaft mit entsprechend gesteigerter Transportnachfrage bieten können, wobei die Wechselbeziehungen zwischen Verkehrspreis und -nachfrage zu berücksichtigen sind. Voraussetzung für eine Tarifsenkung ist dabei, daß man die Reichsbahn nicht als Wohlfahrtsinstitut für die Verkehrsmittelindustrie und die Reichsbahnbediensteten betrachtet. —

Zu 3. Die Unsicherheit der 1930 von der Reichsbahn angestellten Berechnungen ihres Einnahmenausfalls durch den Kraftwagenwettbewerb ist bekannt.<sup>1)</sup> Beckerts ihnen entgegengestellte Behauptung einer Einflußlosigkeit des Kraftwagenwettbewerbs auf die Reichsbahneinnahmen ist indessen unhaltbar. Die Diktion verschiedener Stellen der Beckertschen Schrift erweckt den Anschein, als ob selbst in der Krise der Reichsbahnverkehr hochwertiger Güter absolut keinen Rückgang erfahren habe. Der Nachweis Beckerts beschränkt sich aber in Wirklichkeit nur darauf, daß der Prozentsatz des Expreßgut-, Eilgut- und Frachtstückgutverkehrs und des Verkehrs der Wagenladungsklassen A—C 1931:1925 leistungsmäßig sich gut behauptet hat und einnahmemäßig leicht gestiegen ist. Hieraus die erwähnte Folgerung zu ziehen, ist abwegig. Denn die allgemein bekannte Tatsache der stärksten Einwirkung der Krise auf die Produktionsgütererzeugung bedingt auch Strukturänderungen des Verkehrs in der Krise, in Sonderheit eine scharfe Drosselung der Erz-, Baustoff- und Industriekohle-Transporte, so daß eine stärkere Erhöhung des Eisenbahntransportanteils hochwertiger Güter das Natürliche wäre. Ihr Ausbleiben deutet auf die Wirkung des Kraftwagenwettbewerbs hin. Diese annäherungsweise zu beziffern, ist für Krisenzeiten noch schwieriger als für normale Zeiten, so daß selbst eingehendere statistische Untersuchungen fragwürdig bleiben müßten. — Jedenfalls hat Beckert den Beweis, daß der Kraftwagenwettbewerb das Tarifsystem der Reichsbahn nicht gefährde, ebensowenig erbracht, wie es glaubhaft ist, daß allein durch die geforderte Tarifsenkung der Wettbewerb Eisenbahn—Kraftwagen in gesunde Bahnen gelenkt werden könne.

Mit der verlangten Tarifreform will Beckert zugleich die Benachteiligung der Binnenschifffahrt durch die hohen Normaltarife für Anfuhr und Ablauf von Wasserumschlagsgütern beseitigen. Er knüpft daran die weitere Forderung der Übertragung von „Mitläuferverkehrs-Ausnahmetarifen“ auch auf den Wasserumschlags-Zu- und -Ablauf; ein Gedanke, den auch ich entwickelt, dessen Verwirklichungsschwierigkeiten ich aber zugleich gezeigt habe.<sup>2)</sup> — So sehr dem Wunsch des Verfassers nach Erhaltung der Binnenschifffahrt als selbständigen leistungsfähigen Verkehrsträgers beizupflichten ist, so nachdrücklich muß seinem Vorschlag, dieses Ziel durch einen weitreichenden Abbau der Ausnahmetarife zugunsten einer Senkung

1) Vgl. Institut für Verkehrswissenschaft a. d. U. Köln, Eisenbahn und Kraftwagen, Verhandlungen der Düsseldorfer Tagung vom 27. Mai 1930 und Kritik von A. F. Napp-Zinn, Köln 1931, S. 146 f.

2) Vgl. Napp-Zinn, Binnenschifffahrt und Eisenbahn. Leipzig 1928, S. 115 f.

des Normaltarifs zu erreichen, als für Reichsbahn und Volkswirtschaft untragbar widersprochen werden.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

**W. Hamacher**, Dipl.-Kfm. Dr. oec., *Die Neuordnung des Eisenbahnwesens und der Kraftwagenwettbewerb in Frankreich. Betriebswirtschaftspraxis und Betriebswirtschaftslehre*, Heft 5. Berlin 1935. Deutscher Betriebswirte-Verlag G. m. b. H. 132 Seiten mit 21 graphischen Darstellungen und Kartenskizzen, ferner 14 Abbild. der französischen Schnelltriebwagen, im Text und auf Klapptafeln. RM 6,—.

Angesichts des absoluten Mangels neueren deutschen Buchschritttums über die Verkehrswirtschaft Frankreichs ist diese Arbeit, die sich sogleich zwei Komplexe, nämlich das allgemeine Eisenbahnproblem und die eng mit ihm verschwisterte Eisenbahn-Kraftwagen-Frage, zur Behandlung gestellt hat, zumal sie das diesbezügliche französische Schritttum vollauf beherrscht und die persönliche Unterstützung zahlreicher französischer Verkehrsfachmänner gefunden hat, besonders willkommen zu heißen.

Als Betriebswirt hat der Verfasser das Kostenproblem in den Vordergrund seiner Betrachtungen gerückt, die indessen das gesamte Feld der Verkehrswirtschaft und -politik umfassen. Der Leitgedanke, den er seiner Kritik der französischen Landverkehrspolitik und seinen eigenen Reformvorschlägen zugrunde gelegt hat, ist „Herstellung der Wirtschaftlichkeit zum Nutzen der allgemeinen Wohlfahrt“.

Es kann dem Verfasser nicht schwer fallen, an der Betriebs- und Finanzpolitik der französischen Eisenbahnen, die in den Jahren 1929—1933 in ein Defizit von 13 $\frac{1}{2}$  Milliarden Francs (= über 2,2 Milliarden RM) hereingeschlittert sind, harte, berechtigte Kritik zu üben. Angesichts der allgemeinen Verkehrsaussichten und des Wettbewerbsvermögens des Kraftverkehrs widerrät Hamacher jeder Kapazitätserweiterung und Vergrößerung des Anlagevermögens der Eisenbahnen. Für eine weitere Umstellung der Eisenbahnen auf den elektrischen Betrieb sieht er weder nach der Seite des Kapitalmarktes noch der des Trends des Eisenbahnverkehrs die nötigen Vorbedingungen gegeben. Den Einsatz von Personenverkehrstriebwagen, deren Bauarten und Kosten er besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat, empfiehlt er vornehmlich zur Auflockerung der Zugdichte auf den Hauptstrecken, während ihr Einsatz auf Nebenstrecken die Vergrößerbarkeit des Verkehrssubstrates zur Voraussetzung hat, anderenfalls der Ersatz durch Kraftverkehr wirtschaftlicher ist. Hinsichtlich der Verwaltung der Eisenbahnen spricht sich Hamacher mit guten Gründen für eine baldmöglichst durchzuführende Verstaatlichung und einheitliche Führung der französischen Eisenbahnen aus, wobei freilich die Größe der von ihm veranschlagten Kostenersparnisse problematisch bleibt. Zahlenmäßig unzureichend fundiert und betriebs- wie volkswirtschaftlich bedenklich erscheint Hamachers Vorschlag, 19 000 km Nebenstrecken aus dem allgemeinen Eisenbahnnetz herauszunehmen und selbständig als Lokalbahnunternehmen zu verwalten.

Die Kostenanalysen des Kraftverkehrs zeigen, selbst wenn man die Kostenberechnungen der Automobilfirmen vorsichtig bewertet, wie außerordentlich weit heute seine Wettbewerbskraft reicht, daß insbesondere, wie auch die in den letzten Monaten in Frankreich zufolge dem Dekret vom 19. April 1934 zwischen Eisenbahnen und Kraftverkehrsgewerbe geschlossenen Verkehrsteilungsabkommen beweisen, die Eisenbahnen auf Nebenstrecken im Personenverkehr gegenüber dem Autobus nicht mehr wettbewerbsfähig sind. Dem Eigeneinsatz des Kraftwagens

durch die Eisenbahnen, über den er interessant unterrichtet, steht Hamacher ablehnend gegenüber. Wiederholt äußert er in seiner Arbeit einen direkten horror vor dem Monopol, das er hinsichtlich der Eisenbahnen offenbar als ein unvermeidbares Kreuz betrachtet. Wohl will er durch Konzessionierung eine Übersetzung und ein Hinübergreifen des Kraftfahrzeugwerbes in ihm wirtschaftlich nicht zukommende Relationen vermieden sehen, doch lehnt er einen numerus clausus ab. Wenn Hamacher abschließend eine grundsätzliche Verkehrsteilung zwischen Eisenbahnen und Kraftverkehr verlangt, derzufolge die Eisenbahnen auf jeden Personenverkehr auf geringe Entfernungen (mit Ausnahme von Paris) und grundsätzlich auf den gesamten Stückgutverkehr, der Kraftwagen hingegen grundsätzlich auf den gesamten Massengutverkehr verzichten soll, so scheint eine solche generelle Lösung sowohl hinsichtlich der Wahl des Trennungsstriches wie im Hinblick auf die alsdann dem Kraftverkehrsgewerbe wohl oder übel zu gebende Organisation reichlich problematisch. Er erleichtert sie sich insofern, als er eine ausschließliche Ausrichtung der beiderseitigen Preise nach den Selbstkosten verlangt und jede Preisdifferenzierung verwirft. Wenn Hamacher dabei dem Werttarif jeden gemeinwirtschaftlichen Charakter abspricht, so hat er zweifelsohne die Problematik der Verkehrspreisbildung nicht erschöpft. Das hindert nicht, dieser Schrift auch in genereller Hinsicht für das Eisenbahn-Kraftwagen-Problem Beachtung beizumessen und sie kritischem Studium zu empfehlen.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

**Alfred Birk**, Ing. Dr. e. h., o. ö. Professor i. R. der Deutschen Technischen Hochschule in Prag. Die Straße. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte. Karlsbad-Drahowitz 1934. Adam Kraft Verlag. IV, 455 S. Mit 142 Abb. auf 30 Tafeln. Geh. RM 10,— (Kč 95,—); geb. RM 12,50 (Kč 118,75).

Das Wort *via vita*, unter dem der 7. Kongreß des internationalen ständigen Verbandes der Straßenkongresse in München im vergangenen Jahre stand, wird in der ganzen Größe seiner Wahrheit in dem umfassenden Buch von Birk bestätigt. Die Straße als Lebensspenderin, als Vorbedingung jeder Kulturarbeit, als Staatenbildnerin, in der Geschichte der Menschheit vom grauen Altertum bis zum heutigen Tage wird von Birk durch seine in mühseligster Kleinarbeit auf alle menschlichen Kulturen sich erstreckenden Untersuchungen gerade zu der Zeit uns in ihrer Bedeutung nahe gebracht, da wir wieder Interesse an der Straße gewonnen haben. Man kann nur bedauern, daß das Birksche Werk durch widrige Umstände um ein Jahrzehnt zu spät in die Hand des Lesers gelangt; zu der Zeit, da es geschrieben wurde, die noch nicht wie heute von der Bedeutung der Straße erfüllt war, wäre die Schrift eine bahnbrechende Tat gewesen. Der Verdienst hierfür bleibt Birk trotzdem ungeschmälert.

Soviel Lehrbücher über die Straßentechnik es auch geben mag, so fehlte das eine Buch, das die Technik der Straße in Verbindung mit der Wirtschaftsgeographie und der Geschichte der Völker gebracht hätte. Gerade daß Birk sehr eingehend auf die religiösen, politischen, wirtschaftlichen und strategischen Beweggründe eingeht, durch die die Völker zum Bau von Straßen veranlaßt wurden und aus denen heraus sich die Verschiedenheit der Systeme der Straßennetze ergeben, macht das Werk außer für den Straßenbautechniker auch für jeden wertvoll und anziehend, der Verständnis hat für die tiefen Erkenntnisse, die sich aus der ewig wiederkehrenden Geschichte der Menschheit schöpfen lassen. Die Bedeutung des Buches für den Straßenbautechniker aber hat am deutlichsten Dr. Todt

in München durch die Worte gekennzeichnet, daß der straßenbauende Ingenieur im allgemeinen als Mann der Technik ungeschichtlich eingestellt ist, daß aber große Aufgaben der Gegenwart nicht gelöst werden können ohne Kenntnis der geschichtlichen Vergangenheit, denn jede Großtat hat ihre Wurzeln in der Vergangenheit.

Daß auch im Straßenbau sich wie auf so vielen anderen Gebieten im Laufe der Jahrhunderte und Jahrtausende die Geschehnisse wiederholen, kommt bei Birk überzeugend zur Darstellung. Straßen und Straßennetze werden gebaut, verfallen oder werden zerstört, um nach Jahrhunderten mit gleicher Führung wieder aufgerichtet zu werden. Die älteste Straße Chinas ist heute auch seine einzigste und größte Autostraße, und da, wo das Straßennetz der Inkas Jahrhunderte hindurch vom Urwald überwuchert war, fängt der Mensch heute wieder an, große Autostraßen zu ziehen. So zwingend sind die Gesetze, die von der Gestaltung der Erde den Menschen und ihrem Tun auferlegt werden.

Besonders nahe liegt uns dieses Zurückgreifen auf frühere Taten oder Gedanken bei den Betrachtungen von Birk über den Generalwegeplan für Deutschland, den Christ. Friedrich von Lüder im Jahre 1779 veröffentlichte. Zu dieser Zeit hatte sich in Frankreich und Österreich der Gedanke des Baues von Durchgangsstraßen durchgesetzt, während im eigentlichen Deutschland, das zwischen diesen beiden Staaten lag, das Straßenwesen sich unter dem Joch der Kleinstaaterei immer mehr und mehr zersplitterte. Die Gefahr stand vor der Tür, daß der Verkehr zwischen Süd- und Nordeuropa über Frankreich und Österreich gehen und Deutschland ausschalten würde. Aber auch der Verkehr im Innern Deutschlands drohte allmählich zum Schaden der Volkswirtschaft Einbuße zu erleiden. Diese Gefahr erkannte Lüder und setzte sich mit einem für seine Zeit erstaunlichen Weitblick über die Grenzen der Kleinstaaterei hinweg, um — ein Friedrich List der Straße — ein nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten gedachtes Straßennetz zu entwickeln. Die Verbindung der bedeutenden Industrie- und Handelsorte Deutschlands untereinander und Angliederung dieser Straßen an die der großen Nachbarstaaten sind wesentliche Züge von Lüders Plan. So entstehen Verkehrswege, die von der Schweiz, von Italien und von Frankreich gegen Norden und von Polen, Österreich und Böhmen nach Holland laufen. Betrachtet man dieses Netz, so erkennt man in ihm die Keimzelle des Reichsautobahnnetzes des Führers, das heute noch, nach fast 150 Jahren demselben Ziel dienen soll, das Lüder vorschwebte, der engen Verbindung der deutschen Stämme und ihrer Wirtschaften über die Hindernisse staatlicher Grenzen hinweg.

Eines noch lehrt die Geschichte der Straße. Zu allen Zeiten der Menschheitsentwicklung fiel die Durchführung großzügiger Straßenbauten zusammen mit der politischen und kulturellen Blüte von Staaten und Völkern. Sie war immer verknüpft mit den Namen großer geschichtlicher Persönlichkeiten, die mit starker Hand und schöpferischem Geist Nationen schufen. Von Darius über Caesar und Napoleon führt eine lückenlose Kette zu dem Namen Adolf Hitler. —

Der Techniker kommt bei Birk nicht zu kurz weg. Die Technik des Straßenbaues in den verschiedenen Zeitaltern bis in die neueste Zeit hinein wird von ihm untersucht, wobei er sich wiederum nicht allein auf Feststellungen von Tatsachen beschränkt, sondern die Straßenbautechniken zu erklären versucht, als Auswirkung der sie ersinnenden Straßenbaumeister, die wiederum in Kenntnissen und Anschauungen von ihrer Umgebung abhängig waren.

Auch die geographischen, geopolitischen und geologischen Vorbedingungen der Straßenbauten der Menschheit werden von Birk eingehend untersucht.

Das Werk gliedert sich wie folgt:

1. Das Altertum des Straßenbaues, wobei das alte China, Syrien, Persien, Hellas und vor allem Rom eingehender untersucht werden.
2. Das Mittelalter des Straßenbaues. Hier wird der Entwicklung des Straßennetzes in Deutschland ein besonders weiter Raum eingeräumt.
3. Die neue Zeit im Straßenbau, wobei die Wirtschaftssysteme, Merkantilismus, Industriesystem und die Blütezeit des Straßenwesens nach den napoleonischen Kriegen die Anhaltspunkte bilden.
4. Die Gegenwart, wobei die nunmehr wohl abgeschlossene Auseinandersetzung zwischen Eisenbahn und Straße und das Ringen zwischen Kraftwagen und Straßentechnik beleuchtet werden, um mit einem Blick in die Zukunft das Werk zu schließen.

Bei diesem Blick in die Zukunft, bei dem Birk feststellt, daß der Kraftwagen die Straße wieder zur Weltstraße erhoben hat, unterstreicht der Verfasser die Notwendigkeit, daß für den Bau von Autostraßen nach dem Vorbild der Eisenbahn möglichst einheitliche Formen und Vorschriften in allen europäischen Ländern aufgestellt werden, und fährt fort: Das deutsche Reichsautobahngesetz bereitet schon den Weg für solche überstaatlichen Vereinbarungen, indem es ein bau- und betriebstechnisch einheitlich ausgeführtes Straßennetz schafft, das als ein Durchgangnetz nach allen Weltgegenden auch auf die anschließenden Netze, die ihm zeitlich nachfolgen, bestimmenden Einfluß nehmen wird.

Regierungsbaurat a. D. Dr.-Ing. Heisterbergk, Krefeld.

**Rudolf R. Hecht, Dr., Die Frachtenbildung in der Rheinschiffahrt.**  
Preistheoretische Studie. (Basel) 1933. Selbstverlag. VI, 236 Seiten.

Mit Recht prätendiert diese Studie eine Lücke in der Rheinschiffahrtsliteratur zu schließen; denn tatsächlich fehlt es trotz ihres außerordentlichen Umfanges bislang an einer tiefergreifenden Untersuchung der Preisbildung der Rheinschiffahrt. Neben allgemeinen Ausführungen und Darstellungen der Frachtenentwicklung hat lediglich die Kostenseite, überwiegend unter betriebswirtschaftlichem Gesichtspunkt, eine wissenschaftliche Durcharbeitung erfahren. Es verdient indessen und deshalb der Erwähnung, daß diejenige Persönlichkeit, die bisher praktisch und wissenschaftlich das meiste für eine kostenmäßige Erfassung und Ausrichtung der Rheinschiffahrt geleistet hat, der allzu früh verschiedene Alfred Weyhenmeyer, mich seinerzeit eindringlich auf die Erwünschtheit einer Untersuchung der Rheinschiffahrts-Preisbildung hingewiesen hat. Ob die vorliegende Studie ihm konform erschienen wäre, kann allerdings bezweifelt werden. Denn einerseits im wissenschaftlichen Denkansatz, andererseits in ihren grundsätzlichen Forderungen an die Rheinschiffahrtspolitik stellen Weyhenmeyer und Hecht Antipoden dar, insofern der erstere in den Kosten den Ausgangspunkt des wirtschaftlichen Geschehens erblickte und die Kostengestaltung des Betriebs als Richtschwert seiner Existenzberechtigung anerkannte, während Hechts Betrachtungsweise primär eine marktmäßige ist und schließlich zu der Forderung einer staatlichen Regulierung des Marktes führt. Dies hindert allerdings nicht, daß in vielen Einzelfragen, z. B. in der Verwerfung kostenerhöhender Krisenbekämpfungspläne (Sonntagsruhe, „künstliches Kleinwasser“), sich beide hätten die Hand reichen können. —

Hecht hat der eigentlichen Preisuntersuchung einen zwei Fünftel des Buches einnehmenden Aufriß der Rheinschiffahrt vorangeschickt, in dem vornehmlich die Rheinschiffahrtsleistung, die Angebotsgruppen, die Marktsituation dargestellt sind.

Das eigentliche Thema ist als „preistheoretische Untersuchung der Frachtenbildung in der Rheinschiffahrt“ bezeichnet. Damit ist bereits zum Ausdruck gebracht, daß die Arbeit eine Beschreibung der Frachtgestaltung, insbesondere auch eine an sich erwünschte Darstellung der Technik und des Umfangs der Frachtbildung durch langfristige Frachtverträge, durch Termingeschäfte, auf dem freien Markt, vermissen läßt. Der Verfasser unterwirft zunächst eine Reihe einseitiger Anschauungen, so der Preisbildung „nach den Selbstkosten“, „nach Angebot und Nachfrage“, vom „freien Markt“ einer ablehnenden Kritik. Daran schließt sich eine von einer guten Beherrschung der volkswirtschaftlichen Theorien zeugende kritische Anwendung der wichtigsten Preisbildungs-Theorien auf die Rheinschiffahrts-Frachtenmärkte. Dabei ist die subjektive Wertschätzung als Ausgangspunkt der Preisbildung zutreffend betont. Mich würde dies indessen nicht hindern, den Kosten die Stellung einer stärkeren Richtlinie für die Preisgestaltung zuzusprechen. Hecht geht hingegen der Auffassung einer Ausrichtung der Frachten nach den Kosten zunächst sehr scharf zu Leib — wobei ich seine Argumente als Abweichungen von dem Prinzip durchaus anerkenne, aber nicht als völlige Aufhebung betrachte —, gibt dann aber doch — mit Recht — zu, daß „indirekt die vermeintlich richtigen (aber wissenschaftlich unter Umständen unrichtigen) Selbstkostenberechnungen oder -schätzungen als hintere Markkulissen auf die subjektive Wertschätzung zur Preisbildung von Einfluß sind“. Aus den weiteren Betrachtungen verdient die dem praktischen wie wissenschaftlichen Fachmann zwar bekannte, aber selten klar herausgestellte Unterscheidung zwischen Nominal- und Realpreis in der Rheinschiffahrt und die darauf fußende Kritik der Brauchbarkeit von Frachtstatistiken und Frachtindices der Beachtung.

Die Lektüre der vielseitigen Studie kann allerdings nicht als Genuß bezeichnet werden. Dafür ist einmal die Disposition nicht straff genug. Zum Teil als Folge hiervon müssen allzu oft Wiederholungen in Kauf genommen werden. Eine Unzahl von Fußnoten, in denen oft wesentliche Fragen behandelt sind, bedingt eine dauernde Zerreißung des grundlegenden Gedankengangs. Schließlich wirkt, zumal bei der an sich gegebenen Schwere der entwickelten wissenschaftlichen Probleme, ein allzu breiter und vielfach geschrobener Stil belastend. Gleichwohl lohnt es sich den zwar gewundenen, aber doch zu einer letztlich einheitlichen Auffassung der Preisbildungs- und Organisationsproblematik der Rheinschiffahrt führenden Gedankengängen zu folgen.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

**Robert Glücksmann**, Prof. Dr., Allgemeine Fremdenverkehrskunde.  
Bern 1935. Verlag von Stämpfli & Cie. VIII, 160 Seiten. Geb. RM 8,—.

Der frühere Leiter des Berliner Forschungsinstituts für den Fremdenverkehr, zugleich Herausgeber des kürzlich eingegangenen „Archivs für den Fremdenverkehr“, Verfasser bekannter Werke über das Gaststättenwesen, legt nunmehr diese von den schweizerischen Fremdenverkehrsorganisationen geförderte Schrift vor. Abweichend von der wohl vorherrschenden Auffassung und im Gegensatz zu seiner eigenen, viel weiter ausgreifenden früheren Definition, die sogar den Wanderungsverkehr zum Fremdenverkehr i. w. S. rechnete, will Glücksmann nunmehr den Begriff des Fremdenverkehrs auf den „Verkehr“ der Fremden am Unterkunftsort beschränken und definiert ihn „als die Summe der Beziehungen zwischen einem am Orte seines Aufenthaltes nur vorübergehend befindlichen Menschen und Menschen an diesem Ort“. Diese begriffliche Einschränkung hat allerdings gegenständlich für das Buch nichts zu sagen, da Glücksmann auch die Behandlung



des zum Fremdenverkehr (in seinem Sinn) führenden Reiseverkehrs im Rahmen der Fremdenverkehrskunde für notwendig erachtet und dementsprechend verfährt.

Allgemein hat Glücksmann den Rahmen seines Buches sehr weit gespannt, so daß der Leser mit den verschiedensten Seiten des Fremdenverkehrs bekannt wird und seine Probleme größtenteils, wenn auch z. T. nur im Umriß, kennenlernt. Verteilung und Benennung des breiten Stoffes können allerdings nicht durchgehend als glücklich bezeichnet werden. Ein 1. Kapitel „Grundlagen“ entwickelt Begriff und statistische Abgrenzung des F.-V., geht auf seine soziologische Seite ein und analysiert eingehender die Motive des Fremdenverkehrs nach Mensch und Ort. Das 2., umfangreichste Kapitel ist betitelt „Die wirtschaftlichen Wirkungen des F.-V.“, die nach drei Richtungen: Handels- und Zahlungsbilanz, die unmittelbaren und die mittelbaren F.-V.-Gewerbe untergegliedert sind. Glücksmann will unter unmittelbaren F.-V.-Gewerben die verstehen, die ihre Daseinsmöglichkeit allein oder vorwiegend dem F.-V. verdanken, unter mittelbaren die, die zwar vom F.-V. alimentiert werden, aber auch andere Existenzgrundlagen aufweisen. Diese Einteilung ist ungeschickt, da sie einerseits durch den überdies unexakten Maßstab der mehr oder minder weitgehenden Abhängigkeit vom F.-V. zusammengehörige Erscheinungen, so die verschiedenen Verkehrszweige, zerreißt, andererseits den Gegensatz: Ganz—Teilweise, mit dem Gegensatz: Unmittelbar—Mittelbar verquickt. Inhaltlich beschränkt sich die Darstellung nicht auf die Wirkungen, gibt vielmehr einen Überblick auch über Leistungsangebot, Organisation, Leistungen der F.-V.-Gewerbe. Das mit „Die sozialen Wirkungen des F.-V.“ bezeichnete 3. Kapitel behandelt heterogene Gegenstände: einerseits die städtebauliche Anpassung eines Ortes an den F.-V. und dessen Wirkungen auf die Bewohnerschaft, andererseits das körperschaftliche Organisationsproblem der F.-V.-Gewerbe. In dem den Mitteln zur Förderung des F.-V. gewidmeten 4. Kapitel ist die F.-V.-Politik in ihren vielfältigen Beziehungen sowie insbesondere die F.-V.-Werbung besprochen.

Der Wert des Buches liegt im wesentlichen in der Darstellung der den Fremden-Orts-Verkehr betreffenden Erscheinungen und Fragen, während die Behandlung des Fremden-Reise-Verkehrs mehr an der Oberfläche bleibt. Man merkt verschiedentlich, daß dem Verfasser das Gaststättenwesen vertrauter ist als die allgemeine Verkehrswirtschaft. Zu begrüßen ist, daß das Buch manches wertvolle in dem „Archiv für den Fremdenverkehr“ enthaltene Material verwendet bzw. darauf verweist. Zu bedauern bleibt, daß zahlreiche statistische Angaben nicht bis in die neueste Zeit reichen. Im ganzen ist das Buch als eine brauchbare Einführung für sich praktisch oder wissenschaftlich der F.-V.-Organisation zuwendende Personen zu betrachten.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

## Literaturanzeigen

**Paul Berkenkopf**, Prof. Dr. Dr., Die Auflockerung der Industriestandorte und der Anteil der Verkehrspolitik. Verkehrswiss. Forschungen a. d. Verkehrsseminar a. d. Univ. Münster, Heft 4. Münster i. W. 1935. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. 30 S. RM —,90.

Dieser Vortrag des bekannten Industriewissenschaftlers behandelt in klarer Gliederung und flüssiger Darstellung sowohl die teilweise eine Industriedezentralisation begünstigenden wirtschaftlichen Faktoren wie namentlich die für sie sprechenden wehrpolitischen, grenzpolitischen und kulturellen Motive unter nach-

drücklicher Herausstellung der diesen durch das Wirtschaftsprinzip gezogenen Grenzen. Die Bedeutung der Verkehrspolitik für eine Standortauflockerung ist anschließend kurz, doch anregsam umrissen, wobei indessen der Vortragende den Kostenverhältnissen der Verkehrsmittel sowie wehrpolitischen Gesichtspunkten nicht ganz gerecht geworden ist. N.-Z.

**Hans Lenkner**, Dr. rer. techn., Dipl.-Ing., Die psychologischen Grundlagen der Fortbewegung des Menschen in der Zweidimensionalen unter besonderer Berücksichtigung der Fragen der Verkehrstechnik („Das Drall-Problem“). Würzburg 1934. Verlag Konrad Tritsch. IV, 83 S. RM 3,—.

Der Verfasser bringt in seiner Schrift, mit der er zur Klärung aller das Drall-Problem des Menschen betreffenden Fragen anregen will, eine systematische Folge und Auswertung eingehender experimenteller Forschungen über ein Gebiet, das bisher einer streng wissenschaftlichen Untersuchung und Darstellung nicht unterzogen worden ist. Dem Ergebnis der Versuche, daß weitaus die Mehrzahl der Menschen Linksdraller sind — sowohl in der freien Fortbewegung als in der Fortbewegung mit Fahrzeugen —, will Lenkner bei Straßenbauplänen und bei der Regelung des Straßenverkehrs, ferner in der Verkehrsorganisation öffentlicher Gebäude und großer Betriebe eine stärkere Berücksichtigung eingeräumt wissen.

Th. F.

**Theodor Kraus**, Dr., Die Eisenbahnen in den Grenzgebieten von Mittel- und Osteuropa. Eine verkehrsgeographische Studie. Köln 1934. Selbstverlag d. Verf. X, 86 S. mit 20 Kartenskizzen in und außer Text.

Kraus, Privatdozent der Geographie an der Universität Köln, übergibt hiermit seine 1924 verfaßte, damals nicht dem Druckzwang unterworfenen Dissertation, in der er die Eisenbahnen des durch Karpathen, Oderlinie, Ostseeküste, Linie Dünaburg—Rowno abgegrenzten Raumes einer geographischen Untersuchung unterzog, einem weiteren Kreis. Die Arbeit, die sich auf umfangreiches Literaturstudium und während des Weltkriegs (als Offizier der Verkehrstruppen) und später gewonnene eigene Anschauung gründet, verdient sowohl wegen der Umfassendheit der geographischen Blickrichtung, insbesondere auch ob der wohl-abgewogenen Berücksichtigung wirtschaftlicher und politischer Belange, wie deshalb auch heute besondere Beachtung, weil sie die bleibenden natürlichen und die durch Versailles erzwungenen politischen Raumgrundlagen für die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens Polens und seiner nördlichen Nachbarländer darstellt. N.-Z.

**Walter Metag**, Dr., Die Tunnelanlagen der deutschen Mittelgebirge. Beiheft 7 zur „Geographischen Wochenschrift“. Breslau 1934. Ferdinand Hirt. 58 S. mit 16 Karten u. graph. Darstellungen. RM 1,50.

Die wohl als Dissertation verfaßte Schrift stellt eine Statistik der in Deutschland befindlichen Eisenbahn-Tunnelanlagen dar, die in dieser Form keineswegs einer Veröffentlichung wert erachtet werden kann. Die zur Bestimmung tunnelreicher Strecken angelegten Maßstäbe erweisen sich als völlig unzulänglich. Eine Würdigung der größeren Tunnel nach verkehrsgeographischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sucht man vergebens; geologische Erscheinungen und Einflüsse haben nur hin und wieder Erwähnung gefunden und offenbar lediglich dort, wo das Schrifttum sie in leicht zugänglicher Form bot.

Th. F.