

Das gesamte Netz der türkischen Staats- und Privatbahnen hat somit eine Länge von rund 5980 km.

Mit dem Ausbau des Staatsbahnnetzes war naturgemäß eine Erweiterung des Fahrzeugparkes sowie des Personalbestandes verbunden. Wie den von der Generaldirektion der Türkischen Staatsbahnen und Häfen herausgegebenen „Eisenbahn-Mitteilungen“ (Demiryolları Mecmuası) zu entnehmen ist, betrug die Zahl der Beamten und Angestellten bei den Staatsbahnen im Jahre 1923 5558 und steigerte sich bis zum Ende des Geschäftsjahres 1932/33 auf 10137. Die Ergänzung des rollenden Materials ist aus den nachstehenden Zahlen ersichtlich:

| | 1923 | 1932/33 |
|---------------|------|---------|
| Lokomotiven | 118 | 293 |
| Gepäckwagen | 48 | 84 |
| Personenwagen | 205 | 240 |
| Güterwagen | 2031 | 4580 |

Aus der gleichen Zeitschrift sind die Beförderungsleistungen und Einnahmen im Personen- und Güterverkehr auf den Staatsbahnen während der vergangenen zehn Jahre ersichtlich.

Beförderungsleistungen und Einnahmen der Türkischen Staatsbahnen.

| | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928/ 1929 | 1929/ 1930 | 1930/ 1931 | 1931/ 1932 | 1932/ 1933 |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Beförderungsleistung (in 1000): | | | | | | | | | | |
| Personen: | | | | | | | | | | |
| Nahverkehr | 593 | 2368 | 2600 | 2894 | 3113 | 3133 | 3533 | 3551 | 3375 | 3519 |
| Fernverkehr | 1326 | 1028 | 1175 | 1326 | 1400 | 1804 | 2092 | 1902 | 1523 | 1314 |
| Personen-km: | | | | | | | | | | |
| Nahverkehr | — | 22225 | 24734 | 27451 | 29170 | 29379 | 43091 | 31239 | 29773 | 30613 |
| Fernverkehr | 172744 | 173341 | 199297 | 214415 | 214564 | 270764 | 306397 | 292006 | 248007 | 215652 |
| Eilgut t (einschl. Gepäck) | 20 | 16 | 20 | 25 | 31 | 38 | 47 | 45 | 43 | 42 |
| Frachtgut t | 292 | 358 | 422 | 509 | 509 | 864 | 1118 | 1373 | 1220 | 936 |
| Eilgut (einschl. Gepäck) tkm | 5964 | 4563 | 6971 | 7488 | 9280 | 11347 | 13738 | 14220 | 9529 | 9034 |
| Frachtgut tkm | 160829 | 113512 | 144783 | 196753 | 201096 | 226481 | 293026 | 307235 | 384748 | 284981 |
| Einnahmen (in 1000 Ltqs.): | | | | | | | | | | |
| Personenverkehr: | | | | | | | | | | |
| Nahverkehr | 61 | 179 | 202 | 236 | 254 | 214 | 241 | 250 | 238 | 246 |
| Fernverkehr | 1957 | 2368 | 2738 | 3032 | 3269 | 4259 | 4840 | 4560 | 4094 | 3497 |
| Gepäck | 94 | 106 | 122 | 144 | 165 | 207 | 230 | 211 | 179 | 140 |
| Eilgut | 283 | 219 | 410 | 379 | 444 | 500 | 591 | 646 | 762 | 759 |
| Frachtgut | 2871 | 3136 | 4093 | 5032 | 5428 | 6341 | 7739 | 7195 | 8381 | 6723 |

Um einen Überblick über den Personen- und Güterverkehr auf den Privatbahnen zu geben, sind den bereits erwähnten „Eisenbahn-Mitteilungen“ die nachstehenden Zahlen für die Geschäftsjahre 1928—1932 entnommen:

Beförderungsleistungen und Einnahmen der Türkischen Privatbahnen.

| | | Aydinbahn | Izmir—Kasa- ba-Bahn | Oriental. Bahn | Pozantı— Aleppo— Nusaybin ¹⁾ |
|----------------------------|------------------|-----------|------------------------|-------------------|---|
| Personenverkehr (in 1000): | 1928/29 | 1 891 | 3 415 | 4 212 | 672 |
| | 1929/30 | 1 825 | 3 044 | 4 219 | 544 |
| | 1930/31 | 1 617 | 2 614 | 4 284 | 412 |
| | 1931/32 | 1 531 | 2 297 | 3 951 | 401 |
| | 1928/29 | 52 153 | 87 013 | 75 864 | 51 477 |
| Personen-Km (in 1000): | 1929/30 | 49 863 | 73 420 | 71 703 | 55 423 |
| | 1930/31 | 43 396 | 62 889 | 73 750 | 35 690 |
| | 1931/32 | 41 787 | 60 794 | 73 340 | 41 320 |
| | 1928/29 | 272 | 313 | 244 | 416 |
| | 1929/30 | 324 | 306 | 227 | 345 |
| Güterverkehr in 1000 t: | 1930/31 | 249 | 274 | 307 | 280 |
| | 1931/32 | 265 | 306 | 372 | 264 |
| | 1928/29 | 30 694 | 31 565 | 39 703 | 40 542 |
| | 1929/30 | 38 821 | 34 930 | 36 938 | 35 531 |
| | 1930/31 | 32 316 | 37 093 | 35 558 | 33 787 |
| Einnahmen in 1000 Ltqs.: | 1931/32 | 35 074 | 49 382 | 40 362 | 31 075 |
| | Personenverkehr: | | | | |
| | 1928/29 | 1 031 | 1 553 | 1 252 | 638 |
| | 1929/30 | 1 034 | 1 332 | 1 216 | 586 |
| | 1930/31 | 879 | 1 070 | 1 139 | 458 |
| 1931/32 | 762 | 914 | 1 117 | 426 | |
| Güterverkehr u. anderes: | 1928/29 | 3 007 | 2 036 | 1 250 | 1 546 |
| | 1929/30 | 3 319 | 2 128 | 965 | 1 412 |
| | 1930/31 | 2 710 | 1 901 | 1 124 | 1 295 |
| | 1931/32 | 2 601 | 1 985 | 1 427 | 1 165 |

Der deutsche Luftpostverkehr und seine Rechtsordnung.

Von Oberpostrat Dr. Staedler, Berlin.

Im Jahrgang 1929 dieser Zeitschrift (S. 23 ff.) war eine Studie des Verf. veröffentlicht worden, die sich mit dem Gegenstande der vorliegenden Abhandlung auf Grund des damaligen Standes der Dinge beschäftigte. Letzterer hat sich, wie nach Ablauf von fünf Jahren nicht anders zu erwarten, in mehrfacher Hinsicht erheblich verändert. Im verkehrswissenschaftlichen Interesse rechtfertigt es sich daher, den Sachverhalt in seiner neugewonnenen Entwicklungslage an dieser Stelle abermals darzulegen.

I.

Schon seinerzeit wurde hervorgehoben, daß die eigentliche Aufgabe des Luftpostverkehrs in der Schaffung langer und möglichst länderverbindender Postbeförde-

¹⁾ Die nachstehenden Zahlen stellen die Ergebnisse auf sämtlichen Linien der früheren französischen Privatbahngesellschaft dar, d. h. von Adana bis Nusaybin.

ringkurse liege. Dieser Forderung fügen sich die Tatsachen unserer Gegenwart in stetig zunehmendem Maße. Führe das deutsche Verzeichnis der Luftpost-Flugpläne für Mai 1929 (Postamtshl. S. 158) bei 24 rein inländischen Flugpostkursen noch ebensoviel deutsch-ausländische und außerdem 9 ausschließlich fremde Kurse auf, so stellen sich die entsprechenden Ziffern des gleichartigen Verzeichnisses für Mai 1932 (ebenda S. 154) auf 37, 31 und 25 Kurse. Darin liegt eine Zunahme der deutsch-ausländischen und der ausschließlich fremden Flugverbindungen um zusammen 69,7 vH., die der rein inländischen um 54,17 vH. Neuere Vergleichsziffern fehlen leider, da die deutschen Postflugpläne nach dem Mai 1932 im Postamtshl nicht mehr veröffentlicht werden (s. d. 1932, S. 385).

Es mag dabei besonders interessieren, daß auf den deutsch-ausländischen Flugpostkursen (Stand vom Mai 1932) deutsche Flugzeuge in 23 Fällen¹⁾ fremde Ländergebiete überflogen, nämlich: die Niederlande (3 Kurse), Großbritannien (2 K.), Frankreich, Spanien, die Schweiz (je 1 K.), die Tschechoslowakei (4 K.), Österreich und Ungarn (je 3 K.), Jugoslawien und Bulgarien (je 2 K.), Griechenland (1 K.). Umgekehrt überflogen damals fremde Postflugzeuge deutsches Gebiet in 15 Fällen²⁾, nämlich: dänische (1 K.), niederländische (2 K.), britische (1 K.), belgische (4 K.), französische (3 K.), schweizerische und tschechoslowakische (je 1 K.), russische (2 K.).

Ein solches Überfliegen fremder Länder ist nun an bestimmte, durch Staatsvertrag festzulegende Regeln gebunden. Es besteht denn auch seit dem 13. Oktober 1919 ein heutzuglicher Vereinsvertrag zwischen etwa 30 Ländern. Seine Spur deutet sich im Artikel 319 des Versailler Vertrags vom 28. Juni 1919 (RGBl. S. 687) an. Deutschland nimmt an jenem Vereinsvertrage teil, so daß der Vertragstext in Deutschland auch nicht in amtlicher Veröffentlichung zugänglich ist³⁾. Deutschland war, bei dieser Sachlage, genötigt, mit zahlreichen auswärtigen Staaten zweiseitige Sonderverträge abzuschließen, um eine Ordnung des gegenseitigen Überfliegens zu schaffen. Derartige Verträge hat die deutsche Regierung abgeschlossen⁴⁾ mit: den Niederlanden 1922/28/29, Dänemark 1923, Österreich und Schweden 1925, Frankreich und Belgien 1926, Großbritannien und der Tschechoslowakei 1927, Italien und Spanien 1928, Norwegen und dem Saargebiet 1929. Alle diese diplomatischen Verträge öffentlich-rechtlichen Inhalts überlassen nun aber durch eine ständig wiederkehrende Klausel von jedesmal gleichartigem Wortlaut die Postbeförderung im grenzüberschreitenden Flugverkehr den besonderen, unmittelbaren Abmachungen zwischen den Postverwaltungen der beiderseitigen Parteien⁵⁾. Derartige Sonderverträge für den Flugverkehr sind es denn auch, auf Grund deren, wie vorerörtert, deutsche Luftpostkurse über ausländisches Staatsgebiet hinwegflü-

¹⁾ Flugplanbilder 1, 14—16, 43, 44, 47, 51.

²⁾ Flugplanbilder 1, Ia, 3a, 7, 7a, 17, 30a, 46, 46a, 56, 58, 60.

³⁾ Ein englischer Textabdruck befindet sich im amerikanischen Journal of Air Law, Chicago 1930, S. 94.

⁴⁾ RGBl., Teil II: Niederlande 1929, S. 389, 627; Dänemark 1923, S. 215, 302; Österreich 1925, S. 855, 947, 951; Schweden 1925, S. 857, 969; Frankreich 1926, S. 740; 1927, S. 29; Belgien 1926, S. 740; 1927, S. 916; Großbritannien 1927, S. 947, 1168; 1931, S. 210, 497, 560; Tschechoslowakei 1927, S. 433; 1929, S. 182; Italien 1927, S. 939; 1928, S. 164; Spanien 1928, S. 303, 497; Norwegen 1929, S. 394, 673, 629.

⁵⁾ Entsprechend verhält sich übrigens auch das Erste Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts, von Warschau, 12. Oktober 1929 (RGBl. 1933, II, S. 1039), das sich im Art. 2 auf „Beförderungen, die unter der Herrschaft internationaler Vereinbarungen über den Postverkehr ausgeführt werden“, für unanwendbar erklärt. Der Warschauer Vertrag ist in Rom 1933 erneuert und ergänzt worden; der neue Text ist amtlich noch nicht bekannt gegeben.

ren und umgekehrt. Veröffentlicht sind diese zweiseitigen Luftpostabkommen bei uns nicht. Wenn daher die zuletzt bekanntgegebenen Flugpläne (Mai 1932) deutsche Postflüge nach Norwegen, Schweden und Italien nicht ausführen, so folgt daraus nicht, daß bezügliche Postverträge zwischen Deutschland und den genannten drei Ländern nicht beständen. Andererseits zeigt sich, daß Flugpostabkommen der Verwaltungen durchaus bestehen können, ohne daß entsprechende diplomatische Regierungsverträge nebenhergingen; denn letztere sind deutscherseits mit der Schweiz, Ungarn, Jugoslawien, Belgien und Griechenland nicht vereinbart, und dennoch überfliegen deutsche Postflugzeuge auch diese fünf Länder.

II.

Sehr verändert hat sich die Stellungnahme des Weltpostvertrags zur Frage des Luftpostverkehrs. Hatten es noch bei den Weltpostvertragsschlüssen von Madrid 1920 (RGBl. 1921, S. 1375) und von Stockholm 1924 (ebenda 1925, II, S. 517) die Regierungen der Vereinstländer dem Befinden ihrer Postverwaltungen, soweit sie sich als beteiligt („interessées“) ansahen, anheimgestellt, die Beförderungsbedingungen für den Luftpostbriefverkehr — mehr als dieser kam noch nicht in Frage — „in freier Vereinbarung“ untereinander zu regeln (s. d. Aufs. 1929, V), so sind nunmehr seit dem Londoner Vertragsschluß 1929 (RGBl. 1930, II, S. 785) neben den Hauptvertrag, betr. den Briefverkehr, und neben das besondere Paketabkommen je ein eigener, selbständiger Nebenvertrag getreten, beidemale bezeichnet als „Bestimmungen über die Beförderung von Briefsendungen (bzw. Postpaketen) auf dem Luftwege“. Beide Luftpost-Nebenverträge sind durch die Schlußprotokolle des Hauptvertrags (Art. VII) und des besonderen Paketabkommens (Art. II) zu Bestandteilen der letzteren erklärt, d. h. die vertragschließenden Regierungen selbst haben sich des Gegenstandes nunmehr angenommen. Nicht mehr ist es Sache von mehr oder weniger interessierten Postverwaltungen, ob sie sich von Land zu Land über den Luftpostverkehr verständigen wollen, sondern die neue Londoner Anstaltsordnung für den Weltpost-Luftdienst ist fortan mit allgemeiner Gültigkeit verbindlich, und nur noch in Sachen des Paketaustausches mittelst Flugzeuges spricht der Weltpostvertrag noch von „Verwaltungen, die sich dazu bereit erklärt haben“. Andererseits rechtfertigen es die notwendigen Rücksichten der technischen Neuheit und Wandlungsfähigkeit des Luftverkehrs an und für sich, wenn den Postverwaltungen in Angelegenheiten des Luftpostdienstes seitens der vertragschließenden Regierungen weitgehende Befugnisse, als sonst üblich, zur selbständigen Änderung der eigentlichen Vertragsbestimmungen eingeräumt sind: nämlich das Recht des Zusammentritts von beratenden und beschließenden Luftpostkonferenzen der Verwaltungen (sonst: nur Regierungskongresse oder Verwaltungsentschlüsse im Schriftwechselwege über das Büro des Weltpostvereins). Es mag hierbei daran erinnert sein, daß die neue Anstaltsordnung des Weltpostluftverkehrs, wie sie in den vorbeschriebenen beiden Nebenverträgen zum Londoner Weltpostvertrag nunmehr vorliegt, ihrerseits selbst aus den Vorbereitungen einer besonderen Verwaltungskonferenz hervorgegangen ist (Haag 1927; Postamtshl. S. 291). Auf Einzelheiten der Anstaltsordnung einzugehen, ist hier ebensowenig Raum wie bereits im vorigen Aufsatz (1929).

III.

Die inländischen deutschen „Bestimmungen über den Luftpostverkehr“, von denen auch 1929 hier mitgeteilt war, daß sie alljährlich herausgegeben würden,

sind bis zum Mai 1931 bei dieser Erscheinungsweise verblieben. Die Maiausgabe 1931 (Postamtsbl. S. 186) ist seitdem indessen nicht mehr erneuert worden. Offenbar haben sich im Anschluß an die im Juni 1930 bei uns verkündeten Londoner Auslands-„Bestimmungen“ auch die einschlägigen Inlandsvorschriften zu einer dauerhaften Textgestaltung entwickelt, so daß sie nur noch dann werden überprüft und geändert werden, wenn das gleiche auch mit den Bestimmungen für den Auslandsverkehr geschehen wird. Zu gewärtigen ist solches unter anderem auf dem zur Zeit (Februar 1934) in Kairo tagenden 10. Weltpostkongreß.

Sachlich sind die In- und Auslandsbestimmungen des Luftverkehrs ohne wesentliche Unterschiede. Die erheblichere unter ihnen besteht darin, daß Deutschland postbezogene Zeitungen nicht in der im Auslandsluftverkehr für solche vorgesehenen Form, sondern nur in verschlossenen Verlegersendungen mit Anschrift des Empfängers und zu besonderer Gebühr zulaßt.

Der Aushang „Luftpost“ (s. Aufs. 1929, IV, Abs. 5) ist schon 1930 zum letzten Mal erschienen (Postamtsbl. S. 191).

IV.

Reichsposteigene Flugverbindungen — etwa nach Art der posteigenen Kraftfahrlinien — unterhält die deutsche Post nach wie vor nicht. Die Luftpostflüge werden, wie bisher (s. 1929, III), durch private Luftfahrtunternehmungen ausgeführt, die — sobald sie einen „flugplanmäßigen öffentlichen Betrieb“ einrichten — gesetzlich zur Mitnahme der Post verpflichtet sind. Die letztmals im deutschen Postamtsblatt veröffentlichten Flugpläne (Mai 1932) benannten als deutsche Unternehmen dieser Art die „Deutsche Luft Hansa AG Berlin“ und die „Deutsche Verkehrsflug AG Fürth (Bayern)“, von denen jedoch die letztere nur auf acht ausschließlich inländischen Kursen¹⁾ den Postdienst versah.

Zugrunde liegt der in Deutschland geltenden Rechtsordnung (s. v.) noch jetzt der § 11 Abs. 5 des alten Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 (RGBl. I, S. 681). Die im § 17 desselben geforderten Ausführungsvorschriften sind erst 1930 ergangen (VO. v. 19. Juli, RGBl. I, S. 363), haben jedoch am § 11 Abs. 5 nichts geändert²⁾. Andere von diesen Vorschriften sichern der Post sozusagen „besondere Vorrechte“³⁾, betr. unmittelbare Abfertigung am Luftfahrzeug (§ 48), und betr. Abwerfen von Postladung (§ 82). Bei etwaigen Streitfällen zwischen Post und Unternehmen über Leistungspflicht und Vergütungsanspruch der letzteren ist neuerdings an die Stelle des bisher zur Mildeentscheidung berufen gewesenen Reichsverkehrsministers (§ 11 Abs. 5) der am 30. Januar 1933 eingesetzte Reichskommissar für die Luftfahrt getreten (VO. 2. Februar 1933, RGBl. I, S. 35), der seine Verordnungsbefugnis unter anderem an die damalige „Zentralstelle für Flugsicherung“ (VO. 23. Juli 1927, RGBl. I, S. 237) übertragen konnte (§ 2 VO. 22. Februar 1933, RGBl. I, S. 80). Ab 1. Mai 1933 ist an diese Stelle des Reichskommissars wiederum das Reichsluftfahrtministerium getreten (VO. 5. Mai, RGBl. I, S. 241). Schon vorher, ab 1. März 1933, wurde die „Zentralstelle“ (s. o.) in ein „Reichsamt für Flugsicherung“ verwandelt (VO. 28. Februar, RGBl. I, S. 87).

¹⁾ Flugplanbilder 35, 48, 53, 54, 61—64.

²⁾ Auch nicht Art. 2 des Gesetzes über die Reichsluftfahrtverwaltung vom 15. Dezember 1933 (RGBl. I, S. 1077).

³⁾ Zolllast im Luftpostverkehr unterliegt den Bestimmungen der besonderen Postzoll-O. v. 28. Januar 1909 (Zentralbl. S. 39); s. § 9 Abs. 1 Luftverkehrszoll-O. 13. Oktober 1930 (RMInBl. S. 569); andere Postvorrechte s. d. §§ 9, Abs. 2, 10, Abs. 1, 20, 23, 30.

V.

Flugposteinrichtungen besonderer Art sind in Deutschland die sog. „Reichspostflüge“, zuerst auftretend Mitte April 1929 als „Post- und Frachtflüge Berlin—London und Hannover—Köln“ (Postamtsbl. S. 138). Der Name „Reichspostflüge“ erscheint erstmals Anfang April 1930 (Postamtsbl. S. 138). Es waren bzw. sind diese Flüge der Lufthansa, die nur zur Post- und Frachtbeförderung dienen. Im letzten Flugplanverzeichnis (Mai 1932) erscheinen vier solcher Reichspostflüge¹⁾: England—Hannover—Schweden, Berlin—Griechenland, Berlin—England und Köln—Frankfurt (Main). Soweit ersichtlich, wird die Einrichtung dieser Flüge ständig weiter ausgebaut (vgl. Postamtsbl. 1933, S. 361).

VI.

Luftpostbeförderungen außerhalb der „Flugpläne“ sind seit 1929 in namhaftem Umfang in Aufnahme gekommen, hauptsächlich unter Benutzung der Luftschiffahrten, welche die Luftschiffhau Zeppelin G. m. b. H. in Friedrichshafen veranstaltet. Benutzt wurden, nach der 1. USA-Fahrt im September 1928 (Postamtsbl. S. 433) an Luftschiffreisen des benannten Unternehmens: 1929²⁾ vier (Orient-, Mittelmeer-, USA-, Weltumrundung), 1930³⁾ elf Deutschland-, acht Europa-, eine Südamerikafahrt. Im Jahre 1931⁴⁾ konnte die Bezeichnung „große Sonderfahrten“ auf, und zwar für die sechs Deutschland-, acht Europa- und Mittelmeerfahrten, eine Polarfahrt und drei Südamerikafahrten. Daneben gibt es fortan „kleinere Sonder-, Gesellschafts- und Rundfahrten“, die ebenfalls postbenutzt werden (Postamtsbl. S. 133). Das Jahr 1932⁵⁾ unterscheidet neben „kleineren Rundfahrten über dem Bodenseegebiet“ nur noch „große Rundfahrten nach dem Ausland“ (Postamtsbl. S. 237); an letzteren wurden postseitig benutzt: eine Englandfahrt mit neun Südamerikafahrten, diese bereits mit einem feststehenden Fahrplan, und auch unter der Bezeichnung als „Verkehrsfahrten“ auftretend (w. v. S. 293). Der regelmäßige Südamerikafahrtplan erscheint auch im Jahre 1933⁶⁾ wieder (w. v. S. 83); daneben fanden zwei postbenutzte Deutschland- bzw. Europafahrten und die Chicagoerise zur Weltausstellung statt. Die Postgebühren bei diesen Luftschiffahrten sind durchweg sehr hoch (Sondergebühren); sie schwanken bisher für Postkarten zwischen 1 und 7 RM, für Briefe zwischen 2 und 14 RM. Mäßigere Gebühren (Postkarten 0,75 RM, Briefe 1,50 RM) wurden erst seit 1932 bei den Europafahrten üblich. Bei den Südamerikafahrten wird seit 1932 das Verfahren der Luftpostzuschläge angewendet, auch befördert diese erstmals Drucksachen usw. und Pakete.

Auch sonstige Gelegenheitsflüge deutscher⁷⁾ Unternehmen sind der Postbeförderung dienstbar gemacht worden, nämlich: August 1927⁸⁾ der USA-Flug von zwei Flugzeugen der Junkers-Flugzeugwerke in Dessau (Postkarten 12 RM, Briefe 25 RM), November 1930⁹⁾ der USA-Flug der Lufthansa mit dem Dornierflugschiff „Do X“ (Postkarten 4 RM, Briefe 6 RM), August und September 1933¹⁰⁾ desgl.

¹⁾ Flugplanbilder 5, 14, 47, 57.

²⁾ Postamtsbl. S. 85, 138, 153, 246, 252.

³⁾ Ebenda S. 152, 176, 303, 258, 314, 318, 439, 467.

⁴⁾ Ebenda S. 132, 211, 240, 245, 278, 303, 305, 329, 351, 375, 403.

⁵⁾ Ebenda S. 93, 236, 250, 293, 313, 333, 385.

⁶⁾ Ebenda S. 83, 158, 264, 356, 361, 435.

⁷⁾ Sogar der italienische Geschwaderflug im Juni 1933 ist zur Mitgabe deutscher Post nach den USA. benutzt worden (Postamtsbl. S. 305); Postkarten und Briefe je 10,25 RM.

⁸⁾ Postamtsbl. S. 301.

⁹⁾ Ebenda S. 483.

¹⁰⁾ Ebenda S. 181, 240, 396.

nach Ungarn und der Schweiz (Postkarten 30 Pf., Briefe 50 Pf.), endlich im Juli 1932¹⁾ Segelflüge in der Rhön zwischen Wasserkuppe und Gersfeld (Zuschlag 10 Pf.).

Ob und inwieweit alle diese außerflugplanmäßigen Luftpostbeförderungsmöglichkeiten unter der Herrschaft des § 11 Abs. 5 des Luftverkehrsgesetzes 1922 (s. o. IV) vor sich gehen, wird aus den amtlichen Veröffentlichungen nicht erkennbar. Tatsächlich werden die beteiligten Unternehmen in der Mitnahme der Post viel weniger eine gesetzliche Verpflichtung, als vielmehr eine sehr erwünschte Berechtigung erblicken, jedenfalls, soweit die fast durchgehend beträchtliche Höhe der Sonderpostgebühren ihnen eine ansehnliche Einnahme gewährleistet, die in ihrer finanziellen Wirkung einer Art von staatlicher Subvention zweifellos recht nahe kommt.

Buchbesprechungen.

Carl Pirath, Dr.-Ing., o. Professor a. d. Technischen Hochschule Stuttgart, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934. Verlag von Julius Springer. VIII, 264 Seiten mit 100 Abb. im Text und auf 2 Tafeln. Preis: Brosch. RM 18,—, in Lwd. RM 19.50.

Wer den Großteil der Pirath'schen verkehrswissenschaftlichen Arbeiten kennt, nimmt dieses Werk mit nicht geringen Erwartungen zur Hand. Er wird sie indessen übertroffen sehen und erkennen: Hier ist die Front der deutschen Verkehrswissenschaft ein gewaltiges Stück vorangetragen worden. Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, die hier dargestellt werden, sind zugleich eine Grundlegung der Verkehrswissenschaft, durch die diese Disziplin großenteils eine neue Basis erhält. Gewiß: Dem Anhänger Piraths ist — wie sollte es anders sein — manches bekannt, aber er sieht es in den umfassenderen Rahmen gestellt, um vieles bereichert. Darüber hinaus gewinnt er eine Gesamtanschauung des Verkehrs von vielfach neuartiger Blickrichtung und von nach Weite und Tiefe überraschendem Umfang.

Inhaltlich besteht das Werk im wesentlichen aus 4 Hauptteilen. Der erste entwickelt die Verkehrsbedürfnisse (nach Ursachen, Art, Umfang, Reichweite) und systematisiert die Verkehrsformen. Im zweiten wird das Weltbild des Verkehrs ausgedehnt, in räumlicher, technischer, verkehrlicher, personeller, finanzieller Hinsicht. (Der etwas bunt zusammengesetzte, z. T. Bindegliedcharakter tragende Unterabschnitt betr. das Verkehrsbild in volkswirtschaftlicher Hinsicht ließe sich wohl auf andere Abschnitte aufteilen.) Der dritte, umfangreichste Hauptteil behandelt die betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Grundlagen der verschiedenen Verkehrsmittel, die Pirath in 3 großen Kriterien, nämlich der Sicherheit, der Leistungsfähigkeit — hierunter fallen verschiedene Maßstäbe — und der Wirtschaftlichkeit — das Kosten- wie das Preisproblem umfassend — darstellt. Der letzte Hauptteil gilt der Synthese der verschiedenen Verkehrsmittel im Dienste der Volkswirtschaft, wobei die den Lesern dieser Zeitschrift bekannten Darlegungen (Z. f. V.W. 1933, S. 1—15) um weitere Ausführungen, insbesondere über die Entwicklungsrichtung der Verkehrswirtschaft, bereichert sind.

Unter den zahlreichen Faktoren der persönlichen Leistung, die diesem Buch seinen hohen Rang verleihen, ist einmal die weltweite Erstreckung des souverän beherrschten Materials anzuführen. Es sind bisher noch von keiner Seite solch umfassende Erhebungen über Umfang und Struktur des Verkehrs der Welt, insbesondere

¹⁾ Ebenda S. 266.

Deutschlands und der Vereinigten Staaten, durchgeführt worden. Durch häufige Anwendung von Tabellen ist Übersicht und Einprägsamkeit geboten. In gleichem Sinn und ausgezeichnet veranschaulicht wirken die zahlreichen graphischen Darstellungen und Kartenbeigaben, — wobei es gestattet sei, auch die Leistung des Verlags, ein so hervorragend ausgestattetes Werk zu mäßigem Preis herauszubringen, anzuerkennen. — Die Heranziehung verkehrsgeschichtlicher Tatsachen unter bestimmter Fragestellung führt des feruoren zu interessanten Perspektiven, wie z. B. hinsichtlich des Wandels des Verkehrsumfanges und der Verkehrsichte oder der Einnahmenezusammensetzung der Eisenbahnen aus Güter- und Personenverkehr und aus den verschiedenen Personenklassen. — Allgemein ist die Fülle der kritischen Gesichtspunkte erstaunlich, man mag etwa denken an die Inbeziehungsetzung des Verkehrsbedarfes zu den verschiedenen Tatsachen des wirtschaftlichen Lebens oder der tkm-Leistungen der einzelnen Verkehrsmittel zu den Tagewerken ihres Personals. Das ungeheure Vieles der Erscheinungen und Gesichte läßt sich aber nur bändigen dank zweier Wesenheiten Pirathscher Gedankenführung: eines hoch entwickelten Ordnungsvermögens und einer hervorragenden Klarheit der Darstellung, die den Leser stets gerne zu weiteren Erkenntnissen folgen läßt. Diese Sauberkeit der Darstellungsweise ist eng verschwist mit der Reinheit und Ausgeglichenheit des verkehrspolitischen Urteils. In seiner Unbestechlichkeit, die jedem Verkehrsmittel das gibt, was ihm wirtschaftlich zukommt, ist das Buch schlechthin vorbildlich. Und gleichwohl finden sich hier auch die auf die Verkehrswirtschaft wirkenden irrationalen Kräfte mit nicht übertreffbarer psychologischer Feinheit erfaßt und als Tatsachen gewürdigt.

Die eingestandene Begeisterung, mit der ich Piraths Werk aufnehme und ankündige, darf nicht hindern, den inhaltlichen Fortschritt abzugrenzen. Entsprechend den oben herausgestellten 4 Hauptabschnitten erblicke ich ihn in der Systematisierung der Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsformen, der Darstellung von Umfang und Struktur des Weltverkehrswesens, der Heransarbeitung der wirtschaftlichen Eigenarten der verschiedenen Verkehrsmittel und der verkehrspolitischen Synthese. Den höchsten wirtschaftswissenschaftlichen Lehrwert möchte ich dabei dem dritten Komplex, und hier wieder der Herausstellung der Kostenstruktur der Verkehrsmittel zusprechen. Insbesondere die Analyse der Selbstkosten nach Strecken- und Stationskosten, nach festen und veränderlichen Kosten, ist für die Erkenntnis des ökonomischen Wesens der verschiedenen Verkehrsmittel von grundlegender Bedeutung. Das Problem der Variabilität auch der festen Kosten ist dabei insbesondere in den graphischen Darstellungen trefflich veranschaulicht.

Gerade in der Behandlung von Leistungsvermögen und Ökonomik der Verkehrsmittel wie aber auch in der Gesamtanlage des Werkes kommt natürlich die enge Verbindung des Autors mit den verkehrstechnischen Wissenschaftszweigen zum Ausdruck. Auch die bedeutende verkehrsgographisch-statistische Neigung ist ja eine sozusagen natürliche Wesenheit zahlreicher Eisenbahnbau- und -betriebs-Fachmänner. Die Betriebsnähe der Vertreter dieser Disziplin birgt den Vorteil tieferer Einsicht in betriebswirtschaftliche Problematik und betriebspädagogische Zweckmäßigkeiten. Auf der anderen Seite kann von ihnen unmöglich eine gleich intensive Beschäftigung mit Hauptarbeitsgebieten des Nationalökonomien erwartet werden. So ist es lediglich eine rein tatsächliche Feststellung, wenn hier erwähnt wird, daß in Piraths Werk die Preisbildung und die Konjunktur im Verkehrswesen, seine standortlichen und betriebsorganisatorischen Wirkungen oder die Stellung der öffentlichen Hand zu den Verkehrsmitteln nur in groben Zügen behandelt sind. Ich darf wohl in dem Buch eine Bestätigung meiner Auffassung erblicken, daß nur durch die gemeinsame Arbeit von Ingenieur, Volks- und Betriebswirt das Verkehrswesen seine volle ökonomische