

# Wirtschaftsforschung Lahntal.

Von Heinrich Bechtel.

Der Wirtschaftswissenschaft wird hier und da der Vorwurf gemacht, daß sie zu wenig unmittelbar dem praktischen Leben diene, daß sie zu weltfremd sei. Wenn solche Vorwürfe bis zum Lächerlichen übersteigert werden und etwa in der Behauptung gipfeln, die Wirtschaftswissenschaft hätte die Inflation oder die Weltkrise oder die Arbeitslosigkeit verhindern müssen, so kann der Fachgelehrte mit einem Achselzucken über derartige Verständnislosigkeiten hinweggehen; denn er ist sich bewußt, daß er seine Mitwirkung nie versagt, sobald es sich um die Untersuchung oder Beurteilung wissenschaftlicher Probleme handelt, die das praktische Wirtschaftsleben aufkeimen läßt.

Ein solches für die Wirtschaft Hessens hervorragend wichtiges Problem ist seit längerer Zeit die Durchführung der Lahntkanalisierung, nicht im technischen Sinne — denn da ist alles klar und in Entwürfen bereits durchgearbeitet — wohl aber im wirtschaftlichen Sinne. Soll die Lahn über Limburg hinaus im Oberlauf weiter kanalisiert werden oder soll eine derartige Forderung fallen gelassen werden? Weiter: ist eine Lahntkanalisierung bis Gießen oder Lollar hinaus „rentabel“? Ist genügend Fracht für eine Lahnschiffahrt zu erwarten oder nicht? Über diese und ähnliche Fragen war schon manches Für und Wider von beteiligten Stellen laut geworden, aber es bestand keine Klarheit, kein deutliches Ja oder Nein, kein entschiedenes „die Lahn muß kanalisiert werden!“ oder „die Lahn soll nicht kanalisiert werden!“ war vorhanden. Sollte die Wirtschaftswissenschaft sich in den Streit einmischen oder in vornehmer ruhiger Zurückhaltung abwarten?

Die Antwort darauf wurde mir nicht schwer, als ich die bisherigen Vorarbeiten durchsah: Es lag hier ein Problem vor, das in seiner ganzen Breite nur von der Wissenschaft in Angriff genommen werden konnte und bei dem die Wissenschaft vor allem erst einmal die Fragestellung auf ihre Richtigkeit nachzuprüfen hatte. Denn bei der Schaffung einer öffentlichen Verkehrseinrichtung — wie sie die kanalisierte

Lahn darstellen würde — durfte nicht in erster Linie gefragt werden, ob sich die Kosten dafür rentieren würden, sondern vielmehr, ob die Schaffung einer neuen Binnenwasserstraße durch Kanalisierung der Lahn für die gesamte Wirtschaft des Lahntals und seines Einzugsgebietes produktiv sei. Wurde die Frage so gestellt, mußte auch die Bearbeitung andere Wege gehen als bisher. Es mußte — wenn auch nur in Gedanken — grundsätzlich der Standpunkt eingenommen werden, die Lahn sei bereits kanalisiert. Welche wirtschaftlichen Wirkungen würden dann von einer solchen kanalisierten Lahn ausgehen?

Um die wissenschaftliche Untersuchung dieser Frage von dem neu gewonnenen Standpunkt aus möglichst schnell in Gang bringen zu können, bot sich im Jahre 1934 eine günstige Gelegenheit durch Einsatz der Arbeitskräfte der wissenschaftlichen Akademikerhilfe (W.A.H.). Die W.A.H. war eine gemeinschaftliche Organisation der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung in Verbindung mit der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft (jetzt: Deutsche Forschungsgemeinschaft), um arbeitslosen Akademikern, die Anspruch auf Arbeitslosenunterstützung und Förderung hatten, eine geeignete Arbeitsmöglichkeit zu geben. Es sollte dabei erreicht werden, daß die Arbeitsfähigkeit des einzelnen nicht verkümmere und andererseits seine brachliegende Arbeitskraft zum Nutzen der Allgemeinheit eingesetzt würde. Dabei sprach die Hoffnung mit, daß der arbeitslose Akademiker aus geordneter wissenschaftlicher Tätigkeit heraus eher wieder den Anschluß an seine glücklicheren, in Stellung befindlichen Berufsgenossen finden und den unverdienten Makel der Arbeitslosigkeit abstreifen könnte.

Mit dem Einsatz einer Arbeitsgruppe der W.A.H. konnte nach den erforderlichen Vorarbeiten, bei denen ich in dankenswerter Weise von den Fachvertretern der Grenzgebiete unserer Untersuchung, der Geographie, Geologie, Land- und Forstwirtschaft unterstützt wurde, Mitte September 1934 die eigentliche Arbeit begonnen werden. Sie lief unter dem Namen „Wirtschaftsforschung Lahntal, Notarbeit 157 der wissenschaftlichen Akademikerhilfe bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft“. Unter den Mitarbeitern waren neben Wirtschaftswissenschaftlern, die in der Überzahl vorhanden waren, noch vertreten: mehrere Juristen, ein Landwirt, ein Forstwirt, ein Bergingenieur. Insgesamt sind sechzehn arbeitslose Akademiker bei der Notarbeit 157 von uns beschäftigt worden. Im Durchschnitt bestand die Gruppe jeweils aus acht bis zehn Mitgliedern. Einige arbeiteten nur kürzere Zeit mit,

um dann in ihre eigentliche Berufsstellung wieder einzutreten, andere dagegen blieben die ganze Förderungszeit hindurch, die im günstigsten Falle bis auf 42 Wochen ausgedehnt werden konnte, bei der Gruppe. Aus diesem Kommen und Gehen der Mitarbeiter, ferner aus dem Umstand, daß sie nicht nach einer besonderen Eignung für die Arbeit frei angeworben werden konnten, sondern daß der einzelne uns vom Arbeitsamt oder über die Forschungsgemeinschaft zugewiesen wurde, ergaben sich die mannigfachsten Schwierigkeiten, besonders auf dem Gebiete des wissenschaftlichen Arbeitsverfahrens.

Die gesamte Forschung mußte, wenn sie Erfolg versprechen sollte, in der Form der Gemeinschaftsarbeit durchgeführt werden. Wenn auch jeder einzelne einer Teilfrage sich besonders zuzuwenden hatte, so sollte doch die Gesamtarbeit gleichmäßig gefördert werden und jeder Mitarbeiter genau erfahren, was sein Nebenmann an neuen Ergebnissen in der täglichen Arbeit gewonnen hatte. Deshalb konnten wir uns nicht nur zu gelegentlichen Aussprachen mit Berichten zusammenfinden, sondern die Gemeinschaftsarbeit mußte auf einer wirklichen Werks- und Lebensgemeinschaft aufgebaut werden. Die äußeren Möglichkeiten für das Zusammenleben in einer Kameradschaft bot das Gießener Studentenhaus; eine feste Grundlage für die wissenschaftliche Arbeit war gegeben durch die Einrichtungen der Bibliothek und die verschiedenen Institute und Seminare der Universität. Insbesondere wurde eine engere Verkopplung mit dem Institut für Wirtschaftswissenschaft angestrebt und erreicht. Sie wurde so eng, daß z. B. sogar die staatswissenschaftliche Fachschaft zeitweilig mit ihrer Arbeit in die Wirtschaftsforschung Lahntal eingegliedert werden konnte. Zu größtem Nutzen für alle Beteiligten wurde gemeinsam von der Fachschaft und der W.A.S. ein mehrtägiges wissenschaftliches Lager in Weilburg abgehalten. Dieses Lager und die wiederholte Entsendung der Mitarbeiter der Gruppe an verschiedene zur Beobachtung geeignete Punkte im Lahntal dienten der engen Verbindung der Forschung drinnen mit dem wirklichen Leben und den Menschen draußen. Die „Wirtschaftsforschung Lahntal“ sollte ja nicht bei einer literarischen Verarbeitung und Zusammenfassung bereits vorhandener Untersuchungen und Abhandlungen stehen bleiben, sondern tiefere Erkenntnisse, aufgebaut auf einem sorgfältig gebildeten Urteilsvermögen der Mitarbeiter vermitteln.

Die auf den verschiedenen Wegen gefundenen Ergebnisse wurden sorgfältig in Kartenform niedergelegt. Da die einzelnen Fragen oft

von verschiedenen Mitarbeitern nach mehreren Richtungen in Angriff genommen wurden, mußte auf eine leichte gegenseitige Übermittlung gesehen werden. Auch mußte immer damit gerechnet werden, daß der eine oder andere Mitarbeiter bereits vor Abschluß seiner Arbeit wieder ausschied und halbfertigen Stoff oder unvollkommene Sammlungen dem nächsten zur Weiterbearbeitung hinterließ. Um unnötigen Leerlauf und Zeitverluste, die sich daraus hätten ergeben können, zu vermeiden, wurde die gesamte umfangreiche Stoffsammlung nach dem bekannten Dezimalklassifikationsystem der Bibliotheken aufgegliedert. Auf diese Weise bleibt der gesammelte Rohstoff auch für spätere Untersuchungen, die sich mit dem Lahntal beschäftigen, leicht zugänglich.

Gegen Ende der von der Deutschen Forschungsgemeinschaft vorgesehenen Frist von einem Jahr für die Notarbeit 157 wurden die inzwischen gewonnenen Ergebnisse in Einzelschriften niedergelegt. Daneben wurde weitgehend von der Darstellung in Kartenform Gebrauch gemacht, obwohl die Kartierung mit sehr viel Zeit und Kostenaufwand verbunden war. Diese Arbeit ließ sich aber rechtfertigen als grundlegende Teil- und Vorarbeit für die in der Gesetzgebung bereits festgelegte, in den kommenden Jahren mit allen verfügbaren Kräften — auch von der Wissenschaft — in Angriff zu nehmende Planungsforschung und Ordnung des deutschen Wirtschaftsraums. Insbesondere wurden für diese Zwecke statistische Kartierungen vorgenommen, deren Grundlagen in wochenlangem mühevoller Kleinarbeit aus ungedrucktem Armaterial der statistischen Zentralämter herausgezogen werden mußte.

Die Geldmittel, die für alle diese Arbeiten zur Verfügung standen, waren äußerst knapp bemessen. Von der Deutschen Forschungsgemeinschaft wurde für jeden Teilnehmer je Tag nur der Förderungssatz ausgezahlt, der bestimmungsgemäß von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung für den Arbeitslosen zur Verfügung gestellt wurde. Dieser Betrag wurde restlos für Wohnung und Ernährung ausgegeben, ein kleinerer Zuschußbetrag wurde als Kleidergeld gezahlt. Dagegen fehlten im Anfang alle Mittel für sachliche Ausgaben, für Postgelder, Schreib- und Zeichenmaterial, Fahrkosten für einzelne Mitarbeiter zu Erhebungen außerhalb Gießens. Unentbehrliche Hilfsmittel wie Rechenschieber, Schreibmaschinen, Pausapparat usw. standen anfangs nicht zur Verfügung. Nur durch Unterstützungen konnten wir hier das Leben unserer Gemeinschaftsarbeit fristen. Neben einigen behördlichen Stellen und dem Fulda—Lahnkanalverein sind wir der Gießener Hochschulgesellschaft zu größtem

Dank verpflichtet, daß sie durch mehrere großzügige Spenden den Aufbau unserer Arbeiten ermöglichte. Neben dem ideellen Ergebnis der Untersuchungsarbeit bleibt hier noch der dauernde Gewinn zu verbuchen, den das wirtschaftswissenschaftliche Institut der Universität dadurch erhielt, daß nach Abschluß der Notararbeit 157 die Wirtschaftsforschung Lahntal dem Institut als Grundstock einer selbständigen Abteilung für hessische Raumsforschung eingegliedert werden konnte.

In Verbindung hiermit sind bereits Dissertationen in Bearbeitung genommen, die sich mit der Wirtschaftsgeschichte des Lahntals beschäftigen und zur Fortführung und Vertiefung der durch die W.A.S. begonnenen Arbeiten beitragen werden. Andere Untersuchungen werden folgen, so daß, wenn auch in diesem Jahr die wissenschaftliche Akademikerhilfe von der Deutschen Forschungsgemeinschaft abgeschlossen werden wird, da keine Mittel der Reichsanstalt mehr zur Verfügung stehen, eine dauernde Befruchtung der Institutsarbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Seminare zurückbleibt. Das sachliche Ergebnis der bisherigen Forschungen, die jetzt noch keineswegs den Anspruch auf Abgeschlossenheit machen wollen, habe ich gelegentlich an anderer Stelle in folgende zehn Leitsätze zusammengefaßt:

1. Vorhandene Kanalisierung: Die Lahn ist seit Mitte des 19. Jahrhunderts von der Rheinmündung bis Gießen kanalisiert. Als Schleuslänge wurde damals die heute unwirtschaftliche und technisch unzulängliche Abmessung von 32,6 Meter gewählt. 1929 wurde die verbesserte Kanalisierung von der Rheinmündung bis Limburg dem Verkehr übergeben. Die Strecke oberhalb Limburgs ist heute noch so gut wie unbenutzbar.

2. In Aussicht genommene Kanalisierung: Die Rheinstrombauverwaltung in Koblenz hat einen fertig ausgearbeiteten Vorentwurf für die Kanalisierung der Lahn bis hinauf nach Lollar ausgearbeitet. Die Erdarbeiten am Lahnlauf und der Umbau der Schleusen (Verlängerung auf 38,5 Meter) könnten danach sofort in Angriff genommen werden.

3. Geschätzte Kosten der Lahntanalisation:

- |   |             |
|---|-------------|
| a) Überholung der bereits kanalisierten Strecke Rheinmündung—<br>Limburg auf volle Leistungsfähigkeit . . . . . | 6 Mill. RM. |
| b) Ausbau der Strecke Limburg—Gießen . . . . .  | 8—12 " "    |
| c) Kanalisierung der Strecke Gießen—<br>Lollar . . . . .  | 1,5—2 " "   |

Anmerkung: Die Strecke Gießen—Lollar könnte noch zurückgestellt werden. Ihr Ausbau ist aber wichtig, weil dadurch das Einzugsgebiet

nach Osten sich bis zum hohen Vogelsberg (Holzverladungen!) erweitert.

4. Frage der Rentabilität: Diese Frage ist nur zu stellen für die Lahn-schiffahrt, d. h. für die privatwirtschaftlichen Unternehmungen in der Lahnschiffahrt. Eine öffentlich-rechtliche Unternehmungsform kommt nach den Erfahrungen auf anderen Binnenwasserstraßen nicht in Frage. Um die Lahnschiffahrt mit Gewinn betreiben zu können, muß der Lahn-reeder Schiffe von mindestens 240 Tonnen fahren. Diese Schiffsgröße (Penische) verlangt Schleusen von mindestens 38,5 Meter Länge. In dieser Größenklasse der Schiffe steht genügend Schiffsraum (Saar-schiffe!) zur Verfügung.

5. Frage der Produktivität: Der nationalsozialistische Staat will durch seine Wirtschaftseinrichtungen mit der Privatwirtschaft nicht in Wettbewerb treten. Für die öffentliche Wirtschaft gilt deshalb nicht der Gesichtspunkt der Rentabilität, sondern der der Produktivität. Die Frage der Lahntkanalisierung lautet deshalb für den Staat: Welche produktiven Kräfte in der Wirtschaft werden durch die Lahntkanalisierung erschlossen oder gestärkt?

6. Antwort auf die Frage nach der Produktivität der Lahntkanali-sierung:

a) Die Lahntkanalisierung bedeutet ein Arbeitsbeschaffungsprogramm großen Ausmaßes für mehrere Jahre (Erdarbeiten!).

b) Die aufzuwendenden Kosten kommen zum weitaus größeren Teil unmittelbar in Löhnen zur Auszahlung.

c) Die Arbeitskräfte entstammen der Wirtschaftslandschaft des Lahntals, sie brauchen nicht erst von weither herbeigeholt oder ver-schickt zu werden, ihre Unterbringung verursacht keine erheblichen Kosten; nach Beendigung der Kanalisierungsarbeiten finden dieselben Arbeitskräfte noch Verwendung bei den Folgeeinrichtungen (Zubringer-straßen, Bau von Verladekais usw.).

d) Nach Abschluß der Kanalisierungsarbeiten und Folgeeinrich-tungen erhalten schließlich die Arbeiter in der gesteigerten Aufnahme-fähigkeit der erschlossenen Landwirtschaft (Bergbau, Industrie der Steine und Erden, Forstwirtschaft, Mineralwasserversand usw.) weitere Beschäftigungsmöglichkeiten.

e) Der Arbeitsdienst kann Einsatzmöglichkeiten durch Bau von Holzabfuhrstraßen im Westerwald und Vogelsberg finden, gegebenen-falls auch beim Durchstich von Lahnschleifen.

7. Der Streit um die Transportmengen: die von ganz verschiedenen

Seiten aufgestellten Schätzungen über die auf die kanalisierte Lahn entfallenden Transportmengen schwanken zwischen  $\frac{1}{2}$  Millionen und  $1\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen im Jahr. Zuverlässige Berechnungen lassen sich nicht aufstellen, da die Erschließung produktiver Möglichkeiten sich nicht in Zahlenwerten „berechnen“ läßt.

8. Produktive Wirkung der Lahnschifffahrt: durch Senkung der Transportkosten für Massengüter werden die im Lahntal bodenständigen Industrien (Bergbau, Industrie der Steine und Erden, Eisenindustrie, Tonindustrie, Holz- und Schnitzstoffgewerbe u. a.) eine erhöhte Rentabilität erzielen. Dadurch können stillgelegte Industrien neubelebt, schlummernde Erwerbsmöglichkeiten geweckt, vorhandene Unternehmungen erweitert werden.

9. Das Einzugsgebiet des Lahnkanals: beim Bau des Lahnkanals bis Gießen — besser bis Lollar — wird das Einzugsgebiet für Holzfrachten im Osten bis zum Vogelsberg erweitert. Die Holzbestände der dortigen umfangreichen Forstwirtschaft rücken (durch die niedrigen Frachtkosten geflüßten Holzes) an die große Nord-Süd-Verkehrslinie des Rheins heran.

10. Die ersten Forschungsergebnisse der Notarbeit 157 in der wissenschaftlichen Akademikerhilfe bei der Deutschen Forschungsgemeinschaft, die in Karten und Kartotheken sowie Einzelschriften vorliegen, gestatten den Schluß, daß die Lahnkanalisierung eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme von großem Wert und eine Verkehrseinrichtung von hoher, allgemeiner Produktivität wäre.

Die Wirtschaftsforschung Lahntal wird innerhalb des wirtschaftswissenschaftlichen Instituts fortgesetzt und liefert den Grundstock für die mannigfaltigen Untersuchungen der neu gegründeten Arbeitsgemeinschaft für heftische Raumforschung an der Universität Gießen.