

Die Zusammenschlußbewegung in der Spedition.

Von

Privatdozent Dr. Ernst Esch, Köln.

Die Zusammenschlußbewegung in der Spedition gehört der jüngsten Zeit an. Sie hatte in geringem Ausmaße vor dem Kriege begonnen. Während des Krieges brachte die gemeinsame Not des Gewerbes die bis dahin auseinanderstrebenden Kreise näher zusammen. Der Wert der Zusammenlegung wirtschaftlicher Kräfte zur Erzielung wirtschaftlicher Erfolge, zur Abwehr der Konkurrenz, zur Durchführung berechtigter Ansprüche gegenüber anderen Wirtschaftszweigen und den Behörden, wurde erkannt. Man begann Folgerungen aus dieser Erkenntnis zu ziehen, in deren Entwicklung, zum Teil bereits in deren vorläufigem Endpunkte wir zur Zeit stehen.

Der Zusammenschluß in der Spedition hat sich nach drei Richtungen vollzogen:

Schaffung neuer, sowie Ausbau bestehender Organisationen des Gewerbes zur Vertretung der allgemeinen Wirtschafts- und Standesinteressen der Mitglieder, ohne deren wirtschaftliche Selbständigkeit in irgend einer Weise zu beschränken,

Bildung von großen, meist örtlich abgegrenzten Gruppen des Gewerbes unter Bindung in Preis- und sonstigen wirtschaftlichen Fragen,

Zusammenschluß mehrerer Speditionsunternehmen zu kartell- und trustartigen Gebilden.

In die Zeit vor dem Kriege sowie der ersten Kriegsjahre fällt die Gründung von Verbänden der Spedition, deren Aufgabe die Vertretung der allgemeinen Wirtschafts- und Standesinteressen ihrer Mitglieder war, der „Verein deutscher Spediteure“, die „Vereinigung deutscher Bahnspediteure“ und der „Verband Westdeutscher Spediteure“. Die Satzungen dieser Verbände legen ihren Mitgliedern in wirtschaftlicher Hinsicht keine Bindungen auf, insbesondere bestehen keine Verpflichtungen hinsichtlich der Preissetzung und des Arbeitsgebietes. Nichtmals die „Allgemeinen Beförderungsbedingungen“,

welche der Verein Deutscher Spediteure auf seiner Generalversammlung in Hamburg im Jahre 1908 aufgestellt hatte, sind in ihrer Anwendung für die Mitglieder des Vereins verpflichtend, wenn sie auch meist beachtet werden. X

Der Verein Deutscher Spediteure stellt die Spitzenvertretung der deutschen Spediteure dar, während die Vereinigung deutscher Bahnspediteure zur Wahrung der aus dem Vertragsverhältnis der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer mit der Eisenbahn sich ergebenden Fragen, der Verband Westdeutscher Spediteure zur Vertretung der Interessen der westdeutschen Spedition gegründet worden ist. Eine gewisse Spannung, die zwischen den drei Vereinigungen anfänglich lag, da der Verein Deutscher Spediteure die Neugründungen zunächst als Eigenbrödelei, als Absplitterung ansah, verschwand im Laufe der Zeit, zumal die Mitglieder der Sonderverbände sich nach wie vor an den größeren Aufgaben der Spitzenorganisation beteiligten. Sämtliche Vereine haben während und insbesondere nach dem Kriege einen beträchtlichen Mitgliederzuwachs erhalten, so der Verein Deutscher Spediteure von 200 Mitgliedern im Jahre 1907 und 1000 Mitglieder im Jahre 1919 auf zur Zeit 1728 Mitglieder. Der Grund zu diesem Anwachsen liegt einmal in der bereits erwähnten, durch die Not veranlaßten Erkenntnis von der Bedeutung der Zusammenlegung der Kräfte, sodann in der Tatsache zahlreicher Neugründungen von Speditionsbetrieben und der Einrichtung von Niederlassungen seitens bestehender Geschäfte nach dem Kriege. Hierauf wird noch in andern Zusammenhang zurückzukommen sein.

Die jüngste, einen grösseren Bezirk umfassende Gründung in der Spedition, welche unter die erste Gruppe der Zusammenschlußbewegung zu rechnen ist, ist der „Zentralverband der See- und Binnenhafenspediteure“ in Hamburg. Die Gründe seiner Errichtung sind, soweit sie von den Gründern genannt werden, ähnlich denen der Entstehung der Vereinigung Deutscher Bahnspediteure und des Verbandes Westdeutscher Spediteure, nämlich das Bestreben, die nach Ansicht der Gründer des Verbandes durch den Verein Deutscher Spediteure nicht genügend gewährten Interessen der an See- und Binnenhafentplätzen tätigen Spediteure in einem eigenen Verbandsorgane wirkungsvoll zu vertreten. Es haben anscheinend auch noch andere Erwägungen bei der Gründung mitgesprochen, insbesondere das Bestreben der Großspediteure, bei der Beratung und Vertretung der Standesfragen unter sich zu sein.

Unter die erste Gruppe des Zusammenschlusses im Speditions-gewerbe ist auch der im Jahre 1921 gegründete „Ausschuß der gesamten Spediteurverbände Deutschlands (Ages)“ zu rechnen, der die verschiedenen Verbände des Speditions-gewerbes unter Hinzuziehung der Organisationen des Möbeltransport-gewerbes umfaßt, mit dem Ziel, die dem gesamten Gewerbe gemeinsamen Fragen gegenüber den Behörden und andern Wirtschaftsgruppen zu vertreten.

Das Speditions-gewerbe hat, wenn auch verspätet, in den letzten Jahren erkennen müssen, wie sehr ihm das frühere Auseinanderstreben der einzelnen Unternehmungen und Unternehmergruppen, der Mangel einer geschlossenen, einheitlichen Vertretung sämtlicher Zweige der Spedition in der Wahrung seiner berechtigten Interessen, insbesondere gegenüber der Eisenbahnverwaltung, geschadet hat. Obwohl ein wichtiger Zweig des Verkehrswesens, obwohl Eisenbahn und Spedition auf reibungslose Zusammenarbeit im Interesse einer ordnungsgemäßen Güterbeförderung angewiesen sind, wurden von beiden Teilen aus dieser Erkenntnis keine praktischen Folgerungen gezogen. Man arbeitete neben- und gegeneinander. Die Eisenbahn hatte es nicht-mals für notwendig gehalten, der Spedition dort Vertretung einzuräumen, wo sie auf Grund ihrer Sachkunde und ihres privat- und volkswirtschaftlichen Interesses hineingehörte, in der ständigen Tarifkommission. Um das bisher Versäumte nachzuholen, ist der Ausschuss der gesamten Spediteurverbände Deutschlands gegründet worden, und zwar im Einverständnis mit dem Reichsverkehrsministerium, das erfreulicherweise den Wunsch nach einer Gesamtvertretung des Speditions-gewerbes zwecks gemeinsamer Arbeit laut werden ließ und entsprechend dieser Erkenntnis, wie die Spedition zuversichtlich hofft, auch handeln wird.

Dieselben Ziele wie die Reichs- und Landesorganisationen der Spedition für die Gesamtheit der Betriebe verfolgen ihre örtlichen Vereinigungen. Der Schwerpunkt der praktischen Vertretung der allgemeinen Interessen des Speditions-gewerbes liegt sogar mehr in den örtlichen Vereinigungen, als in den größeren Verbänden, so bedeutend deren Wirksamkeit für die Gesamtvertretung auch sein mag. Gerade im Speditions-gewerbe hat sich ein enger örtlicher Zusammenschluß aller Betriebe, die das Gewerbe eines ordentlichen Spediteurs ausüben und nicht zum Schaden ihrer Auftraggeber, von Industrie und Handel, im Trüben fischen wollen, als zwingend notwendig erwiesen, zu gemeinsamer Abwehr der insbesondere nach dem Krieg aufgetretenen unlauteren Konkurrenz, zur Zusammenarbeit mit den Eisenbahn-behörden in gemeinsamen Fragen, zur Aufklärung von Handel und Industrie über die berechtigten Wünsche der Spedition, zur Aufklärung insbesondere darüber, daß nicht derjenige notwendig die meist wertvollen Güter am besten und sichersten befördert, der die billigsten Preissätze hat, sondern dessen kaufmännische Vergangenheit, Kenntnisse und Betriebseinrichtungen bei angemessenen, auf genauester Selbstkostenberechnung aufgebauten Preisen, eine ordnungsgemäße Erledigung des Transportauftrages gewährleisten. Diese im Interesse des gesamten Wirtschaftslebens liegende Aufklärungstätigkeit des Spediteurs wird dann am ehesten von Erfolg gekrönt sein, wenn das Bestreben der Spedition, mit Hilfe ihrer örtlichen Zusammenschlüsse eine Vertretung in den Handelskammern zu erhalten, zum Ziele geführt hat.

Zu der zweiten Richtung der Zusammenschlußbewegung in der Spedition gehören die Organisationen des Möbeltransportgewerbes, wobei wir den juristisch im allgemeinen nicht zur Spedition, sondern zum Frachtgeschäft zählenden Möbeltransport als wirtschaftlich zur Spedition gehörend betrachten; ferner die örtlichen Zusammenschlüsse von Speditionsbetrieben zu Gütersammelstellen und Tarifkonventionen.

Der Möbeltransport hat es verstanden, bereits vor dem Kriege die Mitglieder des Gewerbes fast ausnahmslos in starken Verbänden zusammenzufassen und ihnen Bindungen aufzuerlegen, die sowohl ungesunde Konkurrenz ausschlossen, als auch den Betrieb des Möbeltransports in feste, einheitliche Bahnen lenkten.

Die drei Hauptverbände des Möbeltransportes, die „Deutsche Möbeltransportgesellschaft“, der „Internationale Möbeltransportverband“ und die „Zentralstelle des deutschen Möbeltransports“ haben, und zwar durch eine gemeinsame Stelle, die „Tarif- und Interessengemeinschaft des deutschen Möbeltransports“, für sämtliche Transporte Tarife aufgestellt, auch Beförderungsvorschriften erlassen, an deren Einhaltung die Mitglieder aller Verbände streng gebunden sind. Der geschäftliche Verkehr der Mitglieder der einzelnen Organisationen untereinander ist eingehend geregelt. Es besteht beispielsweise die Verpflichtung des gegenseitigen Materialaustausches, das Verbot, mit Nichtmitgliedern des Verbandes Geschäfte abzuschließen, die Pflicht gegenseitiger Unterstützung bei allen Transporten. Das Möbeltransportgewerbe hat es durch diese Bestimmungen und deren straffe Durchführung verstanden, eine starke Stellung gegenüber dem wohnungswechselnden Publikum zu erlangen, eine Stellung, deren Entwicklung zu einem monopolartigen Gebilde für die Zukunft zu erwarten ist.

Eine ähnliche Tendenz verfolgen in der sogenannten reinen Spedition die früher schon versuchten, dann wieder aufgegebenen, in letzter Zeit aber erneut auftauchenden Bestrebungen auf Gründungen örtlicher Tarifverbände. Es sind dies Zusammenfassungen der Speditionsbetriebe eines Ortes unter Wahrung der Selbständigkeit der Betriebe mit der unter hoher Vertragsstrafe gestellten Absprache, die von einer Kommission auf Grund der Selbstkosten errechneten Tarife einzuhalten.

Die Gründe zur Wiederauflebung der örtlichen Tarifverbände liegen in den Verhältnissen, die sich nach dem Kriege im Speditionsgewerbe herausgebildet haben. Durch die zeitweise herrschende wirtschaftliche Hochkonjunktur, durch das „Loch im Westen“ und sonstige bekannte Ursachen setzte im Frühjahr 1919 ein außerordentlicher Aufschwung des während des Krieges fast zum Erliegen gekommenen Speditionsgewerbes ein. Die Folge waren nicht nur die Filialgründungen alter Geschäfte, sondern auch das Auftauchen zahlreicher neuer Betriebe, oft ohne Sachkunde, ohne

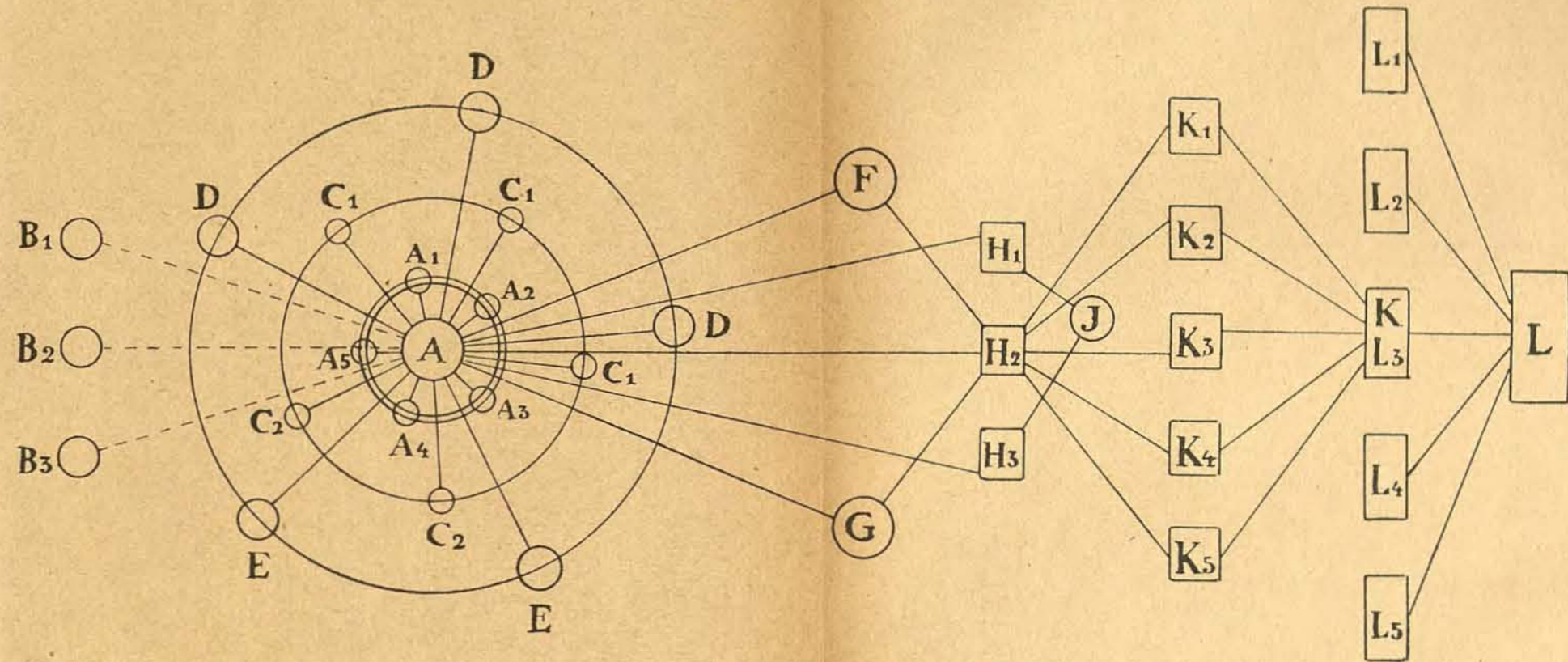
Kapital, ohne das Verantwortungsgefühl des ordentlichen Spediteurs. Mit dem Niedergange der Konjunktur suchten sich die neuen Betriebe zu halten. Sie unterboten die ortsüblichen Preise und gingen dabei meist weit unter die Selbstkosten. Die Konsumenten des Speditionsgewerbes, Handel und Industrie, ließen sich vielfach durch die niedrigeren Preise irre machen und übergaben ihre wertvollen Güter unerprobten, kapitalarmen und unsachkundigen Betrieben zur Beförderung. Die Sorge um den Fortbestand veranlaßte nunmehr manchen alteingesessenen, angesehenen Betrieb, in die Preisunterbietung einzutreten. Damit begann eine Kette von Preisunterbietungen, die in kurzer Zeit zum Untergang des Speditionsgewerbes geführt haben würde, wenn nicht auf der einen Seite eine neu einsetzende, steigende Konjunktur sowie die bei den gütererzeugenden und güterhandelnden Kreisen allmählich dämmernde, durch bittere Erfahrungen bestätigte Erkenntnis, daß Qualität der Leistungen und Preis in einem angemessenen Verhältnis stehen müssen, auf der andern Seite der Zusammenschluß aller angesehenen Speditionsbetriebe in einem Tarifverbande Einhalt geboten hätte. Vorbildlich für andere Plätze sind in dieser Richtung die Tarifverbände der Spediteure in Berlin und Köln geworden. Sie bestehen selbständig neben den, die allgemeinen Interessen der Mitglieder vertretenden örtlichen Spediteurvereinigungen, mit dem ausschließlichen Zweck, die Spesen für den Hafen- und Bahnumschlagsverkehr festzusetzen und über die Einhaltung der Sätze zu wachen.

Ob das Wiederaufleben der Tarifverbände Bestand haben wird, vor allem in Zeiten niedergehender Konjunktur, läßt sich nicht sagen. Eine dauernde Gefahr für den Tarifverband ist das den Grundsätzen des Angebots und der Nachfrage widersprechende Bestehen einer über großen Zahl von Speditionsbetrieben an manchen Orten, veranlaßt durch die bereits erwähnte Hochkonjunktur im Frühjahr 1919 und den Entschluß großer Firmen, aus Prestige-Gründen die einmal errichteten Niederlassungen auch bei Mangel der Beschäftigung nicht aufzuheben. Eine durch weitere, außerhalb der Konvention bleibende Neugründungen entstehende Gefahr ist unter den obwaltenden Verhältnissen, bei den außergewöhnlichen Kosten jeder Neugründung und den noch in andern Zusammenhang zu erwähnenden starken Kapitalbedarf der Speditionsunternehmungen nicht besonders anzuschlagen. Wächst im Speditionsgewerbe das Gefühl der Zusammengehörigkeit und der Notwendigkeit, sich gegenüber den starken anderen Wirtschaftsgruppen fest zu organisieren, wofür Anzeichen vorliegen, so kann den Tarifverbänden eine längere Dauer vorhergesagt werden. Diese wird umso länger sein, je mehr die Tarifkonventionen darauf bedacht sind, die Preissetzung in angemessenen Grenzen zu gestalten, je mehr es ihnen gelingt, die zuständigen Vertretungen von Handel und Industrie, insbesondere die Handelskammern, von der Angemessenheit ihrer Sätze zu überzeugen, wenn möglich sogar die Preise im Einvernehmen mit diesen Stellen festzusetzen. Hierbei werden Handel und

Industrie nicht umhin können, dem Verkehrsgewerbe, in diesem Falle also der Spedition, dieselben Grundsätze in der Preisbildung zuzugestehen, die sie selbst zur Anwendung bringen oder angebracht wissen wollen: die Errechnung der Gestehungskosten unter Hinzufügung eines Zuschlages für Verlustmöglichkeiten, Geldentwertung, Unternehmerlohn, angemessenen Gewinn; alles in allem: einen Preissatz, der nicht nur den Fortgang des Betriebes, sondern auch die Erhaltung des für den Betrieb aufgewandten Kapitals in der Höhe der fortschreitenden Geldentwertung sicherstellt. Geschieht dies, so werden Handel und Industrie erkennen, daß, an den derzeitigen Verhältnissen gemessen, die heutige Preissetzung der Spediteure durchschnittlich zum wenigstens als angemessen zu bezeichnen ist. Die Folge wird die Beseitigung vieler gegenseitiger Mißverständnisse und einträchtiges Zusammenarbeiten zum Wohl des gesamten Wirtschaftslebens sein.

Gegenseitige wirtschaftliche Unterstützung ist auch die Ursache der Bildung der Gütersammelstellen an größeren Plätzen gewesen. In der Gütersammelstelle, meist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, sind die örtlich ansässigen Spediteure vereinigt, soweit sie Sammelverkehr betreiben. Diese Einrichtung liegt vor allem im Interesse der kleineren und mittleren Firmen, die regelmäßig nicht genügend Gut besitzen, um es im Sammelverkehr nach allen Richtungen hin zu versenden und daher bisher gezwungen waren, ihr Speditionsgut den größeren Firmen zur Beiladung anzubieten, woraus sich leicht ein Abhängigkeitsverhältnis der kleineren Firmen von den größeren und allmählich eine finanzielle Uebermacht der großen Firmen, schließlich ein Aufsaugen des kleinen Unternehmens herausbildete. Um letztere Folge zu verhindern, gleichwohl aber an dem Vorteil des Sammelverkehrs sowohl im eigenen Interesse als infolge des Grundsatzes der Frachtersparnis zum Vorteil der Kunden teilzuhaben, waren die kleineren und mittleren Firmen die Förderer des Gedankens der Bildung von Gütersammelstellen. Der Gütersammelstelle obliegt die Annahme, das Sammeln und die Abfertigung der ihr von den Mitgliedern zugeführten Sammeladungsgüter in einer eigenen oder gemieteten Güterhalle auf gemeinsame Rechnung. Jeder Gesellschafter ist verpflichtet, seine sämtlichen Sammeladungsgüter nach deutschen Stationen der Gesellschaft zur Beförderung zu übergeben mit der wichtigen Ausnahme, daß Wagenladungen größeren Umfanges aus eignen Gütermengen, beispielsweise von mindestens 5000 Kilo, von jedem Gesellschafter selbst zusammengestellt und abgefertigt werden dürfen. Doch müssen diese Gesellschafter, wenn der Wagenraum nicht voll ausgenutzt wird, den restlichen Raum der Gesellschaft zur Beiladung von Gütern anderer Gesellschafter zur Verfügung stellen. Zur Vermeidung von Preisunterbietungen der Gesellschafter untereinander ist in der Satzung der Gütersammelstelle eine starke tarifarische Bindung der Gesellschafter vorgesehen.

Bildliche Darstellung der Zusammenschlußbewegung in der Spedition.



- A Stammhaus.
 A 1 – A 5 Die verschiedenen in dem Unternehmen vereinigten Betriebszweige.
 A 1 Inlandspedition.
 A 2 Auslandspedition.
 A 3 Lagerei.
 A 4 Möbeltransportgeschäft.
 A 5 Fuhrbetrieb (Pferde und Kraftwagen).
 B 1 – B 3 Hilfsbetriebe.
 B 1 Futtermittel-Einkaufs- und Verwertungsgenossenschaft.
 B 2 Genossenschafts-Schmiede.
 B 3 Landwirtschaftlicher Betrieb.
 C Niederlassungen.
 C 1 Niederlassungen unter der Firma des Stammhauses.
 C 2 Niederlassungen unter d. bisherigen Firma d. erworbenen Unternehmens.
 D Freundschaftliches Zusammenarbeiten mehrerer Unternehmer ohne vertragl. Bindung.
 E Interessengemeinschaften mit vertraglicher Bindung.
 F Örtliche Gütersammelstelle.
 G Örtliche Tarifkonvention.

- H 1 – H 3 Örtliche Interessenvertretungen.
 H 1 Fuhrunternehmer-Vereinigung.
 H 2 Spediteur-Verein.
 H 3 Möbeltransport-Vereinigung.
 J Arbeitgeberverband der örtlichen Interessenvertretungen.
 K Ausschuß der gesamten Spediteur-Verbände Deutschlands.
 K 1 Tarif- und Interessengemeinschaft des deutschen Möbeltransports.
 K 2 Vereinigung deutscher Bahnspediteure.
 K 3 Verein deutscher Spediteure.
 K 4 Verband westdeutscher Spediteure.
 K 5 Zentralverband der deutschen See- und Binnenhafen-Spediteure.
 L Reichsverband des deutschen Verkehrsgewerbes.
 L 1 Reichsausschuß der deutschen Binnenschifffahrt.
 L 2 Verein deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen.
 L 3 Ausschuß der gesamten Spediteurverbände Deutschlands.
 L 4 Verband deutscher Luftfahrzeugindustrieller.
 L 5 Reichsverband der Fuhrbetriebe Deutschlands. (Beitritt zum Verkehrsspißgenverband bevorstehend).

Die Einrichtung der Gütersammelstellen liegt nicht nur im Interesse der beteiligten Spediteure, sondern auch im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse. Es wird dadurch allen Wirtschaftstreibenden ermöglicht, an dem Vorteil des Sammelverkehrs mit der Frachtersparnis, der schnellen und ordnungsgemäßen Beförderung, der Vermeidung des gebrochenen Verkehrs und der geringeren Diebstahlsgefahr, auch für die Stationen, nach denen Sammelladungen nicht leicht zusammenkommen, und durch solche Firmen, deren Sammelverkehr bisher nur ein geringer war, teilzuhaben.

In diesem Zusammenhange seien auch die durch Unternehmungen des Transportgewerbes erfolgten Gründungen der letzten Zeit erwähnt, die den Rohstoffbezug, insbesondere Futter und Material für Pferde, Betriebsstoffe für Kraftwagen, den Spediteuren erleichtern sollen, meist in Form von Genossenschaften mit beschränkter Haftung. Derartige Genossenschaften bestehen bereits mehrere mit großem Erfolg. Sie haben insbesondere im letzten Jahr durch rechtzeitigen Einkauf ihren Mitgliedern große Vorteile zuwenden können. Aehnlichen Charakter haben die an einigen Plätzen auf genossenschaftlicher Grundlage eingerichteten Schmiede- und Reparaturwerkstätten.

Während die Ansätze zu der bisher geschilderten Zusammenschlußbewegung in der Spedition bereits vor dem Kriege zu beobachten sind, ist die dritte Form des Zusammenschlusses, die eigentliche Kartell- oder, wie man sie auch unklar nennt, Konzernbildung in der Spedition, erst während und nach dem Kriege in die Erscheinung getreten. Wir kennen heute folgende Formen der Ausdehnung von Speditionsbetrieben und kartellähnlichen Zusammenschlüssen:

Gründung eigener Niederlassungen an verschiedenen Plätzen des In- und Auslandes unter der Firma des Stammhauses;

Ankauf von Speditionsbetrieben an demselben oder an andern Orten unter Fortführung dieser Betriebe unter der bisherigen Firma;

Angliederung weiterer Zweige des Verkehrswezens an den eigenen Betrieb;

Verbindung der Spedition mit der Binnenschiffahrt;

Freundschaftliche Abmachungen zwischen Speditionsunternehmungen zwecks gegenseitiger Unterstützung ohne feste Form;

Bildung von Interessengemeinschaften zwischen Speditionsbetrieben des In- und Auslandes.

Die Darstellung und kritische Würdigung dieser Formen in der Zusammenschlußbewegung unterliegt gewissen Beschränkungen, die sich aus der Tatsache der noch im Werden begriffenen Bewegung und aus Mitteilungen, die nur gegen Zusicherung absoluter

Vertraulichkeit zu erhalten waren, ergeben. Insbesondere wird aus naheliegenden Gründen jede Nennung der Firmen vermieden werden, welche die Träger der Zusammenschlußbewegung sind, obwohl nicht zu verkennen ist, daß einmal eine offene und klare Darlegung der Verhältnisse unter Bezeichnung der beteiligten Kreise letzten Endes im Interesse der betreffenden Unternehmungen liegen würde, da eine völlige Geheimhaltung der Zusammenschlußbewegung doch nicht möglich ist, oft aber eine halbe und ungenaue Kenntnis der Dinge ein falsches, von den Beweggründen, die zu dem Zusammenschluß geführt haben, ungünstiges Bild gibt.

Die Gründung eigener Niederlassungen unter der Firma des Stammhauses gehört an sich nicht unter den Begriff der Zusammenschlußbewegung. Sie soll aber erwähnt werden, weil sie in Verbindung mit der Zusammenschlußbewegung von Bedeutung ist, da sie eine starke wirtschaftliche Macht im Speditionsgewerbe darstellt, und in den meisten Fällen als Folge der Ausdehnungsbestrebungen Fühlung mit anderen Unternehmungen auf Zusammengehen an den Plätzen, an denen die Gründung eigener Niederlassungen nicht zweckmäßig erscheint, gesucht wird. Die Filialgründungen haben seit dem Kriege, insbesondere an den Grenzplätzen des Landes, einen bedeutenden Umfang angenommen.

Eine andere Form der Filialgründung ist der Ankauf bestehender Firmen am Sitz des aufkaufenden Unternehmens sowie an andern Plätzen, und zwar regelmäßig unter Fortführung der übernommenen Firma. Trotz Fortführung der Firma ist durch den Ankauf die wirtschaftliche Selbständigkeit des Unternehmens aufgehoben, das Unternehmen daher gleichbedeutend mit einer Zweigniederlassung des Haupthauses.

In das Gebiet der Kartellbildung gehört das Bestreben großer Unternehmungen, ihren Speditionsbetrieben Unternehmungen anzugliedern, und zwar regelmäßig unter völliger finanzieller und tatsächlicher Aufnahme dieser Betriebe in das Großunternehmen, welche die Spedition als Hilfsbetriebe oder auch als selbständige, mit der Spedition verwandte Unternehmungszweige benötigt. Es gibt Speditionsunternehmungen, die zur Beförderung ihrer Bahn-, Schiffs- und Lagergüter bestehende Geschäfte des Last- und Kraftfuhrgewerbes aufgenommen haben, die auch selbständige Lastfuhrleistungen, insbesondere von Massengütern, ausführen. Lagereibetriebe wurden angegliedert, und zwar nicht nur zur Lagerung der Speditionsgüter, sondern auch zur selbständigen Durchführung des Lagergeschäftes. Möbeltransportgeschäfte vereinigten sich mit Speditionsunternehmungen, wobei das Vorhandensein und die Zusammenlegung des Fuhrparks eine auf die Verringerung der Betriebskosten stark einwirkende Rolle spielte. Die Bahnspedition trat stellenweise in ihrer bisher selbständigen Stellung zurück und wurde von größeren Unternehmungen aufgenommen. In letzter

Zeit gehen Speditionsbetriebe dazu über, sich entweder an Versicherungsgesellschaften maßgebend zu beteiligen, oder aber von ihnen loszulösen und aus ihren Versicherungsabteilungen eigene Unternehmungen zu machen, sowohl zur Uebernahme des eigenen Versicherungsbetriebes als zum Abschluß selbständiger Geschäfte. Endlich sind noch Bestrebungen von Interesse, die auf eigene Züchtung von Pferden für den Fuhrpark, auf Beschaffung des Futters durch Uebernahme landwirtschaftlicher Betriebe herausgehen.

In diesen Zusammenhang gehört die Verbindung der Spedition mit der Schifffahrt, insbesondere der Binnenschifffahrt. Neben der verbreitetsten Form der vertraglichen Abmachung von Speditionsunternehmungen mit Schifffahrtsgesellschaften an Hafenplätzen, wonach die Spedition der Schifffahrt gewisse Gütermengen garantiert und als Gegenleistung günstige Wasserfrachtsätze zugesichert erhält, sind vor allem in den Schifffahrtskonzernen bedeutende Speditionsengeschäfte in enge betriebliche und besonders finanzielle Beziehungen zu den Schifffahrtsgesellschaften getreten mit der vorherrschenden Aufgabe, der Schifffahrt als Zubringer und Verteiler der Güter zu dienen. Zu diesem Zwecke nehmen die Schifffahrtsgesellschaften entweder bestehende Speditionsunternehmungen durch Fusion in sich auf, oder gründen selbständige Speditionsabteilungen unter besonderer Firma oder schließen kartellartige Verträge mit bekannten Speditionsunternehmungen. Umgekehrt gehen Speditionsengeschäfte dazu über, sich einen eigenen Dampferverkehr anzugliedern, um die von ihnen herangeschafften Güter nicht nur auf der Landstraße, sondern auch auf dem Wasserwege selbst zu befördern. Hinzu kommen in allen diesen Fällen umfangreiche Lagereinrichtungen. Aber nicht nur mit der Großschifffahrt, sondern auch mit der Kleinschifffahrt verbindet sich der Spediteur, schließt sich mit ihr zum gemeinsamen Betriebe zu Gesellschaften zusammen, die sonach aus einer Anzahl meist kleiner und mittlerer Betriebe von Speditoren und Partikulierschiffen bestehen.^x

Die Vorstufe zu der heute weit verbreiteten Bildung von Interessengemeinschaften ist die Anbahnung eines freundschaftlichen Verhältnisses zwischen mehreren Speditionsfirmen des In- und Auslandes unter Zusicherung gegenseitiger Unterstützung und der Zuweisung von Transporten, dem Benutzungsrecht der gegenseitigen Transporteinrichtungen, ohne daß die im Freundschaftsverhältnis stehenden Firmen eine finanzielle oder vertragliche Bindung eingegangen sind.

Diese Bindung liegt vor bei den Interessengemeinschaften, deren Entwicklung im Speditionsgewerbe zur Zeit die vorherrschende ist. Die Interessengemeinschaften werden teils ohne, teils, und zwar in der Mehrzahl der Fälle, unter gegenseitiger Kapitalbeteiligung gebildet. Entweder wird eine Interessengemeinschaft auf eine bestimmte Reihe von Jahren geschlossen unter Beschränkung der Selbständig-

keit der Vertragsschließenden in der beabsichtigten Richtung, im übrigen aber unter Belassung der Selbständigkeit der Betriebe und der bisherigen Firmenbezeichnung, oder es wird von den beteiligten Firmen eine neue Unternehmung gegründet, welche den gemeinschaftlichen Zwecken dienen soll. Die Interessengemeinschaft hat den Zweck, die gegenseitige Konkurrenz auszuschließen und die Betriebe auf eine breitere Grundlage zu stellen und damit unter geringeren Selbstkosten gewinnbringender zu gestalten. Die Vertragsschließenden verpflichten sich, mit allen ihren Niederlassungen ausschließlich nur untereinander Speditionsgeschäfte zu tätigen, insbesondere sich gegenseitig alle Transporte, bei denen die Kundschaft nicht die Vermittlung eines bestimmten Spediteurs ausdrücklich verlangt, an allen Plätzen zuzuweisen, an denen die Vertragsschließenden durch ihre Stammhäuser, Niederlassungen oder verbündeten Firmen vertreten sind.

Die Spesenberechnung unter den Vertragsschließenden erfolgt unter Einräumung weitgehendster Vorteile. Bei größeren Speditionsaufträgen, die über den Rahmen eines üblichen Speditionsauftrages hinausgehen, wird vielfach eine gegenseitige Beteiligung an dem Geschäft vereinbart.

Neben diesen Zielen verfolgt die Interessengemeinschaft im Speditionsgewerbe auch das Ziel der Abgrenzung des Wirkungskreises der einzelnen Unternehmungen in einem bestimmten Gebiet. Alt-ingesessene und eingeführte Firmen suchen die Konkurrenz aus diesem Gebiet auszuschließen, suchen ihren Spezialverkehr für bestimmte Güter oder Versendungsarten, die bisherige Richtung ihrer internationalen Transporte zu sichern. So geht das Bestreben einzelner Unternehmungen dahin, beispielsweise den von ihnen gegründeten und gepflegten Verkehr nach der Schweiz, Italien, Frankreich, bei andern Firmen nach den nordischen Staaten, bei wieder andern nach dem Balkan der eigenen Unternehmung zu erhalten, indem sie anderen Unternehmungen, deren Ausdehnung auf diesen Verkehr in Frage steht, im Falle der Gegenseitigkeit zusagen, aus deren Gebiet heraus zubleiben, außerdem im innerdeutschen Verkehr gegenseitige Unterstützung, insbesondere Frachtvorteile versprechen.

Die von deutschen Speditionsfirmen mit ausländischen Geschäften geschlossenen Interessengemeinschaftsverträge schließen die Konkurrenz der ausländischen Firmen in Deutschland und umgekehrt so weitgehend aus, daß ohne gegenseitige Zustimmung keine Niederlassungen in den betreffenden Ländern gegründet werden dürfen.

Der Vollständigkeit halber sei noch auf den Zusammenschluß von Speditionsbetrieben mit Stadtverwaltungen zu gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen hingewiesen, die unter gleicher Kapitalbeteiligung ein Speditions- und Lagergeschäft betreiben; ferner auf die an einigen Plätzen eingetretene Vereinigung unter neuer Firma der mit der Abfuhr der Bahngüter seitens der Eisenbahn betrauten bahnamtlichen Rollfuhrunternehmen.

Letzterer Unternehmungsform entspricht auch die Zusammenfassung sämtlicher Lagereibetriebe an einem Ort unter einer gemeinschaftlichen Firma.

Die Gründe für die geschilderte Zusammenschlußbewegung in der Spedition lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Das Speditionsgeschäft beruht in seiner Auswirkung auf Verbindungen des Stammhauses mit gleichgerichteten Unternehmungen an andern Plätzen des Landes, für die internationale Spedition auch an solchen des Auslandes. Für den gesamten Speditionsverkehr, insbesondere den Sammelladungsverkehr ist die Verbindung mit einem befreundeten oder eigenem Hause an Orten, an denen der Verkehr gepflegt werden soll, notwendig, um zunächst Transporte zugewiesen zu erhalten, sodann die Transporte ordnungsgemäß durchzuführen und die gegenseitigen Unkosten auf ein Mindestmaß zu beschränken. Weder die Inland- noch die Auslandspektion kann ohne derartige Verbindungen auskommen. Die Auslandspektion umso weniger, als es unter den gegenwärtigen Verhältnissen dem inländischen Spediteur sehr schwer ist, eine absolut zuverlässige Kenntnis der Beförderungs-, Zoll- und Frachtverhältnisse im Auslande zu erlangen, wenn er sich nicht auf die Mitwirkung eines eigenen oder befreundeten Unternehmens im Auslande stützen kann. Aus diesen Gründen haben die deutschen Spediteure weitgehende Beziehungen zum Auslande angeknüpft, die zwar aus bekannten Gründen nicht in allen Ländern öffentlich in die Erscheinung treten, darum aber doch vorhanden sind und den beabsichtigten Zweck erfüllen. In dieser Anknüpfung und Pflege der ausländischen Beziehungen durch den deutschen Spediteur, in der hierdurch Handel und Industrie gewährleisteten schnellen und sicheren Beförderung ihrer Güter im Auslande — soweit dies unter den gegenwärtigen Verhältnissen überhaupt möglich ist — liegt eine der volkswirtschaftlich und weltwirtschaftlich bedeutendsten Aufgaben des Spediteurs, eine Aufgabe, deren Erfüllung ihn gleichberechtigt neben die volkswirtschaftliche und weltwirtschaftliche Mission von Industrie und Handel treten läßt.

Der Grund für die in letzter Zeit immer weiter um sich greifende Fusion kleiner und mittlerer Betriebe mit größeren Unternehmungen liegt sowohl in dem ständig anwachsenden Kapitalbedarf der Speditionsbetriebe als auch in dem Bestreben der großen Unternehmungen, für ihre Betriebe eine möglichst breite Grundlage zu schaffen und in ihren geschäftlichen Aktionen nicht durch die kleine und mittlere Konkurrenz gestört zu werden. Der Kapitalbedarf eines Speditionsunternehmens ist in den letzten Jahren außerordentlich gewachsen. Die Einrichtung des Betriebes: der Lager- und Umschlagseinrichtungen, des Bürobetriebes, des Fuhrparks usw. müssen, um den Betrieb konkurrenzfähig zu gestalten, insbesondere gegenüber den in den letzten Jahren entstandenen bzw. neu eingerichteten modernen Großspedi-

tionsbetrieben, mit allen technischen Hilfsmitteln versehen sein, was bei der eingetretenen Geldentwertung nur unter außerordentlicher Aufwendung von Kapital zu erzielen ist. Der Betrieb eines Speditionsunternehmens erfordert sodann laufend große Geldmittel, unter anderm für die Fracht- und Zollvorlagen, für Betriebsstoffe, für Schadensfälle, für Gehälter und Löhne, bei letzteren insbesondere ins Gewicht fallend die häufigen, vom Unternehmer nicht vorherzusehenden Nachzahlungen, die nur aus vorhandenem Kapital genommen werden können. Die Zeiten, in denen ein Doktorand über das Speditionsgeschäft schreiben konnte, zum Speditionsbetriebe gehöre kein Geld, daher das rasche Auftauchen neuer Betriebe, sind vorüber, wobei man auch für die früheren Zeiten die erwähnte Ansicht nicht als unbedingt richtig annehmen darf.

Das Bestreben der Speditionsunternehmen, ihren Betrieben eine breitere Basis zu geben, deckt sich mit den im Wirtschaftsleben, besonders in der Industrie allgemein vorherrschenden Ausdehnungsbestrebungen. Die wirtschaftliche Not zwingt die Betriebe zu Maßnahmen, die eine wirtschaftliche Betriebsführung durch Ersparnis an Betriebskosten ermöglichen. Sie zwingt zu Sicherungen des Absatzes, also der Transportleistungen, durch Ausschaltung der Konkurrenz. Geschieht dies gleichzeitig unter Fortführung einer übernommenen, gut eingeführten Firma mit ihrem Kundenkreis oder unter interesselgemeinschaftlicher Bindung der Preise und des Absatzgebietes sowie unter gegenseitiger Zuweisungspflicht von Transporten, so sind die Voraussetzungen für eine regelmäßige, den Gewinnerfolg sichernde Betriebsführung gegeben.

Als Folge der Ausdehnung eines Großunternehmens zeigt sich dann bei einem andern, mit ihm in Konkurrenz stehenden das Bestreben, sich die gleichen Vorteile zu sichern und seine Machtstellung der Konkurrenz anzupassen, das Unternehmen beginnt ebenfalls die Grundlage des Betriebes zu erweitern.

Stehen im Verlaufe dieser Entwicklung mehrere Großunternehmen nebeneinander, so bleibt nichts anderes übrig, als daß auch diese Fühlung miteinander suchen und den Konkurrenzkampf in Bahnen lenken, die allen Großbetrieben den Fortbestand ermöglichen. So sehen wir heute die größten deutschen Speditionsunternehmen, von denen jede bereits eine Zusammenballung mehrerer Einzelunternehmen darstellt, durch Interessengemeinschaftsverträge verbunden. Die Entwicklung in der Spedition ist dahin gegangen, daß neben einer Anzahl kleiner und mittlerer Betriebe, die noch völlig unabhängig sind, auf der einen Seite Großbetriebe mit einer Mehrzahl von Niederlassungen im In- und Auslande, auf der andern Seite Zusammenfassungen von Speditionsunternehmen im In- und Auslande in der Form der Fusion, des Kartells und der Interessengemeinschaft, nennen wir sie Speditionskon-

zerne, maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung des Speditions-gewerbes gewonnen haben, eine Gestaltung, die bereits im Verein Deutscher Spediteure auf seiner letzten Generalversammlung zu einer Beschränkung der Stimmzahl der sich bei der Abstimmung auf ihre zahlreichen Niederlassungen stützende Großunternehmen geführt hat.

Ob die noch selbständigen kleinen und mittleren Betriebe ihre Selbständigkeit in Zukunft beibehalten wollen oder können, wollen wir an dieser Stelle nicht untersuchen, möchten nur zu der Gesamtbe-wegung in der Spedition folgendes sagen:

Die Entwicklung zum Großbetrieb ist eine zwangs-läufige, durch äußere wirtschaftliche Verhältnisse in besonderem Maße geförderte. Sie entspricht nicht immer dem freien Willen des Unternehmers, sondern oft einem harten Müssen. Die Grenze der Ausdehnungsmöglichkeit der Betriebe liegt im Kapitalbe-darf und in der Uebersichtlichkeit der Betriebe. Auch für Großunternehmen kann der Zeitpunkt kommen, in dem das Kapital zu weiteren Zusammenschlüssen ausgeht. Ferner ist die Gewinnmöglichkeit des Betriebes nur solange gegeben, als das Gesamtunter-nehmen fest in einer Hand ruht und sich nicht die zwischen den verschiedenen Unternehmen laufen-den Fäden durch mangelnde Aufsichts- und Leitungs-möglichkeit verwirren. Das Streben nach Großunter-nahmen in der Spedition ist vom Gesichtspunkte der wirtschaftlichen Betriebsführung, der Gleich-mäßigkeit im Wirtschaftsleben, insbesondere der Gleichmäßigkeit der Fracht- und Spesenentwick-lung sowie der sich in ihm offenbarenden, auch durch die Not der Zeit nicht gebrochenen Tatkraft führender Männer des Speditions-gewerbes zu begrüßen, darf aber nicht dazu führen, daß das selbständige Unternehmertum im Speditions-gewerbe ver-schwindet, daß neben den privatwirtschaftlichen die volkswirtschaftlichen Aufgaben des Spediteurs zu kurz kommen. Die Erhaltung einer großen Zahl Per-sönlichkeiten im Wirtschaftsleben, die selbst wägend und wagend, unter Einsetzung ihres eigenen Seins, ihres eigenen Vermögens den Kampf um die Existenz aufnehmen, liegt im Interesse des Wiederaufbaues unseres deutschen Wirtschaftslebens und damit un-seres Vaterlandes.

