

Flagge im Weltverkehr und ein aktiver Geist die besten Bürgen sind. Dabei wird man allerdings nicht übersehen dürfen, daß durch das dauernde langsame Sinken des Franken den französischen Reedern ein Vorsprung im Konkurrenzkampf gegeben ist.

Die vorstehenden Betrachtungen seien wie folgt zusammengefaßt: Die französische Subventionspolitik vor dem Kriege, die Entwicklung der französischen Staatsflotte in und nach dem Kriege haben Erfahrungen gezeigt, die geeignet sind, allgemein zur Erkenntnis der Erfolgsmöglichkeiten der Staatsbeteiligung auf diesen Gebieten beizutragen. — Es erscheint vielleicht erstaunlich, daß heute, wo eine neue Welle des Protektionismus über die Veeschiffahrt der Welt geht, wo das faschistische Regime Italiens gewaltigen Aufwand zur Verstärkung seiner Seegeflotte treibt, wo neuerdings Spanien und Portugal umfangreiche Schutz- und Förderungsnahmen zugunsten ihrer Flotten getroffen haben, Frankreich ganz im Gegensatz zu seiner Vergangenheit als Vertreter einer mehr liberalen Schifffahrtspolitik gelten kann. Den unter ihrer Agide behaupteten Stand Frankreichs als Seefahrernation wird man als durchaus befriedigend bezeichnen können. Wir Deutsche, die wir immer mit Stolz unsere Seeschiffahrt vorwiegend aus ihrer eigenen Kraft wachsen sehen, haben keinen Anlaß, die Entwicklung Frankreichs argwöhnisch zu betrachten.

Wenn auch die Flagge auf dem Weltmeer nicht einfach als wirtschaftliche Größe gewertet werden kann, so haben und sollen wir nicht vergessen, daß Staatssubventionen immer nur Gaben sind, die anderen Wirtschaftszweigen genommen sind, vor allem aber daran denken, daß sie künstliche Gebilde züchten können, deren Lebenskraft eine geringe ist, geringer vielleicht, als wie sie im freien Wettbewerb sich entwickelt hätte. Gerade die staatlich gezüchtete Rivalität führt am leichtesten zu Überproduktion von Schifffraum und erschwert Verständigungen, die sich ohne die Staatsgelder im Hintergrund leichter ergeben müssen. Im Interesse der Gesamtwirtschaft — national wie überstaatlich gesehen — begegnet also jede Subventionspolitik schweren Bedenken. Es ist zum mindesten zu wünschen, daß die Länder, die sich zu dieser Einsicht bekehrten, an ihr festhalten. Möchten die anderen wie wir weiter oder mehr vertrauen auf die Kraft des freien, friedlichen Wettbewerbs!

Zusammenarbeit der Eisenbahn mit den Straßen- und Kleinbahnen.

Von Generaldirektor Max Schwab, Düsseldorf.

Zwischen den Eisenbahnen und den Straßen- und Kleinbahnen bestehen wesentliche grundlegende Unterschiede, welche in den Gesetzen vom 3. November 1838 und 28. Juli 1892 verankert sind, nach denen diese Eisenbahnunternehmungen konzessioniert werden. Die dem Gesetz von 1838 unterstellten Eisenbahnunternehmungen können sich für die Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben frei entfalten. Einschränkende Bestimmungen bestehen für sie nicht, lediglich ihr Ausbau und die Ausgestaltung ihrer Transportmittel sind an besondere Bestimmungen geknüpft, damit die erforderliche Einheitlichkeit in Spurweite, Kupplung usw. mit Rücksicht auf den Übergang der Fahrzeuge von einer Bahn auf die andere gegeben ist. Die Einheitlichkeit des Betriebes der Eisenbahn wird dann noch durch die Verkehrs-

ordnung vom 23. Dezember 1908 gewährleistet, welche für alle nach dem Gesetz von 1838 genehmigten Bahnen verbindlich ist.

Die Eisenbahnen haben unter diesen Verhältnissen einen ständig wachsenden Aufschwung und Ausdehnung genommen. Der diesen Unternehmungen innewohnende monopolartige Charakter schützte sie vor jeder Konkurrenz. Dieser Zustand war für die Entwicklung des Wirtschaftslebens unbedenklich, zumal die Tarife in erträglichen Grenzen gehalten wurden. So war es möglich, daß Industrie, Handel und Gewerbe unter der Herrschaft der Reichsbahnen bis zum Ausbruch des Krieges eine ständige Weiterentwicklung hatten. Auch die gesamte Entwicklung des Verkehrs auf den Eisenbahnen war, abgesehen von kleineren periodisch auftretenden Rückschlägen, eine stets steigende.

Die Straßen- und Kleinbahnen als einfache Bahnform sind auf die Vervielfältigung des Wirtschaftslebens in den Großstädten und Industriebezirken, aber auch in den landwirtschaftlich genutzten Gebieten zurückzuführen. Ihre Entwicklung ist gekennzeichnet von der Pferdebahn bis zur vollendeten elektrischen Schnellbahn. Sie unterstehen dem Gesetz von 1892, welches ihrer großzügigen Entwicklung und Ausgestaltung Fesseln anlegt. In diesem Gesetz werden diese Verkehrsunternehmungen als solche bezeichnet, welche zwar dem öffentlichen Verkehr dienen, wegen ihrer geringen Bedeutung aber für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetz für die Eisenbahnunternehmungen nicht unterliegen. Das Gesetz bestimmt ferner, daß Erweiterungen dieser Bahnen zu versagen sind, wenn diese die Unterordnung des Unternehmens unter das Gesetz vom 3. November 1838 bedingen. Das Gesetz von 1892 läßt nur die Auflage eines baulichen Anschlusses zu, aber nicht die eines betrieblichen Zusammenschlusses. Ein derartiger Zusammenschluß kann selbst bei den Kleinbahnen, welche einem Rechtsträger konzessioniert sind, nur mit Genehmigung des zuständigen Ministeriums erfolgen. Für diese Entscheidungen haben die Kleinbahnaufsichtsbehörden sich gutachtlich zu äußern. Dabei spielt die Stellungnahme der Reichsbahn eine entscheidende Rolle. Ob diese bei ihrer bisherigen Einstellung, die Straßen- und Kleinbahnen als lästige Konkurrenten anzusehen, objektiv und unparteiisch anfallen kann, soll hier nicht erörtert werden.

Betrachtet man nun kurz die Entwicklung der Eisenbahnen, dann muß voll Bewunderung anerkannt werden, daß die Eisenbahnen zum leistungsfähigsten und darum unentbehrlichsten Verkehrsmittel der Volkswirtschaft sich ausgebildet haben. Es war schon ein glücklicher Gedanke, daß im Jahre 1878 der Minister der öffentlichen Arbeiten, Malbach, die Verstaatlichung der Privateisenbahnen mit aller Rücksichtslosigkeit durchführte und daß dieser Grundgedanke auch von seinen Nachfolgern stets konsequent weiter verfolgt worden ist. Bis zum Jahre 1885 hatte das Staatsbahnnetz bereits eine Länge von 21 624 km erreicht. Die Bundesstaaten gingen in derselben Richtung vor, so daß die Privateisenbahnen mehr und mehr verschwanden. Aber erst in dem neu aufgebauten Deutschen Reich ist es gelungen, die verschiedenen staatlichen Bahnnetze zu einer Reichsbahngemeinschaft zusammenzufassen. Das Reichsbahnnetz hat heute eine Ausdehnung von 53 581 km. Da der Staat für wichtige Bahnstrecken keine Konzessionen mehr vergab, um sein Monopol nicht zu durchbrechen, so hat sich die private und später die kommunale Initiative auf dem Verkehrsgebiet dem Ausbau der Straßen- und Kleinbahnen zugewandt. Und hier ist dann von einer großzügigen Auffassung geschwiege denn von einer solchen Durchführung der Verkehrsprobleme keine Rede mehr. Jeder Interessent sieht nur sein Einflußgebiet. Die Verkehrsinteressen der Nachbarn werden nicht berücksichtigt, am liebsten

möchte er sich gegen den Einfluß der bösen Nachbarn durch eine chinesische Mauer schützen. Daß die Entwicklung der Straßen- und Kleinbahnen diesen Weg gegangen ist, kann nicht allein als Schuld derjenigen Unternehmer verurteilt werden, welche diese Bahnen planten, bauten und betrieben. Hier liegt zweifellos ein gewolltes oder ungewolltes Mitsverschulden der Kleinbahnaufsichtsbehörden vor, welche bei Erteilung der Konzessionen niemals die Gesichtspunkte eines Verkehrs innerhalb eines größeren Gebietes mitsprechen ließen.

So kann bezüglich der Straßen- und Kleinbahnen wohl überall festgestellt werden, daß an Stelle einer planmäßigen Zusammenfassung eine große Zersplitterung besteht, deren Beseitigung im Interesse des wirtschaftlichen Auf- und Ausbaues angestrebt werden muß. Im Interesse einer besseren Ausnutzung der Kleinbahnen muß es dahin kommen, daß örtlich zusammenhängende Wirtschaftgebiete zu Betriebsgemeinschaften unter sachverständiger Leitung zusammengeschlossen werden. Daß hierbei beträchtliche Schwierigkeiten zu überwinden sind, welche sich aus allzu enger Einstellung der Kleinbahnen auf die örtlichen Verhältnisse ergeben, liegt auf der Hand.

Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet machen sich die Nachteile der Zersplitterung der Kleinbahnen am stärksten fühlbar. Hier soll nur auf die Bestrebungen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk hingewiesen werden, der darauf ausgeht, ein bisher ohne inneren Zusammenhang entwickeltes Netz von nahezu 1000 km planmäßig nach einheitlichen Gesichtspunkten zu betreiben und dementsprechend später auszubauen. Die Erkenntnis von der Notwendigkeit einer stärkeren Zusammenfassung und Vereinheitlichung des Kleinbahnwesens ist heute wohl in allen Wirtschaftskreisen mit voller Berechtigung durchgedrungen, denn die Kleinbahnen umfassen zur Zeit ein Netz von 12000 km und die Straßenbahnen ein solches von 5600 km.

Aus den vorstehend dargelegten Verhältnissen folgt, daß ein großes Verkehrsgebilde neben dem überragenden der Reichsbahn besteht, zwischen beiden aber der Zusammenhang einer verständnisvollen Gemeinschaftsarbeit fehlt. In beiden Betrieben arbeitet jeder für sich, allerdings besteht der große Unterschied, daß bei der Reichsbahn nach einheitlichen Grundlagen gewirtschaftet wird, während die Grundlagen für die Straßen- und Kleinbahnen sehr mannigfaltig sind, bestimmt durch den Einfluß und Stellung der Konzessionsinhaber der einzelnen Betriebe. Wenn die Volkswirtschaft zuzeiten eines großen Wohlstandes sich einen derartigen Verkehrsluxus und eine derartige Wirtschaft aus dem Vollen leisten konnte, dann müssen diese Verhältnisse jedoch in dem Zeitpunkt einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden, in dem fast die gesamte Wirtschaft darniederliegt oder sich mindestens auf einer absteigenden Linie befindet. Da müssen alle verantwortlichen Stellen in der Industrie und dem weitverzweigten Handel prüfen, wie die Gestehungskosten auf dem Gebiet der Beförderung herabgemindert werden können. Bei dieser Prüfung kann vor einer Monopolstellung nicht Halt gemacht werden. Die Zukunft eines ganzen Volkes zwingt auch auf dem Gebiet der Beförderung die wirtschaftlichsten Grundlagen zu schaffen. Reichseisenbahnen, Straßen- und Kleinbahnen müssen in eine sorgfältige Prüfung über ein Handhandarbeiten eintreten, ausgehend von Untersuchungen, welches Unternehmen bei den jeweilig in Frage kommenden Transporten mit der größten Nützlichkeitswirkung arbeiten kann. Die Vorteile aus einer derartigen Verständigung und Aufteilung der Transporte kommen der Volkswirtschaft zugute. Die Reichseisenbahn kann sich nicht auf den Standpunkt stellen, daß sie mit Rücksicht auf die ihr auferlegten Lasten aus dem Dawesplan ihr Monopol nicht antasten lassen darf, denn dieser Zustand kann

ihre auf die Dauer keine Vorteile bringen. Sie kann nicht wahllos alle Transporte für sich beanspruchen, ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit und Nützlichkeitswirkung, sie muß vielmehr dahin streben, mit den anderen Verkehrsunternehmen zu einer Arbeits- und Interessengemeinschaft zu kommen, bei der sie auch an den wirtschaftlichen Vorteilen dieser Verkehrsunternehmen beteiligt ist. Die Lösung ist möglich, auch hier gilt: „Wo ein Wille, da ein Weg.“

Eine Untersuchung über die Ausnutzung der Kleinbahnen, besonders der Überlandbahnen, wird zu dem Ergebnis führen, daß die mit großem Kostenaufwand erstellten Anlagen vielfach nur in einem sehr mäßigen Umfang ausgenutzt werden.

Anlagen mit geringer Ausnutzung können natürlich kaum wirtschaftlich betrieben werden. Der Personenverkehr allein kann ihnen nicht die wirtschaftliche Entwicklung bringen, der Güterverkehr ist ihnen nach den gesetzlichen Bestimmungen verschlossen. Könnten sie an dem allgemeinen Güterumschlag beteiligt werden, dann wäre ihnen eine weitere Entwicklungsmöglichkeit gegeben, von der sie in vielen Fällen mit großem Vorteil für die in ihrem Einflußgebiet wohnenden Interessenten Gebrauch machen könnten. Und warum sollten die Straßen- und Kleinbahnen nicht geeignet sein, sich an diesem Verkehr zu beteiligen? Es steht doch fest, daß sie den Verkehr in ihren Einflußgebieten viel beweglicher und schneller gestalten können, als dies der Eisenbahn innerhalb dieser Bezirke möglich ist. Durch ihr weitverzweigtes Netz können sie ihre Gleisanlagen ohne Störung des öffentlichen Verkehrs in alle Stadtteile einer Großstadt, in alle Nachbarorte, in alle absichts der Eisenbahn gelegenen Werke einführen. Sie können den erforderlichen Laderaum, die Schnelligkeit der Beförderung, den jeweiligen Bedürfnissen anpassen, sie sind auch in der Lage, die Wünsche der Verfrachter und der Empfänger zu berücksichtigen. Würde man also in diesen Gebieten mit der Eisenbahn bezüglich der Güterbeförderung zu einem Zusammenarbeiten kommen können, dann wären alle Aussichten einer rationellen Wirtschaft für die Güterbeförderung innerhalb der Einflußgebiete dieser Bahnen gegeben. Einmal ist im Wege dieser Verständigung eine bessere Nützlichkeitswirkung der von den Straßen- und Kleinbahnen geschaffenen Anlagen und ihrer Betriebsmittel zu erzielen, andermal kann die Eisenbahn die unwirtschaftlichen Kosten dieser Nahtransporte ersparen. Der Einwand, daß mit diesen Transporten auf den Straßen- und Kleinbahnen innerhalb der Städte das Stadtbild gestört wird, kann für die Ablehnung dieser Transporte nicht entscheidend sein, denn die durch Elektrizität betriebenen Kleinbahnzüge werden das Stadtbild nicht so beeinflussen, wie dieses heute die Lastkraftwagen mit einem oder mehreren Anhängern tun. Außerdem wird eine größere Verwaltung immer bestrebt sein, ihre für die Güterbeförderung bestimmten Wagen in einwandfreiem Zustande zu erhalten.

Für viele Ziegeleien, Sand- und Kiesgruben kommt ein Eisenbahnananschluß infolge abseitiger Lage von der Eisenbahn nicht in Frage. Hinzu kommt noch, daß bei diesen Saisonbetrieben nur zu gewissen Zeiten ein Bedürfnis für vermehrte und verstärkte Transporte vorliegt. Hier können Kleinbahnen häufig als Bindeglied zwischen diesen Betrieben und der Eisenbahn auftreten. Voraussetzung ist natürlich, daß die Kleinbahnen mit den Eisenbahnen in Verbindung stehen und entsprechende Einrichtungen für den Umladungsverkehr vorhanden sind. Im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Transporte müssen diese Einrichtungen nach dem vollkommensten Stande der Technik ausgearbeitet werden. Auch die zweckmäßige Ausgestaltung der Fahrzeuge für diesen Verkehr ist ins Auge zu fassen, um eine schnelle, billige Verladung zu ermöglichen. Dabei können diese Bahnen,

erhaltung zu den günstigsten Tarifen kommen, welche die Verkehrsunternehmen überhaupt gewähren können. Dazu ist aber notwendig, daß für die einzelnen Unternehmen bzw. Betriebe die größte Nutzwirkung herausgeholt wird, daß sie sich verständigen über die Aufteilung der Einnahmen aus den Transporten, daß sie aber auch bei Festsetzung der Tarife das Äußerste für die Industrie, den Handel und das Gewerbe tun. Doppelte Abfertigungsgebühren der Eisenbahn und Versender oder Empfänger bei gleichzeitiger Inanspruchnahme der Eisenbahn und der Kleinbahn. Die Möglichkeit eines Preisabbaus muß auch durch den Abbau der Transporttarife unterstützt werden. An einen allgemeinen Abbau der Tarife können die Verkehrsunternehmen im gegenwärtigen Zeitpunkt und bei der bestehenden Betriebsausnutzung nicht denken. Dringendes Gebot der Stunde ist aber die Untersuchung, ob nicht die Nutzwirkung der verschiedenen Transportunternehmen durch Verständigung und Zusammengehen wesentlich erhöht werden kann. Der Weg dazu ist gekennzeichnet durch Beseitigung der heute vorhandenen Zersplitterung. Die Leistungsfähigkeit einzelner Unternehmen je nach ihrer Eigenart muß voll ausgenutzt werden, um durch Erhöhung ihrer Nutzwirkung zu einer Verbilligung der Tarife zu kommen. Der Ruf nach Wirtschaftlichkeit ertönt heute an allen Ecken und Enden. Gewiß ist es richtig, daß unsere hochentwickelte Industrie ihre Selbstkosten ständig der schärfsten Prüfung unterzieht und im Wettbewerb auch mit dem Ausland ständig auf ihre Minderung arbeitet. Dabei ist schon oft auf die hohen Kosten der Transporte hingewiesen. Aber alle Überlegungen der Wirtschaftskreise scheiterten an der Erklärung des oder der Monopolträgers, daß Ermäßigungen der Tarife unter den heutigen Verhältnissen nicht tragbar seien. Mit dieser allgemeinen Begründung kann sich aber die Wirtschaft nicht zufrieden geben, sie muß darauf dringen, daß alle Verkehrsunternehmen, darunter auch die Eisenbahn, ihre Selbstkosten für die auszuführenden Transporte auf Grund genauer Unterlagen ermitteln. Man darf dabei nicht einfach von den Ausgaben ausgehen und alles durcheinander rechnen, sondern man muß die tatsächliche Ausnutzung der Anlagen mit einsetzen. Alsdann wird man untersuchen müssen, wie die Ausnutzung der vorhandenen Anlagen gesteigert werden kann, wobei eingehend geprüft werden muß, welches Verkehrsunternehmen für die jeweiligen Transporte am günstigsten in bezug auf Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Kosten ist. Nur unter Einsetzung aller dieser Koeffizienten wird man zu einem richtigen Bild und zu einem abschließenden Urteil über die Selbstkostenfrage kommen können.

In den vorstehenden Ausführungen ist in erster Linie auf die Zusammenarbeit zwischen der Eisenbahn und den Straßen- und Kleinbahnen hingewiesen. Wenn bei den weiteren Ausführungen allgemein von den Verkehrs- und den Transportunternehmen die Rede ist, dann ist dieser Sammelbegriff mit Absicht gewählt. Die Ausführungen würden nicht vollständig sein, wenn man an den übrigen Verkehrsunternehmen, Schifffahrt, Spedition, Kraftwagenbetrieb und Luftverkehr, ohne ein Wort vorübergehen wollte. Was für die Eisenbahnen und Kleinbahnen gefordert wird, trifft auch auf die genannten Betriebe zu.

Daß der Lastkraftwagenverkehr eine große Bedeutung bereits erlangt hat, ist jedem Verkehrsfachmann klar. Sein Einfluß auf die Güterbeförderung hat aber noch keineswegs den Höhepunkt erreicht, ist vielmehr in ständigem Wachstum begriffen. Aber auch hier sind die Untersuchungen über seine Wirtschaftlichkeit dringend geboten; diese werden auch zwingenderweise auf eine Verständigung innerhalb der Verkehrsunternehmen hinweisen. Dabei ist nicht zu verkennen, daß der Lastkraftwagen infolge seiner großen Beweglichkeit für Transporte aller

Art ganz außerordentliche Vorteile bietet, besonders deshalb, weil mit ihm der Transport vom Versender bis zum Empfänger direkt durchgeführt werden kann.

Der Luftverkehr befindet sich allerdings noch im Anfangsstadium, aber seine große Entwicklung ist ohne Zweifel. Er wird, was Schnelligkeit der Transporte auf große Entfernungen anbetrifft, alle übrigen Verkehrsunternehmungen schlagen. Wenn durch die Entwicklung im Flugzeugbau seine Pünktlichkeit absolut gewährleistet sein wird und wenn infolge vergrößerter Leistungsfähigkeit der Flugzeuge auch die Transporte in größerem Ausmaß zur Durchführung kommen können, dann wird die Wirtschaft auch von dieser Beförderung in einem größeren Ausmaße Gebrauch machen. Dann wird die Luftfahrt mit einer größeren Nutzwirkung arbeiten und dementsprechend erträgliche Tarife für die Wirtschaft schaffen können.

Infolgedessen wird man zu einer ganz allgemeinen Prüfung über die Frage eines Zusammengehens bzw. eines verständnisvollen Zusammenarbeitens aller Transportunternehmen kommen müssen, damit in Zukunft mit der größten Wirtschaftlichkeit gearbeitet wird. Die Verkehrsunternehmen und auch die Transportunternehmen haben sehr wichtige Aufgaben für das gesamte Wirtschaftsleben zu erfüllen, dem muß Rechnung getragen werden. Bei den Verkehrsunternehmen darf niemals das Monopol den Ausschlag für die Höhe der Tarife geben, diese müssen auf der Grundlage der Wirtschaftlichkeit unter ständiger Steigerung der Nutzwirkungen aufgebaut werden.

Nur dann können die Verkehrs- und Transportunternehmen für ihren Teil tatkräftig an dem Ausbau und Aufbau der deutschen Wirtschaft mitarbeiten.

Betriebswirtschaftsstatistik im Lagerhausgewerbe.

Von Diplombaukammern Leopold Mayer, Dozent der Hochschule für Welthandel, Wien.

Literatur:

- American Warehousemen Association, Cost finding for Warehousemen. Pittsburgh, Pa. 1921.
 Calmes, Dr. Albert, Die Statistik im Fabrik- und Warenhandelsbetrieb, Leipzig 1914.
 Debes, R., Das Lagerhaus St. Gallen, St. Gallen 1910.
 Isaac, Dr. Alfred, Betriebswirtschaftsstatistik. Berlin 1925.
 Leitner, Friedrich, Die Kontrolle in kaufmännischen Unternehmungen, Frankfurt a. M. 1920.
 Pontow, Dr. Ludwig, Die betriebswirtschaftliche Organisation in Speditionsgrößbetrieben, Berlin 1922.
 Die Spedition, Köln, 1922.
 Suppan Ing. Aldo, Cenni sugli impianti ed arredamenti del Porto e dei Magazzini Generali di Trieste, Trieste 1924.

I. Allgemeine Aufgabe, Organisation und Technik der Betriebswirtschaftsstatistik.

Zu den Hilfsmitteln, um die Wirtschaftlichkeit des Betriebes einer Einzelwirtschaft festzustellen, gehört neben der Buchführung und der Selbstkostenberechnung die Betriebswirtschaftsstatistik. Calmes sieht daher in der Betriebswirtschaftsstatistik ein Mittel zum Betriebe der Einzelwirtschaften¹⁾ und gibt folgende Begriffsbestimmung²⁾: „Ich definiere die privatwirtschaftliche Statistik

¹⁾ A. a. O. S. 4.

²⁾ A. a. O. S. 16.