

des Flächenertrags und der Intensitätsarten unmöglich. Das darf aber die Theorie nicht daran hindern, sie einzeln zu erfassen zu suchen und mit dem verschwommenen Konglomerat des Intensitätsbegriffs, den man aus Thünen herauskonstruiert hat, aufzuräumen. Bis in welche Einzelheiten die Theorie fortzuführen ist, steht allerdings auf einem eigenen Blatt. In dem auf die Standorttheorie bezüglichen Gegensatz Engländer—Sax stelle ich mich, nicht etwa aus grundsätzlicher Vorliebe für Kompromisse, bewußt in die Mitte. Ich bejahe das Werk Engländer, soweit es prinzipiell durch Analyse und Isolierung die Erfassung der grundlegenden Triebkräfte vertieft. Soweit aber die Theorie sich in die rechnerische Ausklügelung denkbarer Fälle verliert, deren sie durch die Vielseitigkeit mitwirkender Faktoren doch nicht Herr zu werden vermag, pflichte ich Sax bei<sup>1)</sup>: „Wenn schon die Theorie auf Grund der genauen rechnerischen Beziehungen, mit welchen sie argumentiert, nur eine solche Fülle von Unbestimmtheiten und bloßen Möglichkeiten zu verzeichnen weiß, was wird dann erst in Wirklichkeit sich begeben! Diese Gedankengänge . . . sind sicherlich das Produkt und Erzeugnis einer großen Gewandtheit im abstrakten Denken: ob sie uns fruchtbare Einsichten vermitteln, darüber dürfte die Fachwelt wahrscheinlich anderer Meinung sein als der Autor.“

Die überwiegende Ablehnung, die das Werk Engländer in den Kreisen, die theoretisches Denkvermögen mit praktischer Anschauungsgabe vereinen, gefunden hat, ist ein Menetekel für die reine Theorie ihrer Grenzen bewußt zu sein, will sie den Eindruck eines überflüssigen Gehirnakrobatentums vermeiden.

## Die Standortsfrage im Speditionsgewerbe.

Von Prof. Franz Dörfel,

Leiter des Institutes für Verkehrs- und Versicherungswesen an der Hochschule für Welthandel in Wien.

Die Standortslehre ist einer jener Teile der Betriebswirtschaftslehre, die noch am allerwenigsten ausgebaut sind. Lediglich für industrielle und Handelsbetriebe finden wir einiges hierüber in: S. Herzog, Handbuch der industriellen Finanzierung, Verlag Enke, Stuttgart 1914, S. 12 ff.; F. Leitner, Privatwirtschaftslehre der Unternehmung, 2. Auflage, Vereinigung wissenschaftlicher Verleger, Berlin 1919, S. 6 ff.; J. F. Schär, Allgemeine Handelsbetriebslehre, 5. Auflage, Verlag G. A. Gloeckner, Leipzig 1923, S. 268 ff.

Für Dienstleistungsunternehmen jedoch liegt fast noch gar nichts vor. Die Ursache ist wohl darin zu suchen, daß gerade die Standortslehre ungemein schwierig ist, weil bei der Entscheidung der hier in Betracht kommenden Fragen so viele Momente mitwirken, daß allgemeine Grundsätze nur schwer aufzustellen sind. Die Individualisierung muß hier in viel größerem Maße Platz greifen als bei den meisten anderen wirtschaftlichen Fragen.

Schon bei den industriellen Betrieben ist dies in hohem Maße der Fall, noch viel mehr aber bei den Handelsbetrieben und am allermeisten wohl bei den Dienstleistungsunternehmen. Trotzdem soll hier der Versuch unternommen werden, die Standortsfrage auch für Dienstleistungsunternehmen, allerdings beschränkt

<sup>1)</sup> Sax, „Preiserscheinungen“, S. 22.

auf eine bestimmte Gruppe derselben, auf die Speditionsunternehmen, zu untersuchen.

Die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens ist bedingt durch das Verhältnis der Kosten zum Ertrage. Die Kosten entstehen aus der Beschaffung der wirtschaftlichen Güter, wobei der Begriff „Güter“ im weiteren Sinne gebraucht wird. Er umfaßt hier beide Wirtschaftsfaktoren: Kapital und Arbeit. Die Wirtschaftlichkeit ist daher bedingt durch die Kapitalbeschaffungskosten und Arbeitsbeschaffungskosten auf der einen Seite und durch den Ertrag auf der anderen Seite. Der Ertrag entsteht aus der Konsumierung der angeschafften wirtschaftlichen Güter. Die Konsumierung kann durch Verbrauch in der eigenen Wirtschaft oder durch Hingabe an fremde Wirtschaften erfolgen. Im letzteren Falle sprechen wir von dem Absatze der Güter. Bei den Haushaltswirtschaften oder Konsumwirtschaften kommt hauptsächlich der Verbrauch in der eigenen Wirtschaft, bei den Erwerbs- oder Absatzwirtschaften dagegen der Absatz in Betracht. Da die vorliegende Untersuchung auf Speditionsunternehmen beschränkt ist, werden hier nur Erwerbswirtschaften behandelt.

Für diese ist die Frage des Standortes von großer Bedeutung. Von ihr hängt vielfach das Gedeihen des Unternehmens ab. Der Standort soll so gewählt sein, daß die größte Wirtschaftlichkeit ermöglicht wird, d. h. daß der größtmögliche Ertrag bei kleinstem Kostenaufwande erreicht werden kann. Auch die Standortsfrage ist daher bedingt durch die Kosten einerseits und durch den Ertrag andererseits. Diese Abhängigkeit von den beiden Faktoren ist aber nicht bei allen Erwerbsunternehmen gleich. Bei einigen überwiegt die Kostenfrage. Die Standortswahl für diese Unternehmen ist kostenbedingt. Bei anderen überwiegt die Absatzfrage. Dann sprechen wir von absatzbedingter Standortswahl.

Innerhalb der ersten Gruppe läßt sich noch eine weitere Unterscheidung durchführen. Die Kosten sind entweder Kosten für die Beschaffung und Erhaltung des Kapitals (im weiteren Sinne) oder Kosten für die Arbeitsbeschaffung und -erhaltung. Beim Kapitale können es wieder Kosten für Anlagekapital oder für Betriebskapital sein.

Der Bedarf an Anlagekapital, an Betriebskapital und an Arbeit ist nicht bei allen Unternehmen gleich. Für industrielle Betriebe haben alle drei Kostengruppen Bedeutung. Bei Handelsbetrieben tritt das Anlagekapital hinter den anderen beiden Kostengruppen zurück. Hier wird im wesentlichen nur Betriebskapital und Arbeit benötigt. Die Dienstleistungsunternehmen sind auch vom Betriebskapital unabhängiger. Die Arbeit besteht bei ihnen eben in den Dienstleistungen. Diese bilden hier beinahe ausschließlich die Gesamtheit der wirtschaftlichen Güter. Ihre Beschaffung verursacht Kosten, ihr Absatz liefert den Ertrag. Dabei muß gewöhnlich, im Gegensatz zu den industriellen und den Handelsunternehmen, fast immer zuerst der Auftrag zur Dienstleistung vorliegen, und dann können erst die Dienstleistungen selbst durchgeführt werden. Es kommen daher für die Dienstleistungsunternehmen hauptsächlich Arbeitskosten in Betracht.

In bezug auf Arbeit besteht die Forderung der Wirtschaftlichkeit in möglichster Verringerung der unbedingt notwendigen Arbeit und, soweit diese vom Unternehmer nicht selbst geleistet werden kann, in möglichster Verbilligung der Arbeitsbeschaffung. Die unbedingt notwendige Arbeit erstreckt sich sowohl auf die Beschaffung der wirtschaftlichen Güter als auch auf deren Absatz. Hier soll zunächst nur von der Beschaffung der wirtschaftlichen Güter die Rede sein. Der Absatz wird erst später bei der Besprechung des absatzbedingten Standortes behandelt werden.

Die Arbeit des Spediteurs nun besteht im allgemeinen in dem Abschlusse von Frachtgeschäften für fremde Rechnung. Dort, wo diese am leichtesten abgeschlossen



werden können, ist auch der geeignetste Standort für Speditionsunternehmungen. Allerdings ist nur selten der Abschluß von Frachtgeschäften alleiniger Zweck des Unternehmens. Nur bei der sog. reinen Spedition trifft dies zu. Meistens werden mit dem Speditionsgeschäfte noch Nebengeschäfte verbunden. Der obige Satz bezüglich des günstigsten Standortes ist daher nur für reine Speditionsunternehmungen maßgebend.

Am leichtesten können nun Frachtgeschäfte am Sitze des Transportunternehmens abgeschlossen werden und am allerleichtesten werden sie dort vor sich gehen können, wo viele Transportanstalten gleichzeitig ihren Sitz haben. Dabei sind unter „Sitz“ nicht gerade die Sitze der Hauptniederlassungen zu verstehen, sondern es können auch Zweigstellen, die berechtigt sind, Frachtgeschäfte abzuschließen, also Stationen, Haltestellen, Agentien, Vertretungen usw. unter diesen Begriff fallen. Als günstigster Standort für reine Speditionsunternehmungen sind daher die Verkehrsknotenpunkte zu bezeichnen.

Da die Dienstleistungen des Spediteurs für den Kommittenten um so notwendiger werden, je komplizierter der Transport ist, und da der Transport um so komplizierter ist, je verschiedenartigere Transportmittel dabei in Betracht kommen, wird der günstigste Standort insbesondere an solchen Verkehrsknotenpunkten zu suchen sein, die gleichzeitig Umschlagsplätze sind, wo also gleichzeitig ein Übergang der Güter von einem Transportmittel zum anderen erfolgen muß. Das sind vor allem die großen Seehafenplätze, ferner Binnenumschlagsplätze, aber auch Eisenbahn- oder Schiffahrtsstationen in solchen Gegenden, wo andere Massentransportmittel nicht zur Verfügung stehen. Hier ist dann ein Umschlag auf den Fuhrwerks- oder Trägertransport notwendig, der ebenfalls die Hilfe des Spediteurs erwünscht macht. Dabei können zwei Extreme in Betracht gezogen werden. Einerseits wird der einsame Bahnhof auf dem Lande einen solchen Umschlag notwendig machen, andererseits werden solche Umschläge vor allem in den Großstädten erforderlich sein.

Wie schon erwähnt, beschäftigt sich der Spediteur selten mit der reinen Spedition allein. Meistens betreibt er noch Nebengeschäfte. Als solche kommen in Betracht: Verfrachtungen in eigener Regie durch Beistellung eigener Transportmittel allein oder auch der notwendigen Transportkraft und des Personales. Das erstere trifft beim Besitze von Spezialisenbahnwagen und Überlassung derselben an einzelne Kommittenten, ferner bei der Möbelspedition zu. Das letztere ist gegeben, wenn der Spediteur eigenes Pferde- oder Kraftfuhrwerk hält oder wenn er im Besitze eigener Fahrzeuge für die Binnen- oder Seeschiffahrt ist. Ferner gehören zu den Nebengeschäften des Spediteurs die Besorgung gewisser mit dem Transporte verbundenen Nebenarbeiten, wie Auf- und Abladen der Güter, Verzollungen, Versicherungen, Umpackungen, Umsignierungen, Reparaturen an den Verpackungen usw., und endlich die Einlagerung mit ihren eventuellen Nebenleistungen.

Beim Vorhandensein solcher Nebenbeschäftigungen des Spediteurs ist natürlich auch die Möglichkeit der Durchführung dieser Arbeiten mit dem geringsten Arbeitsaufwande von Einfluß auf die Wahl des Standortes. Die Verwendung eigener Transportmittel verursacht um so weniger Arbeit, je näher der ständige Aufbewahrungsort dieser Betriebsmittel beim Sitze des Unternehmens ist, und je leichter diese Transportmittel von dort aus ihrem eigentlichen Transportzwecke zugeführt werden können. Der Standort solcher Unternehmungen wird also so gewählt werden müssen, daß er in möglichster Nähe des Fuhrwerkshofes, des Binnen- oder Seehafens oder der Eisenbahnstation gelegen sein kann. Jede Ortsdifferenz wirkt hier arbeitsvermehrend.

Ferner ist es für die Besorgung der Nebenarbeiten für den Spediteur vorteilhaft,

wenn möglich, am Ort der Vornahme dieser Nebenarbeiten seinen Sitz zu haben, das ist also dort, wo sich Zollämter befinden oder dort, wo Transportversicherungsanstalten vorhanden sind. Und bei der Verbindung des Speditions- mit dem Lagergeschäfte wird ebenfalls wieder Wert darauf zu legen sein, daß Speditionskontor und Lagerraum nicht allzu weit voneinander entfernt sind. Allerdings ist dies stets nur die eine Seite der Standortsfrage. Die anderen in Betracht kommenden Faktoren können mitunter gerade das Gegenteil bewirken (siehe hierüber später!), und dann wird die Entscheidung je nach dem Überwiegen des einen oder des anderen Faktors ausfallen müssen.

Ein weiteres Moment, das beim Betriebe von Nebengeschäften in Betracht zu ziehen ist, ist die Tatsache, daß dann der Spediteur gewöhnlich mit seiner eigenen Arbeitskraft allein das Auslangen nicht findet. Er benötigt fremde Arbeitskräfte, die er sich beschaffen muß. Hier kommt wieder zunächst die Leichtigkeit der Beschaffung, dann aber auch die Kostenfrage der Arbeitsbenützung in Betracht. Dabei kann es sich sowohl um geistige als auch um manuelle Arbeit handeln.

Im allgemeinen spielt die Frage der Leichtigkeit der Beschaffung fremder Arbeitskräfte gerade im Speditionsgewerbe keine so bedeutende Rolle als die Kostenfrage. Die Beschaffung geistiger Arbeitskräfte verursacht fast überall die gleiche Arbeit. Hier hat der Standort fast gar keinen Einfluß. Die manuellen Kräfte aber, die der Spediteur benötigt, müssen zum überwiegenden Teile spezialgeschulte Arbeiter sein. Ein allzu häufiges Wechseln liegt daher nicht im Interesse des Unternehmens und die Beschaffung neuer Arbeitskräfte tritt daher hier mehr in den Hintergrund.

Anders verhält es sich mit der Kostenfrage. Bei ihr kommen im Speditionsgewerbe die gleichen Erwägungen in Betracht wie bei den industriellen und den Handelsunternehmungen. Fremde Arbeitskräfte werden dort am billigsten sein, wo das größte Angebot an solchen besteht, und wo gleichzeitig aber auch die kulturellen Anforderungen am geringsten sind. Das trifft im allgemeinen auf dem Lande mehr zu als in der Stadt. Theoretisch müßte daher das entlegene Dorf in dieser Beziehung den günstigsten Standort für Speditionsunternehmungen darstellen. Doch überragen hier wieder die anderen Einflüsse so stark, daß sie fast durchwegs eine gerade gegenteilige Einstellung zu dieser Frage notwendig machen. Davon wird ebenfalls später bei der Besprechung der absatzbedingten Standortsauswahl die Rede sein.

Neben der Arbeit tritt das Kapital bei den Dienstleistungsunternehmungen und damit auch im Speditionsgewerbe stark in den Hintergrund. Am meisten trifft dies für die reinen Speditionsunternehmungen zu. Ihr Bedarf an Anlagekapital ist gleich Null, der Bedarf an Betriebskapital sehr gering, weil ja die meisten Geschäfte des Spediteurs Bargeschäfte sind. Nur dort, wo langwierigere und größere Transporte vermittelt werden, kommt die Kreditierung in Betracht, die größeres Betriebskapital nötig macht. Doch ist vielfach, besonders der nicht ständigen Kundschaft gegenüber, noch immer der aus der Nachkriegszeit herrührende Vorschuß oder das Depot des Kommittenten üblich. Dadurch wird dann der Bedarf an eigenem Betriebskapital noch mehr herabgedrückt, so daß diesen stark geminderten Betriebskapitalbedarf meistens der Unternehmer selbst zu decken vermag. Die Beschaffung von Betriebskapital auf dem Wege der Finanzierung seitens eines Geldinstitutes oder Ähnliches kommt daher, wenigstens im reinen Speditionsgewerbe, nur selten in Betracht.

Anders aber verhält sich die Sache bei Vorhandensein der erwähnten Nebenbetriebe. Diese können unter Umständen sehr viel Kapital erforderlich machen. Schon das Betriebskapital wird dadurch eine Steigerung erfahren, aber auch Anlage-



kapital wird in größerem Maße benötigt werden. Die Verwendung eigener Transportmittel, wie eigener Bahn- oder Schiffahrtfahrzeuge oder eigener Möbelwagen, dann die Haltung von eigenem Fuhrwerke, die Errichtung eigener Lagerhäuser erfordern meistens sehr große Anlagekapitalien. Für den Spediteur ist es dann nicht mehr gleichgültig, welchen Ort er als Standort für sein Unternehmen wählt. Er wird trachten, schon durch die Ortswahl beim Einkaufe der Anlagegüter möglichst billig wegzukommen. Valutaverhältnisse, Zufuhrgelegenheiten usw. spielen da oft eine große Rolle. Freilich ist dabei zu bedenken, daß ungünstige Einkaufsverhältnisse bei der Beschaffung der Anlagegüter nicht so stark in die Wagschale fallen, weil es sich hier ja immer nur um einmalige Ausgaben handelt, die sich erst nach verhältnismäßig längerer Zeit wiederholen.

Viel bedeutender sind Ersparungen beim Betriebskapital. Hier wird vor allem die Frage der Kapitalbeschaffung wichtig. Die nach den einzelnen Ländern wechselnden Zinsfüße, ferner die Kreditbedingungen der in Betracht kommenden Finanzinstitute können oft für die Wahl des Standortes der einzelnen Unternehmung von Bedeutung sein. Bei Aktienunternehmungen spielt wohl auch die Frage der Unterbringung der Aktien mitunter eine Rolle. Und schließlich sind auch Steuerbegünstigungen, die an einzelnen Orten oder in einzelnen Ländern leichter zu erlangen sind als anderswo, oft mit entscheidend.

So sehen wir also, daß schon bei der kostenbedingten Entscheidung der Standortsfrage auch für Speditionsunternehmungen die mannigfaltigsten Bedingungen in Erwägung zu ziehen sind. Daneben gibt es aber noch eine absatzbedingte Standortsauswahl, die gerade für den Spediteur unter Umständen noch wichtiger sein kann als die rein kostenbedingte. Muß doch beim Spediteur, wie schon erwähnt, stets zuerst der Absatz gegeben sein, bevor an die kostenverursachende Ausführung der Dienstleistung geschritten werden kann.

Der Absatz ist abhängig von Angebot und Nachfrage. Angebot und Absatz stehen im entgegengesetzten Verhältnisse: vermehrtes Angebot bedingt verringerten Absatz. Nachfrage und Absatz stehen im geraden Verhältnisse zueinander: vermehrte Nachfrage bedingt auch vermehrten Absatz. Je mehr Angebot an Speditionsleistungen an einem Orte vorhanden ist, desto weniger wird sich dieser Ort für die Auswahl als Standort eignen. Die Frage der an einem Orte bereits vorhandenen Konkurrenz spielt daher eine wichtige Rolle.

Dabei ist aber nicht an die Konkurrenz durch Spediteure schlechtweg zu denken, sondern es muß auch die gerade in neuerer Zeit mehr und mehr Platz greifende Spezialisierung ins Auge gefaßt werden. Wenn noch so viele Versandspediteure an einem Platze vereinigt sind, so wird dieser Platz noch immer geeignet sein, als Standort für ein reines Möbelspeditionsunternehmen zu dienen und umgekehrt.

Auch die Größe der bereits vorhandenen Konkurrenzunternehmungen ist mit entscheidend. Noch so viele kleine Spediteure vermögen ein neu hinzukommendes Großunternehmen nicht zu konkurrieren, da das Großunternehmen für Speditionen in Betracht kommt, die die Kleinspediteure gar nicht ausführen können. Ebenso ist innerhalb der Großunternehmungen meistens die Konkurrenz nicht so fühlbar wie innerhalb der Kleinunternehmungen. Bei Großunternehmungen ist eine Spezialisierung nach bestimmten Verkehrsrelationen oder nach Güterarten leichter durchführbar, und die Frage der angegliederten Nebenbetriebe spielt eine viel wesentlichere Rolle. Auch können solche Großbetriebe ihren Kommittentenkreis in einem weit größeren geographischen Gebiete suchen als die Kleinunternehmungen, die in dieser Beziehung wegen ihres Kapitalmangels meistens lokalorientiert sein müssen.

Je weniger Kapital daher zur Führung eines Speditionsunternehmens zur Verfügung steht, desto mehr wird dafür die Absatzfrage von Bedeutung werden. Kleinere Unternehmungen sind viel mehr absatzbedingt als Großunternehmungen, bei denen die Kostenbedingtheit eine viel wesentlichere Rolle spielt.

Gleiche Erwägungen treffen schließlich beim zweiten Absatzfaktor, bei der Nachfrage zu. Auch ihr kommt bei der Frage der Bestimmung des Standortes für ein Speditionsunternehmen eine große Bedeutung zu. Noch mehr aber als beim Angebot wird hier die Spezialisierung der einzelnen Unternehmungen nach den verschiedenen Verkehrsrelationen, nach Güterarten und nach der Art der angegliederten Nebenbetriebe von Wichtigkeit. Je mehr als eventuelle Kommittenten in Betracht kommende Personen oder Firmen an einem Orte beisammen sind oder, was vielleicht bei der durch die heutige ausgezeichnete Postorganisation bedingten Entfernungslosigkeit im Verkehre der einzelnen Personen oder Firmen miteinander noch viel mehr in die Wagschale fällt, je mehr in Betracht kommende Güter an einem Orte angehäuft sind, desto besser wird sich dieser Ort als Standort für Speditionsunternehmungen eignen.

Reine Inlandspeditionsgeschäfte werden hierbei, von ganz kleinen Orten abgesehen, überall ziemlich gleiche Bedingungen antreffen. Vor allem Empfangsspediteure werden heute fast überall benötigt. Versandspediteure allerdings finden hauptsächlich dort ein ergiebiges Arbeitsfeld, wo größere Landwirtschaften oder größere Industrien ihren Sitz haben, die auch entsprechende Mengen von Versandgütern der Spedition zuzuführen in der Lage sind.

Auslandspediteure dagegen können nur in Gebieten einer entwickelteren Exportindustrie oder einer Urproduktion, die Exportüberschüsse zu gewinnen vermag, beziehungsweise dort, wo Industrien ansässig sind, die größere Mengen ausländischer Roh- oder Hilfsstoffe verarbeiten, ihren Bestand gesichert finden. Auch Großstädte werden ein geeignetes Arbeitsfeld in dieser Beziehung abgeben, weil hier meistens die großen Handelsfirmen ihren Sitz haben, die die täglichen Bedarfsartikel, beziehungsweise Luxusartikel für die Bewohner der Großstädte, aber auch des weiteren Landes importieren. Auch sie kommen für die Auslandspediteure als Kommittenten in Betracht.

Eine internationale Spedition hinwiederum findet sich hauptsächlich in den großen Hafenumschlagsplätzen, wo gewöhnlich auch ein großer Teil des internationalen Handels an der Börse seine Abwicklung findet und wo daher die meisten der internationalen Güter zusammentreffen. Hier ist zugleich der Übergang vom Seefahrzeuge zum Landtransportmittel und umgekehrt zu bewerkstelligen, so daß sich da ein reiches Betätigungsfeld für den Spediteur ergibt.

Eine Abart der internationalen Spedition, für die ebenfalls die großen Hafenumschlagsplätze als günstigster Standort in Betracht kommen, ist die sog. Hafenspedition. Sie befaßt sich hauptsächlich mit dem Umschlagsverkehre, der auf jedem Hafenplatze eine ungemein wichtige Rolle in der Speditionstätigkeit einnimmt.

Für die Umschlagsspedition kommen übrigens auch eine Reihe von Binnenumschlagsplätzen an den großen schiffbaren Flüssen und Strömen als Standorte in Betracht.

Verbindet der Spediteur mit seinem Unternehmen auch Nebengeschäfte, so kann die Standortsfrage durch die letzteren auch von der Absatzseite her stark beeinflusst werden. Auch hier wird dann meistens die Spezialisierung die endgültige Entscheidung herbeiführen.

Zollspediteure wählen sich vorteilhaft die größeren Grenzstationen des Eisen-



bahn- und Schifffahrtsverkehrs, ferner die Großstädte mit Hauptzollämtern als Niederlassungsort.

Möbelspediteure üben am erfolgreichsten ihre Tätigkeit in den Großstädten und sonstigen größeren Orten aus, wo relativ die meisten Übersiedlungen vor sich gehen.

Fuhrwerksspediteure dagegen werden auch auf dem flachen Lande wegen des Fehlens der Eisenbahn- und Schiffsverbindungen Arbeitsgelegenheit finden. Aber sie werden auch in den Großstädten für den Zufuhr- und Abfuhrdienst benötigt. Ihre Standortsfrage kann daher mit Rücksicht auf die gleichmäßigere Verteilung des Absatzes, so wie die Standortsfrage der Möbelspediteure, mit denen sie ja manche Ähnlichkeit haben, zum überwiegenden Teile als kostenbedingt bezeichnet werden.

Die Lagerspedition endlich findet wohl ihre günstigsten Bedingungen in der Großstadt und auf den großen Umschlagplätzen, weil hier die meisten Güteranhäufungen vor sich gehen. Sie wird sich bei der Entscheidung ihrer Standortsfrage von der Absatzseite her ausschließlich von diesem Gesichtspunkte und gar nicht von dem Sitze ihrer Kommitenten leiten lassen. Der letztere fällt, so wie bei der internationalen Spedition, bei der Hafenspedition, bei der Umschlagsspedition und bei der Zollspedition gar nicht in die Wagschale. Dagegen wird der Sitz der Kommitenten bestimmend sein bei der Inlands- und Auslandsspedition, bei der Fuhrwerksspedition und vor allem bei der Möbelspedition.

Zusammenfassend kann demnach gesagt werden, daß auch für das Speditionsgewerbe die Frage der Standortwahl eine sehr wichtige ist. Auch hier können wir von einer kostenbedingten und einer absatzbedingten Entscheidung sprechen. Jedoch überwiegt im allgemeinen die absatzbedingte. Wenigstens kleinere Unternehmungen sind fast nur absatzbedingt, größere Unternehmungen wegen der gewöhnlich vorhandenen Nebenbetriebe dagegen auch zum Teile kostenbedingt.

Die ganze Frage der Standortwahl hat übrigens nur bei der Neuerrichtung von Unternehmungen eine besondere Bedeutung. Ortsveränderungen von bereits bestehenden Betrieben kommen ja seltener vor. Wenn dies aber der Fall ist, dann werden bei der Entscheidung in der Standortsfrage nicht nur Anschaffungs- und Betriebskosten einerseits und Absatz andererseits bestimmend sein, sondern es müssen auch die Übersiedlungskosten in Betracht gezogen werden. In vielen Fällen sind gerade diese so bedeutend, daß sie oft, trotzdem sie doch nur eine einmalige Auslage darstellen, doch ausschlaggebend für die Bestimmung des neuen Standortes wirken.

## Die Eisenbahnen von Südamerika.

Von Geh. Regierungsrat Wernekke, Berlin-Zehlendorf.

### Allgemeines.

Mit einer Fläche von 18804 425 qkm ist Südamerika ungefähr doppelt so groß wie Europa. Man macht sich aber von seiner Größe erst den rechten Begriff, wenn man sich vergegenwärtigt, daß Südamerika vom Äquator noch etwa 10° nach Norden und auf der anderen Seite bis etwa 55° südlicher Breite reicht. Diese große Längenausdehnung zusammen mit der verschiedenen Höhenlage der einzelnen Gegenden dieses Erdteils hat die Folge, daß man in Südamerika alle Arten des Klimas von tropischer Hitze bis zum ewigen Schnee und alle Zwischenstufen findet, daß es dort sumpfige Niederungen mit heftigen Niederschlägen und trockene Wüsten

ohne Pflanzenwuchs, aber zwischen beiden auch fruchtbare Gegenden von großer Ausdehnung gibt. Südamerika ist also ein Land der Gegensätze, und da sich Eisenbahnen ihrer Umgebung anpassen müssen, bieten die Eisenbahnen von Südamerika ein sehr buntes Bild.

	Flächeninhalt qkm	Bevölkerungszahl (geschätzt)	Länge der Eisenbahnen km	Spurweite der Eisenbahnen									
				1676 mm	1600 mm	1435 mm	1067 mm	1000 mm	914 mm	762 mm	610 mm	verschiedene Spurweiten	
Argentinien	2 847 900	10 000 000	38 202	22 195		3025		11 790					1191
Brasilien	8 543 700	34 000 000	30 920		1819			27 861			741	499	
Bolivien	1 833 012	2 800 000	2 333					2 117			155		61
Chile	750 810	4 000 000	9 596	3 140		704	444	2 826			1507		976
Paraguay	160 518	1 000 000	832			441		77					314
Peru	1 377 348	5 500 000	3 350			1945	35	24	507			66	773
Uruguay	186 926	1 700 000	2 663			2663							
Kolumbien	1 141 749	6 600 000	1 697				29	680	989				
Venezuela	1 020 066	2 560 000	1 064				317	64	53			219	411
Ecuador	569 580	2 000 000	665				451				64		150
Britisch Guiana	233 010	300 000	127			97	31						
Niederländ. Guiana	139 806	136 000	174					174					
insgesamt	18 804 425	70 596 000	91 623	25 335	1819	8875	1307	45 613	1549	2467	784		3876

So verschieden die Gelände- und die klimatischen Verhältnisse von Südamerika sind, so verschieden sind auch die Eisenbahnen. Es gibt Eisenbahnen, die in ausgezeichnetem baulichen Zustand erhalten werden und auf denen sich Betrieb und Verkehr glatt abwickeln; es gibt aber auch solche, bei denen dies nicht der Fall ist. Es gibt Staats- und Privatbahnen und verschiedene Formen der Beteiligung des Staates am Eisenbahnwesen. In Argentinien, Uruguay, Paraguay, Bolivien und Peru sind die meisten Eisenbahnen in Privatbesitz und werden auch von den Gesellschaften betrieben; Brasilien und Chile haben im wesentlichen Staatsbahnen, die auch der Staat betreibt. Fast in jedem Staat Südamerikas gibt es aber wenigstens ein kleines Staatsbahnnetz, im großen ganzen überwiegen aber die Privatbahnen. Die Eisenbahnen sind z. T. von den sie betreibenden Gesellschaften gebaut, teils von ihnen im fertigen Zustande zum Betrieb übernommen worden. Es ist vorgekommen, daß ein Staat seine Eisenbahnen einer Gesellschaft überlassen, aber auch daß der Staat Privatbahnen übernommen hat. Nordamerikanisches Kapital ist an den südamerikanischen Eisenbahnen in erheblichem Umfang beteiligt, am meisten aber arbeitet englisches Geld in ihnen, namentlich in Argentinien. Auch französische und belgische Geldgeber haben erhebliche Geldbeträge in südamerikanischen Eisenbahnen angelegt.

Daß jeder Staat beim Bau der Eisenbahnen selbständig ohne Rücksicht auf seine Nachbarn vorgegangen ist, zeigt die Verschiedenheit der Spurweiten. Daraus, daß dieses Maß aber nur in einigen von den kleineren Staaten, in Uruguay und Britisch- und Niederländisch-Guiana einheitlich ist, während Chile, abgesehen von den Eisenbahnen mit ungewöhnlicher Spur, fünf verschiedene Spurweiten von 1676 mm bis 762 mm aufweist, ist ersichtlich, daß auch in den einzelnen Staaten