

Der Güterwagendienst der Deutschen Reichsbahn und seine internationalen Beziehungen.

Von Geheimen Regierungsrat Sommerlatte, Reichsbahndirektor, Berlin.¹⁾

Ein gut organisierter und gut geleiteter Güterwagendienst ist das Rückgrat der Verkehrsbedienung. Man vergegenwärtige sich nur die Mannigfaltigkeit der Güter, die auf der Eisenbahn versandt und für welche Wagen verschiedenster Gattung von den Verkehrstreibenden verlangt werden; die verschiedenen Standorte der Rohstoff-Gewinnungsstätten, der Verarbeitungs- und Erzeugungsstellen, die alle regelmäßig, pünktlich und mit der gerade benötigten Wagengattung bedient werden wollen.

Die Eisenbahnverwaltungen haben deshalb von jeher diesem Zweig ihrer Tätigkeit besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Zunächst ist besonders wichtig die Vorhaltung der vom Verkehr benötigten geeigneten Wagengattungen. Sie müssen für den Transport der Güter verwendbar sein, unter dem Gesichtspunkt möglichst günstiger Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen, weil davon meist die Anwendung der Tarife abhängt. Sodann muß die Zahl dieser Wagen, der Wagenpark, den Verkehrsbedürfnissen entsprechen; d. h. der Park muß genügend groß sein, um den normalen Verkehr ohne Ausfall bedienen zu können. Schließlich muß der Wagenpark so verwendet werden, daß höchste wirtschaftliche Leistung, d. h. gute Ausnutzung, unter Aufwendung geringster betrieblicher Kosten erzielt wird. Dies wird erreicht durch geschickte Verteilung der Wagen, die Leerläufe möglichst spart, Wiederbeladung entladener Wagen anstrebt, für Ausnutzung der Fremdwagen sorgt, sowie durch Maßnahmen, die den Wagenumlauf beschleunigen.

Bei allen europäischen Eisenbahnverwaltungen haben sich mit der Zeit gewisse gleichmäßige Grundtypen der Wagen herausgebildet. Man unterscheidet im allgemeinen folgende Gruppen:

- Gedeckte Wagen,
- Offene Schemelwagen,
- Offene Wagen ohne Seitenborde,
- Offene Wagen mit niedrigen Borden,
- Offene Wagen mit festen Bordwänden, deren Türöffnungen nicht bis zur Oberkante der Bordwände reichen,
- Hochbordige Wagen.

Von diesen Grundformen ausgehend haben sich aber die Wagengattungen je nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen der betreffenden Länder ganz verschiedenartig entwickelt und zeigen nicht unbedeutliche Abweichungen voneinander, namentlich bezüglich Länge, Höhe, Grundfläche und Fassungsraum. Es liegt auf der Hand, daß es im Interesse der Konstruktion, des Baues und der Verwendung der Güterwagen am zweckmäßigsten ist, mit einer möglichst geringen Zahl verschiedener Wagengattungen zu arbeiten. Die Deutsche Reichsbahn be-

¹⁾ Vortrag, gehalten gelegentlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung am 22. Juni 1928 in Köln.

sitzt, abgesehen von einigen Abweichungen, 8 verschiedene Hauptwagengattungen, die allerdings noch in 24 verschiedene Untergattungen eingeteilt sind:

1. Gedeckte Güterwagen — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung von Eil- und Frachtstückgut und von Gütern, für welche die Stellung gedeckter Wagen im Frachtbrief beantragt wird oder vom Tarif vorgeschrieben ist (z. B. Zollgut). Außerdem ist noch eine geringe Anzahl gedeckter Güterwagen von 10 und 12,5 t Ladegewicht vorhanden, die nicht weiter beschafft werden.

2. Großräumige gedeckte Güterwagen — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung gewisser im Tarif besonders genannter Güter (z. B. Baumwollwaren, sperrige Eisen-, Glas-, Holzwaren, Spielwaren, Wellpappe, Wolle), ferner zur Beförderung von Elefanten, Kamelen und Giraffen.

3. Kleinviehwagen (mit mehreren Böden) — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung von Kleinvieh.

4. Kalkwagen — Ladegewicht 15 t — zur Beförderung von Kalk, Kalkmergel, staubfeiner Soda, staubfeinem Steinsalz, getrockneter und gepulverter Kohle.

5. Offene Güterwagen, meistens mit einem Ladegewicht von 15 t und 20 t, namentlich zur Beförderung von Massengütern, wie Kohle, Koks, Briketts, Erz, Steinen und Erden. Man ist in neuester Zeit dazu übergegangen, auch offene Güterwagen von 50 und 60 t Ladegewicht zu bauen, die trotz ihres hohen Ladevermögens nur ein Eigengewicht von 19—20 t aufweisen. Diese Wagen werden möglichst für den Massenverkehr von einer Versandstation nach einer Empfangsstation benutzt. Sie sind mit Schnellentladevorrichtungen versehen, so daß ein mit 1000 t Massengut beladener Zug von zwei Leuten in etwa 10—12 Minuten entladen werden kann. Das Arbeiten mit diesen Wagen ist für Versender und Empfänger in höchstem Maße wirtschaftlich und bringt eine sehr beträchtliche Ersparnis an Arbeitslohn mit sich.

6. Großräumige offene Güterwagen — Ladegewicht 15 t —, namentlich zur Beförderung gewisser im Tarif besonders genannter Güter (z. B. Christbäume, bestimmte sperrige Eisen- und Stahlwaren, Glasballons, Häcksel, Heu, Stroh, Schilfrohr, Seegras, bestimmtes Holz und bestimmte Holzwaren, Korbwaren usw.).

7. Schienenwagen — 2achsige, 15 t Ladegewicht — zur Beförderung besonders langer und schwerer Gegenstände — 4achsige, 35 t Ladegewicht —, gleichfalls zur Beförderung besonders langer und schwerer Gegenstände.

8. Holzwagen — 15 t Ladegewicht —, einzeln für kürzere schwere Stämme, Bretter, Bohlen, Bauholz, Schwellen, paarig zur Beförderung besonders langer Gegenstände.

Der gesamte Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn bezifferte sich am 1. Januar 1928 auf 663 876 Güterwagen einschließlich rund 6600 von Privateisenbahnen und Kleinbahnen eingestellter Wagen. Darunter befinden sich rund 215 000 gedeckte und 325 000 offene Güterwagen. Mit diesem Park hat die Reichsbahn 1927 einen Gesamtbedarf von 45 682 000 Wagen befriedigt.

Die Höchststellung an Güterwagen im arbeitstäglichen Durchschnitt betrug im Oktober 1927 an gedeckten Wagen 76 300 Stück, an offenen Wagen 71 000 Stück. Die Höchststellung aller Arten Güterwagen zusammen, die überhaupt auf der Reichsbahn bisher je erreicht worden ist, wurde am 28. Oktober 1927 mit 166 631 Stück erzielt. Die Höchststellung an offenen Wagen 1927 mit erreichte die Zahl von 132 428 Stück.

Für den Verkehr kann man natürlich nicht ständig mit der vollen Zahl des buchmäßigen Wagenbestandes von rund 664 000 Wagen rechnen. Ein starker Herbstverkehr, das Kippen der Wagen, Beladung mit Kohlen, Erz und Steinen, die

vielfach aus Schüttvorrichtungen in die Wagen gestürzt werden, nicht zuletzt der Betrieb über Ablaufberge, stellt an die Wagen beträchtliche Anforderungen. So kommt es, daß stets etwa 30—40 000 Güterwagen reparaturbedürftig sind. Teilweise haben sie natürlich nur kleine Schäden, die schnell wieder hergestellt werden, aber ein großer Teil muß auch wegen schwerer Beschädigungen zu gründlicher Wiederherstellung oder zur gründlichen Untersuchung längere Zeit dem Verkehr entzogen werden. Ferner sind täglich etwa 30 000 deutsche Güterwagen im Auslande. Allerdings befindet sich rund die gleiche Zahl fremder Wagen auf deutschen Strecken, die für Rückladungen nach Möglichkeit ausgenutzt werden, so daß dadurch ein gewisser Ausgleich geschaffen wird.

Das wagentienstliche Verhältnis zwischen der Reichsbahn einerseits und Privateisenbahnen und Kleinbahnen andererseits ist verschiedenartig geregelt, je nachdem die Bahnen der Reichsbahn als „fremde“ Bahnen gegenüber stehen, oder ihre Güterwagen in den Reichsbahnpark eingestellt haben.

Für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Verkehr zwischen Reichsbahn einerseits und der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker und der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft andererseits, die allein in Deutschland noch als „fremde“ Bahnen bestehen, sind die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens maßgebend. Mit sämtlichen anderen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs (den sogenannten Privateisenbahnen) und mit den Eisenbahnen des nichtallgemeinen Verkehrs (Kleinbahnen), die an die Reichsbahn anschließen und einen unmittelbaren Übergang von Güterwagen haben, sind die wagentienstlichen Verhältnisse auf Grund besonderer Wagenübergangsverträge geregelt, deren wesentlichste Bestandteile die sogenannten allgemeinen Einstellungsbedingungen bilden. Diese Bedingungen sehen vor, daß die Reichsbahn die Versorgung der anschließenden Bahnen des allgemeinen und nichtallgemeinen Verkehrs mit Güterwagen für den Übergangsverkehr mit der Reichsbahn oder für ihren Gesamtverkehr übernimmt, sofern die Anschlußbahnen eine ihrem Übergangsverkehr oder ihrem Gesamtverkehr entsprechende Anzahl vollspuriger Güterwagen in den Reichsbahnwagenpark eingestellt haben. Die Reichsbahn hat das Recht, die eingestellten Wagen wie ihre eigenen zu benutzen. In den Einstellungsbedingungen sind ferner besondere Leistungen für beide Vertragsparteien festgelegt, die sich geldlich verschieden auswirken, je nachdem es sich um Bahnen des allgemeinen Verkehrs oder nichtallgemeinen Verkehrs handelt.

Daneben sind in den Park der Reichsbahn rund 30 000 Privatwagen eingestellt.

Unter Privatwagen versteht man

- a) Behälterwagen (Kessel-, Tank-, Topfwagen),
- b) sonstige Wagen, die zur Beförderung bestimmter Güter besonders eingerichtet sind.

Die Politik der Reichsbahn bezüglich der Privatwagen geht dahin, grundsätzlich Güterwagen gewöhnlicher Bauart, wie sie von der Reichsbahn zur Bedienung des öffentlichen Verkehrs vorgehalten werden, als Privatwagen nicht zuzulassen. Ausnahmsweise werden jedoch auch Wagen ohne besondere Einrichtungen in geschlossenen Pendelzügen laufen, oder es sich um Selbstentladewagen, Kübelwagen oder um Langholzwagen für Langholzversand handelt.

In der Behandlung dieser Frage unterscheidet sich die Reichsbahn meines Erachtens vorteilhaft von fremden Bahnen, die vielfach in sehr großem Umfange Privatwagen in ihre Parks einstellen. So verkehren z. B. auf den gesamten Netzen der englischen Bahnen rund 700 000 Privatgüterwagen. Man kann sich vor-

stellen, welche unerhörten betrieblichen und damit finanziellen Leistungen zu deren Behandlung nötig sind. Je weniger Privatwagen, desto beweglicher und billiger ist der Betrieb! Desto glatter vollzieht sich die Bedienung des Verkehrs!

Ein weiterer Grundsatz der Reichsbahn ist der, die Beförderung für die im Verzeichnis V des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. B, aufgeführten Güter grundsätzlich den Privatwagen zu überlassen. Es handelt sich dabei um Güter, die man wegen ihrer Empfindlichkeit gegen Hitze oder Kälte, wegen des ihnen anhaftenden üblen Geruches oder aus anderen Gründen nur ungern in Wagen des öffentlichen Verkehrs befördert. Nur für Milch, Seefische, Bier, ver einzelt und vorübergehend auch für Margarine, Butter und Fleisch stellt die Reichsbahn, wenn ein allgemeines Verkehrsbedürfnis als vorliegend anerkannt wird, bahneigene Kühlwagen.

Einer der größten Vorteile der Privatwagen liegt darin, daß sie ihren Einstellungen stets zur Verfügung stehen, wenn diese die entsprechenden notwendigen Anordnungen rechtzeitig getroffen haben. Jeder andere Verkehrstreibende aber, der ein Gut versenden will, muß einen Wagen bei einer der rund 9000 Güterabfertigungen der Reichsbahn rechtzeitig vorher bestellen.

Die Wagen sind für einen bestimmten Tag bei den Güterabfertigungen zu bestellen. Bei Massengütern (Kohle, Koks, Zuckerrüben, Kali, Zement, Zucker, Steine, Erde, Kies) ist das zu verladende Gesamtgewicht anzugeben. Werden Wagen in bestimmten Ausmaßen benötigt, so muß Art, Schwere und Länge des Gutes angegeben werden. Die Wagenbestellungen werden der Reihe nach in ein Wagenbestellbuch eingetragen für den Tag, für den die Stellung verlangt wird, den sogenannten Bedarfstag. Zu einer von der zuständigen Reichsbahndirektion bestimmten Stunde wird das Wagenbestellbuch für den nächsten Tag aufgerechnet und so, nach den verschiedenen Wagengattungen getrennt, der „Gesamtbedarf“ festgestellt. Bis zu der gleichen Zeit ist von jeder Güterabfertigung der Bestand an Güterwagen auf dem betreffenden Bahnhof zu ermitteln. Auf größeren Bahnhöfen sind damit bestimmte Wagenbeamte betraut. Nach Gattungen getrennt wird in einem besonderen Buche die Zahl der Wagen notiert, die leer auf dem Bahnhof stehen, ferner die Zahl der Wagen, die in der Ausladung begriffen sind und für den nächsten Tag verfügbar werden, etwa auf den Entseuchungsstellen vorhandene für den nächsten Tag verfügbare Wagen, und schließlich der sogenannte „voraussichtliche Eingang“, das ist die geschätzte Zahl derjenigen Wagen, die beladen oder leer erfahrungsgemäß an dem Meldotage auf dem Bahnhof noch eingehen und für den folgenden Tag verfügbar werden. Wagen, die nur im Durchlauf den Bahnhof berühren, werden nicht gemeldet. Die Gesamtziffern des Bedarfs und des vorhandenen Bestandes meldet sodann jeder Bahnhof zu einer bestimmten Stunde bis Mittag telegraphisch oder telephonisch an das ihm vorgesetzte Wagenbüro der Reichsbahndirektion. Dem Wagenbüro jeder Direktion obliegt die Aufgabe, die Güterwagen zwischen den Bahnhöfen seines Bezirks zu verteilen. Der Güterwagenausgleich zwischen den einzelnen Reichsbahndirektionen dagegen liegt in der Hand des Hauptwagenamts beim Reichsbahn-Zentralamt in Berlin. Die Wagenbüros stellen sofort nach Eingang der Meldungen ihrer Güterabfertigungen die übermittelten Bedarfs- und Bestandszahlen, wiederum getrennt nach Wagengattungen, zusammen und melden die Summe spätestens bis Mittag um 2 Uhr telegraphisch oder telephonisch an das Hauptwagenamt. Auf Grund dieser Meldungen der Wagenbüros gleicht das Hauptwagenamt die Güterwagenbestände zwischen den einzelnen Bezirken aus; es weist telegraphisch oder telephonisch die Wagenbüros an, eine bestimmte Zahl von leeren Wagen gewisser Gattungen an andere

Bezirke abzugeben und benachrichtigt die Empfangsbezirke hierüber. — Die Wagenbüros erhalten die Ausgleichsverfügung des Hauptwagenamtes stets so frühzeitig, daß ihre Verfügungen an die Bezirksbahnhöfe sofort erfolgen können. Letztere erledigen umgehend die ihnen auferlegten Abgabeverfügungen, so daß in den Spätnachmittags- und Abendstunden sich die Tausende verfügbarer leeren Wagen nach den Bestimmungsbezirken und -stationen in Bewegung setzen können. Nach Abgabe der verfügbaren Wagen erst wird der eigene Bedarf des Bahnhofs aus den verbleibenden oder den noch eingehenden Wagen gedeckt.

Die Verwendung der leeren offenen Wagen wird in der Hauptsache durch den starken Bedarf in den großen Kohlenbezirken des Ruhrgebietes und Oberschlesiens bestimmt. Um tägliche Verfügungen zu ersparen, war bis in jüngste Zeit in gewissen Gebieten ein „allgemeiner Ablauf“ der offenen Wagen angeordnet. Zu diesem Zweck war das Reichsbahngebiet für den Ausgleich der offenen Wagen in drei große Bezirke eingeteilt:

1. Das Ablaufgebiet für den Ruhrkohlenbezirk, und das dazwischenliegende
2. das Ablaufgebiet für die schlesischen Kohlenbezirke und das dazwischenliegende

3. mittlere Verteilungsgebiet.

Das letztere diente dem Ausgleich zwischen den beiden Ablaufgebieten. Zum Ruhrablaufgebiet gehörte etwa der Bezirk westlich einer Linie, die man von Lübeck nach Eisenach sich gezogen denkt, sowie Süddeutschland, zum Ablaufgebiet der schlesischen Bezirke etwa der Bezirk östlich der Linie Stralsund—Görlitz. Die dazwischenliegenden Bezirke der Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Halle, Magdeburg, Schwerin, gewisse Teile von Altona und die östlichen Bezirke von Erfurt bildeten das „Ausgleichsgebiet der Mitte“.

Die Bahnhöfe der Ablaufgebiete ließen bisher alle verfügbaren offenen Wagen sofort nach Entladung nach dem Ruhrgebiet bzw. nach Schlesien ablaufen, ohne die Verfügung des Wagenbüros abzuwarten. Die Bahnhöfe entnahmen die zur Deckung ihres Bedarfs zugelassene Wagenzahl aus dem Durchlauf der Leerwagen.

Dieser automatische Leerablauf der offenen Wagen unterlag je nach dem wechselndem Bedarf der einzelnen Jahreszeiten häufig beträchtlichen Schwankungen. Zeitweise zeigte sich ein stoßweiser Zulauf zu den Verbrauchsgebieten von solchem Umfange, daß Überfüllung gewisser Bahnhöfe und betriebliche Schwierigkeiten eintraten. Dies hat dazu geführt, daß seit einiger Zeit versuchsweise der Ablauf aufgehoben ist und sämtliche nach den großen Kohlengebieten bestimmten Wagen nur auf Grund von Verfügungen ablaufen. Der Versuch hat sich trotz anfänglicher Schwierigkeiten gut bewährt und wird sicherlich beibehalten werden.

Im mittleren Verteilungsgebiet fand schon immer ein täglicher Ausgleich der Kohlenwagenbestände statt, weil die Richtung der Abnahme wechselt, je nachdem die mittleren Bestände für das Ruhrgebiet oder Oberschlesien oder für beide Gebiete zu verwenden sind, oder umgekehrt aus den Ablaufgebieten nach dem mittleren Verteilungsgebiet Wagen herangezogen werden müssen. Die mittleren Bezirke geben Bedarf und Bestand an offenen Wagen dem Hauptwagenamt spätestens bis zwei Uhr nachmittags an und erhalten sofort telephonisch die schon vor Eingang der Meldung vorbereiteten Verfügungen über die Abgabe oder den Empfang von offenen Wagen.

Nach einigen Bezirken, die auch zu Zeiten normalen Verkehrs ständig Bedarf an gewissen Wagengattungen haben, werden regelmäßig Wagen dieser Gattungen auch ohne Anforderung verfügt, z. B. gedeckte Wagen zu den

Seehäfen sowie in die Bezirke Mitteld Deutschlands, die regelmäßig starken Bedarf für den Versand künstlicher Düngemittel wie Kali, Stickstoff und ähnliches haben; oder Rungenwagen nach landwirtschaftlichen Bezirken zum Versand von Heu und Stroh, oder nach Gegenden, die starken Holzversand aufweisen. Bei Wagenüberfluß regelt das Hauptwagenamt die Wagenaufstellung derart, daß die Aufstellungsplätze möglichst besetzt werden, und die Wagen bei Bedarf schnell verfügbar sind.

Reichen die Wagenbestände zur Deckung des Bedarfs offensichtlich nicht aus, so ist zunächst der Bedarf für bestimmte Vorzugsgüter, wie Eilgut, Frachtstückgut, Gepäck und Expreßgut zu berücksichtigen. Die Direktionen erhalten ferner für diese Fälle Richtlinien für die Reihenfolge der Bedarfsdeckungen für gewisse andere Güter, wie Kartoffeln, Mehl und sonstige Lebensmittel, Zeitungsdrukpapier, Grubenholz, Dienstgut, Kohlen und Koks und andere, insgesamt 18 verschiedene Güterarten. Wenn die Zahl der verfügbaren leeren Wagen nicht ausreicht, um die Bedarfsbezirke ausreichend zu bedienen, ordnet das Hauptwagenamt an, daß bei den Reichsbahndirektionen nur ein Teil des Bedarfs zu decken ist, sogenannte Teildeckung. Das Hauptwagenamt bestimmt in diesen Fällen, welche Wagenzahl innerhalb eines Reichsbahndirektionsgebietes höchstens gestellt werden darf. Die überschüssigen Wagen müssen gemäß den Verfügungen des Hauptwagenamts beschleunigt den Bedarfsgebieten zugeführt werden. In mittleren Verteilungsgebieten wird die Teildeckung der offenen Wagen im Wege der Verteilung, d. h. durch stärkere Abnahme von offenen Wagen für nothleidende Kohlenbezirke herbeigeführt. Bei besonders starkem Bedarf, sogenannte Hochbedarf, gibt das Hauptwagenamt gewisse Maßnahmen zur Beschleunigung des Wagenlaufes bekannt. Diese Maßnahmen betreffen den Dienst auf den Güterabfertigungen, Güterböden, Wagenbüros, Bahnhöfen, Werkstätten und im Güterzugdienst. Sie erfordern nicht unbedeutende Mehrausgaben und tragen deshalb auch nur vorübergehenden Charakter. Auch auf die Verkehrstreibenden sucht die Reichsbahn einzuwirken, um sie zur schnellsten Beladung und Entladung zu veranlassen, und zu verhindern, daß sie mehr Wagen bestellen als sie überhaupt beladen können. Diese sogenannte Überbestellung ist eine Unsitte, die bei Hochbedarf stets zu beobachten ist, und die im Interesse der Allgemeinheit nicht scharf genug bekämpft werden kann.

Infolge der eben skizzierten vorzüglich eingerichteten und mustergültig arbeitenden Organisation der Wagenbestellung, Verteilung und Zuführung ist es der Reichsbahn fast stets möglich, allen billigen Anforderungen der Wirtschaft auf regelmäßige Deckung des Bedarfs und regelmäßige Bedienung der Wirtschaft zu entsprechen. Natürlich treten ab und zu gewisse Spitzen auf, zu deren sofortiger Bedienung die Reichsbahn nicht immer in der Lage ist. Es handelt sich dabei aber stets nur um Verzögerungen in der Wagenstellung. Der vielfach von den Interessenten und in Zeitungsartikeln gebrauchte Ausdruck „Wagenmangel“ ist durchaus irreführend.

Ein Mangel an Wagen würde vorliegen, wenn die Reichsbahn auch zu normalen Verkehrszeiten andauernd nicht in der Lage wäre, den Bedarf der Wirtschaft an Wagen zur Versendung der Güter voll zu decken. Daß dies der Fall ist, wird niemand ernstlich behaupten können. Nur zu Zeiten gewisser, meist schnell vorübergehender Verkehrswellen im Herbst pflegen Schwierigkeiten aufzutreten. Die häufig erhobene Forderung, daß die Reichsbahn für jeden Spitzenverkehr genügend Wagen vorhalten müsse, ist ungerechtfertigt und zeugt von einem gewissen Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse.

Es wäre wirtschaftlich gar nicht zu verantworten, wenn man einen Güterwagenpark vorhalten wollte, der allen, auch nur vorübergehend stark gesteigerten Wirtschaftsbedarf an Güterwagen sofort befriedigen könnte. Ein solcher Wagenpark würde einen beträchtlichen Kapitalaufwand, hohe Kosten für Verzinsung, laufende Unterhaltung und Amortisation erfordern. In den letzten Jahren war der Güterwagenpark häufig monatelang nicht im entferntesten ausgenutzt. Viele Tausende gedeckter und offener Wagen mußten leer abgestellt werden und verdienten nichts, weil die Wirtschaft ihrer nicht bedurfte. Das riesige im Güterwagenpark angelegte Kapital, das buchmäßig mit rund 2,7 Milliarden RM bewertet ist, lag monatelang teilweise brach. Es ist unbedingt das Richtige, die Stärke des Güterwagenparkes nach dem Durchschnitt des normalen Verkehrs zu bemessen und nicht nach dem Spitzenverkehr, und bestrebt zu sein, wie es auch stets geschieht, einen gesteigerten Verkehr dadurch zu bewältigen, daß man, selbst unter Aufwendung beträchtlicher Mittel, vorübergehend Mehrleistungen betrieblicher und beförderungsdienstlicher Art vorsieht, die den Wagenumlauf beschleunigen und auf diese Weise indirekt die Zahl der verfügbaren Wagen vermehren.

Die zentrale Lage Deutschlands bringt es mit sich, daß bei dem regen Güteraustausch der Länder untereinander täglich etwa 30—40 000 deutsche Güterwagen nach dem Auslande austreten und etwa die gleiche Zahl auf die Deutsche Reichsbahn übergehen, sei es, daß ihre Ladungen für Deutschland bestimmt sind, sei es, daß sie die Reichsbahnstrecken nur im Durchlauf berühren.

Es ergeben sich daraus wagendienstlich eine Reihe enger internationaler Beziehungen, die sich natürlich erst nach und nach zu dem jetzigen, gut ausgearbeiteten, die gegenseitigen Interessen sorgsam abwägenden und ausgleichenden Wagenrecht gestaltet haben.

In der Zeit der Entstehung der Eisenbahnen fand ein gegenseitiger Austausch von Güterwagen zunächst überhaupt nicht statt; die Wagen wurden nur im Binnenverkehr der eigenen Bahn verwendet. Sendungen nach anderen Bahnen wurden auf den Übergangsbahnhöfen umgeladen. Allmählich ging man im Interesse des Güteraustausches dazu über, im Verkehr benachbarter Bahnen untereinander Vereinbarungen über die Zulassung eines Wagenüberganges auf die Nachbarbahnen zu treffen, und zwar zunächst nur für Wagenladungen, später auch für Stückgüter, insoweit die Wagen eine gewisse Mindestmenge enthielten. Die ältesten Wagenübereinkommen reichen bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück. 1850 erschien ein „Übereinkommen zwischen den Güterverkehr“. Aus diesem Übergehörenden Eisenbahnverwaltungen über den Wagenübergang auf anschließende einkommen, das die Vereinbarungen über den Wagenübergang auf anschließende Bahnen enthielt, entwickelte sich das spätere „Übereinkommen betr. die gegenseitige Wagenbenutzung (VWÜ)“, dessen erste Ausgabe am 1. März 1868 erschien und das im Gebiet des 1847 gegründeten Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit den sich aus der fortschreitenden Zeit ergebenden Änderungen noch heute gilt.

Neben dem VWÜ bestanden folgende beiden internationalen Vereinbarungen über die gegenseitige Wagenbenutzung:

1. Das Reglement für die Benutzung des Fahrmaterials im Internationalen Verbands — gültig u. a. für den Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Belgien und Frankreich andererseits —
2. Das Deutsch-Italienische Wagenregulativ — gültig für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien —

Als mit Ausbruch des Weltkrieges der Verkehr zwischen Deutschland und

den feindlichen Staaten aufhörte, traten auch die Wagenübereinkommen mit diesen Staaten von selbst außer Kraft, während sie im Verkehr mit den verbündeten und neutralen Staaten weiter bestehen blieben. Nach Beendigung des Krieges führte man für den Wagenübergang mit den ehemals feindlichen Staaten die früheren Übereinkommen zunächst wieder ein.

Am 31. Dezember 1921 traten die bisherigen drei Wagenübereinkommen außer Kraft. An ihre Stelle traten am 1. Januar 1922

a) ein neues „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VWÜ)“;

b) das „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV)“. (Règlement international des véhicules.)

Gegenüber den früheren Übereinkommen brachten sie beide als wesentliche Neuerungen die Einführung einer reinen gestaffelten Zeitmiete an Stelle der bisherigen Lauf- und Zeitmiete sowie Vereinfachungen der Vorschriften über die Benutzung und Unterhaltung der Wagen und Vereinfachungen der Abrechnung über die Wagenmieten und Unterhaltungskosten.

Für den Wagenübergang zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Eisenbahnverwaltungen der nachstehenden Länder gelten

das VWÜ:

im Verkehr mit

Österreich,

Ungarn,

Niederlande,

ferner im Verkehr mit den Saarbahnen, außerdem im Verkehr mit den 3 nordischen Ländern, deren Bahnen bisher nicht Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind, das VWÜ aber als Vertragsrecht angenommen haben. Vom 1. Januar 1929 sind die Bahnen der drei nordischen Länder und die der Schweiz als außerordentliche Mitglieder in den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgenommen und sind damit berechtigt, sich des VWÜ im internationalen Güterwagenverkehr zu bedienen.

das RIV:

Belgien, Bulgarien,
Frankreich,
Griechenland,
Italien, Jugoslawien,
Lettland, Litauen,
Luxemburg, Polen,
Rumänien, Schweiz,
Tschechoslowakei,
Türkei,
außerdem im Verkehr
mit den überschle-
schen Eisenbahnen.

Die in dem VWÜ niedergelegten Bestimmungen können als Grundlage für ein späteres Übereinkommen angesehen werden. Sie regeln insbesondere:

die Benutzung der Wagen auf fremden Bahnen, u. a. die Übergabe, Übernahme und Bezettelung der Wagen auf den Übergangsstationen, die Übergabe, Übernahme, Rücksendung fremder Wagen und die Aushilfe mit Wagen;

die Benutzung bahneigener Lademittel;

die Bedingungen für die Beschaffenheit der Wagen zur Zeit des Übergangs beschädigter Wagen;

die Mieten und die Vergütungen für die Wiederherstellung beschädigter Wagen usw. und deren Abrechnung, Ausgleich und Zahlung;

schließlich die Benutzung der Privatgüterwagen.

Das RIV, das für ganz Europa gilt, baut sich fast vollständig auf dem VWÜ auf. Abweichungen bestehen hauptsächlich nur hinsichtlich der Höhe und Währungs-

der Mieten und sonstigen Vergütungen und Gebühren, die im VWÜ in der Markwährung, im RIV in der französischen Goldfrankenwährung festgesetzt sind, und hinsichtlich der Entschädigungen für zerlegte und verschollene Güterwagen. Die Übereinstimmung ist soweit durchgeführt, daß für dienstliche Zwecke beide Übereinkommen in einem Heft mit fast vollkommen gleichem Wortlaut gedruckt werden konnten.

Im Güterwagenausschuß des Vereins wird z. Zt. eingehend geprüft, ob sich nicht weitergehende Erleichterungen bei der gegenseitigen Wagenbenutzung im Vereinsgebiet und namentlich bei der Abrechnung der Wagenmieten schaffen lassen.

Besonders interessant und besonders wichtig sind die für die zwei großen Wagenverbände vereinbarten Bestimmungen über Abrechnung der Mieten und Gebühren für die gegenseitige Wagenbenutzung.

Für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, also z. Zt. für die deutschen, holländischen, österreichischen, ungarischen Bahnen, sowie hoffentlich vom 1. Januar 1929 an auch für die Bahnen der Schweiz, Dänemarks, Norwegens und Schwedens gelten folgende Bestimmungen:

Jede Verwaltung stellt monatlich für jede andere Verwaltung, deren Wagen sie benutzt hat, Nachweise mit Schuldberechnung auf und sendet sie mit einer Zusammenstellung an den Hauptausgleich für Wagenmieten beim RZA in Berlin. Dieser ermittelt auf Grund der Schuldzusammenstellungen Schuld und Guthaben der einzelnen Verwaltungen, stellt danach den Saldo fest und meldet ihn, unter gleichzeitiger Verständigung der beteiligten Verwaltungen, an die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Diese Abrechnungsstelle nimmt dann den Ausgleich vor.

Im RIV-Verband ist Abrechnung und Ausgleich der Mieten nach dem Muster des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geregelt. Auch im RIV-Verband haben die Schuldverwaltungen monatlich die gleichen Berechnungen über ihre Schuld an Wagenmieten und sonstigen Gebühren aufzustellen und mit Zusammenstellung einzusenden, und zwar, soweit die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beteiligt ist, ebenfalls an den Hauptausgleich für Wagenmieten. Nachdem dieser Schuld, Guthaben und Saldo für jede einzelne Verwaltung ermittelt hat, rechnet er den Saldo in Dollar um und überweist den sich ergebenden Dollarbetrag der Gläubigerverwaltung durch Vermittlung der Devisenstelle des RZA in Form eines Schecks auf eine New Yorker Bank. Soweit die Reichsbahn an dem Verkehr nicht beteiligt ist, rechnen die fremden Eisenbahnverwaltungen über das Ausgleichsamt in Bern ab.

Neben diesen zwei Verbänden, die im Kreise ihrer Mitglieder den internationalen Güterwagendienst regeln und fortbilden, sucht der Internationale Eisenbahnverband u. a. auch Einfluß auf das Wagenrecht zu gewinnen. Der Internationale Eisenbahnverband ist der umfassendste Verband. Er ist unter französischer Führung im Anschluß an die allgemeine Weltwirtschaftskonferenz in Genua 1922 ins Leben gerufen. Ihm gehören alle Eisenbahnen Europas einschließlich Rußlands, sowie die bedeutendsten Bahnen Chinas und Japans an. Sein Einflußgebiet umfaßt ein Gesamtnetz von mehr als 300 000 km. Er hat das Internationale Reglement für Privatgüterwagen aufgestellt und eingeführt und beschäftigt sich neuerdings mit einem Versuch, den Verkehr privater und bahneigener Kühlwagen grundlegend zu regeln. —

Erwähnt seien noch kurz zwei besonders interessante Verkehrsbeziehungen wagentlicher Art, bei denen die Reichsbahn besonders beteiligt ist.

Zunächst der Fährbootverkehr. Ein solcher besteht

a) mit den nordischen Ländern:

über die Ostseestrecke Saßnitz-Trelleborg mit Schweden,

über die Ostseestrecke Warnemünde-Gjedser mit Dänemark.

In beiden Verkehren können die gewöhnlichen Wagen der Festlandsverwaltungen ohne weiteres übergehen. Beide Verkehre haben sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt.

b) Mit England:

Über die Nordseestrecke Zeebrügge-Harwich.

Da die englischen Bahnen ein besonderes Profil haben, das von dem Profil der Festlandsbahnen abweicht, müssen in diesem Fährbootverkehr Wagen besonderer Bauart verwendet werden, die den Bestimmungen sowohl der Festlandsbahnen als auch der englischen Bahnen Rechnung tragen. Bei Einrichtung dieses Verkehrs wurden zunächst der Belgisch-Englischen Fährboot-Gesellschaft gehörende Fährbootwagen verwendet. Neuerdings ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft aber dazu übergegangen, eigene Fährbootwagen in diesen Verkehr einzustellen, deren Zahl sich heute auf 300 beläuft. Auch dieser Fährbootverkehr hat sich günstig entwickelt.

Den tschechoslowakischen Staatsbahnen und den österreichischen Bundesbahnen werden im Bedarfsfalle auf Grund besonderer Vereinbarungen deutsch-reichsbahneigene Fährbootwagen für Sendungen nach England und zurück zur Verfügung gestellt; wegen der Beistellung solcher Wagen für Sendungen aus Ungarn, Schweiz und Jugoslawien nach England und zurück schweben zur Zeit Verhandlungen.

In den Fährbootwagen werden die Güter zwischen dem Festland und England ohne Umladung befördert. Durch den Wegfall der Umladung werden nicht nur Verpackungskosten gespart, sondern auch die Beschädigungsgefahr für das Material vermindert und so die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Absender auf dem englischen Markte gesteigert.

Weiteres Interesse verdient der sogenannte „Umsetzverkehr“.

Mit den Eisenbahnen der russischen Sowjetrepublik, die eine abweichende, breitere Spurweite als die meisten übrigen europäischen Bahnen haben, ist neuerdings der sogenannte Umsetzverkehr über die Randstaaten Litauen, Lettland und Estland aufgenommen. Die im Umsetzverkehr laufenden Güterwagen haben besondere Einrichtungen, die ein Umsetzen des Wagenkastens von normalspurigen auf breitspurige Radsätze und umgekehrt ermöglichen, so daß eine Umladung der Sendungen nicht nötig ist. Die Umsetzung findet mittels besonderer Vorrichtungen auf den Spurwechselstationen Skirotawa bei Riga und Daugavpils (Dünaburg) statt.

Wegen der Einrichtung eines gleichen Umsetzverkehrs zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Eisenbahnen der Russischen Sowjetrepublik über Litauen schweben zur Zeit noch Verhandlungen, die kurz vor dem Abschluß stehen. Es ist zu hoffen, daß durch die Einführung des Umsetzverkehrs der Güterausstattung zwischen Rußland und den westlich von ihm gelegenen Staaten einen lebhaften Aufschwung erfährt.

Von besonderer Bedeutung für den internationalen Güterwagenaustausch ist die „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“.

Die „technische Einheit“ ist eine Vereinbarung der Regierungen fast aller europäischen Staaten — ausgenommen Großbritannien und Rußland — über die Vereinheitlichung der technischen Einrichtungen der Eisenbahnen. Sie erstreckt sich

sich auf die Vereinheitlichung der Einrichtungen, die den internationalen Verkehr ermöglichen und die Betriebssicherheit gewährleisten sollen (Spurweite und Krümmungen der Bahnlinien, Bauart und Unterhaltungszustand der im internationalen Verkehr verwendeten Wagen und deren betriebssichere Beladung). Sie beschränkt sich auf normalspurige Bahnen.

Die technische Einheit wurde geschaffen und wird weitergebildet durch Konferenzen europäischer Staaten. Die erste Konferenz fand 1882 auf Einladung des schweizerischen Bundesrats statt. Seitdem haben sich verschiedene Konferenzen in unregelmäßigen Zwischenräumen mit der Fortbildung der technischen Einheit beschäftigt. Die Beschlüsse der Konferenzen bedürfen der Genehmigung durch die einzelnen Regierungen. Die letzten Beschlüsse sind in der „Technischen Einheit im Eisenbahnwesen, Fassung 1913“ und in den „Vorschriften über die zollssichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr“ vom 1. Juni 1908 enthalten.

In großen Zügen habe ich eine Skizze zu geben versucht von der Bedeutung des Güterwagenverkehrs der Deutschen Reichsbahn und seinen vielseitigen internationalen Beziehungen. Die deutschen Eisenbahnen waren von jeher bei Bildung und Ausgestaltung des Wagenrechtes führend. Die Nachkriegsentwicklung hat es auch auf diesem Gebiete mit sich gebracht, daß uns die führende Rolle zum Teil verloren gegangen ist. Unsere nunmehr über 80 Jahre alte Überlieferung im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der schnelle und gründliche Wiederaufbau des deutschen, durch den Krieg zerrüttet gewesenen Eisenbahnwesens und der stürmische Fortschritt auf allen Gebieten des deutschen Eisenbahnverkehrs lassen es uns aber als unsere vornehmste Pflicht erscheinen, unsere alte Führerstellung beim Aufbau und der Fortentwicklung des Wagendienstes in allen seinen Beziehungen uns zu erhalten und, wo es nötig ist, sie zurückzugewinnen.

Die Stellung Deutschlands, Großbritanniens und der Vereinigten Staaten in der Weltschiffahrt.

Von Privatdozent Dr. A. F. Napp-Zinn,

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.¹⁾

In dem Thema sind zwei Aufgaben gestellt: Erstens die Verschiedenheiten herauszuarbeiten, die die Seeschiffahrt jeder der drei Nationen im Vergleich zu den anderen zeigt, zweitens darzutun, inwieweit sich bei den drei Nationen grundlegende Veränderungen in ihrer Schiffahrtsstellung gegenüber der Vorkriegszeit ergeben haben. Auf eine Umreißung der weltwirtschaftlichen Eingliederung der genannten Staaten, der hier wirksamen Kräfte und ihres Einflusses auf die Weltschiffahrt wird bewußt verzichtet, um der Fülle der Erscheinungen verkehrsökonomischer, -organisatorischer und -politischer Art einigermaßen gerecht werden zu können.

Zur Charakterisierung der Entwicklung der deutschen Seeflotte in den letzten 15 Jahren die folgenden Daten: 1914 steht Deutschland mit einem Schiffsbesitz von 5,5 Mill. Br.-R.-T. (= 11,1 % des Weltbestandes) an zweiter Stelle in

¹⁾ Vortrag, gehalten gelegentlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung am 23. Juni 1928 in Köln. Zur Drucklegung erfolgte eine Erweiterung um einige statistische Ausführungen und Aufstellungen.

der Weltflotte (Aufstellung 1). Es verfügt in Hapag und Lloyd über die beiden größten Reedereien der Welt, wiewohl bereits in den letzten Vorkriegsjahren in einigen englischen Schiffahrtskonzernen stärkere Kombinationen entstanden sind. Im Kriege selbst geht bereits rund die Hälfte der deutschen Flotte durch Kriegsvernichtung und Beschlagnahme verloren. Trier und Versailles rauben weitere drei Achtel. 1920 verfügt Deutschland nur über 400 000 Br.-R.-T. zur Überseeschiffahrt überwiegend ungeeigneter Dampfer-tonnage und 250 000 Br.-R.-T. Segler. Es wird wiederaufgebaut. Mit Ende 1923 ist das vorläufige Ziel erreicht: Deutschland besitzt damals wieder rund 2,8 Mill. Br.-R.-T. Reichlich die Hälfte waren Neubauten, ein Viertel vom Feind zurückgekaufte Tonnage, der Rest Altbestand. Mit Genugtuung kann das deutsche Volk auf seinen Beitrag zu dem Werk der Reeder sehen: nicht weniger als 6—700 Mill. Goldmark sind bei Umrechnung der Papiermarkbeträge seitens der Regierung den Reedereien zur Verfügung gestellt worden,¹⁾ womit der im Reedereiabfindungsvertrag vom 27. Februar 1921 ursprünglich vorgesehene Gesamtabfindungsbetrag von 12 Milliarden Papiermark (gleich etwa 800 Mill. Goldmark) effektiv annähernd erreicht wurde. In den Jahren 1924/26 vergrößerte sich die deutsche Flotte nur langsam, bis seit der Jahreswende 1926/27 der Zuwachs wieder eine Beschleunigung erfuhr. Mitte 1927 war ein Bestand von rund 3,4 Mill. Br.-R.-T. erreicht, d. h. etwa 62 % des Vorkriegsbestandes (= 5,2 % des Weltbestandes). Deutschland stand damit in der Weltflotte an sechster Stelle, hinter Großbritannien, den Vereinigten Staaten, Japan, Italien und Frankreich, von denen die beiden letzteren allerdings nur einen um ein Geringes größeren Schiffsbestand aufwiesen und 1928 von Deutschland überflügelt werden dürften.

Ein besseres Bild erhält man von dem derzeitigen Stand der deutschen Flotte bei Berücksichtigung ihrer Qualität. Eine Kombination zweier von Helander in seinem Werk über „Die internationale Schiffahrtskrise“ angewandter Maßstäbe ergibt beispielsweise, daß Deutschland bereits 1926 mit einem Besitz von über 6 % der Qualitätstonnage der Welt an dritter Stelle hinter England und den Vereinigten Staaten stand (Aufstellung 2). Der Zwang zum Wiederaufbau hat Deutschland vor allem in den Besitz der jüngsten Flotte geführt. Allerdings stand es 1927 mit einem Prozentsatz von 15,5 unter 5 Jahre alten Schiffen seines Bestandes nur mehr wenig vor Großbritannien und Dänemark. Wenn auch nicht zu bezweifeln ist, daß die deutschen Reeder den Hinweis auf das geringe Alter und dementsprechend die Modernität und Sicherheit der Schiffe vielfach als Propagandamittel benutzen, so findet doch die unlängst in Homburg erfolgte Äußerung des Herrn Reichsverkehrsministers a. D. Dr. Krohne, wonach unsere Neubautonnage wegen der ungünstigen Material- und Arbeitsverhältnisse in der Nachkriegszeit mit der der Vorkriegszeit nicht zu vergleichen sei,²⁾ in den mir zur Verfügung stehenden Unterlagen keine hinreichende Stütze.

Im Hinblick auf weitere Veränderungen in der Art des deutschen Schiffsbestandes verdient einmal die fast vollständige Ausschaltung des Seglers der Erwähnung. Die Rhederei A.-G. von 1896, ferner Knöhr & Burchard Nfl., 1914 unsere größten Segelreedereien, sind nach dem Krieg zum alleinigen

¹⁾ Priester, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926, S. 71. — Pantlen, Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, Berlin 1927, S. 15.

²⁾ Krohne, Der Zusammenbruch und der Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt. In: Strukturwandlungen der Deutschen Volkswirtschaft, Vorlesungen des Herbst-Lehrganges 1927 der Deutschen Vereinigung für Staatswissenschaftliche Fortbildung, hrsg. von Bernhard Harms, Berlin 1928, II. Band, S. 224.

Dampferbetrieb übergegangen; nur F. Laeisz hält noch, neben dem Dampfer, am Segler fest. Der eigentliche Wiederaufbau ist noch fast ausschließlich in Dampfern erfolgt. Im einzelnen zeigen die verschiedenen Reedereien, zum Teil durch die Betriebsstoffverhältnisse in den verschiedenen Fahrtgebieten bedingt, zur Antriebsfrage denkbar verschiedene Stellungnahmen. Horn, Flensburg, der nur Motorschiffe beschäftigt, stehen die Afrikalinien mit ausschließlichem Dampferbetrieb gegenüber. Von den führenden Großreedereien hält der Lloyd entschieden am zähesten am Dampfer fest. Die Hapag verfügt dagegen bereits über eine Reihe von Motorschiffen und bestreitet ihr derzeitiges Neubauprogramm ausschließlich mit ihnen, darunter den zwei ersten deutschen Motorschiffen für die nordatlantische Fahrt, den 1928/29 in Fahrt kommenden Schiffen „Milwaukee“ und „St. Louis“. „Hansa“ und „Hamburg-Süd“, letztere namentlich durch die Einheitsschiffe der Monte-Klasse, zeigen in der letzten Zeit ebenfalls eine zunehmende Neigung zur Motorschiff-Einstellung.

Im Hinblick auf die zu wählenden Schiffsgrößen hielten es die deutschen Reedereien in der Nachkriegszeit für angezeigt, den Pflock zurückzustecken. Die Hapag entwickelte in den Dampfern der Albert-Ballin-Klasse (um 21 000 Br.-R.-T.) als größten Typ lediglich die Klasse der P-Dampfer, die sich durch großes Fassungsvermögen für Personen wie Fracht und eine verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit kennzeichneten, weiter. Abgesehen von dem zweiten „Columbus“ (32 400 Br.-R.-T.) des Norddeutschen Lloyd und der „Cap Arcona“ (27 600 Br.-R.-T.) der „Hamburg-Süd“ erstreckte sich der Neubau der deutschen Reedereien an größeren Schiffen lediglich auf solche von 10—15 000 Br.-R.-T. Erst in der jüngsten Zeit hat sich der Lloyd entschlossen, die Tradition der Hapag aus der Vorkriegszeit, den Bau von Riesenschiffen, mit der „Europa“ und „Bremen“ (je etwa 46 000 Br.-R.-T.), aufzunehmen.

Von ungleich größerer Bedeutung für das Gegenwartsbild der deutschen Seeschiffahrt sind die Konzentrationsvorgänge, die sich in den Nachkriegsjahren vollzogen. War vor dem Kriege Expansion der bestehenden Reedereien mit gelegentlicher Angliederung von Diensten in Übersee die kennzeichnende Bewegung, so drückte der Nachkriegszeit die Zusammenfassung des „Kosmos“ und der „Deutsch-Austral“ zu einer Interessengemeinschaft mit einheitlicher Verwaltung. Im gleichen Jahr Aufgehen der Deutschen Levante-Linie in der Hapag, die allerdings die Levante-Linie als selbständige Betriebsgesellschaft weiterführt. Dann 1925/26 innerhalb eines Jahres die drei größten Fusionen der deutschen Seeschiffahrt: 1. Übernahme dreier ihm bereits nahestehender Reedereien durch den Norddeutschen Lloyd, nämlich der Roland-Linie, der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie und der Horn A.-G., Lübeck. 2. Angliederung der A.-G. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel aus der Liquidationsmasse des Stinneskonzerns an die Deutsch-Austral-Kosmos-Gruppe. 3. Fusion der Deutsch-Austral-Kosmos-Linien mit der Hapag, die dabei die Stinnes-Linien als selbständige Betriebsgesellschaft fortführt, Deutsch-Austral und Kosmos dagegen nur dem Namen nach erhält. Diese Zusammenfassung verschiedener Reedereien um Hapag und Lloyd hat diese zu einem Schiffsbesitz geführt, der hinter dem von Hapag und Lloyd allein 1914 nicht mehr viel zurückbleibt. Ohne Neubauten verfügte die Hapag zu Anfang dieses Jahres über 864 000 Br.-R.-T. Seeschiffstonnage (ohne Schlepper, Leichter, Seebüderdampfer), d. h. 83 % des Vorkriegsbesitzes, der Norddeutsche Lloyd über 648 000 Br.-R.-T., d. h. 92 % des Bestandes von Anfang 1914. Wie in der Vorkriegszeit bekleidet die Deutsche

Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, die mit dem Lloyd durch Aufsichtsratmitgliederaustausch verbunden ist, mit 245 000 Br.-R.-T. den dritten Platz, die Hamburg-Südamerikanische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 195 000 Br.-R.-T. den vierten unter den deutschen Seereedereien.

Die Einverleibung der genannten Reedereien erschöpft indessen nicht den heutigen Einfluß der führenden Großreedereien in der deutschen Seeschiffahrt. Kümmerten sich vor dem Kriege die Großreedereien um die europäische Fahrt nur sehr wenig, so legte die Interessennahme des Norddeutschen Lloyd in der jüngsten Zeit an verschiedenen kleineren Reedereien von einer anderen Auffassung, d.h. dem Wunsch, auch auf Zubringer- bzw. Abführer-Dienste Einfluß zu gewinnen, Zeugnis. So hat der Lloyd auch die Reederei-A.-G. von 1896, die Hanseatische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Reederei Mathies & Co. in seinen Besitz gebracht, ebenso die Aktienmehrheit der Stettiner Dampfer-Compagnie. Die Hansa verfügt bereits seit 1920 über die Aktienmehrheit der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“, Bremen, der größten in der europäischen Fahrt tätigen deutschen Unternehmung. Weiter ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß das Aktienkapital der seit 1916 in Betriebsgemeinschaft stehenden deutschen Afrika-Reedereien, der Woermann-Linie und der Deutschen-Ost-Afrika-Linie sich zu etwa drei Viertel im gemeinsamen Besitz von Hapag und Lloyd befindet. Als Gesamteffekt der Konzentrationsbewegung der Nachkriegszeit ergibt sich die Tatsache, daß die selbständige Mittelschicht in der deutschen Reederei vollständig absorbiert worden ist. Sieht man von den genannten von den vier Großunternehmen abhängigen Reedereien ab, so ergibt sich, daß Retzlaff, Stettin, der größte m.W. noch selbständige deutsche Reeder ist. Diese Unternehmung steht an der Spitze von einigen Dutzend zwischen 45 000 und 10 000 Br.-R.-T. umfassender kleinerer Reedereien, die als Gesamtheit neben den Großreedereien keineswegs zu übersehen sind.

Legt man sich Rechenschaft von den Konzentrationsmomenten der Nachkriegszeit, so stehen neben immer wieder gültigen Motiven wie größeren Erfolgen und Expansionsdrang einerseits, schlechteren Ergebnissen und Anlehnungsbedürfnis andererseits, einige Triebkräfte, die als in der Nachkriegszeit neuartig oder stärker zu bezeichnen sind. Von Reederseite selbst hat man namentlich bei den großen Zusammenschlüssen die Notwendigkeit betont, der vielfach weitgehende Staatsunterstützung genießenden fremden Schiffahrt eine möglichst starke Front der deutschen Reederei gegenüberzusetzen. Ohne diesem Moment seine Existenz abzuspochen, betrachte ich es doch überwiegend als ein Argument gegen die verschiedenerseits geltend gemachten Bedenken wie Übermacht der Reederei und Erstarrung ihres Betriebs. Stärker scheint mir tatsächlich sich ein Gesichtspunkt geltend gemacht zu haben, der auch in der Industriekonzentration der letzten Jahre eine Hauptrolle gespielt hat, nämlich der einer rationelleren Ausnutzung der organisatorischen und technischen Betriebseinheit. Der Gedanke, jeden Teil-Leerlauf im Betrieb zu vermeiden, hat weitgehend triumphiert über den entgegengesetzten Gesichtspunkt, durch den Wettbewerb trotz gelegentlicher Mehraufwände im Nebeneinander-Betrieb eine höhere Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Ob zu Recht oder zu Unrecht, kann vielleicht die Zukunft lehren, ob schon der einmal in eine bestimmte Bahn gelenkten Entwicklung das Vergleichsmaterial fehlt. Neu erscheint gegenüber der Vorkriegszeit in der Konzentrationsbewegung die Mitwirkung des Bankentums, wie sie namentlich in der Antragung der Deutsch-Austral-Kosmos-Linien zur Fusion an die Hapag zum Ausdruck kam. Auch einmalige, gewissermaßen Gelegenheitsmomente haben die Konzen-

tration der letzten Jahre gefördert. Der Übergang der Stinneslinien an Deutsch-Austral-Kosmos war z. B. als eine Folge der Inflation zu bewerten, insofern als einerseits diese erst den raschen Aufstieg der Stinnesschen Seereederei ermöglicht hatte, andererseits später die Stabilisierungskrise den Stinneskonzern ohne sein Haupt nicht mehr lebensfähig sah. Bei der Fusion Deutsch-Austral-Hapag mag auch die Tatsache mitgespielt haben, daß der Tod seit 1918 in dem Direktorium der Hapag reiche Ernte gefunden hatte und eine Ergänzung des leitenden Gremiums durch einen zweiten führenden Kopf wünschenswert erschien.

Neben der gewaltigen Konzentrationstendenz kennzeichnet die Nachkriegsentwicklung der deutschen Reederei eine weitgehende Hand-in-Hand-Arbeit zwischen den deutschen Reedereien und die Aufnahme engerer Verbindungen mit ausländischen Reedereien. Grundsätzlich respektierten die Reedereien beim Wiederaufbau des Liniennetzes den gegenseitigen Vorkriegsbesitz. Dies hat natürlich nicht gehindert, daß die Stellung der einzelnen Reedereien auf den einzelnen Verkehrsgebieten manche Verschiebungen aufweist. Im Wirkungskreis der Hapag kommt z. B. heute der Suezroute durch die Fusion mit Deutsch-Austral eine größere Bedeutung wie vor dem Krieg zu, während sie in der Südamerika-Fahrt trotz der Angliederung der Stinnes-Linien heute eine bescheidenere Rolle spielt. Betriebsgemeinschaften zwischen deutschen Reedereien kamen in verschiedenen Relationen zustande. Der Deutsche Afrika-Dienst wie der amerikanische Westküsten-Dienst sind die bedeutendsten Beispiele. Während aber die Gemeinschaftsdienste sich in der Vorkriegszeit durchgängig auf Reedereien ein und desselben Landes beschränkten, gelang nach dem Krieg die Errichtung gemeinsamer Dienste mit fremden Reedereien. Z. B. fährt die Deutsch-Austral, jetzt Hapag nach Niederländisch-Indien in Gemeinschaft mit drei holländischen Firmen, der Lloyd und Deutsch-Austral bzw. Hapag gemeinsam mit Alfred Holt & Co., Liverpool nach Australien. Der bedeutendste internationale Gemeinschaftsdienst der Nachkriegszeit war der der Hapag und des Lloyd zusammen mit Alfred Holt & Co., Liverpool, und Ellerman & Bucknall, London, nach Ostasien. Die Auflösung dieses Dienstes 1927 bezeugt die Wiedererstarkung der deutschen Reedereien, die sich nunmehr in der Lage sehen wieder allein die erforderlichen Abfahrten zu bewerkstelligen. Auch der Hapag-Harriman-Vertrag und seine Auflösung 1926 legen Zeugnis für eine geschickte Ausnutzung der seinerzeitigen Möglichkeiten der deutschen Reederei nach dem Zusammenbruch und ihre Wiedererstarkung. Der Fortbestand des zwischen dem Lloyd und den United States Lines bestehenden Agentur- und Fahrplanvertrags mag dagegen teilweise als eine Rückversicherung des Lloyds gegen eine eventuelle Verstärkung der amerikanischen Seeschiffahrtsinteressen gewertet werden.

Versuchen wir die Stellung des Staates zur deutschen Seeschiffahrt zu kennzeichnen, so ist grundsätzlich festzustellen, daß heute wie in der Vorkriegszeit die deutsche Seeschiffahrt auf eigenen Füßen steht, und daß gewisse Zuschüsse des Staates nur verhältnismäßig bedeutungslose Zugaben darstellen. Vor dem Kriege unterstützte das Reich Postdampferlinien nach Ostasien, Australien und Afrika durch Subventionen in Gesamthöhe von rund 7 Millionen Mark jährlich. Der Verlust unserer Außenpositionen entzog uns nach dem Krieg auch die Grundlagen dieser Politik. Was heute der deutschen Seeschiffahrt an Staatsunterstützung zugute kommt, ist der mittelbare Effekt einer grundsätzlich einem anderen Ziel geltenden staatlichen Unterstützungsaktion. Das Reich hat einmal 1924/25 aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge einen Fonds

von 50 Mill. Reichsmark zur Gewährung verbilligter Darlehen bei Inauftraggabe von Schiffen bereit gestellt. Diese Aktion entsprang nicht dem Wunsch nach einer Subventionierung der deutschen Seeschiffahrt, sondern dem nach Aufrechterhaltung der deutschen Wertindustrie, um ihr in ihrer damals katastrophalen Lage das Durchhalten eines Angestellten- und Arbeiterstammes zu ermöglichen und noch stärkere Arbeiterentlassungen zu vermeiden. 1926 hat sich die Reichsregierung, nachdem der 50-Mill.-Fonds mit Ende 1925 nahezu vollständig beansprucht war, zu einer zweiten Aktion entschlossen, die abermals auf eine verbilligte Darlehensgewährung hinauslief. Der hierbei für 6 Jahre vorgesehene öffentliche Zuschußbetrag ist gering¹⁾ und fast nur ein Schönheitsfehler in dem Bild der Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt aus eigener Kraft. Wesentlich ist, daß die deutsche Seereederei selbst heute wie vor dem Kriege einer Subventionierung durchaus ablehnend gegenübersteht. Demgegenüber erschien es mir bedenklich, daß der frühere Reichsverkehrsminister Dr. Krohne in dem erwähnten Homburger Referat²⁾ sich überaus warm für die Subventionierung ausgesprochen hat. Entgegen Dr. Krohne betone ich nachdrücklich die gegen das Subventionswesen geltend zu machenden Bedenken: 1. verwendet der Staat hierbei Gelder, die er der Wirtschaft an einem Orte größerer Dringlichkeit entzieht, um sie an einer Stelle geringerer Rentabilität zu verwenden. 2. führt eine gleichzeitige Unterstützungspolitik verschiedener Staaten lediglich dazu, daß eine allgemeine Übersetzung der Seeschiffahrt eintritt, daß aber die relative Stellung der einzelnen Nation u. U. keine Hebung erfährt.

Zum Abschluß des Entwicklungsbildes der deutschen Seeschiffahrt ein kurzer Blick auf die Stellung der deutschen Flagge im Weltverkehr. Ich greife hierzu heraus die deutschen Häfen als Ausgangspunkt, ferner als Ziel- bzw. Durchgangspunkt der wichtigsten Weltverkehrsrouten: für die nordatlantische die Häfen der Vereinigten Staaten, für die südatlantische die Häfen Brasiliens und für die Suezroute den Verkehr des Suezkanals. Allerdings stehen zum Vergleich der Flaggenanteile nur Schiffsraum-Ziffern zur Verfügung, deren Erkenntniswert naturgemäß weit hinter dem von Ladungs- und Wertziffern zurückbleibt (Aufstellungen 3—6). Während der Anteil der deutschen Flagge am Verkehr der deutschen Häfen mit außerdeutschen Häfen 1913 rund 52 % betrug, erreichte er 1926 erst 36,4 %³⁾. Der deutsche Anteil am Verkehr des Suez-Kanals, der 1913 16,7 % betragen hatte, erreichte 1926 wieder 8,3 %. In den Häfen Brasiliens stellte sich der deutsche Anteil am Gesamtverkehr 1913 auf 14,7 %, 1925 auf 9,5 %, ein Beweis dafür, daß die deutsche Reederei in Südamerika am besten wieder Fuß zu fassen vermochte. Schließlich steht im Auslandverkehr der Vereinigten Staaten einem deutschen Anteil von 12,4 % im Durchschnitt der Jahre 1910—1914 ein solcher von nur 2,8 % 1926 gegenüber. Wenn auch der deutsche Anteil 1927 eine weitere Verstärkung erfahren haben dürfte, so können doch

¹⁾ Die Ausführungen von W. A. Souter auf der Hamburger Tagung der Baltic and International Maritime Conference (vgl. Shipbuilding and Shipping Record, 1928, S. 607) sind zutreffend.

²⁾ a. a. O., S. 232.

³⁾ Die Statistik des Deutschen Reiches bringt in den Bänden über Seeschiffahrt in den letzten Jahren die Flaggenanteile der Nationen am Verkehr der deutschen Häfen nur für den Gesamtverkehr (vgl. Aufstellung 3). Da der hierin enthaltene Küstenverkehr heute wie vor dem Krieg fast ganz in deutscher Hand liegt, erscheint die heutige Stellung der deutschen Flagge relativ zu günstig, während sie tatsächlich im internationalen Verkehr der deutschen weiter von ihrer Vorkriegsstellung entfernt ist. Die obigen Prozentziffern sind von mir aus Übersicht 13 des Bandes 341, II (Die Seeschiffahrt im Jahre 1926) errechnet.

gerade diese Vergleichszahlen näherungsweise dartun, wie weit wir trotz aller Leistungen der deutschen Reederei noch von der Erreichung einer den Vorkriegsverhältnissen in etwa äquaten Stellung sind.

Insbesondere kennzeichnet der heutige geringe Anteil der deutschen Flagge am nordamerikanischen Hafenverkehr die Tatsache der Verdrängung aus dem Verkehr zwischen fremden Häfen, z. B. dem Dienst zwischen der Union und Westindien oder Italien und den Vereinigten Staaten¹⁾. Der Verlust des größten Teils der zwischenausländischen Transporte der Vorkriegszeit muß wohl als eine dauernde Veränderung in der Verkehrsfunktion der deutschen Seeschiffahrt betrachtet werden.

Kennzeichnet sich Deutschlands Arbeit als ein Ringen um den alten Rang auf neuer von der alten weitgehend verschiedener Basis, so zeigt das Bild von Englands Seeschiffahrt gegenüber der Vorkriegszeit verhältnismäßig geringe Veränderungen. Voranzustellen ist die Tatsache, daß der Verlust von rund 38 % seines Vorkriegs-Flottenbestandes im Weltkrieg, vornehmlich durch die Wirksamkeit unserer U-Boote, die gewaltige Präponderanz Großbritanniens in der Weltseeschiffahrt nicht zu erschüttern vermochte. 1914, 1922 wie 1927 umfaßt die englische Handelsflotte rund 19,3 Millionen Br.-R.-T. Allerdings: in dieser Stagnation des absoluten Bestandes zeigt sich zugleich angesichts der Vergrößerung der Weltflotte von 49,1 Mill. Br.-R.-T. 1914 auf 65,2 Mill. Br.-R.-T. 1927 ein starker Rückgang des relativen Anteils, der aber schon vor dem Krieg erkennbar war. Schwankte der Anteil Großbritanniens an der Weltflotte Mitte der 90er Jahre um 48 %, so war er 1914 auf 39 %, 1927 auf 30 % zurückgegangen. An sich keine erstaunliche Tatsache, auch kein Ausdruck von Schwäche, vielmehr die naheliegende Folge zunehmender Vergrößerung der weltwirtschaftlichen Betätigung anderer, jüngerer Nationen, die England den Vorrang nicht nur als Fabrik, sondern auch als Kärner der Welt beschnitten.

Indessen, wie bei Deutschland, läßt die heutige absolute Zahl den tatsächlichen Wert der englischen Flotte zu gering erscheinen. Bei Kombination zweier Heländerscher Qualitätsmaßstäbe (Aufstellung 2) ergibt sich beispielsweise, daß 1914 nicht weniger als 56, 1926 sogar 59 % der Qualitätstonnage der Welt der britischen Flagge angehörten. Allerdings zeigen hinwieder diese Zahlen die Stellung Großbritanniens in einem zu günstigen Licht, insofern als eine relativ hohe Geschwindigkeit den ausschlaggebenden Qualitätsmaßstab abgibt. Wie Dr.-Ing. Foerster kürzlich zu Recht ausführte, „wurde es nach dem Krieg Mode, die Frachtdampfergeschwindigkeit allgemein heraufzusetzen, und zwar hat die englische Schiffahrt damit angefangen“²⁾ Gerade dieser Umstand gibt England diese überragende Stellung in der Qualitätstonnagestatistik, die dem tatsächlichen Wertstand nicht ganz entspricht.³⁾

¹⁾ Seereisen deutscher Schiffe von außerdeutschen Ländern nach außereuropäischen Ländern wurden 1926 nur von 449 Einheiten mit 875 000 N.-R.-T. unternommen gegen 6 893 Schiffe mit 14 660 000 N.-R.-T. 1913 (nach Übersicht 24 des Bandes 341, II).

²⁾ Hamburger Übersee-Verkehrs-Handbuch 1928, S. 69.

³⁾ Was die Heraufsetzung der Frachtdampfergeschwindigkeiten in den letzten Jahren als solche betrifft, so hat sie ja ihre Grundlage in der bekannten technischen Beziehung, andernfalls die relativ wirtschaftliche Geschwindigkeit mit der Größe des Schiffes steigt. Angesichts der Vergrößerung der Schiffsmaße ist sie bis zu einem gewissen Grad gerechtfertigt. Es hat aber den Anschein, daß aus Konkurrenzgründen ausländische Reedereien die Geschwindigkeit über das wirtschaftliche Maß hinaus steigern und damit das Frachtgeschäft in falsche Bahnen drängen (siehe Geschäftsbericht 1927 des Norddeutschen Lloyds).

Ein Vergleich der heutigen Entwicklungstendenzen im englischen Flottenbau mit denen der Vorkriegszeit und denen Deutschlands ergibt für England ein noch entschiedeneres Festhalten am Dampferbau: 1927 waren erst 6% seiner Flotte Motorschiffe (gegen 9,4% der deutschen Flotte). Von den großen britischen Seeschiffahrtskonzernen ist es derjenige der Royal Mail, der bisher das relativ größte Interesse für den Motorschiffbau gezeigt hat, während der P. & O. der weiteren Vervollkommnung des Dampfers besondere Aufmerksamkeit widmet. Die Royal Mail hat auch in der „Alcantara“ und „Asturias“ (je 22 000 Br.-R.-T.) die zwei größten britischen Motorschiffe und damit zugleich die größten britischen Neubauten der Nachkriegszeit in ihren Dienst gestellt. In der Rückschau kommt die Tatsache zum Ausdruck, daß die Weltschiffahrt während der Nachkriegszeit die Tatsache zum Ausdruck, daß die Weltschiffahrt zunächst einmal die deutschen und englischen Riesenbauten der letzten Vorkriegsjahre (Imperator, Vaterland, Bismarck — Olympic, Aquitania) zu verarbeiten hatte. Deutschland und Großbritannien haben es in den Nachkriegsjahren Frankreich und Italien überlassen, durch Großbauten wie „Paris“ (34 600 Br.-R.-T.) und „Ile de France“ (43 500 Br.-R.-T.) einerseits, „Augustus“ und „Roma“ (je 33 000 Br.-R.-T.) andererseits für das Können ihrer Schiffsbau-technik und ihres Staatssäckels Zeugnis zu legen.

Eine Charakteristik des derzeitigen Aufbaus der englischen Reederei betont zweckmäßig vorweg, daß das Bild einer starken Zersplitterung des englischen Seeschiffahrtsbesitzes und einer überragenden Bedeutung der Trampschiffahrt, das nach meinen Erfahrungen traditionell noch manchem Deutschen vor-schwebt, einer vergangenen Zeit angehört. Gewiß: zu Anfang des 20. Jahrhunderts konnte man die Besitzverteilung in der englischen Seeschiffahrt wohl treffend als demokratisch bezeichnen, insofern ihre Stärke und zugleich Schwäche in einer Vielzahl mittlerer und kleinerer Reedereien bestand. Eine graphische Darstellung des Schiffbesitzes der einzelnen Gesellschaften und Reeder würde eine gewaltige Kolonne zeigen, die vom rechten zum linken Flügel nur langsam abfällt. Etwa seit 1910 setzte dann aber in grandiosem Stil eine Konzentration um einige der größeren Reedereien ein, die schon vor dem Krieg zur Entstehung von Konzernen führte, die an Umfang die deutschen Groß-Reedereien übertrafen. Während des Weltkrieges erhielt diese Bewegung neue Impulse, insofern als die Raumnot die finanzkräftigen Reedereien dazu anregte, kleinere Firmen sich anzugliedern, während von seiten kleinerer Reedereien der Zeitpunkt als zur Ver-äußerung ihres Besitzes ungewöhnlich günstig angesehen werden konnte. Noch in der ersten Nachkriegszeit war die Konzentrationstendenz rege, hat aber dann stark nachgelassen. Aus der Fülle der Erscheinungen greife ich den Aufbau der beiden größten Konzerne, des der Royal Mail und des der P. & O. heraus, auch hier nur die wichtigsten Vorgänge erwähnd.

Die Royal Mail Steam Packet Company, deren eigenes Haupt-arbeitsfeld die Südamerika-Fahrt ist, kann als Schrittmacher der englischen Schiffahrtskonzentration bezeichnet werden. Sie brachte zuerst 1910 die von

Diese Erscheinung unökonomischer Schnelligkeitssteigerung betrifft nicht die Seeschiffahrt allein, bildet vielmehr auch für die Binnentransportmittel eine Gefahr. Allzueifrige Wettbewerber und Verfrachter, denen keine Beförderung schnell genug geht, üben so auf die anderen einen Druck aus, ihrem letzten Endes doch vom Konsumenten zu tragenden ökonomischen Fehltritt zu folgen. In allen Verkehrszweigen heißt es für die einsichtsvollen Kreise zusammenstehen, um eine Verminderung der effektiven Wirtschaftlichkeit durch un-gerechtfertigte Geschwindigkeitssteigerungen zu vermeiden.

Elder Dempster & Co. betriebenen Schiffahrtsgesellschaften (African Steam Ship Co., British and African Steam Navigation Co. Ltd., Elder Line Ltd., Imperial Direct Line), deren Schwergewicht in der Westafrika- (bei der Imperial Direct Line in der Westindien-) fahrt lag, an sich. Noch 1910 folgte die nach der südamerikanischen Westküste fahrende Pacific Steam Navigation Co., 1911 die Lampion and Holt Line, die der Royal Mail eine bedeutende Verstärkung in der Südamerikafahrt brachte, und die Union Castle Line, die führende Südafrika-Reederei. Anfang 1913 umfaßte der Konzern bereits über 1,4 Mill. Br.-R.-T. Unter den späteren Erwerbungen verdient die auf dem Parana und La Plata tätige Argentine Navigation Company (Nicholas Mihanovich) der Erwähnung. Die bedeutendste Verstärkung brachte dem Konzern der Übergang der White Star Line aus dem Besitz des Morgan-Trustes zum 1. Januar 1927. Anfang 1928 setzte sich der Royal Mail-Konzern aus 23 Gesellschaften mit einem Gesamtpark von fast 2,4 Mill. Br.-R.-T. zusammen.

Der Konzern der P. & O., aus 14 Gesellschaften bestehend, übertraf zum gleichen Zeitpunkt den der Royal Mail mit reichlich 2,4 Mill. Br.-R.-T. um ein Geringes. Sein Kernstück ist die Peninsular & Oriental Navigation Co., deren Schwergewicht eindeutig auf der Suez-Route, d.h. der Süd- und Ostasienfahrt liegt. Mai 1914 erfolgte die Angliederung der British India Steam Navigation Co., deren Tätigkeitsgebiet sich mit dem der P. & O. deckte, indessen ohne daß die Konkurrenz besonders scharf gewesen wäre. Von den weiteren Angliederungen der P. & O. verdienen eine Erwähnung die der nach Australien fahrenden New Zealand Shipping Co. und Federal Steam Navigation Co. 1916, der im Stillen Ozean tätigen Union Steamship Company of New Zealand und der großen Trampreederei Hain Steamship Co. 1917.

Wie P. & O.- und Royal Mail-Konzern sich den ersten und zweiten Platz in der britischen Seereederei streitig machen, so der Ellerman- und Cunard-Konzern den dritten und vierten mit Flotten von je etwa 1 Mill. Br.-R.-T. Das Schwergewicht des ersteren liegt auf der Suezroute, des letzteren auf der nordatlantischen. Den universellsten Charakter von den britischen Konzernen trägt derjenige von Furness, Withy & Co., der ebenso wie der vornehmlich im asiatischen Verkehr tätige Holt-Konzern über 600 000 Br.-R.-T. umfaßt. Insgesamt verfügen die genannten 6 Konzerne über 8,1 Mill. Br.-R.-T. und damit über 42 % der gesamten britischen Flotte. Demgegenüber sind von der deutschen Handelsflotte etwa 42 % allein in der Hand von Hapag und Lloyd vereinigt. Trotz der größeren Akkumulationen zeigt sich also eine breitere Basis der englischen Reederei. Sie kommt des ferneren in einer größeren Zahl mittlerer Reedereien neben den Dutzenden von Kleinreedereien zum Ausdruck.

Den deutschen Verhältnissen gegenüber ist auch die lockere Form der Konzentration zu betonen. Während in Deutschland die Angliederungen zumeist auf eine finanzielle wie betriebliche Amalgamation hinausliefen, beschränkt sich die englische Konzentration vorwiegend auf eine kapitalmäßige Zusammenfassung, während der Betrieb der einzelnen Glieder selbständig weitergeführt wird.

In finanzpolitischer Hinsicht zeigen die englischen Großreedereien einen Weg, den die deutschen Reedereien in Zukunft wahrscheinlich auch beschreiten werden, den der Dividendenstabilisierung. Die Tatsache, daß die englischen Reedereien in der Nachkriegszeit eine solche Politik durchzuführen vermochten, dürfte beweisen, daß sie von der Schiffahrtskrise relativ wenig angegriffen wurden. Gewiß ist auf ihr Erträgnis die Anlage von Vermögensteilen außerhalb der Schiffahrt von Einfluß. Die Tatsache jedoch, daß die von Fairplay erfaßten englischen Linien-

reedereien 1922—1923 eine durchschnittliche Dividende von 7 %, 1924—1927 eine solche von fast $5\frac{1}{2}$ % zu verteilen vermochten (gegenüber nur $4\frac{1}{2}$ % 1906 bis 1910)¹⁾, weist auf eine Meisterung der Kriseneinflüsse hin. Selbst die Durchschnittserträge der von Fairplay erfaßten englischen Tramreedereien können nicht als unzulänglich bezeichnet werden, da der von Fairplay als Maßstab gewählte 5%ige Abschreibungssatz im Vergleich zur tatsächlichen Abnutzung hoch gegriffen ist. Entgegen Helander neige ich der Auffassung zu, daß die seefahrende Welt unter der Schiffahrtskrise der Jahre 1921—1926 nicht so gelitten hat, wie es der relativen Frachten-Senkung am offenen Markt zufolge den Anschein haben möchte.

Die Frage nach dem Einfluß staatlicher Einwirkungen auf die englische Seeschiffahrt ist dahin zu beantworten, daß die englische Reederei wie die deutsche überwiegend aus eigener Kraft sich ihren Platz errungen hat. Doch vermochte sie sich einer weiterreichenden Staatsunterstützung zu erfreuen. Sie geschah und geschieht überwiegend in der Form der Postsubventionen. Die Postsubventionen sind für den erkennenden Wissenschaftler wie den handelnden Praktiker ein Kreuz. Denn es läßt sich, wenn man nicht gerade in die Bücher einer Reederei Einsicht nehmen kann, nicht feststellen, wieweit eine Postsubvention lediglich eine angemessene Vergütung für die Postbeförderung und wieweit sie einen Staatszuschuß darstellt. Man kann lediglich feststellen, daß die englischen Subventionen immerhin ansehnlich waren und sind. Einer deutschen amtlichen Untersuchung²⁾ zufolge beliefen sich die Subventionen einschließlich Admiraltäts- und Kolonialsubventionen, aber abzüglich der Erträge aus der Postbeförderung sowohl 1912/13 wie 1923/24 auf rund 470 000 £ = 9,4 Mill. Mk. In der Gleichhaltung der Nominalsumme kommt zugleich eine der Geldwertverminderung entsprechende Senkung der Subvention gegenüber der Vorkriegszeit zum Ausdruck. Immerhin verdient erwähnt zu werden, daß Lord Kysant, das Haupt des Royal Mail-Konzern, auf der Generalversammlung der White Star Line vor wenigen Wochen eine Erhöhung der Postdienstvergütungen in Aussicht stellte, die er mit der Vergrößerung der Postmengen und der Erhöhung der Betriebskosten begründete.

Eine weitere Unterstützung hat die englische Reederei in der Nachkriegszeit auf Grund der Trade facilities Act von 1921 erfahren. Durch diese wurde das Schatzamt ermächtigt zur Förderung national wichtiger Industrien und somit auch des Schiffbaus für von Banken gegebene Darlehen die Zinszahlung und Rückzahlung des Kapitals zu garantieren. Es ist mir nicht gelungen für die in deutschen Mitteilungen wiederholt zu findende Darstellung, daß die englische Regierung nicht nur eine Zinsgarantie, sondern auch in größerem Umfang effektive Zinszuschüsse geleistet habe, hinreichende Anhaltspunkte zu gewinnen. Indessen hat auch ohnedies die Trade facilities Act auf den britischen Flottenbau beachtlichen Einfluß geübt. Bis zum 31. März 1927, zu welchem Zeitpunkt die Trade facilities Act außer Kraft trat, wurden an die britischen Werften und die Schiffahrt Zinsgarantien in Höhe von 21,66 Mill. £ = über 430 Mill. RM gewährt. Nimmt man auf Grund der Staatsgarantie eine effektive Zinsermäßigung von $\frac{1}{2}$ —1 % an, so ergibt sich eine jährliche Unterstützung in Höhe von rund 20—40 Mill. RM. Besonders die Großreedereien haben von dieser Kapitalbeschaffungs- und Zinsermäßigung Gebrauch gemacht. Der Royal Mail-Konzern hat allein 28 % des genannten Betrags beansprucht. Allerdings sind 10 % der Garantiesumme für

¹⁾ Fairplay's Annual Summary of British Shipping Finance 1927, S. 468; 1928, S. 439.
²⁾ Die Staatsausgaben von Großbritannien, Frankreich, Belgien und Italien in der Vorkriegs- und Nachkriegszeit. (Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reichs, Nr. 2) Berlin 1927.

ausländische Schiffsbauaufträge gewährt worden. — Im ganzen hat aber die Trade facilities Act von seiten der englischen Reederei wenig Beifall geerntet. Die ablehnende Stellung des Großteils der englischen Reeder, insbesondere der Trampreeeder, die am wenigsten von dem Gesetz profitieren konnten, andererseits durch es benachteiligt wurden, hat in dem Referat von W. A. Souter auf der Hamburger Generalversammlung der Baltic and International Maritime Conference erneut deutlichen Ausdruck gefunden. Man hat eben in den weiterblickenden Reederkreisen eingesehen, daß durch die staatliche Zinsgarantie zwar der Schiffbau eine gewisse künstliche Anregung erfuhr, daß aber andererseits die in der Reederei bestehende Übersetzung nur verlängert wurde. Die ablehnende Stellung der Mehrzahl der englischen Reeder gegenüber einer staatlichen Subventionspolitik und die Außerkraftsetzung der Trade facilities Act bieten inmitten einer Welle protektionistischer Maßnahmen einen erfreulichen Ausblick auf das Vorhandensein eines gesunden wirtschaftlichen Menschenverstandes und, sofern nur nicht die Postdienstvergütungen übersteigert werden, eine gewisse Gewähr gegen ein Überwuchern eines im Endergebnis sinnlosen Subventionismus.

Die Stellung der britischen Flagge im Weltverkehr zeigt letztlich in den verschiedenen Verkehrsgebieten gegenüber der Vorkriegszeit z. T. weit voneinander abweichende Entwicklungsrichtungen. Ein absoluter und dementsprechend noch schärferer relativer Rückgang des Verkehrs britischer Schiffe ist in den Häfen Brasiliens festzustellen, wo der Anteil 1913 33,8 %, 1925 nur 18,9 % betrug. Ebenfalls eine beträchtliche Senkung des relativen britischen Anteils (bei Steigerung der absoluten Tonnage) ist erkennbar in den Häfen der Vereinigten Staaten (1910—1914: 50,8 %; 1926: 35,8 %) und Kanadas (1913: 70,2 %; 1926: 60 %¹⁾), wo innerhalb des britischen eine Verstärkung des Anteils kanadischer Schiffe auf Kosten des Mutterlandes stattfand. Nur geringfügig ist der Rückgang des Anteils am Suez-Kanal-Verkehr (1913: 60,2 %; 1926: 57,4 %). In den deutschen Häfen vermochte die britische Flagge die in den ersten Nachkriegsjahren gewonnene Stellung nicht zu halten, so daß sich letzthin gegenüber der Vorkriegszeit kaum eine Veränderung des britischen Anteils zeigt (1913: 17,8 %, 1922: 24 %; 1926: 18,8 %). Dagegen hat sich die Stellung der britischen Flagge im Verkehr der Häfen Großbritanniens gehoben (1913: 56,7 %; 1926: 64,7 %²⁾). Eine geringfügige Verbesserung ergibt sich auch im Verkehr der Häfen Australiens (durchschnittlicher britischer Anteil 1911/13: 73,4 %; 1921/24: 78,6 %³⁾). Aus diesen Angaben lassen sich drei bedeutende Feststellungen gewinnen: einmal das gewaltige Übergewicht der britischen Flagge im Weltverkehr, das über den Anteil Großbritanniens an der Weltflotte hinausgeht, also deren hohen Wertstand belegt; ein andermal ein geringerer Rückgang des britischen Flaggenanteils, als der Verringerung des Anteils der britischen Flotte am Weltbestand entsprechen würde, also eine relative Wertsteigerung der britischen Flotte; schließlich eine Tendenz zur „Nationalisierung“ der Schiffahrt, zur Vergrößerung der Verkehrsanteile der heimischen Flagge in zahlreichen Ländern der Welt.⁴⁾

Obschon die Vereinigten Staaten von Amerika von den drei hier in Frage stehenden Mächten am wenigsten durch den Weltkrieg berührt wurden,

1) Gesamtverkehr; Quelle: Canada Year Book.

2) Auslandsverkehr; Quelle: Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom.

3) Auslandsverkehr; Quelle: Official Year Book of the Commonwealth of Australia.

4) Ebenso: Helander, Die internationale Schiffahrtskrise, Jena 1928, S. 125.

größere Teil der amerikanischen Staatsflotte aufliegen mußte. Allerdings verminderte sich die aufliegende Tonnage des Shipping Boards im Zusammenhang mit der Abstoßung von Besitzteilen von $4\frac{1}{2}$ Mill. Br.-R.-T. in den Jahren 1922/23, $3\frac{1}{2}$ Mill. Br.-R.-T. 1924/26 auf rund $2\frac{1}{2}$ Mill. Br.-R.-T. 1927. Anfang 1927 verfügte das Shipping Board nach Verkauf von etwa $\frac{3}{5}$ des gesamten einmal in seiner Hand gewesenen Schiffsparks noch über Schiffsraum von 6 660 000 deadweight tons, von denen 3 075 000 t in Dienst, 3 585 000 t außer Dienst waren.¹⁾

Die Frage, ob das Shipping Board weiter als Besitzer einer gewaltigen Flotte fungieren und das Wehen des Sternenbanners auf dem Weltmeer gewährleisten soll, oder ob die Staatsflotte baldmöglichst in Privatbesitz zu überführen ist, hat die amerikanische Öffentlichkeit in den letzten Jahren dauernd bewegt. In dem Merchant Marine Act von 1920, in seiner teilweisen Verschwommenheit einem typischen Produkt der amerikanischen Gesetzestechnik, fand sie lediglich eine verklusulierte Lösung, die tatsächlich dem Shipping Board selbst die Entscheidung über die Fortführung oder die Abstoßung der Staatsflotte in die Hand gab. Denn die Präambel des Gesetzes, derzufolge die Vereinigten Staaten eine Handelsflotte besitzen sollen, die ausreicht, um den größeren Teil des Handelsverkehrs zu bewältigen und die als Marine- und Heeres-Hilfsmittel in Kriegs- und nationaler Notzeit dienen kann und die letztlich in Privateigentum und -betrieb von Bürgern der Vereinigten Staaten sein soll, läßt eine beliebige Deutung zu. Auch die Sektion 5, die einerseits den Verkauf der Schiffe so schnell als möglich vorsieht, andererseits aber die Beachtung der fremden und einheimischen Marktpreise, des Angebots und der Nachfrage von Schiffen, der Baukosten sowie kaufmännischer Gesichtspunkte schlechthin verlangt, gab dem Shipping Board freie Hand. Grundsätzlich blieb es ihm vorbehalten, die Schifffahrtslinien zu betreiben, die es für den Handel der Vereinigten Staaten bedeutsam hielt, bis diese sich rentieren und an Private überlassen werden können. Im Gegensatz zu dem flotten Verkauf der im Krieg erworbenen Schiffe durch den britischen Staat erwies sich das Shipping Board in seiner Verkaufstätigkeit von typisch bürokratischer Schwerfälligkeit. Wie gezeigt, beschäftigte es sich jahrelang bis heute mit der Konservierung der unverwendbaren, aufgelegten Schiffe, wogegen das bessere Material mit Hilfe der Emergency Fleet Corporation in Betrieb gehalten wurde. Diese, seit 1927 in Merchant Fleet Corporation umbenannt, hat hinwieder ihren Schiffspark an Privatgesellschaften übertragen, die den Betrieb für Rechnung jener führen. Mitte 1927 bestanden nicht weniger als 26 „Operating Agreements“ mit 51 von bzw. für die Merchant Fleet Corporation betriebenen Linien und einem Gesamtschiffspark von rund 290 Einheiten.²⁾ Die Arbeitsgebiete der einzelnen Dienste sind zumeist eng begrenzt.³⁾ Die geschäftlichen Ergebnisse der Dienste der M. F. C. waren durchaus unbefriedigend. Von Juli 1920 bis Juni 1927 (also in 7 Jahren) belief sich der Gesamtbetriebsfehlbetrag (ohne Abschreibungen) auf über 207 Mill. Dollar.⁴⁾ Nur schrittweise hat das Shipping Board bisher für die Rechnung des Staates betriebene Linien in Privatbesitz und -betrieb überführt. Bis 1927 ist dies mit 9 Linien geschehen. Von diesen sind von größerer Bedeutung die an die Munson Steamship Line übergegangene Pan American Line, die einen Passagier- und Eilgutdienst zwischen New York, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo und Buenos

¹⁾ Statistical Abstract of the United States 1926, S. 417.

²⁾ Jahresbericht 1927 des U. S. Shipping Board, S. 111/12.

³⁾ Vgl. U. S. Shipping Board Trade Routes & Shipping Services. Prepared by Statistical Division, Merchant Fleet Corporation, 1927.

⁴⁾ Jahresberichte des U. S. Shipping Board.

Aires versieht, und die beiden an die Dollar Linie übergegangenen Dienste, die California-Orient-Line und die Round the World-Line.

Die privaten Reedereien treten naturgemäß hinter dem Shipping Board weit zurück. Immerhin sind auch hier gegenüber der Vorkriegszeit einige Zunahmen zu verzeichnen. Die zu der Gruppe der Atlantic, Gulf & West Indies Steam Ship Lines gehörigen Gesellschaften haben ihren Schiffspark auf zusammen 270 000 Br.-R.-T. vergrößert. Derjenige der Dollar-Line beziffert sich auf 235 000 Br.-R.-T., während vier weitere Unternehmen über Schiffspärke von um 150 000 Br.-R.-T. verfügen.

Die Aufrechterhaltung zahlreicher Dienste über den ganzen Erdball durch die M. F. C. hat indessen nicht zu verhindern vermocht, daß die Stellung der Vereinigten Staaten zur See seit 1922 wieder einen deutlichen Rückgang zeigt. Der Gesamtbestand der amerikanischen Seeflotte verminderte sich von 14,7 Mill. Br.-R.-T. 1922 auf 12,1 Mill. Br.-R.-T. 1927 und zeigte damit am Weltbestand gemessen einen Rückgang von 24 % 1920 auf 18,5 % 1927. Da die Küstenschiffahrt der Vereinigten Staaten in diesen Jahren einen weiteren Aufstieg nahm, ist der Rückgang der Überseeflotte tatsächlich noch bedeutender, insofern als eine Verminderung von 11,1 Mill. Br.-R.-T. 1921 auf 7,7 Mill. Br.-R.-T. 1926 erfolgte. Auch eine von mir vorgenommene Durchsicht der Schiffsverkehrsstatistiken der wichtigsten europäischen Länder zeigt, mit Ausnahme Frankreichs, in den letzten Jahren einen konstanten absoluten und noch stärkeren relativen Rückgang des Anteils der amerikanischen Flagge. Die gleiche Tendenz läßt sich verschiedenorts, wenn auch nicht überall, in Übersee, vor allem in den Vereinigten Staaten selbst beobachten. Beispielsweise sank der Anteil der nordamerikanischen Schiffe am Verkehr der deutschen Häfen von 9,5 % 1922 auf 4 % 1926, am Verkehr der Häfen der Vereinigten Staaten selbst von 42,5 % im Durchschnitt 1921—1925 auf 33,1 % 1926. Im Verkehr der Häfen Brasiliens und des Suez-Kanals ergibt sich bei Aufrechterhaltung der absoluten Tonnagezahl immerhin ein relativer Rückgang von 5,7 % 1922 auf 5,1 % 1926 bzw. von 3,2 % 1922 auf 2,7 % 1926.

Daß diese Entwicklung dem Amerikaner die Problematik seiner Seeschiffahrt wieder stärker vor Augen rückte, lag nahe. Tatsächlich waren die letzten Monate gekennzeichnet durch ein hartes Ringen der zuständigen Instanzen und der öffentlichen Meinung der Union um die künftige Gestaltung ihrer Seeschiffahrt. Dabei verdient aber betont zu werden: Nicht um die Frage einer Erhaltung oder eines weiteren Sinkenlassens der amerikanischen Handelsflotte ging der Streit, sondern, indem man die Notwendigkeit einer starken amerikanischen Handelsflotte als fast selbstverständliche Voraussetzung betrachtete, lediglich darum, ob die Staatsflotte eine Auffrischung erfahren solle, oder ob das Wiedervorantragen des Sternennanners der privaten Reederei, allerdings mit weitestgehender staatlicher Unterstützung anzuvertrauen sei. Gleichwohl verlohnt sich die Frage: Warum will der Amerikaner überhaupt eine eigene Handelsflotte? Sehen wir uns eine Enumeration von Gründen an, wie sie Titus, Chief Transportation Division, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, kürzlich gab,¹⁾ so befinden sich dabei wirtschaftlich-politische Gesichtspunkte, die man gelten lassen kann, wie engeres Zusammenarbeiten von Handel und Schiffahrt bei Einrichtung neuer Linien oder Sicherstellung hinreichenden Transportraumes in politischen Ausnahmefällen. Daneben steht aber eine Reihe fadenscheiniger Gesichtspunkte, wie etwa der, daß die amerikanische Flagge ein gutes Werbemittel sei, oder daß eine amerikanische

¹⁾ The Nautical Gazette, Vol. 114, Nr. 17, S. 526.

Handelsflotte eine „wohltätige“ Wirkung auf den Frachtenmarkt ausüben werde. Eine große Rolle spielt in der amerikanischen Flottenpropaganda das schöne Schlagwort „Keep the Dollar at home“. Soweit man hierbei daran denkt, in erster Linie der heimischen Wirtschaft Arbeit zuzuführen, läßt sich über diese wirtschaftspolitische Zielsetzung immerhin reden. Doch handelt es sich in Wirklichkeit überwiegend um eine Spekulation auf den Instinkt der Masse, der man suggerieren möchte, daß der böse fremde Reeder dem armen Yankee seine Dollars und damit seinen Reichtum auf Nimmerwiedersehen abnähme. Aufrichtiger gegen sich selbst und die anderen wäre es zweifelsohne, wenn man den nationalen Prestigewillen, dessen Mitspielen man wohl zugibt, als die ausschlaggebende Triebkraft bezeichnete. Daß daneben persönliche Interessenpolitik hier wie andernorts mit unterläuft, ist selbstverständlich.

Beschränken wir uns hier darauf, das Ergebnis des jüngsten Kampfes um die weitere Gestaltung der amerikanischen Handelsflotte festzustellen. Die vor wenigen Wochen Gesetz gewordene Jones-White-Bill kann im wesentlichen als ein Sieg des auch von dem Präsidenten Coolidge vertretenen Gedankens der Privatisierung der amerikanischen Handelsflotte unter gleichzeitiger stärkster Staatsunterstützung bezeichnet werden. Die wesentlichsten Bestimmungen wie folgt: 1. Erhöhung des bei dem Shipping Board bestehenden Schiffsbau-Darlehensfonds auf 250 Millionen Dollar. Private Reeder können aus ihm für Neubau oder Umbau von Handelsschiffen Darlehen bis zu $\frac{3}{4}$ der Kosten bis auf 20 Jahre erhalten zu einem Zinssatz, der dem niedrigsten Erträgnis irgendwelcher Regierungsoptionen entspricht, d. h. effektiv von etwa $2\frac{1}{2}$ %. Bei Annahme einer Zinsersparnis von 3 % ergibt sich bei voller Inanspruchnahme des Fonds also eine Subventionierung von 30 Millionen RM. jährlich. 2. Erhöhung der Postsubventionen auf einen Meilensatz, der von 1,50 Dollar bei 10 kn. Geschwindigkeit bis zu 12 Dollar bei 24 kn. Geschwindigkeit steigt, so daß beispielsweise ein Schiff mit dieser Geschwindigkeit für eine einzige Fahrt New York—England eine Unterstützung von rund 150 000 RM. zu erhalten vermag. 3. Übernahme von Versicherungen für Schiffe und Werften durch die Regierung, soweit sie Interesse daran hat. 4. Zulassung des Verkaufs von Staatsschiffen bei Zustimmung von 5 Mitgliedern des Shipping Boards an Stelle der früher notwendigen Einstimmigkeit seiner 7 Mitglieder.

Angesichts der genannten weitgehenden Staatsunterstützungen erwartet die Öffentlichkeit Amerikas, daß das Jones-White-Gesetz, „the most constructive piece of shipping legislation in the history of the country“, sowohl zu einer raschen Überführung der Staatsflotte in Privatbesitz wie zu einer aufsteigenden Entwicklung der amerikanischen Handelsflotte führen wird. Verschiedene in den letzten Wochen gegebene bzw. ausgeschriebene Schiffbau-Aufträge wie das hohe Gebot der Barber-Lines auf die American West African Line, die daraufhin diesen kürzlich von dem Shipping Board überlassen wurde, werden als erste Anzeichen der Wirksamkeit des neuen Gesetzes angeführt.

Hierzu kritisch: Amerikas Überseeschiffahrt ist wirtschaftlich ein künstliches Gebilde. Wie wiederholte Untersuchungen einwandfrei belegen, war und ist die Schiffahrt unter amerikanischer Flagge infolge der höheren Schiffbaukosten, der höheren Seemannslöhne und der staatlichen Sozialforderungen zugunsten des Schiffpersonal gegenüber der der anderen Nationen nicht konkurrenzfähig. Nur umfangreiche Staatszuschüsse, bei denen es für Europa gleichgültig bleibt, ob sie an eine Staatsflotte oder an private Reeder gewährt werden, können der amerikanischen Flagge eine beachtliche Stellung im Weltverkehr

sichern. Daß Amerika sich diesen Luxus leisten kann, liegt zutage. Um so deutlicher muß aber auf die ökonomische Widersinnigkeit und auf die verhängnisvollen Folgen für die europäisch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen hingewiesen werden. In der maritimen Prestigepolitik der Vereinigten Staaten liegt etwas von einem naiven Merkantilismus, der nur verkaufen, aber niemals aufnehmen möchte. Dieses letzten Besonderen sinnwidrige Streben trifft Europa in seiner Gesamtheit, trifft aber im besonderen Deutschland, das nach Verrechnung seiner Kriegsschuld mit den alliierten Schulden an die Vereinigten Staaten Zins- und Tilgungslasten in bisher nicht gekanntem Umfang Jahrzehnte zu leisten haben wird. Durch die amerikanische Schiffahrtspolitik wird aber Deutschland u. U. in der Nutzbarmachung einer seiner stärksten Hilfskräfte für diese Aufgabe, nämlich seiner Seeschiffahrt, eingeengt. Gewiß vermag man sich auf den Standpunkt einer klassisch-mechanistischen Wirtschaftsdoktrin zu stellen, derzufolge durch Kreditrestriktion und unentwegten Verkauf deutscher Währung sich der zur Abtragung unserer Schuld notwendige Ausfuhrüberschuß ergeben wird. Indessen haben wir Grund, die glatte Funktion einer solchen Wirtschaftsmechanik zu bezweifeln. Um so näher liegt dann die Ausnutzung einer natürlichen Überlegenheit, wie sie in den Kosten der deutschen Seeschiffahrt gegenüber denen der amerikanischen gegeben ist, zur Schuldentilgung. Vergewärtigen wir uns, daß nach den Schätzungen des Statistischen Reichsamts der Saldo der Dienstleistungen im Schiffsverkehr unsere Zahlungsbilanz in den Jahren 1926 und 1927 bereits um je 300 Mill. RM. verbessert hat und zweifelsohne noch beträchtlich vergrößert werden kann, und ferner, daß namentlich eine Verstärkung des amerikanischen Touristenverkehrs nach Deutschland eine weitere Verbesserung unserer Zahlungsbilanz um einen ähnlichen Betrag zu bewirken vermag. Eine Hemmung der Entfaltung der deutschen Seeschiffahrt durch fremden Schiffahrtsschutzprotektionismus muß daher weitgehend auf das Gläubiger-Ausland selbst zurückfallen. Hoffen wir, daß der Geist freier Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte, ohne Staatsschutz und ohne Staatshilfe, wie er vorbildlich in der deutschen Seeschiffahrt lebt und wirkt, letzten Endes doch obsiege.

Aufstellung 1.
Die Weltflotte¹⁾.

	1914 1000 B.-R.-T.	1920 1000 B.-R.-T.	1922 1000 B.-R.-T.	1927 1000 B.-R.-T.
Großbritannien ²⁾	19 257	18 330	19 296	19 309
Britische Dominions	1 788	2 252	2 747	2 865
Vereinigte Staaten ³⁾	3 015	13 790	14 739	12 070
Japan	1 708	2 996	3 587	4 033
Italien	1 668	2 242	2 866	3 483
Frankreich	2 319	3 245	3 846	3 470
Deutschland	5 459	6 73	1 887	3 363
Norwegen	2 505	2 219	2 601	2 824
Niederlande	1 496	1 793	2 633	2 654
Schweden	1 118	1 073	1 115	1 365
Spanien	899	997	1 283	1 161
Dänemark	820	803	1 038	1 060
Andere Länder	7 038	6 901	6 733	7 536
Weltflotte	49 090	57 314	64 371	65 193

¹⁾ Nach Lloyd's Register. ²⁾ Ohne Dominions. ³⁾ Ohne Große Seen.

Aufstellung 2.

Prozentuale Anteile der führenden Seeschiffahrtsnationen an der Qualitätstonnage der Welt am 1. Juli 1926¹⁾.

	Groß- britannien	Ver. Staaten	Deutsch- land	Holland	Italien	Frank- reich	Japan
Maßstab 1 ²⁾	56,38	9,54	6,77	8,29	3,96	5,58	5,29
Maßstab 2 ³⁾	62,13	12,30	5,89	3,23	6,58	3,10	2,11
Durchschnitt	59,25	10,92	6,33	5,76	5,27	4,34	3,70

Aufstellung 3.

Flaggenanteile am Gesamtverkehr der Seehäfen des Deutschen Reiches.⁴⁾

	1913		1922		1926	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Deutsch	21254	61,—	10184	38,5	17616	46,8
Britisch	6208	17,8	6332	24,—	7072	18,8
Niederländisch	1029	3,—	1892	7,2	2514	6,7
Dänisch	1709	4,9	1149	4,3	2211	5,9
Schwedisch	2177	6,2	1190	4,5	2164	5,8
Nordamerikanisch . . .	—	—	2502	9,5	1493	4,—
Norwegisch	1361	3,9	1238	4,7	1374	3,7
Französisch	163	0,5	494	1,9	835	2,2
Sonstig	946	2,7	1438	5,4	2339	6,1
Zusammen:	34847	100	26419	100	37618	100

Aufstellung 4.

Flaggenanteile am Auslandsverkehr (Eingang) der Seehäfen der Vereinigten Staaten⁵⁾.

	Durchschnitt 1910—1914		Durchschnitt 1921—1925		1926	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Nordamerik. (U.S.)	4753	13,5	22526	42,5	21092	33,1
Britisch	17901	50,8	16807	31,7	22834	35,8
Norwegisch	2679	7,6	2817	5,3	3872	6,1
Italienisch	821	2,3	1490	2,8	2759	4,3
Japanisch	353	1,—	2059	3,9	2285	3,6
Deutsch	4362	12,4	847	1,6	1809	2,8
Niederländisch	1004	2,9	1300	2,5	1754	2,8
Französisch	997	2,8	1492	2,8	1744	2,7
Sonstig	2342	6,7	3621	6,9	5610	8,8
Zusammen:	35212	100,0	52959	100,0	63759	100,0

1) Nach Helander, Die internationale Schifffahrtskrise, Jena 1928. S. 23 und 25.

2) Mindestmaße: 5000 B.-R.-T.; 12 kn. Geschwindigkeit; Höchstalter 15 Jahre.

3) Mindestmaße: 10000 B.-R.-T.; 15 kn. Geschwindigkeit; Höchstalter 10 Jahre.

4) Entnommen bzw. errechnet aus: Statistik des Deutschen Reichs; Seeschifffahrt.

5) Entnommen bzw. errechnet aus: Statistical Abstract of the United States.

Aufstellung 5.
 Flaggenanteile am Gesamtverkehr (Eingang) der See-Häfen
 Brasiliens¹⁾.

	1913		1922		1925	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Brasilisch	10344	35,5	11172	40,7	13604	40,7
Englisch	9867	33,8	6345	23,1	6295	18,9
Deutsch	4285	14,7	1549	5,7	3182	9,5
Französisch	1306	4,5	1675	6,1	2509	7,5
Italienisch	1124	3,8	1411	5,1	2268	6,8
Nordamerik. (U. S.)	40	0,1	1569	5,7	1712	5,1
Holländisch	550	1,9	1288	4,7	1589	4,8
Sonstig	1654	5,7	2451	8,9	2250	6,7
Zusammen:	29170	100,0	27460	100,0	33409	100,0

Aufstellung 6.
 Flaggenanteile am Durchgangsverkehr des Suez-Kanals²⁾.

	1913		1922		1926	
	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%	1000 N.-R.-T.	%
Britisch	12052	60,2	13383	64,5	14969	57,4
Niederländisch	1287	6,4	2161	10,5	2859	11,—
Deutsch	3352	16,7	735	3,5	2154	8,3
Französisch	928	4,6	997	4,8	1736	6,7
Italienisch	291	1,5	858	4,1	1348	5,2
Japanisch	344	1,7	928	4,5	946	3,6
Nordamerik. (U. S.)	7	—	668	3,2	710	2,7
Sonstig	1773	8,9	1013	4,9	1338	5,1
Zusammen:	20034	100,0	20743	100,0	26060	100,0

¹⁾ Entnommen bzw. errechnet aus: Commercio Exterior do Brazil; Movimento Marítimo.

²⁾ Entnommen bzw. errechnet aus dem Nachrichtenblatt: Le Canal de Suez.

Organisationsprobleme im Verkehrswesen.

Von Diplomkaufmann Dr. rer. pol. Leopold Mayer, Dozent der Hochschule für Welthandel,
 Wien.

Übersicht:

- I. Einführung.
- II. Probleme der rechtlichen Verkehrsorganisation.
- III. Probleme der wirtschaftlichen Verkehrsorganisation:
 1. Organisationsfragen der Verkehrsgewerbe.
 2. Organisationsfragen der Verkehrsbetriebe:
 - a) Die Arbeitsorganisation.
 - b) Die Kapitalorganisation.

I. Einführung.

Verkehrseinrichtungen hat es zwar zu allen Zeiten gegeben, jedoch war ihre Bedeutung für den einzelnen und für die Gesamtheit niemals so überragend wie in der Gegenwart, wo schon ein vorübergehender verkehrsloser Zustand infolge von Streiks, Elementarereignissen u. dgl. die unangenehmsten Folgen zeitigt. Der

ungeheure wirtschaftliche Aufschwung im letzten Jahrhundert, die Epoche der Weltwirtschaft wären ohne die gleichzeitige Verkehrsentwicklung kaum denkbar, und dennoch ist die planmäßige Ausgestaltung des Verkehrswesens¹⁾ lange Zeit vernachlässigt worden. Man braucht nur die Entwicklung des Kraftwagen- und Luftverkehrs in Deutschland in den letzten Jahren zu vergleichen mit den Anfängen im Eisenbahnwesen, um die Unterschiede zu erkennen. Die Erkenntnis und Verbreitung der im Verkehrswesen wirksamen Organisationsprobleme verdient mindestens keine geringere Aufmerksamkeit als die Beachtung derartiger Fragen im Bankwesen und in der Industrie. In den folgenden Ausführungen wird versucht, die vom wirtschaftlichen Standpunkt grundlegenden Organisationsfragen in den Verkehrsgewerben im weiteren Sinne (Transportunternehmen, Spedition und Lagerei) darzustellen, um zur Erkenntnis der bestehenden Zusammenhänge beizutragen. Aus raumtechnischen Gründen muß die Erörterung von Spezialfragen und von technischen Details zurücktreten gegenüber dem Allgemeinen und dem Grundsätzlichen.

Unter Organisation ist hier die planmäßige Auswahl, Gliederung, Anwendung und Zusammenfassung von Grundsätzen, Einrichtungen und Mitteln verstanden zum Zwecke der Durchführung von Verkehrsleistungen im vorbezeichneten Umfang. Die Grundlagen des modernen Verkehrs sind rechtlicher, wirtschaftlicher und technischer Natur, man kann demgemäß zwischen rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Organisationsfragen unterscheiden. Im Rahmen dieses Aufsatzes werden nur rechtliche und wirtschaftliche Probleme berücksichtigt, technische Fragen bleiben außer Betracht. Die rechtlichen Organisationsfragen können sich auf die Errichtung oder auf den Betrieb von Verkehrsunternehmen beziehen, die wirtschaftlichen Probleme auf die Verkehrsgewerbe und auf die Verkehrsbetriebe. Unter Berücksichtigung der beiden Produktionsfaktoren — Arbeit und Kapital — können Organisationsfragen der Verkehrsbetriebe einerseits nach der arbeitstechnischen Seite (Arbeitsorganisation), andererseits nach der finanztechnischen Seite (Kapitalorganisation) untersucht werden.

II. Probleme der rechtlichen Verkehrsorganisation.²⁾

Geordnete Rechtsverhältnisse im Verkehrswesen bilden eine unerläßliche Voraussetzung für reibungslose Verkehrsabwicklung. Um diese Tatsache in deutlicher Weise zu illustrieren, braucht man nur an die internationalen Übereinkommen im Post-, Telegraphen- und Eisenbahnverkehr zu erinnern, deren Bedeutung für die Weltwirtschaft so groß ist, daß nicht einmal der Weltkrieg ihre Wirksamkeit zu erschüttern vermochte. Betrachtet man die Ausgestaltung ihres Verkehrsrechtes vom rein wirtschaftlichen Gesichtspunkte, so lassen sich des grundlegende Entwicklungstendenzen das Streben nach Verfeinerung und Verallgemeinerung der Rechtssätze erkennen. Das Bestreben nach Verfeinerung des Verkehrsrechtes äußert sich einerseits in der zunehmenden Spezialisierung der Rechtssätze, andererseits in der Ausdehnung des Verkehrsrechtes auf immer neue Teilgebiete des Verkehrswesens. Die Tendenz zur Verallgemeinerung kommt in den zahlreichen zwischenstaatlichen und internationalen Vereinbarungen und Übereinkommen zum Ausdruck. Beide Entwicklungstendenzen sind eine Folge der

¹⁾ Außerwirtschaftliche Motive wie politische, strategische und verwaltungstechnische Bedürfnisse, die schon frühzeitig zum Ausbau der Straßen und zur Einführung von Posten geführt haben, können hier außer Betracht bleiben.

²⁾ Die Ausführungen dieses Abschnittes beziehen sich nur auf Fragen der rechtlichen Verkehrsorganisation, jedoch nicht auf Fragen des Verkehrsrechtes an und für sich.

zunehmenden Arbeitsteilung, des technischen Fortschrittes und der wirtschaftlichen Entwicklung im Verkehrswesen.

Bis zum Beginne des neunzehnten Jahrhunderts beschränkte sich das kodifizierte Verkehrsrecht im großen und ganzen auf den Schiff- und Postverkehr, namentlich die Seeschifffahrt, erst nach und nach wurden die Spedition, das Lagerhaus- und Frachtführergeschäft einbezogen. Das Eisenbahn-, Telegraphen- und Telephonrecht bildete sich ziemlich gleichzeitig mit der Ausgestaltung dieser Verkehrsmittel aus, in den letzten Jahren folgte die gesetzliche Regelung des Kraftwagen- und des Luftverkehrs. Diese kurze Entwicklungsübersicht läßt erkennen, daß das Bestreben vorhanden ist, jedes neue Verkehrsmittel der Rechtsordnung zu unterwerfen, eine Erscheinung, die in den meisten Ländern ziemlich gleichartig verläuft. Das Bedürfnis nach einer derartigen Rechtsregelung ist im modernen Verkehr praktisch so groß, daß überall dort, wo eine gesetzliche Regelung fehlt, alsbald die gewohnheitsrechtliche Regelung (meist in Anlehnung an das bereits geltende Verkehrsrecht) einsetzt, oder daß Vereinbarungen der Verkehrsunternehmungen (bald mit, bald ohne die Mitwirkung der übrigen Verkehrsinteressenten) in der Form allgemeiner Geschäftsbedingungen u. dgl. die Lücke ausfüllen (Speditions- und Lagerhausgewerbe).

Der durch das Verkehrsrecht geordnete Komplex kann sowohl die Errichtung wie auch den Betrieb von Verkehrsunternehmungen betreffen und neben rein wirtschaftlichen auch öffentlich-rechtliche und technische Fragen regeln.

Verkehrsunternehmungen wohnt je nach den örtlichen und je nach den Konkurrenzverhältnissen in mehr oder minder hohem Grade Monopolcharakter inne, die Errichtung und der Betrieb sind daher verschiedentlich Beschränkungen unterworfen. Es lassen sich in dieser Hinsicht folgende Systeme unterscheiden:

1. Das Freie System, bei welchem die Errichtung und der Betrieb keinerlei Beschränkungen und Voraussetzungen unterliegt. Mit Rücksicht auf die Monopolstellung, welche Verkehrsunternehmungen vielfach zukommt, ist dieses System bei Transportunternehmungen, abgesehen vom Fuhrwerksverkehr, selten, dagegen im Speditions- und Lagerhausgewerbe vorherrschend. Zugunsten des freien Systems sprechen die aus dem freien Spiel der wirtschaftlichen Kräfte erfließenden Vorteile, die sich im wesentlichen in dem Bestreben zum Wirtschaften nach dem Prinzip des kleinsten Mittels (Leistungsmaximum durch Aufwandsminimum) äußern, dagegen spricht die Notwendigkeit eines erhöhten Publikumschutzes, der durch den monopolartigen Charakter der Verkehrsunternehmungen, insbesondere der Transportunternehmungen erforderlich wird.

2. Das System der Normativbestimmungen, bei welchem die Errichtung und der Betrieb jedermann gestattet ist, der gewisse vom Gesetze aufgestellte Bedingungen erfüllt (Mindestkapital, Vertrauenswürdigkeit, Bestellung einer Kautions, Verwendung bestimmt geschulter Personals und vorgeschriebener technischer Einrichtungen, Unterwerfung unter eine bestimmte Kontrolle und Aufsicht usw.) und den Betrieb angemeldet hat. Die Bewilligung ist hier ausschließlich eine Rechts- und keine Zweckmäßigkeitsfrage, da sie erfolgen muß, wenn die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind. Dieses System findet sich im Lagerhauswesen Hollands, Italiens und Ungarns, ferner wird es zum Teile in jenen Verkehrszweigen angewendet, wo die Registrierung der Fahrzeuge vorgeesehen ist (Schiffsregister im Binnen- und Seeschifffahrtsverkehr, Luftfahrzeugrolle im Luftverkehr).

3. Das Konzessionssystem, bei welchem die Errichtung und der

Betrieb von der besonderen behördlichen Bewilligung (Konzession) abhängig ist. Diesem System kommt zur Zeit im Verkehrswesen die allergrößte Bedeutung zu. Die Konzessionserteilung kann entweder völlig in das Belieben der Behörden gestellt oder an bestimmte gesetzliche Voraussetzungen gebunden sein. Durch die Konzessionsbestimmungen kann über die geltende Gesetzgebung hinaus in weitgehendem Maße auf das Verkehrswesen Einfluß genommen werden.¹⁾ Eine besondere Ausgestaltung hat das Konzessionswesen im Eisenbahnverkehr erfahren, wo insbesondere weittragende materielle Fragen (Finanzierung, Heimfall), bau- und betriebstechnische Bestimmungen in die Konzessionsurkunden aufgenommen zu werden pflegen. Der Kraftwagen- und der Luftverkehr unterliegen ähnlich wie der Eisenbahnverkehr fast durchweg dem Konzessionszwang.

4. Das System der öffentlich-rechtlichen Verkehrsbetriebe, bei welchem die Errichtung und der Betrieb dem Staate oder sonstigen lokalen Gebietskörperschaften (Länder, Provinzen, Zweckverbände, Kommunen) vorbehalten bleibt. Dieses System hat sich im Postverkehr durchwegs, im Telegraphen- und Telephonverkehr zum großen Teile durchgesetzt. Im Eisenbahn-, Schifffahrts-, Kraftwagen- und Luftverkehr bestehen öffentlich-rechtliche und private Betriebe nebeneinander. Dieses System rechtfertigt sich vor allem in denjenigen Fällen, wo es sich um lebenswichtige Verkehrsbetriebe handelt, deren Aufbau- und Betriebsführung nicht ohne weiteres der privaten Initiative überlassen bleiben kann (Postverkehr), oder wo diese überhaupt versagt (Verkehr in dünn besiedelten Gegenden, Erschließung neuer Verkehrsgebiete u. ä.).²⁾ Je nachdem, ob es sich um Verkehrseinrichtungen für einen räumlich zerstreuten Interessentenkreis oder nur um solche für den lokalen Bedarf handelt, kommen als öffentliche Unternehmer der Staat (z. B. Hauptbahnen) oder lokale Gebietskörperschaften (z. B. städtische Verkehrsmittel) in Betracht. Nur so kann am besten den finanziellen und den betriebstechnischen Erfordernissen bei der Organisation öffentlich-rechtlicher Verkehrsbetriebe Rechnung getragen werden. Die öffentlich-rechtlichen Verkehrsunternehmungen haben ihre Vorteile und Nachteile. Zu ihren Gunsten spricht der weitgehende Schutz öffentlicher Interessen, sie können auch leichter vorbildlich organisiert sein und Verluste in Kauf nehmen, wenn die Voraussetzungen für eine rentable Betriebsführung nicht vorliegen. Als Nachteil wird hauptsächlich die Schwerfälligkeit der Betriebsführung empfunden, auch die Möglichkeit politischen Mißbrauches ist nicht ausgeschlossen. Schwierigkeiten können sich ferner bei der Aufbringung der erforderlichen Mittel für den Ausbau und für die laufende Betriebsführung ergeben, namentlich wenn als Unternehmer lokale Gebietskörperschaften in Betracht kommen oder wenn es sich um Verkehrsanlagen großen Stils handelt. Seitdem man in Deutschland und in zahlreichen anderen Ländern darangegangen ist, die öffentlich-rechtlichen Verkehrsbetriebe aus der Hoheitsverwaltung auszugliedern und in selbständige Wirtschaftskörper mit eigener Gebarung umzuwandeln (Reichsbahn, Reichspost, Behala u. ä.) haben sich die Verhältnisse wesentlich gebessert.

Als Zwischenform sind die mit öffentlichen Mitteln unterstützten privaten Verkehrsbetriebe anzusehen. Durch das Zuschußsystem können einerseits

¹⁾ Man vergleiche die preußischen Konzessionsbestimmungen für Lagerhäuser, welche berechtigt sind, indossable Lagerscheine im Sinne des § 365 D.H.G.B. auszugeben.

²⁾ Neben wirtschaftlichen können auch verwaltungsrechtliche, politische und strategische Rücksichten zum öffentlichen, namentlich zum Staatsbetrieb führen. So hat beispielsweise in den letzten Jahren die tschechoslovakische Republik auf den Betrieb von Verkehrsmitteln aller Art Einfluß genommen.

die Vorteile des öffentlich-rechtlichen Betriebes erreicht, anderseits dessen Nachteile vermieden werden, denn die begünstigten Betriebe unterliegen in der Regel einer weitgehenden Aufsicht und Kontrolle bei privater Leitung, die Schwierigkeiten bei der Kapitalbeschaffung kommen in Wegfall. Die Unterstützung kann in verschiedener Weise geschehen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu wollen, seien als die wichtigsten Fälle erwähnt: Förderung der Anlage durch Überlassung von Grundstücken, durch Gewährung von Bauprämien, durch Bereitstellung von Arbeitsmaterial und Arbeitskräften, durch Kapitalbeteiligung (Übernahme von Aktien oder Anteilen), durch Übernahme von Zinsen- und Rückzahlungsgarantien für Grundkapitalien und für Anleihen, durch Gewährung von Darlehen, durch Steuerbegünstigungen, durch Zuschüsse (Subventionen) usw. Im Normalfalle muß auch für Verkehrsbetriebe mindestens das Kostendeckungsprinzip gelten, Zuschüsse dürfen nur den Ausnahmefall bilden. Das Zuschußsystem ist insbesondere geeignet im Entwicklungsstadium (Ausgestaltung der bestehenden Verkehrseinrichtungen, Förderung neuer Verkehrsmittel wie derzeit des Luftverkehrs), in Krisenzeiten, um die Überwindung zu erleichtern, und in jenen Fällen, wo die Nachteile aus dem Fehlen oder aus dem mangelhaften Funktionieren von Verkehrsunternehmungen größer wären als die Aufwendungen für Zuschüsse.

Vom Standpunkt aller Verkehrsinteressenten im weitesten Sinne hat die Regelung der Rechte und der Pflichten, welche aus dem Speditions-, Lager- oder Transportverträge erfließen, besondere Bedeutung. Das Verkehrsrecht befaßt sich daher mit diesen Fragen in spezieller Weise; mangels einer gesetzlichen Regelung entscheiden die herrschenden Handelsbräuche, die bestehenden Geschäftsbedingungen und die jeweiligen Vereinbarungen. Dem weitgehenden öffentlichen Interesse an der regelmäßigen Verkehrsabwicklung entspricht die Betriebspflicht, die teils in der Gesetzgebung (Eisenbahnverkehrsordnung), teils in den Konzessionsvorschriften (öffentliche Lagerhäuser) ausdrücklich vorgeschrieben ist und die betreffenden Unternehmungen zwingt den Betrieb aufrecht zu erhalten, sofern nicht außerordentliche Verhältnisse wie höhere Gewalt u. dgl. vorliegen, und erfordert Speditions-, Lager- und Beförderungsverträge abzuschließen und durchzuführen, wenn sich der Auftraggeber den bestehenden Vorschriften unterwirft und keine Betriebshindernisse vorliegen. Der Beförderungs- pflicht auf seiten der Verkehrsunternehmungen kann als Kompensation ein Beförderungsrecht entsprechen (Postzwang). Vorschriften betreffend die Übernahme und Ablieferung (Beginn und Beendigung des Vertrages) sind teils in der einschlägigen Gesetzgebung enthalten (E. V. O., Postordnung), teils in der Geschäftsbestimmungen aufgenommen (Spedition, Lagerei) oder in den Vertragsurkunden (Frachtbrief, Ladeschein, Konnossement, Lagerschein) festgesetzt. Von weittragender Bedeutung sind die Haftungsbestimmungen, die für die Sicherheit der Verkehrsabwicklung geradezu entscheidende Wirkung haben können. Zwei entgegengesetzte Strömungen sind deutlich erkennbar, der Gesetzgeber und die Behörden suchen die Haftung möglichst weit auszudehnen, die Verkehrsunternehmungen sind dagegen stets auf Einschränkungen bedacht (man vergleiche die Geschäftsbedingungen der Spediteure, die Regeln in den Konnossementen). Im Lagerverkehr und bei der Güterbeförderung spielen die Waren- bzw. Frachtpapiere eine über den engeren Interessentenkreis weit hinausreichende Rolle. Entscheidend für die Rechte, welche sie verleihen, ist der Umstand, ob sie den Charakter von Verpflichtungsurkunden tragen wie Lagerscheine, Ladescheine und Konnossemente, oder ob sie nur Empfangsbestätigungen dar-

stellen wie Frachtbriefduplikate und Postaufgabescheine. Im ersten Falle vertreten die Urkunden die Waren, im zweiten Falle sind sie nur Auftragsbestätigungen. Die Verwendung der die Ware vertretenden Urkunden zu Übertragungszwecken ist wiederum davon abhängig, ob es sich um Namens-, Order- oder Inhaberpapiere handelt; den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen Inhaber- und Orderpapiere am besten. Im Verkehrsrecht oder in den Konzessionsbestimmungen kann der Inhalt und die rechtliche Funktion der Waren- bzw. Frachturkunden genau umschrieben (E. V. O.) oder nur angedeutet sein (Lagerscheine im D. H. G. B.). Soweit keinerlei oder keine zwingenden Vorschriften da sind, bleibt die Ausgestaltung der freien Vereinbarung oder der gewohnheitsrechtlichen Regelung überlassen. So haben sich im Seeverkehr bestimmte Typen von Konnossementen und Charterbriefen nach Verkehrsrichtungen (Einheitskonnossement der deutschen Reedereien, Uniform Time Charter der Baltic and White Sea Conference u. a.) und nach Warengattungen (Holz, Kohle, Erze, Getreide) ausgebildet; in ähnlicher Weise verwenden die Donauschiffahrtsgesellschaften ein einheitliches Frachtbriefformular. Während der internationale Eisenbahn- und Luftfrachtbrief bereits Tatsache geworden sind, weichen die Konnossementbedingungen inhaltlich für weite Gebiete noch erheblich voneinander ab, ebenso fehlt ein einheitliches Durchfrachtpapier für den Eisenbahn- und Schiffsverkehr. Die im Jahre 1922 vom Comité Maritime International unter der Bezeichnung „The Hague Rules 1922“ getroffenen Vereinbarungen betreffend die Haftung des Verfrachters aus dem Konnossement, bedeuten einen wertvollen Schritt zur Ausgestaltung eines internationalen Seerechts. Von den sonstigen Warenpapieren sei hier nur der Versicherungspolice gedacht, welche die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrage regeln und in der deutschen Seeversicherung nach den „Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen“ einheitliche Bestimmungen enthalten und dadurch wesentlich die Verkehrsabwicklung erleichtern. Die Notwendigkeit in Havariegroße-Fällen einheitlich vorzugehen, hat schon vor Jahrzehnten zur Fassung der „York-Antwerp Rules“ geführt (revidiert 1924). Von Wichtigkeit für die Verkehrsabwicklung ist schließlich auch die Festsetzung der Verkehrspreise (Lagergeld, Frachtsatz, Provision). Die Festsetzung kann der freien Vereinbarung überlassen bleiben (System der freien Preisbildung) oder durch behördliche Maßnahmen und Vereinbarungen der Verkehrsunternehmungen beeinflusst sein (System der gebundenen Preisbildung). Die freie Preisbildung herrscht vornehmlich in der Schifffahrt vor, die gebundene Preisbildung hat sich namentlich im Eisenbahn- und Postverkehr durchzusetzen vermocht. Erstere gestattet größere Beweglichkeit, letztere sichert erhöhten Schutz und erleichtert die Übersicht und Kontrolle. Beide Systeme haben je nach der Eigenart der besonderen Verkehrsarten und Verkehrsgebiete ihre besondere wirtschaftliche Berechtigung.

Ein rechtliches Organisationsproblem ersten Ranges ist die Schaffung eines möglichst weitreichenden Geltungsgebietes für die anerkannten Grundsätze des Verkehrsrechtes. Die Bewegung ging von zwei Seiten aus, einmal von der Gesetzgebung durch Schaffung einheitlicher Verkehrsnormen in den Handelsgesetzbüchern und in verschiedenen Spezialgesetzen, andererseits von der Initiative der interessierten Kreise durch Bildung von Verbänden zwecks einheitlicher Verkehrsbestimmungen. Vorbildlich wurde dabei das Vorgehen im Eisenbahn- und Postverkehr, wo die Angleichungstendenz bald über die staatlichen Grenzen hinausging und die Entwicklung zuerst zu Vereinbarungen zwischenstaatlichen und letzten Endes internationalen Charakters geführt hat. In ähnlicher Weise bestehen internationale Abmachungen im Post-, Telegraphen- und Telefonverkehr,

für einzelne Teile des Seerechtes und die Transportversicherung. Starke Ansätze zur Schaffung eines internationalen Rechtes sind im Luftverkehr vorhanden,¹⁾ lebhaft bemüht sind die Organisationen der Spediteure, insbesondere die Möbelspediteure, um die Ausgestaltung einheitlicher Geschäftsbedingungen.

III. Probleme der wirtschaftlichen Verkehrsorganisation.

Die wirtschaftliche Verkehrsorganisation erstreckt sich einerseits auf die Verkehrsgewerbe als Gesamtheit der Verkehrsbetriebe in ihren Beziehungen zur Umwelt, andererseits auf die Verkehrsbetriebe als Wirtschaftseinheiten.

1. Organisationsfragen in den Verkehrsgewerben.

In keinem Wirtschaftszweige bedarf es in solchem Maße des ständigen Zusammenwirkens aller Beteiligten wie im Verkehrswesen. Die Kriegswirtschaft hat in den meisten Staaten zur straffen Zusammenfassung und Bewirtschaftung der Verkehrsmittel geführt, und die Nachkriegszeit mit ihren zahlreichen Erschwernissen war dem Gedanken der Zusammenarbeit und der Konzentration nur förderlich. Verbandsbildungen in den Verkehrsgewerben bestehen sowohl auf seiten der Unternehmer, wie auch auf seiten der Arbeiter und Angestellten, hier soll nur auf die Unternehmerorganisationen eingegangen werden. Die Entstehung von Unternehmerverbänden im Verkehrswesen kann auf behördliche Einflußnahme zurückzuführen oder das Ergebnis freiwilligen Zusammenschlusses sein. Als Beispiele von Zwangsverbänden seien die Betriebsverbände in der deutschen Binnenschiffahrt auf Grund der Bundesratsverordnung vom 18. August 1917²⁾ und die Vereinigung der großen französischen Privatbahnen und der französischen Staatsbahnen zu einer Gemeinschaftskassa (Fond commun) auf Grund des Gesetzes vom 29. Oktober 1921 erwähnt;³⁾ im ersten Falle handelte es sich um die Interessenvertretung der Kleinschiffahrt, im zweiten Falle spielten finanzielle Rücksichten eine Rolle (Ausgleich der Defizite und Überschüsse).⁴⁾ Die freiwillige Kooperation hat sich frühzeitig im Eisenbahnwesen durchgesetzt,⁵⁾ besonderen Umfang in der See- und Binnenschiffahrt (Konferenzen, Reedereivereinigungen, Kanal- und Schifffahrtsvereine)⁶⁾ angenommen und im jüngsten Verkehrszweige, der Luftfahrt, zu einer internationalen Arbeitsgemeinschaft in der Form der International Air Traffic Association (Iata) geführt.⁷⁾ Auf die internationalen Zusammenschlüsse im Post-, Telegraphen- und Telefonverkehr wurde

¹⁾ Vgl. Dr. Rüdiger Schlechter, „Das internationale Recht des Luftfahrtwesens“, Schifffahrtsjahrbuch 1926 und den dort besprochenen Entwurf eines Code international de l'air.

²⁾ Vgl. Dr. Napp-Zinn, „Deutsche Partikulierschiffahrt“, Wasserstraßenjahrb. 1926/27.

³⁾ Vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Artikel „Eisenbahnen“, 4. Aufl.; ferner Philippovich, „Grundriß der politischen Ökonomie“, Band II/2, § 13, Auflage 1923.

⁴⁾ Der gegensätzliche Standpunkt, nämlich Bekämpfung von Zusammenschlüssen und Verabredungen kommt im nordamerikanischen Interstate Commerce Law vom 4. Feber 1887 und in der Tätigkeit des Bundesverkehrsamtes (Interstate Commerce Commission) zum Ausdruck. Im Gesetze vom 28. Feber 1920 (Transportation act) wurde die Antipooling clause fallen gelassen, die Eisenbahnen wurden zu Gruppenbildungen verhalten und gleichzeitig ein Ausgleichsfond — ähnlich wie in Frankreich — geschaffen (Railway contingent fond). Quellen wie bei ³⁾.

⁵⁾ Vgl. die Anfänge des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch Zusammentritt der Verwaltungen von 10 preußischen Privatbahnen am 10. Nov. 1846, siehe Reichsbahnjahrbuch 1927: Historischer Nachweis.

⁶⁾ Über die Entwicklung des Konferenzsystems in der Nordatlantik vgl. Schifffahrtsjahrbuch 1928.

⁷⁾ Vgl. über die Entwicklung die Ausgaben des Luftverkehrsjahrbuches.

bereits hingewiesen, die 16 großen Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands haben sich zu einer Fachorganisation, der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.“ Berlin, verbunden.¹⁾ Die Hilfsgewerbe im Güterverkehr sind in der Verbandsbildung keineswegs zurückgeblieben, so besteht im Speditionsgewerbe ein fein durchgebildetes Verbandswesen und seit dem Jahre 1925 eine Internationale Föderation der Spediteurorganisationen mit dem Sitze in Bern, in welcher die maßgebenden Spitzenverbände von 14 europäischen Staaten zusammen arbeiten.²⁾ Als Muster einer Verbandsorganisation im Lagerhausgewerbe sei die American Warehousemen Association, Pittsburg, Pa. angeführt.³⁾

Das räumliche Wirksamkeitsgebiet der Unternehmerverbände kann sich auf einen bestimmten Ort (örtliche Reederei- und Spediteurvereinigungen) beschränken, ein bestimmtes Verkehrsgebiet (Vereinigungen in der Kanal- und Binnenschifffahrt) oder Wirtschaftsgebiet (Speditionsgewerbe) umfassen oder sich auf ganze Länder erstrecken (Zentral- und Spitzenverbände). Reicht der räumliche Geltungsbereich über mehrere Staatsgebiete, so spricht man von zwischenstaatlichen und internationalen Verbänden. In der Regel verläuft die organisatorische Entwicklung von den lokalen Vereinigungen zu den internationalen Zusammenschlüssen, doch kann die Bewegung auch in umgekehrter Richtung verlaufen. Die Verbände mit räumlich begrenztem Wirkungskreis können den Verbänden mit weiterem Wirkungskreis untergeordnet sein oder unabhängig von diesen bestehen, namentlich dann, wenn der Aufgabenkreis sachlich ein anderer ist. Zeitlich erfolgt die Verbandsbildung entweder vorübergehend oder dauernd, im ersten Falle handelt es sich meist um die Durchsetzung ganz bestimmter Aufgaben.

Nach der Abgrenzung des Aufgabenkreises und der beruflichen Betätigung der Verbandsteilnehmer gibt es allgemeine und Spezialverbände. Die letzteren beschränken ihre Tätigkeit entweder auf ganz bestimmte Aufgaben oder auf einen bestimmten Kreis von Mitgliedern (z. B. rechtliche Fragen, Hafenspediteure und Bahnspediteure). Die Verbandszwecke können rechtlichen, wirtschaftlichen, technischen oder rein wissenschaftlichen Inhaltes sein. Rechtliche Verbandsaufgaben sind beispielsweise: Ausgestaltung des geltenden Verkehrsrechtes durch Novellierung, Neufassung, Spezialisierung, Angleichung, durch Verfassung und Ausgestaltung einheitlicher Geschäftsbedingungen, durch Beobachtung und Kodifizierung der Handelsbräuche, durch Bestellung von Schiedsgerichten, Erteilung von Rechtsauskünften, rechtliche Interessenvertretung u. dgl. Unter den wirtschaftlichen Verbandsaufgaben wären zu erwähnen: die Aufstellung von Preistarifen, Kostenbehelfen und Buchungsrichtlinien, die Errichtung von Abrechnungsstellen (Eisenbahnverkehr), die Schaffung von Austauschrichtungen (Möbelspedition), Erteilung von Auskünften, Kreditbeschaffung, Schaffung gemeinsamer Einrichtungen wie: Sammeldienste, Frachtenbörsen, Kalkulationsbüros, statistische Büros, Werbegemeinschaften; durch wirtschaftliche Interessenvertretung, Bestellung von Beiräten in öffentlich-rechtliche Organisationen, durch Herausgabe von Jahr- und Adreßbüchern usw. Zu den technischen Verbandszielen gehören u. a.: die Errichtung gemeinsamer Werkstätten und Versuchsanstalten. Die wissenschaftlichen Verbands-

¹⁾ Vgl. Walter Thoms, Kraftfahrzeuglinienverkehr, Berlin 1927.

²⁾ Über deren Organisation und Tätigkeit vgl. Schiffsfahrtsjahrbuch 1926 und 1928, ferner die Zoll-, Speditions- und Schiffsfahrtszeitung, Wien.

³⁾ Über deren Organisation vgl. Mayer, Betriebswirtschaftslehre des Lagerhausgeschäftes, Berlin 1927.

zwecke bestehen in der Errichtung von Forschungsinstituten, Förderung von Schulen und literarischen Veröffentlichungen, Veranstaltung von Exkursionen, Tagungen, Ausstellungen und Preisausschreiben. Schließlich ist als besonderer Verbandszweck noch die allgemeine Förderung der Berufs- und Standesinteressen hinzuzufügen.

Der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle auch der öffentlich-rechtlichen Verkehrsorganisationen gedacht, die sowohl in der Zentral- wie auch in der Lokalverwaltung in der Form von Verkehrsministerien, -ämtern u. dgl. (allgemein oder für bestimmte Verkehrswege) sinnfälligen Ausdruck finden.

2. Organisationsfragen in Verkehrsbetrieben.

Verkehrsleistungen erwachsen in Verkehrsbetrieben aus der planmäßigen Zusammenwirkung von Arbeit und Kapital, man kann den Aufbau der Verkehrsbetriebe daher nach der arbeitstechnischen und nach der finanztechnischen Seite untersuchen: (Arbeits- und Kapitalorganisation).

a) Arbeitsorganisation:

Die Probleme der Arbeitsorganisation beziehen sich teils auf den äußeren Aufbau (Wahl der Unternehmungsform, des Standortes und des Aufgabenkreises), teils auf den inneren Aufbau (Arbeitsverteilung und Zusammenfassung) von Verkehrsunternehmungen.

Verkehrsunternehmungen sind in der Regel an keine bestimmte Unternehmungsform gebunden, jedoch hängt die Wahl praktisch von einer Reihe von Umständen ab, deren wichtigste hier angeführt sein mögen. Zunächst entscheidet der Kapitalbedarf,¹⁾ er ist namentlich bei den Transportunternehmungen so beträchtlich, daß einzelne Personen und Personenvereinigungen als Unternehmer nur für das Speditions-, Lagerhaus- und Fuhrwerksgewerbe in Betracht kommen. Sieht man von den öffentlich-rechtlichen Verkehrsbetrieben ab, so überwiegen gegenwärtig im Transportgewerbe fast allgemein die Kapitalgesellschaften (Aktiengesellschaft und Gesellschaft m. b. H.). Die Form der Aktiengesellschaft ist besonders für die Großverkehrsunternehmungen führend geworden, weil hier die Verteilung der Kapitalansprüche am leichtesten auf einen großen Interessentenkreis möglich ist. Durch die geltende Steuergesetzgebung kann die Wahl der Rechtsform, infolge verschieden hoher Belastung, wesentlich beeinflußt werden. Die Rechtsverhältnisse der einzelnen Unternehmungsformen können namentlich im Hinblick auf die Haftung und Verantwortlichkeit die Wahl einer bestimmten Unternehmungsform bedingen. Kapitalgesellschaften sind auch in dieser Hinsicht den Einzelunternehmungen und Personalgesellschaften überlegen.

Die Wahl des Standortes ist für Verkehrsunternehmungen eine Lebensfrage. Die private Initiative pflegt sich bei der Wahl des Standortes von Unternehmungen von den Ertragsaussichten leiten zu lassen, gerade im Verkehrswesen kann aber die Errichtung von minder ertragreichen Unternehmungen im öffentlichen Interesse liegen. In solchen Fällen muß dann entweder die öffentlich-rechtliche Unternehmung an Stelle der privaten treten, oder es muß die private Unternehmertätigkeit durch Gewährung von Zuschüssen angeregt werden. Verkehrsmittel erweisen sich allgemein als Bahnbrecher der wirtschaftlichen und der kulturellen Entwicklung, eine Erfahrung, die in besonderem Maße beim Bau der amerikanischen Überlandbahnen gemacht worden ist (People follow rails). Für die Wahl des Standortes können daher nicht bloß die gegenwärtigen Verkehrs-

¹⁾ Über die Höhe des Kapitalbedarfes vgl. den letzten Abschnitt.

bedürfnisse und Gelegenheiten entscheidend sein, sondern es muß weit mehr als in anderen Erwerbszweigen die künftige Entwicklung vorausbedacht werden.

Der Aufgabenkreis von Verkehrsunternehmungen ergibt sich in erster Linie aus der örtlichen Lage und aus der Art der besonderen Verkehrsleistungen, welche den Betriebszweck bilden, jedoch ist im Verkehrswesen die gemischte Betriebsform vorherrschend, d. h. Verkehrsunternehmungen beschränken ihre Tätigkeit im allgemeinen nicht bloß auf einen ganz bestimmten Verkehrszweig, sondern sie pflegen eine ganze Reihe von Geschäften, welche mit dem typischen Betriebszweck wirtschaftlich oder technisch zusammenhängen. Für die Abgrenzung des Aufgabenkreises ist dabei nicht immer das Rentabilitätsmoment entscheidend, sondern vielfach die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Kundenschaft, die Bedachtnahme auf die Tätigkeit der Konkurrenz, auch spielen meist betriebspolitische Überlegungen mit (Zubringegeschäfte). Die Tendenz muß im allgemeinen dahin gehen, den Betriebs- und Tätigkeitsumfang nach und nach auszudehnen. Der Ausbau kann nach zwei Richtungen hin erfolgen: quantitativ nach der räumlichen Ausdehnung und nach der Menge der Leistungen (Klein- und Großbetriebe) und qualitativ nach der Art der Leistungen (Spezialisierung und Kombination). Im Fernseisenbahn-, Schiff- und Luftverkehr hat die Entwicklung zur Entstehung von Großbetrieben und Großkonzernen geführt, die ähnlichen Formen im Bankwesen und in der Industrie durchaus ebenbürtig sind und diese in der Vielgestaltigkeit des Aufbaues, in der Kapitalstärke, in der Ausdehnung des Wirkungskreises und im Einflusse auf die Gesamtwirtschaft vielfach überragen. Kleinbetriebe haben sich teilweise in der Binnen- und Küstenschifffahrt, ferner im Speditions- und Lagerhausgewerbe, wo die persönliche Mitwirkung noch eine Rolle spielt, und schließlich im Fuhrwerksgewerbe erhalten. Der Betriebsumfang der lokalen Eisenbahn- und Kraftverkehrsunternehmungen ist in besonderem Maße von der Ausdehnung der lokalen Verkehrsbedürfnisse abhängig. Im Postwesen, im Telegraphen- und Fernsprechkverkehr hat sich aus betriebstechnischen Gründen, am europäischen Kontinent überdies unter dem öffentlich-rechtlichen Einflusse die Form des Großbetriebes — vielfach des alleinherrschenden Monopolbetriebes — restlos durchgesetzt.

Nach der Art der Verkehrsleistungen gliedern sich die Verkehrsgewerbe in die Transportgewerbe und die Hilfgewerbe der Transportgewerbe. Erstere spalten sich nach Verkehrsmitteln, zu letzteren gehören bekanntlich das Speditions- und Lagerhausgeschäft. Innerhalb jedes einzelnen Verkehrszweiges gibt es Unternehmungen, welche ihre Tätigkeit ausschließlich auf den betreffenden Verkehrszweig beschränken, und solche, die sich innerhalb eines bestimmten Verkehrszweiges in ganz bestimmter Richtung spezialisieren, und schließlich Unternehmungen, die ihren Aufgabenkreis auf andere Verkehrszweige ausdehnen (kombinieren). Die Tendenz, die Verkehrsleistungen zu spezialisieren, ist in allen Zweigen des Verkehrswesens grundsätzlich vorhanden, es seien nur beispielsweise erwähnt: Bahn- und Hafenspediteure, Kühlhäuser, Möbeltransporteure, Paketbeförderungsanstalten, Personen- und Gütereildienste im Bahn-, Kraftwagen-, Schiff- und Luftverkehr, Hafenumschlagbetriebe usw. Die Spezialisierung kann sich räumlich (in bestimmter Richtung, für ein bestimmtes Verkehrs- und Wirtschaftsgebiet) auswirken, nach der Art des Verkehrsobjektes (Kühlhäuser, Spezialtransporte) vollziehen, nach der Art der Durchführung (Eildienst, Sammeldienst) unterscheiden und in der Beschränkung auf bestimmte Hilfsleistungen (Waggonleihe, Kaiumschlag usw.) bestehen. Von gegensätzlicher Wirkung ist die, gleichfalls in allen Verkehrszweigen vorhandene Tendenz, Leistungen verschiedener Art zusammen-

zufassen (kombinieren), z.B. Spedition und Lagerei, Transportgeschäft und Lagerei, Verkehrsleistungen mit sonstigen Leistungen wie Verzollungen, Versicherungen, Kommissions- und Darlehensgeschäfte, wirtschaftliche und technische Leistungen (Reparaturwerkstätten, Werften usw.), Kombination verschiedener Verkehrsmittel wie Bahn und Flugzeug, Bahn und Kraftwagen, Bahn und Schiff usw.; räumlich durch Ausführung von Verkehrsleistungen nach verschiedenen Richtungen (Spedition und Transport) und schließlich durch Ausdehnung auf Geschäfte sonstiger Art wie: Warengeschäfte, Kreditgeschäfte, Bergwerks- und Elektrizitätsbetriebe, Hotels usw.

Die Tendenz zu spezialisieren wird durch verschiedene Umstände gefördert, so durch die persönliche Einstellung der maßgebenden Personen, durch die Notwendigkeit des Besitzes besonderer Kenntnisse und Erfahrungen, durch das Erfordernis besonderer technischer Ausstattung oder wirtschaftlicher Einstellung, durch besondere Ertragsmöglichkeiten, Konzessionsbestimmungen und gesetzliche Vorschriften wie z.B. Handels- und Belehungsverbote für öffentliche Lagerhäuser. Die Vorteile der Spezialisierung liegen in der Erreichung besserer Übersicht und größerer Leistungsfähigkeit in quantitativer und qualitativer Hinsicht, die Nachteile im Fehlen eines Risikoausgleiches und in der erhöhten Abhängigkeit von der Konjunktur. Die Tendenz zu kombinieren wird gefördert durch das Bestreben den Kundenkreis und die Einflußzone zu erweitern, die vorhandenen Betriebsmittel besser auszunützen, durch Konkurrenzrücksichten, durch das Bemühen sich unabhängig zu machen usw. Die Vorteile bestehen im Risikoausgleich und in der geringeren Abhängigkeit von der Konjunktur, die Nachteile in der geringeren Übersicht. Je nachdem, ob sich die Erweiterung des Aufgabenkreises durch Einbeziehung gleichartiger Leistungen (z.B. Aufnahme des Verkehrs auf neuen Linien) oder ungleichartiger Leistungen (z.B. Verbindung des Transportgeschäftes mit der Lagerei) vollzieht, spricht man von horizontaler und vertikaler Kombination. Die großen Verkehrsbetriebe pflegen beide Kombinationsformen miteinander zu verbinden. Ihre Entwicklung kann entweder von innen her vor sich gehen durch allmähliche Ausdehnung des Wirkungskreises (Kombination) oder von außen her durch Zusammenschlüsse mit anderen Unternehmungen (Konzentration). Welcher Weg beim Aufbau von Großunternehmungen im Verkehrswesen beschritten wird, hängt von persönlichen, rechtlichen, wirtschaftlichen, technischen, manchmal auch politischen Motiven ab; gewöhnlich spielen mehrere Ursachen mit. Persönliche Rücksichten können der Konzentrationsbewegung bald förderlich, bald hinderlich sein. Rechtlich können gesetzliche Verbote (Antitrustgesetzgebung) und Steuervorschriften (Besteuerung von Liquidations- und Fusionsgewinnen, gegenteilig Fusionsbegünstigungsgesetze) mitspielen. Wirtschaftliche Motive sind: Beseitigung der Konkurrenz, Ausgestaltung von Interessen- und Betriebsgemeinschaften, Gelegenheitskäufe, finanztechnische Operationen, namentlich im Aktienwesen, die Möglichkeit rascher Durchführung u. ä.

Die Formen des inneren Aufbaues (Arbeitsteilung und Arbeitszusammenfassung) sind in Verkehrsbetrieben überaus mannigfaltig; die wesentlichsten Faktoren, welche sie bestimmen, sind: der Betriebsumfang, die örtlichen und die persönlichen Verhältnisse, rechtliche, wirtschaftliche und technische Motive. In Verkehrsgroßbetrieben pflegt die Arbeitsteilung viel weiter zu gehen (Dezentralisierte Organisation) als in Klein- und Mittelbetrieben (Zentralisierte Organisation). Die örtlichen Verhältnisse können den inneren Aufbau insoweit beeinflussen, als sie eine mehr oder weniger weitgehende räumliche Aufspaltung oder Zusammenfassung des Betriebes bedingen (man ver-

gleiche Speditionsbetriebe in Orten mit Zentralbahnhöfen und in Orten mit mehreren Bahnhöfen und Kaianlagen). Der Einfluß persönlicher Verhältnisse auf die Organisation kann in subjektiver und in objektiver Hinsicht gegeben sein. Subjektiv ist vor allem die Auffassung der Geschäftsleitung entscheidend, objektiv ist das Vorhandensein und die richtige Auswahl des geeigneten Personales maßgebend. Rechtlich können Konzessionsvorschriften, gesetzliche Bestimmungen (z. B. nationale Majorität) und Steuerrücksichten die Organisation beeinflussen, weshalb für Hilfs- und Auslandsbetriebe die Errichtung von Tochterunternehmungen häufig dem rechtlich einfacheren Abteilungs- und Filialensystem vorgezogen wird. Wirtschaftliche Motive, welche die innere Organisation von Verkehrsunternehmungen berühren können, sind: das Bestreben Risiko auszuschalten, die Kapitalbeschaffung zu erleichtern, Kontrollbedürfnisse. Diese wirtschaftlichen Ursachen wirken ähnlich wie die früher erwähnten rechtlichen darin, daß man die Errichtung von Tochterunternehmungen dem Abteilungs- und Filialensystem vorzieht, z. B. Umwandlung des zum Verkehrsbetrieb gehörigen Elektrizitätswerkes in eine selbständige G. m. b. H. Technische Rücksichten können ebenfalls die Loslösung von Betriebsteilen und deren Umwandlung in besondere Tochterbetriebe rechtfertigen, so wurden beispielsweise die technischen Betriebsabteilungen der Hapag und des Norddeutschen Lloyd in besondere Gesellschaften mit beschränkter Haftung umgewandelt; dabei spielte auch der Umstand eine Rolle, daß diese Hilfsbetriebe nicht nur für die Mutterunternehmung, sondern auch für fremde Reedereien Leistungen vollbringen müssen.

Die Bildung von Abteilungen innerhalb des Betriebes kann sowohl nach Funktionen (technischer und kaufmännischer Betrieb), wie auch nach Objekten (Eisenbahnverkehr, Rollfuhrdienst, Lagergeschäft) und nach dem Standorte (Innen- und Außendienst) durchgeführt werden. Innerhalb jeder der genannten Abteilungen ist eine weitere Unterteilung nach räumlichen Gesichtspunkten (z. B. Verkehrsrichtungen), wirtschaftlichen Gesichtspunkten (z. B. Lagerungsarten, Stückgut- und Sammelverkehr) und technischen Gesichtspunkten (z. B. elektrischer und Dampfbetrieb) möglich. Im figürlichen Sinne spricht man ähnlich wie bei der Betriebskombination auch bei der Bildung von Abteilungen von horizontaler und vertikaler Gliederung. Die horizontale Gliederung besteht in der Unterteilung der Arbeitsmenge nach gleichartigen Betriebsvorgängen (z. B. nach Linien und Richtungen), vertikale Gliederung liegt dann vor, wenn die Unterteilung nach Betriebsvorgängen erfolgt, die einander über- oder untergeordnet sind (Haupt- und Nebenbetriebe). Die Grenzen für die Abteilungsbildung sind entweder durch die Technik des Arbeitsvorganges, durch die Arbeitsmenge oder durch Kontrollnotwendigkeiten gegeben. Es muß einerseits auf ausreichende Beschäftigung, andererseits auf reibungslose Abwicklung geachtet werden. Die wesentlichen betriebstechnischen Vorzüge einer weitgehenden Arbeitsteilung bestehen in Verkehrsbetrieben sowie in anderen Betrieben in der Intensivierung der Arbeitsleistungen infolge Spezialisierung der Arbeit und infolge besserer Anpassungsmöglichkeit und schließlich darin, daß mechanische Hilfsmittel eher verwendet werden können; hierzu kommt noch, daß Teilarbeiten leichter normalisiert (planmäßig gestaltet) werden können.

b) Kapitalorganisation:

Unter Kapitalorganisation ist hier die planmäßige Bestimmung und Beschaffung der zur Betriebsführung erforderlichen Kapitalien verstanden, ohne Rücksicht auf deren Herkunft.

Der Kapitalbedarf in Verkehrsunternehmen ist abhängig vom Betriebsumfang und von der Kapitalverwendung im Betriebe.

Mit dem Betriebsumfang nimmt der Kapitalbedarf zwar durchschnittlich verhältnismäßig, bei Untersuchung verschiedener Leistungsgrade aber sprunghaft zu, weil die Anlagen in Verkehrsbetrieben jeweils einem bestimmten Leistungsrahmen entsprechen und die Überschreitung der Obergrenze zunächst einen progressiven Kapitalaufwand verursacht, der innerhalb des neuen Leistungsrahmens bis zur Erreichung der nächsten Leistungsschwelle konstant bleibt. Diese Tatsache ist auch für die Kostenentwicklung in Verkehrsunternehmen von grundlegender Bedeutung. Noch mehr als vom Arbeitsaufbau muß vom Kapitalaufbau in Verkehrsunternehmen die Devise gelten: allmähliches Fortschreiten. Jede Kapitalvermehrung muß in Beziehung gebracht werden zu den mit der Ausdehnung des Betriebsumfanges zu erwartenden dauernden Mehrleistungen. Vorübergehenden Verkehrssteigerungen muß in anderer Weise als durch Erweiterung des Betriebsumfanges Rechnung getragen werden, etwa durch Einstellung von gemieteten Betriebsmitteln und von Hilfspersonal, durch Betriebsgemeinschaften, durch geschickte Fahrplanbildung bei Transportunternehmen und in ähnlicher Art.

Die Kapitalverwendung in Verkehrsunternehmen ergibt sich aus der Eigenart ihrer typischen Leistungen, die sich als Dienstleistungen charakterisieren, denn die Transportunternehmen befördern fremde Personen und Güter, die Spediteure und Lagerhalter besorgen den Abschluß von Frachtverträgen und die Einlagerung von Gütern für fremde Rechnung. Technischer Vollzug und Konsum der Leistungen fallen zeitlich zusammen, eine Vorratbildung gibt es nicht. Es ist jedoch eine ständige Betriebsbereitschaft erforderlich, die einen entsprechenden Kapitalaufwand zur Folge hat. Im einzelnen setzt sich der Kapitalaufwand wie folgt zusammen: 1. aus den Auslagen für die Beschaffung und Erhaltung der zahlreichen Anlageobjekte in der Form von Realitäten, Maschinen und mechanischen Einrichtungen, Transportmitteln und Transportwegen usw., 2. aus dem durchschnittlichen Bedarf für Personalkosten, Betriebsstoffe und Betriebsunkosten (Regien), 3. aus dem vorübergehenden zusätzlichen Mehraufwand bei Überschreitung des durchschnittlichen Beschäftigungsgrades und aus verschiedenen, der Höhe nach wechselnden zusätzlichen Kosten wie: Zinsen, Steuern, Vorauslagen für Rechnung der Auftraggeber usw. Aus dieser Zusammensetzung geht hervor, daß der Kapitalbedarf in Verkehrsunternehmen nur geringen Schwankungen unterliegt, denn die Anlageobjekte und die laufenden Betriebskosten für das durchschnittliche Leistungsniveau bedingen einen gleichbleibenden Kapitalaufwand, nur für die zusätzlichen Kosten ist der Kapitalbedarf veränderlich. Größere Verschiebungen treten nur dann ein, wenn der Betriebsumfang oder die technische Ausstattung (zum Beispiel Übergang vom elektrischen zum Dampftrieb, vom Pferde- zum Kraftwagenbetrieb) eine dauernde Veränderung erfährt. Durch die Pflege von Nebengeschäften erfährt der Kapitalbedarf eine entsprechende Vergrößerung und die Kapitalverwendung entsprechende Verschiebungen (gegenseitiger Ausgleich).

Die Deckung des Kapitalbedarfes in Verkehrsunternehmen kann in verschiedener Weise erfolgen. Kapital kann durch den Unternehmer eingebracht (Eigenkapital) oder im Kreditwege beschafft (Fremdkapital) werden. Für die Art der Beschaffung ist in erster Linie die Verwendung im Betriebe (dauernder und vorübergehender Kapitalbedarf) entscheidend. Nur der dauernde Kapitalbedarf lohnt im allgemeinen die Verwendung eigener Mittel, während die Heran-

ziehung fremder Mittel für Zwecke dauernden Bedarfes mit Rücksicht auf die Zinsenbelastung entweder nur vorübergehend bis zur Beschaffung eigener Mittel (z. B. bis zur Durchführung einer Aktienemission) oder dann in Frage kommt, wenn die Beschaffung nicht anders möglich ist und wenn die Belastung zum Ertrag in ein günstiges Verhältnis gebracht werden kann.

Wie aus den vorangegangenen Ausführungen hervorgeht, überwiegt in Verkehrsunternehmungen der dauernde, feste Kapitalbedarf, der namentlich bei den großen Transportunternehmungen hohe Beträge erfordert. Zu dessen Bedeckung eignen sich nur Finanzierungsformen, welche die Aufbringung großer Summen ermöglichen und gleichzeitig das Risiko der Verzinsung und Rückzahlung möglichst beschränken. Beschaffungswege solcher Art sind die Aktien- und Obligationenausgabe. Die Rechtsformen der Kapitalgesellschaften (Aktiengesellschaft und Gesellschaft) sind, wie schon früher erwähnt wurde, gegenwärtig im Verkehrswesen vorherrschend; sie gestatten bei Beschränkung des Risikos für den einzelnen auf den Betrag der Einlage die Kapitalverteilung auf einen größeren Personenkreis und ermöglichen durch ihre Beweglichkeit die Bildung aller jener Formen der Arbeits- und Betriebsgemeinschaften, welche das moderne Wirtschaftsleben mit sich bringt. Die Rechtsformen der Kapitalgesellschaften erleichtern ferner die Beteiligung der öffentlich-rechtlichen Körperschaften an Verkehrsunternehmungen und deren Zusammenarbeit mit dem privaten Kapital. Die Finanzierung durch Aktien- und Stammanteile findet jedoch ihre Grenzen in der Aufnahmefähigkeit des Kapitalmarktes und in der Abneigung weiter Kreise vor Kapitalanlagen, deren Verzinsung und Rückzahlung im voraus nicht feststeht. Es ist deshalb namentlich bei Eisenbahnen üblich nur einen Teil des langfristigen Kapitalbedarfes durch Aktienemissionen zu decken und darüber hinaus durch festverzinsliche, hypothekarisch sichergestellte Schuldverschreibungen (Prioritätsobligationen) die notwendigen Summen zu beschaffen. Die Finanzierung durch Schuldverschreibungen spielt auch beim Staatsbahnsystem eine bedeutende Rolle.¹⁾ Durch die Übernahme von Rückzahlungs- und Verzinsungsgarantien seitens der an der Errichtung der emittierenden Verkehrsunternehmungen interessierten öffentlichen Kreise kann die Kapitalbeschaffung wesentlich erleichtert werden. Vielfach werden die in der Finanzierungstechnik gebräuchlichen Aktienformen und Obligationentypen wie: Stamm- und Vorzugsaktien, Schuldverschreibungen mit verschiedenen Verzinsungs- und Rückzahlungsbedingungen in vorteilhafter Weise kombiniert. Die Mannigfaltigkeit ist zumeist abhängig von der Lage des Kapitalmarktes im Zeitpunkte der Ausgabe, von der Anzahl der Etappen, in denen sich die Kapitalbeschaffung vollzieht und von der Höhe der Summen, um die es sich handelt. Als langfristige Kapitalbeschaffungsform kommt schließlich noch der Hypothekarkredit (Schiffahrt und Eisenbahnen) hinzu, der aber im deutschen Verkehrswesen nur unbedeutend ist.

Die kurzfristige Kapitalbeschaffung tritt bei Verkehrsunternehmungen aus den oben dargelegten Ursachen stark zurück, sie kommt nur als Übergangsform und für den zusätzlichen Bedarf in Frage und wird gewöhnlich durch Bankkredite, vorübergehende Darlehen öffentlich-rechtlicher Körperschaften und teilweise auch durch Lieferantenkredite befriedigt. Zu erwähnen ist der Vollständigkeit halber noch die Selbstfinanzierung durch Reservenbildung.

Die Kapitalorganisation der Eisenbahn- und Straßenbahnaktiengesellschaften

¹⁾ So betragen beispielsweise im Jahre 1911 in Preußen (in Millionen Mark): das Eisenbahnanlagekapital 11,050.—; die Staatseisenbahnschulden 7,234,2; die gesamten Staatsschulden 9,531,7. Vgl. Conrad, Grundriß der Polit. Ökonomie. Band III, Seite 221, Auflage 1913.

weist einige Besonderheiten auf im Zusammenhang mit den Heimfallsbestimmungen in den Konzessionsvorschriften. Das Aktienkapital wird in der Regel nur mit dem für den Ausbau erforderlichen Beträgen (Baukapital) bewilligt, und die Gesellschaften werden verpflichtet, während der Konzessionsdauer eine Tilgung des Aktienkapitales nach bestimmtem Tilgungsplan aus den Überschüssen vorzunehmen. Gleichzeitig wird in den Konzessionsurkunden bestimmt, welche Entschädigungen den Aktionären gebühren, wenn der Betrieb vor Ablauf der Konzessionsdauer vom Konzessionsgeber übernommen wird, und wenn beim Übergange nach Ablauf der Konzessionsdauer noch nicht alle Aktien infolge Mangels an Überschüssen getilgt sind. In Verbindung mit der Aktientilgung hat sich die Ausgabe von Genußscheinen eingebürgert, welche diejenigen Aktionäre erhalten, deren Stücke verlost und rückgezahlt werden. Durch Gewährung der Superdividende und eines allfälligen Liquidationsrestanteiles sollen Ungleichheiten in der Behandlung der Aktionäre vermieden werden.

Die Geldgeber bei der Finanzierung von Verkehrsunternehmungen sind bei Einzelfirmen und bei Personalgesellschaften die unmittelbar beteiligten Unternehmer, bei Kapitalgesellschaften in erster Linie die am Zustandekommen interessierten Kreise wie: Handel und Industrie, Banken, Vereine, öffentlich-rechtliche Körperschaften, in zweiter Linie die Anlage suchenden Kreise (Sparkassen-, Versicherungsanstalten, Fonds, Sparer).¹⁾ Erstere sehen ihre Vorteile hauptsächlich in der wirtschaftlichen Förderung durch das Entstehen einer neuen Verkehrsgelegenheit, letztere in dem erwarteten Zinsnutzen und gelegentlich in erhofften Spekulationsgewinnen. Die Beteiligung der öffentlich-rechtlichen Körperschaften kann in der Form der Aktien- und Anteilübernahme durch Gewährung von Darlehen und von Zuschüssen erfolgen. Letztere können à fond perdu gewährt werden oder unter gewissen Voraussetzungen verzinslich und rückzahlbar sein. Die bankmäßige Geldbeschaffung kann durch die allgemeinen Kreditbanken geschehen (z. B. Übernahmskonsortien für Aktien) oder durch Spezialbanken (Schiff- und Eisenbahnbanken) durchgeführt werden. Geldgeber können schließlich auch (allein oder in Verbindung mit anderen Kreisen) die Verkehrsunternehmungen selbst sein, wenn es sich zum Beispiel um die Finanzierung einer gemeinsamen Einrichtung (gemeinsame Flugplätze, Bahnhöfe, Hafenanlagen, Sammelstelle für Güter, Werften, Werkstätten, Versicherungsanstalten, Banken, Waggonleihanstalten, Kohlendepotstelle, Lagerhaus, Reisebüro usw.) handelt. Durch Betriebs- und Interessengemeinschaften, sowie durch horizontale und vertikale Konzernbildungen kann der Kapitalaufbau von Verkehrsunternehmungen eine überaus reiche Gliederung und Ausgestaltung erfahren.

¹⁾ Von Wichtigkeit für die Schaffung eines breiten Obligationenmarktes ist neben den Garantieklauseln die Verleihung der Pupillarsicherheit.

Die Verbandsorganisation der Möbeltransportgeschäfte.

Von Dr. rer. pol. Werner Schmitz, Diplomkaufmann, Düsseldorf.¹⁾

I. Die Ursachen des Zusammenschlusses.

Die Eigenart des Möbeltransportgeschäftes bringt es mit sich, daß es keinen festen Kundenkreis besitzt, sondern es mit einer täglich wechselnden Privatkundschaft zu tun hat. Die Umzüge, die der Betrieb nach auswärtigen Orten auszuführen hat, gehen bald hierhin, bald dorthin, ohne daß die Bestimmungstationen nach Zahl und Richtungen begrenzt sind. Die Schwierigkeit besteht für die ausführende Unternehmung darin, an jedem Orte, wo ein Möbelwagen entladen werden soll, einen Spediteur an der Hand zu haben, der die dort notwendigen Arbeiten übernimmt. Da der Betrieb in der Lage sein muß, jeden Transport nach jeder beliebigen Richtung hin auszuführen, ist er verpflichtet, alle Unternehmungen zu kennen, die sich mit der Erledigung von Umzugsarbeiten befassen. Bei den Tausenden von Firmen dieser Art, die allein im Deutschen Reiche bestehen, ist eine persönliche Kenntnis ausgeschlossen. Zur Not ließen sich diese Betriebe aus Adreßbüchern feststellen. Dabei ist aber in den seltensten Fällen ersichtlich, ob es sich um reine Speditionsfirmen handelt oder um solche, die auch Möbeltransport betreiben.

Selbst wenn diese Tatsache feststände, ist dem ausführenden Möbelspediteur damit nicht gedient. Es kommt ihm nicht nur darauf an, die Namen seiner Kollegen möglichst schnell zu erfahren, sondern auch zu wissen, daß die auswärtige Firma die ihr zugewiesenen Aufgaben in einwandfreier Form erledigt. Abgesehen davon, daß der Spediteur, der den Transportvertrag abschließt, nach den Rechtsbestimmungen zu dieser Kenntnis verpflichtet ist, ist er dieses auch dem Rufe seiner Unternehmung schuldig.

Der Gedanke, an allen Orten des Reiches einen Spediteur zu wissen, dessen Namen eine genügende Sicherheit für die fachgemäße Erledigung aller Möbeltransportarbeiten bietet, führte denn auch zur Gründung des ersten Verbandes im Möbeltransportgewerbe. Es zeigte sich jedoch bald, daß neben der Gewißheit der fachmännischen Ausführung aller auswärtigen Transportarbeiten es dem einzelnen Spediteur auch sehr darauf ankam, die Kosten hierfür möglichst schnell in Erfahrung zu bringen. Anfangs bedurfte es hierzu in Ermangelung anderer Mittel der brieflichen Anfrage bei dem Kollegen. Bis aber die Antwort eintraf, waren meistens einige Tage vergangen. In der Zwischenzeit konnte es dann geschehen, daß ein Wettbewerber am Orte des Anfragenden den Transportauftrag erhalten hatte. Außerdem war es üblich, nach den Kosten der Abfuhr und Entladung bei möglichst vielen Speditoren anzufragen, um den billigsten Preis zu „erhandeln“, wie es heute noch bei der Entladung in abgelegenen Vororten geschieht. Dieser Vorgang bedeutete daher für jeden Betrieb einen unverhältnismäßigen Aufwand an Zeit und Geld, wobei jede Unternehmung durch Unterbietung der Preise den Auftrag an sich zu reißen suchte. Auch für den Kunden war die Billigkeit des Umzuges meistens keine ungetrübte Freude, da seine Ausführung bei den kaum gedeckten Selbstkosten sehr zu wünschen übrigließ.

Als der erste Verband seine Tätigkeit aufgenommen hatte, beschäftigte man sich daher bald mit dem Plan, feste Sätze für die Arbeiten zu vereinbaren, die ein auswärtiger Spediteur für die Be- oder Entladung eines Wagens auszuführen hatte.

¹⁾ Teilabdruck einer im Wintersemester 1927/28 der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät vorgelegten Dissertation: „Die Betriebs- und Verbandsorganisation des deutschen Möbeltransportgeschäftes.“

Hierdurch sollte den Mitgliedern die Kalkulation erleichtert und ihnen gleichzeitig die Kenntnis der Kosten vermittelt werden, die sie für die Erledigung der auswärtigen Transportarbeiten ihren Kollegen zu zahlen hatten.

Der Tarif für die An- und Abfuhrspesen, der auf Grund dieser Erkenntnis dann entstand, stabilisierte zwar die Preise für die außerhalb auszuführenden Umzugsarbeiten unter den Unternehmern, nicht aber den Preis für den gesamten Transport, den der Auftragnehmer zu wissen verlangte. Der letztere unterlag lange Zeit nach Festsetzung des An- und Abfuhrtarifes noch großen Schwankungen, da die Zahl der für die Abwicklung des Umzuges sich anbietenden Unternehmungen sehr erheblich war und heute noch ist. Was Sax¹⁾ allgemein über das Straßenfuhrwerk aufführt, gilt auch hier: „Fahrzeuge und Zugkräfte sind solchen Betrages, daß ihre Beschaffung in der ökonomischen Macht einer sehr großen, praktisch als unbegrenzt zu betrachtenden Anzahl von Wirtschaftssubjekten liegt und die zur Vollführung der Transporte nötige Arbeitskraft einer besonderen technischen Ausbildung nicht bedarf.“

Die Folge davon ist ein starker Wettbewerb, den Sax²⁾ aus den Schwankungen von der Angebot- und Nachfrageseite her genauer erklärt: „Die Konkurrenz des Angebotes in Transportbetrieben ist eine unregelmäßige, und zwar aus folgender bekannter Ursache: Die Verzinsung und Amortisierung des stehenden Kapitals der Fahrzeuge und Zugtiere, die Fütterungs- und Wartungskosten der Tiere bestimmen sich hinsichtlich des den einzelnen Nutzungsakt treffenden Kostenanteils durch die Gesamtnutzungsmenge, also durch Division der letzteren in die Gesamtkosten innerhalb einer Geschäftsperiode, da sie auch auflaufen, wenn kein Transport zu vollziehen ist. Daraus folgt, daß in beschäftigungslosen Zeiten die Konkurrenz der Frachtführer eine sehr rege ist und die Frachtpreise bis nahezu auf die Selbstkosten herabgedrückt werden, während außerdem das Gegenteil eintritt und die ständigen Frachtunternehmer sich dann für den Entgang während der ‚schlechten Geschäftszeit‘ schadlos halten, wodurch erhebliche Schwankungen herbeigeführt werden. Die Konkurrenz der Nachfrage um Transporte schwankt je nach Jahreszeit und Geschäftskonjunktur gleichfalls innerhalb gewisser Grenzen. Je nachdem nun eine rege Nachfrage mit entgegengesetzter Gestaltung des Angebotes zusammentrifft oder umgekehrt, werden die Frachtpreise sich steigern oder mindern.“

Der Beschäftigungsgrad ist gerade im Möbeltransportbetrieb sehr verschieden, wie dieses Pontow als Eigentümlichkeit einer solchen Unternehmung³⁾ hervorhebt: „Die Geschäftsvorfälle drängen sich in normalen Zeiten auf einige Termine im Jahr zusammen, so daß eine starke Arbeitshäufung entsteht, die im Verein mit der Abwicklung eines jeden Falles ein gutes Dispositionsvermögen voraussetzt.“ In der Zeit vor dem Weltkriege waren es vor allem die Tage um den 1. April und um den 1. Oktober, an denen die meisten Umzüge auszuführen waren. Infolgedessen herrschte in den übrigen Zeiten ein außerordentlich starker Wettbewerb, da das Kapital der Unternehmung bis auf einen Bruchteil stehendes Kapital ist und daher der Betrieb stark mit fixen Kosten zu rechnen hat.

Diese Preisschwankungen zum beiderseitigen Vorteil für Unternehmung und Kundschaft auszuschalten, war neben den angeführten Gründen Ursache der Verbandsbildung im Möbeltransportgewerbe.

¹⁾ Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Band 2: Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph, Telefon, Berlin 1920, 2. Auflage.

²⁾ Sax, Emil, a. a. O.

³⁾ Pontow, Ludwig, Die betriebswirtschaftliche Organisation in Speditionsgrößbetrieben, Berlin 1922.

II. Die Gründung der Verbandsorganisation.

Der Gedanke, durch einen Zusammenschluß der führenden Möbeltransportbetriebe des Reiches eine Organisation zu bilden, um dadurch der einzelnen Unternehmung die Suche von einem Adreßpediteur zu ersparen, wurde erstmalig von der Deutschen Möbeltransportgesellschaft verwirklicht. Sie wurde im Jahre 1871 ins Leben gerufen. Die grundlegende Bestimmung ihrer Verbandsatzungen war die, daß an jedem Orte des Reiches nur ein Mitglied vorhanden sein sollte. Dadurch konnte jeder der Gesellschaft angehörende Spediteur aus dem Mitgliederverzeichnis ersehen, an wen er seine Ferntransporte richten mußte und wer für ihn die am auswärtigen Platze notwendigen Arbeiten ausführen konnte. Um den Mitgliedern das gegenseitige Vertrauen zu geben, daß die Aufträge für Rechnung eines Kollegen mit derselben Sorgfalt wie die für eigene Rechnung ausgeführt würden, wurde streng darauf geachtet, daß nur leistungsfähige Unternehmungen der Gesellschaft beitraten.

Die Aufnahmebedingungen wurden daher diesen Grundsätzen untergeordnet. Die Satzungen der Deutschen Möbeltransportgesellschaft besagen hierüber folgendes: „Aufgenommen werden nur solche Mitglieder, die wohlangesehene und leistungsfähige Möbeltransport- und Speditionsgeschäfte betreiben und den Nachweis führen, daß sie sich in dem unumschränkten Besitze der geeigneten Möbeltransportmittel und insbesondere von gedeckten Bahnmöbelwagen befinden, sowie ebenso zuverlässige als sachverständige Packer und Arbeiter zur Verfügung haben, um die von seiten der Vereinsmitglieder und des Publikums an sie gestellten Ansprüche befriedigen zu können.“

Bezüglich der Zahl der Mitglieder wurde bestimmt, daß grundsätzlich an jedem Orte und im Umkreise von einer Meile innerhalb dieses Ortes nur ein Mitglied aufgenommen werden kann. Filialbetrieben wurde die Aufnahme selbst dann verweigert, wenn sie die angeführten Bedingungen erfüllten, aber an Orten, in denen die Gesellschaft bereits vertreten war, Zweigniederlassungen oder Filialen unterhielten.

Durch diese Bestimmung war die Zahl der Mitglieder begrenzt. Vielen Unternehmungen, die der Deutschen Möbeltransportgesellschaft angehören wollten, war der Beitritt verwehrt, da bereits eine Firma desselben Ortes Mitglied geworden war. Da sich der Grundgedanke der genannten Gesellschaft bewährte, wurde bald das Vorbild des ersten Verbandes nachgeahmt. Diese Erscheinung wurde dadurch noch gefördert, daß in kurzer Zeit eine große Reihe neuer Möbeltransportbetriebe gegründet worden war. Auf diese Weise entstanden zunächst der Internationale Möbeltransportverband, der Deutsch-Österreichische Möbeltransportverband und der Allgemeine Europäische Möbeltransportverband. Ihnen folgten bald der Allgemeine Europäische Möbeltransportverband „Alliance“, der Deutsch-Österreichische Möbeltransportverein, der Verband Deutscher Möbeltransporteure und der Neue Internationale Möbeltransportverein.

Alle Verbände bauten ihre Organisation nach denselben Grundsätzen wie die Deutsche Möbeltransportgesellschaft auf und übernahmen insbesondere die Bestimmung, daß an jedem Orte nur ein Mitglied vorhanden sein durfte. Wenn auch hierdurch der Aufbau des ersten Verbandes, dem sich mit der Zeit viele ausländische Möbelspediteure anschlossen, vorbildlich wurde für alle folgenden, so gingen damit doch nicht seine Vorzüge auf die anderen Vereine über. Statt dessen traf das Gegenteil ein. Qualität und Leistungsfähigkeit der nachfolgenden Verbände sanken mit der Reihenfolge ihrer Entstehung.

Die bedingungslose Übernahme der Satzungen der Deutschen Möbeltransportgesellschaft wurde den meisten später gegründeten Verbänden insofern zum Verhängnis, als mit der Zahl der entstehenden Vereine auch die Leistungsfähigkeit der ihnen angeschlossenen Unternehmungen abnahm. Letztere genügten in keiner Weise den Anforderungen mehr, die man normalerweise an einen solchen Betrieb stellen mußte. Namentlich an kleineren Orten wurde das Anwachsen der Verbände dem Gewerbe zum Nachteil, da die Zahl der Vereinigungen oft größer war als die ansässigen Firmen. Infolgedessen wurden neue Betriebe ins Leben gerufen, deren Daseinsberechtigung mehr als zweifelhaft war.

Die angeführten Verbände sind daher im Laufe der Zeit eingegangen oder haben sich zum Teil in dem später gebildeten Spitzenverband aufgelöst. Nur zwei Vereinigungen haben eine Ausnahme gemacht: Der Internationale Möbeltransportverband und der Allgemeine Möbeltransportverband. Letzterer erstreckt sich hauptsächlich über Deutsch-Österreich, wo er neben dem Verbands Deutscher und Österreichischer Möbelspediteure, dem Nachfolger des Deutsch-Österreichischen Möbeltransportverbandes, fortbesteht. Der Internationale Möbeltransportverband, der als zweite große Vereinigung 1886 mit dem Sitze in Berlin gegründet worden war, hat sich gleichfalls bis zum heutigen Tage erhalten und kann sich seinem Vorbilde ebenbürtig an die Seite stellen. Auch er hat die Satzungen der Gründerorganisation fast vollständig übernommen. Nur eine geringfügige Ausnahme besteht: Während die Deutsche Möbeltransportgesellschaft Firmen, die Niederlassungen an Orten unterhalten, an denen die Vereinigung schon vertreten ist, nicht aufnimmt, ist die Aufnahme solcher Betriebe beim Internationalen Möbeltransportverband wohl möglich; nur stehen die Filialen außerhalb des Verbandes. In allen anderen Punkten stimmen die Satzungen des Internationalen Möbeltransportverbandes mit denen seines Vorgängers überein.

Bis die Möbeltransportvereinigungen, die sich als überflüssig erwiesen, sich auflösten, dauerte es eine geraume Zeit. Inzwischen herrschte ein unhaltbarer Zustand. Die vielen Verbände schlossen sich, da sie keine Fühlung miteinander hatten, vollkommen nach außen ab. Jede Vereinigung glaubte ihre Grundsätze dadurch am besten zu wahren, daß sie von dem Bestehen der anderen Verbände keine Kenntnis nahm, sondern ihr Augenmerk allein auf die inneren Angelegenheiten richtete. Daß schon diese Erscheinung nicht zum Vorteil des Gewerbes gereichte, erkannten einsichtige Kreise bald und versuchten zunächst, die bestehenden Verbände einander näherzubringen. Für die einzelnen Unternehmungen ergab sich aber noch ein weit schwererer Nachteil. Der Mangel jeglicher Verbindung miteinander führte sehr bald dazu, daß ein wilder Wettbewerb einsetzte. Um überhaupt noch Aufträge zu erhalten, unterboten sich die meisten Betriebe bis unter die Grenze der Selbstkosten. Damit sank die Leistungsfähigkeit der Unternehmungen, so daß auch das umziehende Publikum unter dem Preiskampfe Schaden litt. Hinzu kam, daß unter den neuen Firmen sich manche Betriebe befanden, deren Leiter die notwendigen Kenntnisse und die erforderliche Berufseignung vermissen ließen, wodurch viele von ihnen das Ansehen des Gewerbes eher beeinträchtigten als förderten.

Durch diese Mißstände wurde dem Gedanken, einen Spitzenverband zu schaffen, der anfänglich mit dem Hinweis auf die Überzahl der schon bestehenden Vereinigungen abgelehnt worden war, neue Nahrung zugeführt. Die Idee fand in den Kreisen der Berliner Möbeltransporteure lebhaft Aufnahme, und unter ihrer Führung wurde im Jahre 1898 ein Rundschreiben zur Bildung eines gemeinsamen Dachverbandes erlassen. Der Aufruf verfehlte seine Wirkung nicht, wenn es auch

noch mancher Anstrengung bedurfte, bis der Plan verwirklicht wurde. Nach fast zweijähriger Tätigkeit waren die Vorarbeiten beendet, so daß am 12. August 1900 die Zentralstelle des Deutschen Möbeltransportes gegründet werden konnte.

Damit die neue Organisation eine wirkliche Zentralstelle werden sollte, beschloß man, daß im Gegensatz zu den bisher bestehenden Vereinigungen alle Möbeltransporteure, sofern sie den Betrieb ihres Geschäftes selbständig führten und wenigstens über einen eigenen Möbelwagen verfügten, in ihr Aufnahme finden sollten. Dabei war sowohl an die Mitglieder der Verbände als an die nichtorganisierten Firmen gedacht. Man wollte dadurch erreichen, daß alle angesehenen Unternehmungen in der Zentralstelle vereinigt wurden.

Der Zweck des Zusammenschlusses sollte neben seiner allgemeinen Aufgabe, die gesamten Interessen des Möbeltransportgewerbes zu fördern, vornehmlich die Aufstellung von verbindlichen Tarifen und Richtlinien sein, um dadurch dem vernichtenden Wettbewerb den Boden zu entziehen. Die Einzelheiten der Entstehung des Tarifgebäudes zu schildern, würde hier zu weit führen. Es genügt zu sagen, daß alle Organisationen, sowohl die Reichsvereinigungen als auch die inzwischen gegründeten Lokal-, Provinzial- und Landesverbände, an dem Aufbau tatkräftig mitgeholfen haben. Das damals ausgearbeitete Tarifsystern ist zur Grundlage des späteren endgültigen Hauptverbandes, der Tarif- und Interessengemeinschaft geworden.

Neben anderen Einrichtungen schuf die Zentralstelle des Deutschen Möbeltransportes eine Wagenliste, deren Einrichtung weiter unten betrachtet werden wird. Die Deutsche Möbeltransportgesellschaft und der Internationale Möbeltransportverband hatten bereits früher eigene Wagenlisten herausgegeben, die nun neben der neuern fortbestanden, ohne daß aber die Mitglieder dieser Verbände verpflichtet waren, ihre Wagen auch bei der Zentralstelle anzumelden. Es ergab sich daher der unhaltbare Zustand, daß, da die Wagenliste allen Angehörigen der Zentralstelle zugänglich war, die Mitglieder der beiden genannten Verbände auch die Wagen der übrigen Mitglieder verwenden konnten. Die letzteren waren jedoch von der Benutzung der Wagen, die den Mitgliedern der Deutschen Möbeltransportgesellschaft und des Internationalen Möbeltransportverbandes gehörten, ausgeschlossen, weil diese beiden Verbände ihre Wagenlisten nach wie vor geheim hielten.

Um diesen Unzuträglichkeiten ein Ende zu bereiten, wurde auf der Hauptversammlung der Zentralstelle im Jahre 1910 zu Kassel die Forderung erhoben, für alle Mitglieder der Zentralstelle nur noch eine einzige Wagenliste zu veröffentlichen oder wenigstens die Wagenlisten der Deutschen Möbeltransportgesellschaft und des Internationalen Möbeltransportverbandes auch den Mitgliedern der Zentralstelle freizugeben. Die beiden ältesten Verbände glaubten, bei Zustimmung die Grundfesten ihrer Organisation erschüttert zu sehen, und forderten deshalb die Absetzung des Antrages von der Tagesordnung sowie die Einstellung jeglicher Erörterung über diesen Punkt fernerhin, andernfalls sie ihre Mitglieder zum Austritt aus der Zentralstelle zwingen müßten. Da die Gegenpartei nicht gewillt war, ihrem Verlangen zu entsprechen, kam es zu einem erregten Meinungsaustrausch, in dessen Verlauf die Mitglieder der beiden Verbände aus der Zentralstelle austraten und jede Gemeinschaft mit ihr lösten. Um ihre eigene Stellung zu stärken, schlossen die Deutsche Möbeltransportgesellschaft und der Internationale Möbeltransportverband einen Vertrag, wonach neben vielen anderen Bestimmungen zum Zwecke des Zusammenarbeitens den Mitgliedern des einen Verbandes das Recht eingeräumt wurde, die Wagenliste des anderen zu beziehen.

Durch den Austritt der Mitglieder der beiden wichtigsten Verbände — es waren 537 von insgesamt 1334 Zentralstellenmitgliedern — verlor die Zentralstelle ihre Bedeutung als die Interessenvertretung des deutschen Möbeltransportes und sank damit zu einer Reichsvereinigung gleich den bestehenden herab.

Damit war der unerwünschte Zustand, wie er vor Gründung der Zentralstelle herrschte, nicht nur wieder hergestellt, sondern noch verschlimmert, da sich jetzt auch noch die neue Organisation und die beiden ältesten Reichsvereinigungen bekämpften. So drohten die jungen Früchte der gemeinschaftlichen Arbeit der wichtigsten Verbände verloren zu gehen. Die besonnenen Führer der Vereine erkannten jedoch bald, daß diese Lage nicht die Entwicklung des Gewerbes förderte. Es wurden Vermittlungsvorschläge gemacht, die nach langen Verhandlungen unter Leitung des damaligen Vorsitzenden des Vereins Deutscher Spediteure, Handelsrichter Bleise, endlich zum Ziele führten. Am 11. August 1913 waren die Bemühungen von Erfolg gekrönt. An diesem Tage wurde die Tarif- und Interessengemeinschaft des Deutschen Möbeltransportes als der endgültige Spitzenverband ins Leben gerufen. Seit dieser Zeit besitzt die Verbandsorganisation wieder ein Haupt, das bis heute den Stürmen der Zeit getrotzt hat. Zwar wurde im Jahre 1926 die Tarif- und Interessengemeinschaft zum ersten Male von der Deutschen Möbeltransportgesellschaft und dem Internationalen Möbeltransportverband gekündigt, da die beiden Verbände eine andere Zusammensetzung der Organe der Tuig, wie die Tarif- und Interessengemeinschaft abgekürzt genannt wird, wünschten. Da aber alle Parteien sich darüber einig waren, daß eine Auflösung der Tuig eine nicht wieder gutzumachende Schädigung des gesamten Gewerbes bedeuten würde, wurde der Tarifvertrag unter Abänderung formaler Bestimmungen von den drei Vereinigungen am 15. März 1927 erneuert.

Die Zentralstelle des Deutschen Möbeltransportes lebte nach dem Austritt der beiden ältesten Vereinigungen als dritter Reichsverband fort. Sie unterschied sich von ihren Vorgängern im wesentlichen durch die Aufnahmebedingungen. Während die Deutsche Möbeltransportgesellschaft und der Internationale Möbeltransportverband für jeden Ort nur einen Vertreter aufnimmt, besteht für die Zentralstelle diese Beschränkung nicht. Es können daher an jedem Platze beliebig viel Zentralstellenmitglieder vorhanden sein, woraus es sich erklärt, daß heute die Zentralstelle mehr als das Dreifache an Mitgliedern zählt als jede der beiden älteren Vereinigungen.

Während nach der Trennung der drei großen Vereinigungen im Jahre 1910 die Deutsche Möbeltransportgesellschaft und der Internationale Möbeltransportverband zusammenarbeiteten, trat der Deutsch-Österreichische Möbeltransportverband auf die Seite der Zentralstelle. Die beiden letzteren Vereine schlossen einen Vertrag, nach dem der Deutsch-Österreichische Möbeltransportverband sich verpflichtete, seinen Mitgliedern die Satzungen der Zentralstelle aufzuerlegen, wofür ihm seine Selbständigkeit innerhalb dieser Organisation und einige Sonderrechte zugesichert wurden. Seiner Stellung nach kann man heute den Verband Deutscher und Österreichischer Möbelspediteure, den Nachfolger des Deutsch-Österreichischen Möbeltransportverbandes, als eine Sondergruppe innerhalb der Zentralstelle ansehen.

III. Der Aufbau der Verbandsorganisation.

Außer den erwähnten Vereinigungen umfaßt heute die gesamte Verbandsorganisation die Landes- und Provinzialverbände sowie die Ortsvereinigungen.

Es ergibt sich daher eine vierfache Gliederung der Verbandsorganisation:

- a) der Spitzenverband,
- b) die Reichsvereinigungen,
- c) die Landes- und Provinzialverbände,
- d) die Ortsvereinigungen.

a) Der Spitzenverband. Die oberste Stufe der Verbandsorganisation wird durch die Tarif- und Interessengemeinschaft gebildet. Sie ist die Spitze der Organisation, die durch vertraglichen Zusammenschluß der drei Reichsvereinigungen zum Zwecke einer Interessenvertretung des Gewerbes und zur Ökonomisierung der angeschlossenen Betriebe entstanden ist. Mitglieder der Tuig sind daher unmittelbar nur die Deutsche Möbeltransportgesellschaft, der Internationale Möbeltransportverband und die Zentralstelle des Deutschen Möbeltransport, nicht dagegen die einzelnen Unternehmungen. Damit aber die Verbandsbestimmungen der Tuig auch auf die Betriebe Anwendung finden, ist im § 15 Absatz b des Tuigvertrages vom 15. März 1927 bestimmt, daß die drei Reichsvereinigungen, die sich aus dem Tuigvertrage ergebenden Verpflichtungen ihren Mitgliedern satzungsgemäß auferlegen. Daher ist jede Unternehmung, die Mitglied einer Reichsvereinigung ist, mittelbar auch der Tuig angeschlossen, so daß die Beschlüsse der Tuig alle Mitglieder der drei Vereinigungen ebenso verpflichten wie die Beschlüsse der letzteren.

Welche Aufgaben die Tuig im einzelnen zu erfüllen hat, ergibt sich aus § 2 des Tuigvertrages, in dem der Zweck des Vertragsschlusses näher erläutert ist. Es heißt dort: „Die drei Vereinigungen bilden eine Tarif- und Interessengemeinschaft

- a) zur einheitlichen Wahrnehmung der Interessen des Möbeltransportgewerbes, insbesondere der Öffentlichkeit, Behörden und Parlamenten gegenüber,
- b) zur Aufstellung von Preisen für Nah- und Ferntransporte und sonstigen, den Zwecken des Möbeltransportes dienenden Tarifen,
- c) zur Aufstellung von Usancen,
- d) zur Errichtung eines Schiedsgerichts,
- e) zur Herausgabe eines Adreß- und Informationsbuches für den Möbeltransport,
- f) zur Herausgabe eines Fachblattes.“

Die Ziele b und c des Spitzenverbandes lassen gleichzeitig erkennen, welche Form des Zusammenschlusses bei der Tarif- und Interessengemeinschaft vorliegt. Die einheitliche Preisgestaltung und die Vereinbarung von Geschäftsgebräuchen geben der Tuig das Gepräge eines Preis- und Konditionenkartells. Eine Interessengemeinschaft besteht in diesem Falle nur dem Namen nach, nicht dagegen im volkswirtschaftlichen Sinne. Liefmann¹⁾ sagt hierüber folgendes: „Unter Interessengemeinschaften versteht man vertragmäßige Vereinbarungen zwischen zwei oder drei, selten mehr selbständig bleibenden Unternehmungen, die Gewinne untereinander nach einem vereinbarten Schlüssel verteilen.“ Von einer Gewinnverteilung ist jedoch in dem Tuigvertrag keine Rede. Inhaltlich ist die Tuig somit keine Interessengemeinschaft. Vielmehr stellt sie ein Preis- und Konditionenkartell dar.

Von den zahlreichen Definitionen des Kartells sei die Begriffsbestimmung von Herbert von Beckerath²⁾ herangezogen: „Man kann das Kartell definieren als vertragmäßige Vereinbarung selbständig bleibender Unternehmer zur Regu-

¹⁾ Liefmann, Robert, Kartelle und Trusts, Stuttgart 1924, 6. Aufl.

²⁾ H. v. Beckerath, Industrielle Kartellprobleme der Gegenwart, Berlin 1926.

lierung des Marktes.“ Der Zweck des Kartells wird nochmals im Nachsatz betont, indem er sagt: „Die Konkurrenz wird reguliert, nicht aufgehoben.“ In ähnlichem Sinne bestimmt Sombart¹⁾ den Begriff des Kartells: „Unter Kartellen verstehen wir Zweckverbände selbständiger Unternehmer gleicher Erwerbszweige zu fortgesetzter Regelung der Marktverhältnisse mit konkurrenzausschließender Tendenz.“ Wenn auch in der Zielsetzung des Kartells andere Auffassungen vertreten werden, wie Liefmann die monopolitische Beherrschung des Marktes, Erwin von Beckerath die Gewinnsicherung hervorhebt, so stimmen doch alle darin überein, daß ein Kartell ein Verband selbständig bleibender Unternehmer ist, der dem wirtschaftlichen Handel seiner Mitglieder gewisse Beschränkungen auferlegt.

Die Merkmale des Kartells sind bei der Tuig gegeben. Wie bereits dargelegt wurde, ist die Tuig eine vertragliche Vereinbarung der drei Reichsvereinigungen, die sich ihrerseits aus nur selbständigen Unternehmern zusammensetzen. Es liegt somit keine kapitalmäßige, sondern eine rein juristische Bindung von Unternehmern vor, deren wirtschaftliche und rechtliche Selbständigkeit unangetastet bleibt. Daß nur eine vertragliche Vereinbarung vorliegt, wird ausdrücklich im § 2 Absatz II des Tuigvertrages betont, welcher sagt: „Wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb ist ausgeschlossen.“ Die wirtschaftliche Gebundenheit der Mitglieder liegt in der Verpflichtung zur Einhaltung der Tarife und der von der Tuig aufgestellten Geschäftsgebräuche für das Möbeltransportgewerbe. Hierdurch wird zwar die Konkurrenz nicht aufgehoben, wohl aber reguliert, da zwischen den rund 2500 Unternehmungen, die der Tuig angeschlossen sind, der Wettbewerb nicht gänzlich ausgeschaltet ist und ihnen außerdem 1000 bis 1200 Außenseiter allein im Deutschen Reiche gegenüberstehen. Aus dem Zwang zur Einhaltung der Preise und zur Anwendung der Geschäftsgebräuche und Geschäftsbedingungen ergibt sich der Charakter der Tuig als ein Preis- und Konditionenkartell.

Bei der großen Zahl der mittelbaren Mitglieder der Tuig wäre das Bestehen des Kartells gefährdet, wenn nicht scharfe Bestimmungen zur Bekämpfung des Außenseitertums vorhanden wären. Aus diesem Grunde ist es den Mitgliedern der Tuig strengstens untersagt, für Möbeltransporteure, die keiner der drei Reichsvereinigungen angehören, Transporte an- oder abzufahren, deren Möbelwagen zu benutzen, aufzubewahren oder ihnen eigene Möbelwagen zu überlassen. Ein Arbeiten mit Außenseitern ist demnach in jedem Falle verboten. In Anwendung dieses Grundsatzes dürfen Anweisungen zur Auslieferung von Möbelwagen der Tuigmitglieder an solche Möbeltransporteure, die der Gemeinschaft nicht angeschlossen sind, weder erteilt noch angenommen werden. Mithin müssen alle Zuweisungen stets an Mitglieder, die einer der drei Reichsvereinigungen angehören, erfolgen.

b) Die Reichsvereinigungen. Es wurde schon erwähnt, daß die Tarif- und Interessengemeinschaft von drei Vereinigungen gebildet wird: der Deutschen Möbeltransportgesellschaft, dem Internationalen Möbeltransportverband und der Zentralstelle des Deutschen Möbeltransportes. Reichsvereinigungen werden sie hier genannt, weil alle drei Verbände sich über das ganze Deutsche Reich erstrecken, und da die meisten Mitglieder innerhalb seiner Grenzen ihre Betriebe unterhalten. Sie sind die führenden Vereinigungen im Möbeltransportgewerbe, denen die Unternehmungen unmittelbar angehören im Gegensatz zur Tuig, die nur ein Dachverband der drei Vereinigungen ist. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Wirkungskreise des Spitzenverbandes und der Reichsvereinigungen sich nicht

¹⁾ Sombart, Werner, Der moderne Kapitalismus, Band 3: Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus, 2. Halbband, München und Leipzig 1927.

decken. Die meisten Bestimmungen der Tuig haben nur innerhalb des Deutschen Reiches Geltung, während alle drei Verbände auch im Auslande sowohl innerhalb wie außerhalb Europas Mitglieder haben, wo ihre eigenen Satzungen anwendbar sind.

Die Ursachen, die zur Entstehung der Reichsvereinigungen führten, sind weiter oben erwähnt worden. Darin wurde auch das unterscheidende Merkmal der drei Verbände angedeutet. Während die Deutsche Möbeltransportgesellschaft und der Internationale Möbeltransportverband an ihrem Grundsatz festhalten, an jedem Orte nur durch ein einziges Mitglied vertreten zu sein, kennt die Zentralstelle diese Einschränkung nicht.

Der Grund, weshalb die Deutsche Möbeltransportgesellschaft und der Internationale Möbeltransportverband an jedem Orte nur durch ein Mitglied vertreten sind, ist aus den Bestimmungen über den Verkehr der Mitglieder untereinander zu ersehen. Da sie gleichzeitig den Verkehr mit Nichtmitgliedern regeln, kommt ihnen besondere Bedeutung zu. Nach den Satzungen der Deutschen Möbeltransportgesellschaft gilt als wichtigste Vorschrift hierüber, daß jede der Gesellschaft angehörende Unternehmung verpflichtet ist, alle Ferntransporte dem betreffenden Mitgliede am Bestimmungsorte zu überweisen. Das gleiche ist geboten, wenn statt der Entladung die Beladung am auswärtigen Orte zu erfolgen hat. Eine Überweisung eines Auftrages an ein Nichtmitglied ist ausgeschlossen und untersagt. Man nennt diese Bestimmung kurz die Zuweisungspflicht. Sie ist für jedes Mitglied von besonderer Wichtigkeit, da es neben seinen eigenen Transportaufträgen kraft dieser Vorschrift alle Be- und Entladungsaufträge sämtlicher auswärtigen Verbandsfirmen erhält. Hierdurch sind die Mitglieder der Wahl ihrer Adreßpediteure enthoben, so daß ein Wettbewerb um die Zuweisungen wie bei der Zentralstelle nicht entstehen kann. Die Zuweisungspflicht wird wesentlich durch die Vorschrift erleichtert, daß jedes Mitglied gehalten ist, alle Wagen durch Verbandskollegen kostenfrei aufzubewahren.

Eine Ausnahme von dieser Regel ist nur dann zulässig, wenn es sich um Rückladungen von Nichtmitgliedern direkt an diese handelt, oder wenn die Abfuhr und Entladung durch den Auftraggeber mittels eigener Leute und Pferde erfolgt. Liegt dagegen eine Rückladung von Wagen eines Nichtmitgliedes unter gleichzeitiger Benutzung eigener oder solcher von Verbandsmitgliedern vor, so ist der gesamte Transport nur an die Verbandsfirma abzusenden, also auch der oder die fremden Wagen.

Gleich den Zuweisungen soll auch das Verleihen der Möbelwagen auf den Kreis der Mitglieder beschränkt bleiben. Im Interesse der Wagenbesitzer und des gesamten Möbeltransportes ist jedoch ein Verleihen der Wagen gestattet, wenn der Leiher der Tuig angehört. In diesem Falle muß aber der Transport eines Mitgliedes der Deutschen Möbeltransportgesellschaft überwiesen werden, falls ein solches am Platze ist; es sei denn, daß der Leiher ein eigenes Möbeltransportgeschäft am Be- oder Entladeorte unterhält und diese Arbeit selbst ausführt. Um andere Verfügungen der leihenden Firma von vornherein auszuschließen, ist beim Überlassen der Möbelwagen an solche Mitglieder der Tuig, die nicht der Deutschen Möbeltransportgesellschaft angehören, schon beim Angebot vorzuschreiben, daß die Abfuhr nur durch ein Mitglied der Deutschen Möbeltransportgesellschaft erfolgen darf, sofern ein solches am Platze ist. Der Verleiher ist fernerhin verpflichtet, dem Mitgliede am Be- oder Entladeorte das Verleihen seines Wagens an ein Nichtmitglied sofort anzuzeigen.

Um dieser Bestimmung besonderen Nachdruck zu verleihen, sind dem zuwid-

handelnden Mitglieder schwere Strafen angedroht. Wird ein Verstoß gegen diese Vorschriften festgestellt, so ist außer den zu verhängenden Strafen dem umgangenen Mitgliede von dem Verleiher ein Drittel des An- und Abfuhrtarifes als Entschädigung für jede Ladung zu zahlen. Wird ein Mitglied von dem Auftraggeber angewiesen, seinen Transport an ein Nichtmitglied zu überweisen, so ist den ausgeschalteten Verbandskollegen ebenfalls ein Drittel der An- und Abfuhrspesen als Entschädigung zu zahlen. Außerdem hat der Verbandsspediteur dafür Sorge zu tragen, daß die Wagen nach Entladung sofort auf den Standplatz des Mitgliedes an dem betreffenden Orte gebracht werden.

Die gleichen Bestimmungen gelten für den Internationalen Möbeltransportverband. Aus ihrer Bedeutung für die einzelnen Mitglieder und ihrer Schärfe geht hervor, warum der Grundsatz des einzigen Platzvertreters der Eckstein der Organisation der beiden ältesten Reichsvereinigungen geworden ist.

c) Die Landes- und Provinzialverbände. Nachdem die Reichsvereinigungen gegründet worden waren, erkannte man, daß das Gebiet, auf dem sie wirkten, zu umfangreich war, um alle Angelegenheiten so zu bearbeiten, wie es im Interesse der Beteiligten erforderlich war. Es ergaben sich Fragen, die teils Ortsinteressen behandelten, teils einen größeren Kreis von Mitgliedern angingen, ohne aber die Gesamtinteressen der Reichsvereinigungen zu berühren. Um auch sie wirksam bearbeiten zu können, gründete man zunächst Ortsvereinigungen und schaltete später ein Zwischenglied ein: die Landes- und Provinzialverbände. Die Landesverbände entstanden in den kleineren Ländern und dehnten sich über das ganze Staatsgebiet aus, während in den einzelnen Provinzen, zuweilen unter dem Zusammenschluß mehrerer, Provinzialverbände gegründet wurden.

Die Landes- und Provinzialverbände sind selbständige Vereine, die in keinem unmittelbar untergeordneten Verhältnis zur Tarif- und Interessengemeinschaft oder zu den Reichsvereinigungen stehen. Nur die Tuig hat ein beschränktes Aufsichtsrecht, da die Satzungen und Tarife der Landes- und Provinzialverbände von ihr genehmigt sein müssen, um Geltung zu haben.

Mitglieder der Verbände sind die in ihrem Bezirk ansässigen Möbeltransportunternehmen, soweit sie einer der drei Reichsvereinigungen angehören. Im Gegensatz zur Tuig sind hier die Firmen unmittelbare Mitglieder der Landes- und Provinzialverbände ohne Rücksicht darauf, welcher Reichsvereinigung sie angeschlossen sind. Der Beitritt zu einem Provinzialverbande ist für die Unternehmen zwingend, da nach § 29 des Tuigvertrages alle Mitglieder der Reichsvereinigungen verpflichtet sind, Landes- oder Provinzialverbänden anzugehören bzw. sofort beizutreten, sobald die Satzungen dieser Verbände von der Tuig genehmigt und veröffentlicht sind. Der nichterfolgte Beitritt oder die Ablehnung der Aufnahme zieht den sofortigen Ausschluß aus dem Reichsverbande nach sich; jedoch hat der betreffende Reichsverband das Recht, nach Prüfung der Sachlage aus wichtigen Gründen von diesem Ausschluß abzusehen. Wird ein Mitglied aus seiner Reichsvereinigung ausgeschlossen, so darf es von keiner anderen Reichsvereinigung aufgenommen werden. Dadurch soll verhindert werden, daß ungeeignete Elemente der Tuig angehören, da die Landes- und Provinzialverbände besser in der Lage sind, sich von den Eigenschaften des aufzunehmenden Möbelspediteurs ein Bild zu machen.

Die Aufgaben der Landes- und Provinzialverbände sind im wesentlichen folgende:

1. die Förderung und Wahrung der provinziellen Interessen durch eigene von ihnen zu ernennende Organe;

2. die Beratung provinzieller Angelegenheiten auf den Hauptversammlungen;
3. die Vereinbarung verbindlicher Bestimmungen, insbesondere die Erstellung von Provinzialtarifen;
4. die Schlichtung von Streitigkeiten, soweit das Provinzialschiedsgericht dafür zuständig ist.

Als wichtigste Aufgabe hiervon ist die Aufstellung von Provinzialtarifen zu betrachten. Sie ist zulässig, soweit nicht durch den von der Tuig herausgegebenen Reichstarif Grenzen gezogen sind. Da letzterer bei einer Entfernung von 50 km beginnt, ist es den Landes- und Provinzialverbänden freigestellt, Tarife bis zu dieser Entfernung aufzustellen.

d) Die Ortsvereinigungen. Die letzte Stufe der Verbandsorganisation wird von den Ortsvereinigungen gebildet. Sie sind zum Teil die ersten Verbände im Möbeltransportgewerbe überhaupt, zum größeren Teil allerdings erst nach Gründung der Reichsvereinigungen ins Leben gerufen worden. Die Ursachen, die zu ihrer Entstehung geführt haben, sind schon kurz im vorigen Abschnitt gestreift worden. Die Ortsvereinigungen wurden aus der Erkenntnis heraus gegründet, daß nicht alle Angelegenheiten einer Vereinigung, die sich über ein Land oder über das ganze Reich erstreckt, soweit sie nur die Mitglieder eines einzelnen Platzes betreffen, von einer der größeren Organisationen bearbeitet oder in einer Weise berücksichtigt werden können, wie es im Interesse der Ortsmitglieder erforderlich wäre.

Gleich den Provinzialverbänden sind die Ortsvereinigungen im Rahmen der Verbandsorganisation selbständige Einrichtungen. Sie sind kein zwingender Bestandteil der gesamten Organisation, sondern ihr Bestehen ist von dem Willen der Ortsmitglieder, die die Lokalvereinigung bilden, abhängig. Nur müssen auch hier ihre Satzungen und Tarife vor ihrem Inkrafttreten von der Tuig genehmigt sein. Mitglieder der Ortsvereinigungen sind die an einem Platze ansässigen Unternehmungen, die einem der drei Reichsverbände angehören. Soweit Ortsvereinigungen bestehen, müssen diese Betriebe ihnen beitreten, falls nicht besondere Ausnahmen gestattet werden. Auf Grund dieser Bestimmung sind hier gleichfalls die Mitglieder aller Reichsverbände in den Ortsvereinigungen vertreten.

Da an kleineren Plätzen nur wenige Möbelspediteure vorhanden sind, beschränken sich die Ortsvereinigungen auf die mittleren und größeren Städte. Oft sind sie wegen der geringen Zahl der Möbeltransporteure keine Fachverbände für den Möbeltransport, sondern umfassen einen größeren Kreis von Spediteuren und Fuhrunternehmern, unter denen die Möbelspediteure eine besondere Gruppe bilden. Die Ortsvereine dienen zur Regelung und Förderung von Ortsangelegenheiten, worunter insbesondere folgende Punkte fallen:

1. die Vertretung der örtlichen Interessen durch einen Beauftragten am Orte selbst;
2. die Besprechung und Beschlußfassung über örtliche Fragen innerhalb regelmäßiger kurzer Fristen;
3. die Erstellung von Stadttarifen;
4. die Schlichtung örtlicher Streitigkeiten;
5. der Abschluß von Tarifverträgen mit den örtlichen Arbeitnehmerorganisationen.

Neben der Erstellung von Stadttarifen erfüllen die Ortsvereinigungen eine wichtige Funktion durch den Abschluß von Tarifverträgen mit den Angestellten- und Arbeitnehmerorganisationen. Da letztere wegen der verschiedenartigen Wirtschaftsverhältnisse der Städte Ortsgruppen gebildet haben, die die Forderungen

ihrer Mitglieder vertreten, ist ein örtlicher Zusammenschluß der Arbeitgeber besonders am Platze. Die Ortsvereinigung der Möbelspediteure ist daher gleichzeitig auch Arbeitgeberverband. Die Regelung der Arbeitsverhältnisse erfolgt hier wie auch in den meisten anderen Wirtschaftszweigen zunächst durch einen Rahmen-tarifvertrag, der durch den Gehalts- bzw. Lohntarif ergänzt wird.

(Schluß folgt.)

Die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Werft-, Waggon- und Automobilindustrie seit der Stabilisierung.

Von Dr. Alfred Ditgen, Köln.

Es ist bekannt, daß die deutsche Wirtschaft aus dem Taumel der Inflation in eine schwere Krisis hineingeriet, als Ende 1923 die Stabilisierung der Mark gelang. In ihrer vollen Schärfe wirkte sich diese Krisis allerdings erst von etwa Mitte 1925 an aus. Ihre Ursachen dürften ebenfalls in Erinnerung sein. Im wesentlichen waren es die mit ihren Anfängen in die Kriegswirtschaft zurückreichende Aufblähung des Produktionsapparates auf der einen, der Verlust der Auslandsmärkte und die Verarmung der heimischen Bevölkerung auf der anderen Seite. Angebot und Nachfrage klapften weit auseinander.

Die Krisis und die daran anschließende, bis Mitte 1926 anhaltende Depression hatten eine zwar sehr schmerzhaft, aber doch unausbleibliche Bereinigung zur Folge. Eine Unzahl von Zusammenbrüchen verminderte allmählich die Produktionskapazität auf ein erträgliches Maß. Andererseits erstarkte auch die Konsumkraft des Inlandes in zunehmendem Maße. So war der Weg für eine Wendung der Konjunktur geebnet. Der englische Bergarbeiterstreik gab den ersten Anstoß zur Besserung. Zunächst profitierten der Bergbau und die Verkehrsbetriebe, Schifffahrt und Eisenbahn. Von hier aus pflanzte sich die Bewegung fort auf alle Industriezweige. Aber noch immer erwies sich die Angebotsseite als zu groß. Die Auslandsmärkte waren nur schrittweise wiederzugewinnen. Andererseits verschärfte sich die Konkurrenz des Auslandes auf den inländischen Märkten. Die Kriegswirtschaft hatte sie gestärkt, keine Inflation sie in ihrer Entwicklung gestört, oder aber neue Inflationsländer richteten dieselbe Verwirrung an, die zuvor Deutschland angerichtet hatte. So konnte der Aufstieg nur unter großen Mühen erkämpft werden. Die Zahl der Zusammenbrüche ging zwar immer weiter zurück, aber der Konkurrenzkampf machte doch sehr häufig einen Zusammenschluß notwendig, und es ist interessant zu beobachten, daß die Konzentrationsbewegung gerade in den letzten drei Jahren einen bisher nicht gekannten Umfang erreicht hat. Die Besserung der Wirtschaftslage hat bis heute standgehalten. Um die Jahreswende 1927/28 machten sich allerdings die ersten Anzeichen eines Umschwungs bemerkbar, ohne daß jedoch bisher ein nennenswerter Rückgang in der Gesamtbeschäftigung zu verzeichnen wäre.

Das ist in großen Zügen der Verlauf der deutschen Konjunktur seit Stilllegung der Notenpresse. Die wirtschaftliche Entwicklung der Verkehrsmittelindustrie, von der hier die Werft-, Waggon- und Kraftfahrzeugindustrie eine besondere Darstellung erhalten sollen, war im großen und ganzen der der übrigen deutschen Industrie gleichgerichtet. Nur war der Rückschlag vielleicht noch schwerer als in irgend einem anderen Industriezweige, auch eine Gesundung scheint hier noch nicht in dem Maße eingetreten zu sein, wie auf den meisten anderen Produktionsgebieten.

Ganz besonders groß wurde mit Beendigung der Inflation die Notlage im Schiffbau. Schuld daran war, wie das für sämtliche Wirtschaftszweige allgemein angeführt wurde, in erster Linie die Aufblähung des Produktionsapparates durch die Kriegs- und Inflationswirtschaft einerseits und ein großer Mangel an Beschäftigung andererseits. Während des Krieges war die deutsche Werftindustrie vorwiegend für den Kriegsschiffbau bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt gewesen. Für nach dem Kriege erhoffte sie eine weitere Steigerung ihres Beschäftigungsgrades in anbetracht der ungeheuren Verluste, welche die deutsche Handelsflotte erlitt, und des nach der Hungerblockade zu erwartenden großen Aufschwungs im Welthandel. Gestützt auf diese Erwartungen und im Hinblick auf ihre augenblickliche starke Anspannung hatten die Werften schon während des Krieges eine erhebliche Erweiterung ihrer Anlagen vorgenommen. Dazu entstanden noch elf neue Werften mit den modernsten Einrichtungen und dementsprechend großer Leistungsfähigkeit. Es läßt sich nicht mit Sicherheit abschätzen, um wieviel die Gesamtkapazität sich dadurch gegenüber der Vorkriegszeit erhöht hatte, aber mit 50 % dürfte die Steigerung gewiß nicht zu hoch angesetzt sein.

Die Revolutionszeit brachte mit ihren Unruhen, Arbeiterstreitigkeiten und ihrem Mangel an Schiffbaumaterial noch starke Störungen, die den Schiffbau etwa zwei Jahre zum großen Teile brach legten. Auch wegen der Unsicherheit im Reedereigeschäft setzte der Wiederaufbau der Handelsflotte nur zögernd ein, und des öfteren mußten Stilllegungen oder Betriebseinschränkungen vorgenommen werden. Ganz besonders litten natürlich auch für die Folgezeit die Marinewerften in Kiel und Wilhelmshaven Not, denen durch den Krieg der Lebensnerv durchschnitten war. Erst 1920 änderte sich die Lage mit einem Schlage, als die Reeder im Frühjahr mit neuen Aufträgen herausrückten. Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse hatten sich geklärt, vor allem auch die Frage der Auslieferung der Neubauten an die Entente, der Materialmangel war behoben, auch die allgemeine Sicherheit war allmählich wiedergekehrt. Der Wiederaufbau konnte, gestützt auf die Entschädigungszahlungen des Reichs in vollem Maße in Angriff genommen werden. In welchem Maße der Schiffbau an dem Wiederaufbau der Handelsflotte, welche durch Ablieferungen und Kriegsverluste von einem Höchststande von 5 459 000 Br.-R.-T. im Jahre 1914 auf 672 700 Br.-R.-T. im Jahre 1920 heruntergegangen war, Anteil nahm,¹⁾ geht aus der Übersicht auf Seite 57 hervor.

Die Rekordziffern von 1920 und 1921, welche selbst die von 1913 um ein Beträchtliches übersteigen, halten nicht stand. Schon 1922 gehen die Bestellungen zurück, so daß der Baubestand um fast $\frac{1}{2}$ Million Br.-R.-T. sinkt. „In vollkommener Überschätzung der vom Reich zu gewährenden Abfindungssummen waren Bauprogramme aufgestellt worden, die von der Schiffbautreuhandbank nachher wegen der Unmöglichkeit ihrer finanziellen Durchführung annulliert werden mußten.“²⁾ 1923 sinkt der Baubestand wiederum um über 500 000 Br.-R.-T. und erreicht einen bisher nicht gekannten Tiefstand. Mit zunehmender Geldentwertung macht sich der Kapitalmangel sowohl bei Werften wie bei Reedern in steigendem Maße bemerkbar und zwingt zu immer weiterer Einschränkung der Aufträge.

¹⁾ Der Bestand der Flotte vermehrte sich auch beträchtlich durch Rückkauf beschlagnahmter und ausgelieferter Schiffe.

²⁾ Priester, Hans E., Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt. Berlin 1926, S. 88.

Übersicht über den Baubestand und die fertiggestellte Tonnage bei den Werften (Br.-R.-T.)¹⁾.

Jahr	Baubestand (einschl. der Bauaufträge)	Fertigstellungen
1913	1 346 000	380 400
1920	1 705 400	325 900
1921	1 726 400	445 400
1922	1 258 000	624 800
1923	716 600	417 800
1924	637 300	249 800
1925	545 100	280 900
1926	632 000	259 300
1927	786 100	261 100

Um jedoch den Beschäftigungsgrad im Schiffbau zu erkennen, geht man wohl richtiger von der Zahl der Fertigstellungen aus. Diese steigen ebenfalls von 1920 an. Die Kurve läuft dann aber ein Jahr hinter der Auftragsbestandskurve her. Der Höhepunkt wird erst 1922 erreicht und selbst 1923 sind die Fertigstellungen noch um ungefähr 10 % größer als 1913. Gemessen an der Leistungsfähigkeit ist aber schon der Beschäftigungsgrad dieses Jahres als unzureichend zu bezeichnen. Wenn man annimmt, daß 1913 die Werftindustrie mit 380 400 Br.-R.-T. Neubauten voll beschäftigt war, und diese Kapazität gleich 100 setzt, so ergibt sich unter Zugrundelegung der 1922 erzielten Höchstleistung eine Steigerung um 65 % gegenüber der Vorkriegszeit, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die Leistungsfähigkeit selbst mit 625 000 Br.-R.-T. noch nicht erschöpft war. Man kann also sagen, daß die Kapazität der Werftindustrie während der Inflationsjahre eine weitere Ausdehnung erfahren hat.

Mit Eintritt der Stabilisierung geht der Baubestand weiter zurück, ganz besonders aber die Zahl der Fertigstellungen. Jetzt machte sich der Kapitalmangel erst recht bemerkbar, um so mehr als gerade im Schiffbau das Kapital auf lange Zeit gebunden wird. Dazu kam, daß sich der gesamte Weltschiffbau in einer schweren Depression befand, von der der deutsche Schiffbau infolge der Durchführung des Wiederaufbauprogramms bisher verschont geblieben war, deren Auswirkungen sich nunmehr aber auch in Deutschland bemerkbar zu machen begannen.

Die Welthandelsflotte hatte trotz der ungeheuren Kriegsverluste auf dem alten Friedensstand erhalten werden können und wies 1919 eine Tonnage von 50,9 Mill. Br.-R.-T. auf gegenüber einem Friedensstand von 49,09 Mill. Br.-R.-T. 1914. Daß es gelang, die Kriegsverluste durch Neubauten so schnell auszugleichen, läßt schon darauf schließen, daß die Werftindustrie in allen Schiffbauländern zu übermäßiger Entfaltung gekommen war. In den folgenden Jahren hatte die Welttonnage sich noch ganz beträchtlich vermehrt und betrug

1920	57,3	Mill. Br.-R.-T.
1921	62,0	„
1922	64,37	„
1923	65,17	„

Demgegenüber aber war der Welthandel, entgegen den Erwartungen, auf ein außerordentlich tiefes Niveau gesunken. Hohe Zollschranken, Einfuhrverbote

¹⁾ Nach den Angaben des Germanischen Lloyd.

und Inflationen taten dem Güterverkehr starken Abbruch, andererseits war auch der Passagierverkehr durch Einwanderungsverbote oder Kontingentierungen, durch Störungen im geschäftlichen Verkehr usw. sehr behindert. So standen dem um ein beträchtliches vermehrten Angebot an Schiffsraum eine bedeutend verminderte Nachfrage im Personen- und Güterverkehr gegenüber. Eine Krisis war unter solchen Umständen für die Schifffahrt unausbleiblich.

Es ist erklärlich, daß der Überfluß an Schiffsraum auf dem Weltfrachtenmarkte sich auf dem Wege über die deutschen Reedereien auch in der deutschen Schiffbauindustrie in einem weiteren Nachlassen der Aufträge bemerkbar machte. 1925 erreichte der Baubestand mit 545 100 Br.-R.-T. seinen tiefsten Stand und betrug nur noch 40 % des Baubestandes von 1913.

Für 1926 zeigt die Auftragsziffer bereits wieder ein Ansteigen. Es ist jedoch zu beachten, daß die Besserung erst Ende des Jahres einsetzt. Nach den vierteljährlichen Ausweisen von Lloyds Register wird sogar erst Ende des dritten Vierteljahres 1926 der tiefste Stand mit rund 127 000 Br.-R.-T. erreicht. Dann aber setzt eine plötzliche, ganz erhebliche Besserung ein. Der Grund für die neuen Aufträge ist in dem guten Reedereigeschäft zu suchen, das der englische Bergarbeiterstreik zur Folge hatte. Obschon der Streik bereits Mitte 1926 begann, profitierte der Schiffbau etwa erst ein Vierteljahr später davon. Dies ist so zu erklären, daß man im Anfang die Dauer des Streiks nicht übersehen konnte, daß sich auch erst Gewinne angesammelt haben mußten, bevor Aufträge erteilt werden konnten. Anfangs wurden sogar die Reparaturen auf ein Mindestmaß beschränkt, da der Schiffspark bis zum äußersten in Anspruch genommen werden mußte. 1927 setzte sich die einmal eingetretene Besserung fort und hielt mit dem Wiederanstieg der allgemeinen Konjunkturkurve das ganze Jahr über an. Hapag und Lloyd erteilten allein Ende 1926 und Anfang 1927 Aufträge in Höhe von 350 000 Br.-R.-T., die den beauftragten Werften Beschäftigung bis in das Jahr 1928 hinein sicherten.

Die Fertigstellungen haben sich dagegen nach dem Tiefstande von 1924 nur wenig erholt, so daß auch 1927 noch als sehr schlechtes Beschäftigungsjahr erscheint. Es ist aber zu berücksichtigen, daß in diesem Jahre doch eine große Zahl von Neubauten in Angriff genommen worden ist, die erst 1928 in den Ablieferungsziffern erscheint. Also auch hinsichtlich des Beschäftigungsgrades kann das Jahr 1927 als das erste wirkliche Besserungsjahr angesprochen werden. Ob aber die Aufträge des Jahres 1927 und damit die Wiederbelebung der Bautätigkeit nur eine vorübergehende Erscheinung sind, oder ob sich der in den Jahren 1923—1926 unterbrochene Wiederaufbau der Handelsflotte in diesem Ausmaß wird fortsetzen lassen, hängt nicht nur von der Weiterentwicklung der Konjunktur ab, sondern auch zum großen Teile von dem Eingang der Entschädigungszahlungen für das beschlagnahmte Eigentum deutscher Reedereien in den Vereinigten Staaten. Gleichwohl werden „bei dem gegenwärtigen Umfang der Handelsflotte die jährlichen Erneuerungsbauten dem Schiffbau eine gewisse“, wenn auch im ganzen nicht hinreichende „Beschäftigung sichern, so daß also der Stillstand von 1925/26 als überwunden anzusehen ist“.¹⁾

Die Krisenzeit hat von der deutschen Werftindustrie schwere Opfer gefordert und war von zahlreichen Zusammenbrüchen angefüllt. „Erinnert sei an die Stilllegung der Norderwerft in Emden, der Norddeutschen Unionwerke in Tönningen, der Hamburger Elbeschiffswerft, der Braker Werft in Oldenburg, an

¹⁾ Der deutsche Seeschiffbau im Jahre 1927. Ulrich Köhn. Marine-Rundschau 1928 Heft 4, S. 173.

die vorübergehende Beschäftigungslosigkeit auf der Germaniawerft in Kiel, auf der Frerichswerft in Einswarden, auf den Howaldtswerken in Kiel, auf den Ostseewerken in Stettin, auf der Flenderwerft in Lübeck, auf der Reiherstiegwerft und Deutschen Werft in Hamburg, auf der Neptunwerft in Rostock¹⁾ Aber mit diesen Stilllegungen war noch immer keine hinreichende Angleichung an die stark verminderte Nachfrage im Schiffbau erfolgt. Die neuen Aufträge fielen zur Hauptsache nur „einigen wenigen technisch und finanziell leistungsfähigen Werften zu, während die zahlreichen mittleren und kleineren Werften keine oder wenig lohnende Aufträge hatten“²⁾ Vor allem litten die zahlreichen kleinen Ostseewerften Not, die weniger auf den Neubau als auf das Reparaturgeschäft eingestellt sind.

Der in den Jahren 1924—1926 erfolgte Abbau hatte also noch keine endgültige Sanierung in der deutschen Werftindustrie gebracht. Der in natürlicher Auslese sich vollziehende Reinigungsprozeß führte nicht ans Ziel, zum großen Teile deswegen, weil einmal die öffentliche Hand mit Unterstützungskrediten eingriff, zum andern weil die an der Werftindustrie stark beteiligte Schwerindustrie an ihrem Besitz auch unter größten Verlusten lange festhielt. So wurde mancher Zusammenbruch durch eine Sanierung hintangehalten. Kapitalzusammenlegungen konnten aber nur Palliativmittel von vorübergehender Wirkung sein. Denn solange nicht für Beschäftigung gesorgt war, blieben die Schwierigkeiten bestehen. Die Kapazität war noch immer zu groß.

So wurde Ende 1926 von neuem der Plan des Zusammenschlusses aufgegriffen, nachdem bereits ein Jahr vorher ein dahingehender Plan des Stettiner Vulcan, der auch Stilllegungen vorsah, vornehmlich an dem Widerstand von Blohm & Voß gescheitert war. Die Lage war besonders kritisch geworden. Der Baubestand belief sich Ende September auf nur mehr 127 321 Br.-R.-T. Andererseits war auch der Weg für den Zusammenschluß dadurch freigeworden, daß die Industrie zum Teil ihre Beteiligungen abgestoßen hatte. Diesmal ging die Initiative von der Bankwelt aus. Die J. F. Schröderbank in Bremen, die selbst an der A.-G. Weser stark interessiert war, versuchte durch einen großzügigen Plan, alle Werften an Elbe und Weser zusammenzubringen, diesmal aber ohne Beteiligung von Blohm & Voß, die bei ihrer engen Verbindung mit Hapag und ihrem dadurch gesicherten Auftragsbestand doch schwerlich zu gewinnen gewesen wäre. In Hamburg setzte man jedoch den Bestrebungen von Schröder Widerstand entgegen, weil man ein Eindringen in das Hamburger Geschäft befürchtete. Man muß sich hierbei die Rivalität von Hapag und Lloyd vor Augen halten, sowie den Umstand, daß Schröder bei Lloyd maßgebend beteiligt war. Tatsächlich gelang es den Gegnern der Aktion, die Deutsche Werft Hamburg und den Bremer Vulcan durch Zusicherung von Aufträgen aus Hamburger Kreisen von dem Plane abzubringen. So blieben die Bestrebungen Schröders auf halbem Wege stecken. Lediglich die A.-G. Weser, Bremerhaven, die Joh. C. Tecklenborg A.-G., Wesermünde, und der Hamburger Vulcan, die Hamburger Werft des Stettiner Vulcan kamen zusammen und bilden den Kern des Deschimag Konzerns.

Gleichzeitig entstand als Ergebnis der Gegenaktion in Hamburg ein neuer Konzern unter Führung der Deutschen Werft. Diese nahm durch Fusion die Reiherstiegwerft auf, welche sich acht Monate vorher selbst mit der Maschinen-

¹⁾ Die Konzentration in der deutschen Werftindustrie. Die Wirtschaftskurve 1927 Heft 3, S. 297 f.

²⁾ Die Konzentration in der deutschen Werftindustrie a. a. O. S. 297.

fabrik von Wetzel & Freytag zusammengeschlossen hatte. Dieser Konzern bedeutete als zweitgrößtes Unternehmen an der Elbe nächst Blohm & Voß ein neues großes Hindernis für die Bestrebungen der Schröderbank.

Gleichwohl wurden von Bremen aus die Bemühungen fortgesetzt. Zunächst bezog man auch den Stettiner Vulcan, der durch die Abtrennung des Hamburger Vulcan für sich allein lebensunfähig geworden war, in den Konzern ein. Weiterhin wurden durch Erwerb von 75prozentigen Aktienmajoritäten angegliedert die G. Seebeck A.-G., Geestemünde, die Nüske & Co. A.-G., Stettin, und die A.-G. Neptun, Rostock. Weitere Verhandlungen schweben, und inoffiziell gehören auch schon die J. Frerichs & Co., Einswarden, und die Stettiner Oderwerke dem Interessenkreis des Deschimag-Konzerns an. Aus jüngster Zeit liegen sogar Anzeichen dafür vor, daß selbst zwischen den beiden Hauptgruppen, der Deschimag und der von Blohm & Voß geführten Hamburger Gruppe, sich eine Verständigung anbahnt.

Gerade die Beseitigung dieses Konfliktes, der Ursache für unnützes Gegen-einanderarbeiten, wäre im Interesse der gesamten deutschen Werftindustrie sehr zu begrüßen. Aber es wäre töricht, von dieser Verständigung allein die Gesundung im deutschen Schiffbau zu erwarten. Die Zersplitterung bleibt auch weiterhin noch sehr groß, namentlich an der Ostsee. Vor allem aber wird man an weiteren Stilllegungen beträchtlichen Ausmaßes nicht vorbeikommen. Damit erst packt man das Übel an seiner Wurzel, der Überkapazität. Die Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffbaus betrug 1927 nach sachverständiger Schätzung immer noch 800 000 T., während sich die Ablieferungen im gleichen Jahre insgesamt nur auf 261 000 T. beliefen. Der Zusammenschluß ist nur die Vorbedingung für planmäßige Stilllegungen und ebnet gleichzeitig den Weg für die notwendige Rationalisierung, deren technische Voraussetzungen allerdings hier schwieriger liegen als in irgend einer anderen Industrie. Solche Stilllegungen sind in dem Plane der Schröderbank vorgesehen. Das erhellt schon aus der Änderung der Taktik, die von einer Vollfusion zur 75prozentigen Beteiligung überging. Daß sie in nennenswertem Maße noch nicht vorgenommen worden sind, liegt wohl daran, daß die Konzentrationsbestrebungen erst einen gewissen Abschluß erreicht haben müssen.

Nicht weniger trübe als die Entwicklung der Werftindustrie war die, welche die Waggonindustrie nach der Stabilisierung durchzumachen hatte. Auch hier wieder war der tiefere Grund eine übergroße Kapazität, die bei einer zudem noch stark verminderten Beschäftigungsmöglichkeit zu schärfster Konkurrenz und damit zu großen Verlusten für alle führte.

Schon vor dem Kriege war der Produktionsapparat mit etwa 20 % unausgenutzt geblieben. Damit aber nicht genug, war er während des Krieges und besonders in den Inflationsjahren noch weiter ausgedehnt worden. Es mußten große Lücken im Wagenpark, die der Krieg und die Ablieferungen auf Grund des Versailler Vertrags gerissen hatten, aufgefüllt werden. So schwoll die Zahl der Waggonfabriken von 40 vor dem Kriege auf etwa 70 im Jahre 1923 an. Gemessen an der Leistungsfähigkeit hatte sich der Produktionsapparat sogar noch mehr als verdoppelt. Die Katastrophe konnte nicht ausbleiben, als nach Beendigung der Inflation die Reichsbahn, die früher allein 80 % der Aufträge erteilt hatte, 1924 mit Bestellungen ausblieb. Man kann ihr den Vorwurf nicht ersparen, daß sie die Inflation in übermäßiger Weise dazu ausgenutzt hatte, ihren Wagenpark zu vermehren, wodurch sie auch Schuld trägt an der sinnlosen Aufblähung der Waggonindustrie. Der Wagenpark erwies sich bei dem plötzlich einsetzenden Rückgang

im Verkehr, der nach vorübergehender Belebung auch in den folgenden Jahren anhielt, als viel zu groß, so daß Abgänge im Wagenpark auf lange Zeit aus dem Überschuß gedeckt werden konnten. So geriet die Waggonindustrie nach dem schnellen Aufstieg in eine beispiellose Unterbeschäftigung, die naturgemäß, ebenso wie im Schiffbau, zahlreiche Zusammenbrüche und Sanierungen zur Folge hatte.

Die Situation verschlimmerte sich für viele Unternehmen noch dadurch, daß sie für die mangelnde Beschäftigung im Waggonbau einen Ausgleich durch die Angliederung neuer Produktionszweige suchten. Schon früher hatte eine Reihe von Waggonfabriken, allerdings mit verschiedenem Erfolg, Nebenbetriebe verschiedenster Art aufgenommen. Erst recht führten die neuen in der Überstürzung wahllos aufgegriffenen Nebenbeschäftigungen zu Mißerfolgen. Sie erforderten hohe Kapitalinvestitionen, die sich zum überwiegenden Teile als unlohrend herausstellten. Namentlich diejenigen, welche sich dem Automobil-, Motoren- oder Karosseriebau zuwandten, erlitten neue Verluste, indem sie gleichzeitig in die Krisis der Automobilindustrie hineingerieten.

Der Rettungsversuch hatte also die Waggonindustrie nur noch in größere Schwierigkeiten verwickelt. Die Krisis und damit der natürliche Ausleseprozeß setzten sich während dreier Jahre mit unerbittlicher Schärfe fort, ehe es der Waggonindustrie gelang, sich aus innerer Kraft zu einer Hilfsaktion aufzuraffen. Erst Ende 1926 gelang es auf dem Wege über das Reich, die Reichsbahn zur Erteilung von neuen Aufträgen zu bewegen. „Nur durch diese indirekte Subvention (denn ein tatsächlicher Bedarf lag nicht vor) erhielt ein von den meisten Werken der Waggonindustrie projektiertes Kartell die reale Basis.“¹⁾

Unter Mitwirkung des Eisenbahnzentralamts, der Zentraleinkaufsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wurde im Dezember 1926 die Deutsche Wagenbauvereinigung gegründet. Dieses kartellartige Gebilde umfaßte 28 Unternehmen, die unter Mitwirkung der Reichsbahn ausgewählt worden waren. Die Reichsbahn verpflichtete sich, 90 % ihrer Aufträge dieser Vereinigung zuzuleiten, an denen jedes Unternehmen nach Maßgabe der ihm von vornherein zugewiesenen Quote beteiligt werden sollte. Die übrigen 10 % sollten ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zum Kartell an solche Werke verteilt werden, die sich durch besondere Konstruktionen auszeichneten. Bei dieser Zusicherung ging die Reichsbahn jedoch keine Preisbindung ein. Vielmehr suchte sie trotz ihrer Auftragspflicht zu möglichst billigen Preisen anzukommen, und indem sie den Vorbehalt machte, alle mit mehr als 5 % über den Durchschnittskosten arbeitenden Betriebe von der Belieferung auszuschließen und den ganzen Vertrag nach 2 Jahren kündigen zu dürfen, nahm sie dem Kartell den Monopolcharakter und übte gleichzeitig einen Druck auf die Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen aus. Es entstand also gewissermaßen ein Rationalisierungskartell, bei dem aber als Folge mit in die Erscheinung trat, daß sich die Betriebe in eine immer größere Kapazität hinein rationalisierten. Demgegenüber waren die Vorteile des Kartells nicht sehr groß. Vor allen Dingen erregte es den Unwillen aller Beteiligten, daß sie sich unter dem Druck der Verhältnisse eines so großen Teiles ihrer Freiheit begeben hatten. Außerdem wurde auch die Quotenverteilung von manchen als unbillig empfunden. So ist es verständlich, daß dieses Kartell von vornherein nicht als die endgültige Lösung der Frage einer Sanierung der Waggonindustrie angesehen wurde. Es ist auch zu bezweifeln, daß sich von hier aus die Lage wesentlich bessern wird, wenn es gelingt die Kartellierung auf Straßenbahn- und Privatbahnwaggons sowie auf

¹⁾ Die Dauerkrise in der Waggonindustrie. Wirtschaftsdienst 1928 Heft 16, S. 647.

das Exportgeschäft auszudehnen. Die mörderischen Preisunterbietungen fallen zwar weg, aber die Überkapazität bleibt bestehen. Sie wird dem Kartell vermutlich keinen langen Bestand sichern, wenn es nicht auf anderem Wege gelingt, den Produktionsapparat zu verringern.

Wenn man nicht dem freien Konkurrenzkampf die Auswahl überlassen will, kann dieser Weg nur die Konzentration sein. In der Waggonindustrie war bereits vor Gründung der Wagenbauvereinigung von Linke-Hofmann der Trustgedanke aufgegriffen worden. Aber die Schwierigkeiten schienen gerade hier unüberwindlich. Zunächst waren es aus historischen Gründen zu erklärende Verhältnisse, die hier entgegenstanden. Die Dezentralisation im früheren deutschen Eisenbahnwesen hatte eine starke Zersplitterung des Waggonbaus zur Folge gehabt. Vor allem aber standen betriebstechnische und persönliche Momente einer Konzentration im Wege und behindern sie auch heute noch stark. „Die Technik des Waggonbaus sowie die Wagenkonstruktion sind schon längst durchgearbeitet, so daß in dem Erwerb anderer Fabriken keine Vorteile infolge Erwerbs besonderer Konstruktionen oder Produktionsmethoden zu erzielen sind, ebensowenig wie ein vergrößerter Kundenkreis, da dieser eng begrenzt und allgemein zugänglich ist.¹⁾ In diesem letzten Punkte haben sich allerdings seit Bestehen der Wagenbauvereinigung mit einer quotenmäßigen Beteiligung die Verhältnisse geändert. Eine Arbeitsteilung zwischen zusammengeschlossenen Unternehmen kommt nur bei nahe zusammenliegenden Betrieben in Betracht, wenn nicht die Transportkosten einen beträchtlichen Teil der Rationalisierungsgewinne wieder aufzehren sollen. Aber gerade in der Waggonindustrie liegen die Verhältnisse hierfür ungünstig. Es kommt hinzu, daß die Waggonfabrikation nur noch selten in reiner Form vorkommt. Die Fabriken haben sich Nebenbetriebe angegliedert und sind dadurch ungleichartig geworden. Eine Zurückführung in die reine Form wird so leicht nicht mehr möglich sein. An persönlichen Momenten ist zu berücksichtigen, daß es sich in der Waggonindustrie vorwiegend um sehr alte Unternehmen handelt, bei denen die Persönlichkeit der Leitung stärker in den Vordergrund tritt als bei den großen Kapitalgesellschaften, wo lediglich das Kapitalinteresse regiert.

Aus all diesen Gründen hat die Konzentrationsbewegung in der Waggonindustrie nur sehr schwer in Fluß kommen, und als sie einmal in Fluß gekommen war, nur langsame Fortschritte machen können. Um wenigstens den aus der geographischen Zersplitterung entspringenden Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, propagierte der Leiter der Waggonfabrik vorm. Busch, Kommerzienrat Busch, der den Trustgedanken 1927 wieder aufnahm, den regionalen Zusammenschluß. Inzwischen aber hatte sich der Beschäftigungsgrad im Waggonbau wieder etwas gebessert, und diejenigen Betriebe, welche wieder eine bescheidene Rente abwarfen, zeigten sich abgeneigt. Immerhin trug der neue Gedanke einige Früchte.

In Süddeutschland scheiterten die Verhandlungen an dem Widerstande der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg und der von ihr abhängigen Maschinenfabrik Eßlingen, die sich weigerten, ihre Waggonbetriebe zwecks Einfügung in einen süddeutschen Trust auszusondern.

Zu einem bemerkenswerten Zusammenschluß kam es dagegen in Westdeutschland. Hier lagen die Voraussetzungen bezüglich der geographischen Entfernung der einzelnen Betriebe voneinander am günstigsten. Im Oktober 1927 entstand in Köln die Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken A.-G., in der die drei Waggonfabriken Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Co., Düsseldorf, die

¹⁾ Deutsche Bergwerks-Zeitung 1928, Nr. 79, S. 14.

van der Zypen & Charlier G. m. b. H., Köln und die Firma Killing & Sohn, Hagen, aufgingen. Die Gesamtbeteiligungsquote dieser neuen Gesellschaft an der Wagenbauvereinigung beträgt 13,5 %, also immer noch ein recht bescheidener Anteil. Der Kreis für den westdeutschen Trust war ursprünglich viel weiter gezogen und sollte alle nennenswerten Betriebe umfassen. Außerhalb des Trustes stehen heute noch die Gebr. Schöndorff A.-G., Düsseldorf, die Waggonfabrik Talbot in Aachen, die Ürdinger Waggonfabrik, Ürdingen und die westdeutschen Betriebe der Linke-Hofmann A.-G. Ob es mit der Zeit gelingen wird, auch diese unabhängig gebliebenen Werke, deren Gesamtbeteiligung in der Wagenbauvereinigung der des Trusts sehr nahe kommt, zum Anschluß zu bewegen, läßt sich heute noch nicht sagen. Gegenwärtig scheinen Verhandlungen in dieser Richtung nicht geführt zu werden. Solange aber noch nicht beträchtlich mehr als die Hälfte der auf Westdeutschland entfallenden Beteiligungsquoten im Trust vereinigt ist, muß das Ergebnis der Konzentrationsbestrebungen im Westen als unbefriedigend bezeichnet werden.

In jüngster Zeit haben nunmehr auch die Verhandlungen in Ost- und Mitteldeutschland zu einem, allerdings noch dürftigeren Erfolge geführt, indem die Sächsische Waggonfabrik Werdau und die Waggonfabrik vorm. Busch, Bautzen, ihre Verschmelzung mit der Linke-Hofmann A.-G. beschlossen haben. Gerade hier scheinen sehr starke Hindernisse persönlicher Art zu überwinden gewesen sein, was schon daraus hervorgeht, daß die neue Gesellschaft den alle Beteiligten anführenden Namen Linke-Hofmann-Busch-Werdau erhalten soll. Die Quote dieses Ostrustes, wenn man ihn so nennen darf, bei der Reichsbahnbelieferung beträgt 23 %. Dem Zusammenschluß sollen ebenso wie in Westdeutschland wichtige Rationalisierungsmaßnahmen folgen, über deren Programm Einzelheiten noch nicht bekannt sind. Gewiß ist, daß auch hierbei noch mancherlei Hindernisse zu überwinden sein werden. Schwerwiegender für den Erfolg dieses Trusts ist aber noch, daß die stärkste Fabrik Ostdeutschlands, die Christoph & Unmack A.-G. in Niesky, die ebenfalls recht bedeutsame Görlitzer Waggonfabrik sowie eine Reihe anderer Betriebe dem Trust nicht angehören.

Auch in der Waggonindustrie haben die notwendigen Stilllegungsmaßnahmen noch nicht durchgeführt werden können. Dies wird wohl erst möglich sein, nachdem die Zusammenschlußbewegung einen gewissen Abschluß erreicht hat. Solange aber dies nicht der Fall ist, kann eine wirkliche Gesundung der Verhältnisse nicht erwartet werden. Auch heute noch, wo die Zahl der Betriebe ungefähr auf den Vorkriegsstand zurückgegangen ist, ist die Leistungsfähigkeit viel zu groß. Sie wird von sachverständiger Seite auf 400—500 Mill. RM. geschätzt, während nur mit etwa 150 Mill. RM. Reichsbahnaufträgen jährlich gerechnet werden kann.¹⁾ Den fehlenden Betrag von Privatbahnen oder Straßenbahnen hereinzuholen, ist ganz unmöglich. Auch auf das Ausland können keine großen Hoffnungen gesetzt werden, angesichts der auch dort allgemein bestehenden Überkapazität.

Während Schiffbau und Waggonindustrie trotz einiger Besserungszeichen von einer wirklichen Gesundung noch weit entfernt zu sein scheinen, hat die Automobilindustrie die Krisis, in die auch sie bei dem Wiedereintritt in die Friedenswirtschaft hineingeraten ist, bereits überwunden. Damit soll nicht gesagt sein, daß nicht auch hier noch manches sanierungsbedürftig sei.

Die Gründe für den heftigen Rückschlag, der dem mächtigen Aufblühen während des Krieges und der Inflation folgte, sind mannigfacher Art. Zunächst

¹⁾ Die Dauerkrise in der Waggonindustrie a. a. O. S. 647.

ist auch hier wieder die beispiellose Aufblähung des Produktionsapparates vorzuheben, die Kriegs- und Inflationswirtschaft im Gefolge hatten. Der Materialbedarf des Krieges hatte zahlreiche neue Fabriken entstehen lassen, die zum Teil vom Reich finanziell unterstützt werden mußten. Die schon bestehenden Anlagen wurden erweitert und auf eine Massenproduktion eingestellt. Dabei auf technische und wirtschaftliche Qualifikation wenig bedacht genommen. Mit Beendigung des Krieges trat eine Stockung im Automobilgeschäft ein, die zwei Jahre lang anhielt. Der Kriegsbedarf war weggefallen, und andererseits schwemmt die zahlreichen Heereswagen den Markt. Um diese unterzubringen wurde sogar eine besondere Verkaufsorganisation, die Feldkraftwagen A.-G. (Feldkraftwagen) gegründet. Dazu kamen als Störungsmomente die Wirren der Revolution, vor allem aber die noch aus der Kriegszeit stammende Bestimmung über die beschrankte Zulassung von Kraftwagen. Erst als diese Bestimmung mit dem 1. Februar 1922 fiel, setzte eine neue Belebung ein, die sich mit zunehmender Geldentwertung immer mehr verstärkte. Die Wirtschaft erwies sich geradezu als autohungrig. Die Automobilindustrie erlebte eine nie gekannte Hochkonjunktur, die erst durch die Stabilisierung der Mark Ende 1923 einen jähen Abbruch fand. Kapitalnot und Absatzmangel brachten allein im Jahre 1924 vier Fünftel aller deutschen Automobilfabriken zum Erliegen.

Bei der Ausdehnung der Produktionsanlagen hatte man auch große Hoffnungen auf die Zukunft gesetzt, die sich später als überspannt herausstellten. Man sah die Entwicklung in Amerika und erwartete auch für Deutschland eine ähnlich starke Verbreitung des Automobils. Man übersah aber, daß in Amerika ganz andere Verhältnisse vorlagen. „Erst spät erkannte man, daß das Bedürfnis nach schnellen Verkehrsmitteln in den Vereinigten Staaten mit ihren großen Entfernungen eine notwendige Voraussetzung, daß der Reichtum des Landes seinem vorzüglichen Straßenbau eine zweite, die guten Einkommen aller Schichten einen Absatz von einer 100-Millionen-Bevölkerung eine dritte Voraussetzung für den Automobilabsatz waren, — Voraussetzungen, die in Deutschland nie entstehen konnten, teilweise erst im Laufe der Jahre geschaffen werden müssen.“¹⁾

Hatte schon die Wiederkehr stabiler Währungsverhältnisse mit einem Wertschwundfall des Auslandabsatzes und einem scharfen Rückgang der Nachfrage im Inlande eine schwere Krisis in der Automobilindustrie zur Folge, so verschlimmerte sich Ende 1925 die Lage noch dadurch, daß zum 1. Oktober dieses Jahres das Einfuhrverbot für Kraftfahrzeuge und deren Teile wegfiel. Dadurch wurden der inzwischen zu einer starken Macht angewachsenen Auslandskonkurrenz die Tore geöffnet. Diese Konkurrenz mußte die deutsche Industrie um so schwerer treffen, als sie noch in der Umstellung begriffen war, sowohl nach der konstruktiven wie nach der betriebsorganisatorischen Seite hin.

Um die Schwierigkeit der technischen Umstellung zu begreifen, darf man nicht nur an die Kriegszeit denken, man muß sich vor allem die Wandlung des Verwendungszweckes des Automobils vor Augen halten. Vor dem Kriege war das Automobil in erster Linie noch Luxusgegenstand und Sportwerkzeug. Für einen solchen Zweck kam es aber weniger auf hohe Wirtschaftlichkeit in der Benutzung des Automobils als vielmehr auf Ausstattung und vor allem höchste Leistungsfähigkeit in bezug auf die Geschwindigkeit an. So war die deutsche Industrie in vorwiegendem Maße auf den Bau von sowohl im Preise wie in der Verwendung teurer Sport- und Luxuswagen eingestellt, und dank des hervorragenden deutschen Ingenieurgeistes hatte sie mit ihren „Rekordwagen“ Weltruf erlangt. Die deutsche

¹⁾ Die deutsche Automobilindustrie. Wirtschaftsdienst 1926 Heft 33, S. 1139.

Automobilindustrie zählte zu den rentabelsten Industriezweigen, und ihre Ausfuhr machte mit 85 000 000 M. im Jahre 1913 einen nennenswerten Posten unserer Handelsbilanz aus. Auch die 1906 eingeführte Kraftfahrzeugsteuer lenkte die Technik des Automobilbaus in eine bestimmte Richtung, die der Industrie bei dem besonderen Verwendungszweck des Automobils zugute kam. Die Besteuerung nach dem Zylinderinhalt führte zum Bau von Motoren mit geringem Zylinderinhalt, dafür aber um so größerer Tourenzahl. So entstand ein schnellaufender, hochverdichteter Motor, aber von geringer Wirtschaftlichkeit. In der Nachkriegszeit haben sich die Verhältnisse geändert. Der Kraftwagen gilt nicht mehr als Sportartikel. Er ist vielmehr ein im Wirtschaftsleben immer unentbehrlicheres Verkehrsmittel geworden. Als solches verlangt er aber in erster Linie einen möglichst hohen Grad von Wirtschaftlichkeit in seinem Gebrauch, und um diese zu besitzen, muß der Motor andere Eigenschaften haben. So mußte auch die deutsche Industrie zu neuen Konstruktionen übergehen, ein Übergang, der sich nur allmählich vollziehen konnte, und in dem sie noch durch den Fortbestand der Besteuerungsform mit ihrer bekannten Einwirkung gehemmt wurde.

In diesem Zustande der konstruktiven Umstellung, des Kapitalmangels und der Absatznot begegnete unserer Automobilindustrie die amerikanische und die übrige ausländische Konkurrenz, als das Einfuhrverbot fiel. Der Kampf mußte um so gefährlicher werden, als die Kriegswirtschaft und die ungeheuer schnelle Verbreitung des Automobils im eigenen Lande diese Auslandskonkurrenz zu einer fast unbesiegbaren Macht hatte erstarken lassen. Vor allem war man dort von vornherein andere Wege gegangen. Namentlich Ford in Amerika hatte seine Produktion von Anfang an auf einen billigen und wirtschaftlichen Gebrauchswagen eingestellt und dadurch sowie durch eine hervorragende Propaganda den Kraftwagen populär gemacht.

An die Stelle des Einfuhrverbots trat zwar ein anfangs sehr hoher Zoll, der aber bei den billigen Produktionskosten der auf Massenproduktion eingestellten Konkurrenz keineswegs prohibitiv wirkte. Dazu kam, daß bis zum 15. Januar 1928 für einzelne Automobilteile ein niedrigerer Zolllarif in Anwendung war als für fertige Wagen, Untergestelle und sonstige fertig montierte Baugruppen. Das hatte zur Folge, daß ausländische Großunternehmen, wie Ford, Citroën usw., in Deutschland eigene Montagewerkstätten einrichteten, welche die eingeführten Teile hier aufmontierten und so den deutschen Markt um so erfolgreicher bearbeiten konnten. Der Druck von seiten der Auslandskonkurrenz mußte sich mit der Zeit verschärfen; denn die Zollsätze waren so gestaffelt, daß sie vom 1. Januar 1926 ab halbjährlich fielen. Er verschärfte sich sogar früher als vorgesehen dadurch, daß die Zollsätze durch den Handelsvertrag mit Italien bereits zum 1. Juli 1926 auf einen Stand herabgesetzt wurden, der noch unter dem zu Anfang 1927 zu erwartenden Stande lag. Dieser ermäßigte Zolllarif kam gleichzeitig auf dem Wege der Meistbegünstigung für Belgien, England, Oesterreich, die Tschechoslowakei und insbesondere für die Vereinigten Staaten in Anwendung.

Wenn die deutsche Automobilindustrie unter diesen Umständen gleichwohl keinen katastrophalen Zusammenbruch erlitt, so lag dies daran, daß sie es mit einer bewundernswerten Geschicklichkeit und Schnelligkeit verstand, sich den neuen Verhältnissen anzupassen. Ein großer Teil der Industrie stellte sich auf die Massenproduktion eines mittleren Gebrauchswagen um. Die Typenzahl wurde immer mehr eingeschränkt (s. Tabelle!) und weitgehendste Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt, in denen die Konkurrenz bereits ein gut Stück voraus

war. Vor allem aber kam der Produktion der kontinuierlich steigende Bedarf zugute. Das Automobil fand auch in Deutschland einen ständig sich verbreiternden Markt. Dafür folgende Zahlen:

Kraftwagenbestand in Deutschland.

Datum	Großkrafträder	Personenwagen	Lastwagen	Sonstige Wagen	Insgesamt
1. Januar 1914	22 557	60 876	9 639	—	93 072
1. Juli 1921	26 666	60 611	30 267	1 096	118 640
" " 1922	38 048	82 692	43 711	1 278	165 729
" " 1923	59 389	100 340	51 736	1 484	212 949
" " 1924	97 965	132 179	60 629	2 259	293 032
" " 1925	161 508	175 665	80 363	9 254	425 790
" " 1926	236 401	206 487	90 029	12 032	544 959
" " 1927	339 226	267 774	100 969	15 966	723 935

Immerhin ging es auch ohne schwere Verluste nicht ab. Die Zahl der Fabriken verringerte sich von Jahr zu Jahr und mit ihr die Zahl der hergestellten Typen

Jahr	Zahl der Fabriken	Zahl der Personewagentypen. ¹⁾
1924	86	146
1925	52	79
1926	30	42

Erfreulicherweise verschwanden vorwiegend die auf schwachen Füßen stehenden den Kriegs- und Inflationsgründungen. Aber auch die größeren kapitalkräftigen Betriebe mußten schwere Opfer auf sich nehmen und häufig Sanierungsmaßnahmen ergreifen. Denn die Preise sanken fortgesetzt, automatisch mit dem Sinken der Zölle und mit dem Fallen der Preise im Auslande.

Verhältnismäßig günstig gestellt war die Lastkraftwagenindustrie, insofern als sie nicht so schwer unter ausländischer Konkurrenz zu leiden hatte. Doch auch im Auslande eine Massenproduktion wegen der verhältnismäßig geringeren Verwendungsmöglichkeit nicht aufkommen konnte, waren die deutschen Fabriken den ausländischen hinsichtlich der Produktionsbedingungen gleichgestellt. So ist die deutsche Lastwagenindustrie auf dem Weltmarkt immer wettbewerbsfähig geblieben. Das gilt aber nur hinsichtlich der Schwerlastwagen, während bei den Leichtlastwagen die Bedingungen die gleichen sind wie beim Personenwagen.

Als ein besonderer Nachteil stellte sich für Deutschland heraus, daß die Verkaufsorganisation hier vielfach sehr mangelhaft war. Nur wenige Fabriken verfügten über ein sich über das ganze Reich erstreckendes Vertreternetz. Selbst viele kamen über einen gewissen Bezirk nicht hinaus und erlangten deshalb auch nur lokale Bedeutung. Dies wirkte sich nicht nur auf den Absatz, sondern auch auf die Fabrikation sehr nachteilig aus, da in viel zu hohem Maße auf individuelle Bedürfnisse Bedacht genommen werden mußte. Diesem Übelstand versuchte man dadurch abzuwenden, daß verschiedene Firmen gemeinsame Verkaufsorganisationen schufen, die sich über ein größeres Gebiet erstrecken konnten. Ohne daß innerhalb der Verkaufsgemeinschaft gegenseitige Konkurrenz geboten

¹⁾ Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie. P. Priedmann. Technik u. Wirtschaft 1928 Heft 4 S. 61.

werden sollte, ließen sich die Verkaufskosten um ein erhebliches herabmindern und der Absatz erweitern. Auf diese Weise entstanden in Sachsen der Deutsche Automobilkonzern (DAK), dem die Firmen Vomag, Dux, Magirus und Presto, in Norddeutschland die Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken (G.D.A.), der die N.A.G., Hansa Lloyd und Brennabor angehörten. Die an die Verkaufsgemeinschaften gestellten Erwartungen erfüllten sich jedoch nicht allgemein, und der D.A.K. wurde bereits nach kurzer Zeit wieder aufgelöst.

Verhältnismäßig früh setzt auch die Konzentrationsbewegung in der Automobilindustrie ein. Auch sie ist wohl als eine Folge der durch den Konkurrenzkampf geschaffenen Notlage anzusprechen. Den Anfang machten 1925 die beiden ältesten Firmen Deutschlands Daimler und Benz, die durch Fusion ineinander aufgingen. Es folgten bald die NSU, die sich mit den der Gothaer Waggonfabrik gehörenden beiden Werken Dixi und Cyklon zum Schapiro-Konzern zusammenschlossen. Zu Anfang dieses Jahres bildete sich ferner durch Zusammenschluß von N.A.G. und Protos ein neuer Konzern, dem sich bald darauf die bereits früher vereinigten Dux- und Prestowerke anschlossen. So teilt sich heute die deutsche Automobilindustrie in einige wenige Großkonzerne auf. Von größeren Unternehmungen haben nur einige wenige Privatfirmen, wie Opel und Brennabor, ihre Selbständigkeit bewahrt, die vermöge ihrer Kapitalstärke, ihrer vorzüglichen Rationalisierung und ihrer guten Verkaufsorganisation den Konkurrenzkampf wohl nicht zu fürchten brauchen.

Gleichwohl scheint die deutsche Automobilindustrie, trotz des wachsenden Bedarfs und trotz der wachsenden Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande noch nicht gefestigt genug, daß sie nicht eines noch engeren Zusammenschlusses bedürfe. Die Bestrebungen sind unter Führung der Banken im Gange, ohne daß sich bisher erkennen ließe, welche Formen sie annehmen werden. Im Interesse der Automobilindustrie selbst wie der gesamten Volkswirtschaft wäre ein Gelingen nur zu begrüßen.

Zusammenfassend läßt sich über die Lage der deutschen Verkehrsmittelindustrie, als deren Hauptzweige die Werft-, Waggon- und Automobilindustrie hier betrachtet wurden, sagen, daß gerade sie unter einer übergroßen Leistungsfähigkeit auf der einen und Absatzmangel auf der anderen Seite schwer zu leiden hatten, und vielleicht mit Ausnahme der Kraftfahrzeugindustrie heute noch leiden. Eine gewisse Angleichung von Angebot und Nachfrage hat sich bereits durch die bereinigende Tätigkeit einer Krisis vollzogen. Eine weitere Annäherung wird auf dem Wege der Konzentration zu erreichen gesucht, und es steht zu erwarten, daß ein Gleichgewicht erst dann eintritt, wenn nach Beendigung der Zusammenschlußbewegungen die notwendigen Stilligungsmaßnahmen durchgeführt sein werden, welche die Leistungsfähigkeit auf den ihr angemessenen Stand zurückschrauben. Damit soll nicht gesagt sein, daß eine für die Zukunft zu erwartende Bedarfssteigerung nicht gebührend berücksichtigt werden soll. Die Konzentrationsbewegungen sind auch notwendig zur bestmöglichen Durchrationalisierung eines jeden Industriezweiges, die schon im Interesse des Konkurrenzkampfes mit dem Auslande angestrebt werden muß.

Literaturanzeigen.

Taschenbuch der Luftflotten. Herausgegeben von Dr.-Ing. Werner von Langsdorff. Frankfurt a. M. 1927. H. Bechhold Verlagsbuchhandlung. 556 S., reich illustriert. Das bereits seit 1914 in allen luftfahrttreibenden Ländern bekannte Taschenbuch erscheint diesmal in neuem Gewande und drei Sprachen. Es möchte „einen gedrängten Überblick über die Luftfahrzeuge aller Staaten geben“ und erreicht diesen Zweck in anerkennender Form, indem es die neuesten Modelle von Luftfahrzeugen aller Art, Motoren und Fallschirmen in zahlreichen Bildern und Skizzen veranschaulicht und die notwendigsten Angaben hinzufügt. Interessant sind auch die statistischen Zusammenstellungen, aus denen u. a. hervorgeht, daß sich die deutsche Qualitätsarbeit auch im Flugzeugbau immer mehr Eingang im Auslande verschafft. Für Flugzeugführer und Ingenieure dürfte das Buch ein willkommenes Nachschlagewerk sein, wenn auch die hier verzeichneten Angaben nicht immer hinreichen werden.

Schulze-Manitius, Hans, Dipl.-Ing., Nahtransport. Bd. I. Wittenberg 1927. Verlag A. Ziemsen. 266 Seiten, 454 Abbildungen. Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, sämtliche in Betrieben auch nur irgendwie zur Verwendung kommenden Nahtransportmittel in einem zweibändigen Werke darzustellen. Der erste Band liegt hier vor. Die Aufgabe ist ebenso wichtig wie schwierig; ihre Lösung ist in jeder Weise gelungen. An Hand von photographischen Abbildungen und schematischen Zeichnungen werden die einzelnen Nahtransportmittel sowie ihre Verwendungsmöglichkeiten beschrieben und ihre besonderen Vorteile und Nachteile einander gegenübergestellt. So kann sich jeder Betriebsleiter ein Bild davon machen, welche Transporteinrichtungen für seinen Betrieb geeignet sind. Insbesondere kann ihm das Buch ein guter Ratgeber bei der Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen sein. Weil auf technische Berechnungen mit Absicht verzichtet wurde, ist es auch für den Nichttechniker verständlich.

Rationalisierung in Verkehrsbetrieben. Herausgegeben von der Schriftleitung der Verkehrstechnischen Woche. Technisch-Wirtschaftliche Bücherei. Heft 35. Berlin 1927. Verlag Guido Hackebell A.-G. 42 S. Dieses anlässlich der vierten wissenschaftlichen Jahrestagung der Vereinigung von höheren technischen Reichsbahnbeamten e. V. in Stuttgart herausgegebene Heft enthält eine Reihe aus der Feder erster Fachmänner stammender Aufsätze zum Thema „Rationalisierung“ deren Studium allen am Verkehrswesen Interessierten anzuraten ist.

Saller, Heinrich, Dr.-Ing. Der Eisenbahnoberbau im Deutschen Reich. Berlin 1928. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 336 S., 143 Abbildungen. Saller, der als der maßgebliche Oberbaufachmann an der Reichsbahn gilt, behandelt in diesem Buche alle den Oberbau betreffenden technischen Fragen, ohne sich dabei in schwierigen mathematischen Berechnungen zu verlieren. Es zeugt ebensowohl von großem theoretischen Können wie von reicher praktischer Erfahrung und kann allen, die sich mit den Fragen des Oberbauwesens zu befassen haben, als das neueste, vielleicht auch das beste Handbuch auf diesem Gebiete aufs wärmste empfohlen werden.

Adam, Arthur, Dr. jur., Reichsbahnoberrat, Der Kaufmann im Verkehr mit der Eisenbahn. Gloeckners Handels-Bücherei. Bd. 4. Leipzig 1928. G. A. Gloeckner. 112 S. Auf knappstem Raum bietet die Schrift eine Übersicht über die für den Verkehr mit der Eisenbahn bedeutsamen Gebiete, nämlich Aufgaben und Organisation der Reichsbahn, die wichtigsten Bestimmungen des Eisen

bahnbeförderungsrechts und die Grundzüge des Tarifwesens. Selten findet sich ein umfangreicher Stoff in so konzentrierter, sorgfältig abgewogener Form vorgetragen. Dem Kaufmann und Spediteur wird dieser Leitfaden ein zuverlässiger Behelf, dem Nachwuchs in Verkehrspraxis und -wissenschaft ein willkommenes Einführungsmittel sein.

N.-Z.

Schliebusch, Fritz, Die Deutsche Eisenbahn im Spiegel ihrer Zeit, vornehmlich der Literatur und Presse. Aus Anlaß der Internationalen Presse-Ausstellung Köln 1928. J. G. Schmitz'sche Buchhandlung. 146 S., Ill. Eine sehr anregende Schrift, basiert auf einer vielseitigen Durchforschung verschiedensten Schrifttums aus der Jugendzeit der Eisenbahn. Eine gewandte Feder läßt die Anfänge unseres Eisenbahnwesens zu einem literarisch-kulturellen Erlebnis werden, an dem weiteste Volkskreise teilnehmen sollten.

N.-Z.

Elektrisierung Salzburg-Wien. Denkschrift des Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen. Wien 1928. Selbstverlag der Österreichischen Bundesbahnen. 74 S. Um die Diskussion über die Elektrisierung der Strecke Salzburg—Wien, die allmählich in eine Diskussion über die Elektrisierung von Eisenbahnen überhaupt übergegangen war, in sachliche Bahnen zurückzulenken, veröffentlicht hier der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen eine Denkschrift, in der er auf Grund eingehender Berechnungen zur Ablehnung einer Elektrisierung der genannten Strecke vom wirtschaftlichen Standpunkte aus gelangt. Die Denkschrift setzt sich ganz besonders auch mit den Berechnungen der Elektroindustrie auseinander, welche zu einem für die Elektrisierung günstigen Ergebnisse gelangt war und mit ihren Berechnungen für die Elektrisierung propagierte.

D.

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1928. Herausgegeben von Dr. Dr. Hans Baumann. Leipzig 1928. Konkordia-Verlag. 160 S. Wieder ein geschmackvoller Kalender mit herrlichen Bildern! Diesmal dient er dem Gedanken, die vielfachen wechselseitigen Beziehungen zwischen Reichsbahn und Wirtschaft zu veranschaulichen. Wie im vorigen Jahre wird er auch in diesem Jahre überall den wohlverdienten Anklang finden. Der Umfang ist noch um 36 Blätter erweitert worden.

D.

Gold, Reichsbahnrat. Großer Katechismus für den Weichen- und Stellwerksdienst. Reichsbahnbücherei Band XIX. Berlin 1928. Volkskraft-Verlagsgesellschaft m. b. H. 175 S. Eins der praktischen Büchlein, die dem unteren und mittleren Reichsbahnbeamten über Laufbahnvorschriften unterrichten, auf abzulegende Prüfungen vorbereiten und ihm so den Aufstieg erleichtern sollen. Auch diese Schrift über den Weichen- und Stellwerkdienst wird von den Interessenten dankbar begrüßt werden.

D.

Schmitz, Alfred, Dr. jur. Das Betriebsräterecht der Reichseisenbahner. Ergänzungsheft zur zweiten Auflage. Reichsbahnbücherei Band XI. Berlin 1928. Volkskraft-Verlagsgesellschaft m. b. H. 78 S. Das Büchlein berücksichtigt nur ergänzungsweise die seit Erscheinen der 2. Auflage von 1926 ergangenen neuen Vorschriften über das Betriebsrätegesetz vom 4. Februar 1920, da im Laufe dieses Jahres mit einer zweiten Gesetzesnovelle gerechnet werden kann.

D.

Schmitz, Alfred, Dr. jur. Die Beamtenräte der Reichsbahn. Reichsbahnbücherei Band IX. Berlin 1928. Volkskraft-Verlagsgesellschaft m. b. H. 358 S. Der Verfasser des Kommentars zum Betriebsräterecht der Reichseisenbahner hat hier auch einen Sachverständigkeit verratenden Kommentar zum Erlaß über die Bildung von Beamtenvertretungen im Betrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der Fassung vom 22. Dezember 1924 veröffentlicht. Außer der Personal-

ordnung, den Urlaubs- und Dienstvorschriften in den neuesten Fassungen enthält das Buch auch einen interessanten rechtshistorischen Überblick über die Entwicklung des Beamtenräterechts.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder. (Nur für den Dienstgebrauch.) Ausgegeben April 1927. Berlin W 9. 184 S. Gewährt einen Überblick über die wichtigsten Tarifgrundlagen und Einrichtungen im Personen- und Gepäckverkehr von 15 europäischen Staaten.

Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO). Gültig vom 1. Oktober 1928 ab. Im Reichsverkehrsministerium durchgesehene Ausgabe. Berlin 1928. Verlag von Julius Springer. 111 S. 4^o. Textausgabe mit sämtlichen Anlagen und Begründung der Vorlage an den Reichsrat durch das Reichsverkehrsministerium.

Scheu, Richard, Dr., Reichsbahndirektor, Tierversendung und Tierseuchenschutz bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1927. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. 165 S. Die in zahlreichen Vorschriften verstreuten Bestimmungen über die Tierversendung und den Tierseuchenschutz werden hier in praktischer Form zusammengestellt, so daß sich sowohl der Eisenbahnbeamte wie der Tierverfrachter auf bequeme Weise zu orientieren vermögen.

Schneider, Fritz, Reichsbahnoberrat, und Gotter, Karl, Reichsbahnoberrat, Die Deutsche Eisenbahn-Signalordnung in Wort und Bild. Teil I: Anwendung der Signale 6 und 5 auf freier Strecke; Teil II: Die Signale am Zuge auf der Strecke. Berlin 1927. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 32 und 58 S. Die beiden Heftchen dürften als ein praktisches Hilfsmittel zur Erlernung der Vorschriften der Signal-Ordnung angesprochen werden.

Ledermann, Fred, Dipl.-Kaufmann, Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in gemeinwirtschaftspolitischer Hinsicht. Nürnberger Beiträge zu den Wirtschaftswissenschaften, Heft 6. Nürnberg 1927. Verlag der Hochschulbuchhandlung Krusche & Co. (Verlag Palm & Enke, Erlangen). 75 S. RM. 3,75. Der Verfasser ist seiner schwierigen Aufgabe, die Entwicklung von der reinen Privatwirtschaft zur Gemeinwirtschaft bei den nordamerikanischen Eisenbahnen aufzuzeigen, nicht gerecht geworden. Der zweifellos große Fleiß kann den Mangel staatsrechtlicher und eisenbahnwirtschaftlicher Kenntnisse nicht aufwiegen. Ein Irrtum ist es, wenn der Verfasser glaubt, daß die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in der vorgenannten Hinsicht bisher nicht die gebührende Beachtung in der deutschen Literatur gefunden hätten.

Übersicht über die Internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Nach dem Stande vom 1. Januar 1927. Ausgegeben von der Geschäftsführenden Verwaltung des VDEV. Berlin 1927. 45 S. Anhang, Anlagen und Verzeichnisse. Die Zusammenstellung ist recht übersichtlich. Außer einem kurzen geschichtlichen Überblick werden die Aufgaben, Organe und Einrichtungen der einzelnen Verbände mitgeteilt.

Loening, Otto, Dr., Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.) vom 23. Oktober 1924. Berlin 1927. Stilkes Rechtsbibliothek Nr. 63. Verlag Georg Stilke. XVI, 1081 S. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, das erst zum 1. Oktober 1928 in Kraft treten soll, ist hier von einem vorzüglichen Kenner der Materie in Kommentarform bearbeitet worden. Wenn auch die alten Grundsätze des bisher noch gültigen Übereinkommens zur Hauptsache beibehalten worden sind, über die

bewährte Kommentare vorliegen, so ist diese Arbeit doch willkommen zu heißen, zumal sie auch die neueste Rechtsprechung berücksichtigt. Manche Bestimmungen sind auch ganz neu. Der französische Text ist beigegeben, da dieser im Zweifel entscheidet.

D.

Cinquantenaire de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits & des Grands Express Européens. 1876—1926. 46 S. reich illustriert. Die geschmackvolle Jubiläumsschrift schildert kurz geschichtliche Entwicklung und Einrichtungen der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

D.

Die Leipziger Friedrich List-Gedächtnisfeier aus Anlaß der Weihe des Friedrich-List-Denkmal. Bericht erstattet vom Denkmals-Arbeitsausschuß durch Siegfried Moltke und Franz Weyland. Leipzig 1927. 56 S. 17 Abbildungen. Das Heft berichtet über den Verlauf der im vorigen Jahre in Leipzig abgehaltenen Friedrich-List-Gedächtnisfeier und enthält die Niederschrift der gelegentlich dieser Feier gehaltenen Reden. Sie legen glänzendes Zeugnis ab für die großen Verdienste, die Friedrich List sich um die deutsche Nation, insbesondere das deutsche Eisenbahnwesen erworben hat.

D.

Schütz, Dr. Eduard. Beitrag zur Geschichte und Ökonomik der Stadtbernerischen Vorortbahnen. Bern 1927. Verlag Paul Haupt. 97 S. Die als Berner Dissertation veröffentlichte Arbeit enthält außer einer geschichtlichen Darstellung auch allgemein interessierende Untersuchungen über Verkehr und Betrieb der stadtberrischen Vorortbahnen. Es ist anzuerkennen, daß der Verfasser es verstanden hat, das Problematische an seiner Arbeit zu sehen.

D.

Stockholms Spärvägar 1877—1927. Utgiven av Aktiebolaget Stockholms Spärvägar. Stockholm 1927. 132 S. reich ill., 4 Kartenbeilagen. Diese Jubiläumsschrift der Stockholmer Straßenbahngesellschaft schildert in anschaulicher Weise die technische und wirtschaftliche Entwicklung des Straßenbahnwesens in Stockholm.

D.

Thoms, Walter, Diplom-Volkswirt, Diplom-Kaufmann, Kraftfahrzeug-Linienverkehr. Berlin 1927. Leopold Weiß. VIII, 156 S. mit mehreren Skizzen. Die Schrift hält nicht, was der prägnante Titel verspricht. Sie ist im wesentlichen eine fleißige Sammlung allen möglichen Materials über die Probleme der Kraftverkehrswirtschaft und -Politik und als solche brauchbar. Der Verfasser steht aber keineswegs über dem Stoff, der schlecht disponiert ist, bewegt sich wiederholt auf Gemeinplätzen und ist stilistisch noch recht unbeholfen. Zur Klärung des im Titel gestellten Problems trägt die Schrift kaum bei. Sie steht hinter der Arbeit Merkerts über den Lastkraftwagenverkehr (Berlin 1926, J. Springer) beträchtlich zurück. Die gute Ausstattung durch den Verlag steht zu dem Inhalt in gewissem Gegensatz.

N.-Z.

Mayer, Leopold, Dipl.-Kaufmann, Grundlagen und Technik der Selbstkostenrechnung im Kraftwagenverkehr. Sonderdruck aus der „Zoll-, Speditions- und Schifffahrts-Zeitung.“ Wien 1927. 8 S. Der bekannte Verkehrswissenschaftler der Hochschule für Welthandel behandelt das Problem klar und übersichtlich, so daß Praxis wie Wissenschaft aus dieser Abhandlung beträchtlichen Vorteil ziehen können.

N.-Z.

Heisterbergk, Erwin, Reg.-Baurat Dr.-Ing. Tagesfragen des Autostraßenbaues. Vortrag gehalten auf der Jahrestagung des Verkehrsverbandes Linker Niederrhein e. V. Krefeld, in Cleve am 3. Okt. 1927. 22. S. Der als Verkehrsfachmann bekannte Verfasser nimmt hier, gestützt auf ein umfangreiches, beweiskräftiges Zahlenmaterial, Stellung zu einigen bei der Ausdehnung des Straßenverkehrs immer brennender werdenden Fragen des Straßenbaues. Die Haupt-

ergebnisse, zu denen er gelangt, sind die Ablehnung von besonderen Autostraßen, für den Fernverkehr dagegen die Empfehlung von sogenannten Ausbaustraßen, die Bevorzugung des Kleinpflasters als wirtschaftlicher Straßenbefestigungsweise, die Forderung einer steuerlichen Erfassung auch der bespannten Fahrzeuge.

The Motor Industry of Great Britain. Herausgegeben von The Society of Motor Manufacturers & Traders Ltd. London 1927. 128 S. Das vorliegende Werkchen könnte man als statistisches Jahrbuch der englischen Automobilindustrie bezeichnen. Es enthält in tabellarischer, teilweise auch in graphischer Übersicht und mit Worten erläutert, alle wissenswerten Daten des Kraftfahrzeugwesens in Großbritannien. Mit 1927 erscheint diese Veröffentlichung im 2. Jahrgange. Der Umfang ist um einen Abschnitt „Der Straßenverkehr in Großbritannien“ erweitert worden. Dagegen sind die Zollsätze für die Einfuhr von Kraftfahrzeugen in fremde Länder wegen ihrer häufigen Veränderung nicht mehr angeführt.

Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie. 4. Jahrgang. Herausgegeben von Dr.-Ing. Wilhelm Scholz und Dr. Ernst Valentin. Berlin 1928. Dr. Ernst Valentin-Verlag. 446 S. Ill. In diesem Jahrbuch gibt der Reichsverband gewissermaßen Rechenschaft über seine Tätigkeit sowie einen Überblick über Entwicklung der Automobilindustrie im vergangenen Jahre. Ebenso wie die früheren Jahrgänge enthält das Buch auch diesmal wieder eine Reihe interessanter Abhandlungen über einzelne technische und wirtschaftliche Fragen des Automobilwesens.

Verkehrszählung auf den Hauptstraßen des Ruhrkohlenbezirks in dem Zeitabschnitt Januar bis Juni 1926. Herausgegeben vom Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk Essen im Januar 1928. 28 S. u. 21 Tafeln. Der Ruhrsiedlungsverband veröffentlicht hier die Methode und Ergebnisse einer im Jahre 1926 auf den Durchgangsstraßen seines Bezirks vorgenommenen Zählung des Fahrzeugverkehrs. Abgesehen von dem speziellen Zweck, als Unterlagen für den Ausbau des vom Siedlungsverband geplanten Verbandsstraßennetzes zu dienen, dürften diese Arbeiten und vor allem die Zählmethode noch für weitere Kreise von Interesse sein.

Krauth, K. J. Kraftfahrzeugunfälle. Karlsruhe 1928. Verlag G. Braun. 56. S. Das Büchlein enthält Anweisungen für das Verhalten der Gendarmerie- und Polizeibeamten bei Unfällen von Kraftfahrzeugen. Die Anweisungen werden auch an praktischen Beispielen veranschaulicht.

Schulze, Robert. Der Straßenverkehr im Lichte der neuen sächsischen Straßenverkehrsordnung. Dresden 1927. Verlag C. Heinrich. 41 S. Die am 1. Oktober 1927 für den Freistaat Sachsen in Kraft gesetzte neue Straßenverkehrsordnung, deren Kenntnis für alle Kreise der Bevölkerung wichtig ist, wird in einem handlichen Heft bekannt gegeben.

Schuppan, Ernst, Regierungs- und Baurat. Verkehrspraktikum. Gesetzliche Bestimmungen und amtliche Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr in Preußen. Berlin 1928. Verlag Richard Carl Schmidt & Co. 415 S. Dieses Taschenbuch dürfte gerade wegen seiner Vollständigkeit in der Zusammenstellung der gesetzlichen Bestimmungen und amtlichen Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr in Preußen für Juristen, Behörden und Verkehrstreibende ein unentbehrliches Nachschlagewerk sein.

Die Hansestädte Hamburg, Bremen, Lübeck. Von O. Mathies, H. Entholt und L. Leichtweiß. Band V der Sammlung: Die Deutsche Wirtschaft und

ihre Führer. Hrsg. von Kurt Wiedenfeld. Gotha 1928. Flamborg-Verlag. 265 S. Es ist zu bedauern, daß diese vielversprechende Sammlung durch das langsame Erscheinen und den unterschiedlichen Charakter und Wert der Beiträge etwas auseinanderfällt. Dies kommt auch in dem vorliegenden Band zum Ausdruck. Otto Mathies bietet den weitaus besten Beitrag in seiner bunt bewegten, gleichwohl gut disponierten und abgerundeten Darstellung von Hamburgs Seeschifffahrt und Seehandel. Gegenständlich umfassender behandelt Hermann Entholt Bremens Handel, Schifffahrt und Industrie im 19. Jahrhundert. Doch zerflattert der Beitrag in einer Menge kleiner, nicht ausgeglichener Artikel. Die Ausführungen von L. Leichtweiß über Lübecks einflußreiche Männer in der Wirtschaft in alter und neuer Zeit sind in Einzelheiten nicht uninteressant, im ganzen aber dürftig. N.-Z.

Hamburger Übersee-Jahrbuch 1927. Hrsg. in Verbindung mit dem Überseeclub Hamburg von Friedrich Stichert. Hamburg. In Kommission bei Alster-Verlag. 350 S. Illustriert. Auch der neue Jahrgang kennzeichnet sich als Werk spezifisch hamburgischen Geistes. Im ersten Teil wieder die im letzten Jahr im Überseeclub gehaltenen Vorträge: Deutsche Geistesélite über Politik, Wirtschaft und Kultur (ohne Schlagbäume!). Dann die Berichte über Hamburgs Warenmärkte: sehr sachlich. Als dritter Komplex Berichte über überseeische Länder: ein bunter Strauß Weltwirtschaft. Schließlich allgemeine volkswirtschaftliche und historische Aufsätze: Hier kommt vor allem Hamburg zu Wort in einem Aufsatz „Von Hamburgs alten Hafensperren und -bollwerken“, dessen Bilder die gewählte Art des Buches betonen. Im ganzen: sachlich ein wirtschafts- und kulturwissenschaftliches Sammelwerk von Rang; ästhetisch ein Genuß. N.-Z.

Hamburger Überseeverkehrs-Handbuch 1928. Hrsg. im Selbstverlag von Carl Sauer, Hamburg 37. 303 S. (einschl. Anzeigen) 40. Gegenüber der 1. Auflage 1925 ist eine weitgehende Vervollkommnung festzustellen, insofern als dem Welthafen-Verzeichnis, das über 2000 von Hamburg bediente Plätze unter Angabe der Verbindung, der Bedienungshäufigkeit, der Reederei, des Maklers und des Kailadeschuppens enthält, ein bedeutend vergrößerter Textteil vorausgeschickt ist, der sowohl über die Seeverfrachtung schlechthin wie die Beförderung über Hamburg unterrichtet. Es geschieht dies durch zahlreiche Aufsätze kompetenter Persönlichkeiten und Wiedergabe einer Menge gesetzlicher oder privat aufgestellter Verkehrs-, Handels- und Zoll-Regulative. Das Buch bietet der Praxis eine willkommene Handhabe, zugleich auch der Wissenschaft manches brauchbare Material. N.-Z.

Der Rhein. Schifffahrts- und Industriekarte des Rheins. Teil Va Lobith—Yselmonde. Teil Vb Rotterdam—Hoek van Holland. Herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen e. V. Duisburg. Gezeichnet nach den Angaben und durchgesehen von dem Rijkswaterstaatsdienst der Niederlande. Duisburg 1927. Rhein-Verlags-G.m.b.H. In 30 Blättern legt die große Unternehmer-Organisation der Rheinschifffahrt und ihrer Interessenten eine Ergänzung zu ihrem schon in der Vorkriegszeit begonnenen umfangreichen Kartenwerk des Rheins von der niederländisch-deutschen Grenze bis Straßburg vor (Maßstab 1:10 000). Die Ausführung der Karten ist inhaltlich wie technisch gleich ausgezeichnet. Nicht nur die Schifffahrtstreibenden und Schifffahrtsbehörden, sondern auch wirtschaftswissenschaftliche, geographische und technische Seminare bzw. Institute vermögen aus ihnen reichen Nutzen zu ziehen. N.-Z.

Der Main. Schifffahrts- und Industriekarte des Mains. Mainz

bis Aschaffenburg. Herausgegeben vom Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V. Duisburg. Rhein-Verlags-G.m.b.H., Duisburg. Die 20 Blätter der Main-Karte (Maßstab 1:10 000) stehen dem vorgenannten Rhein-Kartenwerk in jeder Hinsicht gleich. N.-Z.

Die 50-Jahrfeier des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen und der Rheinschiffahrtstag am 6. Oktober 1927. Duisburg 1927. Rhein-Verlags-G.m.b.H. 66 S. Enthält die Ansprachen und Reden anlässlich der Jubelfeier des „Vereins zur Wahrung“, die sich zu einer großartigen und würdevollen Kundgebung der deutschen Binnenschiffahrt gestaltete. N.-Z.

Westdeutscher Schiffahrts- und Hafens-Kalender 1928. Herausgegeben von Dr. Walter Schmitz. Duisburg. Rhein-Verlags-G.m.b.H. 988 S. In 4. Auflage bietet sich der „Weska“, in jeder Hinsicht auf den Tag gebracht, als zuverlässiger und handlicher Führer durch das gesamte westdeutsche Wasserstraßennetz, seinen Behörden, Verbände und Unternehmen dar. Ein umfangreiches Flaggenverzeichnis der Unternehmen ist wieder gesondert beigegeben. N.-Z.

Etterich, Heinrich. Binnenschiffahrt und Güterumschlag. Duisburg 1927. Rhein-Verlags-G.m.b.H. 62 S. Illustriert. Ein erfahrener Praktiker spricht hier über Probleme seines Betriebs. Wenn auch seinen Fachgenossen, wie dem geschulten Verkehrswissenschaftler, das Meiste bekannt sein dürfte, so werden sie doch manche Anregungen aus der freundlichen Schrift ziehen, die insbesondere dem Nachwuchs empfohlen werden kann. N.-Z.

Buchloh, Wilhelm, Dr. Vereinheitlichung der Grundsätze über den Schiffszusammenstoß in der Binnenschiffahrt unter besonderer Beziehung auf die Rheinschiffahrt. Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen: Zeitfragen der Binnenschiffahrt, Heft 16. Duisburg 1928. Rhein-Verlags-G.m.b.H. 49 S. Ein zumal angesichts seines praktischen Wertes beachtlicher Beitrag zur Schaffung eines internationalen Binnenschiffahrtsrechtes. N.-Z.

Kolm, Guido, Vorsitzender des Vereins der Tarifeure in Wien. Die seetüchtige Kahnfähre als Mittel zur Verbindung der Flußschiff-Fahrten von Mündung zu Mündung. Wien 1928. Selbstverlag (Wien II, Nordbahnstr. 32). 60 S. Illustriert. Unter Wiedergabe umfangreicher Selbstkostenberechnungen wird in dieser Schrift für ein nicht alltägliches Verkehrsprojekt eine Lanze gebrochen: Zur Vermeidung von Umladungen sollen ganze Binnen-Kähne an den Flußmündungen auf Fähren geladen und jenseits des Küstenmeers gelegenen Bestimmungsplätzen zugeführt werden, z. B. im Verkehr zwischen der Donau- und Nilmündung. N.-Z.

Borel, Charles. Der Schweizerische Binnenkanal zwischen der Rhone und dem Rheine. Hrsg. vom Schweizerischen Rhone-Rhein Schiffahrtsverband, Lausanne (1927). 32 S. Eine vom Wasserstraßen-Optimismus getragene Propagandaschrift für den schweizerischen „Mittellandkanal“, der zwar auf 140 km Seestrecken benutzen könnte, indessen 25 Schleußen und über 200 Millionen Fr. Kosten benötigen würde. N.-Z.

Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1928. Redigiert von Dr. H. Grobleben. Dresden-N. Verlag von C. Heinrich. 350 S. Der im 46. Jahrgang vorliegende Kalender trägt wieder sämtlichen im Lauf des Vorjahres eingetretenen Veränderungen rechtlicher und wirtschaftlicher Art Rechnung, ist abermals um einige Gegenstände bereichert und macht wieder seinem alten Ruf Ehre. N.-Z.

C. Regenhardt's Geschäftskalender für den Weltverkehr 1928. Berlin-Schöneberg. Verlag von C. Regenhardt A.-G. 1028 S. Das im kaufmännischen Leben schwer entbehrbare Auskunfts-Handbuch legt auch im 53. Jahrgang von einer sehr sorgfältigen Bearbeitung Zeugnis. Zum Nachschlagen ortsansässiger bzw. zuständiger Behörden, der Verkehrsverbindungen, von Banken, Spediteuren, Auskunfteien der ganzen Welt ist es ein einzigartiges Hilfsmittel. N.-Z.

Engberding, Marine-Baurat. Luftschiff und Luftschiffahrt in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. 2. erweiterte Auflage. Berlin 1928. V.D.I.-Verlag G.m.b.H. XXIV, 303 S. mit 141 Abbildungen und einer Tafel. Der bei Besprechung der 1. Auflage (Z.f.V.W. 1926, S. 41) geäußerte Wunsch auf Verbreitung des Buches in allen gebildeten Kreisen hat sich weitgehend erfüllt, wie die rasche Folge der 2. Auflage beweist. Sie bedurfte lediglich einer Ergänzung durch einen Abschnitt über die Luftschiffahrt in den Jahren 1925—1928, sonst keiner Aenderung: auch dies ein Zeichen für die Qualität des Werkes. Die Neuauflage erscheint zu den ersten Fahrten des L.Z. 127, R. 100 und R. 101, die bereits eingehend geschildert werden, gerade zu recht und wird das Interesse an der deutschen Luftschiffahrt noch weiter verbreiten und vertiefen. N.-Z.

Breuer, Rudolf. Die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs. (Köln 1928). Kommunal-Schriftenverlag G. m. b. H. 31 S. Die Broschüre enthält eine Reihe von Aufsätzen des Verfassers, die im Laufe des vorigen Jahres in der Kölnischen Volkszeitung erschienen und zu der Bilanzierungspraxis und Wirtschaftsführung der Deutschen Luft-Hansa A.-G. kritisch Stellung nehmen, sowie die darauf erfolgten Erwidernngen der Deutschen Luft-Hansa. Es ist sehr zu begrüßen, daß diese Auseinandersetzungen einer größeren Öffentlichkeit unterbreitet werden. Sie werden hoffentlich dazu beitragen bestehende Mißstände zu beseitigen. D.

Buchbesprechungen.

Teubert, Wilhelm. Die Welt im Querschnitt des Verkehrs. Berlin-Grunewald 1928. Kurt Vowinkel Verlag. XVI, 513 Seiten. Mit 186 Abbildungen, 52 Karten und Skizzen.

Das Werk bietet sich als das Ergebnis einer einjährigen Reise um die Welt dar, die der Verfasser 1925/26 unternahm, wobei ein Spezialinteresse der Feststellung der Aufnahme-fähigkeit mancher Staaten für deutsche Verkehrsmittel und -Anlagen galt. Es ist selbstverständlich, daß dabei nur einzelne Verkehrs-zweige und -Gebiete näherer Betrachtung unterzogen werden konnten. Hierzu hat der Verfasser den Wasserverkehr Amerikas, in Sonderheit das Hafenwesen und die Binnenschiffahrt Brasiliens, Argentinien und der U.S.A. erkoren. Zur Darstellung dieser Komplexe ist auch ein umfangreiches Schrifttum herangezogen worden, während die Abschnitte über den Land- und Luftverkehr nur als persönliche Eindrücke des Verfassers aufgefaßt werden wollen. Rund die Hälfte des Buches ist Südamerika gewidmet, ein Drittel Nordamerika, der Rest Ostasien.

Bei seinem Werk leitete Wilhelm Teubert die in 5-jähriger Lehrtätigkeit an der Handelshochschule Mannheim und der Technischen Hochschule Karlsruhe gewonnene Überzeugung, daß die Erforschung der Entwicklung und Aufgaben des Verkehrs am besten in der Hand von „Grenzwanderern“ liege, die Verkehrswirtschaft und -Technik zugleich beherrschen. „Als Diplom-Ingenieur des

Schiff- und Schiffsmaschinenbaues, Regierungsbaumeister des Maschinenbaues und Dr.-Ing. des Wasserbaues, nach einem mehrjährigen Studium der Volkswirtschaftslehre und mit den Erfahrungen einer praktisch-wirtschaftlichen Tätigkeit als Werft- und Fabrikdirektor“ sieht er sich zu solch einem Grenzwanderer gestempelt. Grenzcharakter wie der Verfasser trägt auch sein Buch: Es ist eine Mischung von allgemeiner Wirtschaftsschilderung, wirtschaftlicher und technischer Verkehrsbeschreibung, stark durchsetzt durch persönliche Reiseberichterstattung.

Hierzu kritisch: Der Auffassung, daß für die Behandlung des Verkehrswesens zugleich technische und wirtschaftswissenschaftliche Durchbildung wünschenswert ist, stimme ich an sich zu, verneine aber bei dem Umfang der Gebiete für die weitaus größte Zahl aller Menschen (mich einbegriffen) die Möglichkeit einer vollen Verwirklichung dieses Ideals. Im vorliegenden Fall vermag ich bei Wilhelm Teubert eine tiefere Vertrautheit mit wirtschaftswissenschaftlicher Methodik nicht zu erkennen. Seine wirtschaftlichen Darlegungen kennzeichnen sich überwiegend als Materialsammlung, die z. T. Gelegenheitscharakter trägt, weniger als eigene Verarbeitung. Zahlreiche wesentliche Wirtschaftsprobleme des Verkehrs bleiben unerörtert. Dabei ist hinwieder zuzugeben, daß manche Einzelfrage erschöpfend behandelt ist, und vor allem zu betonen, daß diese große, wenn auch unausgeglichene Materialsammlung aus dem Verkehrswesen der halben Welt für weite Kreise, auch die Wissenschaft von großem Wert ist. In Sonderheit gilt dies von der Darstellung der fast unbekanntenen Binnenschifffahrt Südamerikas. Das Buch bietet dem Wirtschaftler wie dem Techniker, ferner dem literarischen Globetrotter vieles Neues, wird aber andererseits keinen in seinem besonderen Kreis restlos befriedigen. Der frische, freie Blick, mit dem sich Wilhelm Teubert die Welt besah, wird allgemein Beifall finden, manches oberflächliche Urteil allerdings weniger.

Was Ausarbeitung und Ausstattung anbelangt, so ist in erster Hinsicht stellenweise eine gewisse Flüchtigkeit zu erkennen. Die Ausstattung mit Karten ist zwar reichlich, aber nicht allgemein befriedigend erfolgt, da man zu manchen eingehenden Textausführungen die notwendige Karte vermißt, andererseits einzelne Karten oberflächlich und überflüssig sind. Sehr viel Freude bereiten dagegen die zahlreichen wohlgelungenen und gut gewählten Aufnahmen, die dem Buche eine große Lebendigkeit und Anschaulichkeit geben.

Im ganzen bietet das Buch eine seltene Fülle von Belehrung und Anregung, doch hat es als wissenschaftliches Werk mangels Struktur und Disziplin die Hoffnungen, die ich auf das verkehrswissenschaftliche Ergebnis von Wilhelm Teuberts Weltreise setzte, teilweise enttäuscht. Napp-Zinn.

Teubert, Werner, Oberregierungsrat Dr., Der Güterverkehr und seine Veränderungen in der Nachkriegszeit. Sonderheft 5 der Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung. Herausgegeben vom Institut für Konjunkturforschung. Berlin 1928. Verlag von Reimar Hobbing. 58 Seiten, 4⁰.

Wenn ich auch den Folgerungen des Verfassers aus seiner Untersuchung nicht beizutreten vermag, so muß doch vorweg betont werden, daß hier eine überaus dankenswerte Arbeit geleistet und ein interessanter Versuch unternommen worden ist. Werner Teubert bietet in gedrängter Form eine Durchforschung umfangreichen internationalen verkehrsstatistischen Materials auf die wesentlichen in ihm zum Ausdruck kommenden Wirtschaftstendenzen und ihre Auswirkung auf die Größe des zu bewältigenden Verkehrs. In Sonderheit gibt er für Deutschland eine

interessante Analyse der Verschiebungen des Verkehrsbedarfs im Vergleich zu Produktion und Außenhandel.

Kann man Werner Teubert in seiner Analyse weitgehend folgen — er scheint mir allerdings manche Tatsachen schon im Lichte seiner Prognose zu sehen —, so glaube ich diese selbst andererseits als eine wissenschaftliche Fehlspekulation betrachten zu müssen. Die Untersuchung gipfelt in dem Satz: „Die Entwicklungsrichtung, die auf eine weitere Einschränkung des Güterverkehrs hinausläuft, dürfte die Steigerung der Güterbewegung, die durch weitere Ausdehnung der Industrie, intensivere Landwirtschaft und Erhöhung der Ausfuhr zu erwarten wäre, mindestens ausgleichen. Die nächsten Jahre dürften daher für den Verkehr sowohl auf Eisenbahn wie auf Wasserstraßen nur eine Steigerung bringen, die etwa der Bevölkerungsentwicklung entspricht, so daß z. B. der Verkehr im Jahre 1932, wenn man von den Einflüssen der Konjunkturschwankungen absieht, höchstens um etwa 5 v. H. höher sein würde als im Jahre 1927.“ Hierin liegt m. E. eine Überschätzung der wirtschaftswissenschaftlichen Möglichkeiten und eine Unterschätzung der vielfältigen Einwirkungen auf Umfang und Art der Verkehrsströme. Insbesondere scheint mir eines übersehen: Die Rationalisierung, die auf der einen Seite zu einer Einschränkung des Verkehrsbedarfes führt, erlaubt auf der anderen eine erhöhte Bedarfsbefriedigung und führt damit wieder zu einer Verkehrssteigerung. Nicht nur die auf Ersparnis an Transportkosten zielende Rationalisierung wirkt in dieser Richtung, sondern jedwede Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Ferner würdigt Teubert die Auswirkung einer Transportpreissenkung, die er wohl erwähnt, nicht genügend. Eine Verkehrsverbilligung wird nicht nur neuen Verkehr „letzter Stufe“ wecken, sondern wird allgemein zu einer stärkeren Durchsetzung der Wirtschaft mit Transportakten („Fluidierung“) führen. Die Stärke der vielfältigen, bald mit-, bald gegeneinanderlaufenden Tendenzen zu erkennen und darauf fußend die kommende Verkehrsentwicklung einigermaßen exakt vorauszusagen, geht m. E. über die Möglichkeiten menschlicher Erkenntnis hinaus. Meinerseits möchte ich lediglich wagen, meiner Meinung dahingehend Ausdruck zu geben, daß aus den von Werner Teubert geschilderten Gründen heraus der Verkehrsaufschwung der nächsten Zukunft nicht so stark sein wird wie in den Vorkriegsjahrzehnten. Wie man sich aber auch zu der Prognose Werner Teuberts stellen wird: eine Kenntnis- und Stellungnahme von bzw. zu seinen Ausführungen ist für jeden Verkehrspolitiker unerlässlich.

Napp-Zinn.

Rosenbrock, Ewald, Dr. Landwirtschaft und Tarifpolitik. Veröffentlichungen des Deutschen Landwirtschaftsrates, Heft 8. Berlin 1927. 110 Seiten.

Der Deutsche Landwirtschaftsrat hat im Jahre 1926 alle die deutsche Landwirtschaft berührenden Eisenbahntariffragen an Hand umfangreichen Materials einer Prüfung unterzogen. Der Zweck dieser Untersuchungen war, Unterlagen für die Verhandlungen der Ständigen Tarifkommission im vergangenen Jahr zur Neuordnung des Eisenbahngütertarifs zu schaffen. Der Verfasser dieser Schrift hat es unternommen, die frühzeitig abgeschlossenen Untersuchungen zu beenden und ihre Ergebnisse hier zu veröffentlichen. Damit hat er sich ein besonderes Verdienst erworben, da es meines Wissens die erste tiefere und umfassende Untersuchung der tarifpolitischen Lage der Landwirtschaft ist, die außer dem ursprünglichen Zweck auch allgemeine und bleibende Bedeutung hat.

Es wird gezeigt und für jede Produktart besonders nachgewiesen, daß die Frachtbelastung der landwirtschaftlichen Güter, gemessen an ihrem Preise, auf kurzen und mittleren Entfernungen eine merkliche Steigerung gegenüber der Vorkriegszeit erfahren hat. Die daraus erwachsende mißliche Lage der Landwirtschaft

erfordert Tarifierleichterungen verschiedenster Art, insbesondere hinsichtlich der Güterklassifikation. Mit der Entfernungsstaffel dagegen erklärt sich die Landwirtschaft einverstanden. Es ist verständlich, daß der landwirtschaftliche Standpunkt bei Aufstellung der Forderungen stark in den Vordergrund gerückt ist; andererseits ist anzuerkennen, daß die Schrift auch Verständnis für allgemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte und die finanzielle Lage der Reichsbahn zeigt.

Ditgen.

Fritsch, K., Wirklicher Geheimer Rat, Das deutsche Eisenbahnrecht. Grundriß des Reichs- und des preußischen Rechts, Berlin 1927. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H., XII, 472 S.

Das Buch ist eine glänzende Darstellung des derzeit geltenden Rechts der Eisenbahnen im Deutschen Reich und in Preußen. Ein einheitliches Eisenbahnrecht gibt es für das Gebiet des Deutschen Reiches nicht. Auch nach der Reichsverfassung von 1919 sind neben dem Reich die einzelnen Länder zum Erlaß von Gesetzen und Verordnungen für das weite Feld des Eisenbahnwesens zuständig, weil die Verfassung dem Reich nicht die ausschl. Gesetzgebung für das Eisenbahnwesen übertragen hat (Art. 6 und 7 R. V.). Die Folge dieses Zustandes ist, daß für die eine Materie Reichsrecht gilt, weil das Reich von seiner Befugnis, diese Materie zu regeln, Gebrauch gemacht hat, für eine andere vielleicht sehr eng damit verwandte Materie dagegen Landesrecht, weil eine reichsrechtliche Regelung noch nicht stattgefunden hat. Und das gilt für das öffentliche wie für das private Recht der Eisenbahn. Dazu kommt, daß gemäß reichsrechtlicher Bestimmung vielfach die bis dahin gültigen landesrechtlichen Bestimmungen künftig als reichsrechtliche zu gelten haben; so bestimmt Artikel 90 der Reichsverfassung, daß mit dem Übergang der Eisenbahnen das Reich die staatlichen Hoheitsrechte übernimmt, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen. Wenn diese in den einzelnen Ländern verschieden waren, so hat das Reich, da es ja keine anderen Rechte übernehmen konnte, als die bis dahin bestehenden, auch jetzt in den verschiedenen Ländern verschiedene Hoheitsrechte.

Die Schwierigkeiten, die einer umfassenden Darstellung des deutschen Eisenbahnrechts bei dieser Sachlage entgegenstehen, werden am besten durch die folgenden Betrachtungen des Verfassers beleuchtet: „Es besteht eine Reihe von Gesetzen, Verordnungen usw. ausschließlich eisenbahnrechtlichen Inhalts, daneben finden sich in zahlreichen weiteren Gesetzen usw. neben allgemeinen Vorschriften solche, die sich nur auf die Eisenbahn beziehen, das erklärt sich einmal daraus, daß in Deutschland sowohl das Reich wie die Länder eine umfassende gesetzgebende Tätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens entfaltet haben, vor allem aber macht sich bemerkbar, daß in immer steigendem Maße das Bedürfnis hervorgetreten ist, in der Gesetzgebung das Eisenbahnwesen zu berücksichtigen. So spielt die Eisenbahn eine Rolle im Verfassungs-, Polizei-, Finanz-, Bau-, Militär-, Postrecht wie im Sachen- und Obligationenrecht. Den breitesten Raum nehmen die dem öffentlichen Recht angehörenden Normen über das Verhältnis der Eisenbahnen zur Reichs- und Staatsgewalt an. Wesentlich privatrechtlicher Natur sind die Vorschriften über die Beziehungen der Eisenbahnen zu den Anliegern und zu dem die Bahn benutzenden Publikum. Diese Vielgestaltigkeit in Verbindung mit dem teilweise großen Umfang der Normen und mit der Notwendigkeit häufiger Änderung schließt eine Zusammenfassung aus und erschwert die Erkenntnis und die systematische Behandlung.“

Diese komplizierten Verhältnisse stellt der Verfasser, der alle Einzelheiten spielend beherrscht, in meisterhafter Form dar, wobei es nichts verschlägt, daß

er in großem Umfange bei den allgemeinen Ausführungen auf die besonderen verweist und umgekehrt, und daß er vielfach Bestimmungen wiederholt bringt. Ich halte letzteres sogar für einen Vorzug der Darstellung. Bei jeder einzelnen Materie geht der Verfasser auf die geschichtliche Entwicklung zurück, die bei dem Ineinandergreifen der reichs- und staatsrechtlichen Bestimmungen vielfach erst das Verständnis ermöglicht. Wenngleich das Buch, wie auch der Verfasser angibt, in erster Linie für die Eisenbahn und ihre Beamten geschrieben ist, so werden doch viele Abschnitte gerichtliche und Verwaltungsbehörden, Handelskammern, Anwälte und Verkehrstreibende nicht nur, wie der Verfasser bescheiden sagt, benutzen können, sie werden ihnen vielfach wertvolle Aufschlüsse und ein nicht zu entbehrendes Nachschlagewerk bieten.

Über den Beruf unserer Zeit zu gesetzgeberischer Tätigkeit kann man verschiedener Ansicht sein. Jedenfalls fühlen sich die maßgebenden Stellen zu einer Gesetzesfabrikation größten Umfanges berufen. Um diese Tätigkeit auf ein fruchtbares Feld zu lenken, sollte man möglichst bald eine reichsrechtliche Ratifikation des Eisenbahnrechts und zwar des öffentlichen wie des privaten anstreben. Wenn auch die Schwierigkeiten nicht zu verkennen sind, so werden sie doch zu überwinden sein. Jedenfalls sollten die Ausschüsse, die zur Vereinfachung der Verwaltung eingesetzt sind, sich mit dieser Frage möglichst bald und eingehend beschäftigen. Eher als auf anderen Gebieten kann hier nutzbringende Arbeit geleistet, ein unermeßlicher Leerlauf durch eine solche Gesetzgebung beseitigt werden. Die Zuständigkeiten müssen klar geregelt, jede überflüssige „Anhörung“ oder „Zuziehung“ aller möglichen Instanzen und Stellen muß verschwinden. Man spricht soviel von Rationalisierung, und sie liegt bei den einmal gegebenen Verhältnissen sicher im dringenden Interesse des deutschen Volkes. Hier kann durch Zusammenfassung und Vereinfachung der Gesetzgebung in großem Umfange auf dem Gebiet der Verwaltung rationalisiert werden. Die einmalige große Arbeit wird sich in kurzer Zeit durch die Vereinfachung in der Handhabung der Bestimmungen bezahlt machen. Für diese Arbeit kann das Buch, dessen Verfasser an dem neuen Gesetzgebungswerk maßgebend zu beteiligen wäre, eine wertvolle Unterlage liefern. Ich glaube, daß eine solche Entwicklung, wenn das Buch durch sie auch bald nur historischen Wert hätte, in erster Linie vom Verfasser des Werkes selbst lebhaft begrüßt würde.

Adam.

Neumeyer, Karl, Dr., Professor in München, Internationales Verwaltungsrecht. Innere Verwaltung, III. Dritter Band. Erste Abteilung. München 1926. Verlag J. Schweitzer (Arthur Sellier). 300 Seiten.

Die Verkehrsnotwendigkeit hat die Staaten schon lange gezwungen, in erster Linie mit den Nachbarstaaten Verträge abzuschließen, die zu einem international gleichen Verwaltungsrecht geführt haben, und wir stehen noch nicht am Ende dieser Entwicklung. Jeder Staat hat den Wunsch, daß seine Verkehrsmittel, namentlich Eisenbahnen und Schiffe, im fremden Lande und in fremden Gewässern möglichst sicher und ungehindert verkehren können. Ohne zwischenstaatliche Vereinbarungen ist dies nicht möglich. Was im Laufe der Jahre geschehen ist, erfahren wir aus diesem 12. Kapitel des großangelegten Internationalen Verwaltungsrechts. Es führt die Überschrift: Die Verkehrswege und ihre Benutzung. Behandelt werden die Landstraßen und der Verkehr auf ihnen, im Anschluß daran die Eisenbahnen, dann die Wasserstraßen (See- und Binnenschifffahrt), die Luftfahrt, und zum Schluß die Beförderung von Auswanderern. In einer zweiten Abteilung sollen die Post, Maß und Gewicht, Kalender und Währung berücksichtigt werden. Dochow.

Ruhrbesetzung und Weltwirtschaft. Eine internationale Untersuchung der Auswirkungen der Ruhrbesetzung auf die Weltwirtschaft. Herausgegeben von Prof. Dr. Ernst Schultze. Band 3 der Schriften des Weltwirtschafts-Instituts der Handels-Hochschule Leipzig. Leipzig 1927. G. A. Gloeckner. 256 Seiten.

Das Sammelwerk hat zur Aufgabe, den Mangel an einer zusammenfassenden Untersuchung über die schwer feststellbaren und komplizierten Auswirkungen der Ruhrbesetzung 1923/24 zu beheben, „soweit dies auf knappem Raume möglich ist“. Eine vollständige Lösung der Aufgabe würde wesentlich breitere Untersuchungen erfordern, zu denen es dem Weltwirtschafts-Institut der Handels-Hochschule Leipzig an den nötigen Mitteln fehlt. So tritt denn das vorliegende Buch nur mit dem Anspruch vor die Öffentlichkeit, den ersten planmäßigen Versuch zur objektiven Feststellung der volks- und weltwirtschaftlichen Wirkungen der Ruhrbesetzung in den wichtigsten davon betroffenen Ländern zu machen“. Es geschieht dies in der Weise, daß für jedes Land, in dem nennenswerte Wirkungen der Ruhrbesetzung festzustellen waren, (und einige mehr!) ein einheimischer Fachmann diese in einem Aufsatz darzulegen sucht. Der wissenschaftliche Mut, der in der Inangriffnahme eines solchen Werkes liegt, verdient volle Anerkennung, wobei allerdings dahingestellt bleiben mag, ob das Ausland selbst einer solchen Rückschau auf die internationalen Rückwirkungen einer vornehmlich doch die deutsche Wirtschaft betreffenden, nun schon zurückliegenden Kampfhandlung größeres Interesse entgegenbringen wird. Verdienen würde es das Buch trotz der ihm anhaftenden Mängel.

Wie man kaum anders erwarten kann, sind die einzelnen Beiträge an Wert nicht durchgängig einander gleich. Grundsätzlich ist es Prof. Schultze gelungen, ein gutes internationales Mitarbeitergremium von Wissenschaftlern wie Praktikern zu gewinnen, und es ist schwer, aus der großen Zahl befriedigender Aufsätze einige besonders hervorstechende zu nennen (vielleicht Bousquet: Frankreich; Fueter: Schweiz; Borgatta: Italien; Slemr: Tschechoslowakei). Andererseits muß der Aufsatz über Belgien und die Ruhrbesetzung (von einem Ingenieur Commercial P. van Ongeval) wissenschaftlich als Niete bezeichnet werden. Bedauerlich ist auch die von dem Verfasser (Dr. A. Wiedemann) selbst entschuldigte Unzulänglichkeit des Aufsatzes über die Wirkungen der Ruhrbesetzung auf die deutsche Volkswirtschaft. Dann gehe ich auch mit dem Herausgeber selbst in mehreren Punkten nicht einig. Ich vermag einmal die Notwendigkeit des von ihm beigezeichneten Aufsatzes über Ruhrbesetzung und Rheinschiffahrt nicht recht einzusehen, da er den grundsätzlich geographischen Aufbau des Werkes durchbricht, ferner wissenschaftlich keinen Fortschritt gegenüber der Schilderung in meinem Buch „Rheinschiffahrt 1913 bis 1925“ bringt. Weiter halte ich den die Einzeluntersuchungen zusammenfassenden, an sich notwendigen Schlußaufsatz Schultzes „Ruhrbesetzung und Weltwirtschaft“ nicht für glücklich. Er bringt allzuviel Zitate aus den vorangehenden Einzelbeiträgen, kommt zu keiner befriedigenden Systematik der verschiedenen Folgen der Ruhrbesetzung und zeigt eine Tendenz zur Überschätzung der nachteiligen Wirkungen der Ruhrbesetzung auf die Weltwirtschaft (im Gegensatz zu zahlreichen Mitarbeitern). Schließlich erscheint mir die Wiedergabe verschiedener Aufsätze in deutscher und fremder Sprache überflüssig.

Diese freimütige Kritik soll indessen nicht ohne die Feststellung schließen, daß das von Schultze geleitete Weltwirtschafts-Institut der Handels-Hochschule Leipzig durch diesen Band die Rolle eines zu beachtenden Führers auf dem Gebiet internationaler wirtschaftswissenschaftlicher Forschung ergriffen hat. Napp-Zinn.