

Organisationsfragen des Rheinschiffahrtsbetriebes.

Von Dr. Weyhenmeyer und Dr. W. Geile, Köln.¹⁾²⁾

Inhalt: Umgrenzung der Aufgabe. — Organisatorische Einrichtungen der Schleppreederei. — Organisationsbedürfnisse mit Rücksicht auf die Kostenstruktur. — Schlußbetrachtungen.

Wie schon aus der Kennzeichnung des Vortrages: „Organisationsfragen eines Rheinschiffahrtsbetriebes“ zu ersehen ist, wollen wir in den nachfolgenden Ausführungen nicht etwa eine umfassende Darstellung der organisatorischen Probleme der Rheinschiffahrt vortragen, sondern aus diesem Fragenkomplex die Organisationsbedürfnisse des einzelnen Betriebes herausgreifen. Demzufolge scheidet aus der Darstellung von vornherein aus: die auch anderwärts so viel behandelten zwischenbetrieblichen Organisationsprobleme, die Zusammenschlußbewegungen innerhalb der einzelnen Gruppen der Schiffahrttreibenden, die Konventionsbestrebungen bei den Rheinschiffahrtsunternehmungen und ähnliche Erscheinungen. Zur Erörterung stehen lediglich rein innerbetriebliche Einrichtungen, der Aufbau eines größeren Rheinschiffahrtsbetriebes, die Mittel und Wege, welche neben der Sicherung der Beschäftigung, die möglichst restlose Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel gewährleisten und damit die Wirtschaftlichkeit des Betriebes selbst bestimmen. Mit Rücksicht auf die Geschlossenheit der Darstellung wollen wir die Aufgabe weiter begrenzen, indem wiederum nicht die Betriebsprobleme aller Zweige der Rheinschiffahrt behandelt werden, sondern ein Haupttypus herausgegriffen wird, und zwar die Betriebe, die sich vorzugsweise mit der Beförderung von Massengut befassen, in erster Linie die Schleppreederei, also ein Betrieb mit Schleppdampfern und Schleppkähnen.

In diesem Zweig der Rheinschiffahrt begegnen wir den verschiedensten Betriebsgrößen. Bei dem Partikulierschiffer, das ist der Besitzer eines einzelnen oder weniger Schleppkähne, bei dem Partikulierkapitän, das ist der Besitzer eines Schleppdampfers, begegnet man den primitivsten Betriebsverhältnissen. Beide stellen ihr Material, den Kahn bzw. das Boot, jedem, der sie zu einer Leistung verpflichtet will, zur Verfügung und lassen sich hierfür eine entsprechende Vergütung bezahlen. Nach Beendigung der Leistung, der Reise, suchen sie sich neue Beschäftigung. Irgendwelche komplizierte Einrichtungen für den Betrieb sind hier nicht erforderlich. Der Grad der Beschäftigung und die Vergütung für die Leistung sind jeweils abhängig von Angebot und Nachfrage. Vorübergehende Beschäftigungslosigkeit belasten den Betrieb fast nur mit den baren Auslagen für

¹⁾ Vortrag gelegentlich der Verkehrswissenschaftlichen Tagung am 23. Juni 1928 in Köln (von den Verfassern gemeinsam ausgearbeitet; vorgetragen von Dr. W. Geile).

²⁾ In den nachfolgenden Ausführungen handelt es sich um ein Teilergebnis eingehender Untersuchungen der Selbstkosten eines Schleppschiffahrts-Unternehmens, die für betriebliche Zwecke angestellt wurden. Für diese Untersuchungen mußte, um Zahlenreihen aus einer Reihe von Betriebsjahren zu gewinnen, eine besondere Rechnungslegung im Betrieb durchgeführt werden, die inzwischen auch von den Verfassern für den Ausschuß für Rechnungswesen beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit bearbeitet worden ist.

Die Ausführungen erfolgen nicht vom Standpunkt des Interessenten, sondern verfolgen unter Außerachtlassung jeglicher Tendenzen in geschäftspolitischer Hinsicht rein betriebswirtschaftliche Ziele.

Lohn, da keine Verwaltung und demzufolge keine Verwaltungskosten vorhanden sind. Sie wird ausgeglichen durch die immer wiederkehrende Zeit der größeren Nachfrage mit höheren Frachten und höheren Schlepplöhnen.

Besondere organisatorische Einrichtungen treten erst beim größeren Betrieb in Erscheinung, bei der Reederei, die mit einer größeren Anzahl von Kähnen bzw. von Dampfern arbeitet, oder die sowohl Dampfer als Kähne in Betrieb hat und sich für die Ausführung des gesamten Transportes, also nicht nur für Fahren oder Schleppen interessiert. Bei dieser Betriebsweise tritt sofort die Abhängigkeit von der Beschäftigung, von dem Zustrom des Transportgutes in Erscheinung. Neben der Kosten verbrauchenden Verwaltung der Betriebsmittel ist erforderlich eine Organisation der Transportgutheschaffung und damit ein größerer Verwaltungsapparat, der ohne Rücksicht auf die Leistungen laufende Kosten verursacht und schon dadurch eine möglichst gleichmäßige und volle Beschäftigung der Betriebsmittel bedingt.

Die Organisationsbedürfnisse eines solchen Betriebes sind abhängig vom Umfang der Betriebsmittel, der Dampfer und Kähne. Die Betriebsgröße ist wieder abhängig von der Größe der gestellten Aufgaben, von dem Umfang der laufenden Transportverpflichtungen. Die Gebundenheit der einzelnen Betriebe, die Zusammenhänge der Rheinschiffahrtsbetriebe mit Kohlenproduktion und Kohlenhandel einerseits und der Spedition andererseits, dürfen wir als bekannt voraussetzen. Die Eigenart des Schiffahrtsbetriebes bedingt es, daß eine solche Schleppreederei sich nicht immer nur auf die Beschäftigung des zur Verfügung stehenden eigenen Materials, der eigenen Dampfer und Kähne beschränken kann; gewisse Schwankungen in der Beschäftigung, die regelmäßig wiederkehrenden Schwankungen im Wasserstand, Saisoneinflüsse und ähnliches, erfordern zeitweise die Inanspruchnahme fremder Betriebsmittel, insbesondere der Partikuliere und zwingen zu anderen Zeiten wieder zur Abgabe von Schleppkraft und Kahnraum an augenblicklich besser beschäftigte Dritte, um vorübergehende Stockungen in der Beschäftigung auszugleichen. Kein größerer Rheinschiffahrtsbetrieb ist ganz auf sich selbst gestellt, er kann auf den freien Markt nicht verzichten. Eine gewisse Verbundenheit der Betriebe untereinander, sei es auch nur in bezug auf den Austausch der Spitzen an verfügbarem Kahnraum oder Schleppkraft, ist immer gegeben und für die Einrichtung des Betriebes bezeichnend.

Auch die Form des Geschäftsabschlusses ist wesentlich für den Aufbau dieser Betriebe. Im Gegensatz zu der Betriebsweise der Partikuliere und Kleinbetriebe wird, wie bereits erwähnt, der gesamte Transport übernommen und ausgeführt, d. h. es werden die Schiffsgefäße für die zu transportierende Ware und die Schleppkraft zur Fortbewegung der hierfür erforderlichen Kähne zur Verfügung gestellt und die Leistungen beider in einem Transportsatz abgerechnet. Sehr häufig stehen noch Umschlagseinrichtungen zum Beladen und Entladen der Schiffe zur Verfügung und auch diese Leistungen werden dann in das Geschäft einbezogen. Die Abschlüsse lauten nicht nur über einzelne Kahnladungen, es werden Transporte von kleineren oder größeren Partien für mehr oder weniger lange Zeiträume abgeschlossen und langfristige Transportverträge getätigt, die Verpflichtungen zur Beförderung bestimmter Güter von einem Abgangsort nach bestimmten Bestimmungs-orten über längere Zeit hinweg enthalten. Der Transportvertrag, kurzfristig oder langfristig, ist geradezu das Merkmal dieser Betriebe. Er ist das Mittel zur Sicherung einer im voraus übersehbaren, verhältnismäßig gleichbleibenden Beschäftigung. Der Transportvertrag ermöglicht für den Großbetrieb die wirtschaftliche Einteilung der verfügbaren Betriebsmittel. Die Eigenart eines solchen Schiff-

fahrtbetriebes, insbesondere, wie wir später noch eingehend begründen werden, das Vorherrschen der fixen Kosten, verlangt geradezu diese übersichtliche und gleichmäßige Beschäftigung. Diese Eigenart ist auch wieder bestimmend für den gesamten Aufbau des Betriebes. Wir können natürlich im Rahmen dieser knappen Darstellung keine lückenlose Beschreibung aller Betriebseinrichtungen bringen, sondern müssen uns in der Hauptsache auf die dem Schiffahrtbetrieb besonders eigentümlichen Einrichtungen beschränken.

Der organisatorische Aufbau eines solchen Reedereibetriebes ist in erster Linie nach drei Gesichtspunkten zu gliedern:

1. Die Beschaffung des Transportgutes, die Sorge für die Beschäftigung.
2. Die Disposition über die Flotte, die zweckmäßige Einteilung und Ausnutzung der Betriebsmittel.
3. Die Betriebsbereitschaft, die fürsorgliche Instandhaltung und Ausrüstung der Dampfer und Kähne.

Den für die Beschaffung der Aufträge erforderlichen Apparat können wir bei nachstehenden Betrachtungen übergehen. Er ist bedingt durch die besonderen Aufgaben, die sich die einzelne Reederei gestellt hat, vielfach auch durch das Abhängigkeitsverhältnis zu dem einen oder anderen Auftraggeber und ist in Umfang und Aufbau in jedem Betriebe verschieden.

Die für die Disposition vorzusehende Abteilung verfügt, wie bereits bemerkt, über das Betriebsmaterial, über die Dampfer, die Kähne und sorgt für die notwendige Ergänzung durch kurz- oder langfristige Hereinnahme fremder Kähne und Schleppkraft. Ihr wichtigstes Hilfsmittel ist die Nachrichtenübermittlung, bei der wir im folgenden eingehender verweilen wollen. Der Betrieb erstreckt sich naturgemäß über eine sehr große Entfernung. Die Betriebsleitung benötigt daher zu ihrer Unterstützung und zur Durchführung ihrer Anordnungen an verschiedenen Plätzen des Rheinstromgebietes besondere Einrichtungen. Sie braucht Stützpunkte an den hauptsächlichsten Umschlagsplätzen, die als Abgangs- und Empfangsorte des Transportgutes in Frage kommen, auch an Plätzen, an denen der Betrieb als solcher eine besondere Überwachung nötig hat. Als Stützpunkte dieser Art kommen in erster Linie in Frage eigene Zweigniederlassungen, die immer dann vorzuziehen sind, wenn die Größe des Betriebes die Ausgabe der Kosten rechtfertigt, in zweiter Linie kommt die Vertretung durch befreundete Firmen, auch eine gegenseitige Aushilfe an verschiedenen Plätzen, an dritter Stelle endlich die berufsmäßigen Agenten, die jeweils die Vertretung verschiedener Firmen an einem Ort übernehmen.

Eine dieser drei Arten von Vertretungen wird gewählt entsprechend den Bedürfnissen an den einzelnen Plätzen. Die hauptsächlichsten Umschlagsplätze, die Seehäfen, die Rhein-Ruhr-Häfen, die oberrheinischen Umschlagshäfen wie Mannheim/Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl/Straßburg, auch Zwischenplätze und Häfen an den Nebenflüssen wie Düsseldorf, Köln, Frankfurt/M., Aschaffenburg, machen fast für jeden Betrieb eine Vertretung erforderlich. Hier unterhalten die größeren Betriebe fast alle Zweigniederlassungen, wenigstens soweit sie diese Häfen regeltweise und in größerem Ausmaß mit ihren Transporten anlaufen und insbesondere dann, wenn diese Plätze für die Aquisition, die Beschaffung des Transportgutes, in Frage kommen.

Das Nachrichtenbedürfnis bedingt an weiteren Zwischenplätzen unterwegs noch Vertretungen. Hier werden regeltweise die Agenturen in Anspruch genommen, da es sich lediglich um Übermittlung von Nachrichten an die Fahrzeuge und um Benachrichtigungen über Passieren der Schleppzüge usw. handelt.

Als wichtiger Zwischenplatz, der aus betrieblichen Gründen besetzt wird, ist St. Goar bzw. Salzig zu nennen, wo die Schleppzüge wegen der Gebirgsstrecke bis Bingen bekanntlich geteilt werden. Dort sind eine Reihe Agenten tätig, die je einige Firmen zusammen bedienen. Größere Betriebe sind dazu übergegangen, dort eigene Betriebsvertretungen zu schaffen.

Ein solches Netz von Niederlassungen und Vertretungen benutzt der Betriebsleiter zur Einrichtung der Nachrichtenübermittlung, einer Organisation, die ihm gestattet, jedes einzelne Fahrzeug zu beliebiger Zeit unterwegs zu erreichen und die ihm die Bewegung der einzelnen Fahrzeuge, wo es auch sein möge, regelmäßig übermittelt. Zu diesem Zweck verbindet er die verschiedenen Zweigstellen des Stromgebietes und die verpflichteten Agenturen untereinander durch regelmäßig auszutauschende Berichte. Diese Berichte erfolgen schriftlich und telephonisch. Vorweg sei darauf hingewiesen, daß der telephonische Bericht, auch wenn er noch so sorgfältig aufgezeichnet wird, eine lückenlose Nachrichtenübermittlung nicht gewährleistet. Die Fehlerquellen sind zu vielseitig, als daß sie gänzlich behoben werden könnten. Die telephonische Berichterstattung muß unbedingt durch eine schriftliche ergänzt werden. Dies hat in der Form des Tagesberichtes zu erfolgen. Der Tagesbericht geht von der Zentralstelle aus an sämtliche Zweigniederlassungen und Agenturen und enthält neben Mitteilungen von allgemeinem Interesse in erster Linie die Aufzeichnung über die an dem betreffenden Tag von der Zentralstelle aus veranlaßten Schiffsbewegungen. Ist z. B. die Zentralstelle an den Ruhrhäfen, so geht ein Tagesbericht gleichen Inhalts an sämtliche rheinaufwärts liegenden Vertretungen, der die Schiffsbewegungen rheinaufwärts enthält, ein entsprechender Bericht geht an sämtliche rheinabwärts liegende Vertretungen, der die Schiffsbewegungen nach den Seehäfen zu mitteilt. Die Zweigstellen ihrerseits berichten über die in ihrem Bereich, sei es auf eigene Initiative, sei es auf Anlaß der Zentralstelle veranlaßten Schiffsbewegungen, und zwar gehen die Nachrichten, die den Bergverkehr betreffen, gleichlautend an alle oberhalb gelegenen Stellen und an die Zentrale. Bei Nachrichten, die den Talverkehr betreffen, an alle unterhalb liegenden Stellen bis zur Zentrale. Unbedingt erforderlich für den Tagesbericht ist im gut eingerichteten Betrieb eine ganz bestimmte Form, die durch Verwendung einheitlicher Formulare gegeben ist und eine unbedingte Zwangsläufigkeit gewährleistet. Ebenso unzuverlässig wie der telephonische Bericht ist der zwanglose Bericht in Briefform. Vervollständigt wird diese schriftliche Nachrichtenübermittlung durch eine bei jeder Stelle getroffene Einrichtung, die, sei es durch zweckmäßige Registrierung oder durch Eintragung in besondere Bücher, diese Mitteilungen so festhält, daß die gesamte Bewegung der Flotte zentral und an den einzelnen Befehlsbereichen niedergeschrieben ist und mit einem Blick jederzeit und fortlaufend übersehen werden kann. Mit der Betriebsgröße ist naturgemäß eine Teilung der Formulare, z. B. in Schlepp- und Kahnbericht, gegebenenfalls auch in bezug auf die einzelnen Bewegungen geboten.

Die schriftlichen Mitteilungen verlassen die Büros am Abend. Sie liegen mit der ersten Post vor und geben jedem Beteiligten in der ersten Morgenstunde Anregung zu den Dispositionen für die nächsten Stunden. Hier setzt jetzt die telephonische Übermittlung ein. Jede Zweigstelle oder Agentur spricht zur Zentralstelle, aber nicht direkt, sondern über die dazwischen liegenden Stellen. Die von der Zentralstelle jeweils entfernteste Vertretung, z. B. Kehl, spricht mit dem Nachbar (Karlsruhe), dieser mit dem seinigen (Mannheim), so daß die der Zentrale nächstgelegene Stelle (Salzig oder Köln), die Nachrichten der darüberliegenden

Stellen gesammelt dem Betriebsleiter übermittelt, so daß dieser in mündlicher Aussprache in der Lage ist, seine Anregungen vom Tage zuvor je nach den Bedürfnissen für die nächsten Stunden zu ergänzen oder zu berichtigen. Auf demselben Wege gelangen die neuen Nachrichten und Anweisungen der Zentrale, wieder durch Vermittlung der dazwischen liegenden Stelle, telephonisch an die einzelnen Zweigstellen.

Wenn auch der Fernsprecher noch lange nicht ideal, was Schnelligkeit anbetrifft, arbeitet, so ist es erfahrungsgemäß doch möglich, diese stafettenartigen

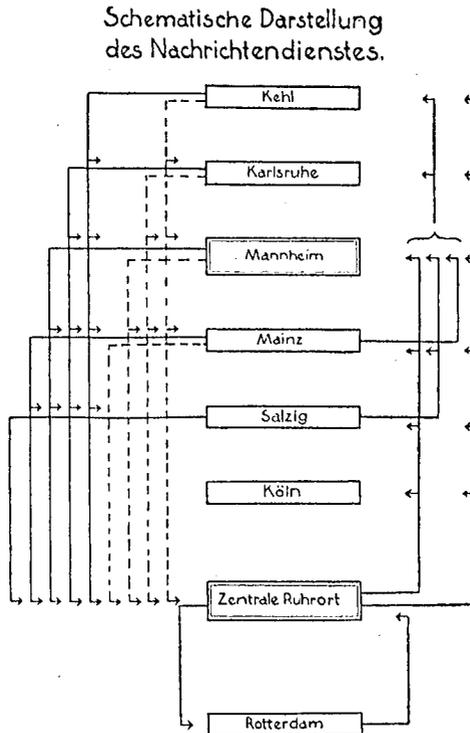


Abb. 1.

Telephongespräche innerhalb $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Stunde nach einer Richtung hin zu erledigen. Leider besteht, so naheliegend dies auch ist, noch kein Kabel längs des Rheinstromes, das nur der Schifffahrt dient und leistungsfähig genug ist, um derartige Nachrichtenübermittlungen im Schnellverkehr durchzuführen.

Diese Art der planmäßigen Nachrichtenübermittlung mag zwar in der Beschreibung sich etwas umständlich ansehen und ist auch noch lange nicht in allen großen Betrieben durchgeführt. Sie läßt sich aber in der Praxis ohne große Schwierigkeiten einrichten und schaltet durch ihre unbedingte Zwangsläufigkeit Fehlerquellen fast restlos aus, da die einzelnen Mitteilungen der verschiedenen Zweigstellen sich gegenseitig kontrollieren. Diese Einrichtung gestattet aber weiter die für einen Betrieb von einer gewissen Größe unbedingt erforderliche Dezentralisation der Verfügung über die Betriebsmittel. Der Be-

triebsleiter ist ja nicht in der Lage, Hunderte von Fahrzeugen gleichzeitig zu übersehen und entsprechende Anweisungen zu geben. Er kann den einzelnen Zweigstellen hierin unbedenklich ein größeres Maß von Bewegungsfreiheit einräumen, da die Nachrichtenorganisation ihm jederzeit gestattet, deren Maßnahmen zu kontrollieren. Er entlastet sich mit solcher Dezentralisation von der unmittelbaren Befehlsausgabe für die unterwegs befindlichen Schiffe, und gewinnt dabei die Möglichkeit einer übersichtlichen Gesamtdisposition.

Der große Unterschied zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn besteht darin, daß die Eisenbahn in der Lage ist, auf Grund eines im voraus aufgestellten Fahrplanes ihre Betriebsmittel zu bewegen, was die Eigenart des Schiffahrtsbetriebes nicht gestattet. Eine weitgehendste Annäherung an einen fahrplanmäßigen, d. h. möglichst im voraus übersehbaren Betrieb ist aber unbedingt erforderlich, und eine erste Voraussetzung hierfür ist eine einwandfrei funktionierende Nachrichtenübermittlung.

Für die Betriebsbereitschaft ist die technische Leitung verantwortlich. Sie hat dafür zu sorgen, daß das Betriebsmaterial in vollem Umfange betriebsbereit zur Verfügung steht. Auch hierfür sind vorbereitende Arbeiten und entsprechende Einrichtungen erforderlich, die aber denjenigen eines größeren Landbetriebes ohne weiteres entsprechen. Die Betriebsbereitschaft wird gewährleistet, einmal durch das Vorhandensein einer Reparaturwerkstätte, die für gewisse kleinere Schäden eine Unabhängigkeit von den Schiffswerften gewährleistet, weiter ein hierzu gehöriges, zweckmäßig eingerichtetes Lager an Betriebsmaterial und Reserveteilen. Der technische Leiter stellt nach den Bedürfnissen der Betriebsleitung im Jahr einen Überholungsplan auf, dergestalt, daß er die Dampfer wenigstens im Jahr einmal gründlich vornehmen kann, ohne daß dadurch die Betriebsbereitschaft der gesamten Flotte beeinträchtigt wird. Er wird z. B. die flott gehenden Räderboote während der guten Wassermonate überholen, damit während der üblichen Kleinwasserperiode im Herbst dieses wichtige Material unbedingt betriebsbereit ist. Umgekehrt wird er die tiefergehenden Schraubenboote in der Zeit ungünstigerer Wasserverhältnisse durchgehen. Entsprechend wird er Überholungsarbeiten an den Kähnen während der günstigen Wassermonate vornehmen lassen. Natürlich werden besonders gelagerte Betriebsverhältnisse, z. B. die Beschäftigung der Räderboote auf der Strecke Straßburg/Basel, ein anderes Überholungsprogramm bedingen. Je eingehender und planmäßiger in dieser Weise an der Betriebsbereitschaft gearbeitet wird, in desto beschränkterem Umfange werden die außergewöhnlichen Betriebsstörungen auftreten, bzw. desto eher dürften die Einrichtungen zur Erhaltung der Betriebsbereitschaft in der Lage sein, unvorhergesehene Inanspruchnahme zu überwinden.

Der Umfang der Einrichtungen der Betriebsbereitschaft ist natürlich bedingt durch die Größe der Flotte. Es ist dabei in erster Linie zu beachten, daß jede Bereitschaft Geld kostet und daß ein gewisser Kosten verzehrender Leerlauf im Interesse der Bereitschaft immer in Kauf zu nehmen ist. Eine solche Werkstatt darf sich natürlich nicht zur Schiffswerft auswachsen, sondern sie muß sich in ihrer Leistungsfähigkeit auf das notwendigste beschränken. Alle größeren Arbeiten sind der Schiffswerft zuzuweisen.

Die nach der Behandlung dieser Hauptgesichtspunkte noch erforderliche Darstellung des restlichen Aufbaues der Verwaltung ist verhältnismäßig einfach. Sie ist bedingt durch diese Einteilung des Betriebes. Zu der Betriebsleitung gehört natürlich noch eine Abteilung, in der mit den Schiffen und Kapitänen über Löhne und sonstige Auslagen abgerechnet wird und die auch die Verrechnung der Schlepp-

löhne und Schiffsfrachten vornimmt, schließlich die Kasse und die Rechnungslegung des Betriebes. Mit der technischen Abteilung ist verbunden die Materialverwaltung und die Betriebsbuchhaltung, die wiederum ihre Betriebsergebnisse der Rechnungslegung des Gesamtbetriebes zuleiten.

Es kann hier, da wir in erster Linie die wesentlichen Fragen behandeln wollen, auf die Einzelheiten der Innenverrechnung verzichtet werden.

Nachdem nun eine Reihe organisatorischer Einrichtungen des Schiffahrtsbetriebes dargestellt worden ist, die in ihrer Dreiteilung die Zwecke verfolgen:

1. den Betrieb laufend mit Transportgut zu versorgen,
2. eine möglichst intensive Beschäftigung der Transportmittel zu gewährleisten und
3. die Transportmittel (Boote und Kähne) in ständiger Betriebsbereitschaft zu halten,

liegt die Frage nahe nach dem inneren Grund dieser Organisationsbedürfnisse. Dies ist das Kostenproblem. Die Tendenz nach kontinuierlichem Zustrom von Transportgut einerseits und nach möglichst restloser Ausnutzung der Betriebsmittel andererseits, ist letzten Endes eine Folge der dem Schiffahrtsbetrieb (wie übrigens fast allen Verkehrsunternehmungen) eigentümlichen Kostenstruktur. Es kann in diesem Zusammenhange nicht unsere Aufgabe sein, eine genaue Darstellung der Selbstkostenberechnung für den Schiffahrtsbetrieb zu geben; jedoch soll auf dieses wichtige Meßinstrument für die Wirtschaftlichkeit eines Betriebes hingewiesen werden in der Weise, daß die wesentlichsten Kostenerscheinungen erörtert werden. Wenn wir die Kosten in Beziehung bringen zur Leistung, so können wir hinsichtlich ihres Verhaltens bei zu- bzw. abnehmender Beschäftigung im wesentlichen zwei Arten von Kosten unterscheiden:

1. Kosten, die unabhängig von dem Grad der Beschäftigung, in gleicher Höhe bestehen bleiben — diese nennen wir fixe Kosten;
2. Kosten, die sich im gleichen Verhältnis wie der Beschäftigungsgrad verändern — proportionale Kosten genannt.

Beim Schiffahrtsbetrieb überwiegen, wie bei den meisten Verkehrsbetrieben, bei weitem die fixen Kosten. Fixer Natur sind insbesondere die Kosten der Betriebsbereitschaft, also die Kosten für Instandhaltung, (Kasko) Versicherung, Abschreibung und Verzinsung. Aber auch von den Betriebskosten, d. h. den Kosten, die unmittelbar durch die Inbetriebnahme der Fahrzeuge entstehen, sind wesentliche Kostenbestandteile unabhängig von der Höhe der Leistung, also fix.

Die Betriebskosten des Kahnbetriebes, die sich zusammensetzen aus Lohnkosten, Reisekosten und Materialkosten, sind fast ausschließlich fixer Natur, d. h. unabhängig vom Beschäftigungsgrad. Bei vorübergehenden Betriebsausfällen laufen die Lohnkosten weiter. Auch die Materialkosten können nicht eingespart werden; denn der Materialverbrauch beim Kahnbetrieb dient vorwiegend der Konservierung des Schiffskörpers, der weniger einem Beanspruchungs-, sondern mehr einem natürlichen (durch die Witterung beeinflussten) Verschleiß unterliegt. Lediglich die unmittelbar mit der Reise verbundenen Auslagen (Steuermannslöhne usw.) kommen in Fortfall. Diese stehen zu der Höhe der erstgenannten Gruppen jedoch in keinem Verhältnis. Die fixen Kosten beim Kahnbetrieb machen praktisch ungefähr 100 % der Gesamtkosten aus.

Anders liegen die Verhältnisse beim Dampferbetrieb. Hier unterscheiden wir im wesentlichen drei Kostengruppen:

1. Lohn- und Reisekosten (die wir zusammenfassen, weil sie üblicherweise gemeinsam abgerechnet werden),
2. Kohlenkosten,
3. Materialkosten.

Wenn wir die Betriebskosten des Dampferbetriebes unter dem Gesichtspunkt ihrer Abhängigkeit von der Leistung beobachten, so können wir im Gegensatz zum Kahnbetrieb Verschiebungen in der Gesamthöhe der Kosten feststellen. Bei Steigerung der Leistung erhöhen sich die effektiven Betriebskosten und umgekehrt bei abnehmender Leistung fallen sie ab. Dabei ist jedoch das Maß der Steigerung bzw. des Abfallens bei Kosten und Leistungen verschieden. Genaue Kostenuntersuchungen haben ergeben, daß z. B. bei zunehmender Leistung die Betriebskosten zwar ansteigen, jedoch nicht in demselben Ausmaß wie die Leistungssteigerung; die Steigerung der Kosten bleibt hinter der der Leistung zurück (oder um dies durch ein Zahlenbeispiel aus dem Betrieb zu verdeutlichen: bei einer Leistungssteigerung von 30 auf 40 Millionen tkm. steigen die Kosten an von rund 75 000,— RM auf 90 000,— RM. Wir haben auf der einen Seite eine Steigerung der Leistungen um $33\frac{1}{3}\%$ zu verzeichnen, dagegen eine Erhöhung der Kosten von nur 20 %).

Diese Erscheinung, die wir in der betriebswirtschaftlichen Theorie mit Degression bezeichnen, ist typisch für den Kostenverlauf beim Dampferbetrieb. Eine Erklärung findet die Kostendegression in der Tatsache, daß sich die Betriebskosten des Dampferbetriebes aus fixen und proportionalen (d. h. von der Leistung abhängigen) Kostenbestandteilen zusammensetzen. Um dies zu beweisen, müssen wir die einzelnen Kostenelemente in ihrer Beziehung zur Leistung näher betrachten.

Die Lohnkosten (zu denen auch die Gehälter der Kapitäne, I. Maschinisten usw., evtl. Gratifikationen und die sozialen Lasten rechnen) sind ähnlich wie beim Kahnbetrieb von Haus aus fixer Natur. Eine bemerkenswerte Steigerung erfahren sie bei stärkerer Betriebsanspannung durch die Überschreitung der im Lohntarif vorgesehenen Arbeitszeiten und die dadurch zu zahlenden außerordentlich hohen Sondervergütungen für die Mehrarbeit. Die, gemessen an der Leistung, übermäßig ansteigenden Überstundenlöhne, mit ihrer Staffelung nach Überstunden und Nachtstunden, verursachen geradezu eine Progression in den Lohnkosten, deren Wirkung durch den ursprünglich fixen Charakter der Grundlöhne nicht mehr ganz aufgehoben wird. Die Materialkosten beim Dampferbetrieb — um dies vorwegzunehmen — sind im Gegensatz zum Kahnbetrieb mehr proportional, d. h. leistungsabhängig; denn der Materialverbrauch erstreckt sich beim Dampferbetrieb hauptsächlich auf Betriebsmaterial (Verbrauch an Schleppsträngen, Schmiermitteln usw.). Eine Degression bei Leistungssteigerung ist jedoch auch bei diesen Kosten nicht zu verkennen.

In weitaus größtem Maße werden die Betriebskosten des Dampferbetriebes beeinflußt von den Kohlenkosten, die ca. 60 % der Gesamtbetriebskosten ausmachen. Die Kohlenkosten nehmen bis zu einer gewissen Grenze bei steigender Leistung einen wiederum degressiven Verlauf; sie steigen an, aber nicht in demselben Verhältnis wie die Leistung. Diese Tatsache erklärt sich aus der zeitlichen Ausnutzung, d. h. der Ausfüllung des dem Dampfer für seine Schleppleistung zur Verfügung stehenden Zeitraums. Im Betrieb eines Dampfers entstehen notwendigerweise Zeitausfälle. So beansprucht der Dampfer Zeit zum Einnehmen der Kohlen und Betriebsmaterialien. Es entstehen Wartezeiten infolge vorübergehenden Mangels an Schleppgut, Aufenthalte durch Aufnahmen und Abwerfen der Kähne u. a. m. Während dieser Liege- und Bekohlungszeiten muß der Dampfer mit Rücksicht auf ständige Betriebsbereitschaft seine Kessel unter Dampf halten, mit anderen Wor-

ten, es entstehen Kohlenkosten, denen keine Leistung gegenübersteht. Der Kohlenverbrauch dieser „unproduktiven“ Zeiten — wenn wir sie so einmal bezeichnen wollen — verteilt sich nun auf den proportionalen, d. h. leistungsabhängigen Verbrauch und verursacht so die erwähnte Degression in den Kohlenkosten. Da die dem Dampfer zur Verfügung stehende Schleppzeit in gewisser Hinsicht beschränkt ist (durch den Eintritt der Dunkelheit, Bestimmungen der Arbeitsbedingungen usw.), nehmen bei Steigerung der Leistung in entsprechendem Verhältnis diese „unproduktiven“ Zeiten ab (insbesondere durch Einschränkung der Wartezeiten) bis zu einer gewissen Grenze, über die hinaus eine Mehrleistung nur durch Steige-

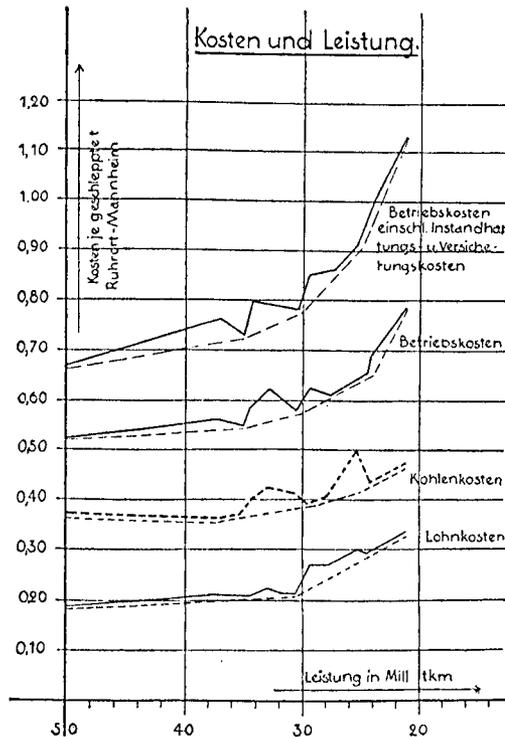


Abb. 2.

rung der Fahrtgeschwindigkeit oder Ausdehnung der Fahrzeit erkauft werden kann. Daraus folgt hinsichtlich des Kohlenverbrauchs, daß die Kohlenkosten von einer starken allmählich in eine schwächere Degression übergehen und nach Erreichung der größten zeitlichen Ausnutzung gleichmäßig degressiv abfallen. Mit gesteigerter Geschwindigkeit biegt sich, soweit die Stromverhältnisse eine solche zulassen, die Degression leicht in eine Progression um (es ist dies eine Erscheinung, die man auch bei der Eisenbahn beobachten kann).

Diese Darlegungen sind keineswegs nur theoretischer Natur, sondern sie werden bestätigt durch die Ergebnisse jahrelanger Untersuchungen, deren Ergebnisse im praktischen Betrieb nicht mehr ungestraft außer Acht gelassen werden dürfen (vgl. Abbildung 3).

An dieser Stelle mag festgehalten werden, daß beim Dampferbetrieb der Lohn-

anteil etwa 37 %, der Kohlenverbrauch etwa 53 % und der Materialverbrauch etwa 10 % der Betriebskosten ausmachen. Da bei sehr flottem Kahnlauf die Betriebskosten des Kahnens und diejenigen des Dampfers sich, auf die Transportleistung bezogen, ungefähr wie 1:1 verhalten, entfallen auf den Lohn allein 52 % der Gesamtbetriebskosten. Hieraus ist ohne weiteres die Bedeutung der seit den letzten Monaten im Vordergrund des Interesses stehenden Lohnfragen in der Rheinschiffahrt ersichtlich, insbesondere die Empfindlichkeit der Betriebe gegenüber der Lohnpolitik der für die Lohn- und Arbeitsbedingungen der deutschen Rheinschiffahrt zuständigen Behörden und die Bedeutung dieser Frage gegenüber der Konkurrenz

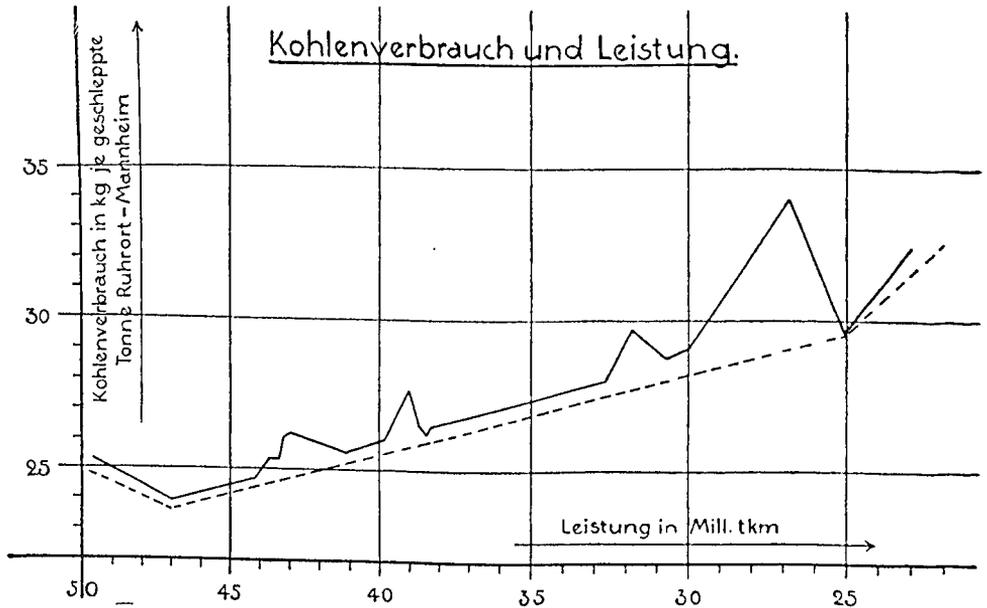


Abb. 3.

der Reedereibetriebe fremder Flaggen auf dem Rhein, die in der Lage sind, die Lohn- und Arbeitsbedingungen ihres Personals in freier Vereinbarung mit der Arbeitnehmerseite zu regeln.

Nachdem wir nun die einzelnen Bestandteile der Betriebskosten auf ihre Abhängigkeit von der Beschäftigung untersucht haben, wollen wir, um zu den aus dem Kostenverlauf resultierenden Konsequenzen zu gelangen, die Ergebnisse der Einzeluntersuchungen zusammenfassen. Wir bedienen uns hierbei zur besseren Veranschaulichung der Form der graphischen Darstellung (vgl. Abbildung 2). Auf der Abszissenachse sind die Leistungen des Dampferbetriebs (in Millionen tkm) abgetragen, auf der Ordinatenachse die Kosten je geschleppte Tonne auf einer bestimmten Strecke (z. B. Ruhrort—Mannheim). Um die Tendenz des Kostenverlaufs zu verdeutlichen, ist zu den untersten Punkten der Kostenkurve eine Parallele gezogen, die man als Idealkurve, d. h. Kurve des günstigsten Kostenverlaufs ansprechen kann. Die von der Kurve abweichenden Punkte sind auf außerbetriebliche Einflüsse (insbesondere Wasserstand) zurückzuführen, die hier nicht erörtert werden sollen.

Diese Darstellung zeigt deutlich, sowohl im Verlauf der Gesamtkosten als auch der einzelnen Kostenelemente, die typische Degressionserscheinung. Die Lohnkosten fallen zunächst stark degressiv ab, da bei geringer Leistung die fixen Grundlöhne überwiegen. Bei zunehmender Beschäftigung wirken die progressiv steigenden Überstundenlöhne der Degression entgegen.

Die Kohlenselbstkosten nehmen aus bereits erwähnten Gründen einen allmählich schwächer werdenden degressiven Verlauf. Da bei einer Steigerung der Leistung die „unproduktiven“ Liegezeiten der Dampfer eingeschränkt werden, nähern sie sich in der optimalen Beschäftigungsspanne einer gewissen Proportionalität, die bei übersetzter Leistung in eine leichte Progression umschlägt.

Die Betriebskosten resultieren überwiegend aus Kohlen- und Lohnselbstkosten. Die Kurve fällt deshalb unter dem Einfluß der fixen Kostenelemente zunächst stark ab. Die Degression wird mit zunehmender Leistung schwächer.

Die Gesamtkosten (Betriebskosten einschließlich Instandhaltung und Kaskoversicherung) nehmen infolge Vorherrschens der fixen Kosten einen stärkeren degressiven Verlauf. Sie weisen deutlich darauf hin, daß der Schiffahrtsbetrieb praktisch nicht aus der Degression herauskommt.

Wir erkannten also als Wesensmerkmal des Kostenverlaufs beim Schiffahrtsbetrieb ein starkes Vorherrschen der fixen Kosten; Bereitschaftskosten und Kosten des Kahnbetriebs sind vollkommen unabhängig von der Leistung, die Betriebskosten des Dampferbetriebes weisen eine Kostendegression auf. Diese Kostenstruktur macht den Schiffahrtsbetrieb besonders empfindlich gegen ungenügende Beschäftigung und ganz besonders gegen fehlerhafte Ausnutzung der Betriebsmittel. Eine ständige Sorge der Reedereien ist deshalb die Sicherung eines kontinuierlichen Zuflusses von Transportgut. Und die zweite Sorge der Betriebsleitung muß sein, die ebenso wichtige restlose Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel, die Vermeidung von Leerlauf und unproduktiven Aufenthalten und schließlich die hierfür unerlässlich ständige Betriebsbereitschaft. Hierzu bedarf der Betrieb — wie bereits geschildert — einer besonderen Organisation und eines besonderen Verwaltungsapparates, der wiederum Kosten verursacht, die vorwiegend leistungsunabhängig, fix sind. Die in einer größeren Reederei ziemlich erheblichen Verwaltungskosten drängen zur intensiven Ausnutzung der Transportmittel. Wir haben eingangs eine Reihe organisatorischer Einrichtungen kennengelernt, die diesem Zweck dienen. Aus all diesem mag hervorgehen, daß die Organisationsbedürfnisse des Schiffahrtsbetriebs letzten Endes ein Ausfluß der diesen eigentümlichen Kostenstruktur ist. Der Umfang der organisatorischen Einrichtungen muß zu den vorhandenen Betriebsmitteln (Dampfern und Kähnen) in einem gewissen Verhältnis stehen. Der fixe Kostencharakter dieser Einrichtungen verlangt ebenfalls möglichste Sättigung aller Betriebsteile. Die hierbei in Frage kommenden Einrichtungen sind, wenn sie einmal lückenlos vorhanden sind, außerordentlich leistungsfähig. Dieses Sättigungsbedürfnis führt daher naturgemäß zu einer möglichst großen Zusammenfassung von Betriebsmitteln, mit anderen Worten, die Kostenstruktur drängt in der Schifffahrt zum Großbetrieb hin.

Wir kommen nunmehr zu den Schlußfolgerungen unserer Ausführungen. Wir haben zuletzt gefunden, daß der größere Betrieb dem kleineren überlegen ist. Es würde hier zu weit führen, nunmehr an Hand langer Zahlenreihen und weiterer Schaubilder die Abhängigkeit der Betriebseinrichtungen von der Kostenstruktur im einzelnen zu belegen und den Vorsprung des größeren Betriebs zu beweisen. Es wäre leicht, an Hand eines ganz einfachen Beispiels aus der Praxis diese Über-

legenheit augenfällig darzustellen. Wir brauchen nur anzudeuten, daß die großen Kähne und die großen starken Schleppdampfer billiger fahren, auf die Leistungseinheit bezogen, als die kleinen Fahrzeuge, daß die Umlaufzeiten der Kähne bzw. die Einteilungsmöglichkeiten der Schleppdampfer bei einer größeren Zahl von Einheiten durch die Anpassungsmöglichkeit an die Betriebsverhältnisse sich günstiger gestalten, daß die Betriebssicherheit, die Unabhängigkeit von zufälligen, aber unvermeidlichen Ausfällen von Fahrzeugen, infolge Havarie und Maschinenschäden, mit der zunehmenden Zahl von Fahrzeugen größer wird. Die vorher gezeigten und erläuterten Schaubilder stellen ja lediglich die Schwankungen der Beschäftigung in einem Großbetrieb dar. Würde man die Betriebsziffern aus Reedereien verschiedener Größe in dieser Weise zur Darstellung bringen, so würden die Degressionsmerkmale mit Rücksicht auf die günstige Ausnutzungsmöglichkeit aller Einrichtungen im größeren Betrieb noch augenfälliger werden.

Die Struktur der gegenwärtigen Unternehmungen zeigt dies ohne weiteres, um so mehr, als die Konkurrenz der Betriebe untereinander infolge von reichlichem Vorrat an Betriebsmitteln und die Konkurrenz der Eisenbahn auf die Rheinschiffahrt seit verschiedenen Jahren einen ständigen scharfen Druck auf die Frachten ausüben und demzufolge die Ergebnisse nach unten beeinflussen. Da, wo die Schifffahrt nicht als Mittel zum Zweck innerhalb eines Großunternehmens betrieben wird, oder soweit kleinere Betriebe sich nicht auf die einfachste Betriebsform der Partikulierschiffer beschränken, finden wir doch vorzugsweise den ausgeprägten Großbetrieb. Auch die abhängigen kleineren Reedereien können trotz teilweise günstiger Frachtbedingungen infolge ihrer hohen Selbstkosten kaum verdienen.

Diese Verhältnisse drängen naturgemäß zu allerlei Zusammenschlußbestrebungen, die so alt sind wie die Schleppschiffahrt selbst. Auch hier schreibt die Kostenstruktur den Weg vor. Alle Konventionsbestrebungen, die in der Form der Syndizierung, die eine Kontingentierung in der Beschäftigung bezweckt, eingeleitet wurden oder werden sollten, konnten bzw. können nicht zum Ziele führen. Jede Beschränkung in der Ausnutzung der Betriebsmittel muß, nach dem eben Gesagten, kostenerhöhend wirken und beeinträchtigt die Konkurrenzfähigkeit der zusammengeschlossenen Betriebe gegenüber den Außenstehenden, auch gegenüber den Partikulieren und nicht zuletzt gegenüber der Eisenbahn. Dagegen wirken Betriebszusammenlegungen, Zusammenschlüsse mit streng durchgeführter Betriebsmittelgemeinschaft infolge der Möglichkeit der restlosen Ausnutzung der Organisation mit ihren fixen Kosten, unbedingt kostenvermindernd. Beispiele hierfür in der Rheinschiffahrt sind allenthalben bekannt, ebenso bekannt sind die Mißerfolge aller Konventionsbestrebungen, die auf eine Kontingentierung hinausliefen.

Schließlich bleibt uns noch übrig, mit einem Wort auf die Betriebsverhältnisse der Eisenbahn, des zur Zeit schärfsten Konkurrenten der Rheinschiffahrt, hinzuweisen. Auch bei der Eisenbahn überwiegen im Betriebe fixe Kosten. Die Degressionserscheinungen bei zunehmender Leistung und insbesondere bei zunehmender Entfernung, wirken sich in ähnlicher Weise aus. Die Eisenbahn hat dies erkannt und den Staffeltarif und viele Ausnahmetarife eingeführt, die der Transportpreisbildung in der Binnenschiffahrt entsprechen. Die Eisenbahn führt jetzt den Wettbewerb mit der Schifffahrt durch eine aus der Betriebskostenstruktur heraus geborene Preispolitik im Gegensatz zu früher, als sie der Schifffahrt mit dem Einheitstarif einen Vorsprung gelassen hat. Der Schifffahrt bleibt jetzt nur noch der natürliche Vorsprung der größeren Degression infolge der Massenhaftigkeit ihrer Leistungen, der sich insbesondere auf große Entfernungen auswirkt. So hat sie ja auch gerade die Transporte nach den Zwischenplätzen auf kleinen Ent-

fernungen und von dem gebrochenen Verkehr an die Eisenbahn verloren und muß sich mehr auf die Massentransporte auf größere Entfernungen, wo sie der Eisenbahn mehr gewachsen ist, beschränken. Dazu ist aber zu beachten, daß die Eisenbahn als ausgesprochener Großbetrieb mit Monopolcharakter in der Lage ist, eine Preispolitik zu betreiben, die unter Umständen unabhängig von der Kostenentwicklung ihre besonderen Ziele verfolgt. Gegenüber dieser Gefahr bleibt der Rheinschiffahrt in manchen Verkehrsbeziehungen eigentlich nur die Hoffnung der gebührenden Rücksichtnahme auf ihre Existenzmöglichkeit.

Städtebahn und Kleinbahn im niederländischen Verkehrswesen.

Von Dr. Th. Metz, Syndikus der Niederländischen Handelskammer für Deutschland
und beauftr. Dozent an der Universität Frankfurt a. M.

Das niederländische Verkehrswesen zeichnet sich vor dem der Nachbarländer vor allen Dingen durch weitgehende Arbeitsteilung aus. Die Eisenbahnen dienen im wesentlichen nur dem Personen-Fernverkehr, der Post und einem Teil des Auslandgüterverkehrs. Dem Verkehr zwischen den benachbarten größeren Städten dienen die Städtebahnen, dem zwischen den kleineren Orten die Kleinbahnen, während dem Autobus die Aufgabe zufällt, die kleinsten Orte miteinander und mit den größeren zu verbinden, sowie auch zusammen mit den Straßenbahnen den innerstädtischen Verkehr und mit den Städte- und Kleinbahnen den Vorortverkehr der Städte zu bewältigen, in Konkurrenz mit dem Privatauto und dem Fahrrad. Die Schifffahrt schließlich ist Transporteurin des Warenverkehrs im Inland und des größten Teils des Warenverkehrs mit dem Auslande, während sie als Transportgelegenheit für Personen in besonders wasserreichen Gegenden wie in Südholland und Zeeland in Frage kommt.

In dieser Verkehrs-Arbeitsteilung fallen nun den Städte- und Kleinbahnen sehr wichtige Aufgaben zu, die sie z. B. in Deutschland meist nicht haben. Es ist ihnen unter anderem im Zusammenwirken mit dem Autobus und dem Fahrrad die Aufgabe anvertraut, auch den Vorortverkehr, der in Deutschland über die Bahnhöfe geht und diese zu bestimmten Stunden überfüllt, gleichmäßig in die Stadt zu leiten und dem Arbeiter die großen Umwege über die Bahnhöfe zu ersparen.

Die große Rolle, welche die Städte- und Kleinbahnen in Holland spielen, erhellt vielleicht am deutlichsten, wenn man sich vor Augen hält, daß im Jahre 1926 das Gesamtnetz der Vollbahnen 3629 km betrug, während das der Kleinbahnen weitere 3000 km umfaßte, wobei zu bemerken ist, daß unter den Vollbahnen auch noch eine Städtebahn mit einbegriffen ist, die Linie Rotterdam (Hofplein)—Pijnaker—Haag (HSM) und —Wassenaar—Scheveningen.

Die elektrischen Städtebahnen, von denen die wichtigsten die Linien:
Amsterdam—Haarlem—Zandvoort,
Haag—Wassenaar—Leiden,
Scheveningen—Haag—Voorschoten—Leiden—Katwijk und —Noordwijk,
Haag—Rijswijk—Delft,
Rotterdam—Haag—Scheveningen

sind, die zusammen eine Betriebslänge von etwa 140—150 km haben, sind alle in privatem Besitz und privatem Betriebe, nur die Bahnen Haag—Wassenaar—Leiden

und Haag—Rijswijk—Delft mit zusammen etwa 30—40 km sind im Besitze der Haagschen Trambahn-Gesellschaft, an der die Stadt Haag mit der Hälfte beteiligt ist, so daß man hier u. U. von einem gemischten Betriebe sprechen kann. Die Städtebahn Rotterdam—Haag—Scheveningen gehört einer privaten Gesellschaft, ist aber von dieser an die Betriebsgemeinschaft niederländischer Eisenbahngesellschaften verpachtet, die den Betrieb im Rahmen ihres Gesamtbetriebes durchführt. Leider führt die niederländische Statistik keine besondere Rubrik für diese Städtebahnen, so daß statistisch diese Bahnen bis auf die obengenannte Ausnahme unter den statistischen Begriff der Kleinbahnen entfallen, ebenso wie die Straßenbahnen. Bei der folgenden Betrachtung sind also die elektrischen Städtebahnen mit der genannten Ausnahme mit in den Zahlen enthalten.

Bei der Betrachtung der Kleinbahnen in den Niederlanden werden die Aufgaben dieser Klein- und Städtebahnen deutlich, wenn man sich das Netz dieser Bahnen auf der Karte ansieht. Da findet man nämlich, daß diese Bahnen teils dort auftreten, wo besondere Verhältnisse den Bau von Eisenbahnen unrentabel machen, also in sehr dünn besiedelten Gebieten oder sehr wasserreichen Gebieten mit geringem Durchgangs- und mehr lokalem Verkehr, teils dort, wo sehr dichte Besiedlung ein zweites und drittes Verkehrsmittel neben der Eisenbahn möglich und rentabel macht. Während man daher in den letzten Fällen als hauptsächliche Erscheinung findet, daß die Kleinbahnen unter Berührung der kleinen Orte in gekrümmtem Laufe, aber im Gange fast parallel neben der ziemlich geraden Eisenbahn laufen, bilden in den erstgenannten Fällen die Kleinbahnen kleine geschlossene Netze. Auffälligste Beispiele sind einerseits die „Noord-Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappij“, deren Linien Amsterdam—Haarlem—Zandvoort, Haarlem—Leiden, Scheveningen—Haag—Voorburg—Voorschoten—Leiden—Noordwijk und Katwijk fast ausschließlich neben der elektrifizierten Vollbahn herlaufen, andererseits die „Rotterdamsche Tramweg Mij“, die auf den Inseln der Provinz Zuid-Holland ein in sich geschlossenes Kleinbahnnetz betreibt, ohne direkte Arbeitsteilung mit der Eisenbahn, sondern nur mit Schiffahrt und Autobus, oder die „Zeeuwisch-Vlaamsche Tramweg Mij“, die unter fast gleichen Verhältnissen — Eisenbahn nur für den Fernverkehr mit Belgien — ein geschlossenes Bahnnetz in Seeländisch-Flandern in Betrieb hat.

Von den bestehenden 56 Trambahnnetzen — das gemeinsame Kleinbahnkursbuch führt im ganzen 67 auf, unter denen sich aber einige Betriebe befinden, die nur Autobusse oder Schiffahrtlinien betreiben, während allerdings in der Reichsstatistik die nicht unwichtige Kleinbahn Nijmegen—Venlo, die N. V. Groenloosche Tram und die städtischen Trambahnen von Nijmegen und Breda und deren Ergebnisse fehlen — finden wir 5 Netze mit im ganzen 162 km Betriebslänge ausgesprochen städtischen Charakters, 3 Netze mit zusammen 148 km Betriebslänge mit gemischt städtischem und Überlandcharakter und 48 Netze mit zusammen 2684 km Betriebslänge von ausgesprochenem Überlandcharakter.

Von den 5 städtischen befinden sich 4 in städtischem Besitz und Betriebe und eine im Übergangsstadium. Von den gemischt städtischen und Überlandbetrieben ist eine mit 88 km (Haagsche Tramweg Mij.) ein mehr oder weniger gemischter Betrieb, während 2 Netze mit zusammen 60 km in städtischem Besitz und Betriebe sind. Sämtliche Bahnen städtischen Charakters und gemischt städtischen und Überlandcharakters sind mit elektrischem Betrieb, mit Ausnahme eines Liliputbetriebes von 3 km Pferdebahn. Aber alle aufgeführten Betriebe bis auf den Zwergbetrieb betreiben neben ihrem eigentlichen Bahnbetrieb noch Autobuslinien, über den leider eine Statistik zur Zeit nicht vorliegt.

Von den Überlandbahnnetzen ist kein einziges, das nicht in privatem Besitz und Betrieb ist. Allerdings gehören einzelne den beiden Konzerngesellschaften, die zusammen die Betriebsgemeinschaft Niederländischer Eisenbahnen bilden, die auch diese Kleinbahnen betreibt. Es sind 7 Strecken mit zusammen 138 km im Besitze der Hollandsche Ijzeren Spoorweg Mij. und 4 mit 88 km im Besitze der Mij. tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die mit Dampftrieb von den niederländischen Eisenbahnen mitbetrieben werden.

Von allen anderen 37 mit 2422 km Betriebslänge sind nach der letzten Statistik von 1926

- 21 Netze mit 1097 km Betriebslänge mit Dampftrieb,
- 2 Netze mit 18 km Betriebslänge mit elektrischem Betrieb,
- 3 Netze mit 384 km Betriebslänge mit elektrischem und Dampftrieb, wobei der elektrische stark überwiegt,
- 3 Netze mit 19 km Betriebslänge mit Benzinmotortriebwagen-Betrieb,
- 9 Netze mit 904 km Betriebslänge mit Dampf- und Benzinmotortriebwagen-Betrieb (dazu auch eine kleine Linie mit Pferdebahnbetrieb).

Nicht von der Statistik erfaßt ist nicht nur die Tatsache, daß diese Tram bahnen sich auch Autobusse angegliedert haben, sondern daß sie zum Teil auch dazu übergehen, einzelne Strecken zugunsten des Autobusbetriebes stillzulegen. Im übrigen ist seit 1926 ein Anwachsen des elektrischen und des Benzinmotor-Triebwagenbetriebes festzustellen.

Wie schon aus den obenstehenden Zahlen hervorgeht, verteilen sich die Netze nicht gleichmäßig auf die einzelnen Betriebe, sondern diese sind nach der Größe sehr unterschiedlich. Im ganzen finden wir 8 Betriebe mit je über 100 km Betriebslänge und 3 weitere Betriebe, die aus anderen Gründen hervortreten. Diese letzten sind die 3 Netze der Amsterdamer städtischen Trambahn mit 62 km Betriebslänge und einer Transportleistung von 123 879 000 Fahrgästen im Jahre 1926, die Rotterdamer Elektrische Straßenbahngesellschaft mit 64 km und 64 051 000 Fahrgästen und die Haager Trambahngesellschaft, die auf ihrem innerstädtischen und Überlandnetz von 88 km im Jahre 1926 fast 60 000 000 Passagiere beförderte.

Von den übrigen Netzen von je über 100 km Betriebslänge sind zu nennen: die „Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Mij.“, deren Netz oben schon beschrieben ist und die mit 112 km bei fast nur modernstem elektrischen Betrieb mit über 22 000 000 Fahrgästen weitaus an der Spitze sämtlicher nicht innerstädtischer Netze steht. Das Hauptkontingent dieser Fahrgäste stellt wahrscheinlich doch die halb innerstädtische Linie Voorburg—Haag—Scheveningen dar, von der zum mindesten die durch Haag und Scheveningen laufende Strecke mit einem ca. 5 Minuten-Betrieb als innerstädtisch betrachtet werden darf, ebenso wie der Trambahnbetrieb innerhalb Leidens.

Das größte Netz hat mit 321 km die „Nederlandsche Tramweg Mij.“, die ein sehr ausgebreitetes Netz von Kleinbahnen vor allen Dingen in Friesland und den Nachbarprovinzen betreibt. Sie zeigt auch einen erheblichen Frachtverkehr, erheblich vor allen Dingen, wenn man bedenkt, daß der meiste Verkehr in Holland doch per Schiff geht, in Höhe von 203 632 tons zu 1000 kg.

Das zweitgrößte Netz ist das der „Rotterdamschen Tramweg Mij.“, die die südholländischen Inseln, die nördlichen Inseln Zeelands und die benachbarten Gebiete der Provinz Noordbrabant mit den dazugehörigen Fährdiensten bedient. Ebenso wie die „Nederlandsche Tramweg Mij.“ betreibt sie 12 verschiedene Linien, von denen sie sogar einzelne im Sommer mit Schnellzugecharakter laufen läßt. Sie verfügt über den größten Güterverkehr aller Kleinbahnen in Höhe von 339 887 tons.

Es folgt die „Limburgsche Tramweg Mij.“ mit 179 km, dem zweitgrößten Überland-Passagiertransport von 3102000 Fahrgästen und einem ansehnlichen Gütertransport von 190233 tons.

Zu nennen sind dann weiter noch die „Dedemsvaartsche Stoomtramweg Mij.“ mit 140 km, führend vor allen Dingen darum, weil sie als erste konsequent bei nicht genügender Konkurrenzfähigkeit Autobusse an Stelle von Dampfbahnen hat laufen lassen; und die „Eerste Drentsche Stoomtramweg Mij.“ mit 110 km; die „Tramweg Mij. de Meijerij“ mit der gleichen km-Länge und die „Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Mij.“, die Seeländisch-Flandern bedient, und mit 110 km als einzige inländische Frachtträgerin neben der Schifffahrt und dem Auto in diesem Gebiete einen Güterverkehr von 191464 tons aufweist.

Der Gesamtwagenpark dieser Bahnen — immer mit den genannten Ausnahmen — betrug 1926 576 Lokomotiven, 3828 Personenwagen einschließlich der Motorwagen und 4599 Güterwagen. Alles ausschließlich der Autobusse, die den betreffenden Gesellschaften auch noch gehören.

Der Gesamtpersonentransport betrug 1926 324 687 000 Fahrgäste. Diese Zahl ist natürlich irreführend. Allein auf die städtischen und halbstädtischen Betriebe fallen nämlich hiervon etwa 280 000 000, die größtenteils auf städtischen, d. h. auf kurzen Strecken befördert sind, so daß für den Fernverkehr noch etwa 40—45 Millionen übrig bleiben.

Der Gesamtgüterverkehr betrug auf den Überlandbahnen — die innerstädtischen hatten keinen Güterverkehr — 2468899 tons. Dieser Gütertransport ist infolge der oben geschilderten Konkurrenz der Schifffahrt als Ganzes natürlich nicht sehr bedeutend. Deutlicher wird dies noch, wenn man die Einkünfte der Bahnen aus Personen und Frachtverkehr vergleicht, bei denen sich, wie bei fast allen Verkehrsunternehmungen in Holland mit Ausnahme der Schifffahrt zeigt, daß der Personenverkehr weitaus die größte Rolle spielt. Die Gesamteinkünfte der Kleinbahnen aus dem Personenverkehr beliefen sich 1926 auf hfl. 37374000.— (plus 347000.— belgische francs). Hiervon fallen auf die innerstädtischen allein etwa 25—26 000 000.— hfl., der Rest auf die Überlandbahnen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betragen hfl. 5306000.— (plus 330000.— belgische francs). Diese Einnahme gilt ausschließlich den Überlandbahnen. Die Gesamteinnahmen betragen hfl. 43791000.— (plus 678000.— belgische francs). Von diesen Gesamteinnahmen entfallen wiederum hfl. 25—26 000 000.— auf die städtischen und gemischt städtischen und Überlandbetriebe, der Rest auf die reinen Überlandbetriebe.

Zum Vergleich diene, daß im selben Jahr die Betriebsgemeinschaft Niederländischer Eisenbahnen 48132000 Passagiere transportierte, also nur einen Bruchteil der Kleinbahnen und Straßenbahnen, bzw. etwa genau so viel wie die Überlandkleinbahnen. Der Güterverkehr betrug allerdings mehr, nämlich 19987000 tons zu 1000 kg, außerdem Eilgüter, Bestell- und Dienstgüter und Passagiergepäck, die statistisch nicht erfaßt sind, sowie Fuhrwerke und Vieh.

Die Einkünfte betragen bei der Betriebsgemeinschaft Niederländischer Eisenbahnen aus dem

Personenverkehr	hfl. 76 489 000.—, aus dem
Warenverkehr	hfl. 83 318 000.—
zusammen	<u>hfl. 159 807 000.—</u>

Wenn auch diese Zahlen begreiflicher Weise höher sind als die der Kleinbahnen, so genügen die oben genannten Angaben doch, um von der außerordentlichen Bedeutung dieses Verkehrsmittels in den Niederlanden Zeugnis zu geben.

Die Zukunftsentwicklung geht wohl dahin, daß einerseits die Autobusse stark Feld gewinnen und stellenweise die Kleinbahn verdrängen, andererseits elektrische und auch sonst modern betriebene Kleinbahnen stets neu gebaut werden. Anscheinend setzt sich der Autobus in dünn besiedelten Gebieten stellenweise auf Kosten der Kleinbahn durch, während in Gebieten dichter Besiedlung die Kleinbahn sich weiter entwickelt, ohne ein anderes Verkehrsmittel zu verdrängen, sondern in paralleler Entwicklung mit den anderen Verkehrsinstitutionen.

Die Verbandsorganisation der Möbeltransportgeschäfte.

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

(Schluß.)

IV. Die Ziele der Verbandsorganisation im Hinblick auf die Verkehrsökonomisierung und die Zwangsmittel zu ihrer Durchführung.

a) Die Ziele der Verbandsorganisation. Bei näherer Betrachtung der im vorigen Kapitel aufgezählten Aufgaben der Vereinigungen zeigt sich, daß neben allgemeinen Zielen wie Wahrung und Förderung der Verbandsinteressen es im wesentlichen Maßnahmen sind, die die Rationalisierung der Betriebe bezwecken. Auf diese Erscheinung hat schon Sombart¹⁾ aufmerksam gemacht, indem er sagt: „Die offensichtlichste Wirkung der Kartelle ist:

- a) die veränderte Preisgestaltung,
- b) die Verbilligung des Absatzes,
- c) die Rationalisierung der Betriebsgestaltung.“

Da die Verbände auf das innerbetriebliche Geschehen keinen unmittelbaren Einfluß haben, können ihre Maßnahmen der Rationalisierung sich nur auf den Verkehr der Betriebe untereinander beziehen. Dieses Ziel ist von Seyffert²⁾ als Verkehrsökonomisierung bezeichnet worden.

Der Zweck der Verkehrsökonomisierung wird von der Verbandsorganisation in vierfacher Weise zu erreichen versucht:

1. durch einheitliche Preisfestsetzung;
2. durch Aufstellung von Geschäftsgebräuchen und Geschäftsbedingungen für das Möbeltransportgewerbe;
3. durch Möbelwagenaustausch;
4. durch Wohnungsadressenaustausch.

1. Einheitliche Preisfestsetzung.

Die Preisbestimmung erfolgt größtenteils durch die Tarif- und Interessengemeinschaft, zum kleineren Teile durch die Landes- und Provinzialverbände sowie die Ortsvereinigungen. Soweit die Tuig in Frage kommt, erfolgt die Preisfestsetzung durch die Tarifkommission der Tuig, die zu diesem Zwecke ein Tarifheft herausgibt. Dieses Tarifheft enthält den Tarif für Fernumzüge innerhalb des Deutschen Reiches, den Tarif für An- und Abfuhrspesen innerhalb des Deutschen Reiches, die Einteilung der Orte Deutschlands in Tarifklassen und die Anwendungsbestimmungen zum deutschen An- und Abfuhrtarif und Ferntarif.

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

²⁾ Seyffert, Rudolf, Die rationellste Nutzung der Betriebskräfte, Hannover 1926.

Der Tarif für Fernumzüge zerfällt in den Tarif für die Beförderung von Umzugsgut im Möbelwagen, für die Beförderung von Umzugsgut im Eisenbahnwaggon, für den Transport neuer Möbel, Ausstattungs- und Erbschaftsgut, für Beiladungen und für Nebenleistungen. Der Ferntarif enthält jedoch nur die Grundpreise, d. h. feste Sätze, die die Fracht, die anteilige Leerfracht, das Aufsetzen des leeren Wagens auf den Waggon, die allgemeinen Verwaltungskosten und den Verdienstzuschlag enthalten. Zu diesem Grundpreis werden die An- und Abfuhrspesen hinzugeschlagen, so daß sich der Preis eines Fernumzuges aus der Summe von drei Posten ergibt:

1. des Grundpreises,
2. der Anfuhrspesen,
3. der Abfuhrspesen.

Die Anfuhrspesen setzen sich aus den Kosten für Anfuhr, Beladung und Verladung des Möbelwagens zusammen, während die Abfuhrspesen die Kosten des Absetzens vom Eisenbahnwaggon, der Abfuhr und Entladung des Möbelwagens sowie der Abfuhr zum Standplatz enthalten.

Die Höhe des Grundpreises richtet sich:

1. nach der Entfernung der Bestimmungsstation von der Versandstation, wobei die kürzeste Entfernung zugrunde zu legen ist, wenn an einem Orte mehrere Bahnhöfe vorhanden sind, und
2. nach der Länge des oder der zu verwendenden Möbelwagen.

Die Entfernungsskala beginnt bei 51 km und steigt um durchschnittlich je 5 km bis zur Höchstgrenze von 1500 km hinauf. Auf diese Weise kann der Grundpreis für jede Entfernung innerhalb des Deutschen Reiches sofort abgelesen werden. Was die Länge des Möbelwagen betrifft, so sind heute alle in Gebrauch befindlichen Größen berücksichtigt. Einen Ausschnitt aus der Tabelle der Grundpreise zeigt nachstehende Aufstellung.

Ferntransporte mit Umzugsgut.

Bei Entfernungen von km	5 m	6 m	7 m	8 m	9 m	10 m oder
	Möbel- wagen RM	Möbel- wagen RM	Möbel- wagen RM	Möbel- wagen RM	Möbel- wagen RM	2 à 5 m Möbel- wagen RM
801—805	365	405	486	538	590	656
806—810	366	406	487	539	592	658
811—815	367	407	488	540	593	660
816—820	368	408	489	541	595	662
821—825	369	409	490	542	597	664
826—830	369	409	490	544	598	667
831—835	370	410	491	545	600	669
836—840	371	411	492	547	601	671
841—845	372	412	493	548	603	673
846—850	373	413	494	549	605	675

Nach der Art der Einteilung der Eisenbahntarife kann man den Ferntarif als eine Verbindung von Staffel- und Raumtarif ansehen. Was unter diesen Begriffen zu verstehen ist, sagt Sax: „Ein Staffeltarif liegt immer dann vor, wenn neben einer Stations- oder Manipulationsgebühr in Höhe der Kosten Entfernungs-

preise mit fallenden Einheitssätzen erhoben werden.“ Die Stationsgebühr ist hier den An- und Abfuhrspesen gleichzusetzen. Über die zweite Art des Tarifs führt Sax aus: „Werden die Preise für Güter ohne Unterschied nach Maßeinheiten der Nutzlast oder des Volumens berechnet, so spricht man von einem Gewichts- oder Raumtarif.“¹⁾ Der Ferntarif ist also insofern ein Staffeltarif, als mit wachsender Entfernung der Grundpreis im Verhältnis zur Einheit fällt. Gleichzeitig kann man ihn als Raumtarif bezeichnen, da neben der Entfernung die Größe des Möbelwagens für die Preisgestaltung maßgebend ist.

Bei Einsetzen des Grundpreises in die Kostenrechnung ist darauf zu achten, ob es sich um den Versand von Umzugsgut im Sinne des Eisenbahngütertarifs oder um den Transport anderer Möbel handelt, da für die Beförderung letzterer Gegenstände die Eisenbahn einen höheren Frachtsatz berechnet. Aus diesem Grunde enthält der Ferntarif eine besondere Grundpreistabelle für neue Möbel und Ausstattungsgut, die der für Umzugsgut nachgebildet ist.

Was die Deutsche Reichsbahngesellschaft unter Umzugsgut versteht, ist im Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I B im Kapitel Gütereinteilung dargelegt. Es heißt da: „Umzugsgut sind Möbel, Hausgeräte und Haushaltgegenstände, welche bei Veränderung des Wohnsitzes behufs Bewirkung des Umzugs aufgegeben werden und zum Haushalte des Umziehenden gehören.“ Im einzelnen ist in einem besonderen Absatz erläutert, was dazu gehört und was nicht darunter fällt. Von besonderer Wichtigkeit ist folgender Satz: „Aussteuergegenstände (Heiratsgut), die nach dem ersten Wohnsitz des Auszustuernden versandt werden, sowie Erbschaftsgut sind hiernach nicht als Umzugsgut anzusehen, gleichgültig, ob sie neu oder gebraucht sind.“

Die Höhe der An- und Abfuhrspesen für einen beladenen Möbelwagen ist von seiner Länge und der Größe des Ortes abhängig, wo die Be- oder Entladung stattfindet. Um entsprechend der Bedeutung und Ausdehnung der Plätze die verschieden gestalteten Selbstkosten erfassen zu können, hat man die Mehrzahl der deutschen Orte in fünf Klassen eingeteilt mit Ausnahme von Berlin, das eine Klasse für sich bildet. Die Einteilung der Orte Deutschlands in die Tarifklassen stellt den dritten Teil des Tarifheftes der Tuig dar. Um die An- und Abfuhrspesen zu ermitteln, ist daher zunächst aus dem Ortsklassenverzeichnis zu ersehen, welcher Tarifklasse die Be- und Entladungsplätze angehören. Alsdann kann der Satz für die An- oder Abfuhr unmittelbar aus dem hierfür geltenden Tarif abgelesen werden. Orte, die in dem Tarifklassenverzeichnis nicht enthalten sind, fallen einheitlich unter eine bestimmte Tarifklasse, so daß sämtliche Plätze im Deutschen Reiche durch den An- und Abfuhrtarif erfaßt werden.

Infolge dieser Einteilung der Transportkosten in Grundpreise, An- und Abfuhrspesen ist es möglich, den Preis für jeden Umzug innerhalb Deutschlands, wie groß er auch sei, genau zu bestimmen, sofern man weiß, wie viele und welche Wagen zur Beförderung des Haushaltes benötigt werden. Es ist dann nur notwendig, die Entfernung von der Versandstation zum Bestimmungsorte nachzuschlagen, um mit Hilfe dieser Zahl und der Länge des zu verwendenden Wagens den Grundpreis sowie den An- und Abfuhrsatz festzustellen. Durch Summierung der drei gefundenen Zahlen ergibt sich der Preis für den Transport. Diese Summe enthält indessen nur die reinen Transportkosten für die Beförderung des Umzugsgutes von Wohnung zu Wohnung. Alle Nebenleistungen müssen laut Vorschrift des Teiles E des Ferntarifes stets gesondert in Rechnung gestellt werden.

¹⁾ Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, I. Band: Allgemeine Verkehrslehre, Berlin 1918.

Die Berechnung der Nebenleistungen, z. B. die Gestellung eines Packmeisters zum Ein- oder Auspacken von Glas, Porzellan, Büchern usw., das Leihen von Packmaterial, der Transport von Geldschränken oder Flügelinstrumenten, der Abschluß einer Versicherung oder die Zollabfertigung erfolgt nach Maßgabe der Tarifsätze, die in dem Tarif für die An- und Abfuhrspesen enthalten sind. Außerdem liegen für Sonderleistungen der Kollegen untereinander, beispielsweise für Anfuhr und Verladung eines leeren Möbelwagens, bestimmte Sätze fest. Selbst die Trinkgeldfrage ist durch die Einführung des sogenannten „Metergeldes“, d. h. eines Einheitssatzes für den laufenden Wagenmeter und für die ganze Arbeitskolonne, in gewissem Sinne gelöst. Dieses Metergeld ist eine freiwillige, allerdings übliche Leistung des Kunden. Nur an einigen Orten ist es ein Zwangsbeitrag infolge der Trinkgeldablösung, da in diesen Fällen das Metergeld in die An- und Abfuhrspesen eingerechnet wird.

Da der Ferntarif erst bei einer Entfernung von 51 km beginnt, können Fernumzüge von kürzerer Entfernung nicht danach berechnet werden. Diese Lücke füllen die Landes- und Provinzialverbände aus, die für ihr Gebiet eigene Tarife erstellen. Die Form des Provinzialtarifes schließt sich eng an die des Ferntarifes an. Da die An- und Abfuhrspesen für alle Orte des Reiches schon durch die Tuig bestimmt werden, können sich die Provinzialverbände darauf beschränken, Grundpreise bis zur Höchstentfernung von 50 km festzusetzen. Die Grundpreise richten sich hier ebenfalls nach der Entfernung und nach der Länge des zu verwendenden Wagens. Die Entfernungsskala beginnt hier bei 11 km und steigt um je 5 km bis zur Höchstgrenze. Die Berechnung des Umzugspreises erfolgt derart, daß zu den Grundpreisen des Provinzialtarifes die Hälfte der von der Tuig festgelegten An- und Abfuhrspesen hinzugeschlagen werden. Für alle Nebenleistungen sind die Sätze des Reichstarifs zugrunde zu legen.

Da die Provinzialverbände nur die Interessen vertreten, die die Gesamtheit ihrer Mitglieder betreffen, ist die Erstellung von Stadttarifen den Ortsvereinigungen überlassen. Die Stadttarife regeln die Preise für Transporte innerhalb der Stadtkreise bis zu einer Entfernung von 10 km, da hierüber hinaus der Provinzialtarif in Kraft tritt. Die Preise für Stadtumzüge werden pro Meter Möbelwagenlänge festgesetzt, d. h. als Einheit gilt das Meter, gemessen an der Länge des benötigten Möbelwagens. In diesem Preise sind die Spesen für An- und Abfuhr sowie für Be- und Entladung des Wagens eingeschlossen, so daß sich die Kosten für einen Stadtumzug durch einfache Multiplikation der Meterzahl des beanspruchten Wagens mit dem Meterpreis errechnen lassen. Der Ortstarif ist somit ein Einheitstarif, da die Entfernung innerhalb des Stadtgebietes keine Rolle spielt. Für Sonderleistungen bei Stadttransporten sind gleichfalls bestimmte Sätze festgelegt, z. B. für Gestellung eines Packers zum Packen der Kisten vor der Einladung, für Transporte von Geldschränken und Flügelinstrumenten, für die Gestellung von Möbelträgern bei Trageumzügen, die Leihgebühr und das Standgeld für nicht sofort zu entladende Möbelwagen. Auch das Lagergeld für eingelagertes Mobiliar ist tariflich festgesetzt und wird nach der Länge des zum Transport benötigten Möbelwagens berechnet.

Durch dieses Tarifsystem der Fern-, Provinzial- und Stadttarife ist der Preis für jede im Möbeltransportgewerbe übliche Leistung bestimmt, gleichviel wo sie innerhalb des Deutschen Reiches vorgenommen wird. Somit ist Sax entgegenzutreten, wenn er sagt: „Organisierte Verkehrsleistungen (beim Straßenfuhrwerk, Anm. d. Verf.) finden sich gegenwärtig mit Ausnahme des öffentlichen Personen-

fuhrwerks in den Städten und der Personenbeförderung durch die Post nicht mehr.“¹⁾)

Um das feinmaschige Tarifnetz nicht durchbrechen zu können, ist jedes Mitglied der drei Reichsvereinigungen laut § 9 des Tuigvertrages verpflichtet, die von der Tuig aufgestellten oder genehmigten Tarife für Ferntransporte, Stadt- und Vorortumzüge, Lagergeschäfte, An- und Abfuhrspesen und alle sonstigen Leistungen genau einzuhalten. Ferntransporte dürfen nicht zu Gesamtpreisen, sondern müssen unter getrennter Berechnung aller Einzelheiten wenigstens zu den hierfür vorgesehenen Mindestpreisen angeboten und übernommen werden. Ermäßigungen oder Vergünstigungen auf die Tarifsätze dürfen in keiner Form gewährt werden, weder der Kundschaft noch dem Berufsgenossen gegenüber. Nur in dem Falle ist der Tarifsatz nicht bindend, wenn irgendein anderer Spediteur, sei er Außenseiter oder der Tuig angeschlossen, ihn unterbietet. Damit ist jedes Mitglied berechtigt, in den Kampfpreis einzutreten, nur muß es dieses sofort der Geschäftsstelle der Tuig mitteilen. Ist der unterbietende Spediteur ein Mitglied der Tuig, so hat er in diesem Falle den Unterschied der unterbotenen Summe vom Tarifsatz an den Geschädigten zu zahlen.

2. Aufstellung von Geschäftsgebräuchen und Geschäftsbedingungen für das Möbeltransportgewerbe.

Zur Regelung des Verkehrs der drei Vereinigungen untereinander und mit der Kundschaft hat die Tuig eine Reihe von Geschäftsbedingungen und Geschäftsgebräuchen aufgestellt, die hier wiedergegeben werden, soweit sie der Verkehrsökonomisierung dienen.

Bei Abgabe von Angeboten und bei Abschluß von Umzugsaufträgen jeder Art müssen die von der Tarifkommission herausgegebenen Abschlußscheine benutzt werden. Die Verwendung dieser Formulare bedeutet für den Betrieb eine große Arbeitersparnis, da nur die Tarifpreise darin einzusetzen sind. Ferner ist dadurch eine einheitliche Berechnung der Kundschaft gegenüber und für die Beschwerdekommission die Möglichkeit gegeben, Tarifbeschwerden auf Grund dieser Unterlagen zu prüfen. Die Benutzung anderer Abschlußscheine als die von der Tuig herausgegebenen ist verboten und wird bestraft.

Die Abschlußscheine müssen zugleich die allgemeinen Umzugsbedingungen des Deutschen Möbeltransportes, wie sie von der Tarifkommission aufgestellt sind, enthalten, da alle Transportgeschäfte auf Grund dieser Geschäftsbedingungen anzubieten und abzuschließen sind. Letztere befinden sich daher stets auf der Rückseite der vorgeschriebenen Vertragsformulare. Bei Abgabe von Angeboten und bei Abschluß von Lagergeschäften muß außerdem die Geltung der allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransportes vereinbart werden. Die allgemeinen Umzugs- und Lagerbedingungen beschäftigen sich in erster Linie mit der Höhe der Haftungsbeschränkung, die rechtlich umstritten ist.²⁾)

Zur Erleichterung der Abwicklung der Ferntransporte gibt die Tarifkommission des Spitzenverbandes ein Formular für Ablieferungsaufträge heraus, das dazu

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

²⁾ Senckpiel, Richard, Allgemeine Geschäftsbedingungen. Wiesbaden 1922.
v. Gierke, Julius, Freizeichnungen beim Umzugstransport, im Zentralblatt für Handelsrecht, I. Jahrgang, Nr. 8—9, Seite 320 ff.

v. Gierke, Julius, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, Berlin 1926, 2. Aufl. Seite 525, 528.
Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen, Bd. 99 Seite 110, Bd. 101 Seite 349, Bd. 102 Seite 396, Bd. 103 Seite 82, Bd. 106 Seite 386 und die Entscheidung des I. Zivilsenats vom 19. März 1927.

dient, die Adreßpediteure bei Zuweisungen über die Einzelheiten der Entladung zu unterrichten. Es wird darauf der Empfänger der Sendung, die Art und Weise der Ablieferung des Wagens, die Form des Inkassos und alle sonstigen Mitteilungen, die zur Entladung erforderlich sind, angegeben. In vielen Fällen ist das Ausfüllen des Formulars völlig ausreichend, um den Adreßpediteur von der Art der Entladung in Kenntnis zu setzen, so daß durch seine Verwendung und durch den Fortfall eines Begleitbriefes die Arbeit wesentlich erleichtert wird. Die Benutzung der „Ablieferungsaufträge“ ist den Mitgliedern der Tuig zur Pflicht gemacht.

Um den Telegrammverkehr der Betriebe untereinander wirtschaftlicher zu gestalten, hatte die Zentralstelle schon früh einen Telegrammschlüssel ausgearbeitet. Er enthält eine große Zahl von Schlüsselworten, die eine Abkürzung der gebräuchlichsten telegraphischen Anfragen und Antworten darstellen. Die Verwendung des Telegrammschlüssels in Verbindung mit den Telegrammadressen, die das Adreßbuch des Deutschen Möbeltransports enthält, bedeutet für die Betriebe eine erhebliche Ersparnis an Zeit und Geld. Der Schlüssel selbst stellt somit ein Mittel zur Rationalisierung dar. Er ist später von der Tuig übernommen worden, damit seine Vorteile allen Mitgliedern der Tarif- und Interessengemeinschaft zugute kommen.

3. Möbelwagenaustausch.

Nächst der Tariffestsetzung ist die wichtigste Aufgabe der Verkehrsökonomisierung, den Wagenpark aller Tuigmitglieder möglichst wirtschaftlich auszunutzen. Zu diesem Zwecke beschloß schon bei ihrer Gründung die Deutsche Möbeltransportgesellschaft, eine Wagenliste herauszugeben, damit nicht jeder Spediteur gezwungen ist, zu seinen Transporten stets einen eigenen Möbelwagen zu benutzen, sondern auch in den Genuß der Benutzung fremder Wagen kommt. Die Wagenliste sollte einerseits alle Wagengesuche und andererseits alle Wagenangebote, d. h. alle auswärtstehenden Wagen, für die Rückladung gesucht wird, enthalten.

Die Wagenliste ist heute eine wöchentlich erscheinende Beilage zu dem Fachblatt, das von jeder der drei Reichsvereinigungen für ihren Mitgliederkreis herausgegeben wird. Sie zerfällt in den Teil A, in dem sämtliche Möbelwagen, die zur Rückladung bereitstehen, angeboten werden, und in den Teil B, der alle Wagen, die gebraucht werden, anzeigt. Damit eine lückenlose Wagenliste entsteht, ist jedes Mitglied der drei Vereinigungen verpflichtet, alle seine auswärtstehenden Möbelwagen und alle Wagengesuche bei der Geschäftsstelle seiner Reichsvereinigung wöchentlich einmal anzumelden. Die Anzeige geschieht auf einem besonderen Meldeformular und muß bis zu einem bestimmten Zeitpunkt bei der Schriftleitung erfolgt sein. Die Vereinigung aller Wagenmeldungen ergibt die Wagenliste, die von jeder Reichsvereinigung getrennt herausgegeben wird.

Da die Wagenlisten die einzigen Sammelstellen für Angebot und Nachfrage auf dem Wagenmarkt sein sollen, ist es den Mitgliedern untersagt, „Retourwagen“ oder Rückladegelegenheiten in irgendeiner Form dem Publikum anzubieten. Gleichzeitig soll dadurch die Gelegenheit zur Tarifunterbietung vermieden werden.

Neben der Möglichkeit des Möbelwagenaustausches bedeutet es für den Wagenverkehr eine große Erleichterung, daß jedes Mitglied verpflichtet ist, die Möbelwagen anderer Mitglieder der Tuig kostenlos aufzubewahren. Auf diese Weise ist es möglich, seine eigenen Wagen so lange an fremden Plätzen stehenzulassen, bis sich eine passende Gelegenheit zur Rückladung bietet, so daß hierdurch überflüssige Frachtkosten erspart werden können.

4. Wohnungsadressenaustausch.

Die letzte große Aufgabe der Verbandsorganisation besteht in der Vermittlung des Wohnungstausches. Diese Einrichtung ist eine Erscheinung der Kriegs- und vor allem der Nachkriegszeit, infolge der damals völlig darniederliegenden Wohnungsbautätigkeit, die den Wohnungstausch vielfach die einzige Möglichkeit werden ließ, um einen notwendig gewordenen Wohnungswechsel durchzuführen. Da die Wohnungsnot noch nicht völlig beseitigt werden konnte, ist die Beschreitung des Tauschweges als des billigsten Mittels zur Erlangung einer Wohnung noch heute üblich.

Aus der Beschränkung des Wohnungsmarktes ergab sich für die Möbeltransportbetriebe ein empfindlicher Rückgang ihrer Aufträge, da nur noch die dringendsten Umzüge zur Erledigung gebracht wurden. Um nicht die Unternehmungen ganz zum Erliegen kommen zu lassen, boten sich viele von ihnen zur kostenlosen Durchführung der Wohnungstausche an, um als Gegenleistung die Abwicklung der Möbeltransporte zu verlangen.

Zum Abschluß eines Ferntausches war es in der ersten Zeit notwendig gewesen, daß an dem auswärtigen Ort bei allen Möbelspediteuren, die sich mit Wohnungstausch befaßten, nach einer passenden Tauschwohnung angefragt werden mußte. Da hierdurch viel Zeit und Geld verloren ging, gaben die Reichsvereinigungen, jede für sich, nach der Stabilisierung Wohnungsanzeiger heraus, um die Abwicklung der Tausche wirtschaftlicher zu gestalten. Die Wohnungsanzeiger sind zur Aufnahme aller Tauschgesuche, die bei den Mitgliedern der Reichsvereinigungen gemeldet sind, bestimmt. Die Anmeldung erfolgt nur durch die den Wohnungstausch betreibenden Firmen, nicht durch Privatpersonen. Der Anzeiger selbst zerfällt in den Teil A, der nach den verfügbaren Wohnungen geordnet ist, und in den Teil B, dessen Einteilung nach den gesuchten Wohnungen durchgeführt ist. Hierdurch ist dem Spediteur die Möglichkeit gegeben, entweder an Hand der Liste für seine abzugebenden Wohnungen geeignete Tauschobjekte zu finden oder durch Anmeldung seiner Tauschgesuche im Wohnungsanzeiger geeignete Angebote zu erhalten. Im Gegensatz zur Wagenliste ist die Benutzung des Wohnungsanzeigers den Mitgliedern der Reichsvereinigungen freigestellt.

b) Die Zwangsmittel zur Durchführung der Verbandsziele.

Da die genannten Aufgaben der Verbandsorganisation nicht nur der Verkehrsökonomisierung dienen, sondern vielfach auch Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Kartelle darstellen, ist ihre Durchführung, soweit sie in der letzteren Form auftreten, den Mitgliedern zur Pflicht gemacht. Um die Einhaltung dieser Bestimmungen zu überwachen, sind mehrere Kommissionen und Schiedsgerichte eingesetzt, die gleichzeitig den Zweck haben, festgestellte Übertretungen zu ahnden.

1. Die richterlichen Kommissionen.

Werden die Bestimmungen des Tuigvertrages verletzt, so werden alle Anzeigen hierüber durch die Geschäftsstelle der Tuig an die Beschwerdekommision weitergeleitet, die sie zu untersuchen und bei Verfehlungen Strafen zu verhängen hat. Zuständig ist die Beschwerdekommision insbesondere auch bei Verstößen gegen die Beschlüsse der Tarifkommission. Vertragsstrafen können sein: Verwarnung, Geldstrafe bis zu RM 1000.— und Ausschluß aus der betreffenden Reichsvereinigung. Das Verfahren wird durch eine Geschäftsordnung geregelt, die von dem Gesamtausschuß der Tuig erlassen wird.

Für den Fall, daß die rechtskräftig gewordene Vertragsstrafe nicht binnen vier Wochen nach Zustellung des Urteils an die Geschäftsstelle gezahlt worden ist, wird dem säumigen Mitgliede zunächst das von der Tuig herausgegebene Fachblatt gesperrt und seiner Reichsvereinigung über die satzungsmäßig zu ergreifenden Maßnahmen Mitteilung gemacht. Bei Unvermögen des Zuwiderhandelnden erfolgt der sofortige Ausschluß aus seiner Reichsvereinigung. Wird ein Mitglied auf Grund einer Entscheidung der Beschwerdekommision oder der Vertrauenskommission aus seiner Reichsvereinigung ausgeschlossen, so darf es von keiner der beiden anderen Reichsvereinigungen als Mitglied aufgenommen werden.

Neben der Verfolgung der Tarifbeschwerden besteht auch die Möglichkeit, Beschwerden privater Art von Mitgliedern oder von Privatpersonen gegen Mitglieder untersuchen zu lassen. Hiermit befaßt sich die Vertrauenskommission, die jedoch nur dann in Tätigkeit tritt, wenn beide Parteien vorher die Erklärung abgegeben haben, daß sie die Entscheidung der Kommission anerkennen werden und daß die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges ausgeschlossen ist. Auch ihr Verfahren wird durch eine vom Gesamtausschuß zu erlassende Geschäftsordnung geregelt.

2. Die Schiedsgerichte.

Die Berufungsinstanz gegen die Urteile der Beschwerde- und Vertrauenskommission ist das Schiedsgericht der Tarif- und Interessengemeinschaft, das aus den Schiedsgerichten der Reichsvereinigungen hervorgegangen ist. Die Zuständigkeit des Schiedsgerichts erstreckt sich außerdem auf alle Streitigkeiten zwischen den Reichsvereinigungen, sowie zwischen diesen einerseits und einem Mitgliede andererseits, soweit diese Streitigkeiten aus dem Tuigvertrage erwachsen sind. In Streitigkeiten zwischen den Reichsvereinigungen, soweit es sich um die Auslegung des Vertrages handelt, soll das Schiedsgericht endgültig entscheiden. Ferner müssen alle Streitigkeiten zwischen den Mitgliedern der drei Vereinigungen untereinander, die auf Transport- oder Lagergeschäften beruhen, und alle Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs dem Schiedsgericht der Tuig zur Entscheidung vorgebracht werden.

Für alle erwähnten Fälle ist die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges ausgeschlossen, es sei denn, daß der strittige Gegenstand die dreifache Höhe der Zuständigkeit des Amtsgerichts, also z. Z. RM 1500.— (§ 23 Absatz I, 1 G. V. G.) übersteigt. Ist jedoch das Schiedsgericht Berufungsinstanz, so ist der ordentliche Rechtsweg überhaupt ausgeschlossen.

Falls ein Mitglied einer Entscheidung des Schiedsgerichts nicht binnen vier Wochen nach Zustellung des Urteils nachkommt, wird die Reichsvereinigung, der das Mitglied angehört, hierüber unterrichtet. Die Vereinigung ist sodann verpflichtet, die Disziplinarmaßnahmen, insbesondere die Sperrung des Wochenblattes und der Wagenliste, in Anwendung zu bringen. Da die Wagenliste für jeden Möbelspediteur ein unentbehrliches Werkzeug zur Durchführung seiner Fernumzüge darstellt, verfügt die Tuig über ein außerordentlich wirksames Mittel, um ihren Anordnungen den notwendigen Nachdruck zu verleihen. Im Falle des Unvermögens, den Schiedsspruch zu erfüllen, wird das zuwiderhandelnde Mitglied sofort aus seiner Reichsvereinigung ausgeschlossen. Der Ausschluß infolge schiedsrichterlicher Entscheidung zieht die gleichen Folgen nach sich wie ein Ausschluß auf Grund einer Entscheidung der Beschwerde- oder Vertrauenskommission.

Um das Schiedsgericht der Tuig nicht zu überlasten, haben die Landes- und Provinzialverbände für ihren Wirkungskreis eigene Schiedsgerichte eingesetzt. Letztere entscheiden:

1. bei Streitigkeiten zwischen dem Verbands einerseits und einem Mitgliede andererseits, sofern sie aus der Mitgliedschaft erwachsen,
2. bei Streitigkeiten zwischen Verbandsmitgliedern untereinander,
3. bei Streitigkeiten zwischen Verbandsmitgliedern und Nichtmitgliedern, wenn alle Parteien das Schiedsgericht angerufen haben.

Alle genannten Fälle werden durch das Provinzialschiedsgericht entschieden, da die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges ausgeschlossen ist, es sei denn, daß das Schiedsgericht den Erlaß eines Schiedsspruches ablehnt und den Kläger auf den ordentlichen Rechtsweg verweist. Das Verfahren ist in der Schiedsgerichtsordnung bestimmt. Soll ein Urteil des Provinzialschiedsgerichts angefochten werden, so ist das Schiedsgericht der Tuig Berufungsinstanz. Außer bei den Landes- und Provinzialverbänden bestehen noch bei einer Reihe von Ortsvereinigungen Schiedsgerichte, deren Satzungen denen der übergeordneten Schiedsgerichte nachgebildet sind. Auch hier ist die Berufungsinstanz das Schiedsgericht der Tuig.

Durch den dreifachen Aufbau der Schiedsgerichte samt der richterlichen Kommissionen ist es möglich, jeden Verstoß gegen die Satzungen der Verbände eingehend zu prüfen und das schuldige Mitglied zur Verantwortung zu ziehen. Dafür, daß alle Übertretungen zur Anzeige gelangen, sorgen die Berufsgenossen in eigenen Interesse, da sie bei Tarifierunterbietungen in bestimmten Fällen Entschädigung verlangen können. Auf diese Weise ist die Einhaltung aller Verbandsbestimmungen hinreichend gewährleistet.

Das letzte Ziel der Verbandsorganisation liegt jedoch nicht in der Überwachung der einmal vereinbarten Kartellmaßnahmen, sondern in schöpferischer Arbeit zum Aufbau und Ausbau der Wirtschaft, wie dieses kürzlich in einem Aufsatz in der Dortmunder Zeitung¹⁾ ausgeführt wurde: „Der Qualitätsgedanke der Werbung, in der Pünktlichkeit der Lieferung, in der genauesten Befolgung der vorgeschriebenen Lieferungsart, in der Güte und Mustertreue der Waren, in der peinlichsten Sauberkeit der Verpackung usw. hat stets ein wichtiges Motto aller Kartellarbeit zu sein. — Fassen wir zusammen, so ergibt sich, daß der Kartellgedanke in seiner positiven Zielsetzung, nämlich über die Förderung der Interessen der in den Organisationen zusammengeschlossenen Wirtschaftsglieder hinaus, ordnende Bautätigkeit im Dienste der gesamten Volkswirtschaft zu leisten, ein vielseitiges und umfassendes Programm bedeutet, würdig, von allen Bekennern einer fortschrittlichen Wirtschaftspolitik mit Eifer unterstützt zu werden. An den Kartellen selbst aber liegt es, in ihrer Arbeit mit immer größerem Nachdruck diese Zielsetzung herauszustellen und das Verantwortungsbewußtsein ihrer Mitglieder für solche Aufgaben zu stärken.“

¹⁾ Dortmunder Zeitung Nr. 588 vom 17. Dezember 1927, Industrie- und Handelsblatt Die Aufbauarbeit der Kartelle von Dr. A. N.

Buchbesprechungen.

Hantos, Elemér, Dr., Kgl. ung. Staatssekretär a. D., Professor a. d. Budapester Universität, *Die Weltwirtschafts-Konferenz, Probleme und Ergebnisse.* Bd. 4 der Schriften des Weltwirtschafts-Instituts der Handels-Hochschule Leipzig. Leipzig 1928. G. A. Gloeckner. 205 Seiten.

„Wie die Brüsseler Konferenz (1920) in finanzpolitischer, die Barcelonaer Konferenz (1921) in verkehrspolitischer und die Genueser Konferenz (1922) in währungspolitischer Hinsicht die Entwicklung der folgenden Jahre bestimmt hat, so wird voraussichtlich auch die Weltwirtschaftskonferenz die produktionspolitische und handelspolitische Richtung der kommenden Zeit beeinflussen. Auf jeden Fall wird der wissenschaftliche Arbeiter auf die Bestimmungen der Konferenz als auf die markante Kodifizierung der herrschenden wirtschaftspolitischen Ideen unserer Zeit immer wieder zurückgreifen müssen.“ In diesen zwei Sätzen aus dem Vorwort mischen sich Wahrheit und Irrtum. Haben die vorgenannten Konferenzen wirklich die Entwicklung der folgenden Jahre bestimmt?! Und umgekehrt: wenn die Wirkung der Weltwirtschafts-Konferenz nicht tiefer geht, kann man sie dann als eine Kodifizierung der herrschenden wirtschaftspolitischen Ideen unserer Zeit betrachten? Ist sie nicht gerade wenigstens zum Teil als ein Protest gegen die tatsächlich herrschende handelspolitische Gedankenwelt zu betrachten? Dem gegenüber sei gerne zugegeben, daß die Entschlüsse der Weltwirtschafts-Konferenz die handelspolitische Einstellung des Großteils der einsichtsvolleren wirtschaftspolitischen und der wirtschaftswissenschaftlichen Kreise widerspiegeln. Es mischt sich aber in die lauterer Ideen dieser Gremien die Heuchelei derer, die zwar gern den anderen Tür und Tor öffnen lassen, bei sich aber alles beim alten lassen wollen. Immerhin, mit Hantos zu sprechen: „Außer zahlreichen Beschlüssen von prinzipieller Bedeutung, außer praktischen Wegweisungen war die Konferenz eine imposante Kundgebung für die weltwirtschaftliche Solidarität und gegen den übertriebenen Zollschatz.“

Hantos schildert nach einem einleitenden Abschnitt über Weltwirtschaft und Weltwirtschafts-Konferenz in einem zweiten ihren Verlauf, um im dritten in extenso die Problematik der Weltwirtschafts-Konferenz zu behandeln. Er zeigt hier die großen durch die Weltwirtschafts-Konferenz behandelten Problemkreise (Handel, Industrie, Landwirtschaft) und die Stellung der Weltwirtschafts-Konferenz zu ihnen. Ein kurzer vierter Abschnitt sucht den Ideengehalt der Weltwirtschafts-Konferenz herauszuschälen. Nach einem Überblick über das Schrifttum der Weltwirtschafts-Konferenz stellt Hantos im letzten Abschnitt sein Lieblingskind „Mitteleuropa“ zur Weltwirtschafts-Konferenz in Beziehung. Der Schlußbericht der Konferenz ist als Anhang beigefügt.

Um offen zu sein: der Konferenzbericht selbst ist der wesentlichste Bestandteil des Buches. Hantos' Ausführungen über die Problematik der Weltwirtschafts-Konferenz dringen nicht viel tiefer, als der Bericht selbst kund tut. In Hantos' Buch eine wissenschaftlich voll befriedigende systematische Untersuchung der die Weltwirtschafts-Konferenz bewegenden Probleme zu erblicken, erscheint mir nicht möglich. Die bekannten gegen den übermäßigen Zollschatz gerichteten Gedankengänge werden wiederholt und breit vorgetragen, ohne daß die letzten Fragen klar herausgearbeitet und der effektive Tatbestand des gegenwärtigen Zollregimes exakt belegt wären. Das beschränkte Ziel der Konferenz, lediglich der Übersteigerung

des nationalen Schutzgedankens entgegen zu wirken, kann zum Teil als Entschuldigung dienen.

Immerhin vermag Hantos' Buch als Überblick und Einblick in die Arbeiten der Weltwirtschafts-Konferenz das Interesse des Wirtschaftspolitikers wie -wissenschaftlers zu beanspruchen. Namentlich kann es zu vertieftem Eindringen in Einzelprobleme anregen, wozu insbesondere der willkommene Überblick über das reiche Schrifttum der Weltwirtschafts-Konferenz auffordert.

Napp-Zinn.

Giese, Kurt, Dr. Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928. Verlag von Julius Springer. IX, 186 Seiten.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft darf Kurt Giese für dieses Werk dankbar sein: Eine energischere Bejahung der Prinzipien der von ihr befolgten Politik wird man kaum finden können. Mag in dieser Feststellung auch eine gewisse Einschränkung der Zustimmung des zünftigen Wissenschaftlers liegen, so muß er doch auch seinerseits vorweg der freudigen Genugtuung über diese durch umfangreiche Literaturkenntnis, reiche persönliche Anschauung und Vielseitigkeit der Gesichtspunkte ausgezeichnete Untersuchung Ausdruck geben. Insbesondere wird man aber in dieser Studie vom wissenschaftlich-praktischen Standpunkt ein Werkzeug sehen dürfen, das den Vertretern der Wirtschaft einen tieferen, objektiv gerichteten Einblick in die auf die Eisenbahnpolitik anwendbaren bzw. in ihr zum Ausdruck kommenden Grundsätze bietet.

Giese behandelt in dem Werk vier große Fragenkreise: I. die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft und die Deutsche Reichsbahngesellschaft. II. den Staffeltarif, Berechtigung und Aufbau. III. die Seehafen-Tarifpolitik, ihre Ziele und Wege. IV. Eisenbahn und Binnenschiffahrt; zur Frage der Preisbildung. Mir scheinen damit tatsächlich die Hauptfragen der Reichsbahnpolitik gegenüber den Transportkonsumenten erfaßt zu sein. Der erste Abschnitt führt insbesondere den Nachweis, daß die Wahrung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse durch die D.R.G. vollauf genügend gesichert ist, sowohl den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes zufolge wie nach den bisherigen Erfahrungen. Es ist zu wünschen, daß diese Feststellung Gieses dazu beiträgt, endlich das Gerede von dem Reparationsvampyr bzw. dem Fremdkörper, den manche, auch angeblich urteilsfähige Kreise in der D.R.G. erblicken wollen, zum Schweigen zu bringen. Was der Wissenschaften andererseits bei Giese vermißt, ist eine eingehendere Untersuchung von Wesen und Berechtigung der sog. volkswirtschaftlichen Bedürfnisse. Giese geht über das fundamentale Problem, inwieweit die Erfüllung im Namen des Allgemeininteresses erhobener Forderungen, z. B. der Bevorzugung der heimischen Industrie bei den Aufträgen der D.R.G., auch Schädigungen der Volkswirtschaft durch Minderertrag hervorruft, etwas leicht hinweg.

Daß Giese die ganze nationale Förderungspolitik weitgehend als eo ipso gerechtfertigt annimmt, kommt auch im dritten Abschnitt stark zum Ausdruck. Man findet hier eine wohl abgewogene, vielseitige Darstellung der Motive und Wirkungsmöglichkeiten der Seehafentarifpolitik. Doch tritt die tiefste Problematik der Außenhandels-Förderungs- und Lenkungs politik, nämlich die Frage des Aufwandes, d. h. der Mehrbelastung des innerdeutschen Verkehrs einerseits, des Dumpingcharakters der Ausfuhrförderung und ihrer Folgen andererseits nicht hervor. Das Vermissen der Aufzeigung der Fundamente des Baus verhindert keineswegs, daß man der Struktur der höheren Geschosse zuzustimmen vermag,

wennschon nicht zu verhehlen ist, daß in Gieses Ausführungen der *genius loci*, d. h. Hamburgs Interesse deutlich zum Ausdruck gelangt.

Ihm mag man auch die Apotheose des Staffeltarifs im zweiten Abschnitt zugut halten. Grundsätzlich handelt es sich auch hier um eine sehr brauchbare, hoch zu wertende wissenschaftliche Leistung, nämlich die Begründung des Staffeltarifs nach den verschiedensten Richtungen hin. Doch geht Giese in der unbedingten Verteidigung der augenblicklich angewandten Form des Staffeltarifs zu weit. Wenn er z. B. einerseits den gleichmäßigen Staffelnungsgrad der verschiedenen Güterklassen mit den gleichmäßig sinkenden Selbstkosten — was selbst bei Durchschnittsrechnung keineswegs sicher ist — begründet, so ist es andererseits nicht angängig, hinsichtlich der Staffelnungsquote zu erklären, daß der Abfall der Staffel gar nicht stark genug sein könne und die Stärke der Staffelnung nur in den finanziellen Rücksichten der Reichsbahn eine Grenze finden könne. Glaubt Giese dafür einstehen zu können, daß diese ausschließlich bei dem augenblicklichen Tarifaufbau gewahrt sind? Eine noch weitergehende Übertreibung ist die Behauptung, daß jeder, der für eine Abschwächung der Staffel eintrete, als ein verkappter Gegner des Staffeltarifs betrachtet werden müsse. Ich bin durchaus Anhänger des Staffeltarifs, erachte aber eine Minderung der Staffelnungsquote für ernsthaft erwägbar. Giese will den Staffeltarif in eine Reihe mit den großen technischen Fortschritten des Verkehrs stellen. Ich halte ihn einfach für die logische Konsequenz der Betriebsökonomie.

In dem vierten Abschnitt über Eisenbahn und Binnenschiffahrt, zu dem ich wahrscheinlich in anderem Zusammenhang noch Stellung nehmen werde, kann ich einmal eine willkommene Ergänzung meines Buches über das gleiche Thema, nämlich in Hinsicht auf den „volkswirtschaftlichen Wert“ der Leistungseigenheiten der Binnenschiffahrt, erblicken, teils eine erfreuliche Übereinstimmung in der grundsätzlichen Auffassung feststellen, wonach Wettbewerb das Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschiffahrt kennzeichnen soll. Allerdings wird Giese der Binnenschiffahrt nicht voll gerecht. Er überschätzt den ausländischen Einfluß in der Rheinschiffahrt und vergißt, daß die deutsche Seehafen-Tarifpolitik z. T. auch dem Ausland (fremde Schiffahrt; verbilligte Warenabgabe an das Ausland) nützt, wie das die von ihm bekämpfte (auch von mir nicht befürwortete) Binnenumschlagspolitik gleichfalls tun würde. Eigenartigerweise scheint Giese mein Buch „Rheinschiffahrt 1913—1925“, in dem auch zu dem Verhältnis von See- und Binnenhafenerfordernis Stellung genommen ist, bislang unbekannt geblieben zu sein.

Trotz der angeführten Einwände ist der hohe Rang von Gieses Werk nochmals zu betonen. Es würde mich freuen, wenn es in nicht zu ferner Zukunft eine Neuauflage erlebte, bei der die wenigen Einseitigkeiten des im ganzen gelungenen ersten Wurfs vermieden wären.

Napp-Zinn.