

Ernst Heinrich Eras, Dr., Oberregierungsrat im Reichsverkehrsministerium, und **Hermann Bösling**, Baurat bei der Baupolizei Hamburg, Reichsgaragenordnung mit Landesvorschriften und Tankwesen. Berlin 1932. Carl Heymanns Verlag. 240 S.

Mit der für dieses Gebiet umfassenden Gesetzessammlung und den ausführlichen Kommentaren füllen die Verfasser eine bisher vorhandene Lücke in der Rechtsliteratur des Autowesens aus. Neben der Reichsgaragenordnung haben sie auch sämtliche einschlägigen Gesetze, Erlasse und Verordnungen der Länder sowie die Normativbestimmungen maßgebender Verbände, die irgendwie mit dem Garagenrecht in Verbindung stehen, in die Erläuterungen einbezogen und in lückenloser Zusammenstellung wiedergegeben. Schließlich wurde noch das Tankwesen (Verordnung über den Verkehr mit brennbaren Flüssigkeiten) eingehend berücksichtigt. Das Werk wird Kraftfahrzeughaltern, Garagen- und Tankbesitzern wie auch den Verwaltungs- und Baupolizeibehörden vielseitigen Rat zu bieten vermögen.

Unverständlich ist es indessen, daß in diese Gesetzessammlung, welche unter Mitwirkung einer leitenden Persönlichkeit ans dem Reichsverkehrsministerium entstand, als Abkürzung für das Reichsmuster für eine „Verordnung über die Einstellung von Kraftfahrzeugen“ die Bezeichnung „EVO.“ Eingang gefunden hat. Kann man sich bei diesen gewählten Buchstaben nicht vorstellen, daß es sich um eine das Kraftfahrzeugwesen betreffende Verordnung handelt, so ist in weit stärkerem Ausmaß zu bemängeln die Gleichartigkeit dieser Abkürzung mit einer im Verkehrsfach seit Jahrzehnten allgemein gebräuchlichen, nämlich der für die „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ (EVO).

Th. F.

Fuller, Rechtsanwalt und Notar, Lexikon des Kraftverkehrsrechts, mit den Sonderabteilungen des Kraftversicherungsrechts und Kraftsteuerrechts, Ausgabe 1931. Herausgegeben von der Continental Caoutchouc-Compagnie G. m. b. H. Hannover.

Ein Nachschlagewerk für die Praxis. Ein Verzeichnis der Schlagwörter unterrichtet schnell über den Inhalt. Die Ausführungen zu den Schlagwörtern sind kurz und klar gefaßt, unter Berücksichtigung der neuesten Rechtsprechung. Zu wissenschaftlichen Erörterungen ist in dem Buche kein Raum, trotzdem findet auch der Wissenschaftler manche Anregung. Dem Praktiker des Kraftwagenverkehrs, Juristen und Behörden wird das Lexikon als Handbuch gute Dienste leisten.

E.

B. Martini, Kraftfahrerlehrbuch. Eine Lehrfibel zum Bestehen der Prüfung. 2. Aufl. Berlin (1932). Richard Carl Schmidt & Co. 104 S.

In Frage- und Antwortform, unterstützt durch sehr klare Zeichnungen der Kraftfahrzeugteile und anschauliche Fahrbilder vermittelt das preiswerte Büchlein (RM 1.50) in leicht einprägsamer Weise Kenntnis von den gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften über die Kraftfahrzeugführung, von den Hauptteilen des Kraftfahrzeugs sowie Verhaltensregeln für bestimmte Fälle. Die am Schluß gebrachte Kennzeichenaufstellung weist allerdings einige Ungeauigkeiten auf.

N.-Z.

Gedanken zur Schnelligkeit der Güterbeförderung.

Von Reichsbahnoberrat Dr. iur. Arthur Adam, Köln.

I.

Wir befinden uns in einer Periode der Umwälzung auf vielen Gebieten wirtschaftlichen Geschehens, zugleich aber in einer Periode der Umstellung wirtschaftlichen Denkens oder richtiger ausgedrückt, in einer Zeit des Zurückfindens in richtige, unverrückbare wirtschaftliche Gedankengänge. Wie wir eine Zeit der „Scheinblüte“ durchlebt haben, deren Wesen und Bedeutung in großem Umfange erst sehr spät erkannt wurde, wie wir eine Zeit der ungesunden Aufblähung durchschritten, wie wir auf dem Gebiete des Bankwesens jetzt finden, daß wir ganz falsche Wege eingeschlagen hatten, so dürfen wir auf dem Gebiete des Güterausstauschs, der Güterbeförderung wohl feststellen, daß wir einerseits auf falschen Wegen gewandelt, andererseits uns in falschen Vorstellungen bewegt haben. Auch ernste Kaufleute wandten sich den neu auftauchenden Verkehrsmitteln zu, nur wegen der Neuigkeit dieser Verkehrsmittel oder aus Überlegungen, die für einen Sport Gültigkeit haben, aber nicht für rein wirtschaftliche Entschlüsse, oder aber aus Verärgerung, die nie der Ausgangspunkt wirtschaftlicher Erwägungen sein darf. Es wurden Forderungen gestellt und dementsprechend Leistungen angeboten, nur um der Beschleunigung willen, ohne Rücksicht darauf, ob die Beschleunigung für den Interessenten und den Verkehrsträger wirtschaftlich geboten und gerechtfertigt war. Es sei als Beispiel angeführt der Bezug eines nicht verderblichen Gutes vom Fabrikanten zum Verkäufer. Da der Verkauf nur in den Tagesstunden stattfindet und bei verkauften Waren nur am Tage geliefert wird, ist es, wenn die Bestellung des Verkäufers, der die Ware nicht auf Lager hat, bei seinem Lieferanten am Abend eines Tages hinausgeht, ganz gleichgültig, ob die Ware nachts 12 oder nachts 2 Uhr am Lieferungsorte eintrifft oder aber morgens 7 Uhr am nächsten Tage. In jedem Falle steht sie zu Beginn der Verkaufs- oder der Ablieferungszeit (8 Uhr vormittags) zur Verfügung. Daß die Beförderung in einem Falle — bei Benutzung eines Verkehrsmittels — 4 oder 6 Stunden dauert (von 20 bis 24 Uhr des ersten Tags oder von 20 Uhr bis 2 Uhr am nächsten Tage), bei dem anderen 11 Stunden (20 Uhr bis 7 Uhr am nächsten Tage) ist völlig belanglos, soweit es auf die Schnelligkeit der Beförderung ankommt. Hier kann also das Verkehrsmittel mit der längeren Beförderung glatt konkurrieren. Nun muß aber berücksichtigt werden, daß bei den weitaus meisten Fällen die Verhältnisse so liegen, wie im Beispielfall. Daß am gleichen Tage innerhalb weniger Stunden geliefert werden muß, ist ein Ausnahmefall. Bei verderblichen Gütern und bei Ersatzteilen für defekte Maschinen, kann die Sache anders liegen, kann es auf die Stunde ankommen, doch sind dies, wie gesagt, nur verschwindend geringe Ausnahmen. Bei weiten Entfernungen muß es der geschickten und vorausschauenden Disposition, die ein Hauptfordernis für einen tüchtigen und gewandten Kaufmann ist, in den meisten Fällen gelingen, daß auch Unterschiede größeren Ausmaßes in der Beförderungsdauer keine Rolle spielen, zumal ihm die telegraphische und telephonische Übermittlung zu Gebote steht. Langsam kommen diese Erkenntnisse wieder zur Geltung. Der Standpunkt, daß unbedingt das Verkehrsmittel, das die kürzeste Beförderungsdauer anbietet, schon dieses Umstandes wegen den Vorzug verdient, wird immer mehr verlassen und macht wieder vernünftigen Überlegungen wirtschaftlicher Art Platz.

II.

Was kann aus diesen Feststellungen und Überlegungen gefolgert werden? Jedenfalls zunächst, daß in den Forderungen nach Beschleunigung der Güterbeförderung seit langer Zeit und auch heute noch äußerst labile Verhältnisse vorhanden sind. Wir befinden uns seit langem und auch jetzt noch in einem Übergangszustand, in einem Zustand, der nicht gesund ist, der nicht als ausgeglichen bezeichnet werden kann. Wie auf vielen anderen Gebieten, wird auch auf dem Gebiete der Güterbeförderung nach und nach oder — durch die Not getrieben — vielleicht recht schnell ein Zustand ruhiger Überlegung den derzeitigen übertriebenen — oder — mit einem modernen Schlagwort — „überspitzten“ Forderungen Platz machen.

Ist diese Erkenntnis richtig, dann sollte man sich hüten, auf den ungesunden Verhältnissen, auf dem schwankenden Boden eines Übergangszustandes Maßnahmen zu treffen, die eine Regelung auf lange Zeit, auf Dauer erstreben. Zu leicht werden sonst Investitionen vorgenommen, deren Verzinsung bei Änderung der Verhältnisse äußerst zweifelhaft ist, oder aber es wird einem vernünftigen Fortschritt der Weg verbaut und hierdurch die Volkswirtschaft des eigenen Landes zum Vorteile anderer geschädigt. Man muß sich derart unvernünftigen Forderungen gegenüber mindestens zurückhaltend zeigen und man muß — gänzlich unabhängig von Forderungen, die durch die Zeitverhältnisse bedingt sind — von sich aus mit allen Mitteln die Beförderung verbessern, verbilligen und beschleunigen, um den Gütertausch für die Volkswirtschaft möglichst günstig zu gestalten. Ein solches Vorgehen kommt dem eigenen Betrieb zugute, es nutzt allen Verfrachtern und wirkt verkehrsbelebend und verkehrsfördernd.

III.

Es ist nicht zu verkennen, daß bei den alten Verkehrsmitteln ein gewisser Beharrungszustand in der Art der Beförderung eingetreten war und daß die durch die Entwicklung der Technik gebotenen Möglichkeiten einer Vervollkommnung nicht voll ausgenutzt wurden. Dies gilt für den Personen- wie für den Güterverkehr; auf dem Gebiete des Personenverkehrs wird jetzt durch den Einsatz kleiner Zügeinheiten oder von Triebwagen an Stelle einzelner stark belasteter Züge und durch starke Verdichtung des Verkehrs, die Schaffung möglichst vieler Reisegelegenheiten, Versäumtes nachgeholt. Ebenso muß es auf dem Gebiete des Güterverkehrs werden.

Hier sei folgende Betrachtung eingeschaltet: Bei dem steigenden Wettbewerb, dem jede Erzeugung im Deutschen Reiche in stets zunehmendem Maße durch entsprechende Erzeugung im Auslande ausgesetzt ist, muß wegen der Notwendigkeit, die unmittelbaren Gestehungskosten auf einen möglichst niedrigen Stand herabzudrücken, der Aufwand für den Gütertausch, für die Beförderungen jeder Art (Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate) möglichst gering gehalten werden. Andernfalls werden die Möglichkeiten des Wettbewerbs auf dem Weltmarkte eingeschränkt zugunsten anderer Länder mit geringeren Beförderungskosten.

Diese Betrachtung scheint auf das Gebiet der Beförderungskosten abzuschweifen, d. h. auf den Aufwand für den Verfrachter, das ist aber nicht der Fall, es handelt sich um die Kosten der Beförderung im Sinne des Aufwandes der Verkehrsinstitute für die Leistung. Es muß stets das Verkehrsmittel eingesetzt werden, das die geringsten Selbstkosten aufweist und dies muß bei der Beförderung zur Verfügung gestellt und benutzt werden. Hierbei ist zu beachten (ich spreche nicht von den außerordentlichen Verhältnissen bei der Deutschen Reichsbahn), daß im allge-

meinen die Beförderung auf der Schiene billiger sein muß, da der weitaus größte Teil der Anlagen bei der langen Dauer, die seit ihrer Erbauung verflossen ist, restlos abgeschrieben sein muß; es sind da nur die Betriebskosten zu decken. Jedes junge Verkehrsmittel muß neben den Betriebskosten mit Verzinsungs- und Amortisationskosten rechnen.

Wie liegen die Verhältnisse bei der Güterbeförderung? Gut und nicht überboten ist die Beförderung von Massengütern, sowohl in ganzen Zügen wie in einzelnen Ladungen mit der Eisenbahn, wie denn überhaupt — ganz allgemein gesehen — für diese Güter eine Konkurrenz für die Eisenbahn kaum eingetreten ist, wenigstens wenn diese Massengüter in der bisher üblichen Gestalt und Form zur Beförderung kommen und sie nicht in völlig umgestalteter Form (gasförmig, Energie) den Raum überqueren. In dieser Form sind sie für jedes Landtransportmittel — im bisher üblichen Sinne — endgültig verloren. Und es darf nicht verkannt werden, daß die Entziehung von Verkehrsmengen auf diese Weise der Eisenbahn mehr Abbruch tut als die Entziehung von Verkehr durch andere Landverkehrsmittel.

Bei den Stückgütern muß man unterscheiden: Auch bei diesen ist die Beförderung gut und nicht übertroffen von den großen Versandplätzen nach den großen Empfangsplätzen; in diesen Verbindungen fällt regelmäßig so viel Gut an, daß die Einlegung regelmäßiger durchgehender Verbindungen auf der Schiene geboten und wirtschaftlich gerechtfertigt ist. Für diese Verbindungen sowie die Zusammenfassung im Versand braucht die Eisenbahn keinerlei Hilfe; am besten und billigsten sammelt sie selbst, jede Einschaltung eines Zwischengliedes verteuert und macht die Konkurrenz wettbewerbsfähiger. Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der Beförderung von und nach den unzähligen kleinen Plätzen, die an den Hauptstrecken zwischen den großen Städten gelegen sind, sowie von und nach den Nebenstrecken mit ihren kleinen und kleinsten Versand- und Empfangsplätzen. Im Versand muß das Gut dieser Stellen nach der nächsten größeren Station gebracht werden, von der es mit dem dort aufkommenden Gut zusammen weiterläuft. Erreicht das Gut auf dem Knotenpunkt den Anschluß an die für diesen großen Platz geschaffenen und bestehenden guten Verbindungen, dann hat es in der Beförderung nur den Nachteil, daß es am Versandort so früh — jedenfalls früher als an dem großen Versandplatz — aufgeliefert werden muß, daß es den Anschluß am Knotenpunkt erreicht. Der Eisenbahn liegt nun die Verpflichtung ob, diese Spanne möglichst klein zu gestalten mit dem Ziel, für den kleinen Platz oder die Nebenstrecke die Möglichkeit zu schaffen, daß der Versender beinahe ebenso spät am Tage aufzuliefern kann wie der Versender, der in der Großstadt wohnt, um günstige Lieferzeiten zu erreichen. Ganz gleich liegen die Verhältnisse im Empfang. Die an großen Empfangsknotenpunkten für die kleineren Empfangsplätze und Nebenstrecken eintreffenden Güter müssen möglichst rasch der Bestimmungsstation zugeführt werden, damit auch im Empfang die Geschäftstreibenden abseits der Großstädte möglichst nicht schlechter gestellt werden als die Bezieher am Verkehrsknotenpunkt.

IV.

Die Beförderung muß sich bei der Vielgestaltigkeit der Verhältnisse den Bedürfnissen anpassen; diese zu ermitteln und ausfindig zu machen, ist eine der wichtigsten Aufgaben des Verkehrsinstituts. Vor allem muß durch Nachspüren nach den Erfordernissen des Gütertausches verhindert werden, daß „gute“, d. h. gewinnbringende Transporte von dem Wettbewerb-Institut an sich gezogen und die große Masse der weniger lohnenden Transportgeschäfte für das allgemein verzweigte Verkehrsmittel übrigbleiben. Wenn einer auf diese Weise die Rosinen aus dem

Kuchen picken will, so muß man durch gewandtes und schnelles Handeln diesem Rosinenpicker das Handwerk legen. Ein „Hand-in-Hand-Arbeiten“ mit den Versendern ist deshalb unbedingt geboten, weil von einem solchen die Gestaltung der Beförderungsverhältnisse abhängt. Ist die Menge des aufzuliefernden Gutes so gering oder fällt das Gut so unregelmäßig an, daß die Eisenbahn besondere Maßnahmen mit wirtschaftlichem Erfolge nicht treffen kann, so muß das Gut einem anderen Verkehrsmittel, das die Beförderung für sich mit wirtschaftlichem Effekt übernehmen kann, überlassen werden oder bleiben. Nun soll das nicht heißen und es muß nicht heißen, daß der Versand dieses Gutes von dem kleinen Orte oder von der Nebenstrecke bis zu der Bestimmungsstation dem konkurrierenden Verkehrsmittel überlassen werden muß. Die Verhältnisse können so liegen, daß eine Bedienung auf der ganzen Beförderungsstrecke mit einem Verkehrsmittel das Gebührende und einzig Richtige ist. Es muß dies aber nicht der Fall sein. Die richtige Lösung kann darin liegen, daß das eine Verkehrsmittel das Gut aufnimmt und es am nächsten größeren Knotenpunkt dem anderen Verkehrsmittel übergibt, das von hier aus glänzende Verbindungen nach dem Endziel eingerichtet und dabei bedeutend geringere Selbstkosten aufzuwenden hat. (Ob sich dies in Gestalt niedrigerer Tarife ausdrückt, ist hier, wo es sich nur um die Untersuchung von der Beförderungsseite aus handelt, nicht zu erörtern, aber vorauszusetzen.)

Allerdings ist ein solcher Wechsel des Verkehrsmittels stets mit einem Umladen und dadurch unvermeidlich mit Kosten verknüpft. Es hängt aber nur von dem Zusammenarbeiten der Verkehrsmittel ab und von einem geschickten Ineinandergreifen, daß dieser Wechsel, die Umladung, sich mit den geringstmöglichen Kosten vollzieht und ohne jede Beschädigung oder Wertminderung des Gutes. An einem solchen Zusammenarbeiten fehlt es bei uns in Deutschland (und anscheinend auch in den anderen Ländern) noch völlig. Die Ansicht, daß das Verkehrsmittel, welches das Gut im Versand übernimmt, es unbedingt bis zur Zielstation befördern muß, ist offenbar noch Allgemeingut, sie ist indes völlig abwegig. Maßgebend muß sein: mit welchem geringstem Aufwand kommt das Gut an seinen Bestimmungsort. Ist das mit dem einen Verkehrsmittel der Fall, das das Gut übernimmt, so ist der richtige Weg ohne weiteres gegeben. Entsteht der geringste Aufwand, wenn das eine Verkehrsmittel das Gut aufnimmt und es an der nächsten Knotenstation dem anderen Verkehrsmittel übergibt, das es auf der glatten Schiene mit den vielen anderen Gütern des Knotenpunktes zusammen auf die weite Entfernung am billigsten und schnellsten befördert, so ist dieser kombinierte Weg im Interesse der Beteiligten und der Volkswirtschaft der richtige. Daß sich dieser kombinierte Weg bei richtiger Kalkulation auch als der wohlfeilste für den Frachtzahler ergeben muß, sei bei dieser Untersuchung nur eingeschaltet. Vom Beförderungsstandpunkte aus kommt man so zu einem sehr weitgehenden Zusammenarbeiten der Verkehrsmittel, nicht zu einem wilden Bekämpfen! Und bei diesem Zusammenarbeiten auf vernünftiger Basis kommen beide Verkehrsmittel auf ihre Kosten.

Und zwar wird das um so mehr zutreffen, als das Dargelegte, wie aus den Betrachtungen weiter oben hervorgeht, nicht nur für den Versand, sondern auch für den Empfang der vielen kleinen Stationen an der Hauptstrecke und den Nebenstrecken gilt. Und da mithin sowohl für den Versand wie für den Empfang dieser Plätze das Verkehrsmittel mit dem kleineren Fassungsraum in Betracht kommt, so wird dies Verkehrsmittel bei guter Organisation in beiden Richtungen Belastung haben (wenn auch naturgemäß meist nicht im gleichen Ausmaß), aber jedenfalls ist hierdurch eine der wichtigsten Vorbedingungen für die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsmittels gegeben.

V.

Wenn ich nun auf die Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn eingehen darf, um darzulegen, wie diese den Erfordernissen, die die Bedienung des Versandes und des Empfanges von und nach den vielen kleinen Plätzen stellt, entsprochen hat, so möchte ich zunächst darauf hinweisen, daß bei der Bedienung des großen Verkehrs zwischen den wichtigeren Verkehrsmittelpunkten den Bedürfnissen einer guten Verkehrsabwicklung Rechnung getragen wurde durch Verbesserung der Anschlüsse, durch Verkürzung der Fahrzeiten und durch Verminderung der Aufenthaltzeiten. Die gleichen Mittel müssen angewandt werden bei der Heranführung und Abholung der Stückgüter von und nach den Verkehrsknotenpunkten. Indes genügen diese Mittel, die dort genügt hatten, hier nicht; es mußte Neues geschaffen werden.

In allen Fällen, in denen die Eisenbahn in der Lage ist, auf der Schiene die Bedienung der kleinen Plätze, der abseits gelegenen Gegenden mit wirtschaftlichem Ergebnis zu übernehmen und allen billigerweise zu stellenden Forderungen der Interessenten zu entsprechen, so soll und muß dies geschehen. Die Anlagen sind vorhanden und müssen möglichst ausgenutzt werden. Ist dies nicht der Fall, d. h., um es aus dem allgemeinen Teil zu wiederholen: Kann der Verkehr in wirtschaftlicher Weise (schwacher Verkehrsanfall, unregelmäßiges Aufkommen) von der Schiene nicht bedient werden — was aber stets eingehend zu untersuchen bleibt —, so muß der Kraftwagen eingeschaltet werden. Hier bestehen vielfach noch Hemmungen und Vorurteile, die schleunigst über Bord geworfen werden müssen, soll die Bahn nicht dauernd ins Hintertreffen kommen. Bei gleichen Preisen und gleichen Haftungsbestimmungen ist es dem Versender und Empfänger gleich und muß es ihm — da er ja bei Abwicklung seiner Geschäfte kein Sportsmann ist und kein Neuigkeitsfex, sondern ein wirtschaftlich denkendes Individuum — gleichgültig sein, wie, mit welchem Verkehrsmittel sein Gut an das Ziel gelangt, er kann nur fordern, daß es in der von ihm für erforderlich gehaltenen Zeit in unbeschädigtem Zustande beim Empfänger eintrifft.

Ob die Eisenbahn das Sammeln und Verteilen, das sich nicht auf der Schiene abspielt, selbst übernimmt, also selbst Kraftwagen einsetzt oder mit Unternehmern in Verbindung tritt, die die An- und Abfuhr übernehmen, ist eine Frage, die mit dem Problem und seiner Lösung an sich nichts zu tun hat.

Den ersten Schritt hat die Deutsche Reichsbahn vor einigen Jahren getan. Sie hat zur Heranführung und Verteilung des Stückgutes nach und von den großen Knotenpunkten auf der Schiene Gütertriebwagen und als einen vorläufigen Ersatz sogenannte leichte Güterzüge eingesetzt. Durchweg haben sich diese leichten Güterzüge (1 Lokomotive, 2 große Güterwagen, in denen während der Fahrt geladen werden kann), wenn sie richtig eingesetzt waren, als wirtschaftlich erwiesen und der Schiene Verkehr erhalten, der ihr nach vernünftigen Erwägungen gehört.

Den zweiten Schritt — der Einsatz des Kraftwagens im Zubringer- und Verteilerverkehr — kann der Bahnspeditionsvertrag bringen, den die Reichsbahn mit der Deutschen Bahnspedition G. m. b. H. abgeschlossen hat. Es ist hier vorgesehen, daß für den Zubringer- und Verteilerdienst der Kraftwagen eingesetzt wird. Vielleicht kann dieser Einsatz in dem Umfange ausgebaut werden, wie es die obigen Erwägungen ergeben. Dann wäre ein Zusammenarbeiten der beiden Verkehrsmittel auf dem Gebiete der Güterbeförderung geschaffen, wie es den Erfordernissen wirtschaftlicher Betriebsführung entspricht. Voraussetzung dieser Zusammenarbeit ist eine straffe Organisation; dem Verfrachter muß es überhaupt nicht

zum Bewußtsein kommen, ob sein Gut ganz auf der Schiene befördert wird, oder teils mit dem Kraftwagen und teils auf der Schiene.

VI.

Zwei Forderungen sind in den letzten Jahren wegen hesserer Gestaltung der Güterbeförderung aufgetaucht, denen eine Berechtigung nicht abgesprochen werden kann. Sie haben mit den Zeitverhältnissen nichts zu tun und laufen auf eine günstigere Bedienung des Güteraustauschs hinaus. Einmal muß das Gut, wenn es der Auflieferer wünscht, von dem Verkehrsmittel, das die Beförderung über den Ortsbereich hinaus ausführt, bei ihm abgeholt und dem Empfänger in seiner Behausung oder auf seinem Lager zugestellt werden, und es muß ihm, damit er genau kalkulieren kann, ein Frachtsatz für diese durchgehende Beförderung zur Verfügung gestellt werden. Auch auf diesem Gebiete fängt die Reichsbahn an, sich zu betätigen, sie will in großem Umfange einen Haus-Haus-Verkehr einrichten. In dieser Hinsicht scheint man in England viel weiter zu sein — infolge der historischen Entwicklung, nicht infolge besonderer Maßnahmen letzter Zeit — als in Deutschland. Hier scheint die Einrichtung infolge alteingewurzelter Gewohnheiten und tief eingefahrener Beziehungen recht schwierig zu sein und nur langsam vor sich gehen zu sollen, was im Interesse der deutschen Produktion sehr zu bedauern ist. Hier sollte man radikal vorgehen, die Interessenten durch intensive Werbung auf die Vorteile der neuen Beförderungsart hinweisen, ihnen die Vorteile klar machen und ihnen Sätze zur Verfügung stellen, die einen starken Anreiz bieten. Neben dem Haus-Haus-Satz müssen alle Nebenkosten verschwinden, der Kaufmann muß mit dem ihm mitgeteiltem Satz als etwas Feststehendem rechnen können. Wie die Eisenbahn intern mit dem An- und Abroller abrechnet, berührt den Verfrachter und Empfänger nicht.

Des weiteren muß man dem Versender in größerem Umfange als bisher die Möglichkeit geben, größere Mengen aufzugebenden Gutes selbst zu verstanen in größeren Behältern, die er entweder selbst beschafft oder die die Eisenbahn vorhält; in diese Behälter werden die Güter so verpackt, wie es der Versender für angebracht hält und wie es seine geschulten Kräfte, die besonders für das spezielle Gut ausgebildet sind, weit besser ausführen können als die Leute der Eisenbahn bei noch so großer Sorgfalt. Auch die Ansätze, die der Behälterverkehr zeigt, müssen schleunigst und mit Nachdruck ausgebaut werden; leider geht es auch auf diesem Gebiete nur sehr langsam vorwärts und doch müßte es, da uns der Wettbewerb ständig mehr bedrängt, trotz aller wirtschaftlichen Not auch hier mit der größten Beschleunigung vorangehen.

Kommt es zu der Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen in dem von uns angedeuteten Umfange, wird die Haus-Haus-Beförderung zu einem durchgehenden Frachtsatz eingeführt und wird der Einsatz von Behältern entsprechend den Bedürfnissen der Versender ausgebaut, so ist auf dem Gebiete der Güterbeförderung, insbesondere seiner Beschleunigung und seiner wirtschaftlichen Entwicklung jedenfalls so viel erreicht, daß auch hier die Voraussetzungen für einen Wiederaufbau geschaffen sind.

Weltangebot und Weltnachfrage von Tonnage 1897—1927.

Von Prof. Dr. Sven Helander, Nürnberg.

A. Angebot von Tonnage.

Was das Angebot von Tonnage betrifft, so bringen wir im folgenden eine Reihe von Tabellen, die Auskunft geben über

1. den Gesamtbetrag der Welttonnage,
2. die vom Stapel gelanfene Tonnage der Welt,
3. die Anzahl und die BRT von Dampfern und Motorschiffen, die verloren gingen (einschließlich der Kriegsverluste) oder abgewrackt wurden,
- und
4. die vom Stapel gelanfene oder abgewrackten Schiffe.

Gesamtbetrag der Welttonnage an Schiffen von 100 BRT und darüber¹⁾.

Jahr	Zahl der Schiffe	1000 BRT	1897 = 100	Durchschnittl. Größe der Schiffe BRT
1897	28280	25889	100	915
1898	27982	26543	102,53	949
1899	27816	27614	106,66	993
1900	27840	28957	111,85	1040
1901	28209	30480	117,73	1081
1902	28630	32302	124,77	1128
1903	28901	33502	129,41	1159
1904	29283	34786	134,37	1188
1905	29750	35998	139,05	1210
1906	30087	37550	145,04	1248
1907	30197	39436	152,33	1306
1908	30524	40921	158,06	1341
1909	30536	41448	160,10	1357
1910	30053	41913	161,90	1395
1911	30082	43145	166,65	1434
1912	30316	44601	172,28	1471
1913	30591	46970	199,43	1535
1914	30836	49090	180,62	1592
1915	30720	49262	109,28	1604
1916	30167	48683	188,05	1614
1917 ²⁾	—	—	—	—
1918 ²⁾	—	—	—	—
1919	29255	50919	196,68	1741
1920	31595	57314	221,38	1814
1921	33206	61975	239,39	1866
1922	33935	64371	248,64	1897
1923	33507	65166	251,71	1945
1924	32956	64024	247,30	1943
1925	32916	64641	249,69	1964
1926	32615	64784	250,24	1986
1927	32175	65193	251,82	2026

¹⁾ Ans Lloyds Register of Shipping, 1928—29, London 1928, Bd. II, Anlage Tabelle Nr. 10, S. 1186.

²⁾ Keine Angaben vorhanden.