

Literaturhinweis.

Napp-Zinn, Das Verkehrswesen. In: Wörterbuch der Volkswirtschaft. 4. Auflage.

Die 4. Auflage des von Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrat Prof. D. Dr. Ludwig Elster herausgegebenen Wörterbuchs der Volkswirtschaft (Verlag: Gustav Fischer, Jena) liegt nunmehr in 3 Bänden abgeschlossen vor. In diesem lexikalisch geordneten Werk sind die auf ein größeres Sachgebiet der Volkswirtschaftslehre bezüglichen Artikel jeweils von der gleichen wissenschaftlichen Persönlichkeit verfaßt. Während in der 1911 erschienenen 3. Auflage des Wörterbuches das Verkehrswesen im allgemeinen durch R. van der Borght, der Weltverkehr durch K. Wiedenfeld bearbeitet worden war, ist in der 4. Auflage das gesamte Verkehrswesen durch den Unterzeichneten zur Darstellung gelangt. In einem Umfang von über 150 Lexikonseiten ist hiermit ein Grundriß der Verkehrsorganisation und -Politik (neben Wiedenfeld, Transportwesen, Grundriß der Sozialökonomik V, III. 1930, der einzige deutsche seit 8 Jahren) in Artikelform entstanden.

Zur Gewährleistung möglichst leichter Nachschlagbarkeit und konzentrierter Darstellung wurde grundsätzlich jedem Verkehrszweig ein alles Einschlägige zusammenfassender Artikel gewidmet. Demzufolge ergaben sich die Artikel: Binnenschifffahrt, Eisenbahnen, Fernsprechwesen, Flößerei, Funkwesen, Kraftverkehr, Luftverkehr, Post, Seeschifffahrt, Stadtschnellbahnen, Straßenbahnen, Telegraphie. Daneben wurden folgende Teilelemente einzelner Verkehrsmittel in besonderen Artikeln behandelt: Häfen, Kanäle, Nordostsee-, Panama- und Suez-Kanal, Straßenwesen. Herausgenommen aus den allgemeinen Beiträgen und in eigenen Artikeln dargestellt wurden die Institutionen des zwischenstaatlichen Verkehrs: Internationale Eisenbahnverbände und -vereinbarungen, Internationalisierung von Flüssen, Weltfunkvertrag, Weltpostverein, Welttelegraphenverein. Die allgemeinen und theoretischen Belange des Verkehrswesens, die angesichts des Charakters des Werkes hinter den speziellen und konkreten Erscheinungen zurückzutreten hatten, wurden kurz entwickelt in den Artikeln: Verkehrspolitik, Verkehrswesen, Verkehrswissenschaft.

In den auf die einzelnen Verkehrszweige bezüglichen Artikeln wurden jeweils — unter Variationen der Anordnung — behandelt: Ökonomische Eigenart und Bedeutung — Geschichtliche Entwicklung — Gegenwärtige Organisation — Verkehrsleistungen — Preisbildung — Verhältnis des Staates zu dem Verkehrszweig. Die vornehmlich auf Deutschland gerichtete Darstellung wurde zumeist durch Skizzierung der Entwicklung in führenden Auslandsstaaten ergänzt. Die leitenden Gesichtspunkte der Bearbeitung waren: feste Orientierung an den Tatsachen, Herausarbeitung des Wesentlichen von Entwicklung und Stand in ökonomisch-politischer Hinsicht, knappe Formulierung.

Napp-Zinn.

Konjunktur und Kartell in der Binnenschifffahrt.¹⁾

Von Dr. Edgar Wietfeld, Königsberg i. Pr.

Die Konjunktur in der Binnenschifffahrt ist durch drei Momente bestimmt, deren größtes ein außerwirtschaftlicher Faktor ist: Die Abhängigkeit von der Natur; ferner das Verhältnis der Tonnage zur Gütermenge und die allgemeine Wirtschaftslage.

Die Abhängigkeit von der Natur zeigt sich in der Erscheinung des Niedrigwassers. Geringere Ausnutzung der Kapazität steigert die Nachfrage nach Schiffsraum und bewirkt damit ein Ansteigen der Frachtpreise. Dabei können die Gewinne besonders für die Privatschiffer so günstig sein — die Reedereien sind bei Fehlen der sogenannten Kleinwasserklausel in ihren langfristigen Kontraktabschlüssen in der Wahrnehmung der günstigen Frachtmarktlage in etwa gehemmt, ja sogar bei dem Zwang, fremden Schiffsraum zu chartern, benachteiligt —, daß das Eintreten von kleinem Wasser sie eine Reihe von ungünstigen Schifffahrtjahren bei nicht rentierenden Frachtraten durch Zehren von den gemachten Reserven überdauern läßt. Steigende Raten bei fallendem Wasser sind für solche, die außerhalb des Schifferkreises stehen, Veranlassung, Schiffsraum bauen zu lassen und dadurch das Angebot zu vergrößern. Es muß besonders herausgestellt werden, daß die Erscheinung des Kleinwassers für die Binnenschifffahrtskonjunktur einmal stärkster Anlaß für wellenförmige Gestaltung ist, daß aber andererseits weder unternehmungs- noch marktmäßiges Zusammengehen auf diesen nur von der Natur abhängigen Faktor einen Einfluß ausüben kann. Es heißt nicht, die Bedeutung dieses Moments, das einer Beeinflussung völlig entzogen ist, verkennen, wenn in der weiteren Analyse der übrigen konjunkturbildenden Faktoren der Hauptgestalter, das Kleinwasser, als nicht existent ausgeschaltet wird. Die Heranziehung dieser Fiktion wird der Beeinflussungsmöglichkeit der restlichen Konjunkturmomente am ehesten gerecht.

Das Verhältnis von Tonnage und Gütermenge, das, um ausgeglichen zu sein, ein geringes Überwiegen ersterer gestattet, da es bei Kleinwasser zur Bedarfsdeckung herangezogen werden muß, ist in wirtschaftlicher Hinsicht der Hauptfaktor, der auf die Konjunkturbewegungen bestimmenden Einfluß hat: Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im engeren Sinne bestimmt im wesentlichen die Marktlage; dabei liegt das Schwergewicht für die Gestaltungsmöglichkeit bei der Nachfrage, das Angebot hat sich ihr anzugleichen. Die bereits geschilderte Leichtigkeit, Schiffsraumeigner in der Binnenschifffahrt zu werden trotz des verhältnismäßig großen Vermögensobjektes, das auch ein einfacher Kahn darstellt, sei es durch Gründung einer G. m. b. H., sei es durch die Bildung einer Gesellschaft holländischen hürgerlichen Rechtes, sei es durch ausgedehnte Inanspruchnahme der in Holland gegebenen Möglichkeit, Schiffshypothenken aufzunehmen, macht das Verhältnis zwischen Tonnage und Gütermenge zu einem fortgesetzt unausgeglichenen. Die Untersuchung der Kartellierung in der Binnenschifffahrt, die von normalen, das heißt durchschnittlichen Verhältnissen ausgehend ihre Resultate gewinnen soll, kommt zu der Feststellung, daß die Gestaltung dieses Faktors die Binnenschifffahrt in einem Zustand dauernder Depression zeigt.

¹⁾ Auszug aus der Dr. oec.-Dissertation des Verfassers an der Handels-Hochschule Königsberg i. Pr. „Das Organisationsproblem in der Binnenschifffahrt (Kartelle in der Binnenschifffahrt)“. Druckstücke der gesamten Dissertation sind ab 1. VIII. 1933 von dem Verfasser (Königsberg i. Pr., Altr. Predigerstr. 1) zu beziehen.

Das Angebot von Schiffsraum und Schleppkraft reagiert auf ein Ansteigen der Frachten zwar nicht in einem Ausmaß, daß man von einer Elastizität des Angebots sprechen könnte; dennoch ist eine längere Spanne guter Konjunktur für viele Anlässe, Schiffsraum in Auftrag zu geben. Das Absinken der Frachten zeigt die Nichtelastizität der Angebotsseite nach dieser Richtung. Die Erklärung dafür ist vor allem dadurch gegeben, daß die Loslösung der einmal in den Schiffskörpern investierten Kapitalien und ihre Überleitung in mehr rentierende Wirtschaftszweige fast unmöglich ist. Die Größe des stehenden Kapitals bei Verkehrsunternehmungen verlangt ausreichende Beschäftigung; da umgekehrt bei nicht genügendem Beschäftigungsgrad und damit fehlender Verzinsung eine Verringerung des Angebots durch Stilllegung oder Abwrackung nur mit im allgemeinen den Mangel an Verzinsung übersteigendem Verlust herbeigeführt werden kann, ist das Angebot in Depressionszeiten ebenfalls unelastisch. Ein Fabren zu Frachten, die unter den Gesamtbetriebskosten liegen, läßt den Reeder den Verdienst dieser Frachtpreise einer völligen Stilllegung vorziehen; das Angebot wird bei ungünstiger Marktlage stagnieren, ohne sich zu verringern.

Der Einfluß der allgemeinen Wirtschaftslage als dritten Konjunkturfaktors führt nach der Seite der Angebots- und Nachfragegruppen hin. Das Angebot ist infolge seiner Kostenstruktur den Konjunkturen gegenüber sehr empfindlich. Das gilt sowohl für Depression wie Hochkonjunktur. In der Depression stehen der geringeren Ausnutzung der Kapazität Ausgaben gegenüber, die nicht im Verhältnis zu der kleineren Beschäftigung gemindert sind: Die Kosten der Leistungseinheit steigen. In der Hochkonjunktur ist die gleiche Erscheinung festzustellen. Die Ausgaben steigen infolge der wachsenden Nachfrage überproportional zu den ebenfalls größer werdenden Verkehrseinnahmen: Die Kosten der Leistungseinheit wachsen auch in diesem Fall. — Um mit den derzeitigen Gegebenheiten in der deutschen Binnenschifffahrt nicht die Fühlung zu verlieren, ist zu betonen, daß die Größe der Disproportionalität von Angebot und Nachfrage die Erkenntnis steigender Kosten bei Hochkonjunktur nicht Wirklichkeit werden läßt; das Angebot vermag auch unerwartet steigende Nachfrage zu absorbieren. An der Grundsätzlichkeit der Deduktion, daß das Überwiegen des fixen Kapitals sich in der Depression wie Hochkonjunktur für die Binnenschifffahrt als ungünstig erweist, wird dadurch nichts geändert. — Die Nachfrage nach Schiffsraum und Schleppkraft geht in der Binnenschifffahrt bei der Frage nach der Elastizität in etwa den gleichen Weg wie die Angebotsseite: Sie ist verhältnismäßig unelastisch. Steigende Konjunktur bedingt zwar steigende Nachfrage; der vergrößerte Bedarf nach Verkehrsmitteln trifft auch die Binnenschifffahrt, die aber, volle Beschäftigung vorausgesetzt, durch die Dauer der Schiffsmaterialbeschaffung in etwa gehemmt ist. Wenn die fortschreitende Konjunktur bei wachsender Nachfrage das Angebot zu weiterer Verstärkung drängt, so geht dieser Prozeß bei der Binnenschifffahrt und ihrer verhältnismäßig unelastischen Angebotsseite nur beschränkt vor sich. Dazu kommt ein weiteres: Die durch die Stellung der Eisenbahn bedingte geringe Ausdehnungsmöglichkeit der Binnenschifffahrt auch bei Hochkonjunktur. Die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel und die innerhalb der Binnenschifffahrt selbst verbieten eine den Marktverhältnissen nicht entsprechende, das heißt sie übersteigende Erhöhung der Frachten; damit ist die Behauptung einer relativen Unelastizität der Nachfrage nicht hinfällig gemacht. Kleine Frachten vermögen die Nachfrage nicht übermäßig elastisch zu gestalten mit der gezielten Einschränkung, daß gewisse Waren eine Frachtsenkung mit der Möglichkeit, auf längere Strecken transportfähig zu werden, beantworten mögen. Diese letztere Erscheinung (die an sich für die Binnenschifffahrt schon irrelevant

ist) kann vernachlässigt werden, da die Binnenschifffahrt kein Monopol darstellt, so daß eine Verminderung der Frachten „neue Waren wirtschaftlich transportabel“¹⁾ machen könnte wie in der Seeschifffahrt; im Binnenverkehr wird es sich meist um eine Abwanderung von einem Verkehrsunternehmen zu einem anderen billigeren handeln. Wenn selbst bei steigenden Frachten bis zu der oberen Grenze, die durch die Konkurrenz gegeben ist, die Nachfrage verhältnismäßig gleich bleibt, so ist dafür vor allem das Standortmoment ursächlich heranzuziehen. Der Standort der Industrie als des Hauptverladers an der Wasserstraße, der, soweit es technisch möglich war, infolge des Staffeltarifsystems der Eisenbahn mit seinen überhöhten Nahfrachten sogar durch Abwanderung von früheren Standorten erst gewonnen wurde²⁾, verbietet eine Reagenz der Nachfrage auf jede Veränderung der Frachtenhöhe schlechthin. Umgekehrt ist die Attraktionskraft kleiner Raten zu gering, als daß bei Unterstellung günstiger Wirtschaftslage durch wachsende Nachfrage ein Ausgleich der Marktkomponenten und damit wieder durchschnittliche Frachtenhöhe erreicht werden könnte.

Im Rheingutachten³⁾ wird die Befürwortung einer organisatorischen Zusammenfassung der Rheinschifffahrt, die eine etwaige Steigerung der Wasserfrachten zur Folge hätte, „ohne die Interessen der Verloader aus den Augen zu verlieren“, mit der genügenden Unelastizität der Nachfrage nach den Gütern begründet. Damit ist nichts von einer völligen Einflußlosigkeit der Frachten auf die anfallende Gütermenge gesagt. Es bleibt dahingestellt, ob die Nachfrage so unelastisch ist, daß erhöhte Frachtraten die Gütermenge nicht verkleinern würden. Soweit die Nachfrage von der bedingten Unelastizität in das Stadium der Elastizität treten würde, wäre dafür eine Verschiebung im Verhältnis der Zu- und Abfrachten des gebrochenen Wegs zu den Frachten des direkten Schienenwegs der Grund, also im Verhältnis Binnenschifffahrt—Reichsbahn, nicht eine Verschiebung in der Höhe der reinen Schifffahrtsfrachten. Diese Tatsache findet im Rheingutachten eine schlüssige Erklärung. Wenn auch das Absinken der Frachten und Umschlagssätze unter die entsprechenden Grenzkosten den der Binnenschifffahrt verbleibenden Teil der Gütermenge künstlich größer erhält, so spielt sich der Kampf um die Größe der Nachfrage in Zonen ab, die von den Stromgebieten weit entfernt sind. Diese Zonen sind kritisch, da sich in ihnen „die Frachten des gebrochenen Weges und die Frachten des direkten Weges die Waage halten. Die Frachten des gebrochenen Weges aber bestehen im Verkehr nach diesen Zonen ... zum überwiegenden Teil aus Zu- und Abfrachten“⁴⁾. Anders ausgedrückt, der Einfluß der Schifffahrtsfrachten auf die Größe der Nachfrage ist verhältnismäßig minimal. — Im Gegensatz zur Seeschifffahrt, deren Angebotsseite nur wenig elastisch ist und deren Nachfrageseite eine hohe Elastizität aufweist, ist in der Binnenschifffahrt bei Angebot wie Nachfrage eine — etwas variierende — Unelastizität festzustellen, wobei die der letzteren die des Angebots übertrifft.

Die isolierte Betrachtung von Angebot und Nachfrage unter Ausschaltung des für die Binnenschifffahrt charakteristischen Merkmals des Niedrigwassers zwingt zu der Folgerung, daß die Übersteigerung des Angebots und die dieser gegenüberstehende relative Unelastizität der Nachfrage es rechtfertigen, von dem Zustand einer Dauerdepression zu sprechen; eine — geringe — Abwandlung dieses Zu-

¹⁾ Helander: Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung. Jena 1928, S. 1.

²⁾ Die Deutsche Rheinschifffahrt, Gutachten der Rheinkommission. Berlin 1930, S. 126ff.

³⁾ S. 475.

⁴⁾ Rheingutachten, S. 182.

standes ist dann gegeben, wenn die Kleinwassererscheinung wieder in die Konjunkturkomponenten eingebaut wird. Dieser Faktor erhält der Lage der Binnenschifffahrt ihren Konjunkturcharakter, der auch steigenden Kurvenausschlag aufweisen kann.

Die für die letzten Jahre stereotype geringe Gütermenge, die den Schifffahrtsweg benutzte, und die ebenso stereotype Angebotsvermehrung steigern das Angebot an Schiffsraum und Schleppkraft; je nach der Ausnutzungsmöglichkeit schwillt das Angebot bei hohem Wasserstand an, um bei normalen Wasserverhältnissen zwar zurückzugehen, ohne aber die Disproportionalität zwischen Angebot und Nachfrage aufzuheben. Dieses Verhältnis zeigt preisdrückende Frachtmarktlage. Eine umgekehrte Situation wird durch das Zusammentreffen von steigender Transportgutmenge und verminderter Beladungsmöglichkeit durch langes Kleinwasser herbeigeführt. Die größere Nachfrage bewirkt ein Anziehen der Frachtpreise. Neben die Fixierung der Frachthöhe nach oben durch die konkurrierenden Verkehrsmittel treten die Betriebskosten als Grenzziehung nach unten. Die Verhältnisse auf dem Markt sind in der Praxis zu fluktuierend, als daß nicht auch Abschlüsse getätigt würden, die unter den Betriebskosten liegen. Dabei muß der Begriff letzterer eine Abwandlung erfahren, die dahin geht, sie nicht mit Gesamtkosten pro Verkehrsakt zu identifizieren, sondern sie dem proportionalen Satz gleichzustellen¹⁾. Die Gesamthöhe der Betriebskosten als Untergrenze der Frachthöhe zu betrachten, kommt neben dem Privatschiffer auch für den Reeder nicht in Betracht. Die Betriebsbereitschaftskosten verlangen möglichst hohen Beschäftigungsgrad und damit möglichst hohe Kostendeckung, die durch einen Frachtsatz, der noch über den proportionalen Kosten liegt, teilweise erreicht wird. Die Einwirkung der Kostengestaltung auf den Preis zeigt sich in einer weiteren Beziehung. Es ist die Erscheinung, die für Verkehrsbetriebe charakteristisch ist, daß jede Zunahme des Verkehrs, mengen- und entfernungsmaßig, ein Absinken der fixen Kosten auslöst, die auf die Verkehrsleistungseinheit bezogen fallen.

Die Nichtberücksichtigung der Qualität der Güter, das Nichtübereinstimmen von Berg- und Talfrachten, das disproportionale Ansteigen der Kosten zu den Entfernungen, endlich das Auf und Ab der naturbedingten Wasserstände und seine Folgen sind die Phänomene, die der Preisbildung in der Binnenschifffahrt ihre Besonderheit geben.

Das Kartellproblem in der Binnenschifffahrt.

Das marktähnliche Zusammengehen der Binnenschifffahrt ist wegen seiner Eigenart im Vergleich zu anderen Wirtschaftszweigen herauszuheben und in seinen Auswirkungen einer gesonderten Analyse zu unterziehen. Während die unternehmensmäßige Organisation der Binnenschifffahrt keine diesem Verkehrszweig eigentümlichen Erscheinungen umschließt, weist die Kartellierung der Reeder als einzige Kartellmitglieder sowohl wie die von Reedereien und Privatschiffen zusammen eine besondere Problematik auf.

Grundsätzlich ist die Schifffahrt auf die freie Preisbildung eingestellt, der Fahrweg steht jedem offen und die Zahl der Schifffahrtsteilnehmer ist unbegrenzt. Bis zur Verwendung der Dampfkraft gab es eine Vielheit von kleinen miteinander konkurrierenden Betrieben. Die Einführung des Dampferbetriebs brachte die Erschei-

¹⁾ Der Abschluß von Frachten seitens der Schiffer selbst zu einem Frachtsatz, der unter diesen liegt, wirft ein Schlaglicht auf die derzeitigen Marktverhältnisse. Um leben zu können, sieht sich der Schiffer gezwungen, zu jedem Preis zu fahren, obwohl kostenmäßig ein Stilllegen seines Fahrzeuges das Gegebene wäre.

nung der Großunternehmung. Der Einfluß des immer größer werdenden Kapitals machte sich geltend, das höhere Betriebsleistung, das heißt Ausnutzung der Kapazität verlangt. Im Gegensatz zur Reichsbahn, die einen einheitlichen, straff zentralisierten Betrieb darstellt, ruht die Binnenschifffahrt auf der freien Unternehmerinitiative. Neben den Großreedereien vermochte die kleinkapitalistische Unternehmung, vom Großbetrieb stets bedrängt, ihr Dasein zu behaupten. In dem Bestreben, die Überproduktion der Tonnage nach Möglichkeit zu eliminieren, liegen die Ansatzpunkte einer Kartell- und Syndikatsbildung.

Drei Gründe sind heranzustellen, die eine Kartellierung geeignet erscheinen lassen, drei Gründe diesen gegenüber als kartellhindernd darzustellen. Bejahendes Moment sind einmal die Höhe des in den Schiffsgefäßen investierten Kapitals, dann die — relativ — gleiche Leistung, die der Transportbetrieb zeitigt, und drittens die Tatsache, daß das Gebiet, auf dem sich der Wettbewerb abwickelt, die Wasserstraße, lokale Konzentration bedeutet. Dem stehen als Negative das Zusammentreffen von Groß- und Kleinbetrieben, die durch verschiedene Kostenhöhe und damit Anpassungsfähigkeit und organisatorischen Ausbau divergieren, gegenüber, zweitens das Auseinanderfallen der Kosten in den einzelnen Nationen und endlich die ständige Notlage, die zwar einer Niedrigwasserperiode und damit auskömmlichen Frachten weichen kann, aber im allgemeinen für die Schifffahrt, auch schon vor dem Krieg stereotyp ist. Von den kartellhindernden Momenten insgesamt ist das erste ausschlaggebend: Es ist für die Reedereien nicht möglich, Kartellkontrahent zu werden, da das Schiffsraumangebot unkontrollierbar ist. Den Zweck der Binnenschifffahrtsorganisation zu umschreiben, setzt voraus, den Gedanken „einer Vermehrung der Transporte durch Beeinflussung von Produktion und Verbrauch der Verkehrsgüter von vornherein“¹⁾ auszuschalten, denn „es ist abwegig, Produktion und Verbrauch in den Dienst des Transports zu stellen, also den Transport um seiner selbst willen zu steigern“. Damit ist der Versuch nicht abgelehnt, durch Vereinbarungen infolge einer Transportverteilung, die der Binnenschifffahrt günstiger ist als den anderen Verkehrsunternehmungen, die Menge der zugeführten Verkehrsgüter zu vergrößern. Außerdem hätte die durch das Zusammengehen gesteigerte Leistungsmöglichkeit der organisierten Betriebe eine höhere Konkurrenzfähigkeit zur Folge. Neben diese Zwecksetzung, die für eine Kartellbildung die Grundlage geben kann (die augenblickliche Geltung ist wenig wahrscheinlich, da eine Steigerung der Binnenschifffahrtstransporte vertraglich kaum zu erreichen sein wird, sondern ausschließlich durch die Eisenbahntarifpolitik bestimmt ist), tritt der Hauptzweck: Die Steigerung der Frachtraten. Auf dieses Ziel sind alle Organisationsbestrebungen abgestellt. Hauptmittel ist die Regulierung des Kahnraumangebots in der Richtung der Verknappung, um dadurch die Marktposition zu stärken.

Die Gegenüberstellung von Kartell und Konjunktur zeitigt die Frage: Wie wirkt sich die Konjunktur und in besonderen die Krise auf die Kartellierungsmöglichkeit aus? Der Einfluß der konjunkturauslösenden Faktoren auf die Kartellierung soll zunächst untersucht werden. Die Naturabhängigkeit ist, wie bereits gesagt, außerwirtschaftliches Moment und als solches kein Objekt wirtschaftstheoretischer Untersuchungen. Sie ist als Datum und Eigentümlichkeit der Binnenschifffahrt hinzunehmen: Wirtschaftspolitische Maßnahmen können ihre Gestaltung so zu formen versuchen, daß allzu starke Ausschläge vermieden werden.

Das Mißverhältnis von Tonnage und Gütermenge ist eine Erscheinung, die die Binnenschifffahrt mit der Seeschifffahrt teilt. Der Tonnageüberfluß „erhöht die

¹⁾ Rheingutachten, S. 465.

Konkurrenz und zwingt die Frachten nach unten. Daher die Tendenz, auf organisatorischem Wege die Konkurrenz auszuschalten oder zu vermindern, um das Frachtniveau zu erhöhen¹⁾. Die Diskrepanz von Angebot und Nachfrage weist als Weg, der zu normalen Verhältnissen führt, den der Konsolidierung. Während bei der Seeschifffahrt die wirtschaftliche Macht hinsichtlich einer Kartellierung in den Händen der Linienreedereien ruht — diese können durch technische Verbesserungen die eigene Konkurrenzfähigkeit erhöhen (allerdings bei gleichzeitig gesteigerter Verkehrskapazität der Gesamttonnage), mit anderen Worten ihre Stellung auf dem Markt befestigen —, stehen in der Binnenschifffahrt jeder Kartellinitiative die Kostengestaltung der Reedereien und das Verhalten der Partikuliere hindernd entgegen. In diesem Zusammenhang ist die Frage grundsätzlich zu behandeln, ob eine Gesundung der Binnenschifffahrt durch Kostennivellierung oder Konsolidierung zu erreichen versucht werden muß. In Kreisen der Rheinschifffahrt geht man davon aus, daß eine wirksame und dauernde Hilfe für die Schifffahrt nur auf der Selbstkostenseite gefunden werden kann. Die Vertretung dieser These beruht auf dem Wissen um die Tatsache, daß der Vergleich der Kosten der deutschen Schifffahrtbetriebe und der ausländischen stark zuungunsten der ersteren ausfällt. Die systematische Untersuchung des Kartellproblems in der Binnenschifffahrt muß, ohne dabei die eigenen nationalen Interessen zu vernachlässigen, zu dem Ergebnis kommen, daß die Fragestellung „Kostennivellierung oder Konsolidierung“ durch das Differentialprinzip geklärt wird. Die deutsche Flagge muß zur Zeit die Rolle des Grenzproduzenten spielen, eine Kostenänderung auf deutscher Seite würde einen anderen Anbieter an die bisherige Stelle der deutschen Schifffahrt setzen. Grundsätzlich kommt es auf den Grad der Beschäftigung an, der erreicht werden kann, mit anderen Worten darauf, ob das Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage fortbesteht; es ist von nebensächlicher Bedeutung, wie die Kosten abgestuft sind. Das Problem des Grenzproduzenten kann nur durch den Versuch, monopolartigen Einfluß auszuüben, gelöst werden. Umgekehrt läßt sich zwischen den beiden Problemkreisen ein ursächlicher Zusammenhang aufzeigen. Mit dem Kleinerwerden oder der Aufhebung der Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage verschwindet das Problem der Kostennivellierung unter den Händen, da auch der Grenzproduzent rentabel arbeitet. Eine Graduierung in der Kostenskala bleibt selbstverständlich bestehen und damit — wenn auch in abgeschwächter Form — das Versuchsmoment weiterer Senkung.

Die Einwirkung der allgemeinen Wirtschaftslage als Komponente der Konjunktur-entwicklung auf die Kartellbildung geht ihren Weg über die Größe der zu transportierenden Verkehrsgütermenge. In der Periode daniederliegender Konjunktur ruft der Kampf um den Markt, das heißt um die Beschäftigung, die für und wider sprechenden Momente in der Frage einer Kartellierung hervor, bei Hochkonjunktur geht die allgemeine Tendenz nach Emanzipation von vertraglichen Bindungen. Letztere Feststellung gilt aus der Empirie in der Binnenschifffahrt heraus. Ungünstige wirtschaftliche Lage war für die Binnenschifffahrt als Gesamtgewerbe-branchen im Verhältnis zu anderen Wirtschaftszweigen schon seit der Entwicklung der Eisenbahn gegeben. Das Kartell, das in seiner eigentlichen Zwecksetzung zwar nicht, aber im Verlauf der Entwicklung aus einer Maßregelung zur Beseitigung der vorhandenen ungünstigen Lage zur Präventivmaßnahme geworden ist und dementsprechend zu Beginn einer Depressionsperiode entstehen soll, hätte in der Binnenschifffahrt seine eigentliche Domäne gefunden.

¹⁾ Helander, a. a. O., S. 142.

Es ist naheliegend, die Krise als kartellbejahend zu betrachten, weil gerade die sinkende Konjunktur ein Fallen der Raten herbeiführt. Die infolge der geringen Gütermengen, die sie auf den Markt bringt, wirtschaftlich überragende Stellung der Nachfrage treibt die Anbieter von Schiffsraum zu gegenseitigen Unterbietungen, die sich durch starken Druck auf die Frachthöhe auswirken. Die Krisenerscheinung zeitigt sowohl kartellbejahende wie -erschwerende Faktoren.

Die Beziehung der Fragestellung Liefmanns¹⁾: „Was ist nun für die Gesamtheit vorteilhafter, vorübergehendes Sinken der Preise, etwa soweit, daß die teuersten Produzenten ausgemerzt werden, oder möglichstes Stabilhalten der Preise?“ auf die Binnenschifffahrt schält eines ihrer Charakteristika heraus: Die Unmöglichkeit der Ausmerzung der teuersten Produzenten ganz unabhängig von dem Vorhandensein von Kartellen. Die große Zahl der nicht organisierten Privatschiffer vermag sich über die Depressionszeiten hinweg zu erhalten, da sie bei Vernachlässigung wirtschaftlicher Kalkulation ihre Dienste unter der Rentabilitätsgrenze der Reedereien anbieten. Direkt gefährdet ist die kleine Reederei infolge der geringen Kapazitätsausnutzung, während Werks- und freie Reedereien mit großer Transportbasis in der Depression — ob kartellmäßig gebunden oder nicht — auf größere Einheitlichkeit in der Auftragsverteilung rechnen können. Durch die freie Konkurrenz einen Gesundungsprozeß durchzuführen, ist nur in relativem Ausmaß überhaupt möglich, da bis zu einem gewissen Grad das Angebot überwiegen muß, um erhöhten Anforderungen der Ableichterung standhalten zu können.

Die Momente, die für eine Kartellierung sprechen, werden kompensiert durch andere, die eine Ausnutzung der Kartellstellung als sehr gewagt erscheinen lassen. Die Binnenschifffahrtbetriebe sind bei der Kostendegression der Einzelleistung weit aus mehr an genügender Beschäftigung als an günstiger Preisgestaltung interessiert. Je stärker sich in Krisenzeiten die verlustbringende Diskrepanz zwischen Angebot von Schiffsraum und Nachfrage auswirkt, desto geringer wird der Einfluß eines Kartells. Es ist freilich vorstellbar und durch die Erfahrung bestätigt, daß mit der wachsenden Not bei den Reedereien der Verständigungswille stärker wird. Durch die Schleppkraft ist der Binnenschifffahrt, besonders den Reedereien ein, wenn auch durch Werksreedereien und Privatschiffersschleppkraft stark begrenzter, Rahmen gegeben, innerhalb dessen ein kartellmäßiges Verhalten der Schifffahrtstreibenden möglich ist. Die nur bedingte positive Einstellung der Schifffahrt gegenüber einer marktbeherrschenden Organisation in Zeiten der Depression wird durch andere Überlegungen in ihrem Bestand erschüttert. Die Schwerfälligkeit des Kartellapparates, die der Festsetzung der Frachtraten nur mit Mühe die notwendige Beweglichkeit in der Anpassung an die anderen Preise geben kann, ist als erstes hinderndes Moment herauszustellen, dessen Bedeutung allerdings nicht zu belangreich ist. Weit wichtiger ist die Einwirkung, die eine Ratenfestsetzung auf die eingangs geschilderte relative Unelastizität der Nachfrage haben kann. Diese Relativität darf nicht vernachlässigt werden; die Erwähnung wird in ihrer grundsätzlichen Geltung nicht dadurch hinfällig, daß bisher ein Binnenschifffahrtskartell nicht von der Hochkonjunktur in die Krise hinübergekommen ist, sondern immer ein vorzeitiges Ende gefunden hat. Die wiederum naheliegende Parallelsetzung der Binnen- zur Seeschifffahrt zeigt bei letzterer als kartellhindernd einen Faktor, den auch die Binnenschifffahrt aufzuweisen hat; „je stärker die vorangehende Hochkonjunktur gewesen ist und je energischer sie ausgenutzt werden konnte, um so

¹⁾ Die Unternehmungen und ihre Zusammenschlüsse, Band II: Kartelle, Konzerne und Trusts. Stuttgart 1930, S. 175.

größere Reserven sind vorhanden, die ein unrentables Fahren mehr oder weniger lange Zeit gestatten können. Hierbei wird die Hoffnung, die Konkurrenten totkonkurrieren und nachher allein herrschen zu können, zu einer gewissen Ausdauer in diesen Kämpfen ermuntern. Je schwächer die Position des Konkurrenten, desto verlockender ist es, ihn ganz zu beseitigen¹⁾. Ein „Totkonkurrieren“ muß bei der Binnenschifffahrt abgeschwächt bzw. umgewandelt werden in eine Selbstbehauptung der Anbieter, die jenseits des Grenzproduzenten stehen und wirtschaftstheoretisch von der Masse des Angebots ausgeschlossen sein müßten. Der kleinkapitalistische Unternehmer, der „Handwerker“ in der Binnenschifffahrt, vermag seine Existenz zu erhalten, ob er genossenschaftlich orientiert ist oder nicht. Im ersteren Fall wird er die untere Greuze des Existenzminimums nicht so hart streifen wie bei einer Desorganisation der Kleinschiffer; an der prinzipiellen Feststellung wird dadurch nichts geändert, daß das Vorhandensein der Privatschiffer ständiges Kartellhindernis darstellt, nicht im Sinne endgültiger Kartellierungsunmöglichkeit, sondern als Kartellhemmnis. Die Zählebigkeit des Partikuliers ist es vor allem, die alle theoretischen Überlegungen, die die Krisenzeit als kartellbegünstigend hinstellen, zunichte macht.

Die Notwendigkeit, einem Binnenschifffahrtskartell internationalen Charakter zu geben, ist kein Argument gegen eine Kartellierung überhaupt. Nicht die Tatsache an sich, daß auf Rhein, Donau und Elbe Flotten verschiedener Länder verkehren, wirkt kartellhindernd, sondern das Auseinanderfallen der Kosten bei den einzelnen Nationen, das durch die verschiedene Höhe der Abgaben für steuerliche und soziale Zwecke usw. bedingt ist, und die etwaige Gewährung von Subventionen als Ersatz für die infolge der Eigenheit der internationalisierten Ströme bestehende Unmöglichkeit einer Schutzzollpolitik. Zwar schafft die Stellung des Grenzproduzenten — vom deutschen Standpunkt aus gesehen — in den Kartellverhandlungen eine schwache Basis; die Aussicht auf allgemeine Preissteigerung wird aber auf der anderen Seite es den übrigen Verhandlungspartnern angebracht erscheinen lassen, einer Kartellbildung zuzustimmen, ohne den Grenzproduzenten einseitig zu belasten. Zumal die ausländischen Reedereien meist in verschiedenen Relationen privilegiert fahren, das heißt zwischen den einzelnen Flaggen kein direkter Wettbewerb besteht und zwischen den Flaggen enge Kapitalverflechtungen herrschen. Freilich würde bei gleicher Frachthöhe die deutsche Schifffahrt als Konkurrenz vollwirksam in Erscheinung treten.

Von der Kostenrechnung des Reederbetriebs ausgehend, ist die Frage zu beantworten, ob sich der Kartellbeitrag verzinst und die vertragsmäßig übernommene Bindung hinsichtlich Expansion und ähnliches durch Steigerung der Rentabilität bezahlt macht. Das Kartell muß seinen Einfluß nach drei Richtungen geltend machen; es muß sich im Kampf gegen die Außenseiter bewähren und ebenso den Mitgliedern durch straffe Leitung jede Möglichkeit nehmen, die Abreden irgendwie zu umgehen, und endlich den vor- bzw. nachgeordneten Stufen gegenüber eine feste Stellung einnehmen. Das Angehen gegen die Außenseiter ist primär, da es diesen je nach den Umständen möglich ist, den Zweck jedes Zusammenschlusses illusorisch zu machen. Das Risikomoment ist bei der übergroßen Zahl nicht organisierter Kleinschiffer selbst bei Unterstellung, daß sämtliche Reeder geeint sind, oder bei Zusammenschluß eines Teils der Reeder und Privatschiffer bei Nichtteilnahme sämtlicher Uferstaaten des jeweiligen Stromgebietes so groß, daß sich von der Perspektive betriebswirtschaftlicher Betrachtung solches Unter-

¹⁾ Helander, a. a. O., S. 129.

fangen nicht verantworten läßt. Die betriebliche Belastung, die, ganz abgesehen von den Kosten der eigentlichen Organisation, der Kampf gegen das Außenseitertum bedeuten würde (wobei dahingestellt bleibt, ob sich eine Einwirkung überhaupt erreichen läßt), wäre allein eine verhältnismäßig so große Ertragsminderung, daß erst recht bei Ausbleiben eines tatsächlichen Erfolges, auch rein psychologisch, an dieser Stelle die Quelle von Unzufriedenheit der Mitglieder gesucht werden muß. Sind die Ansatzpunkte eines Scheiterns von Kartellabsprachen bereits in der dauernden Störung, die der ergebnislose Kampf gegen die Außenseiter in den geordneten Ablauf der Verbandspolitik hineinträgt, vorhanden, so ist der zweite Grund für eine Behinderung die je nach der Organisation mehr oder weniger leicht gegebene Möglichkeit, sich in Einzelfällen um die getroffenen Abreden nicht zu kümmern. Vorbedingung für den Bestand eines Kartells ist größtmögliche Machtfülle und straffe Organisation. Bevorzugungen, Sonderbedingungen, Quotenkämpfe, Imponderabilien des Persönlichen — ein Moment, das gerade in der Binnenschifffahrt mit ihrem konservativen Einschlag wohl zu beachten ist —, zusammengefaßt alle Wünsche, möglichst wenig Opfer einem Zusammenschluß zu bringen, aber umgekehrt großen Vorteil daraus zu ziehen, tragen nur dazu bei, die Problematik einer Kartellierung zu vergrößern.

Die Quelle aller Streitigkeiten zwischen den Kartellmitgliedern ist das Auseinanderfallen der Selbstkosten. Der Partikulier vermag infolge größerer Elastizität einer Krise gesicherter gegenüberzustehen, der Reeder wird immer zu möglichster Ausnutzung seines Betriebsmittelapparates gezwungen sein. Als drittes Gebiet, auf das sich der Einfluß eines Kartells beziehen muß, war die Stellung gegenüber der vorgeordneten Stufe, Industrie und Transportzuführungsgewerbe, hervorgehoben worden. Die Aussicht, durch kartellmäßige Bindung der anderen Stufe Lasten zu überwälzen, die bei freier Konkurrenz selbst getragen werden müßten, wird um so geringer, je schwächer die wirtschaftliche Position derer ist, die sich zusammenschließen, je größer die wirtschaftlichen Machtmittel der übergeordneten Produktionsstufe sind. Der Wert der Kartellmitgliedschaft¹⁾ in betrieblicher Hinsicht verhält sich umgekehrt proportional zu dem darin liegenden Risiko.

Die Unterteilung der Kartelle nach ihren wirtschaftlichen Funktionen — Konditionen-, Gebiets-, Preiskartell usw. — schließt eine andere nicht aus: Nach den der Binnenschifffahrt eigenen Charakteristika; es ist zu unterscheiden zwischen Absprachen, deren Geltungsgebiet Berg- oder Talfahrt betrifft, oder solchen, die sich auf bestimmte Güter beziehen, und endlich zwischen Fracht- oder Schleppkartellen. Die folgende systematische Untersuchung, die das tatsächliche Geschehen nur sporadisch heranzieht, rechtfertigt die getroffene Einteilung nach allgemeinerwirtschaftlichen Gesichtspunkten. — Die einfachste Art einer Auswirkung von Kartellabsprachen ist die in Form eines Konditionenkartells. Die „Lieferungsbedingungen“ in der Binnenschifffahrt, die vereinheitlicht und zugunsten der Schifffahrt ausgerichtet werden können, beziehen sich in der Hauptsache auf Einfügen der Niedrigwasserklausel, der Möglichkeit, die Frachtsätze im Fall des Ableichterungszwanges entsprechend dem zusätzlich zu charternden Fremdraum zu erhöhen. Daneben wäre eine Verlagerung der Haftpflicht möglich, wenn nicht völlig auf die Seite des Verladers, so doch eine Ausgleichung auf beide Parteien. Neben diese Art der Zweckerreichung des Konditionenkartells, die nach Risikoverteilung geht und sich gegen die Nachfrageseite richtet, tritt die, den Konkurrenten auf der

¹⁾ In diesem Zusammenhang ist an ein einziges umfassendes Kartell gedacht, die Frage des Verhältnisses von Schleppkartell und Kahnkartell bleibt unerörtert.

eigenen, Angebotsseite zu verpflichten. In dem Augenblick, in dem für die ehrlichen Mitglieder das Umgehen der Bedingungen spürbar wird (der Anreiz, durch Durchbrechung der Ahmungen Vorteile zu erringen, wird genährt durch die Leichtigkeit, mit der die Bindungen, die ein solches Kartell auflegt, gesprengt werden können), hat die Mitgliedschaft an Wert verloren, da den Aufwendungen des Kartells keine entsprechende Ertragssteigerung gegenübersteht. Es ist ein unmögliches Unterfangen, durch Konditionenregelung allein eine Hebung der wirtschaftlichen Stellung den Abnehmern gegenüber herbeiführen zu wollen. Die Binnenschifffahrt, bei der die eigene Stärke, immer mit der des Verfrachters verglichen, wenn nicht überragt, so zumindest erreicht wird, wird in Konditionenkartellen kein Mittel erblicken können, eine Sicherung der eigenen Position zu erreichen.

Ein Gebietskartell soll dadurch, daß das gesamte Betätigungsfeld aufgeteilt und jedem Mitglied ein bestimmtes Teilgebiet zugewiesen wird, eine Verkleinerung der Zahl der Anbietenden herbeiführen und auf diesem Wege innerhalb des befriedeten Gebiets eine günstige Preiserstellung ermöglichen. Der Übertragung dieser Kartellform auf die Binnenschifffahrt stehen keine Hemmnisse entgegen; die Bindung der Leistungserstellung an die Wasserstraße befürwortet eine Gebietskartellierung. Ein solches Kartell wird in seiner tatsächlichen Konstituierung deutlicher werden, wenn betont wird, daß diese Aufteilung des Stromgebiets so aufgefaßt wird, daß Vereinbarungen betreffs bestimmter Verkehrsrelationen geschlossen werden, nicht eine Beschränkung auf bestimmte Strecken des Stromgebiets eintritt. Letzteres kommt einem Gebietskartell im Sinn der Industrieunternehmungen gleich und würde bei der Schifffahrt nur Lokalverkehr betreffen. Der Begriff muß dahin umgedeutet werden, daß eine oder mehrere Verkehrsbeziehungen monopolistisch beeinflusst werden. Diese Relationen können in ihrer Weglänge so gegeben sein, daß der Einwand der Vernachlässigung des Kostenverlaufs, der sich umgekehrt proportional der Weglänge verhält, anders ausgedrückt, der Nichtachtung der Tatsache, daß der Anreiz in der billigen Fracht bei weiter Strecke liegt, hinfällig wird. Welche Folgerungen würde das Vorhandensein eines solchen Kartells für die Kostenrechnung der angeschlossenen Betriebe haben? Solange der Bedarf groß genug ist innerhalb der befriedeten Verkehrsbeziehung, würde durch Kapazitätsausnutzung ein günstiger Einfluß zu verzeichnen sein. Der einzelne Betrieb könnte, unbeschadet der Einhaltung der übrigen Bedingungen, bei dem Fehlen von Hemmungen innerhalb des Gebietes auf eine Ausdehnung seiner Tätigkeit im gegebenen Rahmen hinarbeiten. Dieses Bemühen wäre um so erfolgreicher, als das Gebietskartell zumeist auf Ratenfestsetzungen und Quotierungen verzichtet. Grenzen sind durch die konkurrierenden Verkehrsmittel gezogen, da ein solches Kartell kein Monopol bedeuten würde, d. h. weder eine einzige Schifffahrtsunternehmung eine Verkehrsbeziehung als alleiniges Absatzgebiet zugewiesen erhält noch das Eindringen fremder Elemente verhindert werden kann.

Von dem Problemkreis des Preiskartells sind die Beziehungen zu knüpfen, die nach der Seite des Frachtenmarktes einerseits als objektivem Bestimmungsgrund und den verschiedenen Interessen von Reedern und Privatschiffen, freier Schifffahrt und Werksreedereien andererseits als subjektiven Bestimmungsgründen gehen. — Die Natur in ihrer Unberechenbarkeit entzieht einer relativ stabilen Frachtpreisbildung den Boden durch das Auf und Ab der Wasserstandsschwankungen, durch Nebel, Frost und Eisgang; dazu kommen die verschiedenen Stromverhältnisse als Faktoren, die sowohl in den Eigenschaften des Fahrwegs selbst liegen als auch durch das Fahrzeug und seine Belastung hervorgerufen wer-

den. — Die Grenzen, die der Skala, innerhalb der sich die Frachtpreise bewegen können, gesetzt sind, werden einmal gezogen durch das Aufeinanderwirken von Angebot und Nachfrage, zum anderen durch die anfallenden Betriebskosten. Grundsätzlich sind letztere als Untergrenze anzusehen. Das schließt nicht aus, daß in Depressionszeiten ein Heruntergehen bis zu einem Frachtsatz, der gerade noch über den proportionalen Kosten liegt, und einen Teil der fixen Kosten zu decken vermag, möglich ist. Diese Abwandlung des Kostenbegriffs ist bei Schiffsbetrieben ohne eigene Schleppkraft dahin einzuschränken, daß die Kosten des Kahnbetriebs fast völlig fixer Natur sind und damit die Frage der Stilllegung kostenmäßig weit eher akut wird. Diese Feststellungen, die die Wandelbarkeit der Raten in der Binnenschifffahrt im Gegensatz zu den Preisen in der Industrie, deren Basis durch die Produktionskosten einigermaßen eindeutig ist, nur skizzieren, genügen hier, um die Problematik einer Preisübereinkunft aufzuzeichnen, selbst wenn bei der Fixierung den naturbedingten Frachtsatzschwankungen Spielraum gelassen wird. — Das Phänomen einer objektiven Bestimmbarkeit muß ergänzt werden durch eine Erörterung der Interessenlage der Träger einer derartigen Konvention. Die Problematik eines Preiskartells liegt darin, daß mit einer gesicherten Frachthöhe das Faktum der übersetzten Flotte bleibt, die Ausnutzung der Kapazität also weiterhin unmöglich ist. Diese aber, nicht die Preishöhe, ist für die Rentabilität bestimmend. Anfänglicher Gewinn infolge Anziehens der Frachten würde durch Bedarfsrückgang illusorisch gemacht. Minderbeschäftigung aber könnte das Kartell bewegen, höhere Frachten zu notieren, diesen proportional ginge ein weiteres Absinken der Nachfrage. Zwar ist die Nachfrage unelastisch, aber nicht unelastisch genug, so daß jeder Versuch ihren relativ engen Rahmen zu sprengen, eine Abwanderung zu anderen Verkehrsmitteln im Gefolge haben würde. Ausschlaggebend ist die Spanne zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht, die den Anreiz darstellt, den Wasserweg zu wählen trotz Zeit- und damit Zinsverlust und Wertminderung durch etwaigen mehrfachen Umschlag von Bahn zu Schiff und umgekehrt und außerdem bei Ableichterungszwang von Schiff zu Schiff. — Trotz der bedingten Möglichkeit einer Frachtratensteigerung wird die Tendenz sowohl bei Reedern wie bei Kleinschiffen auf Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Schiffsmaterials gehen und damit kartellfeindlich sein. Dieses Moment wird in günstiger Lage ebenso zutage treten wie bei daniederliegendem Markt. Da das wirtschaftliche Denken des Partikuliers nur auf den Augenblick eingestellt ist — was die Struktur des Kleinbetriebs mit seiner schnellen Anpassungsfähigkeit auch gestattet, ja verlangt — wird er in günstigen Zeiten bei Bestehen eines Kartells versuchen, sich von der bindenden Absprache zu emanzipieren, umgekehrt aber auch bei wirtschaftlich schwacher Marktposition trotz der zu Beginn jeder Krise einsetzenden Organisationsbewegung wortwörtlich um jeden Preis zu fahren trachten. — Die durch ein Preiskartell eintretende Interessenkollision ist bereits von Wirminghaus¹⁾, wenn auch nur andeutungsweise, herausgestellt und im Rheingutachten²⁾ klar herausgearbeitet worden. Auch dem Reeder kann an sich eine Ratensteigerung nur willkommen sein: den freien Reedereien als direkte Ertragssteigerung, den Werksreedereien in ihrer Eigenschaft als Nebenbetriebe kombinierter Hüttenzechen als indirekte Gewinnvergrößerung. Die Frachtpreise selbst haben für sie den Charakter von Verrechnungspreisen; der Vorteil der Preiserhöhung wirkt sich in einer Vergrößerung des Einflußgebiets aus, dadurch, daß infolge der er-

¹⁾ Denkschrift zur Beurteilung der wirtschaftlichen Lage und der Organisationsbestrebungen in der Rheinschifffahrt. Köln 1913, S. 59.

²⁾ S. 479 f.

höhten Transportkosten eine Verschiebung in der Wettbewerbslage gegenüber solchen Produzenten eintritt, die zur Versendung ihrer Produkte auf fremden Schiffsraum angewiesen sind. Hier zeigt sich, daß trotz der internen Verrechnungsweise zwischen der Ertragsrechnung der Werke mit eigenen Reedereien und dem freien Markt eine Brücke besteht: Der Wert des Vorhandenseins eigenen Schiffsraums steigt und fällt (oszilliert) mit bzw. um den Stand der Raten auf dem Markt. Das Bild dieser positiven Einstellung zu einem Preiskartell verändert sich in dem Augenblick, da die Reedereien zu Kontraktfrachten fahren, die Werksreedereien aber auf Charterungen angewiesen sind. Der Abschluß langfristiger Transportverträge macht die Schifffahrtbetriebe unabhängig von einer plötzlichen Preiserhöhung und uninteressiert an einer Preisanziehung, da sie sich ja über diese Zeit hinaus zu abgemachtem Frachtsatz verpflichtet haben. Soweit aber die hinter den Werksreedereien stehenden Industrienunternehmen in bestimmten Verkehrsbeziehungen Schifffahrtsunternehmen ohne Schiffsraum sind, oder die Werksreedereien fremden Raum ergänzend mieten oder unter Umständen die freien Reedereien selbst auf dem Markt als Nachfrager nach Schiffsraum auftreten müssen, kommt es zu einer Interessenskollision. Das Produzenteninteresse im Sinne der Industrienunternehmen bzw. das Reederinteresse in der Stellung des Nachfragers nach Schiffsraum und als Konkurrent der Speditionsunternehmen ohne Schiffsraum steht dem reinen Schifffahrtsinteresse gegenüber. Diese Interessenlage läßt sich nicht eindeutig festlegen; lange Depression kann die freien Reedereien zwar auf die Ergänzungsfunktion der Partikuliere verzichten lassen, dann bleibt das Produzenteninteresse als kartellhindernd bestehen. Die Tendenz zur Werksreederei als der Angliederung von eigener Flotte kann so stark werden, daß die Industrie völlig marktunabhängig wird. Das ist aber nur bei Hochkonjunktur möglich, die den Anreiz für die Kleinschifffahrt gibt, das Angebot zu vermehren. Die Analyse der Interessen der beteiligten Parteien zeigt ein Überwiegen von Momenten, die eine Kartellierung erschweren, wenn nicht hindern, zumal eine niedrige Preiserstellung nicht qualitätsmindernd wirkt oder Unsicherheit in den Binnenschifffahrtsverkehr trägt.

Unter Kontingentierungskartell soll im folgenden ein über die Liefmannsche Auffassung¹⁾ der Beschränkung auf Kontingentierung hinausgehendes Kartell verstanden werden, das bei Zugrundelegung einer Preisvereinbarung als des Essentiale eines Kartells überhaupt eine Quotierung in der Kapazitätsausnutzung herbeiführt. — Für den Schifffahrtsbetrieb bedeutet die Festsetzung einer Quote eine Kontingentierung der Leistungen; ein Teil des Betriebsapparates müßte stillgelegt werden. Die fixe Kostenstruktur reiht selbst die kleine Reederei in die Kategorie der Großbetriebe ein. Es ist in der Binnenschifffahrt nicht so, daß nur die Großbetriebe allein auf volle Beschäftigung drängen und damit kartellstörend wirken. In der Industrie wird ein ökonomisch und technisch weniger bedeutsames Werk immer darauf bedacht sein, die einmal getroffenen Abreden einzuhalten, allein aus dem Grund, bei Zusicherung einer Quote und Preisgarantierung, auch allein bei letzterer, nicht den Preisunterbietungen solcher Werke ausgesetzt zu sein, die infolge ihres größeren Verwaltungsapparates und damit fixer Kostenentwicklung nur durch volle Beschäftigung ein Absinken ihrer Kostenskala erreichen können. — Die Einheitskosten der Reedereibetriebe (die Privatschiffer bleiben vorläufig unberücksichtigt) werden mit zunehmender Ausnutzung stark degressiv. Kostendegression tendiert nach Ausnutzung. Eine Kartellabsprache gestattet nicht mehr 100 prozentige Beschäftigung, die trotz daniederliegenden Marktes der Flotte einiger der

¹⁾ a. a. O., S. 40.

zusammenzuschließenden Betriebe bisher möglich war. Ein solcher Betrieb hätte mit steigenden Kosten auf die Leistungseinheit bezogen zu rechnen; diese Steigerung würde die Stilllegung eines Teils der Flotte nicht wettmachen können: Stilllegung von Schiffsraum läßt einen Großteil der Gesamtkosten weiterlaufen. Auf der anderen Seite sind diese Kosten nicht aus überhöhten Frachtraten herauszuholen, da dem die Konkurrenz der Eisenbahn und des Lastwagens als Grenze einer willkürlichen Frachtenbestimmung entgegenstehen. Ein Kontingentierungskartell in der Binnenschifffahrt wird an allen Seiten anstoßen; erschwerend tritt hinzu, daß die Zusicherung einer Quote nicht mit deren Ausnutzung identisch ist, da durch Kartellabreden die Konjunkturschwankungen nicht aus der Welt geschafft sind.

Mangelnde Einigung über die anteiligen Quoten lassen immer wieder gepflogene Kartellverhandlungen ergebnislos verlaufen. Das ist zwangsläufig, da alle Beteiligten von Kartellbesprechungen mit ihren fixen Kosten rechnen müssen. Ist eine Einigung aber zustande gekommen, so wird meist der erste Versuch, die eingeräumte Quote zu erhöhen, zu einem Aufliegen des Kartells führen, da von keiner Seite Entgegenkommen gezeigt wird. Wenn auch die Beteiligungsziffer in zufriedenstellender Höhe eingeräumt ist, wird, da sie nicht ausgenutzt werden kann, eine Erhöhung der Selbstkosten eintreten. — Die Stilllegung, d. h. die Abwrackung des überflüssigen Schiffsraums wäre ein Radikalmittel für die Lösung des Organisationsproblems in der Binnenschifffahrt. Auf die tatsächliche Abwrackung ist Wert zu legen, da das zeitweilige Aufliegen von Schiffen latente Konkurrenz darstellt, die in dem Augenblick zur effektiven wird, in dem der Frachtenmarkt steigende Tendenz zeigt. Es hieße die tatsächlichen Gegebenheiten verkennen, wollte man einem Abbau zwecks Reduzierung das Wort reden. Die relativ leichte Möglichkeit, Schiffseigner zu werden, und die Ausnutzung dieser Möglichkeit bei eingermäßig günstiger Marktlage zeigt, daß eine Organisation, die eine Stilllegung erreichen will, auf die Neubautätigkeit nur geringen Einfluß hat. Die positive Verminderung des Angebots von Schiffsraum würde sowohl Stilllegung von Teilen der Kleinschiffer wie der Reederflotte verlangen. Stilllegung von Partikuliererraum ist „gleichbedeutend mit Aufgabe der wirtschaftlichen Existenz der Beteiligten“¹⁾. Stilllegung nur von Reedereiraum stieße auf den Widerstand der Reedereien und die Hemmnisse, die einer befriedigenden Schlüsselung entgegenstehen. In der Frage der Stilllegung geht die Binnenschifffahrt mit der Seeschifffahrt gleich. „Verhältnismäßig schwer entschließt sich der Reeder zu einer Auflegung und dies nicht nur aus berufsideellen Gründen. Das Schiff kann sehr schlecht rentieren, es kann sogar mit einem gewissen Verlust fahren; dennoch ist ein kleiner Verlust den Kosten der Auflegung vorzuziehen, denen gar kein Einkommen gegenübersteht“²⁾. Sax³⁾ arbeitet als Kennzeichen für die Betriebseinstellung, d. h. die Auflegung von Schiffsraum oder Portführung des Betriebs mit Verlust, einen Minimalertragspunkt und Maximalverlustpunkt heraus. Die Wahl zwischen Verlust durch Betriebseinstellung und Verlust bei Fortbestehen des Betriebes (wenn der Minimalertragspunkt nicht erreicht ist) wird selbstverständlich in letzterem Sinn getroffen, solange der Verlust durch Aufliegen des Schiffes nicht größer ist als beim Betriebe. — Die völlige Stilllegung der Betriebe einzelner Kartellmitglieder verlangt entsprechende Geldsummen, um die Durchführung zu ermöglichen. Die Aussicht auf die Herbeiführung eines Erfolges ist zu gering, als daß sich eine Kostenerhöhung in der Form der nötigen Umlagen rechtfertigen läßt. Der Zweck, den die Stilllegung erreichen soll, mög-

¹⁾ Rheingutachten, S. 476.

²⁾ Helander, a. a. O., S. 35.

³⁾ Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 2, S. 215.

lichste Übereinstimmung von Angebot und Bedarf, wird durch die nicht erfaßte Konkurrenz immer illusorisch gemacht werden.

Es ist naheliegend, die Tatsache der Kartellwilligkeit in der Binnenschifffahrt — es sei an die Elbe erinnert — zum Ausgangspunkt einer Untersuchung zu machen, die trotz der bisher festgestellten negativen Kartellierungsergebnisse zu einem bejahenden Resultat kommt. Die Nichtverzinsung des Kapitals in der Schifffahrt ist der Anlaß immer erneuter Zustimmung zur Teilnahme bei Zusammenschlußbestrebungen. Die Möglichkeit, Kartellbedingungen selbst bei gutem Willen einzuhalten, hängt allein von der Kostenentwicklung ab. Soweit gingen bereits die obigen Feststellungen. Anders erscheint die Situation, wenn wir von der bisherigen Unterstellung abweichen, daß das Kartell mit den verschiedenen getrennt verwalteten Betrieben arbeitet, sondern mit Betriebsmittelgemeinschaften. Das enge betriebliche Zusammengehen verschiedener Unternehmungen vermag die Macht der fixen Kosten in etwa zu brechen. Über den Umweg der Betriebsgemeinschaft ist die Aussicht auf Bestand eines Kontingentierungskartells wenn auch nicht positiv, so doch günstiger zu beurteilen. Die Bildung der Betriebsgemeinschaft wirkt dem Zugrundegehen der kleineren Reedereibetriebe entgegen. Bei der ausschlaggebenden Wichtigkeit der Kostenvorteile des Großbetriebs werden die kleineren und mittleren Betriebe zugunsten der Betriebsgemeinschaft weichen. Die Kostenentwicklung verlangt den Großbetrieb. Selbst bei relativ günstigen Frachtabschlüssen und regelmäßiger Auftragsverteilung wird die kleinere Reederei auf die Dauer unrentabel bleiben. Kontingentierung bei Zusammenschluß der Einzelbetriebe wirkt kosten erhöhend; dadurch ist die Konkurrenz gegenüber Außenseitern des eigenen Wirtschaftszweiges, Reedern und Privatschiffen, und den übrigen Verkehrsmitteln gehemmt. Betriebszusammenlegung ermöglicht rationale Abrundung nach allen Seiten: Regelmäßigen Transportgutzufuß und größtmögliche Betriebsmittelausnutzung und damit Absinken der anfallenden Kosten. Grundsätzlich bedeutet die Betriebsmittelgemeinschaft eine Benachteiligung und Vernachlässigung der Privatschiffer. Die ergänzende Heranziehung von Partikulierschiffsraum und die eigene Organisation der Kleinschiffer stehen der Betriebsgemeinschaft der Reedereien mit abschwächender Wirkung gegenüber. — Es liegt in der Eigenart der Binnenschifffahrt begründet, die Tendenz zur Betriebsmittelgemeinschaft als gesund herauszustellen, um von hier aus eine Kartellierung zu ermöglichen. Die Untersuchung hat gezeigt, daß der Kostenverlauf in der Binnenschifffahrt sich so gestaltet, daß die Ausnutzung der Kapazität billiger ist, d. h. weniger kostet als die Minderbeschäftigung. Das gilt ohne Einschränkung für den Kahnbetrieb. Die anfallenden proportionalen Kosten kompensieren sich durch die Stilllegungskosten auf der anderen Seite. Die Steigerung der Verkehrsakte steigert den Gewinn und mindert die Kosten. Wenn der Normalfall steigender Produktion gleichzeitig eine zwar zu der Steigerung in keinem Verhältnis stehende — degressive — aber dennoch Erhöhung der Kosten auslöst, ist der Grenzfall denkbar, daß steigende Leistung die Summe der zusätzlichen degressiven Kosten absinken läßt. Die Kostengestaltung der Reedereien in der Binnenschifffahrt ragt an diesen nicht sehr häufig vorkommenden Fall, daß die Gewinnschmälerung bei hoher Produktionsquote geringer ist als bei kleiner, heran. — Die Binnenschifffahrtsgroßbetriebe verlangen eine Aufteilung der Beschäftigung in verschiedene Funktionen; der vielgestaltige Güterverkehr in der Binnenschifffahrt — Stückgut- und Massengutverkehr —, die Notwendigkeit, einen Landapparat zu unterhalten, um eine geregelte Güterzufuhr zu ermöglichen, endlich die rationelle Verwendung des Schiffsmaterials sind die Voraussetzungen einer horizontalen Ausdehnung der Schifffahrtsunternehmungen. — Je größer die Konkurrenz ist, desto

stärker ist das Bestreben, durch sinnvolle Zusammenfassung der einzelnen Schifffahrtsfunktionen zu einer Beschränkung der fixen Betriebskosten im Verhältnis zu den proportionalen zu gelangen. Die Betriebsmittelgemeinschaft ist keine einfache Betriebsvergrößerung, sondern sie ermöglicht Ersparnis an Material und Einrichtungen, einheitliche Verwaltungstätigkeit und Disposition. — Es ist vorstellbar, daß unbeschadet vertikaler Verbindungen, der Angliederung an die Güterzuleitung (Werksreedereien), das betriebliche Zusammenarbeiten der einzelnen Reedereien enger und damit die Grundlage für eine Kartellierung gegeben wird, die der Kostengestaltung in der Binnenschifffahrt Rechnung trägt.

Die Vollständigkeit der Untersuchung erfordert, das Kartellierungsproblem in der Binnenschifffahrt auch unter dem Gesichtswinkel einer Zwangskartellierung zu betrachten. Dabei sind zwei Aufgaben zu unterscheiden: Die begriffliche Klarlegung und die Einwirkung auf den zwangsweise organisierten Wirtschaftszweig.

Was die Definition angeht, so ist für das Vorhandensein eines Zwangskartells das Zusammentreffen sämtlicher ein — freiwilliges — Kartell betreffender Voraussetzungen und die Eigenart des staatlichen Befehls zu fordern. Für die Form eines Zwangskartells sind nach Passow¹⁾ mehrere Möglichkeiten gegeben: Einmal die zwangsweise Schaffung eines Zusammenschlusses, der im übrigen in seiner Ausgestaltung den Beteiligten überlassen bleibt, dann die Umwandlung eines bestehenden freiwilligen Kartells in ein Zwangskartell mit der Auflage der Beteiligung aller bisherigen Außenseiter; eine Abwandlung des letzteren stellt die einfache Erklärung von Staats wegen dar, einen bisherigen fakultativen Zusammenschluß in einen solchen obligatorischen Charakters umzuwandeln. — Es ist in hohem Maße wahrscheinlich, daß Erwägungen einer Zwangskartellierung nur in besonderen Zeiten — sei es aus Kriegs- oder Krisengründen — entstehen. Für die Binnenschifffahrt ebenso wie die übrigen Wirtschaftszweige ist die Zwangskartellierung durch Staatseingriff grundsätzlich eine Organisationsmöglichkeit. Die unlösbare Aufgabe, bei Kartellierungsversuchen dem Außenseiterproblem zu begegnen und das Mißverhältnis von Angebot und Nachfrage, das bei der Stagnation der Nachfrage und der Unmöglichkeit, das Angebot von Schiffsraum durch Ausscheiden der nicht mehr lebensfähigen Betriebe kleiner werden zu lassen, gehen nach einer Zwangslösung. — Dabei ist zunächst aufzuzeigen, welche Vorteile für einen Zwangseingriff des Staates in die Binnenschifffahrt sprechen können. Ein Zwangskartell würde in Verfolg einheitlicher Abwicklung der Geschäfte die Einrichtung von Sammelstellen (Zentralen) zeitigen, die gewisse verwaltungstechnische Vorteile im Gefolge hätten, da diese Zentralen den Einzelunternehmungen auf dem Gebiet der Organisation Einsparungen gestatten würden. Der Fortfall des Außenseiterproblems ist weitere Folgeerscheinung; ob dieses Moment reinen Vorteil darstellt, ist zweifelhaft, wenn die Außenseiter als zur Erhaltung maßvoller Kartellpolitik — bei freiwilligem Zusammenschluß — und Regulierung der Kartellfunktionen notwendig angesehen werden. — Um der Disproportionalität von Angebot und Nachfrage zu steuern, hätte einer Zwangsmaßnahme die Feststellung der benötigten Kapazität voranzugehen. Aus der sich ergebenden Notwendigkeit, Schiffsraum stillzulegen bzw. abzuwracken, ergibt sich als Voraussetzung bei Flüssen starker Internationalität eine gemeinsame Basis dadurch, daß sämtliche den Strom befahrenden Nationen dem Zwangskartell beitreten. — Die Mittel eines Zwangseingriffes, Beschränkung des Schiffsbaues und der Ausnutzung des vorhandenen

¹⁾ „Kartelle“, Jena 1930, S. 100 f.

Schiffsraumes und öffentliche Frachtratenfixierung bedingen die gleichen Folgewirkungen wie eine nicht verordnete, freiwillige Organisation. Eine Besonderheit ist die Möglichkeit, mit der Zwangskartellierung die Gewährung von Subventionen zu verbinden. Die Frage der Zweckmäßigkeit eines Zwangseingriffs ist in diesem Zusammenhang allgemeingültig nicht zu stellen; in dem Wirtschaftszweig der Binnenschifffahrt scheinen die erreichbaren Vorteile nicht eindeutig für die Staatskartellierung zu sprechen, zumal die Internationalität und der Umfang der Kleinschifffahrt in dem Bestreben, das Angebot der Nachfrage anzupassen, schwer zu überwindende Faktoren darstellen: Die Zwangskartellierung hat dem freiwilligen Zusammenschluß gegenüber keine Vorteile aufzuweisen.

Durch den dritten Teil der Notverordnung vom 23. Dezember 1931, in dem die Reichsregierung ermächtigt wird, zur Bekämpfung der Notlage in der Binnenschifffahrt Maßnahmen verkehrswirtschaftlicher Art zu ergreifen, ist die Frage der Zwangskartellierung über den Rahmen theoretischer Erörterung in das tatsächliche Geschehen hereingezogen worden. Daß das Problem der Zwangskartellierung für die Binnenschifffahrt die gleichen Bedenken auslöst wie das des freiwilligen Zusammenschlusses wurde bereits dargelegt. Unwirtschaftlichkeit und Diktat sind notwendige Begleiterscheinungen eines Zwangseingriffs. „Unwirtschaftliches muß aber in allen Fällen in Kauf genommen werden, wenn nun einmal Unwirtschaftlichkeit in dem Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage vorliegt und wenn nicht zugunsten einzelner andere vernichtet werden sollen¹⁾.“

¹⁾ Zeitschrift f. Binnenschifffahrt Nr. 4, 1932, S. 73 f.

Buchbesprechungen.

Zusammenarbeit der Verkehrsmittel. Heft 8 der Wirtschaftshefte der Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M. 1932). 32 Seiten Text u. 48 Seiten Anzeigen.

Die vorliegende Veröffentlichung ist in erster Linie als Beitrag zur neueren Entwicklung des Ideen- und Interessentretes „Eisenbahn-Kraftwagen“ beachtlich, insofern sie hierzu sowohl die Auffassungen der maßgebenden Persönlichkeiten der miteinander ringenden Verkehrsgruppen wie die wissenschaftlich fundierte Stellungnahme eines anerkannten Betriebswirts zu dem Problem wiedergibt. Von Reichsbahnseite erhebt und begründet Staatssekretär Vogt die Forderung nach Vereinigung des gesamten öffentlichen Ferngüterverkehrs in der Hand des Reichs, wobei er die Einbeziehung des Werkverkehrs in das entsprechende Kraftverkehrsmonopol und die Übertragung des Monopols an die Reichsbahn weiterer Prüfung überläßt. Dr.-Ing. Scholz als Verfechter kraftverkehrswirtschaftlicher Interessen übt Kritik an der bisherigen Einstellung der Reichsbahn zum Kraftwagen, für den er ein größeres Aktionsfeld verlangt. Den bisher an die oberen Güterklassen der Reichsbahn gebundenen Reichskraftwagentarif wünscht Scholz in einen Minimaltarif umgestaltet, dem die Selbstkosten eines modernen, rentablen Transportunternehmens zugrunde liegen. Ferner tritt er für eine Förderung des Zusammenschlusses des Autotransportgewerbes einschl. der Autospedition ein. Ein Artikel von Dr. Linden ist beachtlich als ablehnende Stellungnahme der Binnenschifffahrt zu den Monopolwünschen der Reichsbahn. Die dem Post- bzw. dem Luftverkehr gewidmeten Beiträge von Staatssekretär Dr. Sautter und Major a. D. Wronsky stehen naturgemäß dem Hauptproblem ferner. Ersterer ist vornehmlich von Interesse als Erklärung des Poststandpunktes in den Fragen des Klein-Güterverkehrs (Verhältnis

zur Reichsbahn) und des Personenkraftverkehrs (Verhältnis zu kommunalen bzw. privaten Verkehrsunternehmungen), letzterer als Ausdruck von Fortschrittsleistungen und -bemühungen der Luftfahrt.

Die den genannten Beiträgen vorangesetzte Untersuchung von Prof. Dr. Mellerowicz (Handels-Hochschule Berlin) „Grundlagen rationaler Verkehrsorganisation“ erstrebt dieses Ziel vornehmlich durch Feststellung der Selbstkosten der verschiedenen Verkehrsmittel und deren Zugrundelegung für die Preisgestaltung. Eine monopolmäßige Zusammenfassung der binnenländischen Verkehrsmittel wird entschieden abgelehnt. Die Studie von Mellerowicz ist als Ganzes eine recht ansprechende und anregende wissenschaftliche Leistung, sowohl dank ihres Kenntnis- und Gedankenreichtums wie ihrer thesenartigen Gliederung und gleichwohl fließenden Schreibweise. Ohne das gestellte Problem als solches anrollen zu können, muß aber doch auch auf gewisse Schwächen der Untersuchung hingewiesen werden. So zunächst den Umstand, daß die Selbstkostenvergleiche nicht immer kommensurable Leistungen einander gegenüberstellen. Weiter vermag die Überhebung des Kostenprinzips und die Verwerfung des Wertprinzips für die Preisgestaltung nicht zu überzeugen. Verschiedentlich macht sich Mellerowicz die Beweisführung zu leicht, so wenn er prätendiert, daß „die wirtschaftliche Veränderung, die eine bessere Verwirklichung des Kostenprinzips im Tarifwesen hervorbringen könnte, gar nicht so groß ist“, oder wenn er auf Grund einer allzu einfachen Rechnung erklärt, daß „der Kraftwagen heute bereits mehr Steuern aufbringt, als er Wegekosten verursacht“. Auch die gelegentlichen Hinweise auf „erschreckend geringe“ Pflege der Wirtschaftslehre des Verkehrs und Interessennahme der Studierenden an Verkehrsfragen an den deutschen Hochschulen, auf ungenügende Fortschritte und betriebswirtschaftliche Rückständigkeit der Binnenschifffahrt sind, zumindest in dieser Allgemeinheit, nicht zutreffend.

Prof. Dr. Napp-Zinn, Köln.

Leopold Mayer, Dr., Professor an der Hochschule für Welthandel Wien, Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb, Grundzüge der Betriebswirtschaftslehre der Speditionsunternehmungen. 8. Heft der Schriftenreihe „Betriebswirtschaft“, herausgegeben von Professor Julius Ziegler. Berlin/Wien 1933. Carl Heymanns Verlag Berlin, Österreichischer Wirtschaftsverlag Wien. 124 Seiten. Preis: RM. 6,—.

Der Verfasser will gemäß seinem Geleitwort einen Beitrag zur betriebswirtschaftlichen Durchforschung eines Teilgebietes des Verkehrswesens, der Spedition, bringen. Die wirtschaftliche Stellung des Speditionsgewerbes, die theoretischen und praktischen Grundlagen des Speditionsgeschäftes und der Organisation von Speditionsunternehmungen sollen dargestellt werden.

Der Stoff wird in zwei Hauptabschnitte gegliedert, Speditionsgeschäft und Speditionsbetrieb. Im ersten Teil werden erörtert: Begriff des Spediteurs, die wirtschaftlichen Funktionen des Speditionsgewerbes sowie die Wettbewerbs- und Konjunkturverhältnisse, das Recht des Speditionsgewerbes, der Speditionsvertrag, die Formen des Speditionsgeschäftes (Bahnspedition, Kraftwagenspedition, Binnenschifffahrtsspedition, Seeschifffahrtsspedition, Luftspedition, Sammelladungsverkehr, Behälterverkehr, Möbelspedition), die Nebenleistungen des Spediteurs (Lagerhausgeschäft, Zollspedition, Versicherungsdienst), Risiko und Haftung im Speditionsgewerbe, Preisbildung und Abrechnung im Speditionsgewerbe, das Verbandswesen. Der zweite Teil behandelt die Kapitalorganisation von Speditionsunternehmungen, die Arbeitsorganisation in Speditionsbetrieben, und zwar sowohl den äußeren wie den inneren Aufbau, das Rechnungswesen im Speditionsgewerbe (Kostenrechnung, Speditionsbuchhaltung, Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsnachweis, betriebswirtschaftliche Statistik) sowie die Kontrolle und Revision in Speditionsunternehmungen.

Das Werk kann angelegentlich empfohlen werden, sowohl für den Wissenschaftler, der sich über einen in der Literatur nicht besonders gut bedachten Wirtschaftszweig unterrichten will, als auch besonders für den Praktiker. Letzterer, sei es nun ein Spediteur oder irgendein Unternehmer, der mit Güterversand zu tun hat, wird wertvolle und brauchbare Anregungen aus dem Buch schöpfen.

Der Verfasser, der auf Grund seiner bisherigen Veröffentlichungen berufen ist, eine Betriebswirtschaftslehre der Speditionsunternehmungen zu schreiben, baut seine Arbeit auf der vorhandenen, zum Teil im verkehrswissenschaftlichen Seminar des Unterzeichneten entstandenen Literatur auf, unter selbständiger, systematischer Fortbildung des bereits Erarbeiteten. Die Darstellung ist knapp und klar. Daß einzelne Kapitel etwas sehr knapp geraten sind, lag offenbar in der Absicht des Verfassers, begründet in der mehr oder weniger großen Wichtigkeit des betreffenden Abschnittes für den Spediteur. Die jüngste Entwicklung hat der Verfasser nicht mehr berücksichtigen können, so daß Kapitel wie die Kraftwagenspedition, der Sammelladungsverkehr, der Behälterverkehr, die Möbelspedition und das Verbandswesen durch die inzwischen gewordenen Verhältnisse zum Teil überholt sind.

Alles in allem eine Bereicherung der Literatur über die Spedition.

Prof. Dr. Esch, Köln.

Otto Reuther, Dr., Privatdozent an der Technischen Hochschule München, *Beförderungsunternehmungen zur See*. Stuttgart 1933. C. E. Poeschel Verlag. XII, 233 Seiten. Preis: Brosch. RM. 12.50, in Lwd. RM. 14.50.

Den „Grundriß zu einer Betriebswirtschaftslehre des Seeverkehrs“ zu schaffen, ist das Ziel, das sich der Verfasser für die vorliegende Arbeit gesteckt hat. Daß dieser Versuch gelungen ist, darf vorausgeschickt werden. Die Abhandlung als das Ergebnis jahrelanger wissenschaftlicher Vorarbeiten und praktischer Beobachtung vermittelt einen Überblick über die technischen und rechtlichen Grundlagen der Seeschifffahrt, ihrer Neben- und Hilfsbetriebe, und bringt anschließend eine zusammenfassende Darstellung der betriebswirtschaftlichen Probleme im Hinblick auf diesen bedeutsamen Verkehrszeitung.

In der richtigen Erkenntnis, daß eine Beurteilung der Seeschifffahrt als betriebswirtschaftliches Phänomen noch viel weniger als die eines Industriezweiges absolut, sondern nur unter Einbeziehung der mannigfachen, dem Seetransport vor- oder nebensgeschalteten Betriebe möglich ist, stellt der Verfasser seine Arbeit auf eine sehr breite Basis. Wie schon der Titel sagt, dehnt er seine Untersuchung auf alle Unternehmungen aus, die mit der Beförderung „zur See“ in einem Zusammenhang stehen.

Im grundlegenden Teil der Arbeit beschränkt sich R. deshalb nicht auf die Schilderung der Schiffstypen und des Bordbetriebes in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht, sondern widmet auch einer Würdigung des Einflusses der Häfen und Hilfsbetriebe, der seerechtlichen und Klassifikations-Vorschriften und der Seeversicherung auf die Kostengestaltung des Seetransportes Raum. Von diesem Zielpunkt aus müssen wohl die einzelnen Kapitel mit ihren uneingeschränkten Überschriften, z. B. „Personal, Nautik, Seerecht“ u. a., verstanden werden; sie können und sollen keine umfassende Darstellung dieser, bereits eingehend in Monographien behandelten Detailfragen bringen, sondern lediglich die Voraussetzung für das Verständnis der folgenden betriebswirtschaftlichen Ausführungen schaffen.

Der Hauptteil der Abhandlung zeigt an den wesentlichsten Problemen der Betriebswirtschaftslehre (Anlage- und Umlaufkapital, Abschreibungen, Kosten- und Ertragsrechnung n. a.) die sich bei der Seeschifffahrt ergebenden Besonderheiten. — Der Betrieb der Reederei basiert auf dem Schiff, der „arbeitsfähigen Tonnensumme“ (Seite

107 u. a. d. A.) als Kostenträger und Gewinnbringer. Dreiviertel aller in Reedereien arbeitenden Geldwerte sind nach Schätzung des Verfassers mindestens in schwimmenden Anlagen gebunden. Diesem hohen Anlagekapital gegenüber macht das Umlaufkapital, das durch starkes Fluktuierten und mannigfache Verwendungszwecke gekennzeichnet ist, nur etwa 10% aus. Die Kostenzusammensetzung ist dementsprechend. Der Anteil der festen Kosten übersteigt bei weitem den von dem beförderten Quantum an Gütern und Passagieren abhängigen. Die Eigenart des Betriebes bringt es ferner mit sich, daß die Unkosten, namentlich für den Liniereeder, eine nahezu feststehende Größe darstellen, wohingegen die Reiseerträge absolut ungewiß und in Anbetracht ihrer Abhängigkeit von Saison-, sowie markt- und staatspolitischen Einflüssen einerseits und der Länge der meisten Reisen andererseits im voraus schwer schätzbar sind. Auf diese Erwägungen gründet sich die Kalkulation für die Beförderungsleistung und die Taktik der Reedereiparapolitik, die nach Möglichkeit nicht bei den auf die einzelnen Transportleistungen bezogenen Betriebskosten, sondern bei den schlüsselmäßig aufzuteilenden allgemeinen Unkosten für Regie, Werbung und Kapitalbeschaffung ansetzt.

Diese Leitgedanken veranschaulicht der Verfasser durch eingehende Erläuterungen an Hand geschickt gewählter Beispiele aus der Praxis. Beachtlich sind vor allem die Ausführungen über den Jahresabschluß und über die Abschreibungen; bei letzteren setzt sich R. für die Berechnung der Quoten nach der wirtschaftlichen und nicht nach der technischen Lebensdauer (namentlich beim Seeschiff) ein und weist in diesem und anderem Zusammenhang auf eine wirtschaftsfremde Einstellung der Finanzamtspraxis bei der Beurteilung solcher umstrittener betriebswirtschaftlicher Fragen hin.

Die Darstellung ist klar und lebendig. Hinsichtlich der Anordnung bleibt zu erwägen, ob eine Rückkehr zu der „üblichen Art“ trotz der im Vorwort erwähnten Rücksichtnahme auf den Leserkreis nicht doch vorzuziehen ist: eine schärfere Gliederung im Text dürfte das Verständnis des Buches, vor allem des Aufbaues der einzelnen Kapitel, gerade dem weniger wissenschaftlich eingestellten Leser erleichtern, denn die Abhandlung stellt trotz mitunter sehr anregender und interessanter Beispiele aus der Praxis im allgemeinen keine ganz einfache Lektüre dar, sondern verlangt ein gründliches Durcharbeiten in Anbetracht der Materie und verdient es auch um ihres Inhalts willen.

Dr. Hans Tzschucke, Hamburg.

Literaturanzeigen.

Louis Jänecke, Dr.-Ing., o. Professor, *Der Personen- und Güterverkehr Schlesiens nach der Teilung Oberschlesiens*. 6. Heft der Untersuchungen „Zur Wirtschaftsgeographie des deutschen Ostens“, hrsg. von Prof. Dr. W. Geisler. Breslau 1933. M. & H. Marcus. 44 S. und 7 Karten. RM 10,—.

Die Absicht dieser Veröffentlichung, ein Bild davon zu geben, „wie unheilvoll sich die Zerreißung Oberschlesiens auf den Personen- und Güterverkehr ausgewirkt hat und welcher Rückgang und welche Verschiebung des Verkehrs dadurch eingetreten ist“, ist durch ein umfangreiches und sehr übersichtliches Kartenwerk und einen prägnanten Begleittext voll und ganz erreicht. In diesem erfolgt auch mit klarem ökonomischem Blick und warmem Herzen eine Stellungnahme zu den drängenden Verkehrsproblemen Schlesiens, wobei insbesondere die für dieses zu erwartende Benachteiligung durch die Vollendung des Mittellandkanals dargetan wird.

N.-Z.

B. Schwarze, Geh. Baurat Dr.-Ing., Reichsbahndirektor, Reichsbahn und Wissenschaft. Ein Auskunftsbuch für Universitäten, Hochschulen und Behörden. Berlin 1933. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 103 S. mit 4 Abb. RM 3,60.

Die Schrift, die erstmalig den Teilnehmern der im März 1933 abgehaltenen 4. Studienkonferenz durch deren Leiter, Geheimrat Dr.-Ing. Schwarze, übergeben wurde, ist, wie die Konferenzen selbst, ein überaus glücklich erfaßter und verwirklichter Gedanke. Indem sie aufzeigt, aus welchen Gründen, in welchem Umfang, auf welchen Wegen die Reichsbahn wissenschaftliche Arbeiten betreibt und fördert, knüpft sie selbst das Band zwischen Reichsbahn und Wissenschaft noch fester. Nach einleitenden Erörterungen über „die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis“ und „Reichsbahn und akademischer Nachwuchs“ unterrichtet sie über die Studienkonferenzen, die wissenschaftlichen Anstalten der Reichsbahn, die Organisation ihres Bildungswesens, die Versuchs- und Unterrichtswagen, die Reichsbahnbüchereien, das Eisenbahnschrifttum, weiter über erwünschte Untersuchungsthemen und die z. Z. an den deutschen Hochschulen gehaltenen verkehrswirtschaftlichen, -rechtlichen und -technischen Vorlesungen und Seminare. Während die Pflege des Eisenbahn- und sonstigen Verkehrswesens an den deutschen Hochschulen wohl noch zum Gegenstand einer weitergreifenden Darstellung gemacht werden könnte, wird die vorliegende Veröffentlichung für jeden, der wissenschaftlichen Kontakt mit der Reichsbahn sucht oder wahrt, zur Unterrichtung über ihre wissenschaftlichen Einrichtungen unentbehrlich sein.

N.-Z.

L. Röbe, Reichsbahndirektor, Die Investierungspolitik der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1933. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 59 S. RM 2,—.

Das Heft enthält sowohl einen gelegentlich der 3. Studienkonferenz gehaltenen Vortrag vorstehenden Titels wie einen Vortrag im Institut für Wirtschaftswissenschaft in Frankfurt a. M. über „Buchungsgrundsätze und Bilanz der Deutschen Reichsbahn“. Beide geben einen trefflichen Überblick über die Verfahren der Reichsbahn auf diesen Gebieten in formeller und materieller Hinsicht und bieten dem Wirtschaftswissenschaftler reiche Anregung zur eigenen Durchdenkung der hier enthaltenen Probleme.

N.-Z.

Friedrich Köhler, Dr., Das Problem der Betriebsbuchführung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Leipziger Dissertation. 1932. Selbstverlag. 94 S. RM 4,50.

Gegenstand der Abhandlung ist die Frage, wie sich an Stelle der bei den Eisenbahnen allgemein üblichen und auch bei der Deutschen Reichsbahn noch in Anwendung befindlichen kameralistischen Betriebsrechnung eine Betriebsbuchführung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen aufzubauen hätte, die mit der Finanzbuchführung zusammen die kaufmännische Buchführung bilden würde. Der überwiegende Raum der Arbeit ist der Entwicklung des Kontensystems des Hauptbetriebes gewidmet, wobei die Konten der Kostenstellen (Entstehung) und die Zentralkonten (Verteilung) eingehende Erörterung finden, die Konten der Kostenarten (Zusammenfassung) und die Konten der Kostenträger (Vollendung) aber nur lediglich skizziert werden. Voraussetzung der Konten der Kostenträger, auf denen sich die Selbstkosten des Hauptbetriebes mit Ausnahme der Verwaltungskosten getrennt nach Personen- und Güterverkehr ergeben, ist, daß die Selbstkosten bekannt sind, für deren Erfassung Köhler eine bestimmte Schlüsselung für unvermeidbar hält. In einem zweiten Teil der Abhandlung umreißt der Verfasser in kurzen Zügen die Bedeutung der Betriebsbuchführung für die anderen Rechnungsarten und für die Vereinfachung sowie die Übersichtlichkeit des Rechnungswesens der Eisenbahnen. Besonders weist er darauf hin, daß das heutige

Nebeneinander der verschiedenen Rechnungsarten nach einer Umgestaltung zu einer sich ergänzenden und in engem Zusammenhange stehenden Buchführung, Selbstkostenrechnung und schließlich Statistik dränge.

Th. F.

Moormann, Dr. iur., Reichsbahnoberrat, Das Tarifwesen. Leitfaden für den Verkehrsdienst, Heft 1. 4., neu bearbeitete Auflage. Berlin 1932. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. VIII, 88 S. RM 2,—.

Die Neubearbeitung dieser 1925/26 in 3 Auflagen erschienenen Einführung in das deutsche Eisenbahntarifwesen entspricht einem dringenden Bedürfnis. Charakter und Systematik wurden dabei im wesentlichen gewahrt, das Ganze jedoch etwas völliger gestaltet. Wie bei Ankündigung der 1. Auflage (Z. f. V.-W. 1925, S. 237) hervorgehoben, liegt der Eigenwert der Darstellung in einer durch entsprechendes Anschauungsmaterial gestützten klaren Behandlung der formalen Seite des Tarifwesens (Erstellung, Fortbildung, Einteilung, Veröffentlichung).

N.-Z.

August Bieling, Dr., Die Absatzfähigkeit von Eisen- und Stahlwaren in ihrer Abhängigkeit von Wert- und Entfernungsstaffel des deutschen Eisenbahngütertarifs. Materialien-Sammlung der Forschungsstelle für Siedlungs- und Wohnungswesen a. d. Univ. Münster i. W., Band 9, Siedlungs-, Standorts- und Verkehrsprobleme der Industriewirtschaft I. Münster i. W. 1933. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V. 123 S. RM 3,30.

Die Arbeit trägt wesentlich bei zur weiteren Klarstellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des heutigen deutschen Eisenbahngütertarifs und erhellt darüber hinaus auch seinen inneren Wert als Tarifsysteem. Nachdem bisher eigentlich nur die Kohle und landwirtschaftliche Produkte in ihrem Verhältnis zum Gütertarif grundlegend untersucht worden sind, schält der Verfasser, auf einer Fülle speziellen Materials basierend, in theoretisch stark unterbauter, isolierender und abstrahierender Form die Zusammenhänge zwischen Tarif und den wichtigsten deutschen Industrieerzeugnissen, den Eisen- und Stahlwaren, mit scharfer Prägnanz heraus. Als Ergebnisse der Untersuchung sind beachtlich, daß man als Folge der Mannigfaltigkeit der Eisenerzeugnisse vergeblich nach einer einheitlichen Formel für ihre Einordnung in den Tarif sucht und daß die horizontale Staffelform in ihrer praktischen Handhabung auf dem Gebiete der Eisentarifizierung keinesfalls als Werttarif schlechthin, sondern höchstens als dessen unvollkommene Nachbildung angesprochen werden kann. Die von Bieling gegen Schluß der Arbeit gebrachte grundsätzliche Darstellung und Kritik der Lehrmeinungen über die Bestimmungsgründe der Transportfähigkeit berühren die Kernprobleme jeglichen Verkehrs.

Th. F.

Reichsbahn-Handbuch 1933. Bearbeitet in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin, Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 100 S. RM 3,60.

Angesichts der wirtschaftlichen Nöte beschränkt sich die 3. Ausgabe des Reichsbahn-Handbuchs auf eine Neubearbeitung des Abschnittes „Organisation“, für die durch die seit dem Erscheinen der 2. Ausgabe 1929 eingetretenen organisatorischen Änderungen wie Auflösung der Reichsbahndirektionen Würzburg und Magdeburg, Neuordnung der Ämter in Süddeutschland, Zerlegung des Reichsbahn-Zentralamtes in 4 Zentralämter, vielfacher Anlaß gegeben war. Bei voller Anerkennung der vorliegenden Veröffentlichung wird insbesondere der Verkehrswissenschaftler doch den Wunsch äußern können, daß in nicht zu ferner Zeit eine Neuauflage des Handbuchs wieder im Umfange derjenigen von 1929 möglich sein wird.

N.-Z.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1933. 29. Jahrgang. Verkehrswiss. Lehrmittel-G. m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 490 S. mit 4 Bildnissen. Geb. RM 10,80.

Die neuste Rangliste der Reichsbahn schließt sich in der übersichtlichen Anordnung und ansprechenden Aufmachung auf das engste an die Vorgänger an. Sie enthält im wesentlichen einmal die Personaldaten der oberen Beamten in der traditionellen bundesstaatlichen Gliederung, getrennt nach den Fachrichtungen, ein andermal die Besetzungsübersichten der Dienststellen. N.-Z.

Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, ihre Bauart, Bestellung und Verwendung. Herausgegeben im Auftrage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptwagenamt in Berlin. 4. Aufl. Berlin 1933. VDI-Verlag G. m. b. H. 39 S. mit 65 Abb. RM 1,—.

Eingeleitet durch einen Aufsatz „Der Güterwagendienst bei der Deutschen Reichsbahn“ von Reichsbahnrat E. Hartmann gibt auch die neuste Auflage dieser Schrift einen knappen, klaren Überblick über die Güterwagenarten der Reichsbahn, ihre Verwendungszwecke und die Bestellung durch die Verkehrstreibenden.

Ch. Ackermann, Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) de 1924 et les modifications à y apporter. Genève 1932. Edition J.-H. Jeheber S. A. 96 S. sfr. 3,—.

Die Schrift enthält weitreichende Abänderungsvorschläge zum IÜG, die den Interessen der Bahnbenutzer entgegenkommen und zugleich der Verkehrserhaltung der Eisenbahnen dienen sollen. N.-Z.

Jessy Weldler, Ing. Dr., Der Wiederaufbau der österreichischen Bundesbahnen. Wien 1932. Druck und Verlag Mayer & Godina, Wien. 123 S. 3,20 S.

Der Titel der Schrift ist nicht zutreffend gewählt; handelt es sich doch im wesentlichen um die Aufdeckung der finanzpolitisch außerordentlich zerfahrenen Lage der Bundesbahnen. Der innere Wert der Arbeit, in der der Verfasser zu weitgehenden, nur aus den österreichischen wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen zu erklärenden, verkehrswissenschaftlich aber nicht zu verallgemeinernden Folgerungen gelangt, erleidet dadurch jedoch keinen Abbruch. Schon aus Anlage und Einleitung der Abhandlung ist zu entnehmen, daß als Zweck der größtenteils finanzwissenschaftlichen Untersuchungen angesehen wurde, die Wirtschaftsvorgänge der Vergangenheit seit der Errichtung des selbständigen Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ im Jahre 1923 zu ergründen und kritisch zu erläutern — diese Darlegungen erstrecken sich über annähernd 100 Seiten —, die kommende Entwicklung intuitiv zu erfassen wie schließlich die Frage einer möglichen wahren Erfolgswirtschaft der Bundesbahnen aufzurollen. Dabei ist besonderer Wert beigemessen worden der annähernden geldmäßigen Erfassung der zahlreichen, die Unrentabilität namentlich verschuldenden Einflüsse, denen die österreichische Bahnunternehmung unterliegt, wie Agrar-, Industrie- und Handelspolitik, sozial- und verkehrspolitische Rücksichten, ferner parteipolitische Einflüsse und Kapitalfehlleitungen der Verwaltung. Abschließend umreißt Weldler in kurzen Zügen eine von Grund auf geänderte Betriebs- und Personalorganisation, die er neben allgemeiner äußerster Sparsamkeit und unter Beibehaltung eines weiteren Zuschußbedarfes von je rund 190 Mill. Schilling in den nächsten Jahren und eines engeren Zuschusses von jährlich 30 Mill. Schilling vom Bund als unerläßliche Vorbedingungen zur Erlangung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben im Haushalt der Bundesbahnen bezeichnet, andernfalls die Bahnen immer notleidender würden, bis die öffentliche Hand bei weiter drückenden Lasten für die Allgemeinheit durch Schaffung eines Verkehrsmonopols in schärfster Form und durch organisatorische Umgestaltung zu einem fiskalisch steuertechnischen Amt den vollständigen Untergang des Verwaltungsbetriebes der Bundesbahnen verhindern müßte. Th. F.

Österreichisches Bundesministerium für Handel und Verkehr. Amtliche Eisenbahnstatistik der Republik Österreich für das Jahr 1928. Wien 1931. Auslieferung: Carl Überreuters Verlag. XII, 331 S. 4^o. S. 35,—.

Indem auf eine Wiederholung verschiedener im wesentlichen „konstanter“ Materien, so des Schlepplahnverzeichnis und des historisch-rechtlichen Anhangs (vgl. Z. f. V.-W. 1932, S. 45) verzichtet wurde, bietet der vorliegende Band mit den Abschnitten: Bestand und Verwaltung — Ausdehnung — Bauliche Anlagen — Anlagekapital — Stand der Fahrbetriebsmittel — Leistungen der Fahrbetriebsmittel — Betriebsstoffverbrauch und -Kosten — Unfälle — Verkehr — Finanzielle Betriebsergebnisse — Personal — Beförderte Verkehrsgegenstände — Elektrische Zugbeförderung, wieder eine äußerst verästelte statistische Dokumentation der öffentlichen Eisenbahnen Österreichs. Die Inbetriebnahme von 5 Seilseilbahnen 1928 findet in einem Anshau der diesbezüglichen Angaben Ausdruck. N.-Z.

Fr. Volmar, Prof. Dr., Direktor der B. L. S., Der Entwicklungsgang der Bernischen Transitverkehrspolitik bis zur Gründung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon. Bern 1931. Kommissionsverlag A. Francke A.-G. 124 S.

Angesichts der Größe des Kantons Bern ein recht beachtlicher Beitrag zur Verkehrsgeschichte der Schweiz. Die NO-SW-Einstellung der Bernischen Transitverkehrspolitik bis 1798 und die Umstellung auf N-S seit 1815 — verkörpert in den Gemmi- und Lötschen-Straßenprojekten, dem Grimsel-Eisenbahnplan, schließlich realisiert in der Lötschberg-Simplon-Bahn — sind sehr anschaulich dargestellt. N.-Z.

Schweizerische Bundesbahnen. Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion über die Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Maßnahmen. Bern, 7. Februar 1933. IV, 110 S.

Die Denkschrift führt den Nachweis, daß die Überlastung der Schweizerischen Bundesbahnen (insbesondere durch die Überzahlung beim Rückkauf und die nur teilweise abgegoltenen Kriegsleistungen) bei ausschließlicher Fremd(Obligationen)-Finanzierung inkompatibel geworden ist mit der durch den Kraftwagenwettbewerb verminderten Ertragsfähigkeit. Hiermit ist ein sehr instruktiver Überblick über die Bundesbahnpolitik verbunden, der die Maßnahmen auf den Gebieten des Baues, des Betriebs (Elektrifizierung!), der Personalwirtschaft, des Tarifwesens u. a. vornehmlich in den finanziellen Auswirkungen verfolgt. Die Denkschrift, die die bei schweizerischen verkehrspolitischen Arbeiten üblichen guten Eigenschaften wie Offenheit, Sachlichkeit und ökonomischen Klarblick aufweist, gelangt zu der Forderung einer Entlastung der Bundesbahnen von einem jährlichen Zinsbetrag von 40 Mill. Fr. durch Übernahme einer Obligationenschuld von 870 Mill. Fr. durch den Bund. N.-Z.

Irnfried Siedentop, Privatdozent Dr., Eisenbahngeographie der Schweiz. Beiheft 1 der „Geographischen Wochenschrift“. Halle/Saale 1933. Verlag Heinrich John. 126 S. m. 28 Abb., 17 Skizzen, 2 Karten. RM 9,50.

Inhalt: Einleitung — Entwicklung — Die Linienführung in der Landschaft — Tunnelgeographie der Schweiz — Kausale Beziehungen zwischen Landschaft und Tunnelanlage — Weitere Kunstanlagen — Das Eisenbahnnetz — Schnellverkehr — Eisenbahnprojekte. — Wenn dem Kenner der Schweiz und ihrer Eisenbahnen auch Vieles aus dem Inhalt dieser Schrift bereits geläufig ist, so ist sie doch als systematische geographische Übersicht, die von der statistischen Methode angemessenen Gebrauch macht, willkommen zu heißen. Sie wird namentlich im geographischen Unterricht der verschiedensten Stufen eine gute Stütze sein, wobei die anspruchlose, fließende Schreib-

weise — trotz eines großen wissenschaftlichen Rüstzeugs — auch eine Empfehlung ist. Der Wirtschaftswissenschaftler würde es natürlich gern gesehen haben, wenn auf die ökonomische Seite der geschilderten Erscheinungen, z. B. die Beziehungen zwischen Linienentwicklung oder Elektrifizierung und Verkehrsstärke, näher eingegangen worden wäre.
N.-Z.

Reichsverband der Automobilindustrie E. V. Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1932. Berlin-Friedenau 1933. Dr. Ernst Valentin Verlag. 152 S. und 2 Klapptafeln. RM 4,50.

Die 6. Auflage dieser Veröffentlichung verdient nach Inhalt wie Form die gleiche Anerkennung wie ihre Vorgänger. Kraftfahrzeugproduktion, -Bestand und -Außenhandel nebst den verwandten Materien wie Betriebsstoffherzeugung und -verbrauch, Kraftfahrzeugbesteuerung, Straßenwesen u. a. haben abermals eine hervorragende statistische Dokumentation gefunden, wie sie m. W. kein anderer Produktionszweig kennt. Der Wunsch des Verkehrswissenschaftlers und -politikers wird allerdings verständlich sein, daß die bisher sich nur auf Bruchstücke beschränkende Kraftverkehrstatistik in Bälde einen Ausbau erfahre, der der ständig wachsenden Bedeutung dieses Verkehrszweiges entspricht.
N.-Z.

Wegweiser durch den genehmigten Kraftwagen-Güterfernverkehr. Hrsg. v. d. Spitzenvertretung für den gewerblichen Kraftverkehr, Berlin. Hamburg (1933). Franke & Scheibe, Abt. Kraft-Verkehrs-Verlag. XXIV, 246 S.

Den Hauptinhalt machen je ein Verzeichnis der im Deutschen Reich genehmigten Unternehmer von Güterfernverkehr und ein „Städte-Anzeiger“, enthaltend Ortsmittelpunkte, Tarifbildungsbahnhöfe, Kraftwagenspediteure, Autoheime, Garagen, Reparaturwerkstätten und Autobedarfshäuser, aus, die ein umfangreiches, indessen noch der Angleichung und Vervollständigung bedürftiges Anschriften- und Inhalts-Material bieten. Vorangestellt ist ein sich an Verleger und Kraftverkehrsunternehmer wendender „Wegweiser“, der insbesondere auf die wesentlichsten beim Güterfernverkehr zu berücksichtigenden gesetzlichen Vorschriften aufmerksam macht.
N.-Z.

Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1933. 51. Jahrg. Redigiert von Dr. H. Grobleben. Dresden-N. Verlag von C. Heinrich. XVI, 376 S. Geb. RM 4,50.

Verschiedene Ergänzungen, unter denen ein den Schifferbetriebsverbänden und Frachtausschüssen gewidmeter Abschnitt am bedeutendsten ist, legen erneut Zeugnis von der steten Vervollkommnungsarbeit, die diesem altbewährten Handbuch der Schifffahrt auf den östlichen deutschen Wasserstraßen wieder zuteil ward und ihm die Stellung als eines ausgezeichneten Unterrichtsmittels für Praxis, Verwaltung wie Wissenschaft sichert.
N.-Z.

Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenskalender (Weska) 1933. 9. Auflage. Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen. Rhein-Verlag Duisburg. XII, 1028 S.

Gegenüber dem Vorjahr um manche Materie bereichert, ermöglicht der Weska wieder eine äußerst umfassende und gründliche Information über die örtlichen und Fahrwasser-Verhältnisse, Schifffahrtsabgaben und -Gebühren, Behörden, Verbände und Unternehmen, Gesetze, Verordnungen und sonstige Vorschriften der Schifffahrt auf dem westlichen deutschen Wasserstraßennetz. Wissenschaftlich beachtlich insbesondere auch die Angaben über Umfang und Zusammensetzung der Rheinflotte.
N.-Z.

Zur Verkehrspolitik des national-sozialen Staates.

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

Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln¹⁾.

Inhalt:

1. Wesenszüge der Verkehrspolitik des faschistischen Italien.
2. Verkehrspolitische Hinweise im nationalsozialistischen Schrifttum.
3. Verkehrspolitische Taten und Probleme des nationalsozialistischen Deutschland.
 - a) Die Reichseinheit im Verkehrswesen.
 - b) Die Frage der Reichsbahn-Autonomie.
 - c) Die Förderung von Kraftverkehr, Fremdenverkehr, Seeschifffahrt.
 - d) Zur Koordination der Verkehrsmittel.
 - e) Verkehrsbauten und Wirtschaftsbelebung.

„Es ist doch unmöglich, über Verkehrsangelegenheiten dieselben Menschen verfügen zu lassen wie, sagen wir, über eine Frage hoher Außenpolitik.“
Adolf Hitler.

I. Wesenszüge der Verkehrspolitik des faschistischen Italien.

Die Entwicklung der italienischen Verkehrspolitik unter faschistischer Herrschaft sei hier durch die Behandlung einiger Kardinalfragen skizziert.

Zunächst: War und ist der Faschismus auf dem Verkehrsgebiet gleichbedeutend mit einer Zunahme des Staats- oder Kommunalsozialismus, d. h. dem Betrieb von Verkehrsunternehmen durch die öffentliche Hand? Die Frage ist mit Nein zu beantworten. Der faschistische Staat hat in dieser Angelegenheit keine Prinzipfrage erblickt, sondern — selbstverständlich bei voller Wahrung des Primates der Politik gegenüber der Wirtschaft — kasuistisch gehandelt²⁾. Er hat dabei sogar teilweise die Momente, die schon im liberal-interventionistischen Staat für den Betrieb durch die öffentliche Hand geltend gemacht wurden, geringer geachtet. So ist in Italien wohl der Staatsbetrieb von Eisenbahn, Post, Telegraph beibehalten worden. Dagegen wurde das Fernsprechwesen 1925 von dem Staat auf die Privathand übertragen. Ähnlich hat unter faschistischer Herrschaft der Kommunal-Sozialismus eine Einschränkung erfahren, wenn man auch später wieder die allzu eifrige Privatisierung von Kommunalunternehmen gehremst hat.

Eine zweite Frage von größerer Tragweite betrifft das Problem der Staatsbahnautonomie. Allgemein sind wir ja gewohnt, die Autonomisierung von Staatseisenbahnen als eine Nachkriegserscheinung anzusehen, die sich auf das Streben der Staaten gründet, den Kriegs- bzw. Nachkriegsdefiziten der Staatsbahnen ein Ende zu setzen und sie durch mehr oder minder weitgehende Verselbständigung ihrer Verwaltungen zu einer rascheren Anpassung an die Erfordernisse des Augenblicks zu befähigen. Hiermit wurden zugleich in der Regel die Eisenbahnverwaltungen den eine sachliche Erledigung ihrer Geschäfte störenden Einflüssen der Parlamente mehr oder minder entzogen. Italien nimmt nun insofern eine Sonderstellung ein, als dort einmal eine Autonomisierung der Staatsbahnen schon vor dem Weltkrieg erfolgt ist, ein andermal die Autonomie in der bisherigen Form durch den Faschismus beseitigt worden ist³⁾. Die italienischen Staatsbahnen hatten 1885—1905 das mißglückte

¹⁾ Den mit dem 15. Oktober 1933 abgeschlossenen Ausführungen liegt z. T. ein am 29. Juli 1933 im Anschluß an die Mitgliederversammlung der Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln erstattetes Referat zu Grund.

²⁾ Vgl. B. Griziotti, Die Organisationsformen der öffentlichen Unternehmungen in Italien. In: Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung. 3. Teil: Ausland. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 176/III. München 1931. S. 143—179.