

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

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

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

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

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

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

Organisationsprobleme im Verkehrswesen.

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

Übersicht:

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

I. Einführung.

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

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

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

II. Probleme der rechtlichen Verkehrsorganisation.²⁾

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Das Konzessionssystem, bei welchem die Errichtung und der

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Probleme der wirtschaftlichen Verkehrsorganisation.

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

1. Organisationsfragen in den Verkehrsgewerben.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Organisationsfragen in Verkehrsbetrieben.

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

a) Arbeitsorganisation:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Kapitalorganisation:

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Kapitalorganisation der Eisenbahn- und Straßenbahnaktiengesellschaften

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

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

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

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