

Die Verbandsorganisation der Möbeltransportgeschäfte.

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

I. Die Ursachen des Zusammenschlusses.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁾ Sax, Emil, a. a. O.

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

II. Die Gründung der Verbandsorganisation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Der Aufbau der Verbandsorganisation.

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

Es ergibt sich daher eine vierfache Gliederung der Verbandsorganisation:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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