

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

Städtebahn und Kleinbahn im niederländischen Verkehrswesen.

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

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

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

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

Die elektrischen Städtebahnen, von denen die wichtigsten die Linien:

Amsterdam—Haarlem—Zandvoort,

Haag—Wassenaar—Leiden,

Scheveningen—Haag—Voorschoten—Leiden—Katwijk und —Noordwijk,

Haag—Rijswijk—Delft,

Rotterdam—Haag—Scheveningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Es folgt die „Limburgsche Tramweg Mij.“ mit 179 km, dem zweitgrößten Überland-Passagiertransport von 3 102 000 Fahrgästen und einem ansehnlichen Gütertransport von 190 233 tons.

Zu nennen sind dann weiter noch die „Dedemsvaartsche Stoomtramweg Mij.“ mit 140 km, führend vor allen Dingen darum, weil sie als erste konsequent bei nicht genügender Konkurrenzfähigkeit Autobusse an Stelle von Dampfbahnen hat laufen lassen; und die „Eerste Drentsche Stoomtramweg Mij.“ mit 110 km; die „Tramweg Mij. de Meijerij“ mit der gleichen km-Länge und die „Zeeuwisch-Vlaamsche Tramweg Mij.“, die Seeländisch-Flandern bedient, und mit 110 km als einzige inländische Frachträgerin neben der Schifffahrt und dem Auto in diesem Gebiete einen Güterverkehr von 191 464 tons aufweist.

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

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

Der Gesamtgüterverkehr betrug auf den Überlandbahnen — die innerstädtischen hatten keinen Güterverkehr — 2 468 899 tons. Dieser Gütertransport ist infolge der oben geschilderten Konkurrenz der Schifffahrt als Ganzes natürlich nicht sehr bedeutend. Deutlicher wird dies noch, wenn man die Einkünfte der Bahnen aus Personen und Frachtverkehr vergleicht, bei denen sich, wie bei fast allen Verkehrsunternehmungen in Holland mit Ausnahme der Schifffahrt zeigt, daß der Personenverkehr weitaus die größte Rolle spielt. Die Gesamteinkünfte der Kleinbahnen aus dem Personenverkehr beliefen sich 1926 auf hfl. 37 374 000.— (plus 347 000.— belgische francs). Hiervon fallen auf die innerstädtischen allein etwa 25—26 000 000.— hfl., der Rest auf die Überlandbahnen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betragen hfl. 5 306 000.— (plus 330 000.— belgische francs). Diese Einnahme gilt ausschließlich den Überlandbahnen. Die Gesamteinnahmen betragen hfl. 43 791 000.— (plus 678 000.— belgische francs). Von diesen Gesamteinnahmen entfallen wiederum hfl. 25—26 000 000.— auf die städtischen und gemischt städtischen und Überlandbetriebe, der Rest auf die reinen Überlandbetriebe.

Zum Vergleich diene, daß im selben Jahr die Betriebsgemeinschaft Niederländischer Eisenbahnen 48 132 000 Passagiere transportierte, also nur einen Bruchteil der Kleinbahnen und Straßenbahnen, bzw. etwa genau so viel wie die Überlandkleinbahnen. Der Güterverkehr betrug allerdings mehr, nämlich 19 987 000 tons zu 1000 kg, außerdem Eilgüter, Bestell- und Dienstgüter und Passagiergepäck, die statistisch nicht erfaßt sind, sowie Fuhrwerke und Vieh.

Die Einkünfte betragen bei der Betriebsgemeinschaft Niederländischer Eisenbahnen aus dem

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

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

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

Die Verbandsorganisation der Möbeltransportgeschäfte.

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

(Schluß.)

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

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

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

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

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

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

1. Einheitliche Preisfestsetzung.

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

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

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