

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.

Der Tarif für Fernumzüge zerfällt in den Tarif für die Beförderung von Umzugsgut im Möbelwagen, für die Beförderung von Umzugsgut im Eisenbahnwaggon, für den Transport neuer Möbel, Ausstattungs- und Erbschaftsgut, für Beiladungen und für Nebenleistungen. Der Ferntarif enthält jedoch nur die Grundpreise, d. h. feste Sätze, die die Fracht, die anteilige Leerfracht, das Aufsetzen des leeren Wagens auf den Waggon, die allgemeinen Verwaltungskosten und den Verdienstzuschlag enthalten. Zu diesem Grundpreis werden die An- und Abfuhrspesen hinzugeschlagen, so daß sich der Preis eines Fernumzuges aus der Summe von drei Posten ergibt:

1. des Grundpreises,
2. der Anfuhrspesen,
3. der Abfuhrspesen.

Die Anfuhrspesen setzen sich aus den Kosten für Anfuhr, Beladung und Verladung des Möbelwagens zusammen, während die Abfuhrspesen die Kosten des Absetzens vom Eisenbahnwaggon, der Abfuhr und Entladung des Möbelwagens sowie der Abfuhr zum Standplatz enthalten.

Die Höhe des Grundpreises richtet sich:

1. nach der Entfernung der Bestimmungsstation von der Versandstation, wobei die kürzeste Entfernung zugrunde zu legen ist, wenn an einem Orte mehrere Bahnhöfe vorhanden sind, und
2. nach der Länge des oder der zu verwendenden Möbelwagen.

Die Entfernungsskala beginnt bei 51 km und steigt um durchschnittlich je 5 km bis zur Höchstgrenze von 1500 km hinauf. Auf diese Weise kann der Grundpreis für jede Entfernung innerhalb des Deutschen Reiches sofort abgelesen werden. Was die Länge des Möbelwagen betrifft, so sind heute alle in Gebrauch befindlichen Größen berücksichtigt. Einen Ausschnitt aus der Tabelle der Grundpreise zeigt nachstehende Aufstellung.

Ferntransporte mit Umzugsgut.

Bei Entfernungen von km	5 m Möbel- wagen RM	6 m Möbel- wagen RM	7 m Möbel- wagen RM	8 m Möbel- wagen RM	9 m Möbel- wagen RM	10 m oder 2 à 5 m Möbel- wagen RM
801—805	365	405	486	538	590	656
806—810	366	406	487	539	592	658
811—815	367	407	488	540	593	660
816—820	368	408	489	541	595	662
821—825	369	409	490	542	597	664
826—830	369	409	490	544	598	667
831—835	370	410	491	545	600	669
836—840	371	411	492	547	601	671
841—845	372	412	493	548	603	673
846—850	373	413	494	549	605	675

Nach der Art der Einteilung der Eisenbahntarife kann man den Ferntarif als eine Verbindung von Staffel- und Raumtarif ansehen. Was unter diesen Begriffen zu verstehen ist, sagt Sax: „Ein Staffeltarif liegt immer dann vor, wenn neben einer Stations- oder Manipulationsgebühr in Höhe der Kosten Entfernungs-

preise mit fallenden Einheitssätzen erhoben werden.“ Die Stationsgebühr ist hier den An- und Abfuhrspesen gleichzusetzen. Über die zweite Art des Tarifs führt Sax aus: „Werden die Preise für Güter ohne Unterschied nach Maßeinheiten der Nutzlast oder des Volumens berechnet, so spricht man von einem Gewichts- oder Raumtarif.“¹⁾ Der Ferntarif ist also insofern ein Staffeltarif, als mit wachsender Entfernung der Grundpreis im Verhältnis zur Einheit fällt. Gleichzeitig kann man ihn als Raumtarif bezeichnen, da neben der Entfernung die Größe des Möbelwagens für die Preisgestaltung maßgebend ist.

Bei Einsetzen des Grundpreises in die Kostenrechnung ist darauf zu achten, ob es sich um den Versand von Umzugsgut im Sinne des Eisenbahngütertarifs oder um den Transport anderer Möbel handelt, da für die Beförderung letzterer Gegenstände die Eisenbahn einen höheren Frachtsatz berechnet. Aus diesem Grunde enthält der Ferntarif eine besondere Grundpreistabelle für neue Möbel und Ausstattungsgut, die der für Umzugsgut nachgebildet ist.

Was die Deutsche Reichsbahngesellschaft unter Umzugsgut versteht, ist im Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I B im Kapitel Gütereinteilung dargelegt. Es heißt da: „Umzugsgut sind Möbel, Hausgeräte und Haushaltsgegenstände, welche bei Veränderung des Wohnsitzes behufs Bewirkung des Umzugs aufgegeben werden und zum Haushalte des Umziehenden gehören.“ Im einzelnen ist in einem besonderen Absatz erläutert, was dazu gehört und was nicht darunter fällt. Von besonderer Wichtigkeit ist folgender Satz: „Aussteuergegenstände (Heiratsgut), die nach dem ersten Wohnsitz des Auszusteuernenden versandt werden, sowie Erbschaftsgut sind hiernach nicht als Umzugsgut anzusehen, gleichgültig, ob sie neu oder gebraucht sind.“

Die Höhe der An- und Abfuhrspesen für einen beladenen Möbelwagen ist von seiner Länge und der Größe des Ortes abhängig, wo die Be- oder Entladung stattfindet. Um entsprechend der Bedeutung und Ausdehnung der Plätze die verschieden gestalteten Selbstkosten erfassen zu können, hat man die Mehrzahl der deutschen Orte in fünf Klassen eingeteilt mit Ausnahme von Berlin, das eine Klasse für sich bildet. Die Einteilung der Orte Deutschlands in die Tarifklassen stellt den dritten Teil des Tarifheftes der Tuig dar. Um die An- und Abfuhrspesen zu ermitteln, ist daher zunächst aus dem Ortsklassenverzeichnis zu ersehen, welcher Tarifklasse die Be- und Entladungsplätze angehören. Alsdann kann der Satz für die An- oder Abfuhr unmittelbar aus dem hierfür geltenden Tarif abgelesen werden. Orte, die in dem Tarifklassenverzeichnis nicht enthalten sind, fallen einheitlich unter eine bestimmte Tarifklasse, so daß sämtliche Plätze im Deutschen Reiche durch den An- und Abfuhrtarif erfaßt werden.

Infolge dieser Einteilung der Transportkosten in Grundpreise, An- und Abfuhrspesen ist es möglich, den Preis für jeden Umzug innerhalb Deutschlands, wie groß er auch sei, genau zu bestimmen, sofern man weiß, wie viele und welche Wagen zur Beförderung des Haushaltes benötigt werden. Es ist dann nur notwendig, die Entfernung von der Versandstation zum Bestimmungsorte nachzuschlagen, um mit Hilfe dieser Zahl und der Länge des zu verwendenden Wagens den Grundpreis sowie den An- und Abfuhrsatz festzustellen. Durch Summierung der drei gefundenen Zahlen ergibt sich der Preis für den Transport. Diese Summe enthält indessen nur die reinen Transportkosten für die Beförderung des Umzugsgutes von Wohnung zu Wohnung. Alle Nebenleistungen müssen laut Vorschrift des Teiles E des Ferntarifes stets gesondert in Rechnung gestellt werden.

¹⁾ Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, I. Band: Allgemeine Verkehrslehre, Berlin 1918.

Die Berechnung der Nebenleistungen, z. B. die Gestellung eines Packmeisters zum Ein- oder Auspacken von Glas, Porzellan, Büchern usw., das Leihen von Packmaterial, der Transport von Geldschränken oder Flügelinstrumenten, der Abschluß einer Versicherung oder die Zollabfertigung erfolgt nach Maßgabe der Tarifsätze, die in dem Tarif für die An- und Abfuhrspesen enthalten sind. Außerdem liegen für Sonderleistungen der Kollegen untereinander, beispielsweise für Anfuhr und Verladung eines leeren Möbelwagens, bestimmte Sätze fest. Selbst die Trinkgeldfrage ist durch die Einführung des sogenannten „Metergeldes“, d. h. eines Einheitssatzes für den laufenden Wagenmeter und für die ganze Arbeitskolonne, in gewissem Sinne gelöst. Dieses Metergeld ist eine freiwillige, allerdings übliche Leistung des Kunden. Nur an einigen Orten ist es ein Zwangsbeitrag infolge der Trinkgeldablösung, da in diesen Fällen das Metergeld in die An- und Abfuhrspesen eingerechnet wird.

Da der Ferntarif erst bei einer Entfernung von 51 km beginnt, können Fernumzüge von kürzerer Entfernung nicht danach berechnet werden. Diese Lücke füllen die Landes- und Provinzialverbände aus, die für ihr Gebiet eigene Tarife erstellen. Die Form des Provinzialtarifes schließt sich eng an die des Ferntarifes an. Da die An- und Abfuhrspesen für alle Orte des Reiches schon durch die Tuig bestimmt werden, können sich die Provinzialverbände darauf beschränken, Grundpreise bis zur Höchstentfernung von 50 km festzusetzen. Die Grundpreise richten sich hier ebenfalls nach der Entfernung und nach der Länge des zu verwendenden Wagens. Die Entfernungsskala beginnt hier bei 11 km und steigt um je 5 km bis zur Höchstgrenze. Die Berechnung des Umzugspreises erfolgt derart, daß zu den Grundpreisen des Provinzialtarifes die Hälfte der von der Tuig festgelegten An- und Abfuhrspesen hinzugeschlagen werden. Für alle Nebenleistungen sind die Sätze des Reichstarifs zugrunde zu legen.

Da die Provinzialverbände nur die Interessen vertreten, die die Gesamtheit ihrer Mitglieder betreffen, ist die Erstellung von Stadttarifen den Ortsvereinigungen überlassen. Die Stadttarife regeln die Preise für Transporte innerhalb der Stadtkreise bis zu einer Entfernung von 10 km, da hierüber hinaus der Provinzialtarif in Kraft tritt. Die Preise für Stadtumzüge werden pro Meter Möbelwagenlänge festgesetzt, d. h. als Einheit gilt das Meter, gemessen an der Länge des benötigten Möbelwagens. In diesem Preise sind die Spesen für An- und Abfuhr sowie für Be- und Entladung des Wagens eingeschlossen, so daß sich die Kosten für einen Stadtumzug durch einfache Multiplikation der Meterzahl des beanspruchten Wagens mit dem Meterpreis errechnen lassen. Der Ortstarif ist somit ein Einheitstarif, da die Entfernung innerhalb des Stadtgebietes keine Rolle spielt. Für Sonderleistungen bei Stadttransporten sind gleichfalls bestimmte Sätze festgelegt, z. B. für Gestellung eines Packers zum Packen der Kisten vor der Einladung, für Transporte von Geldschränken und Flügelinstrumenten, für die Gestellung von Möbelträgern bei Trageumzügen, die Leihgebühr und das Standgeld für nicht sofort zu entladende Möbelwagen. Auch das Lagergeld für eingelagertes Mobiliar ist tariflich festgesetzt und wird nach der Länge des zum Transport benötigten Möbelwagens berechnet.

Durch dieses Tarifsystem der Fern-, Provinzial- und Stadttarife ist der Preis für jede im Möbeltransportgewerbe übliche Leistung bestimmt, gleichviel wo sie innerhalb des Deutschen Reiches vorgenommen wird. Somit ist Sax entgegenzutreten, wenn er sagt: „Organisierte Verkehrsleistungen (beim Straßenfuhrwerk, Anm. d. Verf.) finden sich gegenwärtig mit Ausnahme des öffentlichen Personen-

fuhrwerks in den Städten und der Personenbeförderung durch die Post nicht mehr.“¹⁾)

Um das feinmaschige Tarifnetz nicht durchbrechen zu können, ist jedes Mitglied der drei Reichsvereinigungen laut § 9 des Tuigvertrages verpflichtet, die von der Tuig aufgestellten oder genehmigten Tarife für Ferntransporte, Stadt- und Vorortumzüge, Lagergeschäfte, An- und Abfuhrspesen und alle sonstigen Leistungen genau einzuhalten. Ferntransporte dürfen nicht zu Gesamtpreisen, sondern müssen unter getrennter Berechnung aller Einzelheiten wenigstens zu den hierfür vorgesehenen Mindestpreisen angeboten und übernommen werden. Ermäßigungen oder Vergünstigungen auf die Tarifsätze dürfen in keiner Form gewährt werden, weder der Kundschaft noch dem Berufsgenossen gegenüber. Nur in dem Falle ist der Tarifsatz nicht bindend, wenn irgendein anderer Spediteur, sei er Außenseiter oder der Tuig angeschlossen, ihn unterbietet. Damit ist jedes Mitglied berechtigt, in den Kampfpreis einzutreten, nur muß es dieses sofort der Geschäftsstelle der Tuig mitteilen. Ist der unterbietende Spediteur ein Mitglied der Tuig, so hat er in diesem Falle den Unterschied der unterbotenen Summe vom Tarifsatz an den Geschädigten zu zahlen.

2. Aufstellung von Geschäftsgebräuchen und Geschäftsbedingungen für das Möbeltransportgewerbe.

Zur Regelung des Verkehrs der drei Vereinigungen untereinander und mit der Kundschaft hat die Tuig eine Reihe von Geschäftsbedingungen und Geschäftsgebräuchen aufgestellt, die hier wiedergegeben werden, soweit sie der Verkehrsökonomisierung dienen.

Bei Abgabe von Angeboten und bei Abschluß von Umzugsaufträgen jeder Art müssen die von der Tarifkommission herausgegebenen Abschlußscheine benutzt werden. Die Verwendung dieser Formulare bedeutet für den Betrieb eine große Arbeitersparnis, da nur die Tarifpreise darin einzusetzen sind. Ferner ist dadurch eine einheitliche Berechnung der Kundschaft gegenüber und für die Beschwerdekommision die Möglichkeit gegeben, Tarifbeschwerden auf Grund dieser Unterlagen zu prüfen. Die Benutzung anderer Abschlußscheine als die von der Tuig herausgegebenen ist verboten und wird bestraft.

Die Abschlußscheine müssen zugleich die allgemeinen Umzugsbedingungen des Deutschen Möbeltransportes, wie sie von der Tarifkommission aufgestellt sind, enthalten, da alle Transportgeschäfte auf Grund dieser Geschäftsbedingungen anzubieten und abzuschließen sind. Letztere befinden sich daher stets auf der Rückseite der vorgeschriebenen Vertragsformulare. Bei Abgabe von Angeboten und bei Abschluß von Lagergeschäften muß außerdem die Geltung der allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransportes vereinbart werden. Die allgemeinen Umzugs- und Lagerbedingungen beschäftigen sich in erster Linie mit der Höhe der Haftungsbeschränkung, die rechtlich umstritten ist.²⁾)

Zur Erleichterung der Abwicklung der Ferntransporte gibt die Tarifkommission des Spitzenverbandes ein Formular für Ablieferungsaufträge heraus, das dazu

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

²⁾ Senckpiel, Richard, Allgemeine Geschäftsbedingungen. Wiesbaden 1922.

v. Gierke, Julius, Freizeichnungen beim Umzugstransport, im Zentralblatt für Handelsrecht, I. Jahrgang, Nr. 8—9, Seite 320 ff.

v. Gierke, Julius, Handelsrecht und Schifffahrtsrecht, Berlin 1926, 2. Aufl. Seite 525, 528.

Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen, Bd. 99 Seite 110, Bd. 101 Seite 349, Bd. 102 Seite 396, Bd. 103 Seite 82, Bd. 106 Seite 386 und die Entscheidung des I. Zivilsenats vom 19. März 1927.

dient, die Adreßpediteure bei Zuweisungen über die Einzelheiten der Entladung zu unterrichten. Es wird darauf der Empfänger der Sendung, die Art und Weise der Ablieferung des Wagens, die Form des Inkassos und alle sonstigen Mitteilungen, die zur Entladung erforderlich sind, angegeben. In vielen Fällen ist das Ausfüllen des Formulars völlig ausreichend, um den Adreßpediteur von der Art der Entladung in Kenntnis zu setzen, so daß durch seine Verwendung und durch den Fortfall eines Begleitbriefes die Arbeit wesentlich erleichtert wird. Die Benutzung der „Ablieferungsaufträge“ ist den Mitgliedern der Tuig zur Pflicht gemacht.

Um den Telegrammverkehr der Betriebe untereinander wirtschaftlicher zu gestalten, hatte die Zentralstelle schon früh einen Telegrammschlüssel ausgearbeitet. Er enthält eine große Zahl von Schlüsselworten, die eine Abkürzung der gebräuchlichsten telegraphischen Anfragen und Antworten darstellen. Die Verwendung des Telegrammschlüssels in Verbindung mit den Telegrammadressen, die das Adreßbuch des Deutschen Möbeltransports enthält, bedeutet für die Betriebe eine erhebliche Ersparnis an Zeit und Geld. Der Schlüssel selbst stellt somit ein Mittel zur Rationalisierung dar. Er ist später von der Tuig übernommen worden, damit seine Vorteile allen Mitgliedern der Tarif- und Interessengemeinschaft zugute kommen.

3. Möbelwagenaustausch.

Nächst der Tariffestsetzung ist die wichtigste Aufgabe der Verkehrsökonomisierung, den Wagenpark aller Tuigmitglieder möglichst wirtschaftlich auszunutzen. Zu diesem Zwecke beschloß schon bei ihrer Gründung die Deutsche Möbeltransportgesellschaft, eine Wagenliste herauszugeben, damit nicht jeder Spediteur gezwungen ist, zu seinen Transporten stets einen eigenen Möbelwagen zu benutzen, sondern auch in den Genuß der Benutzung fremder Wagen kommt. Die Wagenliste sollte einerseits alle Wagengesuche und andererseits alle Wagenangebote, d. h. alle auswärtstehenden Wagen, für die Rückladung gesucht wird, enthalten.

Die Wagenliste ist heute eine wöchentlich erscheinende Beilage zu dem Fachblatt, das von jeder der drei Reichsvereinigungen für ihren Mitgliederkreis herausgegeben wird. Sie zerfällt in den Teil A, in dem sämtliche Möbelwagen, die zur Rückladung bereitstehen, angeboten werden, und in den Teil B, der alle Wagen, die gebraucht werden, anzeigt. Damit eine lückenlose Wagenliste entsteht, ist jedes Mitglied der drei Vereinigungen verpflichtet, alle seine auswärtstehenden Möbelwagen und alle Wagengesuche bei der Geschäftsstelle seiner Reichsvereinigung wöchentlich einmal anzumelden. Die Anzeige geschieht auf einem besonderen Meldeformular und muß bis zu einem bestimmten Zeitpunkt bei der Schriftleitung erfolgt sein. Die Vereinigung aller Wagenmeldungen ergibt die Wagenliste, die von jeder Reichsvereinigung getrennt herausgegeben wird.

Da die Wagenlisten die einzigen Sammelstellen für Angebot und Nachfrage auf dem Wagenmarkt sein sollen, ist es den Mitgliedern untersagt, „Retourwagen“ oder Rückladegelegenheiten in irgendeiner Form dem Publikum anzubieten. Gleichzeitig soll dadurch die Gelegenheit zur Tarifunterbietung vermieden werden.

Neben der Möglichkeit des Möbelwagenaustausches bedeutet es für den Wagenverkehr eine große Erleichterung, daß jedes Mitglied verpflichtet ist, die Möbelwagen anderer Mitglieder der Tuig kostenlos aufzubewahren. Auf diese Weise ist es möglich, seine eigenen Wagen so lange an fremden Plätzen stehenzulassen, bis sich eine passende Gelegenheit zur Rückladung bietet, so daß hierdurch überflüssige Frachtkosten erspart werden können.

4. Wohnungsadressenaustausch.

Die letzte große Aufgabe der Verbandsorganisation besteht in der Vermittlung des Wohnungstausches. Diese Einrichtung ist eine Erscheinung der Kriegs- und vor allem der Nachkriegszeit, infolge der damals völlig darniederliegenden Wohnungsbautätigkeit, die den Wohnungstausch vielfach die einzige Möglichkeit werden ließ, um einen notwendig gewordenen Wohnungswechsel durchzuführen. Da die Wohnungsnot noch nicht völlig beseitigt werden konnte, ist die Beschreitung des Tauschweges als des billigsten Mittels zur Erlangung einer Wohnung noch heute üblich.

Aus der Beschränkung des Wohnungsmarktes ergab sich für die Möbeltransportbetriebe ein empfindlicher Rückgang ihrer Aufträge, da nur noch die dringendsten Umzüge zur Erledigung gebracht wurden. Um nicht die Unternehmungen ganz zum Erliegen kommen zu lassen, boten sich viele von ihnen zur kostenlosen Durchführung der Wohnungstausche an, um als Gegenleistung die Abwicklung der Möbeltransporte zu verlangen.

Zum Abschluß eines Ferntausches war es in der ersten Zeit notwendig gewesen, daß an dem auswärtigen Ort bei allen Möbelspediteuren, die sich mit Wohnungstausch befaßten, nach einer passenden Tauschwohnung angefragt werden mußte. Da hierdurch viel Zeit und Geld verloren ging, gaben die Reichsvereinigungen, jede für sich, nach der Stabilisierung Wohnungsanzeiger heraus, um die Abwicklung der Tausche wirtschaftlicher zu gestalten. Die Wohnungsanzeiger sind zur Aufnahme aller Tauschgesuche, die bei den Mitgliedern der Reichsvereinigungen gemeldet sind, bestimmt. Die Anmeldung erfolgt nur durch die den Wohnungstausch betreibenden Firmen, nicht durch Privatpersonen. Der Anzeiger selbst zerfällt in den Teil A, der nach den verfügbaren Wohnungen geordnet ist, und in den Teil B, dessen Einteilung nach den gesuchten Wohnungen durchgeführt ist. Hierdurch ist dem Spediteur die Möglichkeit gegeben, entweder an Hand der Liste für seine abzugebenden Wohnungen geeignete Tauschobjekte zu finden oder durch Anmeldung seiner Tauschgesuche im Wohnungsanzeiger geeignete Angebote zu erhalten. Im Gegensatz zur Wagenliste ist die Benutzung des Wohnungsanzeigers den Mitgliedern der Reichsvereinigungen freigestellt.

b) Die Zwangsmittel zur Durchführung der Verbandsziele.

Da die genannten Aufgaben der Verbandsorganisation nicht nur der Verkehrsökonomisierung dienen, sondern vielfach auch Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Kartelle darstellen, ist ihre Durchführung, soweit sie in der letzteren Form auftreten, den Mitgliedern zur Pflicht gemacht. Um die Einhaltung dieser Bestimmungen zu überwachen, sind mehrere Kommissionen und Schiedsgerichte eingesetzt, die gleichzeitig den Zweck haben, festgestellte Übertretungen zu ahnden.

1. Die richterlichen Kommissionen.

Werden die Bestimmungen des Tuigvertrages verletzt, so werden alle Anzeigen hierüber durch die Geschäftsstelle der Tuig an die Beschwerdekommision weitergeleitet, die sie zu untersuchen und bei Verfehlungen Strafen zu verhängen hat. Zuständig ist die Beschwerdekommision insbesondere auch bei Verstößen gegen die Beschlüsse der Tarifkommission. Vertragsstrafen können sein: Verwarnung, Geldstrafe bis zu RM 1000.— und Ausschluß aus der betreffenden Reichsvereinigung. Das Verfahren wird durch eine Geschäftsordnung geregelt, die von dem Gesamtausschuß der Tuig erlassen wird.

Für den Fall, daß die rechtskräftig gewordene Vertragsstrafe nicht binnen vier Wochen nach Zustellung des Urteils an die Geschäftsstelle gezahlt worden ist, wird dem säumigen Mitgliede zunächst das von der Tuig herausgegebene Fachblatt gesperrt und seiner Reichsvereinigung über die satzungsmäßig zu ergreifenden Maßnahmen Mitteilung gemacht. Bei Unvermögen des Zuwiderhandelnden erfolgt der sofortige Ausschluß aus seiner Reichsvereinigung. Wird ein Mitglied auf Grund einer Entscheidung der Beschwerdekommision oder der Vertrauenskommission aus seiner Reichsvereinigung ausgeschlossen, so darf es von keiner der beiden anderen Reichsvereinigungen als Mitglied aufgenommen werden.

Neben der Verfolgung der Tarifbeschwerden besteht auch die Möglichkeit, Beschwerden privater Art von Mitgliedern oder von Privatpersonen gegen Mitglieder untersuchen zu lassen. Hiermit befaßt sich die Vertrauenskommission, die jedoch nur dann in Tätigkeit tritt, wenn beide Parteien vorher die Erklärung abgegeben haben, daß sie die Entscheidung der Kommission anerkennen werden und daß die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges ausgeschlossen ist. Auch ihr Verfahren wird durch eine vom Gesamtausschuß zu erlassende Geschäftsordnung geregelt.

2. Die Schiedsgerichte.

Die Berufungsinstanz gegen die Urteile der Beschwerde- und Vertrauenskommission ist das Schiedsgericht der Tarif- und Interessengemeinschaft, das aus den Schiedsgerichten der Reichsvereinigungen hervorgegangen ist. Die Zuständigkeit des Schiedsgerichts erstreckt sich außerdem auf alle Streitigkeiten zwischen den Reichsvereinigungen, sowie zwischen diesen einerseits und einem Mitgliede andererseits, soweit diese Streitigkeiten aus dem Tuigvertrage erwachsen sind. In Streitigkeiten zwischen den Reichsvereinigungen, soweit es sich um die Auslegung des Vertrages handelt, soll das Schiedsgericht endgültig entscheiden. Ferner müssen alle Streitigkeiten zwischen den Mitgliedern der drei Vereinigungen untereinander, die auf Transport- oder Lagergeschäften beruhen, und alle Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs dem Schiedsgericht der Tuig zur Entscheidung vorgebracht werden.

Für alle erwähnten Fälle ist die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges ausgeschlossen, es sei denn, daß der strittige Gegenstand die dreifache Höhe der Zuständigkeit des Amtsgerichts, also z. Z. RM 1500.— (§ 23 Absatz I, 1 G. V. G.) übersteigt. Ist jedoch das Schiedsgericht Berufungsinstanz, so ist der ordentliche Rechtsweg überhaupt ausgeschlossen.

Falls ein Mitglied einer Entscheidung des Schiedsgerichts nicht binnen vier Wochen nach Zustellung des Urteils nachkommt, wird die Reichsvereinigung, der das Mitglied angehört, hierüber unterrichtet. Die Vereinigung ist sodann verpflichtet, die Disziplinarmaßnahmen, insbesondere die Sperrung des Wochenblattes und der Wagenliste, in Anwendung zu bringen. Da die Wagenliste für jeden Möbelspediteur ein unentbehrliches Werkzeug zur Durchführung seiner Fernumzüge darstellt, verfügt die Tuig über ein außerordentlich wirksames Mittel, um ihren Anordnungen den notwendigen Nachdruck zu verleihen. Im Falle des Unvermögens, den Schiedsspruch zu erfüllen, wird das zuwiderhandelnde Mitglied sofort aus seiner Reichsvereinigung ausgeschlossen. Der Ausschluß infolge schiedsrichterlicher Entscheidung zieht die gleichen Folgen nach sich wie ein Ausschluß auf Grund einer Entscheidung der Beschwerde- oder Vertrauenskommission.

Um das Schiedsgericht der Tuig nicht zu überlasten, haben die Landes- und Provinzialverbände für ihren Wirkungskreis eigene Schiedsgerichte eingesetzt. Letztere entscheiden:

1. bei Streitigkeiten zwischen dem Verbands einerseits und einem Mitgliede andererseits, sofern sie aus der Mitgliedschaft erwachsen,
2. bei Streitigkeiten zwischen Verbandsmitgliedern untereinander,
3. bei Streitigkeiten zwischen Verbandsmitgliedern und Nichtmitgliedern, wenn alle Parteien das Schiedsgericht angerufen haben.

Alle genannten Fälle werden durch das Provinzialschiedsgericht entschieden, da die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges ausgeschlossen ist, es sei denn, daß das Schiedsgericht den Erlaß eines Schiedsspruches ablehnt und den Kläger auf den ordentlichen Rechtsweg verweist. Das Verfahren ist in der Schiedsgerichtsordnung bestimmt. Soll ein Urteil des Provinzialschiedsgerichts angefochten werden, so ist das Schiedsgericht der Tuig Berufungsinstanz. Außer bei den Landes- und Provinzialverbänden bestehen noch bei einer Reihe von Ortsvereinigungen Schiedsgerichte, deren Satzungen denen der übergeordneten Schiedsgerichte nachgebildet sind. Auch hier ist die Berufungsinstanz das Schiedsgericht der Tuig.

Durch den dreifachen Aufbau der Schiedsgerichte samt der richterlichen Kommissionen ist es möglich, jeden Verstoß gegen die Satzungen der Verbände eingehend zu prüfen und das schuldige Mitglied zur Verantwortung zu ziehen. Dafür, daß alle Übertretungen zur Anzeige gelangen, sorgen die Berufsgenossen in eigenen Interesse, da sie bei Tarifunterbietungen in bestimmten Fällen Entschädigung verlangen können. Auf diese Weise ist die Einhaltung aller Verbandsbestimmungen hinreichend gewährleistet.

Das letzte Ziel der Verbandsorganisation liegt jedoch nicht in der Überwachung der einmal vereinbarten Kartellmaßnahmen, sondern in schöpferischer Arbeit zum Aufbau und Ausbau der Wirtschaft, wie dieses kürzlich in einem Aufsatz in der Dortmunder Zeitung¹⁾ ausgeführt wurde: „Der Qualitätsgedanke der Werbung, in der Pünktlichkeit der Lieferung, in der genauesten Befolgung der vorgeschriebenen Lieferungsart, in der Güte und Mustertreue der Waren, in der peinlichsten Sauberkeit der Verpackung usw. hat stets ein wichtiges Motto aller Kartellarbeit zu sein. — Fassen wir zusammen, so ergibt sich, daß der Kartellgedanke in seiner positiven Zielsetzung, nämlich über die Förderung der Interessen der in den Organisationen zusammengeschlossenen Wirtschaftsglieder hinaus, ordnende Bautätigkeit im Dienste der gesamten Volkswirtschaft zu leisten, ein vielseitiges und umfassendes Programm bedeutet, würdig, von allen Bekennern einer fortschrittlichen Wirtschaftspolitik mit Eifer unterstützt zu werden. An den Kartellen selbst aber liegt es, in ihrer Arbeit mit immer größerem Nachdruck diese Zielsetzung herauszustellen und das Verantwortungsbewußtsein ihrer Mitglieder für solche Aufgaben zu stärken.“

¹⁾ Dortmunder Zeitung Nr. 588 vom 17. Dezember 1927, Industrie- und Handelsblatt Die Aufbauarbeit der Kartelle von Dr. A. N.