Die

Reform im Gütertransport.

Ein Beitrag

zur

Hebung von Handel und Industrie

in

Deutschland.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

Die

Reform im Gütertransport.

Ein Beitrag

zur

Hebung von Handel und Industrie

in

Deutschland.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

Die

Reform im Gütertransport.

Ein Beitrag

zur

Hebung von Handel und Industrie

in

Deutschland.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

ISBN 978-3-642-48527-5 ISBN 978-3-642-48594-7 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-48594-7

Die traurige Lage des Handels und der Industrie hat viele berechtigte und unberechtigte Klagen und Wünsche laut werden lassen, die zum nicht geringen Theile auch die Transport-Anstalten, ihre Einrichtungen und Tarife trafen. Es ist deshalb wohl angezeigt, zu untersuchen, ob die Transport-Anstalten in der Lage sind, den Wünschen des Publikums zu entsprechen und helfend einzugreifen.

Auf den Transport-Anstalten ruht die Last der Zeitverhältnisse ebenfalls in gleich drückender Weise wie auf Handel und Industrie und es können ihnen daher einseitige Lasten nicht mehr aufgebürdet werden. Eine Hülfe kann und darf nur insofern stattfinden, als die berechtigten Interessen der Transport-Anstalten dadurch in keiner Weise geschädigt werden. Dass und wie dies geschehen kann, wollen wir in Nachstehendem zu entwickeln versuchen.

Wie der Kaufwerth einer Waare zunächst durch die Selbstkosten bedingt wird, so hängt auch der Transporttarif im Wesentlichen von den Selbstkosten des Transportes ab. Diese Selbstkosten setzen sich aus den Beträgen für Verzinsung, Unterhaltung und Bewachung der An-

lagen, für Verzinsung und Unterhaltung der Transportmittel und den Kosten der Transportausführung einschliesslich der Verwaltung etc. zusammen. Die Verzinsung der Anlagen bildet wohl im grossen Ganzen einen unabänderlichen, durch das Anlagekapital bestimmten Faktor; die Kosten der Unterhaltung der Anlagen und der Transportmittel hängen zum Theil von der Güte der darauf verwandten Materialien und der Arbeit ab; ein Theil der Anlagen selbst aber sowohl, als auch die Unterhaltung derselben und ganz besonders die Transportkosten werden wesentlich durch die Grösse der Transporte, durch die Art und Weise der Ausführung derselben und die dazu aufgewandten Transportmittel und Kräfte bedingt. Es bilden also die Transportmittel und die auf den Transport zur Verwendung kommenden Kräfte Hauptfaktoren der Selbstkosten, also auch der Transporttarife.

Die zur Verwendung kommenden Transportmittel und Arbeitskräfte stehen durchaus nicht überall und immer gleichmässig im Verhältnisse zu den Transportlasten, sondern hängen eines Theils von der Art der Transportobjekte, anderen Theils aber und zwar in grossem Maasse von den Einrichtungen der Transport-Anstalten und ganz besonders von den Anforderungen des Publikums an die Transport-Anstalten ab. Es folgt daraus, dass die Selbstkosten um so geringer sich stellen werden, je einfacher die Einrichtungen der Transport-Anstalten, je geringer die Ansprüche des Publikums sind. — Dass beide nicht unter das Maass hinuntergehen dürfen, dass dadurch die

Sicherheit und Pünktlichkeit der Transporte gefährdet werden könnten, ist selbstverständlich. — Die Einrichtungen der Transport-Anstalten und die Ansprüche des Publikums stehen aber in vielfacher Wechselbeziehung. Je grösser die Ansprüche des Publikums, desto complicirter wird die Verwaltung und Leitung der Transport-Anstalt, desto erheblicher wird die Inanspruchnahme der Transportmittel und der Anlagen, desto schwieriger die Ausführung des Transportes selbst. Es kann daher eine erspriessliche Besserung der bestehenden Zustände nicht einseitig von den Transport-Anstalten erwartet werden, sondern nur unter Mitwirkung des interessirten Publikums. Nie wird ein gutes und bleibendes Resultat zum Vorscheine kommen, solange das Publikum mit immer grösseren, jeder Oekonomie spottenden Anforderungen an die Transport-Anstalten herantritt, nicht bedenkend, dass es selbst doch immer wieder die Kosten derselben zu tragen hat. Es werden die Tarife solange eine gewisse — wohl zu vermeidende — Höhe behalten müssen, bis das interessirte Publikum eine das allgemeine Wohl ins Auge fassende, und ihm, wenn auch indirekt, selbst wieder zu Gute kommende Gemeinschaftlichkeit der Interessen in sich aufgenommen haben und die isolirten, täglich sich mehrenden, nur den speziell persönlichen Vortheil vorkehrenden Anforderungen an die Eisenbahn-Verwaltungen aufgegeben haben wird. Freilich trägt das Publikum nicht allein die Schuld an solchen Zuständen, denn gerade die Eisenbahnen haben es dazu durch ihre krämerische Konkurrenzmacherei gebracht,

welche in solchem Maasse getrieben wird, dass das Publikum in seinen Ansprüchen verwöhnt werden muss. Es ist daher Aufgabe sowohl der Transport-Anstalten als des handeltreibenden Publikums und namentlich seiner Vertreter, der Handelskammern, solche ungesunde Zustände nicht weiter um sich greifen zu lassen.

Bedingung eines normalen Geschäftslebens ist, dass Leistung und Gegenleistung sich in richtigem Verhältnisse befinden. Fallen an der einen Seite die Leistungen, so kann die andere Seite die entsprechende Reduktion in der Gegenleistung fordern. Da nun das Publikum das grösste Interesse daran hat, seine Waaren billig zu transportiren, so wird es darauf bedacht sein müssen, durch möglichstes Entgegenkommen die Leistungen der Transport-Anstalten zu vermindern und zu vereinfachen. Mehr denn je ist die heutige Lage der heimischen Industrie dazu angethan, die möglichst geringsten Ausgaben auf Transporte zu verwenden und gezwungen, mit allen Mitteln auf die Erreichung dieses Zieles loszusteuern. Das gesammte Publikum fühlt dies und beschäftigt sich daher auch mehr als je mit dem Transportwesen und den grossen Wandlungen, denen dasselbe unterworfen wird.

Bei den Eisenbahn-Transporten unterscheidet man gemeiniglich zwischen Stückgut- und Wagenladungs-Transporten. Unter Stückgut versteht man allgemein — abweichend von dem Stückgutbegriff, der den Eisenbahn-Tarifen zu Grunde gelegt ist — solches Gut, welches entweder durch den geringen Raum, den es einnimmt

oder durch sein geringes Gewicht nur einen Bruchtheil des Raumes oder der Tragfähigkeit der Wagen in Anspruch nimmt und in Folge dieser seiner Beschaffenheit die Beiladung anderer dergleichen Güter zulässt. Alles Andere ist Wagenladungsgut.

Der Stückguttransport ist derjenige Zweig, welcher vorzugsweise in das allgemeine Leben hineingreift und ganz besonders auf den Kleinhandel und das Kleingewerbe von grossem Einflusse ist. Es ist deshalb auch natürlich, dass das Gros des Publikums sich meistens für diesen interessirt und sich um die bezüglichen Tarife und um die Behandlung des Gutes beim Transporte hervorragend kümmert. Der Stückguttransport ist gerade deshalb von so grosser Wichtigkeit, weil auf jedem Artikel, den die Haushaltung, auf Allem, was der Kleinstädter und Landbewohner braucht, ein Prozentsatz des Stückguttarifes lastet.

Die gewaltige Verschiebung, welche mit dem Verlassen des Classifikationstarif-Systems und der Einführung des Raumsystems den Stückguttransport zum Nachtheil eines grossen Theiles der Bevölkerung traf, konnte deshalb auch nicht spurlos vorübergehn, und wenn die Unzufriedenheit in ihrer ganzen Grösse nicht so offenkundig wurde, so liegt dies daran, dass diesem Theile der Bevölkerung die öffentliche Vertretung in der Handelswelt fehlt. Während durch den Reformtarif die genannte Bevölkerung noch mehr, als es bis dahin der Fall war, vom Markte verdrängt worden ist, hat der Grossstädter direct oder mit Hülfe des Spediteurs gewonnen. Zwischen

der Transport-Anstalt und dem Versender ist in sämmtlichen grösseren Verkehrsplätzen der Spediteur getreten und bietet als Vermittler des Transportes zu bedeutend billigeren Tarifen, dem Publikum die Beförderung des Stückgutes, als dies von den Eisenbahn-Verwaltungen geschieht respective geschehen kann. Der Spediteur versendet nur in completten Wagenladungen und geniesst daher billigere Tarife, als die Eisenbahnen den einzelnen Versendern zu bieten im Stande sind; jener nimmt nur solche Kunden, welche ihm seine Vortheile unterstützende Güter anbringen, während diese Alles annehmen müssen, was man ihnen bringt, soweit die Gegenstände nicht durch das Betriebs-Reglement vom Transporte ausgeschlossen sind. Die Eisenbahnen haben ihre festen publicirten Tarife, der Spediteur handelt mit Tarifen und bietet sie je nach der Kundschaft und der Konkurrenz dem Publikum an. Um der billigeren Tarife seitens der Eisenbahnen theilhaft zu werden, und sie dem Publikum anbieten zu können, speichert der Spediteur das ihm zum Versande angebrachte Gut solange auf, bis sich von den verschiedenen Versendern ein solches Quantum angesammelt hat, dass eine complette Ladung nach einer bestimmten Station vorhanden ist. Dass dadurch häufig, ja in den meisten Fällen, ganz bedeutende Verzögerungen im Transporte eintreten, ist selbstredend; — diese werden aber in der Regel den angeblich mangelhaften Einrichtungen der Eisenbahnen in die Schuhe geschoben. — Es geschieht also der billige Transport zum Theil auf Kosten der Zeit. Das Publikum, welches früher mit allen Mitteln die Eisen-

bahnen drückte und sie zu kostspieligen Anlagen und Anordnungen zwang, um schnelle Beförderung zu erlangen, scheint dies jetzt wenig mehr zu kümmern; es scheint zufrieden zu sein, wenn nur der Transport billiger wird, nicht erwägend, dass jeder Tag, den die Waare auf dem Transporte zubringt, der Werkstätte verloren geht. — Dass Unkundige zudem häufig noch mehr zu zahlen haben, als wenn sie direkt per Bahn versandt hätten, sei nur nebenbei gesagt.

Da die Spediteure keine Lieferfristen kennen, die Eisenbahnen aber die durch das Betriebsreglement vorgeschriebenen Lieferzeiten inne zu halten haben, so sind diese nicht wie die Spediteure in der Lage, das Stückgut in completten Wagenladungen zu versenden. Sie transportiren das Stückgut deshalb fast nur in Theilladungen, welche nur eine Ausnutzung der Wagen bis zu 25 pCt. der Tragfähigkeit zulassen. Für das nämliche Gewichtsquantum, wozu der Spediteur somit einen Wagen braucht, hat die Eisenbahn deren vier nöthig. Da aber die Transportkosten pro Wagen fast dieselben bleiben, so kostet der Eisenbahn der Transport annähernd viermal so viel als dem Spediteur. Je grössere Ausdehnung aber das Speditionswesen erhält, desto ungünstiger wird für die Eisenbahnen das Verhältniss der Wagenbelastung zum transportirten Stückgute und desto höher werden nothwendigerweise die Selbstkosten, also auch die Eisenbahn-Stückguttarife werden müssen.

Aus den angegebenen Gründen sind die Eisenbahnen gezwungen, das zum Versande angebrachte Gut möglichst

bald fortzuschaffen; sie sammeln deshalb nicht an, sondern versenden jeden Tag und können in Folge dessen nur selten direct Wagen nach der Bestimmungsstation senden, sondern müssen das Gut auf eine Abzweigungs-, resp. Knotenstation laden, wo eine Umladung stattfinden muss. Solche Umladungen wiederholen sich bei grösseren Entfernungen vielfach und beschränken sich nicht blos auf die durch ihre geographische Lage als Umladestationen bezeichneten Plätze, sondern werden auch in den meisten Fällen noch beim Uebergang von einem Bahn-Verwaltungsbezirk in den anderen vorgenommen. Dass durch diese Umladungen eine grosse Menge Kosten entstehen, und zwar nicht allein durch die Umladung an sich, sondern auch besonders durch die hierzu erforderlichen Anlagen und die durch die Umladung bedingten Rangirarbeiten, und dass diese Kosten einen grossen Factor in der Selbstkostenrechnung bilden, ist klar.

Die Selbstkosten pro Tonne bewegten Gutes betragen jetzt bedeutend mehr als früher, denn die Anzahl der benutzten Wagen steht jetzt in einem viel ungünstigeren Verhältnisse zu dem transportirten Gute wie früher, und alle sonstigen Anlagen und Einrichtungen haben so ziemlich die nämlichen bleiben müssen. Berechnet man die Umladekosten, die häufig dadurch entstehenden Beschädigungen und Beraubungen, die zur Umladung erforderlichen Schuppen und sonstigen Anlagen, den Mehrverbrauch an Wagen und die erhöhten Transportkosten, so wird die so vielfach im Publikum verbreitete Meinung, dass die Eisenbahnen doch im Stande sein müssten, auch

unter den obwaltenden Verhältnissen mindestens so billig zu transportiren als die Spediteure, hinlänglich widerlegt sein.

Die Benefizien des neuen Tarifsystemes kommen nur den Grossstädtern zu Gute, und zwar in erster Linie den grossen Häusern, welche direct mit der Bahn verkehren können, insofern sie in der Lage sind, ganze Wagenladungen Stückgut zu versenden, und dann getheilt den Spediteuren und denjenigen Geschäftstreibenden, welche soviel und solches Gut zu versenden haben, dass sie mit dem Spediteur in Verbindung treten können, resp. dieser sie als Kunden annimmt. Dem kleinstädtischen Gewerbe aber und der Landbevölkerung sind sie nicht erreichbar; diese müssen vielmehr jetzt mit ganz anderen, gegen früher auf einzelnen Artikeln bis über 100 pCt. erhöhten Frachtfactoren rechnen. Ein solcher Zustand kann unmöglich volkswirthschaftlichem Interesse dienen.

Ueber ein Tarifsystem zu rechten, das nothwendig solche Zustände herbeiführen musste, ist indessen nicht unsere Aufgabe; es ist darüber erschöpfend gesprochen und geschrieben worden. Wir haben uns vielmehr die Aufgabe gestellt, mit den gegebenen Verhältnissen zu rechnen und zu zeigen, wie gerade mit diesen ohne Schädigung der am Transporte betheiligten Parteien zum allgemeinen Nutzen gewirthschaftet werden kann. Wir wollen zeigen, in welcher Weise die billigen Tarife allgemein zugänglich gemacht werden können, ohne dass dabei auch das Interesse der Eisenbahnen gefährdet werde.

Wir fordern billige, für Alle geltende und Allen erreichbare Tarife ohne Ueberschreitung knapp bemessener Lieferfristen, und nicht Billigkeit auf Kosten der Zeit und umgekehrt.

Dass die Stückgutbeförderung trotz des grossen Aufwandes, den die Eisenbahnen für dieselbe gemacht haben, nicht den Anforderungen entspricht, ist eine allerseits zugegebene Thatsache. Es ist dies nicht in dem Mangel an gutem Willen oder in dem Streben nach übermässigem Gewinn der Eisenbahnen, sondern in den Betriebs- und sonstigen Eisenbahn-Verhältnissen zu suchen, welche ein einheitliches Wirken, wovon die Lösung der Stückgut-Transportfrage allein abhängt, nicht aufkommen lassen. Eine vollständig einheitliche technische Behandlung der Transporte aber ist erforderlich, um das zu erreichen, was gewünscht, ja gefordert werden muss, denn gerade die technische Behandlung ist es, welche die Selbstkosten am wesentlichsten beeinflusst.

Der Spediteur geniesst von Seiten der Eisenbahnen einen billigen Tarif, weil seine Sendungen ihr nur eine geringe Mühe verursachen, also eine verhältnissmässig geringe Leistung erfordern. Er beladet den Wagen und giebt ihn mit einem Frachtbriefe zum Versande, und die Eisenbahn hat mit der Sendung nicht mehr Mühe und Umstände als mit jeder anderen Wagenladung, die von der Station zum Versande gebracht wird; wohingegen ein von ihr selbst geladener Stückgutwagen bei etwa ein Viertelbelastung ca. 20 bis 25 und mehr Expeditionen erfordert: denn die Eisenbahnen haben ausser den Fracht-

briefen den Sendungen noch Begleitkarten von und nach jeder Station beizufügen, welche alle Angaben der Frachtbriefe und alle sonstigen Verrechnungsposten enthalten müssen.

Der Spediteur hat nur mit seinen Kunden zu rechnen, die Eisenbahn aber muss ausserdem noch, sei es direct oder durch Vermittlung eines Abrechnungs-Bureaus, mit all den Bahnen rechnen, die an den verschiedenen Transporten betheiligt sind. Gerade die Abrechnungen und sonstigen Auseinandersetzungen der Bahnen unter sich, welche durch die komplizirten Instradirungs-Vorschriften erst recht schwer gemacht sind, und die Beschaffung des dazu erforderlichen Materials machen das Geschäft umständlich und erfordern grossartige Rechnungs- und Controlstellen. Wenn man bedenkt, dass jede Begleitkarte zu einer Wagenladung, also auch die zu einer vom Spediteur aufgegebenen Stückgutladung gehörige, in der Abrechnung eine Position abgiebt; zu jedem durch die Eisenbahn geladenen Stückgutwagen aber deren ca. 20 durchschnittlich gehören, die je eine Position bilden, so wird man den Unterschied des Arbeitsquantums zwischen hier und dort leicht erkennen.

Was also den Stückguttransport umständlich und theuer macht, das sind die geringen Wagenausnutzungen, die Umladungen, die vielen Expeditionen und die komplizirten Abrechnungen. Diese Verkehrshindernisse müssen aus dem Wege geräumt, oder doch auf ein äusserstes Minimum eingeschränkt werden.

Dass man nicht das sämmtliche Stückgut in Wagen-

ladungen zum Versande bringen kann, ist klar, wenn man sich nur den Lokalverkehr nahe gelegener kleiner Stationen unter sich vergegenwärtigt, der vielleicht nicht einmal so ist, dass täglich gegenseitig einige Colli zum Versande kommen; dass aber Vieles in Wagenladungen versandt werden kann, zeigen tagtäglich die Spediteure, und dass noch unendlich mehr in solcher Weise transportirt werden könnte, lehrt die Statistik in unwiderlegbarer Weise. Weshalb geschieht es nicht? Weil einestheils diesem Zweige des Eisenbahnbetriebsdienstes noch viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt ist, und weil anderentheils die Konkurrenz- und sonstigen Interessen der Eisenbahnen dieses in grossem Maasse nicht aufkommen lassen können.

Was läge wohl näher, als dass die Eisenbahnen selbst und unter sich das Geschäft wie die Spediteure betrieben, indem sie die mit Stückgut gefüllten Wagen mit einer Frachtkarte an die Empfangs- oder an eine weitgelegene Umladestation schickten, wenn das Gut für kleine über diese Station hinaus gelegene Orte bestimmt wäre? Wenn dann die Bahnen das Zustellen, resp. Avisiren oder die Weiterexpedition für einander gegenseitig übernähmen, so wäre das Geschäft gemacht und kein Spediteur würde dazwischen treten können, denn Keiner würde so prompt und so schnell befördern und Keiner würde solche Garantieen bieten können wie die Bahnen. Es geht dies aber nicht, weil in Folge der Konkurrenz- und sonstigen Sonderinteressen die dazu erforderliche Einigung sich nicht erzielen lässt.

Schon leichter würde eine Verringerung der Umladungen erzielt werden können, weil in Bezug darauf die einzelnen Verwaltungen auf ihrem eigenen Gebiete ohne Mitwirkung der anderen Bahnen schon Vieles zu leisten, d. h. zu verbessern und zu vereinfachen im Stande sind. Sie werden bei richtiger Disposition zum Wenigsten die Umladungen einschränken können, welche auf dem eigenen Gebiete stattfinden, und in vielen Fällen in der Lage sein, von vornherein sofort für die Strecke über die Umladestation hinaus geregelte Wagen zu laden. Ein grosser Erfolg kann aber nur in Vereinigung mit den anderen Bahnen erreicht werden.

Da jede Umladung durchweg einen Tag in Anspruch nimmt, d. h. vom Zeitpunkte der Ankunft des Zuges, welcher das Gut auf die Station bringt, bis zur Wiederabfahrt, so wird, falls keine Umladung stattzufinden hat, die Sendung, welche sonst eine dreimalige Umladung erfordern würde, genau zur selben Zeit ankommen, wenn sie drei Tage später unter directer Ladung zum Versande gebracht würde. Lässt man also das Gut von so vielen Tagen zusammenkommen, als es sonst Umladungen erfordern würde, so wird das am ersten Tage angebrachte Gut, wenn es dann direct auf die Empfangsstation geladen wird, zur nämlichen Zeit dorthin gelangen, als wenn es am Tage, wo es angebracht wurde, in bisheriger Weise zur Versendung gekommen wäre. Das später angebrachte aber wird so viel Tage früher ankommen, als es später angeliefert wurde. Wenn so die Sendungen von drei, vier und mehr Tagen zusammen kämen, dann

würden noch viele directe Wagen im Verhältniss zu jetzt geladen werden können. Es würden dann nicht allein directe Transporte nach einzelnen grösseren Plätzen, sondern schon nach Mittelstationen und ganz besonders von Strecke zu Strecke in weiten Entfernungen stattfinden. Nicht allein viele Umladungen würden dadurch erspart werden, sondern es würden die Wagen mit grosser Belastung weite Strecken durchfahren und es würde ein ausserordentlich einfaches Geschäft für die Eisenbahnen entstehen. Zwei der Hauptfactoren, welche den Stückguttransport verderben, die geringe Wagenausnutzung und die vielen Umladungen, würden dann beseitigt sein. Solche Einrichtungen bedürfen jedoch, wie schon gesagt, einer vollständigen Einigung zwischen sämmtlichen Eisenbahn-Verwaltungen und — es müsste von ihnen Vieles Preis gegeben werden, woran bis jetzt noch krampfhaft festgehalten wird. So lange z. B. viele Verwaltungen daran festhalten, dass jedes Collo, das auf ihre Bahn übergeht, dem übernehmenden Beamten vorgeführt werden muss, ist an solche Einrichtungen nicht zu denken.

Weit schwieriger noch ist die Vereinfachung der Expedition, sowohl in Bezug auf Form als Anzahl, weil für jede Station, für welche ein Wagen Güter enthält, mindestens eine Begleitkarte angefertigt werden muss, welche alle Angaben der einzelnen Frachtbriefe enthält. Eine Expedition mit einer einzigen Karte auf den Wagen lautend, wie es bei den Stückgutwagen der Spediteure der Fall ist, wird sich nicht anders als beim Spediteur ermöglichen lassen.

Dass die Abrechnungen zwischen den Eisenbahnen nicht beseitigt werden und nur mit der Verminderung der Begleitkarten, welche das Abrechnungsmaterial bilden, einfacher werden können, bedarf kaum einer Erwähnung. Es folgt aus dem Gesagten, dass wir unter den jetzigen Eisenbahn-Verhältnissen durch die Bahnen selbst eine Abhülfe nicht zu hoffen haben, denn es ist, wie gezeigt, durch sie weder eine gute Wagenausnutzung, noch eine durchdringende Verminderung der Umladungen, noch eine ausreichende Vereinfachung des Expeditions- und Abrechnungswesens zu erwarten. Wir stehen also vor der Nothwendigkeit, ausserhalb Abhülfe suchen zu müssen, und da bietet sich wiederum Niemand als der Spediteur. Wir aber wollen keinen Spediteur, der uns nach Willkür behandelt, der nur das Gut von uns annimmt, das ihm besonders hohe Vortheile bietet, der nur mit einer Anzahl der bedeutenderen Plätze in Verbindung steht; wir bedürfen eines General-Spediteurs, der alle die Hindernisse aus dem Stückguttransporte zu entfernen versteht, die wir als solche geschildert haben, welche denselben kostspielig und unprompt machen; wir können nur mit einem Spediteur arbeiten, der nicht allein auf sein eigenes Interesse bedacht ist, sondern auch das unsere wahrzunehmen sich befleissigt; wir wollen einen Spediteur, dem Alle gleich lieb sind und der mit ganz Deutschland, mit der ganzen Welt in Verbindung steht.

Diesen General-Spediteur finden wir in der Deutschen Reichspost.

Die Post wird die Aufgaben zu lösen verstehen, die

wir an den Stückguttransport stellen. Sie hat auf jeder Eisenbahnstation, ja auf jedem Plätzchen von irgend welcher Bedeutung ihre Agenten und braucht diese nur mit dem einfachen Geschäfte bekannt zu machen und sich als Spediteur für ganz Deutschland zu etabliren. Sie kann zu Nutzen des deutschen Handels und der Industrie, zum Besten der Eisenbahnen und zum Wohle Deutschlands den ganzen Stückgut-Verkehr übernehmen und nicht blos einen ausgewählten Theil desselben. Nimmt sie diese Aufgabe in die Hand, dann wird es auch möglich, einen billigen, einfachen, für Alle gleichmässigen Tarif zu konstruiren und das Geschäft wird sich höchst einfach gestalten.

Mit den Eisenbahnen wird ein Abkommen auf Wagenachs-Kilometer-Vergütung, das in seinen Einzelheiten hier nicht erörtert werden kann, zu treffen sein und so erhält auch diese ganz einfache Transport-Verhältnisse und wird von einem Anhängsel befreit, das ihr bei viel Arbeit wenig Nutzen bringt. Mit Freuden werden daher die meisten Bahnen zugreifen und ein billiges Abkommen zu treffen suchen. Sollte aber wirklich der Fall eintreten, dass die eine oder andere Bahn ein solches Abkommen nicht treffen wollte, so würde dies die Post keineswegs von der betretenen Bahn ablenken können. Sie würde ruhig ihre kompletten Wagensendungen zum jetzigen Tarife befördern lassen, das wenige übrige Gut aber zum Stückguttarife der Bahn übergeben. Den geringen Ausfall würde die Post schon tragen, die Bahn aber die Kosten auf die Dauer nicht verschmerzen können.

Die Abrechnung der Post mit den Bahnen über den stattgehabten Transport wird auf Grund der mit Stückgut befrachteten Achskilometer stattfinden; der Post aber bleibt es überlassen, in welcher Weise sie — natürlich nicht über das zulässige Maass hinaus — die Wagen befrachtet, so dass es also in ihrem Interesse liegt, die Wagen möglichst auszunutzen, d. h. im Verhältnisse zum transportirten Gewichte wenige zu gebrauchen.

Die Güterschuppen und sonstige dem Stückgut-Verkehre dienenden Anlagen werden von den Bahnen miethweise der Postanstalt abgetreten.

Aus der bereits vorhandenen Statistik wird die Post sich ein Bild machen können, zwischen welchen Stationen ein Verkehr besteht, welcher unter Innehaltung der kurz bemessenen Lieferfrist einen täglichen, oder einen zwei-, drei- oder mehrtägigen directen Versand zulässt. Für jede Verkehrsroute wird dann die Post in der Lage sein, genaue und feste Bestimmungen über den Versand zu treffen. Die grösseren Stationen werden täglich oder in Zwischenräumen von einigen Tagen nach grösseren Verkehrsplätzen oder Verkehrsrichtungen komplette Wagen bilden können; kleinere Stationen werden solche Wagen laden entweder in Intervallen von einigen Tagen oder durch Combination mit den Nachbarstationen, und es wird nur noch der kleinere Lokalverkehr einer umständlicheren Behandlung bedürfen. Sind die Tage, an welchen erfahrungsmässig auf einer Station oder durch Combination mit den Nachbarstationen directe Ladungen nach einer bestimmten Station oder Verkehrsrichtung geladen werden

können, bestimmte, so werden diese feststehenden Tage dem Publikum bekannt gegeben und dem entsprechend das Gut von den Versendern angeliefert werden. Früher angeliefertes wird zwar nicht zurückgewiesen, aber es wird für jeden Tag der zu frühen Anlieferung ein Lagerzins zu erheben sein. Bei dieser Einrichtung wird nicht eine längere, sondern eine viel kürzere Speditionsfrist eintreten, weil das verladene Gut meistens direct seinem Bestimmungsorte zugeführt wird.

Da also fast nur in kompletten Wagen versandt wird, so können diese Sendungen mit dem ersten passenden Zuge abgehen. Nur zur Bewältigung des kleinen Lokalverkehres und zur Bewirkung der vorbesprochenen Combination mehrerer Stationen zur gemeinschaftlichen Sendung würde täglich einmal die Begleitung eines Zuges durch einen Güterschaffner erforderlich sein. Zur möglichsten Ausnutzung der Wagen dieses Zuges und vollständigen Bewältigung des zum Transporte mit diesem Zuge bestimmten Stückgutes ist eine telegraphische Benachrichtigung der Hauptstationen durch die zwischenliegenden über die bereit liegende Quantität anzuordnen, auf Grund deren den Eisenbahnen die Anzahl der erforderlichen Wagen zur Einstellung in den Zug aufgegeben wird. Dass es nicht schwer werden wird, Dispositionen zu treffen, wonach von und nach verschiedenen Punkten vollbelastete Postzüge abgelassen werden könnten, ist nach dem Gesagten wohl nicht zu bezweifeln, namentlich dann nicht, wenn aus der Bildung solcher Züge auch für die Post Vortheile erwachsen würden.

Die Expedition wird eine höchst einfache werden, da alle die komplizirten Abrechnungen und Kontrolen in Fortfall kommen können.

Unter der Aegide der Post wird ein geregelter Landfuhrdienst zur Abholung und Zustellung der Güter von und nach den Poststellen geschaffen werden, der je nach Bedürfniss alle Tage oder ein oder mehrere Male in der Woche die Verbindung zwischen den entfernt liegenden Städtchen und Dörfern mit der Bahn herstellt. Die Landbevölkerung wird dadurch industriell und produktiv gemacht und wie von selbst werden sich die Wege für Pferde- und Sekundärbahnen ergeben, die jetzt zu häufig auf der Basis unhaltbarer Theorien und wechselnder Conjunkturen projektirt werden. Was unserm Vaterlande an natürlichen Hülfsquellen abgeht, das wird durch eine den Bedürfnissen entsprechende höhere Entwickelung der Anlagen und die einheitliche, ökonomische und kaufmännische Leitung des besprochenen Verkehrszweiges ersetzt werden. Versteht es nun noch die Post, die einzelnen Arbeiten in ökonomischer Weise zur Ausführung zu bringen, so wird sie in wirklich grossartiger Weise Handel und Industrie beleben und fördern, und es wird die Stückguttransportfrage in einer Alle befriedigenden Weise gelöst sein.

Rufen wir uns die Worte ins Gedächtniss zurück, die der Präsident der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, Herr Mevissen, am 28. Mai 1872 in der General-Versammlung dieser Gesellschaft aussprach und im verflossenen Jahre wiederholte, dass nach Einführung des Raumsystemes nur die Reichspost in der Lage sein werde,

ohne financielle Benachtheiligung der Eisenbahnen die Besorgung des Stückgutes in die Hand zu nehmen und dem Publicum wesentliche Vortheile durch rascheste Besorgung und durch auf gleichen Grundlagen beruhende Taxen zu bieten, so werden wir angesichts der vielen Klagen, die in neuerer Zeit gegen das Raumtarifsystem laut geworden sind, die Richtigkeit jener Behauptung nicht mehr bezweifeln können. Entweder Rückkehr zum alten Systeme, wozu mit der beantragten zweiten Stückgut-Classe der erste Schritt gethan würde, oder die allgemeinste Ausbeute des neuen, wozu, wie wir gezeigt haben, nur die Post im Stande ist.

Was bei dem Stückgute die geringe Wagenausnutzung, das sind in Bezug auf die Wagenladungsgüter die Leertouren der Wagen; was dort die Umladungen, das sind hier die Rangirmanöver auf den Stationen. Diese beiden Factoren sind es, welche den Transport und somit auch die Tarife für Wagenladungsgüter in hervorragender Weise ungünstig beeinflussen.

Wie beim Stückguttransporte nur ein einheitliches Wirken zum guten Ziele führen kann, so ist die Vermeidung oder erhebliche Verminderung dieser beiden Transporthindernisse ebenfalls nur in Vereinigung der mit einander verkehrenden Eisenbahn-Verwaltungen möglich. Es ist diese Einigung jedoch, weil sie im allseitigen Interesse liegt, viel leichter zu erzielen, als dies in Bezug auf den Stückguttransport der Fall ist.

Die Leertouren der Wagen entstehen zunächst ganz natürlich durch die Differenz zwischen Consum und Pro-

duction, worin sich zwei mit einander im Verkehre stehende Distrikte befinden, und dann leider zum grossen Theile auch durch die unbenutzten Rücktouren der den verschiedenen Eisenbahnen angehörigen Wagen, welche beladen auf eine andere Bahn übergegangen waren, nach der Heimathsbahn.

In keinem der beiden Fälle können die Leerfahrten ganz vermieden werden. Im ersteren werden den mehr produzirenden Distrikten stets soviele Wagen leer zugeführt werden müssen, als das zu exportirende Productionsquantum das zu importirende Consumtionsquantum an Wagenladungen übersteigt. Ebenso wird der mehr consumirende Distrikt in gleichem Verhältnisse leere Wagen ausführen müssen. Sind die Produktions- und Consumtions-Artikel aber nicht gleichartig in Bezug auf Transportbehandlung, insofern als zu dem einen Theile andere Wagensorten verwandt werden müssen, als zum anderen, so wird auch noch ein Leertransport dieser Wagensorten nach der einen oder andern Richtung hinzukommen. Es wird dies z. B. nach Kohlendistrikten der Fall sein, denen der starken Arbeiterbevölkerung wegen Lebensmittel in gedeckten Wagen zugeführt werden müssen, während hauptsächlich Kohlen in offenen Wagen ausgeführt werden. Solche Distrikte werden also gedeckte Wagen leer versenden und offene leer erhalten müssen. Anders verhält es sich mit solchen Verkehrs-Distrikten, welche in Bezug auf Transportbehandlung gleichartige Artikel wechseln, z. B. solche, welche etwa Kohlen empfangen und Eisenerze dem

Kohlendistrikte zuführen, oder welche sich gegenseitig die verschiedensten Stückgüter zusenden. Hier, sollte man sagen, dürften die Wagen nach beiden Richtungen nur in beladenem Zustande gefahren werden. Leider ist dies sehr häufig nicht der Fall.

Zwar sagt das zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen vereinbarte Wagen-Regulativ (§ 3, 4, 5), dass nicht allein die Benutzung der anderen Bahnen gehörigen Wagen zulässig sei, sondern dass sogar die Benutzung heimkehrender Wagen vorzugsweise geschehen soll, aber leider mit solchen Beschränkungen und unter Umständen mit solchen Kosten, dass in sehr vielen Fällen die Benutzung nicht angängig ist. Das Regulativ schreibt nämlich erstens die Routen vor, auf welchen eine Benutzung der Wagen nach der Heimath zulässig ist, und benimmt somit der augenblicklichen Inhaberin die Disposition; zweitens bindet es die Rücktour an gewisse Zeiten, deren Ueberschreitung grosse Conventionalstrafen nach sich zieht. Ausserdem aber kommt noch eine grosse Menge anderer Fälle vor, wo die Benutzung heimkehrender Wagen wohl angängig wäre, aber aus Sonderinteresse oder Nachlässigkeit unterbleibt. Aus Sonderinteresse geschieht es hauptsächlich zu Zeiten schwachen Verkehrs, wo Wagen-Ueberfluss vorhanden und die Eisenbahnen darauf Bedacht nehmen, ihre Wagen möglichst in die Welt zu schicken, um die entsprechenden Wagenmiethen zu gewinnen. Die Folge der oben angegebenen Regulativ-Bestimmungen und dieses Verfahrens, gleichviel, ob aus Interesse oder aus Nachlässigkeit hervorgerufen, ist, dass auf den Uebergangs-

stationen zweier Bahnen neben den der Uebergabebahn gehörenden, beladenen Wagen ebensoviele und häufig noch mehr auf der Rücktour befindliche gleichartige leere Wagen der Nachbarbahn übergeben werden. Der übernehmenden Bahn kann solches Missverhältniss nicht gleichgültig sein, weil sie den doppelten Transport und die Wagenmiethe zu tragen hat und sie sucht sich deshalb gegen diese Nachtheile zu schützen. Was geschieht? Die übernommenen fremden Wagen werden auf der Uebergabestation in heimkehrende leere Wagen umgeladen und die übergebende Bahn erhält ihre beladen übergebenen Wagen nach einigen Stunden leer zurück. Der Spiess ist also vollständig umgekehrt. Nun will aber auch diese Bahn ihr eben zurückerhaltenes Material nicht leer transportiren und verwerthet dasselbe, indem sie es der Nachbarin nachmacht und die beladen erhaltenen fremden Wagen in ihre leeren umladet. Auf beiden Stationen wird nun um die Wette umgeladen und werden die leeren Wagen ausgetauscht. Dieser Zustand hat solchen Umfang angenommen, dass es kaum noch eine Uebergabestation von etlicher Bedeutung giebt, wo nicht das Umladegeschäft betrieben wird. Es ist z. B. constatirt, dass ein und dieselbe Ladung 8mal den Wagen bis zur Bestimmungsstation gewechselt hat. Rechnet man jede Umladung zu nur 1,50 Mark, den Aufenthalt je auch zu 50 Pf. und das Rangiren zu je 50 Pf., so ergiebt sich eine unnöthige Belastung solcher Sendung von 20 Mark.

Von viel grösserer Bedeutung indessen sind die unnöthigen Rangirmanöver, welche auf den Uebergangs-

stationen zweier Bahnen und an den Eisenbahnknotenstationen ausgeführt werden. Sie erfordern nicht allein einen bedeutenden Aufwand an Arbeitskraft, sondern auch grossartige, mit kolossalen Kosten angelegte Bahnhöfe und ein grosses Aufsichts- und Bedienungs-Personal. Ausserdem verursachen sie bedeutende Verzögerungen in den Transporten und die nothwendig damit verbundene Lahmlegung der Transportmittel, der Wagen und Maschinen.

Nach Vorstehendem wird es also unsere Aufgabe sein müssen, zu zeigen, wie die Leertouren, die Rangirmanöver und die Umladungen vermieden oder doch möglichst beschränkt werden können.

Wir haben schon gezeigt, dass eine gewisse Anzahl Leertouren unvermeidlich ist. Die noch verbleibende Zahl würde am besten und radikalsten durch eine Vereinigung des sämmtlichen Deutschen Wagenmateriales zur freien Benutzung unter der Bedingung auf ein Minimum ohne Beeinträchtigung der einzelnen Bahnen zurückgeführt, dass die nämliche Anzahl — nicht die nämlichen Wagen, wohl aber dieselben Wagensorten — nach kurzer Frist, beladen oder unbeladen, der übergebenden Bahn zurückgegeben werden müsste. Dies wird aber, da viele technische Schwierigkeiten dem im Wege stehen, sobald nicht zu erwarten sein, und wir dürften uns schon begnügen, wenn wenigstens die Nachbarbahnen eine gegenseitig freiere Benutzung ihrer Wagen vereinbarten, so zwar, dass eine beliebige Benutzung innerhalb des Nachbargebietes gegen die übliche Zeit- und Laufmiethe gestattet würde.

Ein zweites Mittel, die Leertouren einzuschränken, dürfte in einer Prämie für Beladung in die Heimath laufender Wagen gefunden werden. Diese Prämie müsste so hoch sein, dass die etwa durch die Benutzung des fremden Materiales der benutzenden Verwaltung entstehenden Nachtheile in Folge Verlängerung des Aufenthaltes resp. Vermehrung der Miethe gedeckt würden. Eine Prämie von 2 Mark für jeden Wagen, welcher in beladenem Zustande auf der Rücktour der Nachbarbahn übergeben würde, könnte diesem Umstande Rechnung tragen und würde zugleich hoch genug sein, um zur ausgiebigsten Verwendung des heimkehrenden Materiales anzuspornen. Mit dieser Einrichtung würden zugleich die Umladungen von Wagenladungen auf den Uebergabestationen per se in Fortfall kommen, weil dadurch die ursprüngliche Veranlassung zur Umladung beseitigt wäre. Würden dann die Verwaltungen noch die Stationsbeamten mit an den Prämien partizipiren lassen, so würden die beiderseitigen Interessen gewiss in kräftigster Weise gefördert und viele Millionen gewonnen werden. In Zeiten schwachen Verkehres würde durch eine solche Einrichtung bedeutend an Transportkosten gespart werden, in Zeiten regen Verkehres aber ausserdem noch dem sobald fühlbaren Wagenmangel am besten entgegengearbeitet. Durch die Prämie gedeckt, würden die Verwaltungen sich nicht scheuen, kleine Seitentransporte vorzunehmen oder kleinere Verzögerungen eintreten zu lassen, um grösseren Leertransporten und der damit verbundenen Wagenvergeudung aus dem Wege zu gehen und das

fremde Material beladen der Heimath zuführen. Es würde dadurch eine bedeutende Verminderung der von den Wagen durchlaufenen Kilometer im Verhältnisse zu den beförderten Quantitäten gegen jetzt eintreten und es würden bedeutende Ersparnisse an Transportkosten und an Wagen erzielt werden.

Die Verminderung der Rangirarbeiten kann nur dadurch erreicht werden, dass man Züge bildet, welche so formirt sind, dass sie die Eisenbahnknotenpunkte durchlaufen können, ohne für die verschiedenen Richtungen, welche von dem Knotenpunkte ausgehen, zerlegt zu werden, d. h. Züge, welche direkt für einen bestimmten, weit gelegenen Platz zusammengestellt sind. Die Bildung solcher direkter Züge bietet lange nicht die Schwierigkeit, als die Bildung directer Wagenladungen bei den Stückgütern. Während die einzelnen Verwaltungen in ihren eigenen Bezirken vielfach directe Züge gebildet haben, d. h. solche Züge, die einen im eigenen Gebiete liegenden Knotenpunkt ohne Weiteres passiren, finden dieselben über andere Bahngebiete hinaus sehr selten Anwendung. Es kommt dies daher, weil die Bildung solcher Züge für die formirende Bahn mit Mühe und Kosten verbunden sein kann, die der Nachbarbahn zu Gute kommen würden, und weil die eine Bahn kein Interesse daran hat, der andern Vortheile zu bereiten, ohne selbst solche aus dieser Arbeit zu ziehen. Befördert auch z. B. eine Bahn täglich nach einer Richtung und auf weite Entfernung so viele Wagen, dass sie einen directen Zug bilden könnte, so wird sie doch nicht vierundzwanzig

Stunden die Wagen ansammeln und die entsprechenden Wagenmiethen und sonstige Risikos tragen, um der Nachbarin die Rangirmanöver und den Wagenaufenthalt zu ersparen, und wenn ihre Kosten auch nur ein Zehntel der Vortheile betrügen, welche die Nachbarbahn daraus ziehen würde. Um wie viel weniger wird sie geneigt sein, directe Züge zu bilden, die eine längere Ansammlung oder besondere Einrichtungen erfordern. Es ist deshalb unerlässliche Bedingung für das Zustandekommen directer Züge, dass nicht allein die etwaigen Kosten der formirenden Bahn vollständig gedeckt werden, sondern dass auch die Hauptvortheile ihr zufallen, damit sie dadurch angetrieben werde, die Bildung solcher Züge zu fördern. Die Schwierigkeit zur Bildung directer Züge wächst mit der Entfernung, resp. mit der Anzahl der Knotenpunkte, über welche hinaus sie geführt werden sollen. Soll daher Leistung und Gegenleistung in richtigem Verhältnisse bleiben, so muss die Vergütung mit der Anzahl der Knotenpunkte, welche überschritten werden, entsprechend wachsen. Wollen wir auch ganz von den Anlagen absehen, so kostet jedes Rangirmanöver an Arbeitskraft, Ueberwachung, Bedienung der Weichen etc. und an Aufenthalt der Wagen pro Wagen mindestens 1,50 Mark. Wenn nun die den direkten Zug formirende Bahn für jede Verminderung der Rangirmanöver, welche durch den direkten Zug erzielt wird, von den interessirten Bahnen 1 Mark erhielte, so würden die Vortheile entsprechend vertheilt und ausserdem die Kosten gedeckt sein. Die Folge würde sein, dass jede Bahn sich bemühen

würde, entweder durch Ansammlung der Wagen, oder durch besondere Einrichtungen, die sie treffen würde, direkte Züge zu bilden. Diese Einrichtungen würden zur Hauptsache darin zu bestehen haben, dass sie bestimmte Tage der Woche festsetzte und publizirte, an welchen directe Züge nach gewissen Richtungen und Entfernungen abgelassen würden. Das Publikum würde zu seinen Sendungen nur diese Züge benutzen, da es sehr bald wissen würde, dass die Wagen viel schneller an Ort und Stelle durch die directen Züge, selbst wenn sie einige Tage später abgingen, gelangen würden, als in der bisherigen Beförderungsweise. Würde aber gar den Versendern eine Prämie bewilligt dafür, dass sie ihre Sendungen den Dispositionen der Eisenbahnen anpassten, so würden diese, und ganz besonders würde das bei grösseren Etablissements der Fall sein, selbst darauf Bedacht nehmen, die Bildung directer Züge nach jeder Richtung hin zu begünstigen. Wo jetzt der directe Zug eine Ausnahme bildet, wird er dann die Regel, und es werden ebenso wie beim Stückgutverkehre nur noch zur Bewältigung des Lokalverkehres die gewöhnlichen Züge erforderlich sein.

Da, wie gezeigt, die Vortheile des einen die Vortheile des anderen Theiles im Gefolge haben, so wird eine Einigung zwischen den Eisenbahnen unter sich und mit dem Publikum nicht schwer werden.

Werden in besprochener Weise die Leertouren, die Rangirmanöver und die unproductiven Aufenthaltszeiten der Wagen auf ein Minimum herabgedrückt, so wird ein Wagenmangel nicht mehr eintreten, die Transporte wer-

den sicher, schnell und billig ausgeführt werden, die Tarife können fallen und es wird den höchsten Anforderungen genügt sein, die das Publikum an die Eisenbahn stellen kann.

Die Eisenbahnen selbst werden durch solche Einrichtung nur gewinnen können und die kräftigsten Arme zur Stütze und Hebung der Industrie werden, und dem Nationalvermögen werden viele Millionen gewonnen sein.